

Juillet
2013

Les comptes des transports en 2012

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

© Arnaud Bouissou/METL-MEDDE

© Laurent Mignaux/METL-MEDDE

Les transports en 2012

(tome 1)

**50^e rapport
de 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 (SOEs), 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 50^e rapport de la Commission

La Commission se réunit deux fois par an, en général fin premier trimestre et fin 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, Valérie Burtin, Céline Calvier, Carlo Colussi, Véronique Coutant, Hélène Fréchou, Adrien Friez, Jean-Baptiste Herbet (rapporteur), Guillaume Lubatti, Benoît Mathieu, Julien Nicolas, Véronique Paquel (secrétaire), Cédric Raynaud et Ismenos Tzortzis du SOEs.

Membres de la Commission des comptes des transports de la Nation

Président, M. Frédéric CUVILLIER, ministre délégué auprès de la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, chargé 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 (DGECL),
le directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature (DGLN),
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'Ile-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	7
-----------------	----------

Fiches

A -Les données macro-économiques	11
A1 -Le contexte économique de l'année 2012	12
A2 -Les activités sectorielles	14
A3 -L'activité marchande de transports	16
A4 -Les ménages et les transports	18
A5 -Les échanges extérieurs de services de transports	20
A6 -La consommation d'énergie dans les transports	22
A7 -Les investissements nationaux des transports	24
A8 -La dépense transport 2011 du compte satellite des transports	26
M -Les transports de marchandises	29
M1 -Le transport intérieur terrestre de marchandises	30
M2 -Le transport intérieur routier de marchandises	32
M3 -Le transport intérieur ferroviaire de marchandises	34
M4 -Le transport intérieur fluvial de marchandises	36
M5 -Le transport maritime de marchandises	38
M6 -Le transport terrestre de marchandises dans l'UE en 2011	40
M7 -Le transport de conteneurs	42
V -Les transports de voyageurs	45
V1 -Les transports intérieurs de voyageurs	46
V2 -Le transport aérien de voyageurs	48
V3 -Le transport ferroviaire de voyageurs	50
V4 -Les transports collectifs urbains	52
V5 -Les liaisons trans-Manche et avec la Corse	54
C -Le bilan provisoire de la circulation	57
C1 -Le bilan provisoire de la circulation	58
C2 -Les immatriculations de véhicules neufs	60
C3 -Le parc de véhicules	62
C4 -Les carburants	64
S-Les entreprises et l'emploi	67
S1a -La démographie des entreprises	68
S1b -L'emploi dans le secteur des transports	70
S1c -Les salaires	72
S1d -Le marché du travail des métiers transports et logistique : les offres d'emploi	74
S1e -Le marché du travail des métiers transports et logistique : les demandeurs d'emploi	76
S1f -Les comptes des entreprises de transports en 2011	78
S2a -Les entreprises de TRF	80
S2b -L'emploi et les salaires dans les entreprises de TRF	82
S2c -Les entreprises de TRF dans l'UE en 2010	84
S3 -Les entreprises de la messagerie	86
S4 -Les entreprises du transport collectif urbain	88

S5 -Les entreprises ferroviaires	90
S6 -Les entreprises de transport fluvial	92
S7 -Les entreprises de transport maritime	94
S8 -Les compagnies aériennes françaises	96
S9 -Aéroports de Paris et sociétés d'autoroutes concédées	98
I-Les infrastructures de transports	101
I1 -La gestion des infrastructures de transport	102
I2 -Les investissements en infrastructures de transport	104
I3 -L'agence de financement des infrastructures de transports (AFITF)	106
I4 -Les réseaux de transport dans l'UE	108
E -Les transferts de l'Etat et des collectivités locales	111
E1 -Recettes publiques diverses liées aux transports	112
E2 -Les dépenses des administrations publiques centrales	114
E3 -Les dépenses des administrations publiques locales	116
E4 -Les transferts publics à la SNCF	118
E5 -Les transferts publics aux transports collectifs urbains	120
E6 -Les transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures	122
D -Transports et développement durable	125
D1 -L'accidentologie routière en 2011	126
D2 -L'accidentologie poids lourds en 2011	128
D3 -L'accidentologie ferroviaire, aérienne et maritime	130
D4 -Les émissions de GES des transports	132
D5 -La pollution locale liée aux transports	134
D6 -Qualité de l'air et transports routiers	136
D7 -Infrastructures des transports et milieux naturels	138
D8 -Indicateurs transports et développement durable	140
Annexes	143
Liste des annexes dématérialisées	145
Sites internet	151
Sigles et abréviations	153
Réunion plénière de la Commission du 4 juillet 2013	157
Liste des participants	157
Remarques des membres de la Commission	159

Synthèse

Le transport intérieur en France subit un contexte économique mondial et surtout européen dégradé en 2012.

La demande de transport baisse. Cette baisse provient essentiellement des entreprises et se traduit par une diminution du transport de marchandises. Les ménages consacrent une part légèrement moins forte de leurs dépenses pour les transports, cependant le transport de voyageurs continue à progresser. Les exportations de services de transport se sont accrues et les importations sont restées stables.

En lien avec cette baisse de la demande, la production marchande de services de transports diminue en 2012.

Pour les entreprises, l'année 2011 avait déjà été marquée par un ralentissement de leur rentabilité : la stabilité de leur valeur ajoutée constatée en 2011 devrait se maintenir en 2012, du fait de la moindre croissance des consommations intermédiaires notamment en produits pétroliers.

Malgré le recul des quantités de transport, les recettes publiques issues des transports s'accroissent, mais sont en nette décélération. Le financement public des transports progresse de 4,5 %, grâce surtout à la contribution des collectivités territoriales.

Les investissements en infrastructure de transport ralentissent, mais se poursuivent.

L'emploi se dégrade moins que dans d'autres secteurs, les salaires ralentissent.

Malgré des améliorations notables, le secteur des transports ne participe pas encore assez aux efforts nationaux sur la qualité de l'environnement.

La situation économique critique ne favorise pas la croissance du transport

Dans un contexte d'activité mondiale qui faiblit, un nombre croissant de pays développés voient leur situation se retourner à la baisse, particulièrement en Europe où la zone Euro se retrouve en récession. La France connaît une situation intermédiaire : la demande intérieure diminue, conduisant, faute de relais extérieurs, à une croissance faible.

La demande de transport fléchit...

tant de la part des entreprises

L'activité des branches utilisatrices de transport de fret baisse globalement de 1,3 % avec des évolutions contrastées : la production de la construction ne baisse que de 0,6 %, tandis que celle des branches industrielles et de l'agriculture diminue respectivement de 2,2 % et 1,6 %.

Il en résulte une baisse du transport intérieur terrestre de marchandises en 2012 (-5,6 % en t-km après +1,0 % en 2011) :

1. le transport routier, 87,6 % du transport de marchandises, baisse de 5,6 % sous l'effet du recul du transport national sous pavillon français (-6,1 %), le transport sous pavillon étranger diminuant plus faiblement (-4,6 %) ; la circulation des véhicules lourds recule de 6,3 %.
2. le transport ferroviaire s'inscrit dans sa tendance à la baisse (-4,8 %) et retrouve son niveau de 2009, la partie nationale baissant à nouveau fortement tandis que la partie internationale reprend depuis 2010, portée par tous les opérateurs.
3. Le transport fluvial recule plus modestement (-1,6 %).
4. le transport par oléoduc recule à nouveau fortement (-9,9 %).

Globalement la part du fret non routier (hors oléoducs) reste relativement stable à 12,4 %.

Dans les ports maritimes, cependant, en lien avec les exportations de marchandises diverses qui continuent à croître en 2012, le transport de marchandises (hors produits pétroliers) se maintient ; il est tiré par la croissance du transport par conteneurs, dont le pré et post acheminement profite davantage au transport fluvial que ferroviaire ou routier.

.... que de la part des ménages.

Dans ce contexte économique, les dépenses de consommation des ménages augmentent dans leur ensemble à un rythme ralenti (+1,4 % en valeur, après +2,6 % en 2011), et leurs dépenses pour les transports diminuent de 0,7 % après avoir fortement augmenté en 2011 (+5,6 %). Elles se contractent encore plus fortement par habitant.

La part des transports dans le budget des ménages est donc en baisse, après deux années consécutives de hausse : elle s'établit à 14,1 %, à près d'un point en-dessous de son niveau de 1990 (15,0 %).

Par conséquent, le transport intérieur de voyageurs ralentit (+0,4 %, après +0,8 % en moyenne en 2010 et 2011). Si la circulation des véhicules particuliers, qui représente 82,7 % des transports de voyageurs, augmente légèrement plus vite qu'en 2011 (+0,3 %), la croissance des transports collectifs ralentit très nettement (+0,8 %, après +3,3 %). Alors que le transport aérien continue d'augmenter, à un rythme soutenu (+4,1 %), le transport collectif terrestre de voyageurs est tiré par le « transport du quotidien », tandis que la longue distance est en baisse : le transport ferroviaire longue distance (trains à grande vitesse et trains interurbains « classiques ») recule (-1,4 %, contre +3,6 % en 2011),

tandis que le transport ferroviaire « du quotidien » (trains sous convention des conseils régionaux ou du STIF) continue de progresser (+3,8 %), comme en 2011.

Le transport collectif urbain de voyageurs (TCU) continue d'augmenter, à un rythme un peu ralenti par rapport à l'année précédente et à la dernière décennie (+2,1 %, après +2,9 % en 2011 et +2,5 % en moyenne annuelle entre 2001 et 2011). Le ralentissement est plus important en Île-de-France, déjà très développé et où se concentre 75 % du transport collectif urbain de la France métropolitaine, qu'en province (+3,5 %).

Les exportations de services de transport progressent

Le déficit des échanges extérieurs de services de transport se réduit en 2012 : les exportations de services de transport progressent très fortement, avec +15,5 % après -3,0 % en 2011, grâce au transport aérien de voyageurs et maritime de marchandises ; les importations, dont les plus importantes concernent le transport routier de marchandises et le transport aérien de voyageurs, restent quasi stables (-0,9 %), après une forte hausse (+8,3 % en 2011).

La production marchande de services de transports diminue en 2012

La production en volume de la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) est en recul (-1,0 %) et se rapproche du niveau de 2006 malgré la progression des transports de voyageurs. Elle est entraînée par la baisse de la production des transports de marchandises (-3,4 %) qui représente plus du tiers de la production de transport. Les transports routiers de marchandises qui représentent les deux tiers de la production de transport de marchandises baissent de 5,7 %, le fret ferroviaire (2 % du transport de marchandises) et le fret aérien (3,5 % du transport de marchandises) s'affaiblissent aussi (respectivement -5,4 % et -9,4 %). Les prix augmentent de 1,1 % en moyenne pour l'ensemble de la production française de transport de fret. À l'inverse, la production en volume des transports de voyageurs, qui représente 27 % de la production de la branche, continue sa progression pour la troisième année consécutive et dépasse le point de 2008 pour atteindre son plus haut niveau depuis 2006. Les prix augmentent globalement de +1,0 %. La production en volume de transport aérien de voyageurs (le tiers de la production de transport de voyageurs) confirme son redressement de 2011, même si elle croît à un rythme moins élevé (+2,2 %); les prix augmentent de +3,1 %. Les transports urbains et suburbains et routiers interurbains ont une croissance en volume de 1,3 % mais les prix sont en baisse (-0,3 % et -2,5 %) ; la production des transports par taxis et par câbles s'accroît en volume de +3,0 % avec des prix en augmentation de +1,3 %. Le transport ferroviaire interurbain de voyageurs (20,5 % du transport de voyageurs) subit une légère baisse en volume (-0,2 %) ; avec des prix en hausse de +1,5 %.

L'année 2011 marquait un ralentissement de la rentabilité des entreprises

L'année 2011 avait été marquée dans les entreprises de transport par une croissance du chiffre d'affaires, avec une hausse assez marquée dans les transports ferroviaires, fret et voyageurs, dans le transport aérien et dans les activités de logistique et d'entreposage mais un repli dans celle de poste et courrier. L'augmentation forte des consommations intermédiaires, notamment celles de carburant et de sous-traitance, avait entraîné une stabilité de la valeur ajoutée en euro courant, sauf dans l'entreposage et services auxiliaires. Malgré une certaine modération des charges de personnel (+1,0 %), l'excédent brut d'exploitation était en légère baisse (-1,6 %), les bénéfices en très forte baisse et les ratios économiques faisaient état d'une moins bonne santé économique qu'en 2010.

En 2012, les créations d'entreprises, hors auto entrepreneurs reculent de 1,6 % tandis que les défaillances s'accroissent sensiblement. Le secteur du transport routier de fret est particulièrement affecté.

La valeur ajoutée de l'ensemble des entreprises de transport devrait stagner ou reculer en euro courant en raison du recul du chiffre d'affaires non suffisamment compensé par celui des consommations intermédiaires dans le transport routier de fret et la messagerie. Le transport maritime bénéficie d'une activité de CMA-CGM dynamique à l'exportation, mais les autres compagnies du secteur subissent des difficultés importantes.

Celle du transport ferroviaire serait stable malgré la forte hausse du prix des péages. Celle de la RATP (+3,4 %), comme du transport aérien (et des auxiliaires) enregistrerait un accroissement à l'instar du groupe Air-France-KLM (+4,0 %) ou d'AdP (+4,5 %).

L'emploi et les salaires se dégradent mais moins que dans d'autres secteurs.

La situation de l'emploi salarié se dégrade dans le secteur des transports et de l'entreposage, après la reprise amorcée en 2010. De décembre 2011 à décembre 2012, l'emploi salarié baisse de 0,4 % (-5 000 postes, après +0,2 %). La rupture y est plus forte que dans l'économie marchande dans son ensemble alors que l'ensemble du secteur tertiaire se maintient globalement hors intérim. Le recul concerne le transport routier de fret (-1,0 %), le ferroviaire (-0,8 %), l'aérien (-1,5 %), l'organisation du transport de fret (-1,6 %) ou encore les activités de poste et de courrier (-0,8 %).

En revanche, les transports terrestres de voyageurs non ferroviaires (+1,9 %) ou les services auxiliaires (+0,6 %) ont créé de l'emploi. Le nombre d'intérimaires baisse de 0,7 %, après déjà une forte baisse en 2011 (-3,4 %).

En 2012, la masse salariale versée par les entreprises du transport (hors activités de courrier) augmente moins qu'en 2011. Ce ralentissement y est moins important que dans l'ensemble du secteur concurrentiel. Il provient à la fois du frein sur les salaires distribués et de la baisse de l'emploi. Le salaire moyen de l'ensemble des salariés du transport (hors activités de courrier), primes et compléments compris, décélère en 2012, tout comme le salaire horaire brut de base des ouvriers. Dans le même temps, du fait d'une hausse de l'indice des prix à la consommation, le pouvoir d'achat moyen du salaire moyen par tête est stable et celui du salaire horaire de base ouvrier recule. La proportion de salariés rémunérés au Smic augmente dans les transports.

Les investissements en infrastructure de transport ralentissent, mais se poursuivent

Les dépenses d'investissement en infrastructures de transport tous modes et tous acteurs confondus ralentissent en 2012 (+3,4 % en euros courants) et seraient de 20,3 Md€. En volume (c'est à dire en euros constants tenant compte du prix des travaux publics) elles augmentent de 0,4 % et se situent à un niveau supérieur de 0,9 Md€ à la moyenne des quinze dernières années.

Les investissements pour le réseau routier, 55,1 % des investissements en infrastructures de transport, décélèrent (+0,6 % après +6,5 %) et reculent en volume (-2,1 %) : les investissements du réseau non concédé ne progressent que de 0,5 %, ceux du réseau concédé reprenant légèrement (+1,1 %).

Les investissements ferroviaires, 21,9 % des investissements, continuent d'augmenter (+11,2 %). En 2012, les montants alloués aux travaux réalisés dans le cadre de contrats de partenariat public privé (PPP) représentent un peu plus de 18 % des infrastructures : ligne Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux, lancement du projet Bretagne Pays de la Loire, ligne de Contournement entre Nîmes et Montpellier et projets de système de communication pour les voies ferrées.

Hors PPP, les investissements sont essentiellement dédiés à la seconde phase de la ligne grande vitesse (LGV) Est dont la mise en service est prévue pour 2016.

Les transports collectifs urbains sont les autres grands bénéficiaires des investissements en 2012, notamment ceux de province (+11,7 %) : en 2012, 15,9 % des investissements en infrastructure sont consacrés aux TCU contre 6,3 % seulement en 1990.

Le financement public des transports progresse de 4,5 %....

.... malgré la décélération des recettes publiques liées aux transports

Les recettes des administrations publiques liées aux transports (41,5 milliards) progressent de 1,1 % en 2012. Les plus importantes sont les produits des taxes sur les carburants (59,4 % des

recettes) dont la TICPE est la principale. Elles reculent de 1,1 % en lien avec la contraction de la consommation de carburants : -0,9 % pour le gazole, -5,4 % pour l'essence. Leur niveau est inférieur à celui de 2008 ; la partie qui revient aux régions progresse cependant de 1,3 %.

Les autres produits liés à la route (6,7 Md€) s'accroissent de 4,0 % grâce pour moitié aux amendes forfaitaires (+7,6 %) et pour le reste à la taxe sur les contrats d'assurance auto et à la TVS. Le produit des cartes grises grises augmente (+1,8 %) malgré le recul des immatriculations neuves.

Les recettes liées au transport aérien (3,1 Md€) s'accroissent de 2,7 % pour l'essentiel grâce aux taxes d'aéroport et accessoirement à la taxe de l'aviation civile.

Enfin, la SNCF a versé à l'État 209 M€ de dividende.

Le versement transport, assis sur la masse salariale de l'ensemble des activités intégrées dans des périmètres de transport urbain, et destiné au financement des transports collectifs urbains progresse de 5,8 % à un rythme plus rapide que la moyenne des dix dernières années (4,6 %).

Les collectivités territoriales accroissent leurs dépenses de 5,7 %

Les collectivités territoriales sont le principal financeur public des dépenses de transport (près de 75 % des dépenses publiques).

En 2012, les dépenses des administrations publiques locales (hors transferts financiers entre APUL) pour le transport et les infrastructures augmentent de 3,1 % . Le transport de voyageurs (47,9 % de leurs dépenses) et la voirie (40,7 %) en sont les deux principaux postes.

Les dépenses de fonctionnement (61,5 % des dépenses des APUL) avaient fortement accéléré en 2011 (+9,8 %) sous l'effet de la hausse de niveau des dépenses de voirie des départements. Elles continuent d'augmenter en 2012 mais à un rythme moins soutenu (1,7 %).

Les dépenses d'investissement, portées par celles des réseaux de transport en commun de voyageurs accélèrent (+5,4 % après +3,9 % en 2011).

En 2012, les régions ont comblé le retard de financement qu'elles avaient pris en 2011 sur les autres APUL : les dépenses des régions, départements et communes (yc EPCI) évoluent à des rythmes comparables depuis 2010 ; celle des ODAL (régies et syndicats de transports) est deux fois plus importante.

Les dépenses des administrations publiques centrales sont quasi stables (+1,0 %)

Les dépenses de fonctionnement hors charges de retraites, avec 8,6 Md€ représentent plus de 70 % des dépenses en transport de l'État. Elles reculent de 2,1 %, tandis que les dépenses d'investissement (3,5 Md€) progressent de 9,2 % après un fort recul -8,8 % en 2011.

Les dépenses en transport ferroviaire (41 % des dépenses totales) et celles relatives au transport routier (23 %) sont en forte baisse depuis 2008, mais les premières se stabilisent en 2012 tandis que les secondes rattrapent en partie le retard pris en 2012 (+8,0 % après -9,8 %) ; celles en transport aérien (17 %) poursuivent la baisse de 2011.

Depuis 2006, date à partir de laquelle les transports en Île-de-France ne ressortent plus du financement de l'État, les dépenses relatives aux transports collectifs urbains (TCU) ne représentent qu'une faible part des dépenses de l'administration centrale (4 %). Elles ont augmenté fortement en 2011 et 2012 (+80,7 % et +21,1 %) en particulier pour soutenir le développement de transport collectif en site propre. Les dépenses en voies navigables (5 % des dépenses) et transport maritime (4 % du total en progression) baissent respectivement de 8,7 % et de 7,5 % après avoir fortement progressé en 2011 avec un recul des dépenses de fonctionnement mais une hausse des investissements.

Enfin, les charges de retraites des anciens salariés des transports assurées par l'État (4,6 Md€) s'accroissent de 4,4 %. Le ferroviaire (+5,5 %) contribue pour près de la moitié de cette évolution, les invalides de la marine (+11,6 %) pour un tiers et la RATP (+8,2 %) pour le restant..

Malgré de notables progrès, les transports participent encore insuffisamment à la baisse des émissions de gaz à effet de serre

Dans les transports, et plus particulièrement dans le transport routier, les normes Euro et les progrès techniques, notamment la baisse des consommations unitaires de carburant qui a limité l'ensemble des rejets gazeux, ont permis une diminution régulière des émissions de gaz à effet de serre. Les normes sur les carburants routiers ont quasi-fait disparaître le plomb émis par le transport routier dès janvier 2000 ; la réglementation des émissions en sortie des pots d'échappement a réduit de manière importante les émissions du NO_x (-51 % depuis 1990) et des COVNM (-92 %), responsables de la pollution acide et de la formation d'ozone troposphérique (qui concourt à l'accroissement de l'effet de serre). La réglementation a également contribué à la baisse des émissions de CO (-91 %).

Pour l'ensemble des transports, les émissions de CO₂ sont de 124 millions de tonnes en 2012. Malgré leur baisse de 2,1 % cette année et de 8,8 % depuis 2005, la diminution prévue dans la loi de 20 % entre 2005 et 2020 paraît inatteignable : il faudrait que les émissions diminuent au total de plus de 11 % d'ici 2020.

Les émissions moyennes de CO₂ par km des voitures particulières du parc existant, qui sont les principaux émetteurs, n'ont baissé que de 7,6 % depuis 2005. Pourtant les efforts des constructeurs ont permis une baisse des émissions des voitures neuves de 18,5 % depuis 2005, mais le parc de voitures ne se rajeunit pas

suffisamment rapidement et la baisse de la circulation est quasiment inexistante.

Les modes alternatifs aux transports routiers ne représentent qu'une faible part du transport. Cette part tend à s'améliorer pour les voyageurs : 16,1 % en 2012 contre 14,2 % en 2005 ; les récents efforts d'investissement ont permis une accélération fulgurante dès 2011 des kilomètres de transport en commun en site propre qui pourrait permettre d'espérer une plus forte hausse de la fréquentation.

La part du fret routier (86,7 %) reste stable en 2012 ; le fret ferroviaire continue sa dégradation, liée à la transformation sensible des marchandises transportées dans un contexte de relative désindustrialisation de la France.

Les surfaces dédiées aux transports couvrent près de 15 000 km², 2,7 % des surfaces artificialisées. Entre 2006 et 2010, les surfaces totales à usage de transport ont augmenté d'environ 900 km². Elles ont de multiples impacts sur les milieux naturels ; elles perturbent en particulier le cycle de l'eau : 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. 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.

La dépense transport : 18,5 % du PIB

Structurellement, du point de vue monétaire, d'après le compte satellite des transports, la dépense de transport représente environ 20 % du PIB (372 Mds€ en 2011 dont 15 % en investissement). Elle correspond pour plus de la moitié à des dépenses d'autoproduction de service de transport (les ménages avec l'automobile, le transport pour compte propre des entreprises). Les 177 Mds€ restants se partagent entre les entreprises (65 %), les administrations publiques (21 %), les ménages et le « reste du monde ».

Les dépenses destinées à la route représentent 79,5 % de la dépense totale de transport.

La dépense courante de transport constitue une ressource pour les producteurs de transport, redistribuée dans l'économie sous forme de revenus divers. Les salaires bruts versés par les producteurs de transport représentent 63 Md€. Les recettes fiscales des APU directement générées par les transports s'élèvent à 35 Md€ hors TVA, la TVA à 23 Md€.

A -Les données macro-économiques

A1 | Le contexte économique de l'année 2012

L'activité mondiale faiblit en 2012. Un nombre croissant de pays développés connaissent un retournement à la baisse, particulièrement en Europe, où la zone Euro se retrouve en récession, tandis que les pays faisant face à une crise de la dette publique s'enfoncent encore plus dans la récession. Les difficultés économiques des pays développés entraînent, du fait de leur demande plus faible, un ralentissement d'activité sensible dans les pays en développement qui touche aussi les pays émergents.

Marasme en Europe et particulièrement dans la zone européenne

Après une croissance de 1,5 % en 2011, l'activité de la zone euro se contracte en 2012 (-0,4 %), marquée par la crise des dettes souveraines notamment dans les pays du sud de l'Europe. En dépit des mesures prises par les pouvoirs publics, la crise dans la zone euro s'aggrave; l'activité subit la dépression de la demande intérieure : la consommation des ménages (-1,1 %) est entravée par le recul du pouvoir d'achat et par le chômage qui s'accroît ; les entreprises diminuent leurs investissements (-2,2 % pour la FBCF) et la dépense des administrations publiques n'a pas joué le rôle de stabilisateur partiel. L'activité se rétracte non seulement dans les pays du sud de la zone euro mais aussi aux Pays-Bas et en Belgique. En Allemagne, Autriche, Estonie et Slovaquie, la croissance dépasse tout juste 0,7 %. Hors zone euro, le Royaume-Uni fait face aux mêmes difficultés de croissance que les pays de la zone euro, malgré le bénéfice des retombées des jeux olympiques. Globalement, la croissance dans les pays du nord et de l'est de l'Europe résiste mieux que dans ceux de l'ouest et du sud.

Une croissance française presque à l'arrêt

La France est dans une situation intermédiaire dans la zone euro : la demande intérieure diminue (-0,9 %), conduisant, faute de relais extérieurs suffisant, à une croissance nulle. Le PIB français reste stable (+0,0 %) comme au Royaume-Uni, mieux que la moyenne de la zone euro mais moins que l'Allemagne (+0,8 %).

En Europe centrale et orientale la croissance se poursuit

Les pays d'Europe centrale et orientale — qu'ils appartiennent ou non à l'UE — ont généralement (sauf la Hongrie, la Croatie et la Serbie) un PIB en croissance mais moins rapide qu'en 2011, en dépit du recul du flux de capitaux entrants. Dans les pays baltes, la croissance avoisine ou dépasse 3,0 % ; la croissance est de 1,2 % en Pologne, de 2,5 % en Bulgarie et de 0,2 % en Roumanie. Les pays du grand Est de l'Europe gardent un rythme de croissance soutenu. La Russie où la consommation intérieure croît et où les investissements reprennent, croît de 3,7 %, l'Ukraine de 3,0 %, le Kazakhstan de 5,5 %.

En Turquie, la croissance ralentit, passant de 8,5 % en 2011 à 3,0 % en 2012, mais ses importations ne faiblissent pas.

L'économie des autres pays du G7 se maintient ou reprend doucement

La croissance des États-Unis reprend légèrement en 2012 (+2,2 % après +1,8 %), avec des conditions de financement des entreprises assouplies. Elle est tirée par une demande intérieure qui croît de 2,1 %, dopée par des dépenses militaires exceptionnelles et par les investissements (croissance de la FBCF +6,1 %), favorisée par une facture énergétique en baisse du fait du gaz de schiste.

Au Japon, les quatre plans de soutien à l'activité votés après le séisme du 11 mars 2011 ont permis une nette accélération de l'activité en 2012.

Au Canada, la croissance marque le pas à 2,0 % après 2,4 %.

L'Asie émergente et l'Amérique latine restent dynamiques, malgré un ralentissement

En Chine, l'activité ralentit (7,8 % après 9,2 %), en lien avec la moindre croissance des exportations (+5,0 % en 2012 après 8,1 % en 2011 et 27,8 % en 2010) et de la consommation des ménages (14,3 % en 2012, contre 17,1 % en 2011).

L'économie indienne pâtit de taux d'intérêt élevés, d'un ralentissement de ses exportations notamment vers l'Europe et de la réticence des investisseurs étrangers ; la croissance y est de 4,9 % après 6,8 %.

Les pays du sud-est asiatique maintiennent une croissance presque aussi élevée qu'en 2011, qui dépasse toujours 5 %, notamment en Indonésie (+6,1 %), en Thaïlande (+5,6 %), au Vietnam (+5,1 %).

Amérique latine et Caraïbes enregistrent une croissance de 3,7 % en 2012 (après 4,3 % en 2011). Elle est soutenue essentiellement par une demande interne importante et par l'afflux de capitaux étrangers qui engendrent cependant une pression inflationniste (+7,0 % au Brésil, malgré un ralentissement du PIB).

Prix des matières premières en faible hausse

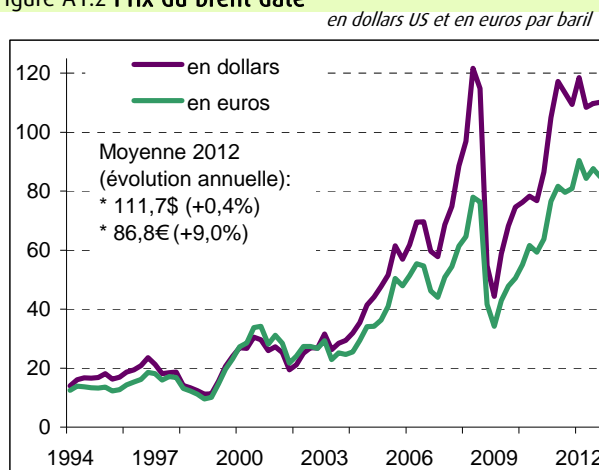
Les cours des matières premières qui avaient baissé en 2010 restent stables en 2012 ; les produits alimentaires ont connu une flambée pendant l'été du fait notamment de la sécheresse aux États-Unis ; ils ont retrouvé en décembre leur niveau du mois de mars. En moyenne sur l'année 2012, le prix du baril de Brent a augmenté de 0,4 % en dollars mais de 0,9 % en euros, atteignant son plus haut niveau historique dans la monnaie européenne.

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

	Pib			Importations			Exportations		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012
France (1)	1,4	1,7	0,0	8,3	5,2	-0,9	9,3	5,5	2,5
Allemagne (2)	4,2	3,0	0,7	11,1	7,4	2,3	13,7	7,8	4,1
Italie (2)	1,8	0,4	-2,3	12,5	0,6	-7,2	11,4	6,0	1,1
Espagne (2)	-0,3	0,4	-1,4	9,2	-0,9	-6,3	11,3	7,6	2,1
Zone EURO (2)	1,8	1,5	-0,4	9,1	4,3	-0,5	10,9	6,5	3,0
Royaume-Uni (2)	1,8	0,9	0,0	8,0	0,5	2,6	5,4	4,6	0,2
Japon (2)	4,7	-0,6	2,0	11,1	5,9	6,3	24,4	-0,6	2,5
Etats-Unis (2)	2,4	1,8	2,2	12,5	4,8	2,5	11,1	6,7	3,2
Total OCDE (2)	3,0	1,9	1,4	11,3	4,9	1,7	11,3	5,7	2,8
Chine (3)*	10,5	9,2	7,8	20,1	9,5	8,8	27,8	8,8	5,0
Inde (3)*	10,1	6,8	4,9	14,0	11,0	1,3	19,5	12,9	3,7
Brésil (3)*	7,5	2,7	1,5	38,2	8,9	2,8	9,5	2,9	2,0
Russie (3)*	4,3	4,3	3,7	20,9	11,9	4,0	7,0	5,0	3,0
Turquie (3)*	9,2	8,5	3,0	20,8	15,8	15,8	5,1	6,4	0,6
Pays en développement (3)	7,3	6,2	5,3	14,9	8,8	7,0	13,7	6,5	4,0
MONDE (3)	4,9	3,7	2,9						

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

Figure A1.2 Prix du Brent daté



Source : Dgec

Figure A1.4 Équilibre ressources-emplois dans la zone euro

Volume (prix chaînés), variations en %, données cvs-cjo

	2010	2011	2012	2012			
				T1	T2	T3	T4(p)
PIB	1,8	1,5	-0,4	0,0	-0,2	-0,1	-0,3
Importations	9,1	4,3	-0,5	-0,3	0,6	0,2	0,0
Demande intérieure	1,0	0,5	-2,0	-0,4	-0,6	-0,4	-0,4
Dépenses de consommation des ménages	0,9	0,1	-1,1	-0,3	-0,4	0,0	-0,3
Dépenses de consommation des APU	0,4	-0,1	-0,1	0,1	-0,1	-0,2	0,0
FBCF Totale	-0,9	1,6	-3,7	-1,2	-1,8	-0,7	-1,1
Exportations	10,9	6,5	3,0	0,5	1,6	0,9	0,2
Contributions à la croissance							
Demande intérieure	0,4	0,3	-1,4	-0,4	-0,6	-0,2	-0,4
Variation de stocks	0,6	0,2	-0,6	0,0	0,0	-0,2	0,0
Commerce extérieur	0,8	0,9	1,5	0,3	0,4	0,3	0,1

Source : Insee

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



Source : Banque de France

Figure A1.5 Équilibre ressources-emplois France

Volume (prix chaînés), variations en %, données cvs-cjo

	2010	2011	2012	2012			
				T1	T2	T3	T4
PIB	1,4	1,7	0,0	0,0	-0,2	0,1	-0,2
Importations	8,3	5,2	-0,9	0,5	0,2	0,1	0,1
Demande intérieure	1,3	1,7	-0,9	0,1	-0,4	0,0	0,0
Dépenses de consommation des ménages	1,3	0,2	-0,4	0,1	-0,4	0,0	-0,1
Dépenses de consommation des APU	1,2	0,3	1,4	0,5	0,5	0,3	0,3
FBCF Totale	-1,4	3,5	-1,2	-0,9	-0,2	-0,7	-0,9
FBCF entrep non fin.	2,0	5,1	-1,9	-1,5	-0,2	-0,9	-0,8
FBCF ménages	-1,4	3,2	-0,4	-0,4	-0,2	-0,3	-1,3
Exportations	9,3	5,5	2,5	0,0	0,9	0,5	-0,5
Contributions à la croissance							
Demande intérieure (hors stocks)	0,8	0,9	-0,1	0,0	-0,2	0,0	-0,1
Variations de stocks	0,5	0,8	-0,8	0,1	-0,2	0,0	0,1
Commerce extérieur	0,1	0,0	1,0	-0,1	0,2	0,1	-0,2

Source : Insee

A2 | Les activités sectorielles en France en 2012

La production annuelle française est en légère baisse en 2012 (-0,3 %) après avoir augmenté de 2,1 % en 2010 comme en 2011. Ce léger recul est le résultat d'une croissance des branches de services et construction (0,3 %) tandis que la production des branches industrielles diminue en moyenne annuelle (-2,2 %). La production de l'agriculture diminue un peu moins (-1,6 %).

Net recul de la production manufacturière

La production industrielle baisse en 2012 (-2,2 % après +2,2 % en 2011) ; le recul est encore plus net dans la seule industrie manufacturière (hors énergie et mines) avec -2,8 % en 2012 après +3,2 % en 2011). L'activité manufacturière est sur une tendance de baisse depuis l'été 2011, avec une remontée au troisième trimestre 2012 qui ne s'est pas poursuivie au dernier trimestre.

A partir de la mi-2011, avec l'aggravation de la crise des dettes publiques et la baisse d'activité de la zone euro, les demandes intérieure et extérieure ont baissé, pesant sur l'activité industrielle. La production a diminué dans toutes les branches sauf dans l'agroalimentaire (+0,3 %), l'alimentation étant préservée dans la consommation des ménages. Malgré la croissance dans la construction aéronautique, la fabrication de matériels de transport est en baisse (-3,9 %) ; celle d'autres produits industriels baisse de 3,0 % malgré la résistance de l'industrie pharmaceutique (+2,7 %).

La cokéfaction et le raffinage reculent plus fortement que l'ensemble (-11,4 %), en lien avec les surcapacités de raffinage. Depuis 2005, la production de cette branche aura diminué de plus de 30 % en volume.

La construction en moindre recul, le commerce de détail résiste

La construction baisse un peu moins que le commerce et le transport (-0,6 %). Elle est tirée par les travaux d'amélioration-entretien, qui représentent la moitié du chiffre d'affaires des entreprises du bâtiment ; ils bénéficient de l'anticipation des travaux de rénovation avant l'augmentation prévue au 1er janvier 2014, de la TVA. Sur l'année 2012, seulement 495 500 logements ont été autorisés à la construction (-7,3 % par rapport à 2011) et la construction neuve, qui représente 87 % de l'offre de nouveaux logements baisse (-7,7 %). Si les commandes publiques sont stables en matière de travaux publics ou de génie civil, celles du secteur privé baissent de près de 5 % en 2012.

L'activité dans le commerce de détail progresse légèrement mais à un rythme ralenti : le chiffre

d'affaires du commerce de détail progresse de 1,3 % en 2012 contre +2,9 % en 2011 ; ceux du commerce de détail d'équipements de l'information et de la communication (+5,1 % contre +14,5 % en 2011), de l'habillement et chaussure et maroquinerie (+2,2 % contre +0,9 en 2011) ralentissent aussi tout en ayant les plus fortes progressions.

L'activité de la vente à distance ralentit légèrement (+2,3 % contre +3,3 % en 2011).

Fléchissement de la production agricole

A cause des conditions climatiques peu favorables, les productions végétales reculent (-4,0 %) : repli des oléagineux (-3,0 % par rapport à 2011), tout en restant supérieure de 6 % à la moyenne quinquennale -progression du colza mais chute du tournesol -nouvelle diminution des protéagineux après le rebond en 2010 lié à l'aide européenne en leur faveur, recul de la production de betteraves qui avait atteint un niveau record en 2011, baisse des récoltes de fruits et légumes, chute des quantités de pommes de terre de conservation après la très forte production de 2011, diminution de la production de vin, qui atteint un niveau historiquement bas, après une récolte abondante en 2011. Cependant, le volume des récoltes de céréales dépasse nettement celui de 2011, sauf pour le maïs.

Les productions animales fléchissent également en volume (-2,7 %). Toutes les catégories de bétail sont concernées : gros bovins, avec une réduction des abattages de bœufs et de taurillons, porcins, en lien avec la directive de mise aux normes des bâtiments prévue pour le 1er janvier 2013. La production d'œufs est en légère baisse ; après un net repli en 2011, dû aux travaux de mise aux normes européennes des cages de poules pondeuses, la production reprend au deuxième semestre 2012.

La collecte de lait reste stable en 2012.

Les importations de produits industriels ralentissent

Les importations de produits industriels et agricoles reculent (-0,6 % après +6,0 %) en volume (volumes aux prix de l'année précédente chaînés). Les produits importés représentent 12,5 % du total produit et importé dans l'agriculture en 2012 et près de 35 % dans l'industrie.

Le recul des importations concerne plus particulièrement les produits agricoles et les biens d'équipement.

Figure A2.1 Evolution de la production par branche au prix de l'année précédente chaînés

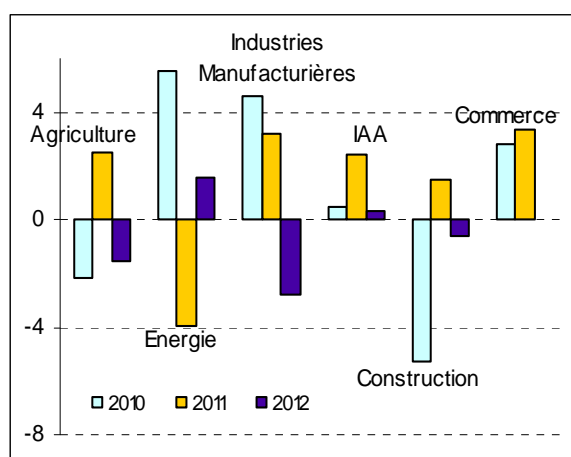
Variations annuelles en %, niveau en millions d'euros

Branches	2010	2011	2012	2012 / 2008	niveau 2012
Agriculture	-2,2	2,5	-1,6	-0,9	74,6
Ensemble des branches industrielles	4,8	2,2	-2,2	-5,9	805,1
Energie, eau, déchets (DE)	5,5	-3,9	1,6	0,9	116,4
Branches manufacturières :	4,6	3,2	-2,8	-7,0	688,7
Industrie agro-alimentaire (C1)	0,5	2,4	0,3	1,4	135,7
Cokéfaction et raffinage (C2)	-7,9	0,1	-11,4	-30,5	28,5
Biens d'équipement (C3)	8,8	4,2	-1,9	-9,2	88,5
Matériels de transport (C4)	11,9	5,8	-3,9	-5,5	112,9
Autres branches industrielles (C5)	4,4	2,7	-3,0	-7,3	323,1
Ensemble des branches non industrielles non agricole	1,3	2,1	0,3	0,5	2 367,9
dont construction	-5,3	1,5	-0,6	-10,9	216,8
dont commerce	2,8	3,4	0,0	0,4	341,5
dont transport	4,3	3,2	-0,6	-1,9	159,4
Ensemble des branches	2,1	2,1	-0,3	-1,2	3 247,6

Source : Insee, Comptes nationaux -Base 2005, mai 2013

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

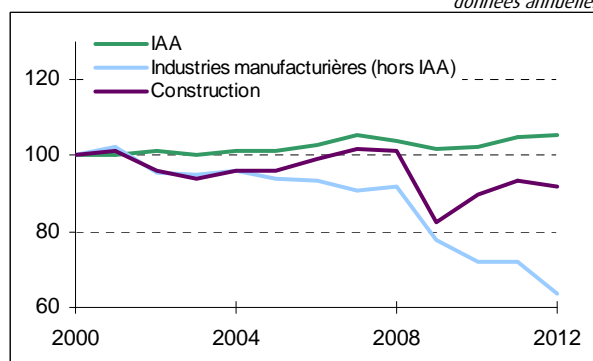
Variations annuelles en %, données cjo-cvs



Source : Insee, Comptes nationaux -Base 2005, mai 2013

Figure A2.3 Indice de la production industrielle

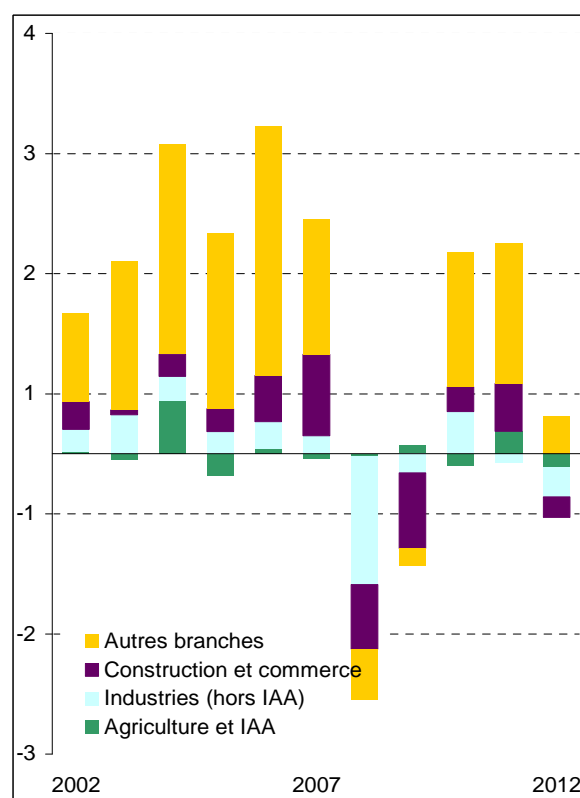
données annuelles



Source : Insee, Comptes nationaux -Base 2005, mai 2013

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

En points de croissance du PIB aux prix de l'année n-1 chaînés, données cjo-cvs vs



Source : Insee-Comptes trimestriels, mai 2013

A3 | L'activité marchande de transports

La production en volume de la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) est en recul (-1,0 %) et se rapproche du niveau de 2006 malgré la progression des transports de voyageurs ; elle est entraînée par la baisse de la production des transports de marchandises (-3,4 %) qui représente plus du tiers de la production de transport. Les autres services de transport, hors activités de poste et courrier, sont aussi en baisse, mais moins accentuée (-0,5 %).

Le transport de marchandises est en net repli

La production en volume des transports de marchandises qui représente 36 % de la production de la branche, baisse après deux années de reprise (-3,4 % après +4,0 et +6,0 %). Les prix augmentent de 1,1 % en moyenne : ceux du transport routier n'augmentent que de 0,9 %, ceux du maritime de +0,4 %, tandis que ceux des autres modes augment plus fortement.

La baisse de la production en volume concerne tous les modes de transport sauf le transport maritime et côtier qui progresse continuant la reprise des deux années précédentes (avec +5,2 %, après +10,8 % et +14,7 %).

La production des transports routiers de marchandises (les deux tiers de la production de transport de marchandises) baisse après deux années de progression de (-5,7 % après +4,7 et +2,4 %) ; tous les domaines d'activité sont concernés : national, longue et courte distance et international.

La production du transport ferroviaire de fret (un peu plus de 2 % du transport de marchandises) décroît de nouveau (-5,4 %) après une année 2011 exceptionnelle (+9 %) due en partie au report d'activité de fin 2010 sur le début de l'année 2011 ; les prix augment de 4,2 %.

Le transport aérien de fret est de nouveau en forte baisse (-9,4 %) après celle de moindre importance de 2011 (-0,5 %) ; il représente moins de 3,5 % du transport de marchandises. Les prix augmentent de +5,4 %. La production du transport fluvial (1,2 % du transport de marchandises) accélère sa baisse (-6,5 % après -

0,2 %) tandis que les prix sont en progression de +3,4 %.

Le transport de voyageurs en légère hausse atteint son niveau record

La production en volume des transports de voyageurs, qui représente 27 % de la production de la branche, continue sa progression pour la troisième année consécutive (+1,4 % après +3,6 % et +3,2 %) et dépasse le point de 2008 pour atteindre son plus haut niveau depuis 2006. Les prix augmentent globalement de +1,0 %.

La production en volume de transport aérien de voyageurs (le tiers de la production de transport de voyageurs) confirme son redressement de 2011, même si elle croît à un rythme moins élevé (+2,2 % après +5,5 % en 2010 et en 2011) ; les prix augmentent de +3,1 %.

Les transports urbains et suburbains et routiers interurbains ont une croissance en volume de 1,3 % mais les prix sont en baisse (-0,3 % et -2,5 %). La production des transports par taxis et par câbles s'accroît en volume de +3,0 % avec des prix en augmentation de +1,3 %.

Le transport ferroviaire interurbain de voyageurs (20,5 % du transport de voyageurs) subit une légère baisse (-0,2 %) après la bonne année 2010 (+3,7 %) ; ses prix sont en hausse de +1,5 %.

Les services auxiliaires résistent mais se contractent

La production des services auxiliaires de transport y compris services postaux suit l'évolution globale des services de transports et est en baisse (-0,3 % après +3,0 et +5,2 %) avec toutefois des variations diverses selon les secteurs.

L'entreposage (14 % de la production de cette sous branche), reste dynamique (+2,5 %)

Les services de messagerie fret express (7,5 % de la production) et les activités de poste et de courrier se maintiennent (+0,8 % après +3,4 % et +0,4 % après -1,1 %)

Les autres sous branches d'activité, notamment les services annexes des transports (38 % de la production) et l'affrètement, organisation des transports et transport spatial sont en baisse (respectivement -1,3 % après +2,0 % et -1,2 % après +3,6 %).

Figure A3.1 Production en valeur et partage volume prix de son évolution

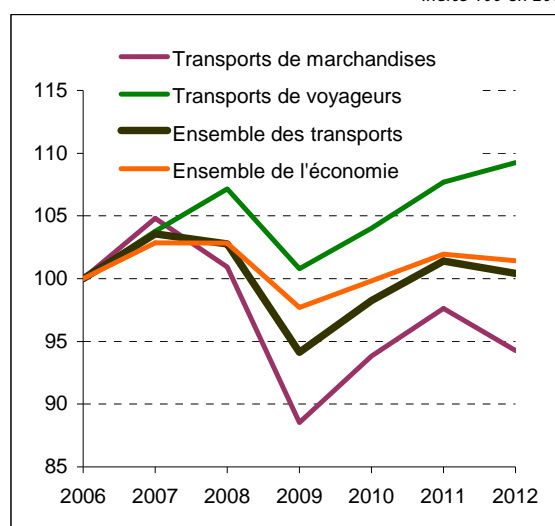
Evolutions en %

	2011		2012			
	Niveau (Md €)	Niveau (Md €)	Evolutions (%)			Structure (%)
			Volume	Prix	Valeur	
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	9 794	9 925	-0,2	1,5	1,3	6,0
Transport ferroviaire de fret	1 359	1 340	-5,4	4,2	-1,4	0,8
Transports urbains et suburbains de voyageurs	11 123	11 232	1,3	-0,3	1,0	6,8
Transports routiers interurbain de voyageurs	6 120	6 034	1,2	-2,5	-1,4	3,6
Transports de voyageurs par taxis et par câbles	4 038	4 215	3,0	1,3	4,4	2,5
Autres transports terrestres de voyageurs	21 281	21 481	1,6	-0,6	0,9	12,9
Transports routiers de fret	44 156	41 999	-5,7	0,9	-4,9	25,2
Autres transports terrestres de marchandises	4 022	4 036	-0,6	0,9	0,3	2,4
Transports routiers de fret et par conduites	48 178	46 035	-5,3	0,9	-4,4	27,7
Transport fluvial	744	730	-5,1	3,4	-1,9	0,4
Transport maritime	13 259	13 981	5,0	0,4	5,4	8,4
Transports aériens de passagers	15 382	16 212	2,2	3,1	5,4	9,7
Transports aériens de fret	2 315	2 212	-9,4	5,4	-4,4	1,3
Transport aérien	17 697	18 424	0,7	3,4	4,1	11,1
Manutention	2 371	2 358	-1,6	1,0	-0,5	1,4
Entreposage	9 134	9 422	2,5	0,6	3,2	5,7
Manutention et Entreposage	11 505	11 780	1,7	0,7	2,4	7,1
Services annexes des transports	25 603	25 624	-1,3	1,4	0,1	15,4
Messagerie, fret express	5 071	5 098	0,8	-0,2	0,5	3,1
Affrètement, organisation des transports et transport spatial	11 927	11 942	-1,2	1,4	0,1	7,2
Ensemble transports sans les services postaux et de courrier	166 418	166 360	-1,1	1,1	0,0	100,0
dont transport de voyageurs	47 370	48 521	1,4	1,0	2,4	29,2
dont transport de marchandises	64 942	63 395	-3,4	1,1	-2,4	38,1
dont autres	54 106	54 444	-0,5	1,1	0,6	32,7
Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel	11 877	12 031	-0,1	1,4	1,3	6,7
Autres activités de poste et de courrier	1 063	1 108	6,2	-1,9	4,2	0,6
Activités de poste et de courrier	12 940	13 139	0,4	1,1	1,5	7,3
Ensemble transports (y compris activité de poste)	179 358	179 499	-1,0	1,1	0,1	100,0
dont transport de voyageurs	47 370	48 521	1,4	1,0	2,4	27,0
dont transport de marchandises	64 942	63 395	-3,4	1,1	-2,4	35,3
dont autres y compris les services postaux et de courrier	67 046	67 583	-0,3	1,1	0,8	37,7

Source : Insee, comptes nationaux base 100 en 2005

Figure A3.2 Production de transports en volume

Indice 100 en 2006



Source : Insee, comptes nationaux base 100 en 2005

Figure A3.3 Equilibre ressources-emploi des services de transports

Evolutions en % aux prix de l'année n-1

	Evolution			Valeur 2012 (M€)
	2010 (déf)	2011 (sd)	2012 (p)	
Production de la branche (prix de base)	4,4	3,2	-1,0	179 499
dont sous-traitance	5,7	2,1	-6,4	9 950
Importation totale	11,7	8,1	-2,5	26 704
dont ajustement CAF/FAB	7,7	13,9	-0,3	-16 436
Impôts sur les produits	4,6	3,4	-0,7	1 343
Subventions sur les produits	1,8	2,8	-1,1	-9 207
Consommation intermédiaire (hors sous-traitance et marge)	5,4	4,3	-5,2	-68 448
Marge de transport (y compris marge transitant par le commerce)	5,6	3,7	-1,6	-44 279
Consommation finale	2,0	2,9	0,9	36 888
Exportation totale	9,5	-1,9	13,3	23 049

Source : Insee, comptes nationaux base 100 en 2005

A4 | Les ménages et les transports

En 2012, les dépenses des ménages au titre de la fonction transport diminuent de 0,7 % en valeur après avoir fortement augmenté en 2011 (+5,6 %), tandis que l'ensemble de leurs dépenses de consommation continuent d'augmenter (+1,4 %, après +2,6 % en 2011). La part des transports dans le budget des ménages est donc en baisse, après deux années consécutives de hausse : elle s'établit à 14,1 %, à près d'un point en-dessous de son niveau de 1990 (15,0 %).

L'évolution annuelle des dépenses liées au transport recouvre une augmentation des prix plus forte que celle de l'ensemble de la consommation des ménages (+3,0 % contre +1,9 %) mais plus faible qu'en 2011 (+5,0 %). En volume, la consommation des ménages en transports recule de 3,6 % en 2012, nettement plus fortement que l'ensemble de leur consommation (-0,4 %).

Les dépenses liées aux véhicules particuliers sont en baisse

En volume, les dépenses liées aux véhicules particuliers diminuent (-4,8 %, après +0,0 % en 2011), avec d'une part des achats de véhicules en forte baisse (-9,5 %) et d'autre part des dépenses d'utilisation des véhicules en baisse plus modérée (-2,4 %, y compris dépenses de carburants).

Avec la fin des effets de la prime à la casse et le durcissement du dispositif de bonus-malus, le nombre d'immatriculations de voitures particulières neuves est en net recul (-14,1 %, fiche C2). Les transactions sur les voitures d'occasion diminuent également, dans une moindre mesure (-1,0 %, source SOeS), alors que la hausse des prix des véhicules (neufs et occasion) est supérieure à celle de l'ensemble de la consommation (+2,1 % contre +1,9 %) et que les budgets des ménages sont contraints dans un contexte d'activité économique déprimée.

Les dépenses d'utilisation des véhicules diminuent plus vite qu'en 2011 (-2,4 % en volume, après -0,4 %), malgré une hausse plus modérée des prix des carburants et une circulation routière des véhicules particuliers qui continue d'augmenter (+0,3 %, fiche C1). Tous les postes de dépenses d'utilisation des véhicules sont concernés par cette baisse du volume consommé : carburants et lubrifiants (-2,3 %), mais aussi pièces détachées et accessoires (-2,3 %), entretien et réparation (-2,8 %), et services divers liés aux véhicules particuliers (-0,9 %). Les prix des dépenses d'utilisation des véhicules restent très dynamiques mais augmentent deux fois moins vite en 2012 qu'en 2011 (+3,5 %, après +7,1 %) en raison notamment du ralentissement de la hausse des prix des carburants (+4,9 %, après +14,1 % en 2011). Ainsi, ces dépenses pèsent autant que l'année précédente dans le budget

des ménages (8,5 % de leurs dépenses de consommation, comme en 2011), y compris celui des seuls carburants et lubrifiants (3,8 %, après 3,7 % en 2011)

Les dépenses en transports collectifs augmentent

Au contraire des dépenses liées aux véhicules particuliers, les dépenses en services de transport (transports collectifs et taxis) augmentent en volume pour la troisième année consécutive, moins rapidement cependant (+1,2 %, après +3,7 % en 2011 et +2,0 % en 2010). Cette évolution s'accompagne d'une hausse des prix plus forte que l'année précédente (+2,6 %, après +1,1 % en 2011), d'où une croissance en valeur des dépenses en services de transports qui reste vive bien qu'atténuée (+3,8 %, après +4,8 %). Depuis 1990, les services de transport n'ont jamais pesé aussi lourd qu'en 2012 (2,3 %) dans les dépenses de consommation des ménages.

L'augmentation en volume est essentiellement portée par le transport aérien (+5,1 %), tandis que les dépenses des ménages en transport ferroviaire (-1,0 %, après +3,6 % en 2011), routier (-0,4 %, après +1,9 %) et combiné (-1,5 %, après +3,3 %) diminuent. Cependant, ces modes qui baissent en volume continuent de progresser en valeur dans les dépenses des ménages en raison de l'inflation, notamment le transport ferroviaire dont les prix augmentent de 5,4 % (soit 2,9 fois plus vite que pour l'ensemble de la consommation).

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.

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

La production au prix du producteur correspond aux montants facturés par les producteurs et payés par les consommateurs. Évaluée au prix de base, elle incorpore la valeur des subventions aux produits (qui peuvent être comprises dans le chiffre d'affaires du producteur) et exclut les impôts sur les produits. En volume, l'évolution de la production est identique au prix de base ou au prix producteur, aussi l'impact des subventions et impôts modifie l'évolution des prix de base par rapport au prix du producteur qui évolue comme les prix à la consommation..

Figure A4.1 Consommation des ménages en transport

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

	2011	2012				
	Niveau (Md €)	Niveau (Md €)	Évolutions (%)			Structure (%)
			Volume	Prix	Valeur	
Dépenses de consommation des ménages (ensemble)	1 114	1 130	-0,4	1,9	1,4	
Achat de véhicules	40,5	37,4	-9,5	2,1	-7,6	23,5
Dépenses d'utilisation des véhicules	94,8	95,8	-2,4	3,5	1,1	60,2
dont Carburants et lubrifiants (1)	41,8	42,8	-2,3	4,9	2,5	26,9
Entretien et réparation de véhicules particuliers	38,0	37,8	-2,8	2,4	-0,5	23,8
Services de transport	25,1	26,0	1,2	2,6	3,8	16,3
dont Transport ferroviaire de passagers	5,1	5,3	-1,0	5,4	4,3	3,3
Transport routier de passagers	5,4	5,5	-0,4	0,9	0,5	3,4
Transport aérien de passagers	9,1	9,8	5,1	2,7	7,9	6,2
Transport maritime et fluvial de passagers	0,4	0,4	2,8	-3,0	-0,3	0,2
Transport combiné de passagers (2)	4,4	4,4	-1,5	2,0	0,5	2,7
Dépenses de consommation en transport	160	159	-3,6	3,0	-0,7	100,0
Dépenses en mode individuel de déplacement	135,3	133,2	-4,8	3,4	-1,5	83,7
Dépenses en mode collectif de déplacement (services de transports)	25,1	26,0	1,2	2,6	3,8	16,3

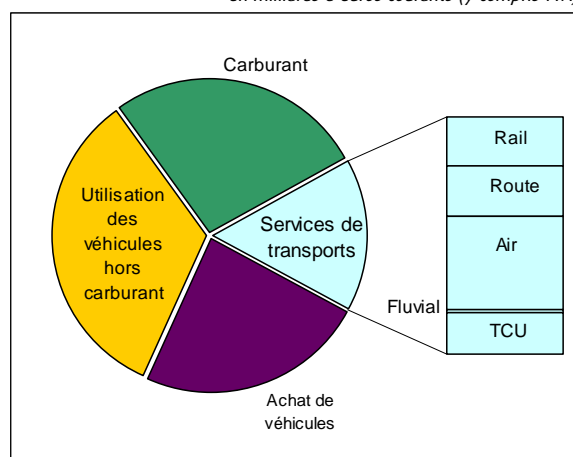
Source : Insee - Comptes nationaux, base 2005, juin 2013

(1) Y compris les lubrifiants des réparations

(2) Titres de transports combinés (ou titres intermodaux)

Figure A4.2 Structure des dépenses de transport des ménages en 2012

en milliards d'euros courants (y compris TVA)



Source : Insee - Comptes nationaux, base 2005, juin 2013

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

en % de l'ensemble des dépenses de consommation

	1990	2000	2010	2011	2012
Achats de véhicules	5,4	4,4	3,6	3,6	3,3
Dépenses d'utilisation des véhicules	7,8	8,5	8,2	8,5	8,5
dont carburants et lubrifiants	3,7	4,0	3,4	3,7	3,8
Services de transports	1,8	1,9	2,2	2,2	2,3
Fonction transports	15,0	14,8	14,0	14,4	14,1

Source : Insee - Comptes nationaux, base 2005, juin 2013

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

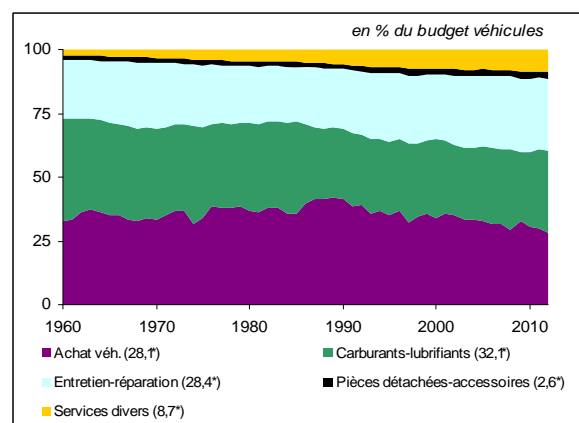
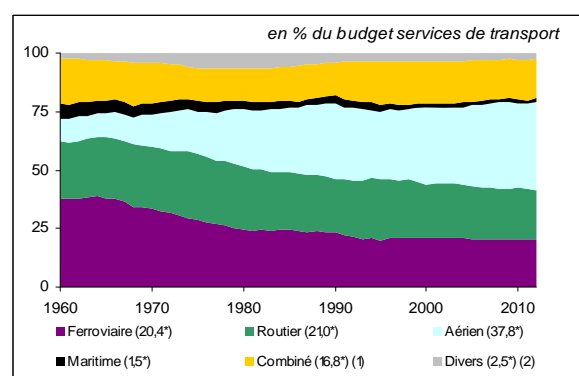
Source : Insee - Comptes nationaux, base 2005, juin 2013
*part du budget véhicules en 2012 (en %)

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

Source : Insee - Comptes nationaux, base 2005, juin 2013
*part du budget services de transport en 2012 (en %)

(1) Titres de transports combinés (ou titres intermodaux)

(2) Remontées mécaniques et déménagements

A5 | Les échanges extérieurs de services de transports

Le déficit des échanges extérieurs de services de transport se réduit en 2012 et se situe à -3,6 Md€.

Les exportations de services de transport progressent très fortement, avec +15,5 % après -3,0 % en 2011, tandis que les importations restent quasi stables avec -0,9 % après +8,3 %. Ces flux sont supérieurs à leur niveau d'avant crise.

Globalement, le déficit des échanges de services de transport se réduit

En 2012, le déficit des échanges extérieurs de services de transports est de 3,6 Md€ (contre 6,9 Md€ en 2011).

Les importations (26,0 Md€) sont quasi stables (-0,9 % par rapport à 2011) ; sur les dix dernières années, elles ont progressé de 5,4 % en moyenne annuelle ; hors logistique (entreposage, manutention, gestion d'infrastructure et organisation de transport de fret et transport spatial), elles diminuent en 2012 de -3,1 % mais progressent de +6,2 % en moyenne annuelle sur dix ans.

Les exportations (22,4 Md€) progressent très fortement en 2012 (+15,5 %) ; elles atteignent un niveau record en 2012 sur les dix dernières années et progressent en moyenne annuelle de +6,2 %. Hors logistique la progression en 2012 est de +19,6 % et de 3,9 % en moyenne sur dix ans.

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

La hausse des exportations repose sur les transports aériens de voyageurs (niveau de 7,8 Md€, hausse de +22,8 % en 2012 et 5,4 % en moyenne sur dix ans) qui atteignent un niveau supérieur à celui d'avant crise et sur le transport maritime de marchandises (8,3 Md€, +24,0 % en 2012 et +7,2 % en moyenne sur dix ans).

Les importations de transports routiers (5,7 Md€, +0,4 % en 2012, +6,4 % sur dix ans) sont quasi stables, tandis que celles de transport maritimes de marchandises (4,8 Md€, -9,6 % en 2012, +7,9 % sur dix ans) et de transports aériens de voyageurs (5,9 Md€, -2,1 % en 2012 et +6,5 % sur dix ans) reculent. Les importations de « logistique » sont en forte croissance en 2012 (7,0 Md€, +5,6 % en 2012 et +3,5 % sur dix ans).

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 2005 ; le niveau des échanges de services de transports est calé à partir du rapport définitif 2008 de la balance des paiements en tenant compte d'informations auxiliaires, notamment celles provenant des comptes des entreprises

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

Pour la mesure des importations de services de transports, l'estimation s'appuie également sur l'ajustement CAF-FAB : les importations de marchandises sont mesurées CAF par les douanes (incluant les coûts d'assurance et de fret), les importations de services de transports sont présentées en FAB (hors coûts d'assurance et de fret). La part des assurances dans les coûts de transport, fixée à 2 % en 2000, a été réévaluée à 3 % sur la période 2004-2008 puis à 3,2 % en 2009 suite aux enquêtes CAF-FAB quinquennales réalisées par la DGDDI. Cette augmentation résulte d'une hausse observée des coûts de transport : en 2004, elle traduisait l'augmentation importante des coûts du transport maritime dans un contexte de forte croissance des échanges mondiaux et de hausse des prix du pétrole ; l'accroissement de la part des transports dans la valeur des marchandises s'est traduit par une hausse des importations de services de transports d'environ 4 milliards d'euros qui a été répartie dans les comptes nationaux sur les années 2004 et 2005, faisant porter sur ces deux années une évolution qui avait peut-être été plus progressive. En 2009, la hausse de ce taux traduit le renchérissement du coût du transport routier ainsi que celui de l'avion.

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

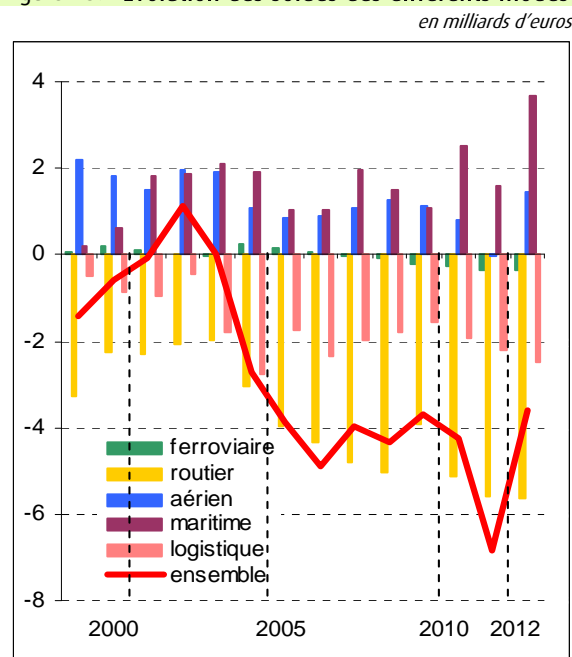
Figure A5.1 Echanges FAB FAB de services de transport

	en milliards d'euros			
	2003	2010	2011 (sd)	2012 (prov)
Exportations de services de transport				
Transports ferroviaires	1,01	0,67	0,60	0,63
dont voyageurs	0,53	0,45	0,43	0,48
dont marchandises	0,48	0,22	0,18	0,14
Transports routiers	1,07	0,01	0,10	0,07
Transports fluviaux	0,01	0,00	0,01	0,01
Transports maritimes	4,35	7,30	6,92	8,50
dont voyageurs	0,24	0,24	0,26	0,24
dont marchandises	4,11	7,05	6,66	8,27
Transports aériens	5,74	7,28	7,31	8,66
dont voyageurs	4,59	6,46	6,35	7,80
dont marchandises	1,15	0,83	0,96	0,85
Transport par conduites	0,00	0,00	0,00	0,00
Total des modes	12,18	15,26	14,94	17,87
Autres transports (1)	3,16	4,68	4,42	4,48
Total transport	15,34	19,94	19,35	22,35
Importations de services de transport				
Transports ferroviaires	1,06	0,95	0,96	0,98
dont voyageurs	0,34	0,37	0,34	0,35
dont marchandises	0,72	0,58	0,62	0,63
Transports routiers	3,06	5,14	5,70	5,72
Transports fluviaux	0,06	0,07	0,08	0,08
Transports maritimes	2,26	4,76	5,33	4,82
dont voyageurs	0,07	0,07	0,06	0,05
dont marchandises	2,19	4,69	5,28	4,77
Transports aériens	3,82	6,49	7,33	7,21
dont voyageurs	3,13	5,30	5,99	5,87
dont marchandises	0,69	1,19	1,34	1,34
Transport par conduites	0,13	0,16	0,18	0,17
Total des modes	10,40	17,56	19,58	18,98
Autres transports (1)	4,95	6,63	6,62	6,99
Total transport	15,35	24,19	26,20	25,97
Solde des échanges				
Transports ferroviaires	-0,05	-0,28	-0,36	-0,36
dont voyageurs	0,19	0,08	0,08	0,13
dont marchandises	-0,24	-0,36	-0,44	-0,49
Transports routiers	-2,00	-5,13	-5,61	-5,65
Transports fluviaux	-0,04	-0,07	-0,08	-0,07
Transports maritimes	2,09	2,54	1,59	3,69
dont voyageurs	0,17	0,18	0,20	0,19
dont marchandises	1,91	2,36	1,39	3,50
Transports aériens	1,92	0,79	-0,02	1,45
dont voyageurs	1,46	1,16	0,36	1,93
dont marchandises	0,46	-0,36	-0,38	-0,48
Transport par conduites	-0,13	-0,16	-0,18	-0,17
Total des modes	1,79	-2,30	-4,65	-1,12
Autres transports (1)	-1,79	-1,95	-2,20	-2,50
Total transport	-0,01	-4,25	-6,85	-3,62

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

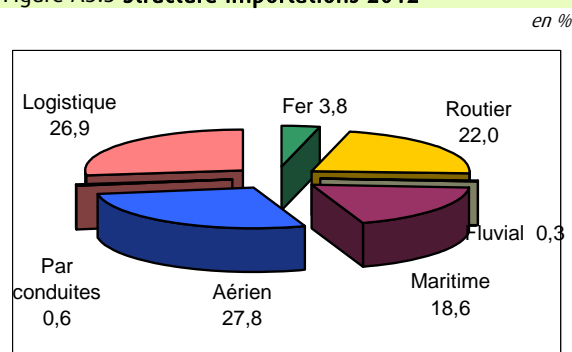
Source : Insee, comptes nationaux base 2005, juin 2013

Figure A5.2 Evolution des soldes des différents modes



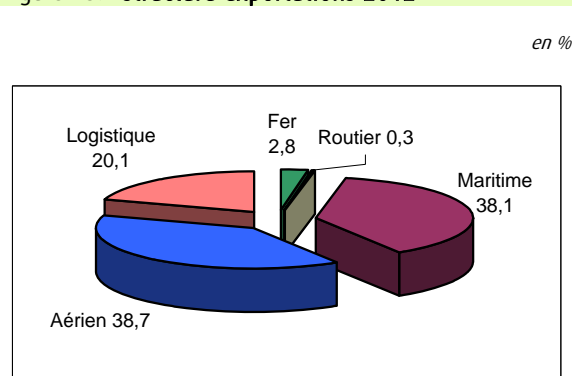
Source : Insee, comptes nationaux base 2005, juin 2013

Figure A5.3 Structure importations 2012



Source : Insee, comptes nationaux base 2005, juin 2013

Figure A5.4 structure exportations 2012



Source : Insee, comptes nationaux base 2005, juin 2013

A6 | La consommation d'énergie dans les transports

L'activité des transports est à l'origine de 70,1 % de la consommation énergétique de produits pétroliers en France en 2012 (figure A6.3), proportion en hausse de 0,6 point par rapport à l'année précédente alors que la part du résidentiel tertiaire diminue de 0,9 point. Sur longue période, la part des transports dans la consommation de produits pétroliers croît du fait de leur moindre utilisation de produits pétroliers dans les autres secteurs d'activité.

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

En 2012, la consommation d'énergie des transports repart à la baisse (-2,2 %). Elle reste toutefois légèrement supérieure à son niveau plancher atteint en 2009: 49,9 millions de Tep en 2012 contre 49,7 millions de Tep en 2009, et baisse de 5,9 % au total depuis 2007, avant la crise.

La consommation des transports individuels, qui représente 47,6 % de la consommation des transports, est en recul de 0,7 % et contribue à la baisse globale de la consommation d'énergie des transports pour -0,3 point.

Sur moyenne période, la consommation d'énergie des transports individuels, essentiellement les voitures particulières, diminue annuellement de 0,3 % depuis 2000.

La part des voitures particulières dans la consommation des transports est de 46,6 % en 2012, soit 0,7 point de plus qu'en 2011, avec toutefois une consommation en baisse de 0,7 %. L'amélioration des performances énergétiques des moteurs explique cette baisse de consommation d'énergie malgré des facteurs de hausse : une circulation routière en hausse de 0,3 % en 2012, le développement de la climatisation, le poids des véhicules (cf. fiche C4). La baisse est particulièrement significative pour les voitures particulières essence (-6,1 %).

Le transport routier de marchandises est responsable de 29,6 % de la consommation d'énergie des transports en 2012. Il est le principal contributeur de cette baisse avec -4,5 %.

Baisse pour l'aérien et le maritime et stabilité pour le ferroviaire

Le transport aérien connaît une baisse de sa consommation énergétique (-2,1 %) malgré une croissance de l'activité du transport aérien de 2012 (cf. fiche V2). Il contribue à la baisse de la consommation d'énergie de traction des transports pour 0,3 point. Son poids dans le volume global reste stable en 2012 (13,3 %).

Après une année de hausse, le transport maritime voit sa consommation repartir à la baisse en 2012 (-5,4 %). Il représente ainsi 4,9 % de la

consommation énergétique des transports soit -0,8 point par rapport à 2000. Il contribue à hauteur de 0,3 point à la baisse de la consommation énergétique en 2012. Cependant, les liaisons internationales étant largement prépondérantes, il est délicat d'inférer l'évolution de la consommation totale du secteur sur la base des seules livraisons de carburant en France. Il est d'autre part difficile de connaître année après année la part de la consommation effective qui est due à des transports maritimes générés par l'activité France.

En 2012, la consommation d'énergie du transport ferroviaire reste stable (+0,0 %). Ce mode de transport représente seulement 1,7 % de la consommation totale d'énergie de traction des transports, en Tep, pour 9,6 % des t-km terrestres intérieures (y compris oléoducs et transit) et 10,6 % des voyageurs-km. L'électricité représente maintenant 80 % des consommations d'énergie de ce mode de transport (58,8 % en 1990, 71,9 % en 2000).

Dans les transports collectifs urbains ou routiers, qui ne représentent encore qu'une très faible part des consommations d'énergie, la consommation d'énergie s'accroît en 2012 du fait de celle de l'électricité (+8,6 %).

Des carburants pétroliers prépondérants

Les carburants issus du pétrole restent prépondérants avec plus de 90 % de la consommation totale du secteur. L'électricité représente 1,6 %. La part effective des agro-carburants dans l'essence et le gazole a légèrement augmenté en 2012 (fiche C4) et contribue à augmenter la consommation totale du fait de leur moindre pouvoir calorifique.

Parmi les carburants routiers, les livraisons de gazole se maintiennent avec +0,2 % (en tonnes) tandis que le supercarburant continue de baisser (-6,5 %). Les livraisons de GPL baissent significativement après deux années consécutives de croissance (-8,9 %).

En 2012, le gazole représente ainsi 82,2 % des livraisons de carburants routiers (+1,0 point), les supercarburants 17,6 % (-1,0 point) et le GPL 0,3 %.

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 C1) 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 A6.1 Consommations d'énergie de traction des transports

en millions de tep, évolutions en %

	Niveaux					évolutions (moyenne annuelle)		
	1990	2000	2010	2011(r)	2012(p)	2012p/ 2011	2002/ 1992	2012p/ 2002
Transports ferroviaires SNCF (1)	0,90	0,93	0,83	0,83	0,83	0,0	0,5	-1,2
Gazole	0,37	0,26	0,16	0,17	0,17	0,0	-3,1	-4,3
Electricité	0,53	0,67	0,67	0,67	0,67	0,0	2,3	-0,3
Transports routiers de marchandises	11,85	15,45	15,18	15,45	14,75	-4,5	2,3	-0,7
Essence (français)	1,68	0,80	0,30	0,25	0,18	-29,4	-7,8	-12,6
Gazole (tous P.T.A.C.)	10,15	14,64	14,86	15,17	14,55	-4,1	3,1	-0,4
P.T.A.C. ≤ 3,5t (VUL français)	3,23	5,53	6,65	6,80	6,82	0,2	4,5	1,5
P.T.A.C. > 3,5t, français + étrangers	6,92	9,10	8,20	8,37	7,73	-7,7	2,3	-1,8
GPLc (VUL français, P.T.A.C. ≤ 3,5t)	0,02	0,02	0,01	0,01	0,01	-10,5	8,0	-5,8
Gaz naturel véhicules (utilitaires français)	-	-	0,01	0,01	0,01	0,0	-	-
Transports urbains de voyageurs	0,28	0,33	0,45	0,45	0,47	3,3	1,7	3,2
Gazole	0,20	0,24	0,27	0,28	0,28	2,0	1,1	1,8
Electricité	0,08	0,09	0,10	0,10	0,10	8,6	1,3	1,4
Gaz naturel véhicules	0,00	0,00	0,08	0,08	0,08	1,4	-	-
Transports routiers de voyageurs (gazole uniquement)	0,43	0,52	0,62	0,63	0,63	0,3	0,1	2,6
Navigation intérieure (fioul)	0,07	0,06	0,06	0,06	0,06	7,1	-0,2	0,7
Plaisance (essence)	nd	nd	0,28	0,29	0,29	1,4	-	2,0
Transport maritime (diesel marine, fioul) (2)	2,47	2,92	2,41	2,59	2,45	-5,4	-0,3	0,2
Transport aérien (carburacteur, essence aviation) (3)	3,95	6,29	6,44	6,77	6,62	-2,1	3,9	0,7
Oléoducs (électricité)	0,04	0,04	0,03	0,03	0,03	8,6	-3,1	0,0
Transports individuels	21,84	24,77	24,31	23,93	23,75	-0,7	1,5	-0,7
Deux roues	0,19	0,35	0,52	0,52	0,52	0,4	8,5	2,3
Voitures particulières (y compris taxis et VUL étrangers)	21,64	24,42	23,79	23,41	23,23	-0,7	1,4	-0,7
Essence	17,20	13,62	7,76	7,24	6,81	-5,9	-2,9	-6,1
Gazole	4,40	10,58	15,91	16,04	16,30	1,6	9,1	3,1
GPL	0,03	0,22	0,11	0,13	0,12	-9,2	20,9	-4,7
Ensemble	41,82	51,31	50,62	51,02	49,89	-2,2	1,9	-0,4

Source : SOeS, d'après SOeS, DGEC, CPDP

(1) Electricité 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

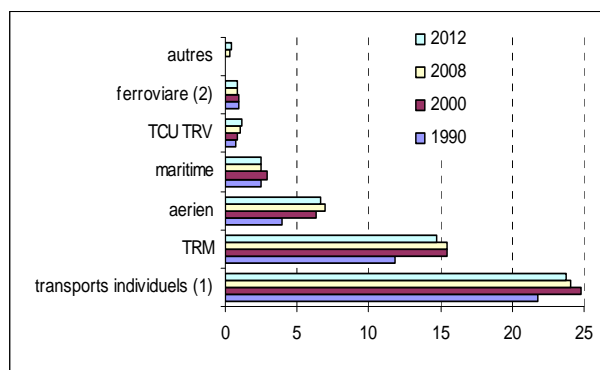
(p) données provisoires

(r) données révisées

Coefficients d'équivalence : 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 carburacteur = 1,048 tep, 1 t de fioul lourd = 0,952 tep

Figure A6.2 Consommations d'énergie de traction des transports

en tep



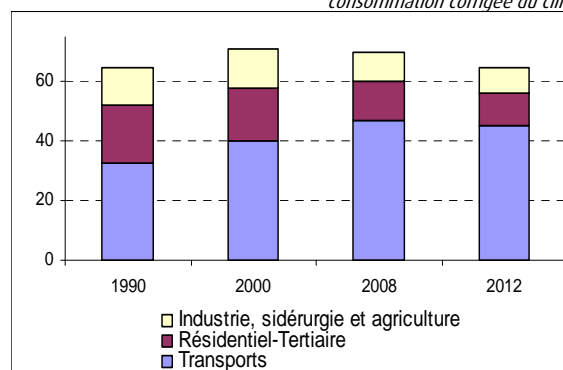
Source : SOeS, d'après SOeS, DGEC, CPDP

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

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

Figure A6.3 Consommation énergétique de produits pétroliers par activité

en tep, consommation corrigée du climat



Source : SOeS

Note : le rebasement du bilan de la circulation a conduit à réviser la série sur les consommations d'énergie de traction dans les transports.

A7 | Les investissements internationaux des transports

En 2012, les stocks d'investissements directs (ID) internationaux à l'étranger des entreprises françaises de transport augmentent de 5 %, en euros courants (après -3 % en 2011), tandis que ceux en France des entreprises non résidentes dans des entreprises de transport augmentent de +14 % (après +7 % en 2011). Depuis dix ans, ces stocks d'ID français à l'étranger ont quadruplé, tandis que les stocks d'ID étrangers en France ont été multipliés par six, avec une phase de croissance particulièrement soutenue entre 2004 et 2007. Cependant, le poids du transport, même s'il croît plus rapidement que celui des autres secteurs, demeure limité, ne dépassant pas 1 % du total des secteurs.

L'entrepôt et les services auxiliaires d'abord, principale activité d'investissement

Les investissements des entreprises françaises à l'étranger ont été multipliés par 4 depuis dix ans contre 2 pour les investissements tous secteurs confondus. L'entrepôt et les services auxiliaires demeurent la principale activité d'investissement des entreprises françaises (47 % du total des investissements transport) ; les investissements continuent de croître à rythme soutenu (+13 % depuis 2008 en moyenne annuelle) et +9 % en 2012. Des gros investissements sont intervenus en 2004 dans les transports aériens et en 2007 dans les transports par eau ; depuis 2008, les investissements dans l'aérien et dans l'entrepôt et services auxiliaires ont continué de progresser à un rythme moyen annuel soutenu (15 % et 13 %), tandis que les investissements en transport terrestres et conduites ont ralenti (-5 % en moyenne annuelle).

Les investissements des entreprises étrangères en France ont été multipliés par 6 depuis dix ans contre un peu moins de 2 pour les investissements tous secteurs confondus. Les transports terrestres et par conduites sont l'activité dans laquelle les investissements étrangers sont les plus importants (40 %) ; depuis dix ans ils ont été multipliés par plus de 11 et depuis 2008, ils continuent à croître à un rythme moyen annuel supérieur à 9 %. L'investissement dans l'entrepôt-services auxiliaires (31 % des investissements dans les transports) n'a été multiplié que par 3 depuis 10 ans ; sa croissance est très forte en 2012 (+30 %). Les investissements dans les transports par eau représentent 23 % des investissements étrangers dans les transports ; ils ont été multipliés par 7 depuis 10 ans mais n'évoluent plus (ou très faiblement) depuis trois ans). L'investissement étranger dans l'aérien est très faible.

Union européenne, principale zone d'échange d'investissement

Les investissements des entreprises françaises à l'étranger (figure A7.4) s'orientent d'abord vers l'UE (72 % du total) : ils sont essentiellement destinés aux pays de la zone euro où ils ont été multipliés par plus de 5 depuis 10 ans et ont fortement crû en 2012 (+18 %) ; dans les PECO de l'UE (Pays d'Europe Centrale et Orientale) les investissements français sont encore marginaux même s'ils ont été multipliés par 7 depuis 10 ans ; dans les autres pays de l'UE (hors zone euro et PECO) les investissements français ont fortement crû en 2008 et 2009, mais marquent le pas depuis 2010. Les investissements français se sont fortement développés dans les autres pays non industrialisés en 2007 : leur croissance moyenne annuelle depuis 2008 reste élevée.

70 % des investissements étrangers en France en transport proviennent de l'UE : 58 % de la zone euro, 11 % des autres pays non PECO. Depuis 2004, les pays non industrialisés hors PECO ont accru leurs investissements en France, qui ont très fortement cru en 2012 : ils représentent 26 % des investissements totaux étrangers.

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. La valeur des stocks comprend 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 investissements directs français à l'étranger, les secteurs d'activité correspondent à ceux des investisseurs, et pour les investissements étrangers en France, les secteurs d'activité sont ceux des entreprises investies : 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.

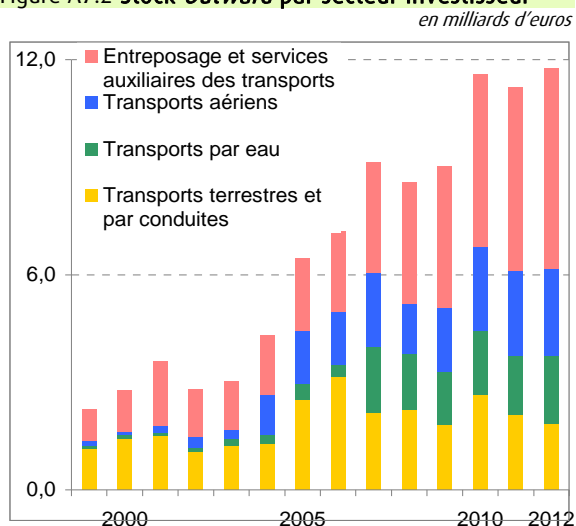
Conformément à la méthodologie internationale, la ventilation géographique des statistiques d'investissements directs est établie sur la base du pays de première contrepartie.

Les PECO dans l'UE : Bulgarie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie.

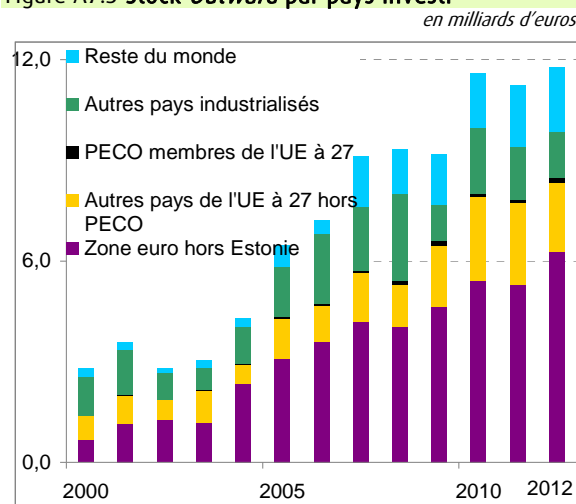
Figure A7.1 Stocks d'investissements directs des entreprises du transport

	en milliards d'euros et en pourcentage				
	2003	2010	2011	2012	12/11
Investissements directs français à l'étranger des entreprises du secteur des transports	3,0	11,6	11,2	11,8	4,9
Terrestres et par conduites	1,2	2,7	2,1	1,8	-12,3
Transports par eau	0,2	1,8	1,7	1,9	14,8
Transports aériens	0,2	2,3	2,3	2,4	2,9
Entreposage et services auxiliaires	1,4	4,8	5,1	5,6	9,0
Rappel : Total tous secteurs confondus	573,6	1 109,3	1 142,8	1 167,4	2,1
Investissements directs étrangers en France dans le secteur des transports	1,9	8,8	9,4	10,7	14,0
Transports terrestres et par conduites	0,4	3,2	3,9	4,3	8,9
Transports par eau	0,4	2,4	2,4	2,5	1,8
Transports aériens	0,1	0,4	0,4	0,5	19,0
Entreposage et services auxiliaires des transports	1,1	2,6	2,6	3,3	30,1
Rappel : Total tous secteurs confondus	417,8	714,8	737,3	756,4	2,6

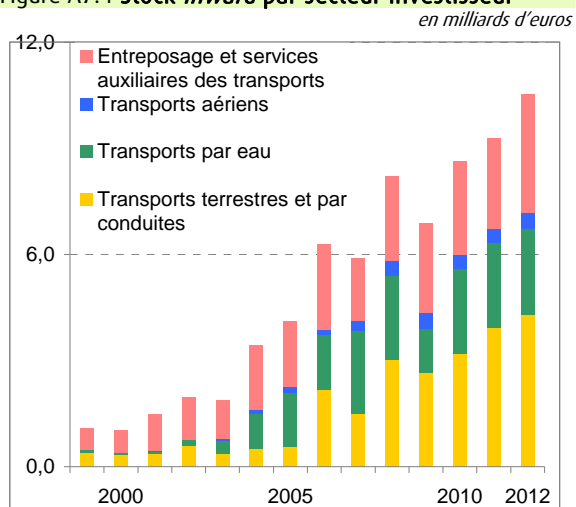
Source : Banque de France -Direction Générale des Statistiques -Direction des Enquêtes et Statistiques Sectorielles -Service des Investissements Directs

Figure A7.2 Stock d'Investissements Directs français à l'étranger (stocks *outward*) par secteur investisseur


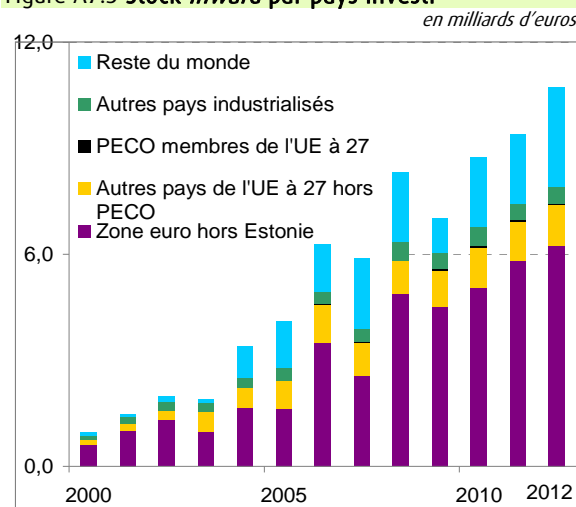
Source : Banque de France -DGS -DESS -SID

Figure A7.3 Stock *Outward* par pays investi


Source : Banque de France -DGS -DESS -SID

Figure A7.4 Stock d'Investissements Directs étranger en France (stocks *inward*) par secteur investisseur


Source : Banque de France -DGS -DESS -SID

Figure A7.5 Stock *Inward* par pays investi


Source : Banque de France -DGS -DESS -SID

A8 | La dépense transport 2011 du compte satellite des transports

La dépense totale de transport (DTT), qui représente 18,6 % du PIB, a augmenté en 2011 (+ 5,5 %) plus fortement que le PIB en valeur (+3,3 %). Depuis 2005, sa progression moyenne est de 3,0 % par an, légèrement supérieure à celle du PIB (+ 2,6 %). La DTT est constituée d'une dépense courante de transport (DCT), la plus grande partie avec 338 Md€ (+ 4,9 % en 2011), et d'une dépense d'investissement (DIT) de 57 Md€ (+ 10,6 %).

Dépense totale de transport : 18,6 % du PIB

Avec 372 Md€ (chiffre consolidé ie sans doubles comptes entre dépenses courante et d'investissement), la DTT représente plus de 18,6 % du PIB. La dépense d'investissement (matériels et infrastructures) constitue 15,3 % de la DTT, part en légère hausse en 2011 mais néanmoins inférieure à la moyenne (15,4 %) des six dernières années.

Les ménages premiers contributeurs

C'est la demande de transport des ménages qui soutient la hausse de la dépense de transports tandis que la progression de la demande des entreprises ralentit (+ 3,1 % après +7,5 %) et que la demande des APU retrouve une croissance dynamique (+ 4,9 % après - 0,4 %).

La dépense transport des ménages progresse de 6,2 % en 2011. Sa part dans la consommation totale des ménages augmente et s'établit à 16,3 % (après 15,8 % en 2010). Les ménages sont les premiers contributeurs à la dépense transport, avec 182 Md€ soit presque la moitié.

La dépense totale des entreprises après avoir rebondi en 2010 (+ 7,2 %, après - 13,0 %) poursuit à un rythme moins soutenu (+ 4,8 %). Avec 169 Md€, elle se rapproche ainsi de son niveau de 2008. La dépense courante des entreprises, qui avec 124 Md€ représente plus du tiers de la dépense courante totale, progresse (+ 3,1 %) à un rythme proche de celui de l'activité de l'ensemble de l'économie. La dépense d'investissement transport des entreprises, après s'être fortement contractée durant l'année de récession (- 18,9 %), grâce à une deuxième année de reprise (+ 9,7 % après +6,4 % en 2010) retrouve son niveau de 2007.

La dépense totale des APU accélère (+ 7,5 % après +0,7 %) sous l'effet de la forte hausse de leurs dépenses d'investissement (+ 14,5 %). Elle représente 10,8 % de la dépense totale en 2011 (légèrement au dessus de la moyenne des cinq dernières années (10,7 %).

La route absorbe près de 80% des dépenses

Les dépenses destinées à la route représentent 295 Md€ (consolidés), soit 79,3 % de la DTT. Les ménages y ont consacré 160 Md€ soit 88,1 % de leur dépense courante en transports (y compris leurs acquisitions de véhicules). Le deuxième poste de dépense des ménages, le transport aérien, représente 9,4 Md€ (5,1 % de leur DCT). En tant qu'utilisatrices de transport, les entreprises

consacrent au transport routier (voyageurs et marchandises) 76,0 % de leur DCT (après 77,5 % en 2010 soit 94 Md€, y compris amortissements de leurs véhicules), loin devant le maritime (9,7 % après 8,8 %) et l'aérien (6,1 % après 5,8 %).

Plus d'investissements en infrastructure pour les transports par eau et pour les TCU

Les investissements pour le transport sont pour 60 % de l'achat de matériel de transport (34,3 Md€), dont 84 % (28,7 Md€) pour des véhicules routiers. L'investissement en matériel de transport progresse de 12,5 % (après 9,2 %) sans toutefois retrouver son niveau d'avant 2009. Les investissements en infrastructure s'élèvent à 19,6 Md€ et sont également majoritairement, mais dans une moindre mesure, consacrés à la route (57 %), devant le ferroviaire (23 %). Ils progressent de 16,1 % en 2011. Les investissements en infrastructures pour les transports collectifs urbains augmentent fortement (+ 0,7 Md€ soit + 37,1 %), et contribuent à 4,0 points de croissance de la dépense en infrastructure. Les dépenses d'infrastructure du maritime reculent (-9,9 %), celles du fluvial progressent (+ 4,3 %).

Tous modes confondus, les investissements sont à 79 % (soit 45,2 Md€) le fait des entreprises. Les APU réalisent le reste (11,8 Md€), essentiellement en routes (9,4 Md€) et en TCU (2,3 Md€).

63 Md€ de salaires et 59 Md€ d'impôts.

La dépense courante de transport constitue une ressource pour les producteurs de transport, redistribuée dans l'économie sous forme de revenus divers. La rémunération des salariés du transport représente 63 Md€. Les recettes fiscales des APU directement générées par les transports s'élèvent à 35 Md€ hors TVA dont 24 Md€ de TICPE, la TVA à 24 Md€.

Définitions

Le compte satellite regroupe l'ensemble des dépenses liées au transport du cadre central de la comptabilité nationale réparties dans des lignes séparées, et souvent non spécifiques, du cadre central. Par exemple les dépenses de police de la route sont estimées au sein des dépenses totales des APU et imputées à la dépense transport. De même, une dépense de transport pour **compte propre** est estimée pour les ménages et pour les entreprises. Le compte satellite transport respecte la méthodologie des comptes satellites du SCN (système de comptabilité nationale). La dépense transport est présentée selon la distinction **financeurs / bénéficiaires monétaires**. C'est une dépense dite « brute », comme le PIB, c'est à dire qu'elle inclut les amortissements ou la consommation de capital fixe. Elle est basée sur la notion de résidence, que le transport soit effectué sur le territoire français ou non. La séparation entre **modes** repose sur certaines conventions : (i) le fer comprend le TER et le Transilien, le TCU-AR comprend le TCU et les Autocars Réguliers (mais exclut le Transilien), la route comprend les autocars non réguliers ; (ii) la gestion d'infrastructures est rattachée à un seul mode (ex : les dépenses des ports maritimes au mode « mer »). Les **entreprises de transport** et gestionnaires d'infrastructures sont celles de la Naf « transports et entreposage » sauf le transport par conduite (oléoducs..), la poste et courrier, l'entreposage-manutention. Elles incluent les entreprises publiques. Le compte est basé sur la base 2005 de la comptabilité nationale.

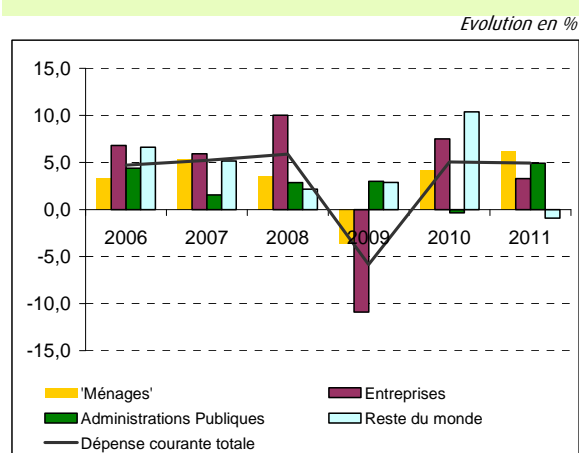
Figure A8.1 Dépense totale de transport (DTT) par secteur institutionnel financeur

	Niveaux (Md€)							Évolutions (%)		
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	09/08	10/09	11/10
Dépense Totale Transports (DTT) *	310,8	325,6	344,9	364,0	334,9	352,1	371,6	-8,0	5,1	5,5
Dépense Courante Transport (DCT)	279,0	292,1	307,3	325,4	306,5	322,0	337,7	-5,8	5,1	4,9
Ménages	151,5	156,5	164,9	170,7	164,4	171,3	181,9	-3,7	4,2	6,2
dont production de transport (compte propre)	131,0	134,6	141,7	145,6	139,1	145,5	157,1	-4,4	4,6	8,0
Entreprises NON transport	100,4	107,3	113,6	125,0	111,6	119,9	123,7	-10,8	7,5	3,1
dont production en compte propre	29,8	32,3	33,4	33,8	30,1	32,8	37,6	-11,0	9,0	14,8
APU	24,2	25,3	25,7	26,4	27,2	27,1	28,4	3,0	-0,4	4,9
Reste du Monde	2,8	3,0	3,1	3,2	3,3	3,6	3,6	2,9	10,4	-0,9
Dépense d'Investissement Transports (DIT)	49,3	50,7	55,8	57,4	48,7	51,5	57,0	-15,2	5,9	10,6
Entreprises	39,5	40,8	45,0	47,8	38,7	41,2	45,2	-18,9	6,4	9,7
APU	9,8	9,9	10,8	9,6	9,9	10,3	11,8	3,0	3,5	14,5
Produit intérieur brut (PIB)	1 718	1 798	1 887	1 933	1 886	1 937	2 001	-2,5	2,7	3,3
Dépense d'investissement / DTT	15,9%	15,6%	16,2%	15,8%	14,5%	14,6%	15,3%			
Dépense totale des APU / DTT	10,9%	10,8%	10,6%	9,9%	11,1%	10,6%	10,8%			

Source : SOeS -Compte satellite des transports (2010 et 2011 provisoires) ; Insee -Comptes nationaux base 2005.

(*) La dépense totale (DTT) est inférieure à la somme de la dépense courante et d'investissement car elle consolidée : une partie du revenu issu de l'activité de transport (DCT) sert à financer la dépense en capital productif (DIT).

Figure A8.2 Dépense courante de transport (DCT)



Source : SOeS -Compte satellite des transports (2010 et 2011 provisoires) ; Insee -Comptes nationaux base 2005.

Figure A8.3 Dépenses totale de transports (DTT) par mode de transport (2011)

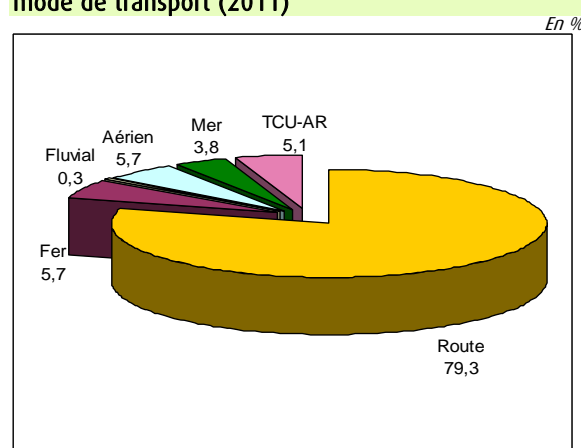


Figure A8.4 Dépense totale de transport (DTT) par secteur institutionnel et par mode de transport (2011)

en milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Dépense totale en transport (DTT)	371,6	294,9	21,4	1,3	21,1	14,2	18,8
Dépense courante totale (DCT)	337,7	269,8	17,3	1,0	20,3	13,5	15,8
dont en infrastructures	34,4	22,4	5,2	0,5	0,9	5,4	0,0
Ménages	181,9	160,3	6,1	0,3	9,4	1,0	4,8
dont tva	23,4	22,7	0,3	0,0	0,1	0,0	0,3
Entreprises (hors secteur des transports)	123,7	94,0	4,0	0,4	7,6	12,0	5,6
Administrations publiques	28,4	15,0	7,2	0,3	0,2	0,4	5,4
Reste du monde	3,6	0,4	0,0	0,0	3,2	0,0	0,0
Dépense d'investissement totale (DIT)	57,0	40,5	6,8	0,4	2,6	2,3	4,4
dont en matériel de transport	34,3	28,7	1,6	0,1	1,4	1,1	1,4
en infrastructures	19,6	11,2	4,5	0,3	0,9	0,3	2,5
dont Entreprises (hors secteur des transports)	23,2	23,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Entreprises de transport	22,0	7,9	6,8	0,4	2,6	2,2	2,1
Administrations publiques	11,8	9,4	0,0	0,0	0,0	0,1	2,3

Source : SOeS -Compte satellite des transports (2010 et 2011 provisoires) ; Insee -Comptes nationaux base 2005.

Figure A8.5 Éléments des ressources générées par la dépense courante de transport (2011)

en milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Ménages	72,6	44,8	9,4	0,5	7,7	2,6	7,7
dont rémunérations brutes	63,4	35,5	9,4	0,5	7,7	2,6	7,7
APU	63,2	57,6	1,5	0,0	0,9	0,2	2,9
dont TVA et TICPE	48,0	46,6	0,6	0,0	0,1	0,0	0,7
Sociétés financières(*)	23,7	15,1	3,9	0,0	1,6	2,2	0,9
Reste du monde	2,6	5,0	0,0	0,1	-0,9	-1,6	0,0

Source : SOeS -Compte satellite des transports (2010 et 2011 provisoires) ; Insee -Comptes nationaux base 2005.

(*) dont assurances : 6,4 Md€ à leur bénéfice.

M -Les transports de marchandises

M1 | Le transport intérieur terrestre de marchandises

Le transport intérieur terrestre de marchandises diminue en 2012 (- 5,6 % en t-km après - 1,0 % en 2011), l'activité des branches utilisatrices de transport ayant baissé (- 1,3 %). En dépit du redressement de 2011, il ne se situe plus, du fait de l'ampleur de la baisse des années 2008- 2009, qu'à un niveau à peine supérieur à celui de 1998.

La part du transport routier à 87,6 % reste stable dans le transport hors oléoducs.

Le transport routier de marchandises baisse en 2012 (- 5,6 % après - 0,1 %) sous l'effet du recul du transport national, notamment celui sous pavillon français (- 6,1 % après + 2,1 %) ; le transport sous pavillon étranger diminue plus faiblement (- 4,6 %).

Après une année 2011 exceptionnelle, le transport ferroviaire reprend sa tendance à la baisse (- 4,8 % après + 14,1 %). Il retrouve son niveau de 2009, la partie nationale baissant à nouveau fortement tandis que l'international et surtout le transit reprennent depuis 2010, portés par tous les opérateurs.

Le transport fluvial recule (- 1,6 % après - 2,4 % en 2011) du fait notamment des produits agricoles et alimentaires, et des produits pétroliers ; depuis 2008, il est cependant en croissance de 3,1 %.

Le transport par oléoducs, après une augmentation en 2011, repart sur la tendance à la baisse commencée en 2006 (- 11,9 % en 2012 après + 2,1 % en 2011) en lien avec les fermetures de raffineries dans le Nord et en Alsace et les préoccupations environnementales et de sécurité entraînant la diminution du débit des réseaux.

Les parts modales sont inchangées en 2012

L'ampleur de la baisse des transports routier et ferroviaire étant du même ordre de grandeur, les parts modales n'évoluent pas et se situent aux mêmes niveaux qu'en 2011, 87,6 % pour le fret routier intérieur (révisée par rapports aux précédentes publications pour tenir compte des révisions des séries du transport sous pavillon étranger

Au total, sur moyenne période, les modes non routiers, ont vu leur part en quantité physique de transport 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, semble s'y maintenir.

La baisse est imputable au transport national

Le fret national terrestre (hors pavillon étranger, y compris oléoducs) baisse en 2012 (- 6,8 % après + 3,4 %) et retrouve un niveau comparable à celui de 2009 (211,5 Md t- km).

Dans le transport national, tous les modes de transport sont en baisse : ferroviaire (- 13,0 %), routier (- 6,2 %, en incluant les véhicules de PTAC < 3,5 t), oléoducs (- 9,9 %). Le transport fluvial résiste mieux grâce à des reconstitutions de stocks de charbons dans des centrales électriques thermiques (- 2,9 %).

La baisse du fret national terrestre est plus importante que la baisse d'activité des branches utilisatrices de transport, agriculture, industrie, commerce, construction (- 0,7 %).

L'international résiste mieux

Le transport international diminue moins que le transport national en 2012 (- 2,6 %) grâce notamment à la bonne tenue du transport ferroviaire. Cependant depuis 2008, le transport international a d'avantage baissé que le transport national, n'arrivant pas à reprendre l'activité perdue entre 2009 et 2008.

La baisse de marchandises transportées est sensible pour tous les produits et tous les modes de transport

En 2012, tous les produits subissent une baisse de transport. Le transport de matériaux de construction, qui représente 21,7 % du transport intérieur, résiste un peu mieux que les autres produits, quel que soit le mode de transport, en lien avec la baisse de la production moins accentuée dans la construction que dans d'autres branches. 78,9 % du transport de matériaux de construction est réalisé par la route, 15,5 % par le rail et 5,6 % par l'eau.

Le transport de produits manufacturés repart à la baisse en 2012 après une amélioration sensible en 2011. Un report du transport par route vers le transport ferroviaire ou fluvial semble s'amorcer : le poids de la route passe de 83,1 % en 2008 à 78,1 % en 2012.

Le transport de produits agricoles et agroalimentaires (28,0 % des produits transportés) repart à la baisse en 2012, quels que soient les modes de transport, en lien avec la production et les échanges agricoles. La baisse est moins forte dans le transport fluvial qui ne représente cependant que 3,7 % du transport de produits agricoles

Figure M1.1 Transports intérieurs terrestres par mode

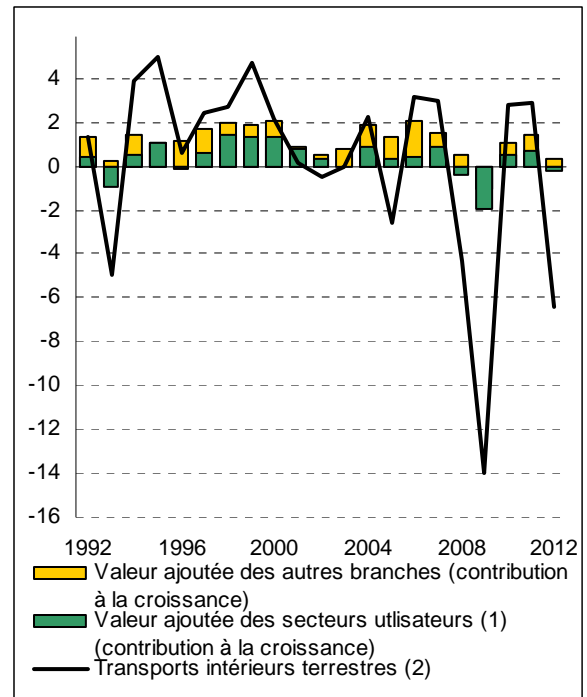
Niveaux en milliards de t-km, évolutions en %

	2010	2011	2012	2012/ 2011	2012/ 2008
Transport ferroviaire	30,0	34,2	32,6	-4,8	-19,5
hors transit	28,3	32,0	29,4	-8,0	-20,3
dont national	22,6	25,4	22,1	-13,0	-15,3
Transport routier	300,4	300,2	283,4	-5,6	-13,4
Pavillon français	196,3	200,5	188,3	-6,1	-13,5
National (PTAC>3,5t)	164,4	168,3	156,4	-7,0	-14,0
Compte propre	29,9	32,2	29,4	-8,5	0,5
Compte d'autrui	134,5	136,1	127,0	-6,7	-16,8
International (PTAC>3,5t)	10,0	9,7	9,4	-3,6	-31,0
National (PTAC<3,5t)	21,9	22,5	22,5	0,0	2,0
Transit	0,1	0,1	0,1	-45,7	-64,5
Pavillon étranger	104,0	99,7	95,2	-4,6	-13,4
Transit	43,0	42,7	42,6	-0,2	-6,4
International	54,8	51,1	46,9	-8,2	-20,3
Cabotage	6,3	6,0	5,7	-4,6	3,2
Transport fluvial	8,1	7,9	7,7	-1,6	3,1
dont national	5,0	5,0	4,9	-2,9	8,6
TOTAL	338,4	342,2	323,7	-5,4	-13,8
national	220,2	227,0	211,5	-6,8	-11,9
international	118,1	115,1	112,2	-2,5	-17,1
Oléoducs	17,6	17,2	15,2	-11,9	-27,6
TOTAL yc Oléoducs	356,0	359,4	338,9	-5,7	-14,5

Sources : SOeS, VNF, DGEC, CPDP

Figure M1.2 Transports intérieurs terrestres et croissance de la valeur ajoutée

en milliards de t-km, en % pour la Valeur ajoutée



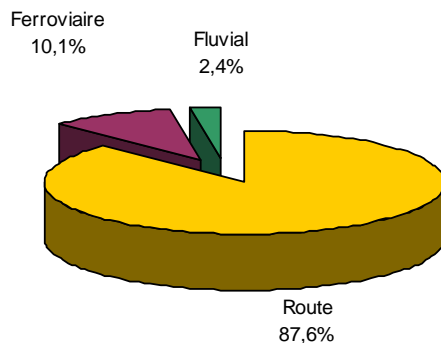
Sources : SOeS, VNF, Insee:

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

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

Figure M1.3 Parts modales terrestres en 2012 (hors oléoducs)

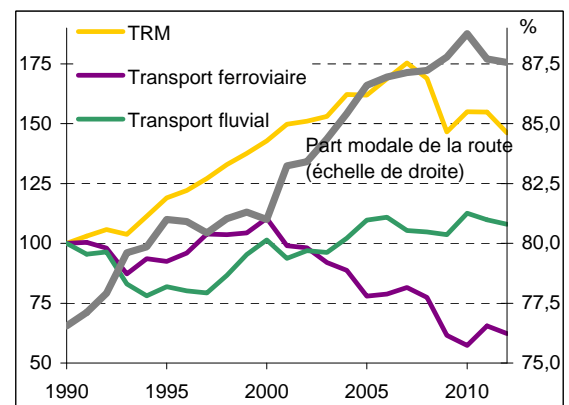
en % de t-km année 2012



Sources : SOeS, VNF

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

Indice base 100 en 1990 pour le transport, part modale en %



Sources : SOeS, VNF

Champ : hors TRM sous pavillon étranger, transit et oléoducs

Figure M 1.5 Transport intérieur terrestre par type de marchandises

évolutions et poids du mode en 2012 en %

	route			rail			fluvial			tous modes terrestres	
	poids du mode	2012 / 2011	2012 / 2008	poids du mode	2012 / 2011	2012 / 2008	poids du mode	2012 / 2011	2012 / 2008	2012 / 2011	2012 / 2008
Produits agricoles et alimentaires	86,1	-6,0	-10,5	10,2	-14,9	-11,8	3,7	-4,8	7,0	-6,9	-10,1
Matériaux de construction	78,9	-2,8	-3,9	15,4	-3,1	-15,2	5,7	-0,5	4,7	-2,7	-5,4
Produits manufacturés	78,1	-11,6	-21,8	18,7	5,7	2,1	3,2	2,0	67,2	-8,4	-16,7
Autres marchandises	77,8	-4,5	-21,5	19,6	-11,9	-44,0	2,6	-4,4	-43,4	-6,0	-27,9

Sources : SOeS, VNF

M2 | Le transport intérieur routier de marchandises

Le transport intérieur routier de marchandises baisse très fortement en 2012 (-5,6 % après -0,1 % en 2011) et s'établit à 283,4 milliards de tonnes-kilomètres. Contrairement aux années précédentes, la baisse tient au transport national (-6,1 %, -13,5 % depuis 2008) tandis que le transport international résiste mieux (-4,6 %).

Le transport sous pavillon français recule, surtout pour le transport national

Le transport national, qui comprend le transport national sous pavillon français, le cabotage et le transport par véhicules légers, recule de -6,1 % après +2,1 % en 2011 ; il se retrouve à un niveau comparable à celui de 2000.

Le transport par véhicules utilitaires légers resterait stable..

Le transport national des poids-lourds de plus de 3,5t sous pavillon français recule de -7,0 % et -14,0 % depuis 2008 ; il se retrouve au niveau de 2009.

Alors qu'il avait tendance dans les dernières années à perdre des parts de marché au profit du transport pour compte propre, le transport pour compte d'autrui est un peu moins touché par cette baisse en 2012 (-6,7 %, mais -16,8 % depuis 2008). La baisse de 2012, plus forte que les reprises cumulées de 2010 et 2011, conduit le transport pour compte d'autrui à un niveau (127,0 M t-km en 2012) inférieur à celui enregistré en 2009, considéré comme le point bas de la crise. Le transport pour compte propre, qui avait fortement progressé en 2010 et 2011, (+9,3 % et +7,7 %) baisse de -8,5 %.

Le pavillon français perdrait encore un peu en part de marché sur le transport national avec un recul de 4,6 % du cabotage réalisé en France par les pavillons étrangers.

Le transport international recule plus que le transport national en 2012

La partie réalisée sur le territoire français du transport routier d'échange international de la France recule de 7,4 % en 2012, soit plus rapidement que le transport national en lien avec la baisse de l'activité économique dans presque toute l'Europe.

Ce transport sous pavillon français (9,4 Mds de t-km en 2012) poursuit sa tendance à la baisse commencée au début des années 2000 ; elle recule un peu moins fortement que le transport national (-3,6 % après -3,0 % en 2011). Cette baisse est due à la diminution des sorties, qui représentent environ 46 % du transport international sur la partie française (-8,4 % en 2012 après -2,5 %), alors que les entrées progressent (+1,9 % après -3,6 %).

Le transport d'échange international de la France réalisé sous pavillons étrangers baisse plus fortement (-8,2 % après -6,1 %). Ainsi, le

pavillon français regagnerait un peu en part de marché.

D'après les 1ères estimations, le transit routier à travers le territoire reculerait de -0,2 % en 2012, soit nettement moins que les échanges liés à la France et se maintiendrait, depuis 2009, au niveau atteint en 2000/2001.

Le transport sous pavillon étranger recule globalement de -4,6 % (après -4,2 % en 2011) ; depuis 2008, il a baissé de -16,0 %, un peu plus que le pavillon français (-13,5 %).

Baisse pour tous les produits, sauf les produits pétroliers

Le recul du transport affecte toutes les catégories de produit sauf les produits pétroliers.

L'augmentation du transport de produits pétroliers est liée à la croissance des livraisons de fioul domestique et gazole non routier, utilisés notamment dans l'industrie chimique.

Le transport de produits agricoles et alimentaires, qui représentent 28,5 % des produits transportés se replie largement (-6,0 % après -0,3 %) en raison du recul de la production agricole (*voir fiche A2*) et de la quasi stagnation de l'industrie agroalimentaire ; la baisse est un peu plus forte pour les produits de l'agriculture (-7,5 %).

Le transport de produits manufacturés et de machines par le pavillon français est en net recul après deux années d'augmentation (-11,6 % après +2,2 %) entraîné cette année par les matériels de transport (véhicules, moteurs...) qui subissent les effets de la fin de la prime à la casse et baissent de 20,0 %.

Le transport de matériaux de construction diminue de -2,8 % après deux années de progression ; depuis 2008, il a baissé de 3,9 %.

Le transport de conteneurs qui avait fortement progressé en 2010 et 2011 (+10,3 % et +12,1 %) recule de 15,7 % ; il ne représente toutefois que 3,7 % du transport routier de marchandises. Le transport de palettes (36,8 % du transport de marchandises) est aussi en fort repli (-11,7 % après +1,6 % et +3,7 %), tandis que le transport de vrac solides (33,8 % du transport de marchandises) ne recule que de 4,0 % (après +1,4 % et +6,2 %).

Figure M2.1 Transport intérieur routier de marchandises en 2012

en milliards de t-km, évolutions en %

	2010	2011	2012	2012/ 2011	2012/ 2008
Pavillon français (1)	196,3	200,5	188,3	-6,1	-13,5
National (PTAC>3,5t)	164,4	168,3	156,4	-7,0	-14,0
<i>Compte propre</i>	29,9	32,2	29,4	-8,5	0,5
<i>Compte d'autrui</i>	134,5	136,1	127,0	-6,7	-16,8
International (PTAC>3,5t)	10,0	9,7	9,4	-3,6	-31,0
<i>dont Transit</i>	0,1	0,1	0,1	-45,7	-64,5
Total PL (PTAC>3,5t)	174,4	178,0	165,8	-6,8	-15,2
VUL (PTAC≤3,5t) (2)	21,9	22,5	22,5	0,0	2,0
Pavillon étranger (1)	104,0	99,7	95,2	-4,6	-13,4
Transit	43,0	42,7	42,6	-0,2	-6,4
International	54,8	51,1	46,9	-8,2	-20,3
Cabotage	6,3	6,0	5,7	-4,6	3,2
Transport routier	300,4	300,2	283,4	-5,6	-13,4

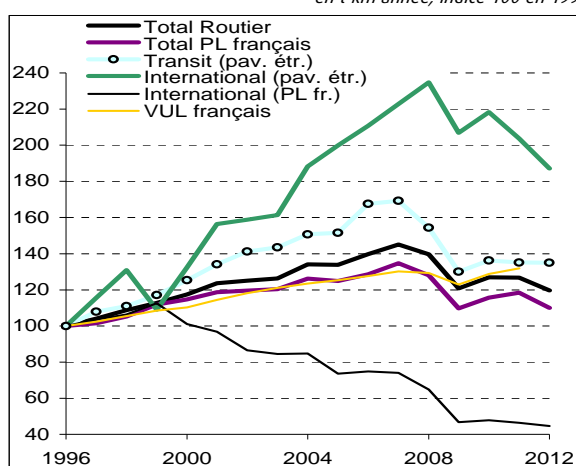
Source : SOeS

(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.

Figure M2.2 Transport intérieur routier de marchandises par type

en t-km année, indice 100 en 1996



Source : SOeS

Figure M2.4 Le transport intérieur (national et international) sous pavillon français par type de marchandises

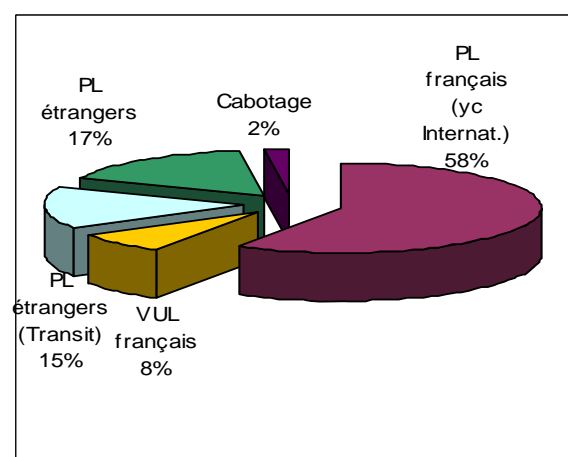
niveaux en Gt-km, évolutions en %

	2010	2011	2012	12/11	12/08
Produits agricoles et agroalimentaires	53,0	52,8	49,7	-6,0	-10,5
Matériaux de construction	32,7	36,2	35,2	-2,8	-3,9
Produits manufacturés, machines et matériel de transport	55,3	56,5	49,9	-11,6	-21,8
Autres	33,4	32,5	31,0	-4,7	-21,7
Ensemble	174,4	178,0	165,8	-6,8	-15,2

Source SOeS, enquête TRM

Figure M2.3 Structure du transport intérieur routier de marchandises en 2012

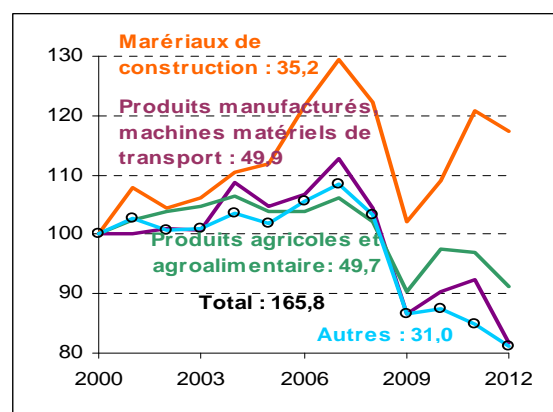
En t-km, année 2012



Source : SOeS

Figure M2.5 Transport intérieur sous pavillon français par marchandises

en t-km, indice 100 en 2000



Source SOeS, enquête TRM

M3 | Le transport ferroviaire de marchandises

Le transport ferroviaire de marchandises repart à la baisse (-4,8 % en 2012 après +14,1 % en t-km intérieures). Depuis 2008, il a baissé de 19,5 %.

Le transport national baisse très fortement en 2012 (-13,0) et se situe en-dessous du niveau de 2009. L'international (en échange ou en transit) continue à augmenter (+18,5 % après +19,6 % en 2011) dépassant le niveau de 2009 tout en restant bien en-deçà de celui de 2008.

Le transport combiné recule (-4,9 % après +20,8 %) et le conventionnel, qui représente 78,0 % du transport ferroviaire, repart à la baisse (-4,8 % après +11,1 % en 2011).

Forte dégradation du transport national

Le transport ferroviaire national, qui représente 68 % des t-km ferroviaires intérieures, baisse de 13,0 % en 2012 après une croissance exceptionnelle en 2011, due au rattrapage en janvier 2011 d'une fin 2010 marquée par les intempéries et les conflits sociaux (+12,4 % en 2011).

Depuis 2008, le transport national s'est moins détérioré que l'international et ne perd au total que 15,3 %, contre près de 20 % pour l'ensemble du transport ferroviaire.

Le transport international et le transit poursuivent leur redressement

L'année 2012 poursuit la remontée commencée en 2011 tant pour le transport intérieur international d'échange que pour de transit de marchandises (respectivement +11,2 % et +40,5 % en 2012 contre +16,6 % et +29,5 % en 2011). Mais les niveaux de ces deux types de transport sont encore loin de ceux de 2008 (respectivement -32,4 % et -10,5 %).

La différenciation échange et transit dans les flux ferroviaires n'est pas toujours rigoureuse dans les déclarations des entreprises, ce qui peut en partie expliquer les différences d'évolution très marquées entre les deux.

Moindre baisse pour le conventionnel, mais fort recul du transport combiné

Le transport conventionnel qui représente la part la plus importante du transport ferroviaire de marchandises (près de 78 %) résiste mieux en 2012 que le transport combiné mais ne confirme pas l'amorce de redressement commencée en 2011 (-4,8 % après +12,0 % en 2011). Il reste sur la tendance à la baisse commencée au début des années 2000 mais se situe au-dessous de son niveau de 2009.

Le transport combiné repart à la baisse après le soubresaut de 2011 (-4,8 % en 2012 après +20,8 % en 2011).

Dans le transport combiné, le transport combiné par conteneurs et caisses mobiles baisse tendanciellement depuis 2000 et a perdu 25,3 % de son volume depuis 2008, soit 6,5 % par an. En 2012, il recule de 5,3 % (après -1,3 % en 2011). Le transport de semi remorques non accompagnés progresse (+29,1 % depuis 2008), en lien sans doute avec l'activité dans les Alpes et surtout entre Bettembourg et Perpignan où 4 rotations par jour permettent de transporter plus de 4 000 camions sur plus de 1000 km par mois.

Montée des nouveaux opérateurs sur le transport national

Les nouveaux opérateurs (dont les principaux sont ECR, VFLI et Europorte France) effectuent en 2012 près du tiers des t-km intérieures de transport ferroviaire (32 %), contre 20 % deux ans auparavant et 29 % en 2011. Cette part est comparable à celle des autres opérateurs en Allemagne et en Pologne, mais bien inférieure à celles des nouveaux opérateurs aux Pays-Bas ou au Royaume Uni.

Produits manufacturés et matériaux de construction moins affectés par la baisse

En 2012, la baisse du transport de marchandises se ressent sur tous les produits, sauf les produits manufacturés qui sont portés par le transport de matériel de transport et par celui de marchandises non identifiées ou de marchandises groupées, classées dans les produits manufacturés et qui font souvent partie du transport combiné. Bien qu'en baisse de 3,2 % en 2012, le transport de ces dernières représente maintenant 12,8 % du transport de marchandises par fret ferroviaire, contre 1,0 % en 2008.

Avec la relative désindustrialisation en France, le marché du transport ferroviaire se modifie sensiblement.

Le transport de métaux de base et produits métalliques, activité traditionnelle du fret ferroviaire, poursuit la baisse en lien sans doute avec celle de la sidérurgie Lorraine ; ces produits ne représentent plus que 13,1 % en 2012 contre 15,5 % en 2008 du fret ferroviaire. Le transport de matériaux de construction (verre, ciment, bitume pierre ...) est au contraire en progression, y compris en 2012 (+8,7 %), il représente maintenant 8,0 % du transport ferroviaire contre 4,6 % en 2008. Le transport de produits agricoles et agroalimentaire (17,9 % du transport ferroviaire), diminue de 14,9 %, après une année exceptionnelle en 2011 (+34,2 %).

Figure M3.1 Transport intérieur ferroviaire de marchandises

en milliards de t-km, évolutions en %

	2010	2011	2012	2012/ 2011	2012/ 2008
Ferroviaire	30,0	34,2	32,6	-4,8	-19,5
national	22,6	25,4	22,1	-13,0	-15,3
international	5,7	6,6	7,4	11,2	-32,4
transit	1,7	2,2	3,1	40,5	-10,5

Source : SOeS - enquête auprès des opérateurs ferroviaires puis collecte dans le cadre du décret 555/2012

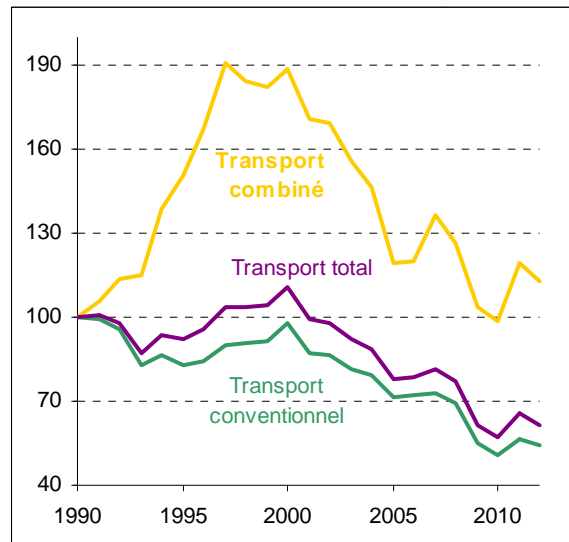
Figure M3.2 Transport ferroviaire conventionnel et combiné par conditionnement

t-km intérieures, évolutions en %

	2010	2011	2012	2012/ 2011	2012/ 2008
Conventionnel	22,8	25,5	24,3	-4,8	-22,1
Combiné	7,2	8,7	8,3	-4,9	-10,7
dont conteneurs	5,7	5,7	5,4	-5,3	-23,5
semi remorques (non accompagnés)	1,4	3,0	2,8	-6,4	29,1

Figure M3.3 Transport ferroviaire combiné et conventionnel

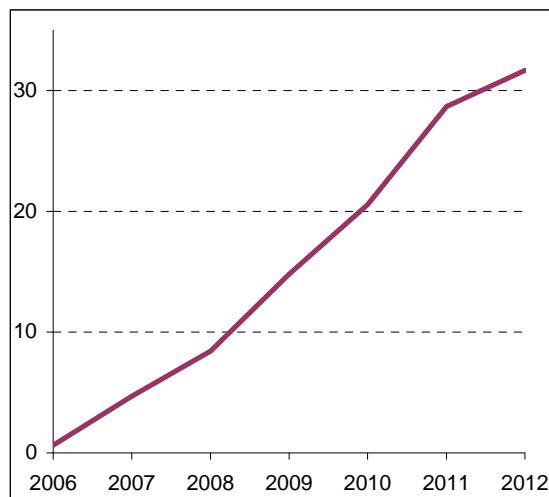
indice base 100 en 1990 (t-km intérieures)



Source : SOeS - enquête auprès des opérateurs ferroviaires puis collecte dans le cadre du décret 555/2012

Figure M3.5 Parts des autres opérateurs que la SNCF dans le fret ferroviaire

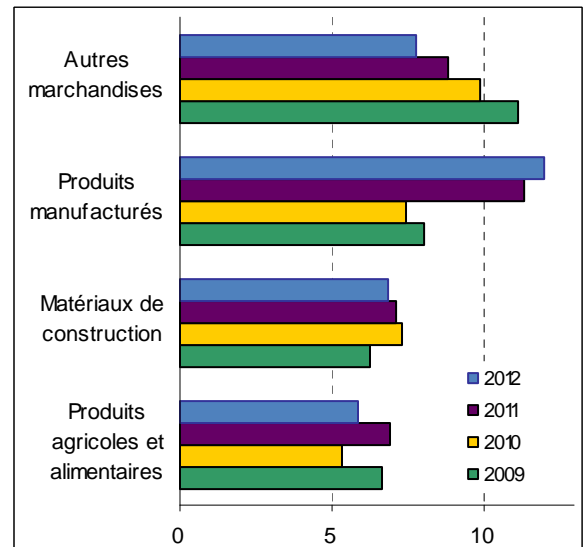
En %



Source : SOeS - enquête auprès des opérateurs ferroviaires puis collecte dans le cadre du décret 555/2012

Figure M3.4 Principales marchandises transportées

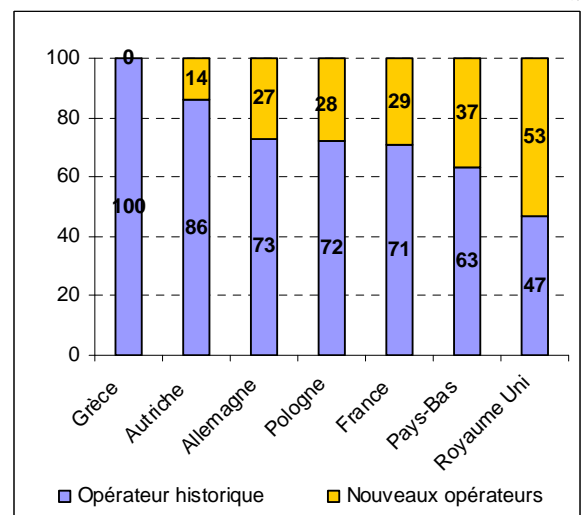
En GT-km intérieures



Source : SOeS

Figure M3.6 Parts en 2011 de l'opérateur historique et des autres opérateurs de transport ferroviaire

En %



Source : ARAF rapport 2012, données 2011

M4 | Le transport intérieur fluvial de marchandises

Le transport fluvial représente 7,7 milliards de tonnes-km ; il diminue en 2012 (-1,6 % après -2,4 % en 2011 et +8,6 % en 2010). Cette baisse résulte de la baisse du transport des produits agricoles ainsi que de celle des produits pétroliers. Le bassin de la Seine renforce sa première position grâce aux transports de matériaux et de conteneurs.

Relatif dynamisme du transport international

La diminution du transport fluvial est imputable à celle du transport national (-2,9 %), tandis que le transport international s'accroît légèrement en t-km intérieures (+0,7 %), et plus sensiblement en tonnes chargées (+2,7 %). Globalement, tonnes chargées et tonnes-km restent inférieures à leur niveau de 2010, dernière année de hausse.

Stabilité pour le transport fluvial des matériaux de construction

Le transport fluvial des matériaux de construction, qui représente le tiers du transport fluvial, recule légèrement en 2012 (-0,5 %) après deux années consécutives de hausse (+5,0 % en 2011 et +2,6 % en 2010). Le transport fluvial ne représente qu'une faible part du transport des matériaux de construction (moins de 6 %).

Baisse du transport de produits agricoles et alimentaires

Le transport de produits agroalimentaires représente près de 22 % du transport fluvial. Il est en recul en 2012 (-4,8 %) du fait de la baisse des exportations de céréales (-20,9 %), malgré une augmentation des volumes de production. Les céréales sont souvent transportées par voie fluviale jusqu'aux ports. Les conditions climatiques défavorables en 2010-2011 dans les pays voisins de la Mer Noire et en Amérique du Sud avaient entraîné une augmentation des exportations françaises vers l'Égypte et les pays du Maghreb ; elles ne se sont pas reproduites en 2011-2012. Le transport de produits agricoles et alimentaires est en recul par rapport aux années exceptionnelles 2009 et 2010.

Poursuite de la progression du transport par conteneur

Le transport fluvial de conteneurs atteint un niveau historiquement élevé (827 Mt-km) grâce à une progression (+5,3 % en EVP, +5,0 % en Mt-km) qui s'inscrit dans la continuité des années précédentes. Il représente à présent plus de 10 % du transport fluvial. Le dynamisme du transport fluvial de conteneurs bénéficie à l'ensemble des bassins, celui du Nord étant stable en 2012.

Progressions variables pour les autres produits transportés

Le transport des autres marchandises, hors produits chimiques, diminue en 2012 (-6,0 % pour les produits autres que chimie et engrais).

En 2012, le transport des **produits chimiques** est en forte progression (+14,7 %), notamment sur la Seine mais est à un niveau inférieur à celui d'avant 2008. Le transport d'engrais qui avait fortement baissé en 2009, est reparti à la hausse, comme il l'était avant 2008 ; en 2012, le transport d'engrais progresse (+5,5 %) mais n'atteint pas encore son niveau de 2007 et 2008.

Le transport des produits pétroliers diminue en 2012 (-11,5 %), poursuivant la tendance de long terme qui s'explique par la moindre utilisation du fioul pour le chauffage ; elle est accentuée par la mise en place des réglementations européennes qui obligent à transporter les produits pétroliers dans les bateaux à double coque dont ne sont pas encore totalement équipés les transporteurs français.

La reconstitution des stocks de **charbon** dans les centrales EDF permet un léger redressement du transport de charbon (+5,3 % en 2012) en rupture avec la tendance de long terme.

Après des rattrapages techniques, suite à la crise de 2008-2009, le transport de produits métallurgiques et celui de minerais et de déchets métallurgiques repartent à la baisse en 2012 (-6,4 % et -9,3 %) ; le transport de produits métallurgiques ne retrouve pas son niveau de 2008, tandis que le transport de déchets et de minerais, qui s'était très fortement développé notamment dans le bassin rhodanien, est bien supérieur à celui de 2008.

Le transport fluvial s'accroît sur la Seine

Le transport fluvial atteint un niveau record dans le bassin Seine, qui représente près de 52 % du transport fluvial. Il progresse dans le bassin Nord, grâce au transport de charbon, baisse dans le bassin rhodanien, à cause des minerais, et sur le Rhin.

Le pavillon français est en baisse

Le transport fluvial réalisé par des navires sous pavillon français est en baisse en 2012, (-2,3 %) tandis que celui réalisé par le pavillon étranger est stable (-0,2 %).

Cependant, depuis 2006, le pavillon étranger a perdu de son importance ; il ne représente plus que 34 % du total contre 37 % alors.

Figure M4.1 Transport fluvial

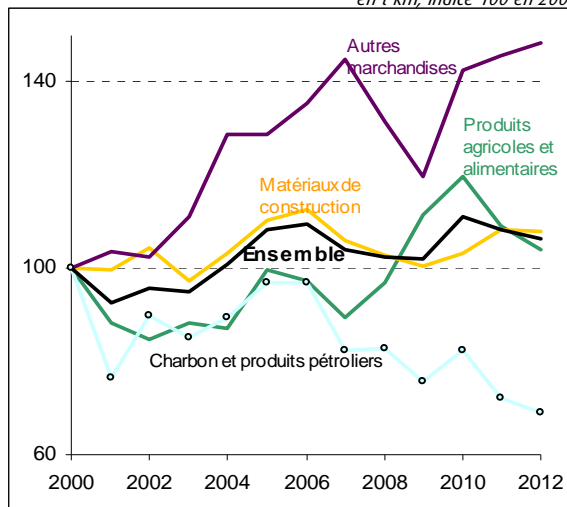
évolutions en %

	2000	2010	2011	2012	12/11
En millions de tonnes (*)					
Ensemble	58,7	60,5	58,7	58,1	-1,0
Transport national	26,7	30,1	30,7	29,4	-4,3
Transport international	32,0	30,3	27,9	28,7	2,7
En millions de t-km (*)					
Ensemble	7 261	8 060	7 864	7 738	-1,6
Transport national	4 141	5 015	5 007	4 862	-2,9
Transport international	3 120	3 045	2 857	2 876	0,7
Fluvio-maritime (Mt-km)	286	359	312	293	-6,1
Conteneurs (milliers d'EVP*)	204	490	532	560	5,3

Source : VNF; * hors fluvio-maritime et transit rhénan, **EVP : équivalent en pieds

Figure M4.3 Transport fluvial* - principales marchandises

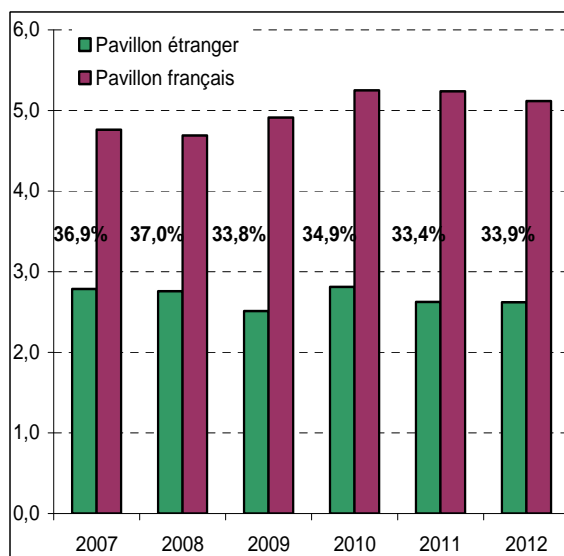
en t-km, indice 100 en 2000



Source : VNF; * hors fluvio-maritime et transit rhénan

Figure M4.5 Pavillons étrangers et français et part du pavillon étranger

en md de t-km



Source : VNF

Figure M4.2 Transport fluvial par type de marchandises

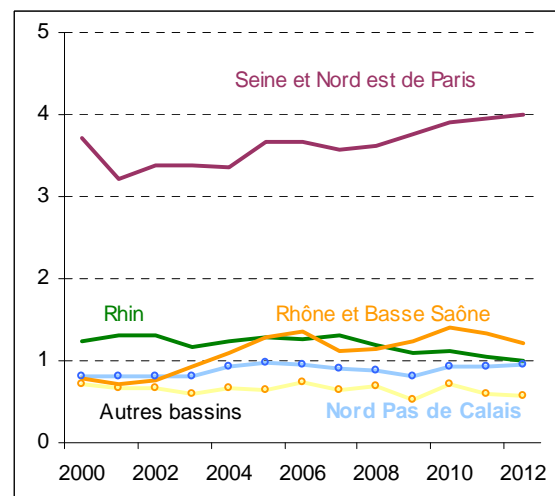
niveaux en millions de t-km, évolutions en %

	2000	2010	2011	2012	12/11
Produits agricoles	1 539	1 931	1 720	1 651	-4,0
Denrées alimentaires, fourrages	487	494	491	455	-7,5
Combustibles minéraux	773	572	453	477	5,3
Produits pétroliers	708	645	617	546	-11,5
Minerais, déchets métallurgiques	203	315	311	282	-9,3
Produits métallurgiques	408	315	349	326	-6,7
Minéraux bruts et matériaux de construction (yc sel)	2 376	2 453	2 576	2 563	-0,5
Engrais	159	188	200	211	5,5
Produits chimiques	390	359	330	379	14,7
Machines, véhicules, transactions spéciales (conteneurs)	217	785	815	848	4,0
Total fluvial (*)	7 261	8 060	7 864	7 738	-1,6

Source : VNF; * hors fluvio-maritime et transit rhénan

Figure M4.4 Transport fluvial* par bassin

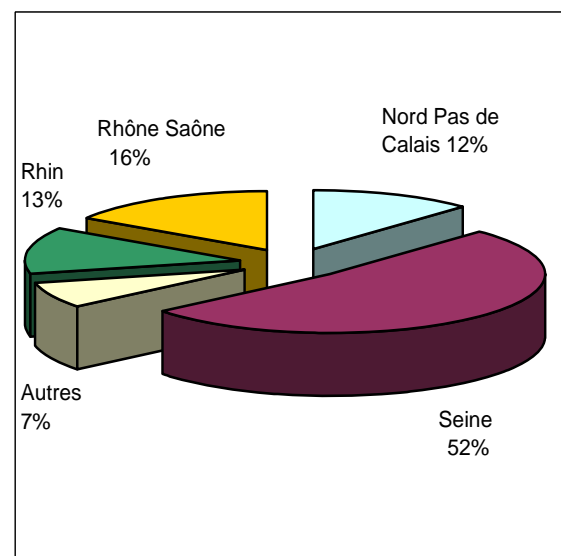
En millier de t-km,



Source : VNF; * hors fluvio-maritime et transit rhénan

Figure M4.6 Part des différents bassins

en t-km



Source : VNF

M5 | Le transport maritime de marchandises

Les tonnages de marchandises traités dans les ports français de métropole poursuivent la baisse commencée en 2009 (-1,5 % après -1,7 % en 2011). Elle est toutefois essentiellement due à la baisse du transport de produits pétroliers. Le transport par conteneurs s'accroît et dépasse son niveau de 2008. Tous les ports métropolitains, sauf Dunkerque, enregistrent une baisse d'activité.

Diminution des tonnages traités

La masse de marchandises traitées dans les ports métropolitains, tant en entrée qu'en sortie, est en repli (-1,5 % pour les tonnages) (*figure M5.1*). Tous les ports, sauf Dunkerque, connaissent des baisses, celles-ci sont particulièrement prononcées à Rouen (-16,7 %), Calais (-11,2 %) et Le Havre (-6,0 %) (*figure M5.3*).

A Marseille et Nantes-Saint Nazaire les sorties sont en progression, tandis qu'à Dunkerque et La Rochelle les entrées sont en augmentation ; ailleurs entrées et sorties se contractent.

L'activité des autres ports, sauf Ajaccio, est généralement plus en recul que celle des grands ports.

Recul des entrées de pétrole brut et de gaz liquéfié.

Les vracs liquides représentent 54 % des entrées et 24 % des sorties de marchandises, soit 44 % des tonnes de marchandises traitées dans les ports métropolitains. Ils reculent de -9,1 % en 2012, après +1,4 % en 2011, -20,5 % depuis 2008, retrouvant la tendance amorcée en 2007.

En 2012, les entrées de pétrole brut (qui représentent 57 % des entrées de vracs liquides) diminuent (-14,9 %) en lien étroit avec la fermeture des raffineries des Flandres et de Reichstett. Cette baisse affecte les grands ports importateurs de pétrole brut : Marseille (-15,1 %) et le Havre (-18,1 %) ; seul le port de Nantes-Saint Nazaire (qui représente 14 % des entrées de pétrole brut) est en progression. Les produits raffinés sont quasi stables (+0,5 %) avec des sorties en baisse (-9,5 %) et des entrées qui progressent (+8,1 %), notamment à Marseille (+25,9 %) et au Havre (+18,5 %) mais en recul à Rouen (-19,8 %) et à Nantes-Saint Nazaire (-2,8 %). Les entrées de produits pétroliers raffinés représentent près de 30 % des entrées de vracs liquides.

Le transport de gaz liquéfié recule aussi bien à Marseille (-28,2 %) qu'à Nantes-Saint Nazaire (-48,2 %), les importations de gaz étant relativement plus importantes par gazoducs en 2012 qu'en 2011.

Les masses de vracs solides progressent

La masse de vracs solides (22 % des tonnages totaux de métropole traités) progresse (+5,7 % en 2012, après -7,4 % en 2011) ; elle se situe toutefois en-dessous de son niveau de 2008.

En 2012, les entrées de charbon et de minerais sont en forte progression (+18,1 % et +6,0 %). Les sorties de vracs solides, essentiellement de céréales, baissent pour la deuxième année consécutive (-24,7 %) en lien cette année avec la diminution des exportations de céréales.

Le transport de marchandises diverses résiste tiré par les conteneurs

Le transport de marchandises diverses (+2,4 % en 2012, après -3,0 % en 2011) se maintient à un niveau quasi constant depuis 2009. Il est tiré en 2012 par la croissance du transport en conteneurs (+6,6 %), le transport roulier étant au même niveau qu'en 2011 (+0,2 %).

Le transport par conteneurs (près de 35 % du transport de marchandises diverses) se situe ainsi en 2012 à un niveau supérieur à celui de 2008. Il s'accroît plus nettement en sortie (+8,9 %) qu'en entrée. Il a particulièrement progressé en 2012 à Marseille (+12,2 %).

Le transport roulier a fortement baissé en 2012 à Calais mais progresse à Dunkerque (+10,5 %), l'ensemble du trafic de ces deux ports est en baisse (-6,3 %). Malgré les récents travaux d'aménagement des ports du Havre et de Nantes-Saint Nazaire, le trafic roulier est en baisse dans ces deux ports.

Le transport des principaux ports de conteneurs diminue en Europe, tandis que Le Havre et Marseille enregistrent une nette progression

En 2012, l'activité des principaux ports d'Europe est en baisse, en tonnage traité, sauf Rotterdam, Brême et Algesiras. Le Havre subit une baisse d'activité plus importante que celles des ports de Manche et Mer du Nord. Marseille résiste mieux que les ports espagnols (sauf Algesiras) ou que Gênes.

En revanche, pour les conteneurs, Le Havre et Marseille, qui ont des parts de marchandises conteneurisées généralement plus faibles que les ports européens (sauf Bilbao et Rotterdam), évoluent plutôt à contre-courant des autres principaux grands ports européens avec, hormis Algesiras, les plus fortes croissances, après Algesiras (respectivement +5,0 % pour le Havre et +12,2 % pour Marseille) là où plusieurs ports enregistrent même un recul.

Figure M5.1 Activité des principaux ports de commerce français en 2012

en million de tonnes, évolution en %

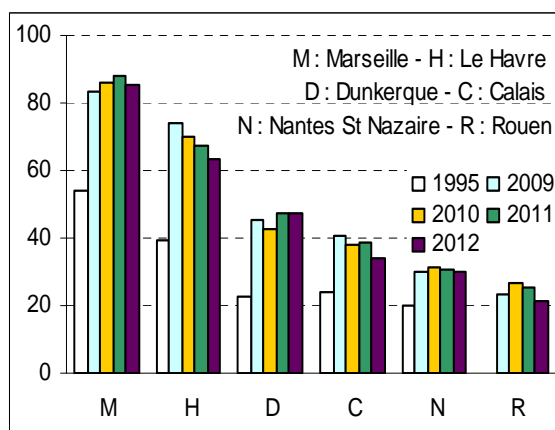
	Entrées		Sorties		Total	
	vol	%	vol	%	vol	%
Grands ports maritimes (7 ports)	182,5	-4,6	81,9	-3,3	264,3	-4,2
Vracs liquides	111,3	-9,5	25,8	-9,7	137,1	-9,5
dont pétrole brut	63,4	-14,1	0,4	-68,0	63,7	-14,9
dont produits raffinés	31,2	8,1	19,8	-9,5	51,0	0,5
Vracs solides	42,9	6,1	19,6	-12,9	62,5	-0,7
dont céréales	0,1	-65,2	12,6	-24,3	12,7	-24,7
dont charbon	13,9	18,1	2,0	30,3	15,9	19,5
dont minerais	17,4	6,0	1,4	146,2	18,7	10,6
March. diverses	28,2	1,1	36,5	8,6	64,7	5,2
dont conteneurs	16,7	2,2	22,4	8,9	39,1	5,9
dont Ro/Ro (véh. embarqués)	9,2	4,0	10,5	7,1	19,7	5,6
Autres ports de métropole	36,5	24,4	30,1	-1,5	66,6	11,2
Vracs liquides	5,8	69,5	0,9	18,4	6,7	60,5
Vracs solides	7,9	158,6	2,9	-13,5	10,8	68,4
Marchandises diverses	22,5	-1,5	26,2	-0,8	48,7	-1,1
dont Calais*	15,7	-10,9	18,5	-11,6	34,1	-11,2
Total Métropole	219,0	-0,8	111,9	-2,8	330,9	-1,5
Outre-mer	8,6	19,3	2,5	38,1	11,1	23,1
TOTAL	227,6	-0,1	114,4	-2,2	342,0	-0,8

Source : DGITM/PTF4

*L'activité de transport de Calais est surtout du "Roll-on/Roll-off"

Figure M5.3 Ensemble des tonnages dans les principaux ports français

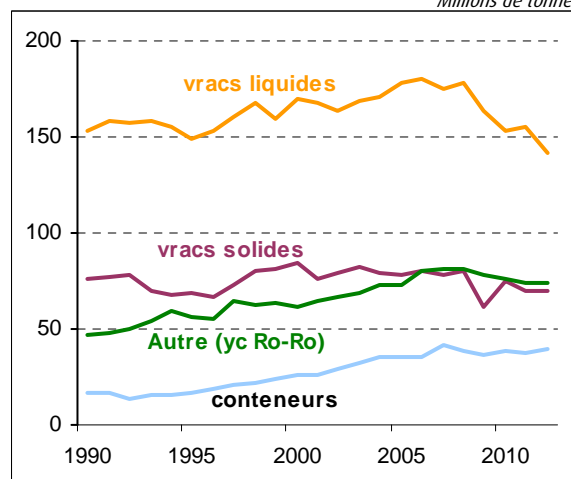
en million de tonnes



Source : DGITM/PTF4

Figure M5.5 Marchandises traitées

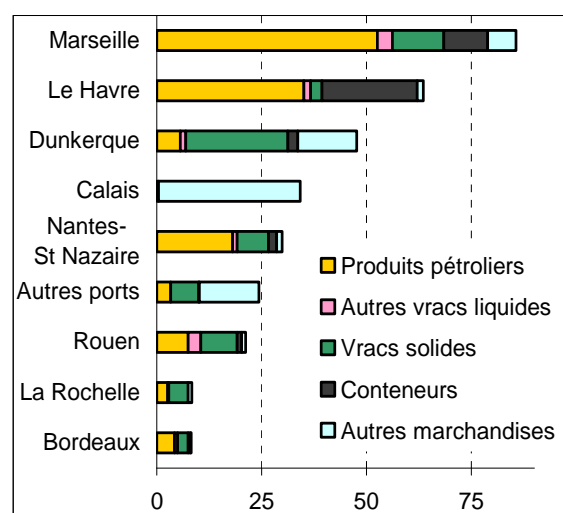
Millions de tonnes



Source : DGITM/PTF4

Figure M5.2 Marchandises traitées dans les principaux ports de métropole en 2012

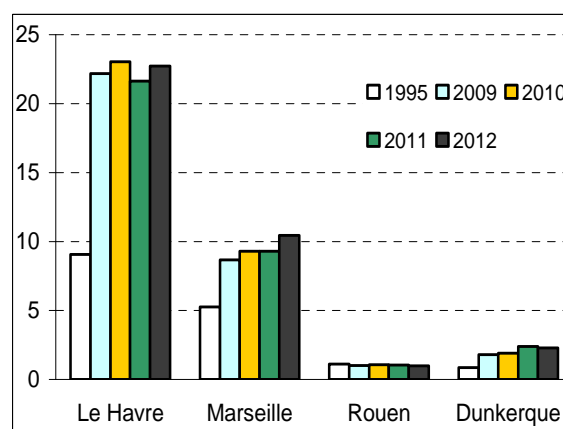
en million de tonnes



Source : DGITM/PTF4

Figure M5.4 Marchandises conteneurisées dans les principaux ports français

en million de tonnes



Source : DGITM/PTF4

Figure M5.6 Activité des principaux ports européens de conteneurs

en million de tonnes, évolutions en %

	Ensemble des tonnages		Marchandises conteneurisées	
	ton-nages	2012/2011	ton-nages	2012/2011
Rotterdam	441,5	1,6	125,4	1,5
Anvers	184,1	-1,6	104,1	-1,0
Hambourg	130,9	-1,0	89,4	-0,8
Brème	84,0	4,2	65,2	3,9
Le Havre	63,5	-6,0	22,7	5,0
Zeebrugge*	43,5	-7,3	20,3	-10,7
Marseille	85,6	-2,8	10,4	12,2
Algeciras	83,0	8,0	53,6	13,0
Valence	65,7	-13,0	52,0	-14,6
Gênes	50,2	-0,4	20,6	8,9
Barcelone	41,5	-3,6	17,4	-12,4
Bilbao	29,0	-8,7	6,4	5,0
La Palmas	22,4	-2,4	14,2	-0,6

Source : DGITM/PTF4

M6 | Le transport terrestre de marchandises dans l'UE en 2011

Le mode routier a une place prépondérante dans le fret de l'Union européenne (UE27) puisqu'il représente plus des trois quarts de la quantité physique de transport de marchandises en 2011. Des disparités existent entre les quinze plus anciens États de l'Union (UE15) et les nouveaux États membres (NEM12) même si les pratiques de transports des NEM convergent vers celles des pays de l'UE15 : globalement, la part du routier des NEM12 augmente en se concentrant dans certains États centraux et disparaissant dans les États petits et situés à la périphérie de l'UE.

La part du transport routier reste prépondérante

Globalement, en 2011, la route représente 75 % des transports terrestres de l'UE27 en t-km, le fer 18 % et le fluvial 6 %. Rapportée aux territoires, des disparités existent entre les États de l'ex-UE (UE15) où la route représentait 80,3 % des tkm en 2009 et les NEM 61,8 % (figure M6.2).

Les statistiques routières se rapportent au pavillon tandis que celles relatives au fer et à la voie d'eau sont territorialisées. Ainsi, la forte ouverture des pavillons de l'Est sur le transport international et le cabotage conduisent à corriger en hausse de 11 points la part modale de la route lorsqu'on se base sur les pavillons ; dans l'UE15, la correction en sens inverse est de 1,3 point compte tenu du volume initial différent. La correction s'accroît avec le temps du fait des gains de part de marché des NEM. Alors qu'en 2000 l'ouverture internationale des pavillons routiers des NEM était négligeable, en 2009, le passage d'une vision territoriale à une vision par pavillon conduit à corriger de +66 % les t-km attribuées aux NEM.

Sur la base des pavillons routiers, la part modale de la route dans les NEM reste inférieure à celle des pays de l'UE15 (72 % et 77 % dans l'UE15), malgré une croissance forte (+127 % entre 2000 et 2011) du transport routier de marchandises (figure M6.1). Le fluvial s'y développe également (+188 %) et sa part (3 % et 7 % dans l'UE15) s'y accroît. La part du ferroviaire plus importante (25 % des t-km et 16 % dans l'UE15) y est en retrait. Dans le passé, la part du ferroviaire dans les NEM était encore plus importante du fait de la nature des produits transportés et de l'héritage économique : 43 % pour le ferroviaire en 2000, 55 % pour la route. Même hors effet du développement international des pavillons routiers des NEM, le partage modal y converge vers celui des autres pays de l'UE.

Le transport routier s'accroît dans les NEM

70 % du transport routier sur le territoire de l'UE est réalisé en 2011 par des transporteurs de six États : Allemagne (18,4 %), Pologne (11,8 %), Espagne (11,7 %), France (10,5 %), Royaume Uni (8,3 %) et Italie (8,1 %).

Depuis 2007, le transport routier a baissé de 9,0 % dans l'Union européenne, mais a crû dans les NEM (+10,3 %), fortement en Pologne (+37,6 %) et en Bulgarie (+45,1 %), alors qu'il a diminué dans les États baltes et en Roumanie. La part des NEM dans le transport routier est passée de 20,2 % en 2007 à 24,7 % en 2011.

Le transport routier des pavillons de l'UE15 est en 2011 quasiment au même niveau qu'en 2000 (+1,0 %). Après avoir crû dans tous ces pays (+18,4 %) entre 2000 et 2007, particulièrement en Espagne, Portugal, Irlande, il a diminué (-14,7 %) entre 2007 et 2011, particulièrement en Italie, Espagne et Portugal. Du fait notamment de sa place centrale en Europe et de son rôle dans la production industrielle, il a peu baissé en Allemagne (-5,7 %).

La stabilité du transport de marchandises dans l'UE15 s'est accompagnée d'une légère baisse apparente de la part modale du transport routier (77,5 % en 2000, 76,4 % en 2011) au profit du **transport ferroviaire**. Hors prise en compte du transit et de l'échange international routiers, la part du transport ferroviaire recule en France (18 % en 2000, 15 % en 2011) et en Espagne (7 % et 4 %) tandis qu'elle augmente sensiblement en Allemagne (passant de 18 % à 23 %), Autriche (29 % à 40 %) et Royaume-Uni (10 % à 13 %).

Directement lié à la géographie des États, le **transport fluvial** est significatif dans la dizaine d'États traversés par des fleuves permettant l'acheminement de marchandises (Danube, Rhin, Elbe, Seine, Rhône...) : le transport fluvial représente 21 % du fret terrestre en Bulgarie et 27 % en Roumanie. Il a un poids élevé dans les États riverains de la Mer du Nord où les fleuves et les canaux constituent un prolongement des grands ports maritimes : 37 % au Pays Bas, 18 % en Belgique et 13 % en Allemagne.

Dans l'UE27, les transports de **produits manufacturés** et de **produits agricoles et alimentaires** constituent les parts les plus importantes du fret, respectivement 22 % et 23 %. Pour les produits manufacturés, la part de la route est de 75 %, proche de celle pour l'ensemble des produits. La route représente en revanche 90 % du transport de produits agricoles et alimentaires, environ 87 % du transport de bois et papier et 88 % de celui des minerais non métalliques et des déchets. Le transport ferré est majoritaire pour les produits énergétiques (51 % hors canalisations) et représente environ 23 % du transport de minerais et métaux, 20 % de celui des produits manufacturés. Enfin, le transport fluvial est aussi très développé pour les produits énergétiques (16 %) et pour les minerais et métaux (10 %).

Statistiques utilisées

Les données de cette fiche proviennent principalement d'Eurostat complétées avant 2000, par les données du Pocket Book annuel de la Commission (fig. M6.4).

Elaborées 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.

Pour donner une approche territoriale permettant le calcul de véritables parts modales, Eurostat produit désormais des exploitations spécifiques (SIF n°13/2012) reprises dans la figure M6.2, le SOeS réalise spécifiquement ce travail pour la France (fiches M1 et M2). Compte tenu de distanciers différents entre Eurostat et le SOeS, les résultats pour la France peuvent légèrement différer.

Figure M6.1 Transports terrestres de marchandises en 2011

	Niveaux (Mds de t-km)				Parts modales (%)			évolution 2000-2011(%)			
	Route	Fer	Fluvial	Total	Route	Fer	Fluvial	Route	Fer	Fluvial	Total
NEM 12	430,7	149,7	18,7	599,1	71,9	25,0	3,1	127,0	2,1	188,5	74,8
Pologne	207,7	53,7	0,2	261,6	79,4	20,5	0,1	176,8	-0,5	-86,3	100,9
République tchèque	54,8	14,3	0,0	69,2	79,2	20,7	0,1	47,0	-18,2	-52,8	26,0
Roumanie	26,3	14,7	11,4	52,5	50,2	28,0	21,7	84,4	-10,0	333,1	57,7
Hongrie	34,5	9,1	1,8	45,5	75,9	20,0	4,0	80,6	3,6	106,5	57,9
Slovaquie	29,2	8,0	0,9	38,1	76,6	20,9	2,4	103,5	-29,1	-32,5	41,2
Lituanie	21,5	15,1		36,6	58,8	41,2		176,9	69,2		119,3
Lettonie	12,1	21,4		33,5	36,2	63,8		153,3	60,9		85,3
Bulgarie	21,2	3,3	4,3	28,8	73,6	11,4	15,0	231,3	-40,6	1277,0	135,1
Slovénie	16,4	3,8		20,2	81,4	18,6		210,2	31,3		147,5
Estonie	5,9	6,3		12,2	48,5	51,5		50,4	-22,6		1,2
Chypre	0,9			0,9	100,0	0,0		-28,2			-28,2
UE15	1 296,9	270,2	122,0	1 689,0	76,8	16,0	7,2	-1,9	6,1	1,2	-0,5
Allemagne	323,8	113,3	55,0	492,2	65,8	23,0	11,2	11,5	37,1	-6,3	13,7
France	185,7	34,2	9,0	228,9	81,1	14,9	3,9	-9,0	-38,1	-5,7	-14,9
Espagne	206,8	9,7		216,6	95,5	4,5		41,3	-16,1		37,1
Royaume-Uni	146,7	21,0		167,7	87,5	12,5		-11,4	15,9	-29,0	-8,8
Italie	142,8	19,8		162,6	87,8	12,2		-22,7	-13,3	-62,3	-21,7
Pays-Bas	73,4	6,4	46,3	126,1	58,2	5,1	36,7	-7,7	41,0	12,1	0,6
Suède	36,9	22,9		59,8	61,8	38,2		3,7	17,4		8,5
Autriche	28,5	20,3	2,1	51,0	56,0	39,9	4,2	-18,7	22,6	-13,1	-5,8
Belgique	33,1	7,6	9,3	50,0	66,3	15,2	18,5	-31,4	-1,1	25,7	-21,6
Portugal	36,5	2,3		38,8	94,0	6,0		35,8	6,4		33,6
Finlande	26,9	9,4		36,3	74,1	25,9		-16,0	-7,0	0,0	-13,8
Grèce	20,6	0,6		21,2	97,1	2,9		-29,0	43,8		-27,9
Danemark	16,1	2,2		18,4	87,8	12,2		-32,9	10,6		-29,5
Irlande	10,1	0,1		10,2	99,0	1,0		-17,7	-78,6		-20,0
Luxembourg	8,8	0,3	0,3	9,4	93,7	3,1	3,2	16,1	-54,4	-19,3	9,4
UE27	1 727,5	419,8	140,7	2 288,1	75,5	18,3	6,1	14,3	4,6	10,3	12,1
Norvège	19,2	3,6		22,8	84,3	15,7		26,8	23,5		26,3
Suisse	13,6	11,5		25,1	54,1	45,9		7,3	0,0		8,8

Source : Eurostat

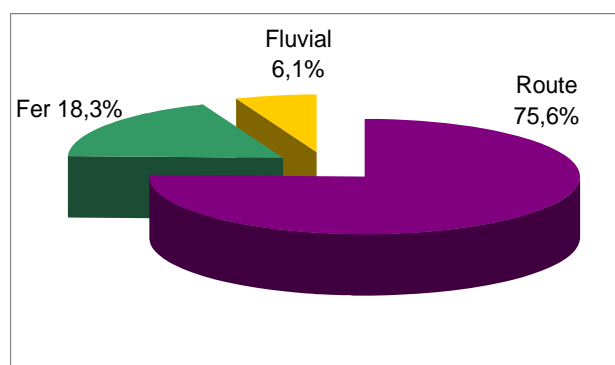
Figure M6.2 Transport routier par pavillon et intérieur 2009

	en Mds t-km		part territoriale de la route (%)	révision ² part modale (points)
	par les pavillons	à l'intérieur du pays		
NEM	387,7	233,6	61,8	-11,1
dont : Pologne	180,7	112,5	72,1	-8,5
Rép. tchèque	45,0	34,3	72,8	0,5
Hongrie	35,4	22,6	70,4	-8,4
Roumanie	34,3	26,0	53,3	-6,7
UE-15	1302,4	1 413,7	80,3	1,3
dont : Allemagne	307,5	366,3	70,7	3,7
Espagne	211,9	192,1	96,0	-0,4
France	173,6	256,7	86,3	5,3
Italie	167,6	177,9	90,9	0,5
Royaume-Uni	139,5	148,9	88,5	0,7
Pays-Bas	72,7	52,4	56,0	-7,8
Belgique	36,2	45,3	77,1	4,2
Portugal	35,8	20,6	90,5	-3,8
Luxembourg	8,4	2,2	82,1	-12,5

Source : Eurostat

Figure M6.3 Parts modales terrestres UE27 en 2011

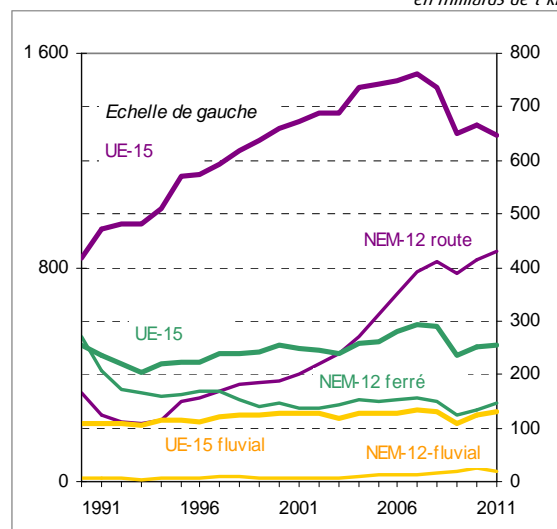
en % de t-km année 2011



Source : Eurostat

Figure M6.4 Fret terrestre UE-27

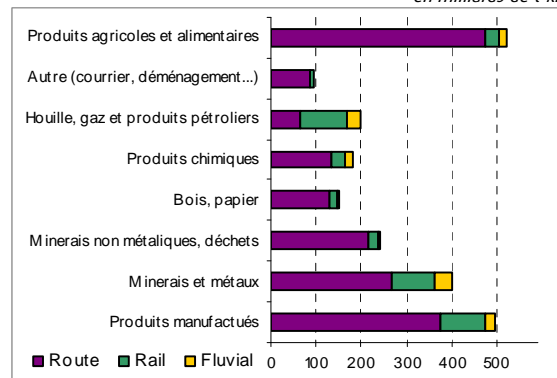
en milliards de t-km



Source : Eurostat

Figure M6.5 Produits transportés et Modes en 2011

en milliards de t-km



Source : Eurostat

M7 | Le transport de conteneurs

Le transport de conteneurs est en forte baisse en 2012 (-12,2 %), ce qui efface totalement la forte reprise de 2011 (+10,7 %). Depuis 2008, le transport par conteneur a baissé de 11,2 % alors que le transport intérieur terrestre (yc pavillon étranger, et hors oléoduc) diminuait d'avantage (-13,8 %).

Hausse des conteneurs traités dans les ports maritimes français

Le transport de conteneurs est à relier en premier lieu au transport maritime avec le pré et post acheminement terrestre qui en sont constitutifs. Les pré et post acheminements peuvent s'effectuer par voie fluviale, par chemin de fer ou par la route, largement dominant (plus de 70 % du transport terrestre de conteneurs depuis 2005 avec 6,4 Md de tonnes-km, moins de 50 % avant 2000).

Le transport maritime de conteneurs représente 39,2 millions de tonnes en 2012 en hausse de 5,6 % mais de 1,2 % seulement depuis 2008. Il est en croissance sur longue période : 12,1 % des tonnes traitées dans les ports français en 2012 contre 7,5 % en 2000.

Le transport de conteneurs par la route tend à remplacer le transport par rail

Le transport de conteneurs se développe aussi indépendamment du transport maritime, avec de nouveaux créneaux, tels que par exemple le transport de déchets industriels ou urbains qui combine fréquemment conteneurs et fluvial.

La baisse du transport des conteneurs par d'autres modes que la route s'atténue. Elle résulte principalement de la baisse du transport ferroviaire de marchandises, celle-ci n'épargnant pas les conteneurs (-4,0 % en 2012 contre -4,8 % pour l'ensemble du fret ferroviaire, et -31,8 % depuis 2008). Ainsi, alors qu'au début des années 2000, routier et ferroviaires avaient le même poids dans le transport de conteneurs, le fer ne représente actuellement plus que 1,6 Md de tonnes km contre 5,8 en 2000.

En 2012, le transport de conteneurs par la route a baissé d'avantage que le transport routier total (-15,7 % pour les conteneurs en 2012 contre -5,6 % pour le transport routier total) ; l'année 2012 est en rupture avec les tendances de moyen terme, puisque en effet depuis 2008, le transport de conteneurs avait tendance à moins diminuer que le transport routier (respectivement -9,8 % et -13,4 %).

Hausse du transport fluvial de conteneurs

Le transport fluvial de conteneurs connaît une tendance à la hausse depuis vingt-cinq ans même si son poids reste faible (9,4 % en 2012 contre 2,6 % en 2000). Cette hausse accompagne la croissance plus globale des marchandises transportées par voie fluviale mais résulte aussi de la hausse de la part des conteneurs dans les marchandises transportées par voie fluviale (10,7 % en 2002 contre 4,5 % en 2000). Les grands chantiers avec notamment l'emblématique

canal Seine -Nord -Europe devraient pour l'avenir contribuer à la poursuite de cette tendance.

Ports européens et transport intérieur de conteneurs

L'analyse du transport de conteneurs requiert l'observation du lien entre transport intérieur de conteneurs et la provenance ou destination portuaire de ceux-ci.

Outre la route, les ports de Rotterdam, Anvers ou encore Hambourg sont mieux articulés avec les ports fluviaux du Nord-Pas-de-Calais et d'Alsace que ne l'est par exemple le port du Havre. Il en est de même pour la vallée du Rhône et l'Arc méditerranéen avec les ports du Sud.

La place des conteneurs est généralement moins importante dans les ports français, Le Havre (35,8 %) et Marseille (12,2 %), que dans les ports européens Anvers (56,5 %), Algeiras (64,6 %) ou Brême (77,6 %). Certes, la position de ces grands ports européens permet la desserte de plus larges territoires que Le Havre et Marseille, mais néanmoins les évolutions respectives montrent une perte relative de la position des ports français sur ce segment (Figures M7.4 et M7.8).

Champ et mesure

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

Le conteneur est un conditionnement et non une marchandise. Il peut donc arriver que la mention du conditionnement soit omise lorsque la marchandise que le conteneur contient est décrite de façon stricte selon la nomenclature transport. Les enquêtes du SOeS tâchent cependant d'obtenir la déclaration du conditionnement simultanément à celle du type de marchandise.

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 outre ceux chargés aux abords de lieux de production ou de conditionnement (« ports secs », sorties d'usine...).

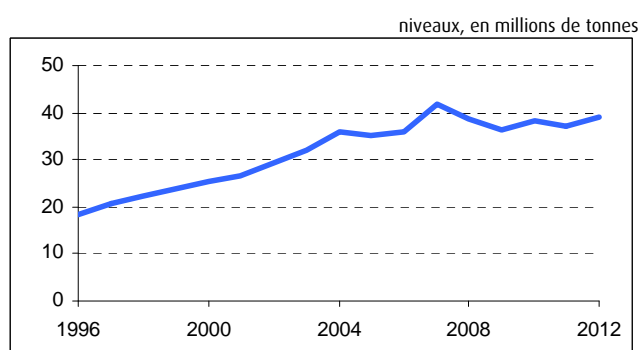
Une part des **conteneurs traités dans les ports** est uniquement transbordée d'un navire à l'autre.

Figure M7.1 Transport de conteneurs par mode

Conteneurs (Millions t-km)	niveaux en tonnes-km ou tonnes, évolutions en %				
	2010	2011	2012	2012/ 2011	2012/ 2008
Routier	6 773	7 592	6 397	-15,7	-9,8
Ferroviaire	1 533	1 644	1 579	-4,0	-31,8
Fluvial	751	788	827	5,0	63,6
Total	9 056	10 024	8 803	-12,2	-11,2
Maritime (Millions de T)	38,2	37,1	39,6	6,6	2,1

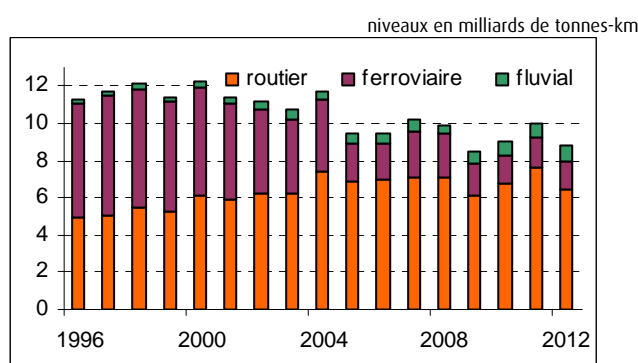
Sources : SOeS, VNF, DGITM/PTF4 ; hors TRM sous pavillon étranger

Figure M7.3 Transport maritime de conteneurs



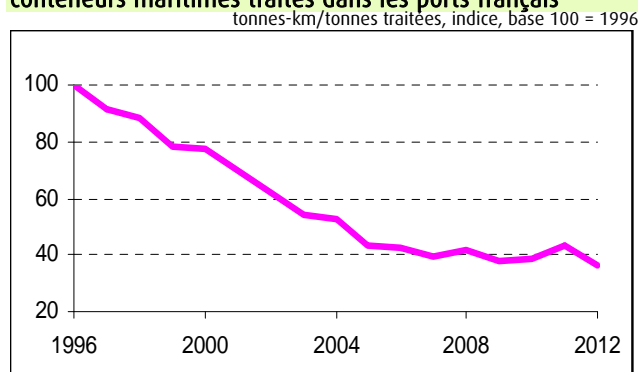
Sources : SOeS ; hors TRM sous pavillon étranger

Figure M7.5 Transports de conteneurs, (hors maritime)



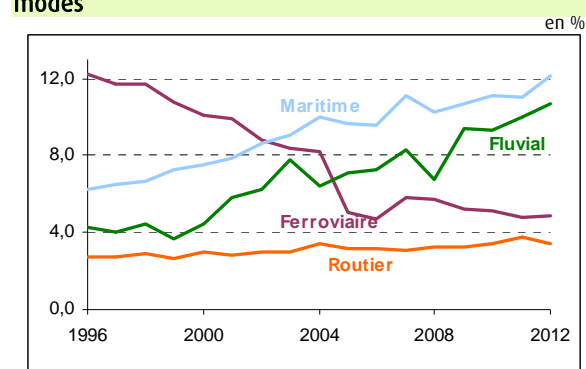
Sources : SOeS, VNF ; hors TRM sous pavillon étranger

Figure M7.7 Transport de conteneurs rapporté aux conteneurs maritimes traités dans les ports français



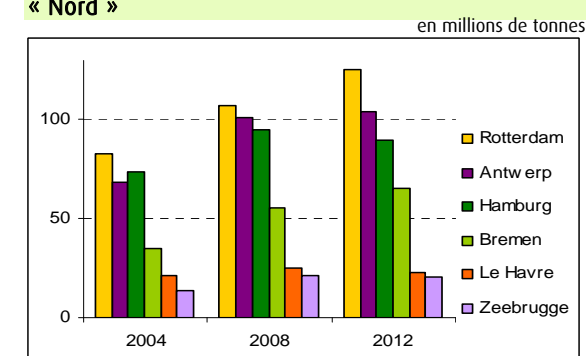
Sources : SOeS, VNF ; hors TRM sous pavillon étranger

Figure M7.2 Part du transport conteneurisé selon les modes



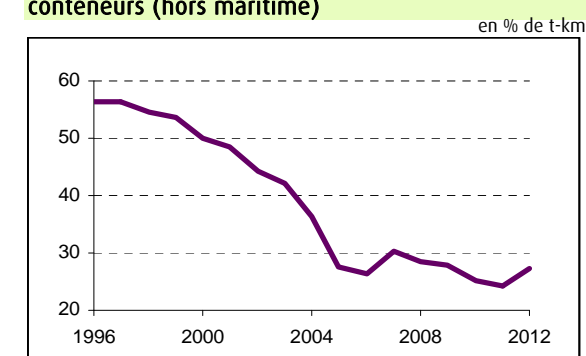
Source : SOeS, VNF, DGITM/PTF4 ; hors TRM sous pavillon étranger

Figure M7.4 Conteneurs dans les principaux ports du « Nord »



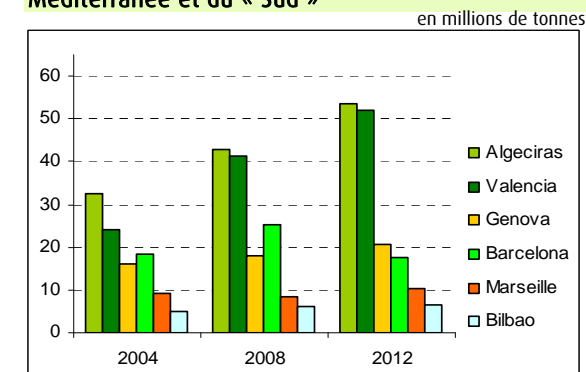
Sources : DGITM/PTF4

Figure M7.6 Part du non routier dans le transport de conteneurs (hors maritime)



Sources : SOeS, VNF ; hors TRM sous pavillon étranger

Figure M7.8 Conteneurs dans les ports de la Méditerranée et du « Sud »



Sources : DGITM/PTF4

V -Les transports de voyageurs

V1 | Les transports intérieurs de voyageurs

En 2012, la croissance du transport intérieur de voyageurs continue de ralentir (+0,4 %, après +0,7 % depuis 2011 et 0,9 % en 2011). La circulation des véhicules particuliers augmente légèrement plus vite qu'en 2011 (+0,3 % en voy-km, compte tenu d'un nombre moyen de passagers plus élevé dans les voitures étrangères), tandis que la croissance des transports collectifs ralentit (+0,8 %, après +3,3 %). Parmi ces derniers, ce sont les transports routiers et le transport aérien qui augmentent le plus rapidement tandis que c'est le transport ferroviaire « longue distance » qui ralentit le plus.

Une part modale stable pour la voiture

Les parts modales des transports intérieurs de voyageurs n'évoluent pas en 2012. Les véhicules particuliers (y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés) représentent 82,7 % du transport intérieur de voyageurs, la part de la route (transport individuel et collectif) est stable (88,0 %).

La mobilité individuelle continue à être stable

En lien avec les estimations de circulation routière (*fiche C1*), le nombre de voyageurs-kilomètres réalisés en voiture particulière et en deux-roues motorisés augmente de 0,3 % (après +0,2 % en 2011), au même rythme que sa tendance décennale (+0,3 % par an, en moyenne, entre 2001 et 2011). La circulation des voitures particulières immatriculées en France (+0,3 %) augmente moins que le parc roulant (+0,5 %) en raison d'un nouveau recul du parcours annuel moyen par véhicule (-0,2 %, après -0,6 % en 2011).

La diésélisation du parc se poursuit, et la circulation des voitures diesel augmente de 3,3 % contre

-7,6 % pour les voitures essence.

Contrairement à l'année précédente, ce sont les routes départementales et locales (y compris en milieu urbain) qui enregistrent une hausse de la circulation routière (pour l'ensemble des véhicules), tandis que le réseau national, particulièrement les autoroutes concédées, affiche une baisse de la circulation routière (-1,4 % de véh-km pour les véhicules légers sur les autoroutes concédées d'après l'ASFA). Au-delà de la baisse de circulation des poids lourds (*fiche C1*) on ne peut exclure que le contexte d'activité économique déprimée et de prix élevés des carburants (*figure V1.6 et fiche C4*) ait incité les ménages à limiter leurs longs et moyens déplacements en voiture.

Ralentissement de la croissance du transport collectif

Après une accélération du nombre de voy-km en 2011 (+3,3 %), le transport collectif retrouve son rythme de croissance de 2010 (+0,8 % en 2012), inférieur à sa tendance décennale (+2,1 %

annuel, entre 2001 et 2011). La croissance est portée à la fois par les transports collectifs routiers (autobus et autocars, +1,0 %), les transports ferrés (dont le métro) et le transport aérien (+4,1 %). Cependant, le rythme de croissance de chacun de ces modes de transport est ralenti par rapport à 2011, notamment celui des transports ferrés (+0,3 % après +3,4 %).

Poursuite de la croissance pour les transports collectifs « du quotidien »

Les transports collectifs « du quotidien » (transport collectif urbain et trains sous convention des conseils régionaux de province) augmentent à un rythme proche de celui de l'année précédente (+3,0 % après +3,3 %).

Le transport collectif urbain (TCU) décélère (+2,1 %, après +2,9 % en 2011), pour atteindre un rythme inférieur à sa tendance décennale (+2,5 % annuel entre 2001 et 2011).

Le ralentissement de la croissance des TCU en Ile de France (+1,6 % après +2,5 % en 2011) amène leur rythme de croissance en-dessous de celui observé sur la dernière décennie (+2,2 % en moyenne annuelle). Il touche autant les trains sous convention STIF (y compris le RER hors RATP) que le transport de la RATP (RER, métro, bus et tramway).

Les réseaux de province restent plus dynamiques que ceux d'Ile-de-France, creusant même l'écart en 2012 (+3,5 %, après +4,1 % en 2011).

Contrairement à l'ensemble des transports collectifs, les trains sous convention des conseils régionaux de province, qui prennent une place importante dans les déplacements quotidiens domicile-travail et domicile-études, progressent plus vite qu'en 2011 (+5,5 %, après +4,5 %).

Baisse des transports collectifs longue distance

Le transport collectif de longue distance renoue avec la baisse (-0,5 % pour le total ferroviaire et aérien) après un rebond en 2011 (+4,0 %, après -0,9 % par an en moyenne en 2009 et 2010).

Le transport ferroviaire longue distance (trains à grande vitesse et trains interurbains « classiques ») recule (-1,4 %, contre +3,6 % en 2011), en raison de l'arrêt de la croissance des lignes à grande vitesse (+0,0 %, après +2,4 % en 2011) et d'un retour à la baisse tendancielle des grandes lignes hors trains à grande vitesse (-9,4 %).

Le transport aérien intérieur (intra-métropole) continue d'augmenter, à un rythme toutefois moins élevé que l'année précédente (+4,1 % en voyageurs-km, après +5,9 %). La croissance est portée par le dynamisme accru des liaisons transversales (province-province), tandis que les liaisons radiales (entre Paris et la province) reculent.

Figure V1.1 Transports intérieurs de voyageurs

	évolutions en %, niveaux en G voy-km			Niveau 2012
	2010	2011	2012	
Véhicules particuliers (1)	1,0	0,2	0,3	815,0
Transports collectifs	0,8	3,3	0,8	169,9
Autobus, autocars	2,2	2,4	1,0	51,6
dont RATP	0,2	2,3	1,6	3,1
Transports ferrés (2)	0,3	3,4	0,3	104,3
dont transport ferroviaire (TAGV*)	0,0	3,6	0,1	89,1
(TAGV*)	1,8	2,4	0,0	54,0
(Trains CR**)	0,2	4,5	5,5	14,2
RATP	1,8	1,8	1,3	12,8
Transport aérien (3)	-1,0	5,9	4,1	14,0
Ensemble	0,9	0,7	0,4	984,9

Sources : SOeS, d'après Bilan de la circulation (y compris véhicules légers étrangers), RATP, STIF-Omnil, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Certu, GART, UTP), UTP, DGAC.

* Trains à grande vitesse.

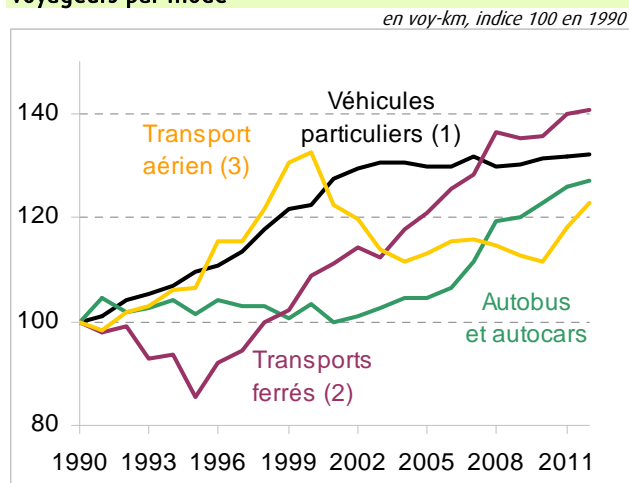
** Trains sous convention des conseils régionaux (hors Ile-de-France).

(1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.

(2) Trains, métros, RER.

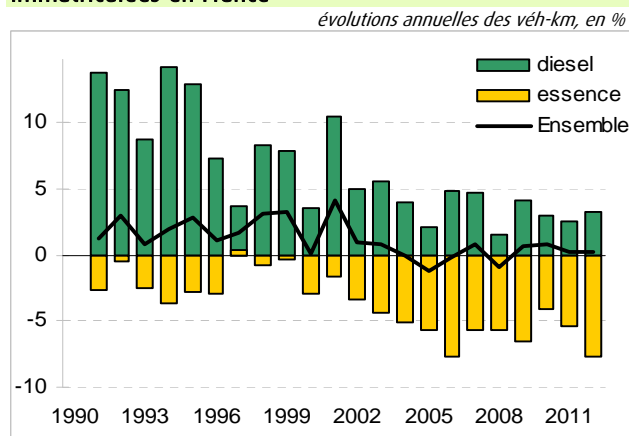
(3) Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Figure V1.3 Évolution des transports intérieurs de voyageurs par mode



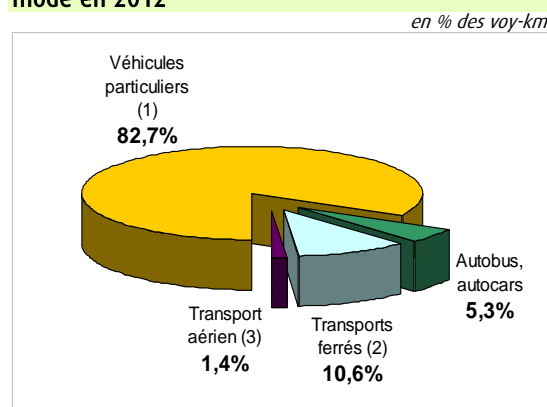
Sources : SOeS, d'après Bilan de la circulation (y compris véhicules légers étrangers), RATP, STIF-Omnil, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Certu, GART, UTP), UTP, DGAC.
(1), (2), (3) : cf. Figure V1.1.

Figure V1.5 Circulation des voitures particulières immatriculées en France



Source : SOeS, d'après Bilan de la circulation (hors véhicules routiers étrangers).

Figure V1.2 Transports intérieurs de voyageurs par mode en 2012



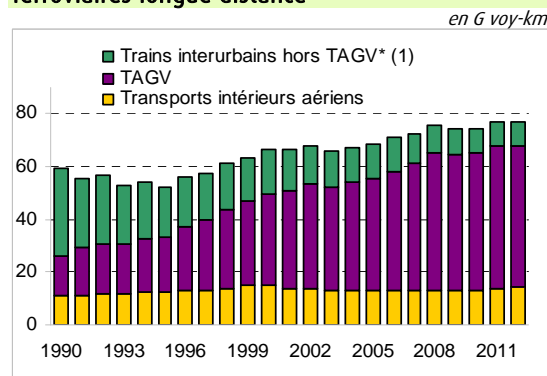
Sources : SOeS, d'après Bilan de la circulation (y compris véhicules légers étrangers), RATP, STIF-Omnil, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Certu, GART, UTP), UTP, DGAC.

(1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.

(2) Trains, métros, RER.

(3) Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Figure V1.4 Transports intérieurs aériens et ferroviaires longue distance

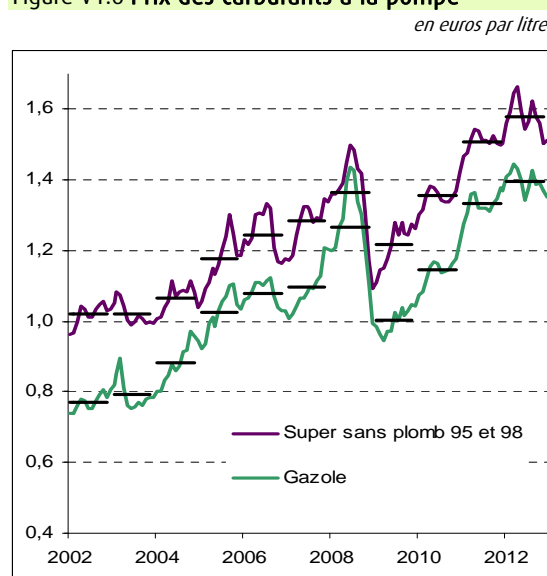


Sources : SOeS, DGAC.

* Trains à grande vitesse.

(1) Hors trains sous convention des conseils régionaux.

Figure V1.6 Prix des carburants à la pompe



Source : SOeS, d'après Direm, CPDP.
En trait noir horizontal, la moyenne annuelle.

V2 | Le transport aérien de voyageurs

En 2012, le transport aérien de voyageurs poursuit la croissance entamée en 2010, avec +2,1 % de voy-km, y compris parcours internationaux (source DGAC). La progression est cependant inférieure à la moyenne 2010-2011 (+4,4 % en moyenne annuelle). 2010 avait été marquée par l'éruption du volcan Eyjafjöll et des chutes de neige très intenses en décembre si bien que l'évolution en 2011 avait été renforcée par un retour à la normale.

Le nombre total de passagers — y compris outre-mer — augmente de 3,0 % (après +6,7 % en 2011). Comme l'année précédente, la croissance hors Outre-mer est portée aussi bien par l'international (+3,4 %) que par le transport intra-métropole (+3,0 %). En revanche, l'Outre-mer recule de -1,1 % en 2012, contre +4,4 % en 2011. Le basculement de structure lié au tourisme observé en 2011 entre le Maghreb et l'Europe du Sud persiste, malgré la reprise des liaisons avec la Tunisie.

Nouvelle hausse du transport intra-métropole

Le nombre de passagers sur les vols intra-métropole continue d'augmenter (+3,0 %, après +6,5 % en 2011).

Toutefois, la situation est très contrastée entre les liaisons radiales (Paris-province) et transversales (province-province). Après un exceptionnel rebond en 2011 (+7,4 % après quatre années consécutives de recul), le nombre de passagers entre Paris et la province renoue avec la baisse (-1,5 %). À l'inverse, le transport sur les lignes transversales accélère très fortement sa progression (+14,5 %, après +4,3 % en 2011) à peine entamée pendant la crise.

La plupart des principales lignes reliant Paris à la province enregistrent une baisse du nombre de passagers (figure V2.5). Le transport de voyageurs sur la ligne Paris-Toulouse (première ligne intérieure métropolitaine en nombre de passagers) parvient à rester stable, tandis que la ligne Paris-Bordeaux enregistre une légère hausse (+1,0 %). Sur les principales lignes transversales, la situation est très contrastée et inversée par rapport à 2011 : les lignes Lille-Marseille (+37,5 %) et Marseille-Nantes (+22,8 %) rattrapent leurs fortes chutes de 2011 (respectivement -26,2 % et -21,4 %), tandis que les lignes Bordeaux-Lyon et Lyon-Toulouse, dynamiques en 2011 (respectivement +8,2 % et +7,0 %), enregistrent une baisse (respectivement -1,8 %, et -2,4 %).

Forte progression de la fréquentation des aéroports de province

La fréquentation des aéroports de Paris enregistre une croissance faible par rapport au résultat de l'année précédente (+0,9 % en nombre de passagers, après +5,7 % en 2011).

En revanche, la reprise de la fréquentation des aéroports de province se confirme avec une forte progression (+6,2 %, après +8,3 % en 2011).

Les huit principaux aéroports de province (de plus de 3 millions de passagers en 2012) enregistrent une croissance soutenue de leur fréquentation,

excepté Lyon-St-Exupéry, qui, présente une relativement faible évolution (+0,5 %). Marseille rebondit fortement après la baisse de fréquentation subie en 2011 en raison de la fermeture de la base marseillaise de Ryanair en janvier 2011 (+13,1 %, contre -1,6 % en 2011). Nantes poursuit son essor et renoue avec une croissance à deux chiffres (+12,3 %, après +6,9 % en 2011 et +15,4 % en 2010). En dix ans, son poids dans la fréquentation totale des aéroports de province est passé de 3,7 % à 5,2 %, soit la deuxième plus grande progression après Beauvais (passé de 1,4 % à 5,7 % sur la même période). Dans une moindre mesure, Bordeaux (+8,8 %), Toulouse (+8,4 %) et Nice (+7,4 %) enregistrent une forte hausse de fréquentation.

La poursuite du développement des compagnies à bas coût, ainsi que l'implantation en province de bases Air France (à l'automne 2011 à Marseille, et au printemps 2012 à Toulouse et à Nice), expliquent une part importante de la croissance dynamique des grands aéroports provinciaux.

Le classement des six plus grands aéroports de province (par leur fréquentation) n'a pas évolué depuis 2005. Nice reste en tête, même si son poids a tendance à diminuer, puis viennent dans l'ordre Lyon, Marseille, Toulouse, Bâle-Mulhouse et Bordeaux.

Outre-mer, la fréquentation des aéroports baisse après deux années consécutives de croissance (-1,2 %, contre +3,4 % en 2011 et +4,1 % en 2010), notamment dans les quatre principaux.

Poursuite de la croissance pour l'international

Le nombre de passagers sur les vols internationaux continue de croître, à un rythme toutefois ralenti par rapport à 2011 (+3,4 %, après +6,9 %).

Le transport international, contrairement au transport intra-métropole, présente une évolution du nombre de mouvements d'avions sensiblement plus faible que celle du nombre de passagers (+1,1 % contre +3,4 %) : L'accroissement des taux de remplissage a conduit les compagnies aériennes à l'utilisation de plus gros modules.

Concernant l'évolution de la structure géographique du transport international, la Tunisie rebondit fortement après la chute liée au "printemps arabe" (+17,2 %, contre -27,6 % en 2011), tandis que les États-Unis reculent (-1,3 %, après +5,0 %). Le Maroc enregistre une nouvelle baisse (-1,3 %, après -0,5 % en 2011). Le Portugal, les Pays-Bas et l'Algérie restent des destinations dynamiques, tandis que les principales destinations européennes (Royaume-Uni, Espagne, Italie, Allemagne) connaissent une croissance ralentie par rapport à 2011 (figure V2.5). Le basculement de structure, lié au tourisme, observé en 2011 entre le Maghreb (Maroc et Tunisie) et l'Europe du Sud (Espagne, Italie et Portugal) persiste en 2012, malgré la reprise de la Tunisie : comme en 2011, l'Europe du Sud représente 74 % de l'ensemble des cinq pays, contre 69 % en 2010.

Figure V2.1 La demande de transport aérien en 2012

en milliers, évolutions en %

	Passagers		Mouvements d'avions	
	2012	12/11	2012	12/11
Métropole - International	105 330	3,4	1 000	1,1
<i>Paris - International</i>	68 656	1,4	533	-2,8
<i>Province - International</i>	36 671	7,1	467	5,7
Métropole - Métropole	23 839	3,0	349	5,1
<i>Paris - province</i>	16 451	-1,5	180	0,7
<i>Province - province</i>	7 388	14,5	169	10,4
Total hors Outre mer	129 169	3,3	1 349	2,1
Métropole - Outre mer	3 670	-1,7	10	-0,9
Outre mer - Intérieur	2 171	0,6	70	-2,8
Outre mer - International	2 182	-1,9	51	3,8
Total Outre mer	8 023	-1,1	132	-0,2
TOTAL FRANCE	137 192	3,0	1 481	1,9

Source : DGAC -STAT_QV -données 2012 provisoires -version du 18/02/2013

Figure V2.2 Fréquentation des principaux aéroports

en milliers, évolutions en %

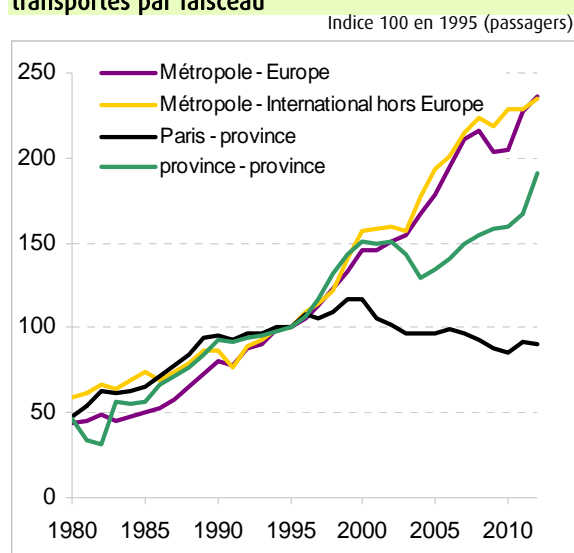
	Passagers locaux*		Mouvements d'avions**	
	2012	12/11	2012	12/11
PARIS	88 625	0,9	722	-1,8
<i>Paris-CDG</i>	61 401	1,1	492	-3,1
<i>Paris-Orly</i>	27 224	0,5	231	0,9
Nice Côte d'Azur	11 176	7,4	161	3,7
Lyon Saint-exupéry	8 363	0,5	117	-1,1
Marseille Provence	8 172	13,1	101	5,4
Toulouse Blagnac	7 520	8,4	91	4,7
Bâle-Mulhouse ***	5 239	4,3	76	16,2
Bordeaux Mérignac	4 373	8,8	48	-4,7
Nantes Atlantique	3 545	12,3	48	5,6
Beauvais Tille	3 863	5,0	26	3,8
Montpellier Méditerranée	1 283	-1,9	16	-1,6
Sous-total (hors Paris)	53 535	6,9	684	3,8
Autres Province	14 514	3,6	285	9,2
Total province	68 049	6,2	968	5,3
Total métropole	156 673	3,1	1 691	2,2
Pointe-à-Pître / Le Raizet	1 918	-1,6	26	-3,6
Saint-Denis de la Réunion	1 998	-4,2	14	-6,6
Fort-de-France / Lamentin	1 538	-5,1	18	-16,4
Tahiti FAAA	1 152	-0,9	19	-5,0
Autres Outre Mer	3 543	2,4	124	4,0
Total Outre Mer	10 149	-1,2	201	-0,8
TOTAL	166 822	2,9	1 891	1,8

Source : DGAC -STAT_QV -données 2012 provisoires -version du 18/02/2013
* Hors transit ; les passagers des liaisons intérieures sont comptabilisés à la fois dans l'aéroport de départ et dans l'aéroport d'arrivée.

** Sont comptabilisés à la fois les départs et les arrivées des avions.

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

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



Source : DGAC -STAT_QV -données 2012 provisoires -version du 18/02/2013

Figure V2.4 Les principaux partenaires du transport aérien de passagers

en milliers de passagers, évolutions en %

	2012	11/10	12/11
Royaume-Uni*	10 834	7,6	0,4
Espagne**	10 423	17,1	4,6
Italie	9 646	12,8	4,7
Allemagne	8 464	13,3	3,1
Etats-Unis	6 261	5,0	-1,3
Maroc	5 043	-0,5	-1,3
Tunisie	3 244	-27,6	17,2
Pays-Bas	2 824	8,2	8,8
Suisse***	2 993	4,1	5,9
Algérie	3 415	9,6	8,6
Portugal	3 653	11,9	10,0

Source : DGAC -STAT_QV -données 2012 provisoires -version du 18/02/2013

* y compris les îles anglo-normandes.

** y compris les Canaries.

*** non compris Bâle-Mulhouse.

Figure V2.5 Les principales lignes intérieures métropolitaines

en milliers de passagers, évolutions en %

Paires de villes (2 sens)	2012	11/10	12/11
Paris - Toulouse	3 143	6,7	0,0
Paris - Nice	2 981	4,9	-1,7
Paris - Marseille	1 631	6,9	-2,0
Paris - Bordeaux	1 527	7,4	1,0
Paris - Montpellier	756	2,7	-4,8
Paris - Biarritz	692	8,7	-0,7
Paris - Ajaccio	595	12,0	-2,3
Bordeaux - Lyon	447	8,2	-1,8
Lyon - Toulouse	376	7,0	-2,4
Lille-Marseille	276	-26,0	37,5
Ajaccio - Marseille	253	-1,8	-2,2
Marseille - Nantes	330	-21,3	22,8

Source : DGAC -STAT_QV -données 2012 provisoires -version du 18/02/2013

V3 | Le transport ferroviaire de voyageurs

Le transport ferroviaire de voyageurs, mesuré en voyageurs-kilomètres, hors navettes Eurotunnel, marque le pas en 2012 (+0,1 %) après une année 2011 de « rattrapage » (+3,6 %) et une année 2010 atone. Les résultats sont contrastés selon le type de réseau. Le transport ferroviaire longue distance (trains à grande vitesse et trains interurbains « classiques ») recule (-1,4 %, contre +3,6 % en 2011), tandis que le transport ferroviaire « du quotidien » (trains sous convention des conseils régionaux ou du STIF) continue de progresser (+3,8 %, comme en 2011).

Hors passagers des navettes Eurotunnel et en données corrigées de l'effet des jours ouvrables, le transport des trains à grande vitesse (TAGV) est stable (+0,0 %) après deux années de croissance (+2,1 % en moyenne annuelle) tandis qu'avec -9,7 % les trains interurbains hors TAGV renouent avec leur recul tendanciel (-4,6 % par an en moyenne entre 2001 et 2011). Ils avaient connu un rebond important (+10,7 %) en 2011, mais celui-ci ne rattrapait que les résultats particulièrement affectés fin 2010 par un mouvement de grève et des intempéries. En revanche, les trains sous convention des conseils régionaux (CR) accélèrent leur croissance (+5,5 %, après +4,5 % en 2011).

Le transport des trains sous convention STIF continue d'augmenter (+1,9 %), mais moins vite qu'en 2011 (+3,1 %). En outre, sa croissance est inférieure à sa tendance annuelle de la dernière décennie (fiche V4).

Atonie pour les trains à grande vitesse

En 2012, le nombre de voyageurs-kilomètres des trains à grande vitesse marque le pas (+0,0 %), après deux années consécutives de croissance (+2,4 % en 2011 et +1,8 % en 2010). Le transport des trains à grande vitesse reste stable grâce à la croissance des TAGV européens, tandis que les TAGV nationaux marquent le pas (-0,5 % en nombre de passagers, source SNCF), en lien avec le repli de l'activité économique au deuxième semestre. Le trafic des trains Eurostar (en nombre de passagers) enregistre une hausse de 2 % (fiche V5). Selon la SNCF, la croissance de ses TAGV européens (+3,9 % en nombre de passagers) provient en grande partie des liaisons avec la Suisse et avec l'Allemagne et, dans une moindre mesure, des nouveaux trains à grande vitesse entre la France et l'Italie (depuis le 11 décembre 2011). Les trains Thalys (reliant la France à la Belgique, aux Pays-Bas et à l'Allemagne) enregistrent quant à eux une légère baisse de fréquentation (-1 % en nombre de passagers, source Thalys), dans un contexte de réduction de capacité de 2,4 % lié au

renforcement du plan de maintenance et à l'allègement du plan de transport.

Accélération de la croissance pour les trains sous convention des conseils régionaux

Les trains sous convention des conseils régionaux de province sont une nouvelle fois un moteur de la croissance du transport ferroviaire de voyageurs. En 2012, le transport sur ces trains augmente de 5,5 % (après +4,5 % en 2011), soit un rythme supérieur à celui de la décennie 2001-2011 (+4,3 % en moyenne annuelle). Il s'agit de sa deuxième plus forte progression annuelle depuis 2008. Ainsi, ces trains contribuent fortement à la stabilisation du transport ferroviaire de voyageurs en 2012 (+0,1 %) qui, hors trains sous convention des conseils régionaux, diminuerait légèrement (-0,9 %).

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, sous convention avec l'État. Il recule fortement (-9,4 %), au-delà de sa tendance moyenne sur la période 2001-2010 (-4,6 % par an). Ce recul a été en partie lié à une plus forte réduction de l'offre (notamment suite à la mise en service du TAGV Rhin-Rhône) et aux perturbations dues aux travaux de rénovation des infrastructures.

Ainsi, après un sursaut en 2011 (+10,7 %) qui rattrapait la chute de 2010, le transport des trains interurbains hors TAGV retombe en 2012 à son niveau de 2010 (8,7 milliards de voyageurs-km), soit le plus bas depuis 1998.

Au total, en quatorze 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 82 %.

Un accroissement de l'offre de transport ferroviaire de voyageurs

Selon les premières estimations, le nombre de trains-kilomètres de voyageurs s'est accru en 2012 de 0,2 % avec 411 millions de kilomètres parcourus sur le territoire. Le remplissage moyen des trains en hausse régulière en dehors de la période de crise (2008 et 2009) stagne en 2012 tandis que la distance parcourue par voyage, non encore disponible pour 2012, a tendance à s'accroître régulièrement. Elle s'établissait en 2011 à 81 km contre 78 km en 2005 et la hausse est principalement due au développement plus rapide de voyages avec des trains à grande vitesse et internationaux que nationaux (plus courts).

Figure V3.1 Évolution du transport ferroviaire de voyageurs

évolutions en %, niveaux en Md voy-km

	2009/2008	2010/2009	2011/2010	2012/2011	2011/2001	Niveau 2012
Trains à grande vitesse (1)	-0,7	1,8	2,4	0,0	3,8	54,0
Trains sous convention CR (2)	1,2	0,2	4,5	5,5	4,3	14,2
Trains sous convention STIF (3)	0,2	0,7	3,1	1,9	2,5	12,1
Trains interurbains (1) (4)	-4,9	-10,6	10,7	-9,4	-4,6	8,7
Total hors Transilien	-0,9	-0,1	3,7	-0,2	2,3	77,0
TOTAL	-0,8	0,0	3,6	0,1	2,3	89,1

Source : SOeS - ensemble des opérateurs ferroviaires

(1) Y compris trains internationaux

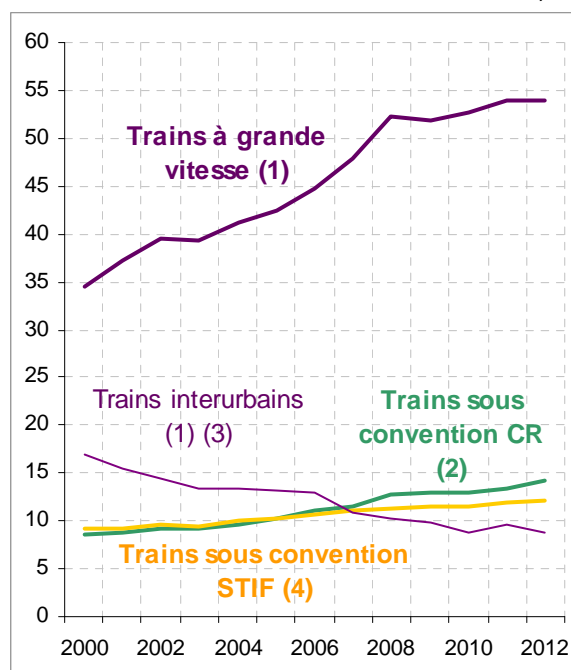
(2) Conseils régionaux (hors Ile-de-France)

(3) Y compris le RER hors RATP

(4) Sous convention Etat et non conventionnés, hors trains à grande vitesse

Figure V3.2 Transport ferroviaire de voyageurs

en G voy-km



Source : SOeS - ensemble des opérateurs ferroviaires

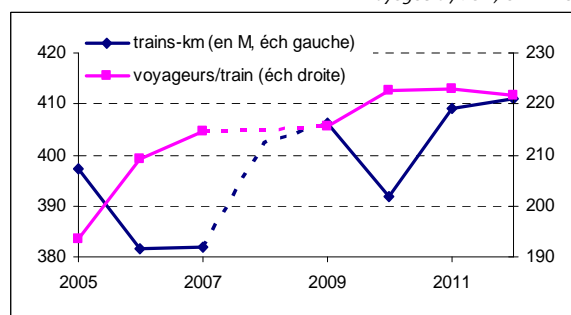
(1) Y compris trains internationaux

(2) Conseils régionaux (hors Ile-de-France)

(3) Sous convention Etat et non conventionnés, hors trains à grande vitesse

(4) Y compris le RER hors RATP

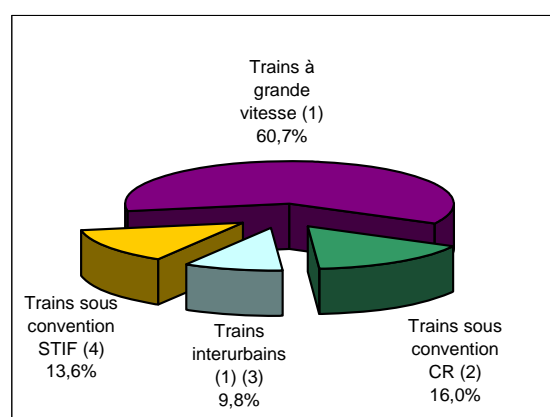
Figure V3.4 Trains-km et voyageurs-train

Trains-km, en millier
Voyageurs/train, en millier

Source : SOeS, d'après enquête opérateurs ferroviaires puis données collectées au titre du décret 2012/555

Figure V3.3 Répartition du transport ferroviaire de voyageurs par type de réseau

en % des voy-km, année 2012



Source : SOeS - ensemble des opérateurs ferroviaires

(1) Y compris trains internationaux

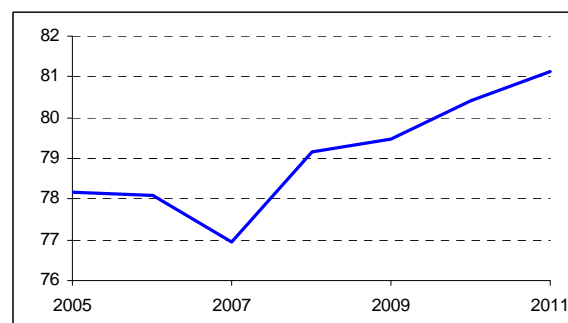
(2) Conseils régionaux (hors Ile-de-France)

(3) Sous convention Etat et non conventionnés, hors trains à grande vitesse

(4) Y compris le RER hors RATP

Figure V3.5 Distance moyenne par voyage

en km



V4 | Les transports collectifs urbains

En 2012, le transport collectif urbain de voyageurs (TCU) continue d'augmenter, à un rythme toutefois ralenti par rapport à l'année précédente et à la dernière décennie (+2,1 %, après +2,9 % en 2011 et +2,5 % en moyenne annuelle entre 2001 et 2011).

La croissance ralentit en Île-de-France, où se concentre 75 % du transport collectif urbain de la France métropolitaine (en voyageurs-kilomètres). Elle est en-deçà de sa tendance 2001-2011. Comme en 2011, ce sont les trains sous convention STIF (y compris le RER hors RATP) et le réseau Optile (estimation provisoire) qui tirent la croissance du TCU en Île-de-France.

Pour la septième année consécutive, les réseaux de province progressent plus vite que ceux d'Île-de-France (+3,5 %), et sont au-dessus de leur tendance de la dernière décennie.

Ralentissement en Île-de-France

Le ralentissement de croissance des TCU en Île-de-France (+1,6 % après +2,5 % en 2011) amène leur rythme de croissance en-dessous de celui observé sur la dernière décennie (+2,2 % en moyenne annuelle). Il touche tous les réseaux.

Croissance ralentie pour les trains sous convention STIF

Le nombre de voyageurs-kilomètres des trains sous convention STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France, l'autorité organisatrice des transports collectifs franciliens) augmente de 1,9 % en 2012 (après +3,1 % en 2011). Ce ralentissement les amène en-deçà de la moyenne de la dernière décennie (+2,5 % par an entre 2001 et 2011). Il est accentué par plusieurs facteurs. Tout d'abord, l'année 2011 avait bénéficié d'un effet de rattrapage de l'année 2010 particulièrement affectée par des difficultés de circulation des trains, liées notamment aux grèves d'octobre et aux épisodes neigeux de décembre. Deuxièmement, l'estimation du transport en train en Île-de-France est probablement légèrement sous-estimée en 2012 en raison de la mise en place du dézonage des abonnements les week-ends et jours fériés à partir du 1^{er} septembre 2012. Cette mesure entraîne une hausse du transport des abonnés (en voyageurs-km) et une baisse du nombre de billets unitaires vendus par la SNCF pour des trajets en Île-de-France. La SNCF n'ayant pas encore pu réviser sa méthode d'estimation du transport des abonnés suite à cette mesure, le transport des trains sous convention STIF affiche finalement une légère baisse au quatrième trimestre (-0,1 % par rapport au troisième trimestre, corrigé des variations saisonnières). Il faut noter que sur les trois premiers trimestres de 2012, la croissance du transport des trains sous convention STIF est de +2,5 % (par rapport aux trois premiers trimestres de 2011), soit un rythme identique à la croissance annuelle moyenne entre 2001 et 2011.

Croissance ralentie pour les réseaux RATP

Le transport sur le réseau de la RATP augmente moins vite qu'en 2011 (+1,5 % en voyageurs-km, après +2,0 % en 2011). Le ralentissement concerne autant les réseaux ferrés (RER et métro, +1,4 % après +1,8 % en 2011) que les réseaux de surface.

En 2012, la croissance du RER ralentit après une accélération l'année précédente (+1,7 %, après +2,7 % en 2011 et +1,8 % en 2010). Son taux de croissance en 2012 se situe cependant au même niveau que sa tendance décennale (+1,7 % par an entre 2001 et 2011).

Pour la cinquième année consécutive le transport en métro augmente, mais à un rythme de nouveau légèrement ralenti (+1,2 %, comme en 2011 et +1,8 % en 2010). Son taux de croissance en 2012 représente la moitié de ce qu'il était en moyenne entre 2001 et 2011 (+2,2 %). Cette faible évolution est réalisée sans accroissement notable de l'offre en 2012 (sauf en toute fin d'année avec le prolongement de la ligne 12).

Le transport en bus et tramway ralentit également (+1,7 %, après +2,3 %). Les bus de Paris, qui représentent plus d'un quart du réseau de surface de la RATP (en voyageurs-km), enregistrent cependant une hausse de 4,7 %, soit leur deuxième plus forte augmentation depuis 2008. En revanche, le transport sur le réseau de surface de banlieue (bus de banlieue et tramway) reste stable (0,0 %). Les travaux d'extension de trois lignes de tramway (T1, T2 et T3) dont deux en banlieue ont sensiblement perturbé l'offre au cours de l'année. Leur mise en service au dernier trimestre entrainera une hausse de l'offre et certainement de la demande de transport sur le réseau de surface (banlieue et Paris) en 2013.

La province à nouveau plus dynamique que l'Île-de-France

En province, comme en Île-de-France, le transport collectif urbain ralentit légèrement (+3,5 % en voyageurs-km, après +4,1 %) mais reste dynamique. En effet, sa croissance annuelle reste supérieure à sa moyenne décennale (+3,4 % par an entre 2001 et 2011). Pour la septième année consécutive, la progression des réseaux de province est plus dynamique que celle des réseaux franciliens. En 2012, le transport collectif urbain augmente 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, qui continue d'augmenter, mais moins vite qu'en 2011 (+2,7 %, après +3,2 %, source UTP). Par ailleurs, ont également été inaugurées en décembre de nouvelles dessertes en tramway à Lyon, Dijon et au Havre.

Figure V4.1 Évolution du transport collectif urbain de voyageurs

évolutions en %, niveaux en G voy-km

	évolutions annuelles					Niveau	Niveau
	2009	2010	2011	2012*	2011/01	2011	2012*
RATP	-1,4	1,5	2,0	1,5	2,0	15,7	15,9
RER + métro	-1,5	1,8	1,8	1,4	2,1	12,6	12,8
bus + tramway (1)	-1,0	0,2	2,3	1,7	1,8	3,1	3,1
Trains sous convention STIF (2)	0,2	0,7	3,1	1,9	2,5	11,8	12,1
Optile (3)	3,4	3,6	3,4	2,9	2,9	1,7	1,8
Ensemble IdF	-0,5	1,3	2,5	1,7	2,2	29,2	29,8
Métros de province (4)	0,7	4,8	1,5	3,6	5,8	2,4	2,4
Bus et tramways de province (4)	1,1	1,4	5,0	3,5	2,7	7,0	7,2
Ensemble province (4)	1,0	2,3	4,1	3,5	3,4	9,3	9,7
Ensemble TCU	-0,1	1,5	2,9	2,2	2,5	38,6	39,4

Sources : SOeS, RATP, STIF-Omnil, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Certu, GART, UTP), UTP

* Données provisoires (en italique), en raison de la non disponibilité des données 2012 pour Optile et les TCU de province à la date de publication

(1) Données comprenant les 3 lignes de tramway de la RATP (T1, T2 et T3)

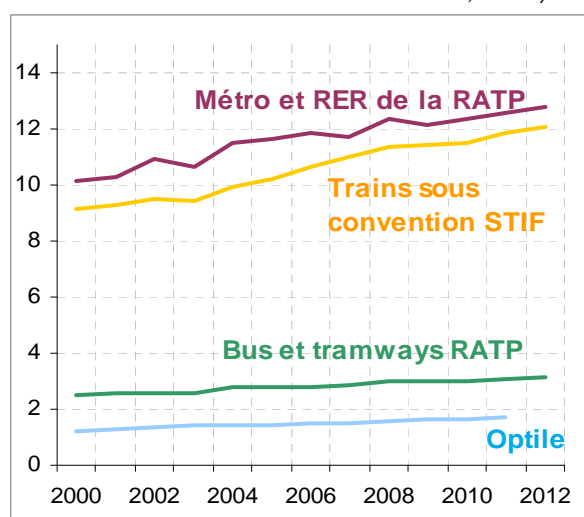
(2) Y compris le RER hors RATP

(3) Les taux d'évolution ont été révisés depuis la date de publication des "Premiers résultats" du rapport (mai 2013) ; le taux d'évolution de la dernière année (ici 2012) est estimé par le SOeS

(4) Le taux d'évolution 2012 est estimé par le SOeS, d'après les indicateurs de conjoncture de l'UTP (révisé depuis la date de publication des "Premiers résultats" du rapport en mai 2013)

Figure V4.2 Transport collectif de voyageurs en Île-de-France

données annuelles, en G voy-km



Sources : SOeS, RATP, STIF-Omnil

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

en % des voy-km, données 2012

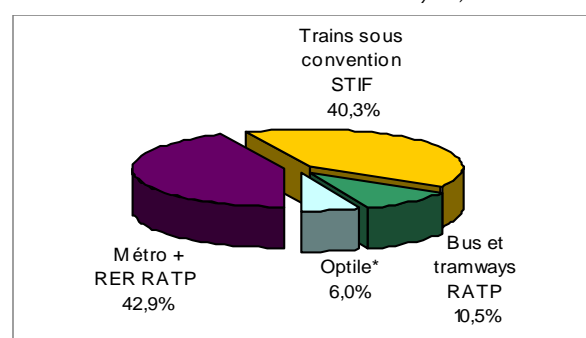
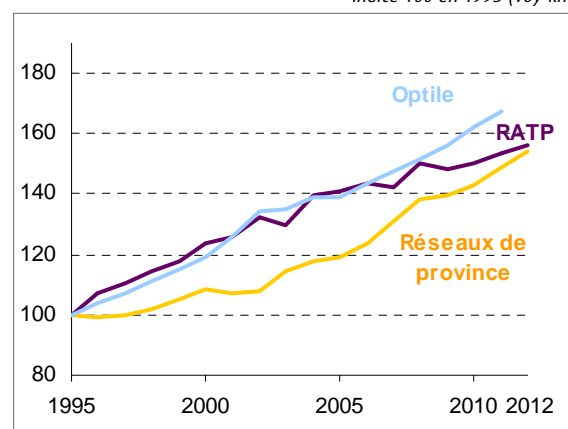

Sources : SOeS, RATP, STIF-Omnil
* Estimation SOeS pour 2012

Figure V4.4 Évolution des TCU en province et en Île-de-France

Indice 100 en 1995 (voy-km)



Sources : SOeS, RATP, STIF-Omnil, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Certu, GART, UTP), UTP

V5 | Les liaisons trans-Manche et avec la Corse

Le nombre total de passagers trans-Manche passant par la France marque le pas en 2012 (-0,5 %), après avoir augmenté de 1,9 % en 2011.

Le recul de la part modale de la mer sur la liaison transmanche, illustré par la disparition de Sea France s'accélère, au bénéfice du ferroviaire et, dans une moindre mesure, de l'aérien.

Le transport ferroviaire de passagers trans-Manche poursuit sa croissance

En 2012, le transport ferroviaire de passagers trans-Manche augmente pour la troisième année consécutive, à un rythme plus élevé qu'en 2011 (+5,2 %, après +3,7 %). Cette croissance concerne tous les types de voyageurs (passagers simples ou navettes multimodales).

Eurostar poursuit sa progression (+2,4 %, après +1,6 % en 2011). Son accélération par rapport à 2011 est sans lien direct avec les grands événements ayant animé Londres en juin (Jubilé de la Reine), août (Jeux Olympiques) et septembre (Jeux Paralympiques). En effet, la croissance annuelle d'Eurostar est portée par les premier et quatrième trimestres 2012, tandis que le troisième trimestre est plus bas qu'en 2011 (-1 %, d'après Eurotunnel). Selon Eurostar, la période des Jeux aurait incité les touristes qui n'assistaient pas aux Jeux à éviter le centre de Londres, destination des trains Eurostar.

Le transport par navette tourisme (voitures et autocars) accélère sa croissance (+6,6 %, après +4,4 % en 2011). Au contraire du transport par Eurostar, cet autre type de transport ferroviaire trans-Manche semble avoir bénéficié des retombées des Jeux au troisième trimestre (+10 % de voitures par rapport au même trimestre de l'année précédente).

Le transport de passagers par navettes fret (conducteurs de poids lourds) réalise à nouveau une croissance à deux chiffres (+16,0 %, comme en 2011). Il s'établit à près de 1,7 million de passagers, un niveau jamais atteint depuis l'ouverture du tunnel sous la Manche.

Le maritime trans-Manche accélère sa chute, l'aérien augmente à nouveau

Le transport maritime de voyageurs sur les lignes régulières trans-Manche diminue pour la cinquième année consécutive, à un rythme plus élevé que l'année précédente (-6,8 %, après -2,2 % en 2011). Le port de Calais, qui représente encore 62 % des passagers des *ferries* trans-Manche, enregistre une baisse plus importante que l'année précédente (-7,1 %, après -1,7 % en 2011). Cela s'explique en partie par une contraction de l'offre : suite à l'arrêt de SeaFrance en fin d'année 2011, la perte de capacité n'est pas compensée par le renforcement de la flotte de P&O Ferries puis l'arrivée en cours d'année de deux nouvelles compagnies maritimes (LD Lines/DFDS et MyFerryLink). L'activité de

croisière en Manche et Mer du Nord se maintient en 2012 après son essor récent (+2,9 % de passagers, après +42,3 % en 2011). Elle ne permet toutefois pas d'endiguer la chute du nombre total de passagers en Manche et Mer du Nord (-6,5 %). Le Havre, qui représente désormais plus de 80 % des passagers de croisière en Manche et Mer du Nord, a achevé sa transformation en terminal de croisière démarrée en 2010 et affirme sa nouvelle position de tête de ligne pour l'embarquement de passagers par Costa Croisières. Ainsi, en 2012 le port enregistre une croissance forte sur les croisières, mais plus modérée que les deux années précédentes (+9,8 %, après +45,0 % en 2011 et +47,8 % en 2010).

Le transport aérien entre la métropole et Londres poursuit sa croissance entamée l'année précédente, à un rythme plus lent cependant (+2,5 %, après +10,5 % en 2011).

Le transport de passagers en Méditerranée se maintient grâce aux croisières

Le transport maritime de voyageurs sur la façade méditerranéenne est stable pour la deuxième année consécutive (+0,5 %, après +0,2 % en 2011 et +5,2 % en 2010). Comme l'année précédente, la croissance de Marseille (+4,6 %, après +16,2 % en 2011) et Toulon (+10,6 %, après +4,4 % en 2011) compense la baisse de Bastia (-4,9 %, après -9,5 % en 2011) et Nice (-7,6 %, après -8,2 % en 2011). Ajaccio renoue avec la hausse (+1,1 %, après -2,4 % en 2011 et +20,3 % en 2010).

Les croisières en Méditerranée retrouvent un rythme de croissance forte, après une année de ralentissement (+17,5 %, après +1,0 % en 2011 et +14,6 % en 2010). Marseille, premier port de Méditerranée pour les croisières, continue de progresser sur ce créneau, à un rythme toutefois ralenti par rapport à 2011 (+8,3 %, après +23,0 %). Toulon conserve une croissance très forte du nombre de passagers de croisières (+35,4 %, après +46,6 % en 2011).

En revanche, le transport sur lignes régulières (desservant essentiellement la Corse et l'Afrique du Nord) accélère la baisse amorcée l'année précédente (-6,0 %, après -0,1 % en 2011). Parmi les quatre premiers ports sur lignes régulières (en nombre de passagers), Marseille et Toulon enregistrent une augmentation de leur trafic (respectivement +1,3 % et +2,1 %), tandis que les deux grands ports corses, Bastia et Ajaccio, voient leur nombre de passagers chuter (de respectivement -10,2 % et -21,7 %). Bastia conserve cependant sa place de premier port de Méditerranée sur lignes régulières, avec 2,0 millions de passagers en 2012. En revanche, Ajaccio perd sa troisième place acquise en 2011 et redevient le quatrième port sur lignes régulières après Toulon.

Figure V5.1 Les passagers dans les principaux ports français*

en milliers de passagers, évolutions et parts en %

	Niveaux 2012 (p)	2010/09	2011/10	2012/11(p)	part croisière
Dunkerque	2 499	4,6	2,7	-3,9	0,0
Calais	9 345	0,3	-1,7	-7,2	0,0
Boulogne	0	-17,4	-100,0	0,0	-
Dieppe	260	0,9	1,7	0,6	0,1
Le Havre	621	6,5	36,1	-13,2	65,6
Caen - Ouistreham	936	3,8	-6,7	-1,8	0,1
Cherbourg	580	-18,2	12,5	-17,2	10,0
Saint Malo	908	1,8	-4,2	0,0	3,1
Roscoff-Bloscon	504	0,3	2,0	-7,5	0,0
Total Manche - Mer du Nord (9 ports)	15 654	0,2	-1,3	-6,5	3,2
Sète	155	-4,1	0,0	-27,1	10,5
Marseille	3 021	-2,5	16,2	4,6	48,6
Toulon	1 810	12,6	4,4	10,6	31,3
Nice	1 536	2,1	-8,2	-7,6	45,3
Bastia	2 179	1,0	-9,5	-4,9	6,0
L'Île Rousse	385	38,8	-9,8	5,2	0,6
Calvi	217	-14,7	10,9	0,0	28,9
Ajaccio	1 844	20,3	-2,4	1,1	37,6
Bonifacio	263	-1,0	2,9	0,5	7,8
Total Méditerranée (9 ports)	11 409	5,2	0,2	0,5	32,0
Total Métropole (18 ports)	27 063	2,1	-0,7	-3,7	15,3

Source : DGITM/DST/PTF4

(p) Données provisoires

Y compris croisières

Figure V5.2 Les passagers et les véhicules trans-Manche passant par la France

en milliers, évolutions en %

Nombre de passagers	2011	2012	2012/ 2011
Passagers aériens	6 649	6 813	2,5
Paris - Londres (1)	1 788	1 812	1,3
Régions - Londres	4 861	5 000	2,9
Passagers ferries (9 ports) (2)	16 269	15 159	-6,8
dont Calais (2)	10 063	9 345	-7,1
Passagers Eurotunnel	18 996	19 976	5,2
Par Eurostar	9 680	9 912	2,4
Par Navettes tourisme(3)	7 878	8 397	6,6
Par Navettes fret (3)	1 438	1 667	16,0
Total	41 914	41 948	0,1

Nombre de véhicules	2011	2012	2012/ 2011
Navettes tourisme, voitures (4)	2 263	2 424	7,1
Navettes tourisme, autocars	56	59	5,1
Navettes fret (poids lourds)	1 263	1 465	16,0
Maritime, voitures	-	-	-
Maritime, autocars	-	-	-

Sources : DGAC, DGITM/DST/PT, Eurotunnel, calculs SOeS

(1) Aéroports d'Orly et Roissy-Charles De Gaulle

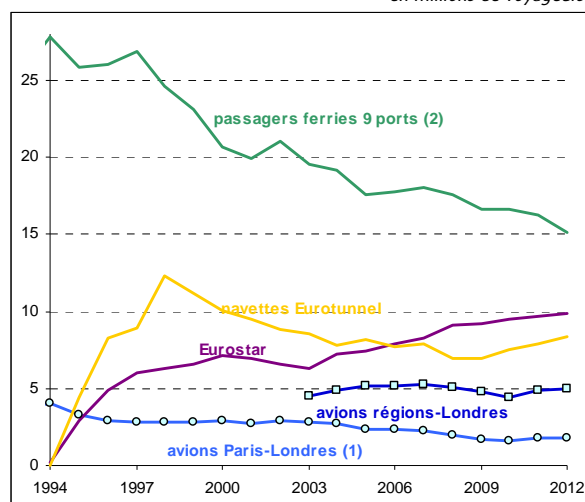
(2) Y compris liaisons avec l'Irlande et les îles anglo-normandes, hors croisières

(3) estimation SOeS à partir des données Eurotunnel et de coefficients de remplissage

(4) Y compris motos, caravanes, campings-cars et véhicules à remorques

Figure V5.3 Évolution des passagers trans-Manche par mode

en millions de voyageurs



Sources : DGAC, DGITM/DST/PT, Eurotunnel, calculs SOeS

(1) Aéroports d'Orly et Roissy-Charles De Gaulle

(2) Y compris liaisons avec l'Irlande et les îles anglo-normandes

Figure V5.4 Parts modales des passagers trans-Manche passant par la France

en %

	2010	2011	2012
Passagers aériens	14,7	15,9	16,2
Passagers ferries (1)	40,6	38,8	36,1
Passagers Eurotunnel	44,7	45,3	47,6
Par Eurostar	23,3	23,1	23,6
Par navettes tourisme	18,4	18,8	20,0
Par navettes fret	3,0	3,4	4,0
Total	100,0	100,0	100,0

Sources : DGAC, DGITM/DST/PT, Eurotunnel, calculs SOeS

(1) 9 ports, y compris liaisons avec l'Irlande et les îles anglo-normandes, hors croisières

C -Le bilan de la circulation

C1 | Le bilan de la circulation

La circulation routière recule très légèrement en 2012 (-0,2 % en véh-km) après deux années de hausse. La circulation des véhicules utilitaires légers recule de 0,5 % et celle des véhicules lourds de 6,3 %. Seule la circulation des voitures particulières augmente (+0,3 %).

La circulation des voitures particulières croît légèrement

En 2012, la circulation des voitures particulières (VP) immatriculées en France augmente de 0,3 % soutenue par une croissance du parc roulant inférieure à celle de 2011 (+0,5 % après +0,8 %) et une quasi-stagnation du parcours annuel moyen (-0,2 % après -0,6 %) qui passerait de 12 690 km à 12 670 km en 2012 par véhicule.

Le parc des véhicules essence immatriculés en France continue de diminuer (-3,5 %) ainsi que leur kilométrage annuel moyen (-4,2 %). Il en résulte une baisse de leur circulation de 7,6 %.

En revanche, la circulation des voitures diesel s'accroît (+3,3 %) en lien avec leur parc en hausse (+3,3 %) et une stabilité de l'usage moyen des véhicules (+0,0 % de kilométrage moyen). Globalement, le parcours annuel moyen toutes motorisations recule moins fortement car la part des véhicules diesel, plus utilisés (15 600 km contre 8 200 km), continue de croître.

Par ailleurs, le développement du multi-équipement automobile s'accompagne d'une moindre utilisation de chaque véhicule et d'un accroissement de la mobilité. De plus, la poursuite de la hausse des prix des carburants (fiche C4) continue à exercer une contrainte budgétaire forte sur les ménages.

La circulation en France des véhicules particuliers étrangers devrait être en légère hausse (+0,5 %), en lien avec les indicateurs sur la fréquentation touristique étrangère et les recettes touristiques.

La circulation intérieure des poids-lourds recule fortement

Compte tenu de la forte baisse d'activité du transport routier de marchandises en 2012, la circulation des poids lourds (PL) se contracte de 7,1 %. Celle des seuls poids lourds immatriculés en France recule de 8,3 %. Leur parcours annuel moyen diminue de 8,7 % et continue de s'éloigner du niveau d'avant la crise (33 100 km en 2012 contre 42 180 en 2007). Il reste ainsi encore inférieur de 18 % à sa moyenne de la période 2000 -2007. Concernant le chargement, en 2012, les parcours en charge ont diminué plus fortement que les parcours à vide. Ainsi, la proportion de kilomètres parcourus à vide par les poids lourds français augmente de 0,3 point, reflétant vraisemblablement une plus grande difficulté à optimiser l'utilisation des poids lourds en période de contraction de l'activité. Ils représentent 25,2 % de leurs parcours.

La circulation intérieure des poids lourds étrangers en France (y compris transit) diminue de 4,6 %.

Selon les premiers résultats des enquêtes nationales TRM de nos partenaires, le transport routier international de marchandises des pavillons de plusieurs pays de l'UE est en baisse en 2012. Par ailleurs, le nombre de passages de la Manche par les PL est aussi en baisse.

Tous pavillons confondus, la circulation des poids lourds sur le réseau autoroutier concédé diminue ainsi de 3,6 %. Ce réseau supporte en effet, la majeure partie de la circulation du pavillon étranger qui diminue moins que celle du pavillon français.

La circulation sur le réseau routier national en baisse

Sur le réseau routier national (RRN) la circulation se contracte de 1,5 %. Elle est pour une large part la conséquence de la baisse de la circulation des PL qui empruntent majoritairement ce réseau. La baisse concerne l'ensemble des sous-réseaux.

Parmi les axes interurbains, ce sont les autoroutes concédées qui affichent la baisse la plus importante (-2,1 % à réseau constant) tandis que la circulation sur les autoroutes interurbaines se contracte de 1,2 % et celle sur les routes nationales à caractéristiques autoroutières de 0,8 %, à réseau constant. La circulation sur les autoroutes concédées payantes diminue de 2,1 %, à réseau constant. Ces autoroutes sont pénalisées par leur coût qui vient s'ajouter au coût du carburant qui augmente fortement (fiche C4).

La circulation sur les autoroutes urbaines et les voies rapides urbaines recule de 1,4 % et celle sur les autres routes nationales de 1,4 % à réseau constant.

Les longueurs des différents sous-réseaux sont stables. Une légère augmentation pour les autoroutes concédées venant toutefois renforcer leur poids (-0,1 % de km pour la longueur du non concédé et +0,2 % pour les autoroutes concédées).

A l'opposé, la circulation sur les routes départementales et locales (réseau secondaire) croît de 0,4 %. Compte tenu de la baisse significative de la circulation des PL (-7,1 %), la croissance de la circulation sur le réseau secondaire est le fait exclusif des voitures. Les ménages ont limité leurs longs et moyens déplacements sur le RRN en privilégiant des déplacements plus courts.

Figure C1.1 Circulation routière en métropole (en Md de véhicules-km)

	1990	1995	2000	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Véhicules légers	395,0	437,4	486,0	525,1	519,0	521,6	528,6	532,3	533,1
Voitures particulières (1)	327,0	359,8	397,5	424,4	418,5	420,1	424,1	425,1	426,3
essence	249,8	222,7	211,9	154,8	145,7	136,7	132,2	126,0	117,6
diesel	77,2	137,1	185,6	269,6	272,8	283,5	291,9	299,1	308,7
dont véhicules légers étrangers	16,1	16,8	21,6	28,2	26,1	25,3	26,1	26,2	26,3
Deux-roues motorisés	6,2	5,7	9,8	12,7	13,4	13,9	13,9	13,9	13,9
Véhicules utilitaires légers (1)	61,8	71,8	78,6	87,9	87,1	87,6	90,6	93,3	92,9
essence	22,6	13,9	10,9	6,9	6,1	5,4	4,8	4,1	3,3
diesel	39,2	58,0	67,8	81,0	81,1	82,2	85,7	89,2	89,5
Véhicules lourds	24,7	28,3	32,2	36,6	33,7	30,6	31,8	32,7	30,6
PL marchandises	22,4	25,7	29,5	33,5	30,4	27,3	28,4	29,2	27,1
Bus et cars	2,3	2,6	2,7	3,1	3,3	3,3	3,4	3,5	3,5
dont véhicules lourds étrangers	3,3	5,1	7,1	9,8	9,4	8,8	9,2	9,2	8,8
Ensemble	419,8	465,7	518,2	561,6	552,7	552,2	560,4	565,0	563,7

Source : Source : SOeS, bilan de la circulation, France métropolitaine; (1) les véhicules utilitaires légers étrangers sont classés avec les voitures particulières

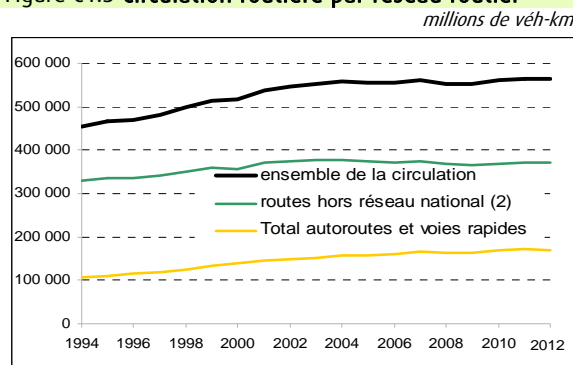
Figure C1.2 Évolution annuelle de la circulation routière en métropole (en %)

	parcours moyen*					circulation totale			
	2008	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
Véhicules légers	-1,9	-0,1	0,6	-0,1	-0,3	0,5	1,3	0,7	0,1
Voitures particulières (1)	-1,7	0,1	0,1	-0,6	-0,2	0,4	0,9	0,2	0,3
essence	-1,9	-2,5	-0,6	-2,1	-4,2	-6,2	-3,3	-4,7	-6,6
diesel	-3,4	-0,5	-1,1	-1,4	0,0	3,9	3,0	2,5	3,2
dont véhicules légers étrangers						-3,2	3,0	0,6	0,5
Deux-roues motorisés	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,0	0,0	0,1	0,0
Véhicules utilitaires légers (1)	-1,8	-0,1	2,6	2,0	-1,2	0,5	3,4	3,0	-0,5
essence	-2,7	-1,0	1,5	-0,5	-4,2	-11,5	-10,0	-14,9	-19,0
diesel	-2,7	-1,0	1,8	1,1	-1,9	1,4	4,3	4,0	0,4
Véhicules lourds	-9,2	-8,4	3,6	2,5	-7,5	-9,2	4,0	2,6	-6,3
PL marchandises	-11,0	-9,6	4,1	2,8	-8,7	-10,2	4,2	2,7	-7,1
Bus et cars	6,2	-0,2	1,0	0,8	-0,1	0,6	2,3	2,3	1,0
dont véhicules lourds étrangers						-7,1	5,0	0,2	-4,5
Ensemble	-2,3	-0,6	0,7	0,1	-0,7	-0,1	1,5	0,8	-0,2

Source : SOeS, bilan de la circulation, France métropolitaine

* des véhicules français, (1) les véhicules utilitaires légers étrangers sont classés avec les voitures particulières

Figure C1.3 Circulation routière par réseau routier



Source : SOeS, bilan de la circulation, France métropolitaine

(1) Les VUL étrangers sont classés avec les voitures particulières

(2) Hors effet de la décentralisation du réseau routier de 2006 : la ventilation de la circulation entre réseau routier national et "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 celles du RRN.

Figure C1.4 Circulation routière par type de véhicule

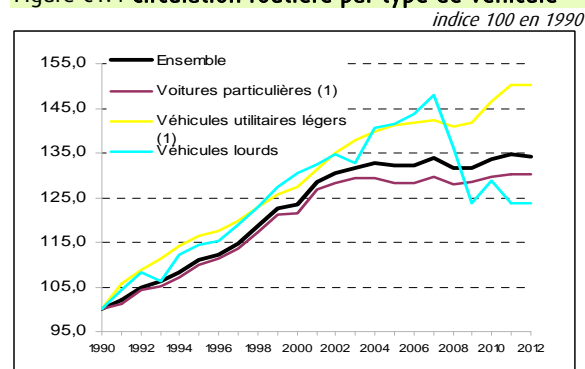


Figure C1.5 Évolution de la circulation routière en France métropolitaine par catégorie de réseau

réseau actualisé au 1er janvier	évolutions en %, circulation en véh-km			
	10/09	11/10	12/11	2012
Autoroutes et voies rapides				168 499
Autoroutes concédées (1)	2,1	1,0	-2,0	83 843
Autoroutes interurbaines (1)	2,4	1,7	-1,2	23 721
Autoroutes et voies rapides urbaines (1)	0,1	0,7	-1,4	34 941
RN interurbaines à caractéristiques autoroutières (1)	2,4	1,8	-0,8	25 994
Autres routes 'nationales' (1)	0,2	0,8	-1,4	22 748
Circulation d'ensemble réseau 'national' (1)	1,6	1,1	-1,6	191 246
Circulation sur le Réseau 'national'	1,9	1,4	-1,5	191 246
sur les Autres routes	1,3	0,5	0,4	372 465
sur l'Ensemble des réseaux	1,5	0,8	-0,2	563 711

Sources : SOeS, bilan de la circulation, Setra (données provisoires de l'indice mensuel conjoncturel), Asfa

(1) Évolutions à réseau constant : indice de circulation du Setra

C2 | Les immatriculations de véhicules neufs

Les immatriculations de voitures particulières neuves sont en repli pour la troisième année consécutive (-14,1 %). Si elles s'étaient maintenues à un niveau élevé en 2010 et 2011 grâce aux effets de la prime à la casse et un bonus-malus plus favorable, en 2012, elles atteignent leur plus bas niveau depuis 1997 (année suivant la fin de la prime à la casse « Juppé ») avec moins de 1,9 millions d'immatriculations.

Les immatriculations de véhicules utilitaires reculent et atteignent également des points bas.

Chute pour les voitures neuves

Avec la fin de la prime à la casse qui a eu des effets jusqu'au 1^{er} trimestre 2011 et le durcissement du dispositif de bonus-malus, le marché des voitures particulières recule (-14,1 %).

Le marché des petites et moyennes cylindrées recule plus nettement que celui des grosses cylindrées. En effet, les immatriculations des voitures neuves de 1 à 5 CV reculent de 15,3 % et celles de 6 à 9 CV de 13,8 %. Les immatriculations de voitures de 10 CV et plus diminuent de 5,1 %. Ainsi, les grosses cylindrées voient leur part dans les immatriculations croître légèrement (+0,7 point à 6,9 %) alors que celle des petites cylindrées perd 0,8 point. Cependant, les petites cylindrées représentent toujours la majorité des immatriculations (51,7 %).

La part des voitures diesel continue à croître avec 72,4 % des immatriculations neuves contre 72,1 % en 2011. Celle des motorisations électriques et hybrides progresse encore, passant à 1,8 % des immatriculations (après 0,8 %).

Les émissions conventionnelles moyennes de CO₂ par km des voitures particulières neuves poursuivent leur recul (-3,6 g/km soit -2,9 %) et atteignent 124,1 g/km en lien avec l'évolution du bonus-malus écologique (limitation des tranches bénéficiant du bonus et extension de celles subissant le malus à partir du 1^{er} janvier, augmentation des montants de bonus à partir du 1^{er} août). Les immatriculations baissent fortement dans les tranches neutre (-25,4 %) et supportant un malus (-26,1 %) tandis qu'elles augmentent de 72,5 % pour les bonussées. L'effet sur les émissions totales doit être apprécié en tenant compte des km parcourus (*fiches C1 et C4*).

La part des voitures de marque française dans les immatriculations neuves devient pour la première fois minoritaire (47,2 % en 2012 contre 51,2 % en 2011). Elle était de 60,6 % en 2002.

Les immatriculations de motocyclettes neuves (y compris tricycles et quadricycles) baissent pour la 5^{ème} année consécutive (-8,3 %) alors qu'elles

avaient nettement progressé de 2003 à 2007 (+10,2 % par an en moyenne). Avec environ 197 500 unités, ce marché revient à son niveau de 2003. La baisse affecte particulièrement les motos légères (-18,8 %), celles de puissance intermédiaire (-13,4 %) et les quadricycles (-8,9 %). Seules les motos de forte puissance progressent légèrement (+0,5 %) représentant alors 45 % des immatriculations contre 35 % en 2007. A l'inverse, les motos légères ne représentent plus que 29 % du marché contre 41 % à leur pic de 2007.

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) fléchissent de 10,6 % après s'être redressées en 2010 et 2011. Avec environ 380 300 unités, elles retombent au niveau des deux creux précédents de 2003 et de 2009 (372 500 unités). Elles représentent 89,3 % des immatriculations de véhicules utilitaires (-0,3 point).

Fléchissement du marché des poids lourds

Le marché des véhicules lourds motorisés de transport de marchandises diminue de 8,2 % après avoir connu une nette reprise en 2011 (+40,9 %). Il est affecté à la fois par la faiblesse du transport de marchandises combiné et l'obligation de passer à la norme euro VI à compter du 1^{er} janvier 2013.

La baisse est avant tout imputable au repli des immatriculations de tracteurs routiers neufs (-11,2 %). C'est un retournement par rapport à 2010 et 2011 qui avaient connu de fortes progressions (+10,6 % et +47,7 %) après la crise du marché en 2009 (-45,8 %). Toutefois leur niveau de 2012 reste supérieur au creux de 2009, mais retrouve le creux précédent de 2003.

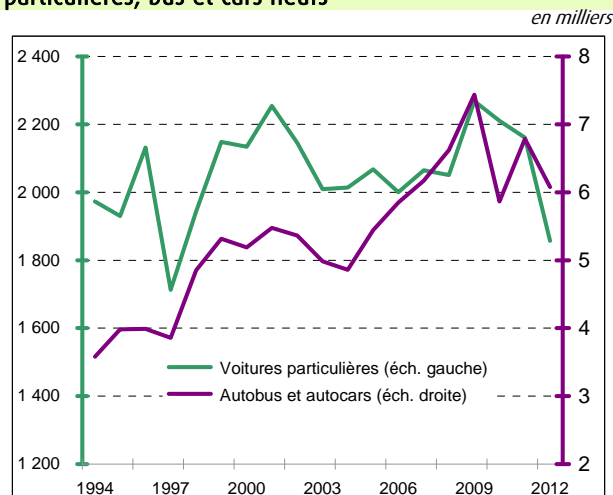
Les immatriculations de camions neufs baissent moins fortement (-3,8 %). Elles avaient aussi nettement progressé en 2011 (+31,7 %) mais après deux années de fortes baisses (2009 et 2010). Leur niveau est inférieur au creux de 2003 mais reste supérieur à celui de 2010. Leur niveau est à présent 23,4 % en dessous de la moyenne observée entre 2002 et 2008.

La part des tracteurs routiers dans les immatriculations de poids lourds baisse ainsi de 1,9 point à 58,6 % au profit des camions.

Les bus et cars en retrait

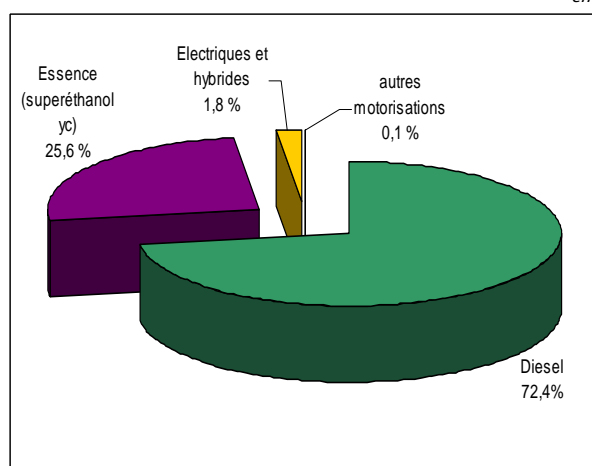
Le marché des bus et cars baisse de 10,5 % après une année 2011 en forte augmentation (+15,6 %). Le niveau d'immatriculation reste ainsi supérieur de 2,2 % au niveau moyen observé sur les 10 dernières années.

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



Source : SOeS

Figure C2.3 Part des différentes motorisations dans les immatriculations de voitures particulières neuves en 2012



Source : SOeS

Figure C2.4 Immatriculations de véhicules routiers à moteur neufs en France métropolitaine

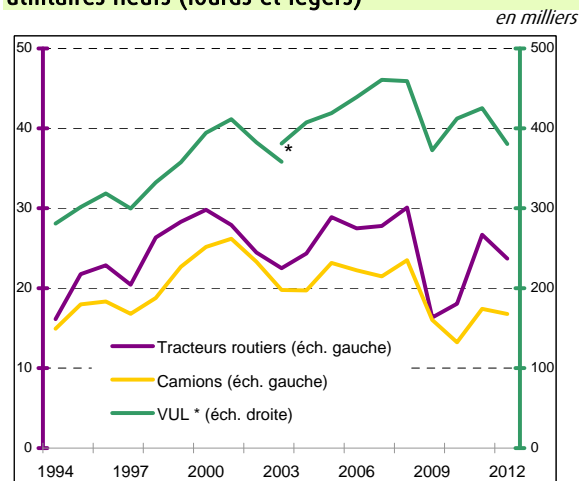
Niveaux en milliers, évolution en %

	2007	2008	2009	2010p	2011p	11/10
Voiturettes	14,8	15,8	14,7	14,9	14,1	-5,4
Motocycles	290,4	287,4	254,1	231,0	215,3	-6,8
Voitures particulières	2 064,5	2 050,3	2 268,7	2 209,2	2 160,9	-2,2
VP en transit temporaire	45,1	41,1	33,7	38,7	38,1	-1,4
Autobus et autocars	6,2	6,6	7,4	5,9	6,8	15,6
VUL	429,9	430,4	348,1	389,5	401,7	3,1
Camions	21,5	23,5	16,0	13,2	17,422	31,7
Tracteurs routiers	27,8	30,1	16,3	18,1	26,7	47,7
VASP*	34,1	32,8	28,3	28,3	29,0	2,3
TOTAL	2 934,4	2 918,0	2 987,4	2 948,9	2 910,1	-1,3

Source : SOeS

VASP : Véhicules Automoteurs Spécialisés (ex. camping cars, ambulances, véhicules de pompier, bennes à ordures)

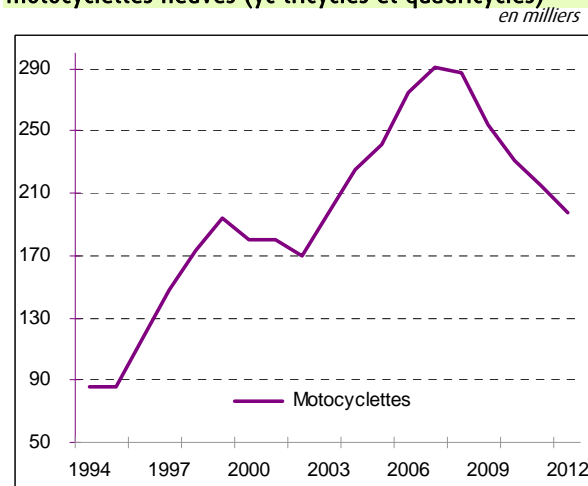
Figure C2.2 Immatriculations annuelles de véhicules utilitaires neufs (lourds et légers)



Source : SOeS

* VUL : Camionnettes +VASP <= 3,5 t à partir de 2003, camionnettes seulement auparavant

Figure C2.4 Immatriculations annuelles de motocyclettes neuves (yc tricycles et quadricycles)



Source : SOeS

Figure C2.5 Immatriculations de voitures particulières neuves en France (tranches bonus-malus 2012)

Nombre en milliers, évolution en %

CO2	2011		2012		2012/2011
	nombre	%	nombre	%	
jusqu'à 20 g	2,6	0,1%	5,7	0,3%	115,3
De 21 à 50 g	0,04	0,0%	0,6	0,0%	ns
De 51 à 60 g	0,01	0,0%	0,03	0,0%	ns
De 61 à 90 g	13,7	0,6%	61,2	3,3%	347,6
De 91 à 105 g	237,1	11,0%	369,7	19,9%	55,9
De 106 à 140 g	1 494,3	69,2%	1 114,5	60,0%	-25,4
De 141 à 150 g	170,3	7,9%	107,5	5,8%	-36,9
De 151 à 155 g	55,1	2,5%	34,0	1,8%	-38,2
De 156 à 180 g	113,1	5,2%	111,4	6,0%	-1,5
De 181 à 190 g	32,0	1,5%	22,9	1,2%	-28,3
De 191 à 230 g	33,1	1,5%	24,3	1,3%	-26,6
Plus de 230 g	9,6	0,4%	5,2	0,3%	-46,1
Total	2 160,9	100,0%	1 857,0	100,0%	-14,1
Sous-total <= 105 g	253,5	11,7%	437,2	23,5%	72,5
Sous-total > 140 g	413,1	19,1%	305,2	16,4%	-26,1

Source : SOeS

C3 | Le parc de véhicules

Le parc roulant augmente de 0,5 % en 2012 soit +196 000 véhicules. Cette évolution est similaire à l'année précédente et toujours en-deçà du taux de croissance moyen entre 2000 et 2007 (+1,4 %). Comme en 2011, ce sont les voitures particulières qui portent l'essentiel de la croissance du parc.

Un parc roulant en légère croissance

La croissance du parc en 2012 est portée par les véhicules légers : les voitures particulières y contribuent pour 0,4 point avec un nombre en hausse de +0,5 % et les véhicules utilitaires légers pour 0,1 point.

Le parc des voitures particulières poursuit sa diésélisation

En 2012, le parc des voitures particulières augmente de 150 000 véhicules. 2012 est l'année de plus faible accroissement du parc enregistré au cours de la décennie.

Les voitures particulières constituent 82,8 % du parc total des véhicules, proportion stable depuis plus de 20 ans.

La proportion de voitures particulières diesel dans le parc atteint 60,6 %, soit +1,6 point, avec un nombre de véhicules en hausse de 3,3 % tandis que celle des véhicules essence poursuit son recul, avec un nombre de véhicules en baisse de 3,5 %. La part des immatriculations de véhicules diesel neufs reste supérieure à celle dans le parc (*fiche C2*). Le retrait des véhicules anciens concerne plus souvent des véhicules motorisés à l'essence.

Toutefois, l'accroissement du parc de voitures particulières diesel continue à ralentir. Sa progression est inférieure à celle observée depuis 2007 (+4,5 %, par an, en moyenne) elle-même déjà en-deçà de celle observée entre 2000 et 2007 (+7,1 % par an).

Le parc des véhicules utilitaires légers (VUL) poursuit son augmentation

L'expansion du parc des VUL se poursuit. Il augmente de 0,7 % en 2012 avec 42 000 véhicules supplémentaires.

Les véhicules utilitaires légers représentent 15,5 % du parc global des véhicules en 2012, en constante augmentation depuis 2000.

Le parc des VUL accélère sa diésélisation : +2,4 % de VUL diesel et -15,4 % de VUL essence en 2012. Les motorisations alternatives restent extrêmement marginales. Les véhicules essence disparaissent progressivement du parc de VUL, ils ne représentent plus en 2012 que 7,7 % du parc et leur nombre pourrait être négligeable d'ici une dizaine d'années (1 % du parc dans 12 ans) si le rythme actuel se poursuit.

Le parc des poids lourds en très légère croissance

Le parc roulant de poids lourds augmente de 0,5 % en 2012, soit +3 000 véhicules.

Malgré la forte baisse de l'activité de transport de marchandises en 2012 (*fiche M1*), et le recul des immatriculations de nouveaux véhicules, le parc des poids lourds continue de progresser légèrement. Il est porté par le cycle de renouvellement du parc des poids lourds nettement plus court que celui des véhicules légers. Après trois années consécutives de baisse, le parc des poids lourds semble ainsi avoir débuté un nouveau cycle de renouvellement depuis 2011.

Les poids lourds représentent 1,5 % du parc total des véhicules, proportion stable depuis 2005 mais inférieure de 0,4 point par rapport à 1990.

Le parc des bus et cars continue de progresser en 2012 (+1,1 %) en lien notamment avec le développement des transports collectifs routiers de voyageurs. Le parc des bus, qui représente 38,6 % du parc des bus et cars, est deux fois plus dynamique que celui des cars en 2012 (+1,7 % contre +0,8 %).

Figure C3.1 Parc roulant moyen de véhicules immatriculés en France

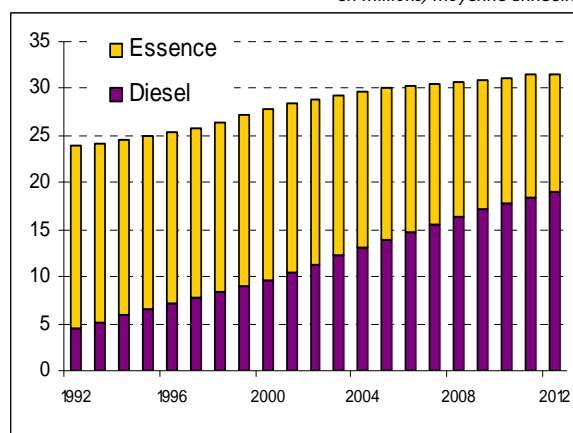
niveaux en milliers, évolutions en %

	1990	1995	2000	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	12/11
Voitures particulières	23 280	25 000	27 770	30 250	30 550	30 775	30 950	31 175	31 425	31 575	0,5
dont essence	19 760	18 378	18 150	15 505	15 018	14 438	13 845	13 364	12 910	12 454	-3,5
dont diesel	3 520	6 622	9 621	14 746	15 533	16 338	17 106	17 812	18 515	19 121	3,3
Véhicules utilitaires légers	4 223	4 555	5 055	5 611	5 679	5 731	5 766	5 810	5 869	5 911	0,7
dont essence	2 279	1 560	1 299	940	877	796	711	631	539	456	-15,4
dont diesel	1 944	2 995	3 756	4 671	4 801	4 935	5 055	5 179	5 330	5 455	2,4
Véhicules lourds	603	611	627	651	653	651	640	640	647	651	0,6
Poids lourds	535	532	547	565	567	565	552	551	557	560	0,5
Cars et Bus	68	79	80	86	86	87	87	88	90	91	1,1
Total véhicules usuels	28 106	30 166	33 452	36 512	36 882	37 157	37 356	37 625	37 941	38 137	0,5

Source : SOeS, Bilan de la circulation, d'après CCFA

Figure C3.2 Parc roulant de voitures particulières selon la motorisation

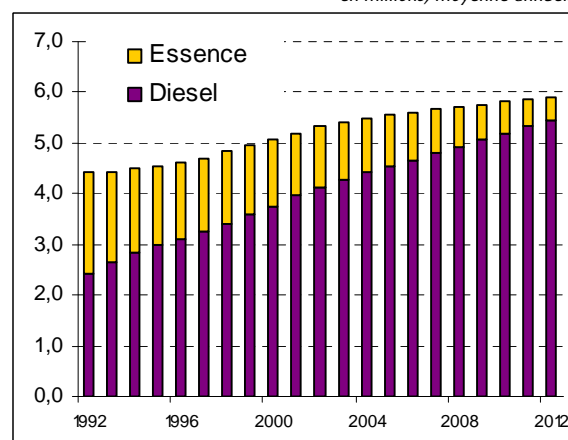
en millions, moyenne annuelle



Source : CCFA

Figure C3.3 Parc roulant des véhicules utilitaires légers selon la motorisation

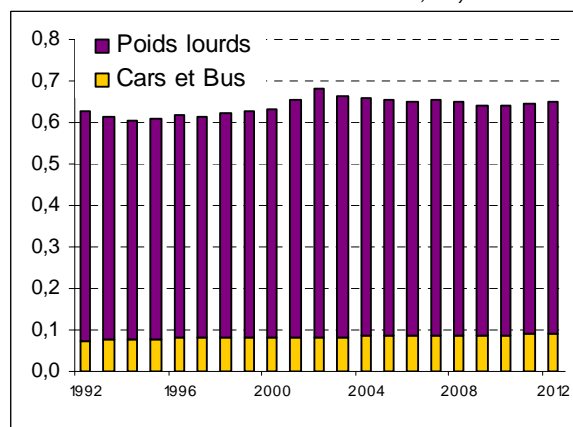
en millions, moyenne annuelle



Source : CCFA

Figure C3.4 Parc roulant des véhicules lourds

en millions, moyenne annuelle



Source : CCFA

C4 | Les carburants

Les livraisons de gazole se maintiennent avec +0,2 % en m³ et celles de supercarburant continuent de baisser (-6,5 %). La consommation de gazole pour usage routier se contracte (-1,0 %); celle d'essence recule plus fortement (-6,3 %). Les conducteurs sont incités à changer de comportement en raison de la poursuite de la hausse du prix des carburants. La consommation unitaire moyenne des véhicules continue de diminuer en lien notamment avec la diésélisation du parc et l'amélioration des performances techniques des véhicules.

Les prix à la pompe à des niveaux record

Le prix du baril en dollar reste quasi stable en 2012 (+0,4 %) après deux années de fortes augmentations (+40,0 % en 2011 et +29,2 % en 2010). En moyenne annuelle, le prix du baril s'élève à 111,7 \$ en 2012. La dépréciation de l'euro par rapport au dollar en 2012 (-7,6 %) induit donc une hausse du prix en euro de 8,7 %, mais il fluctue fortement au cours de l'année.

Déjà à des niveaux records, les prix à la pompe continuent d'augmenter mais à un rythme inférieur à celui des deux années précédentes : en moyenne annuelle, +4,5 % pour le gazole, +4,6 % pour le super SP95 et +3,3 % pour le GPL.

Les variations de prix sont de forte amplitude au cours de l'année. Au premier trimestre 2012, les prix augmentent sensiblement (+6,6 % pour le supercarburant et +4,3 % pour le gazole). Les niveaux record de 2011 et de 2008 sont dépassés : 1,65€ en avril 2012 contre 1,53 € en avril 2011 pour le super sans plomb 95 et 1,45 € en mars 2012 contre 1,44 € en juin 2008 pour le gazole. Après un reflux au 2^{ème} trimestre, les prix ont à nouveau progressé fortement à l'été (+4 % en août notamment) incitant le gouvernement à prendre des mesures temporaires de réduction du prix à la pompe de fin août à fin novembre, partageant une baisse des prix de 6 centimes par litre à parité entre marges des distributeurs et TICPE. Les prix à la pompe finissent l'année à un niveau proche du niveau moyen de 2011.

L'évolution du prix du GPL est différente (hausse jusqu'en juin (+3,7 % au premier semestre), baisse estivale puis hausse dès septembre).

Faible hausse des livraisons de gazole

Les livraisons de gazole sont moins dynamiques que les trois dernières années en raison de la baisse d'activité du transport routier de marchandises (*fiche M2*). De même la circulation des voitures particulières a été affectée par le prix des carburants et une situation économique dégradée. En 2012, le principal facteur de hausse des livraisons de gazole a été la diésélisation du parc qui génère un transfert de la consommation de supercarburant vers celle de gazole.

À l'inverse, les livraisons de supercarburant poursuivent leur tendance baissière de long terme.

Cette année encore, elles subissent à la fois les effets d'une baisse du parc de véhicules essence (-4,0 % pour l'ensemble des véhicules particuliers et des VUL essence) et d'une accélération de la baisse des parcours moyens (-4,2 %).

La consommation unitaire des voitures particulières continue à diminuer

En moyenne, la consommation unitaire des voitures particulières continue de baisser (-1,2 %). Celle des voitures diesel diminue de 1,4 % tandis que celle des voitures essence s'accroît (+0,4 %) dans la lignée de sa tendance de moyen terme. La consommation unitaire moyenne bénéficie cette année encore de la diésélisation du parc : l'augmentation du nombre de véhicules diesel, dont la consommation unitaire est inférieure à celle des véhicules essence (6,4 l aux 100 km contre 7,7 l), fait baisser la moyenne totale.

Les effets plus structurels de l'amélioration des performances techniques du parc contribuent également à faire diminuer la consommation unitaire. Ce phénomène peut s'appréhender à travers les émissions conventionnelles de CO₂ des nouvelles immatriculations qui diminuent en moyenne de 2,9 % en 2012 (*fiche C2*).

À l'opposé, la poursuite de la progression du nouveau carburant SP95-E10 (+32,9 %), moins cher mais à moindre pouvoir calorifique, contribue à la hausse des consommations unitaires des véhicules essence. Ce carburant représente en 2012 24,1 % des livraisons de supercarburant contre 17,0 % en 2011. De manière générale, l'augmentation continue du taux d'incorporation réel de biocarburants est un facteur de hausse de la consommation unitaire des véhicules qu'ils soient essence ou diesel.

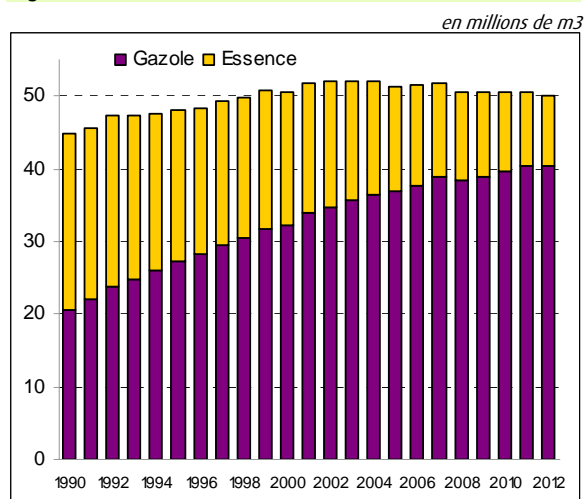
Au-delà, la baisse de la consommation unitaire est renforcée par le comportement des conducteurs. Prix des carburants élevés, contrôles radars renforcés, situation économique déprimée les incitent à maîtriser leur consommation.

La hausse de la consommation unitaire des véhicules essence provient avant tout du vieillissement du parc, leurs conducteurs étant a priori tout aussi incités à la modération.

Le développement récent du parc de véhicules à motorisation alternative (électrique, hybride...) n'est pas encore suffisant pour peser significativement sur la consommation moyenne et totale du parc automobile.

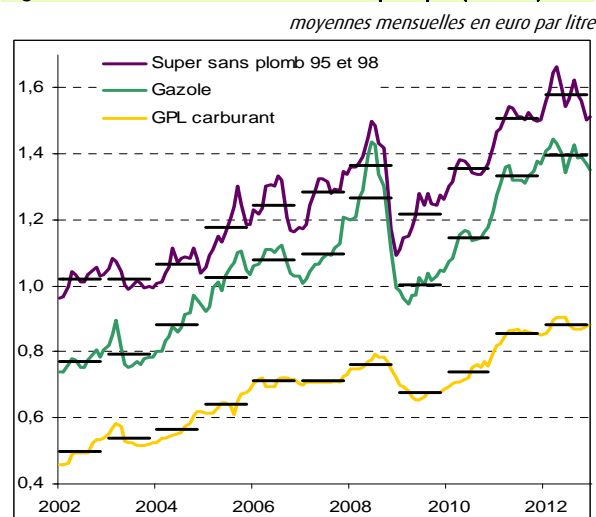
L'augmentation du solde aux frontières en 2012 s'explique en partie par une augmentation des stocks de gazole en fin d'année (+9,2 % soit +538 milliers de m³). De plus, la concurrence des pays voisins en matière de prix des carburants diminue (augmentation plus forte des prix en Espagne, en Italie, au Luxembourg et en Belgique notamment). Les véhicules étrangers (surtout les PL) sont moins réticents à faire le plein de carburant en France.

Figure C4.1 Livraisons de carburant



Source : CPDP.

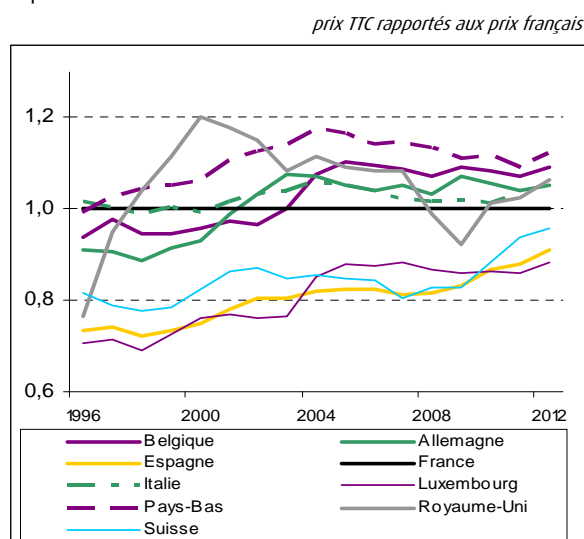
Figure C4.2 Prix des carburants à la pompe (France)



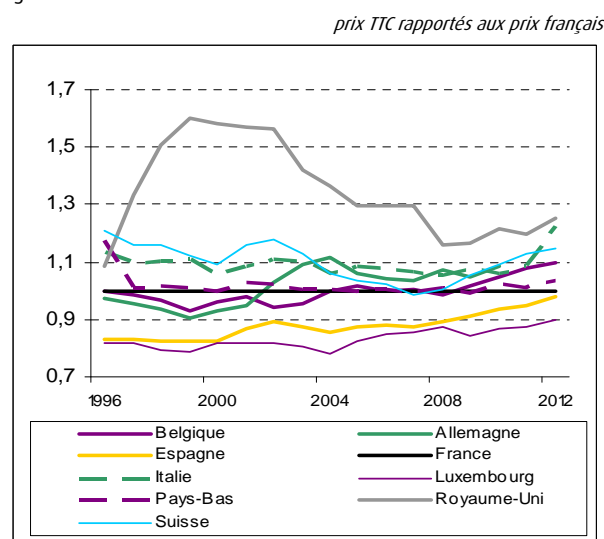
Sources : DGE, CPDP, calculs SoeS.

En trait noir horizontal, la moyenne annuelle.
gazole

Figure C4.3 Prix annuels des carburants en Europe, relativement à la France



Source : Agence internationale de l'énergie.



Source : Agence internationale de l'énergie.

Figure C4.4 Consommation de carburants par type de véhicules

Evolution en %, niveaux en milliers de m³

	Parc moyen (1000 véhicules) hors véh étrangers (a)		Parcours moyen (km/véhicule) hors véh étrangers (b)		Circulation sur le territoire (Gvéh.km) yc véh étrangers (c)		Consommation unitaire (L/100 km.véh) (d)		Consommation totale (1000 m ³) (e) = (c)x(d)		Consommation totale (1000 m ³)
	11/10	12/11	11/10	12/11	11/10	12/11	11/10	12/11	11/10	12/11	2012
Voitures particulières (yc étrangers)	0,8	0,5	-0,6	-0,2	0,2	0,3	-2,0	-1,2	-1,8	-0,9	28 789
essence	-3,4	-3,5	-2,1	-4,2	-4,7	-6,6	-2,0	0,4	-6,6	-6,3	9 094
diesel	3,9	3,3	-1,4	0,0	2,5	3,2	-1,6	-1,4	0,8	1,8	19 694
Deux-roues motorisés			0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	697
véhicules utilitaires légers	1,0	0,7	2,0	-1,2	3,0	-0,5	-1,7	0,1	1,3	-0,4	8 512
essence	-14,5	-15,4	-0,5	-4,2	-14,9	-19,0	-2,0	0,3	-16,6	-18,8	276
diesel	2,9	2,4	1,1	-1,9	4,0	0,4	-1,8	0,0	2,2	0,4	8 236
véhicules lourds (yc étrangers)	1,1	0,6	2,5	-7,5	2,6	-6,3	-0,6	-0,5	2,0	-6,7	10 443
PL marchandises	1,0	0,5	2,8	-8,7	2,7	-7,1	-0,6	-0,4	2,1	-7,5	9 339
Bus et cars	1,6	1,1	0,8	-0,1	2,3	1,0	-0,6	0,0	1,4	0,9	1 104
dont Véhicules étrangers					-0,8	-0,8	-1,3	-2,1	-0,8	-2,9	4 916
VP+VUL étrangers					0,6	0,5	-1,9	-0,3	-1,3	0,2	1 995
Véhicules lourds étrangers					0,2	-4,5	-0,6	-0,4	-0,4	-4,9	2 921
Ensemble (usages route)					0,8	-0,2	-1,6	-1,8	-0,8	-2,1	48 440
essence					-6,4	-6,4	-2,1	0,1	-6,6	-6,3	10 067
diesel					1,9	1,9	-1,3	-2,8	1,4	-1,0	38 373
Consommation hors route									-16,9	1,1	951
essence									1,3	0,9	532
diesel									-32,4	1,3	419
Livraisons de carburant (CPDP)									-0,8	-1,2	50 044
Solde aux frontières et ajustement statistique									-5,5	221,7	653

Source : SoeS, bilan de la circulation (France métropolitaine), CPDP

S -Les entreprises et l'emploi

S1a | La démographie des entreprises

Début 2012 le secteur des transports et entreposage compte près de 93 000 entreprises, 2,5 % de plus qu'au début 2011 (données provisoires, figure S1a.1). En 2012, hors auto-entrepreneurs, 6 774 entreprises sont créées soit -1,6 %. En intégrant les nouveaux auto-entrepreneurs, l'ensemble des créations s'élève à plus de 9 800 (+3,4 %). Le nombre de défaillances, estimé à 2 000, augmente nettement (+11,5 %).

Baisse des créations d'entreprises hors auto-entrepreneurs

Hors auto-entrepreneurs, le nombre de créations dans les transports et entreposage recule de -1,6 %, (-110 unités), pour atteindre près de 6 800 entreprises. Les créations d'entreprises de TRF reculent fortement (-9,9 %) avec près de 340 nouvelles unités de moins qu'en 2011. Les autres secteurs du transport (hors entreposage) sont relativement dynamiques ; Les transports urbains et routiers de voyageurs créent notamment près de 200 entreprises nouvelles de plus qu'en 2011 (+8,8 %) grâce au dynamisme dans les taxis.

Dynamisme 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 (première année d'application du régime de l'auto-entrepreneur). Dans les transports, bien que la part des auto-entrepreneurs dans les nouvelles entreprises soit plus faible que dans l'ensemble des secteurs principalement marchands, leur évolution y est plus importante depuis 2010. Dans les transports et entreposage, elle est passée de 27,5 % en 2011 à 31,0 % en 2012.

En 2012 les nouveaux auto-entrepreneurs augmentent de 16,8 % pour s'établir à 3 042 unités (figure S1a.3). La hausse est particulièrement sensible chez les taxis (au delà des 40 %). Environ 500 personnes déclarent spontanément une activité dans les transports routiers de fret (cependant ce statut ne leur est pas accordé dans cette activité), autant que dans les activités d'organisation de transport de fret et les activités de courrier réunies. Le nombre de nouveaux auto-entrepreneurs de ces trois groupes recule en 2012 de près de 12 %.

Défaillances d'entreprises en forte hausse en 2012

Le nombre de défaillances augmente sensiblement (+11,5 %) par rapport à l'année précédente, avec un total de 2 014 unités (figure S1a.5, données provisoires) touchant par exemple les entreprises de messagerie, Mory Team et Sernam Services (respectivement 3 700 et 1 600 salariés). Cet accroissement en 2012 est imputable à chacun des trimestres de l'année et plus particulièrement au troisième trimestre : +19,0 % par rapport au même trimestre de l'année précédente. Au niveau infra-sectoriel, les défaillances croissent surtout dans les transports routiers de voyageurs (hausse d'un tiers) mais aussi dans les transports routiers de fret (+10,2 %) ainsi que dans les autres secteurs (+1,4 %). Au niveau le plus fin de la nomenclature, seuls neuf secteurs, sur trente, connaissent une diminution des défaillances, en

particulier les transports routiers de fret interurbains où les défaillances concernent 432 entreprises, soit une baisse de 19 unités par rapport à 2011 (-4,2 %).

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 notamment les réactivations d'entreprise dont la dernière cessation remonte à plus d'un an et les reprises d'entreprise s'il n'y a pas continuité de l'entreprise. Le régime de l'**auto-entrepreneur** a été créé par la loi de modernisation de l'économie (LME) d'août 2008. Il s'applique depuis le 1er janvier 2009. Il offre des formalités de création d'entreprise allégées ainsi qu'un mode de calcul et de paiement simplifié des cotisations sociales et de l'impôt sur le revenu.

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

Jusqu'en août 2012, la Banque de France et l'Insee produisaient séparément et différemment des séries de défaillances. Les séries de la Banque de France avaient des niveaux plus élevés que ceux publiés par l'Insee. L'écart mensuel, de l'ordre de 600 unités, tous secteurs confondus, provenait du fait que la Banque de France intègre l'ensemble des procédures collectives (redressements et liquidations), alors que l'Insee comptabilisait uniquement la première procédure constatée. Par ailleurs, l'Insee ne retenait pas les liquidations dont le Siren ou l'activité étaient manquants dans le BODACC contrairement à la Banque de France. Cependant, les évolutions de ces séries restaient assez proches puisque le coefficient de corrélation des évolutions depuis 1993 est de 0,98 tous secteurs confondus. L'adoption des séries Banque de France en 2013 explique les différences de niveau entre les résultats présentés ici et les séries longues associées aux rapports antérieurs.

Figure S1a.1 Nombre d'entreprises (*) dans le secteur transports et entreposage

en unités au 1er janvier, évolutions en %

Secteurs d'activité	2003	2011	2012 (p)	12/11 (p)
TRF interurbains (49.41A)	14 078	12 626	12 527	-0,8
TRF de proximité (49.41B)	24 449	24 567	24 974	1,7
Autres TRF + Messagerie	4 350	3 874	3 923	1,3
Ensemble TRF ⁽¹⁾	42 877	41 067	41 424	0,9
Taxis	28 514	31 682	32 736	3,3
Autres TRV + MECA	5 437	6 151	6 420	4,4
Ensemble TRV ⁽²⁾	33 951	37 833	39 156	3,5
Autres	9 431	11 856	12 409	4,7
Transports et entreposage	86 259	90 756	92 989	2,5

Source : Insee-Sirene

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)

(*) y compris auto-entrepreneurs (depuis 2009)

(p) Données provisoires, Mayotte intégré à partir du 01/01/2012

(1) Y compris messagerie, fret express (52.29A)

(2) Y compris téléphériques et remontées mécaniques (49.39C)

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

En unités, évolutions en %

Secteurs d'activité	2000	2011	2012	12/11
TRF interurbains	758	904	806	-10,8
TRF de proximité	2 324	2 781	2 421	-12,9
Autres TRF + Messagerie	263	396	474	19,7
Ensemble TRF ⁽¹⁾	3 345	4 081	3 701	-9,3
Taxis	1 476	2 360	2 730	15,7
Autres TRV + MECA	246	1 052	1 259	19,7
Ensemble TRV ⁽²⁾	1 722	3 412	3 989	16,9
Autres	872	1 996	2 126	6,5
Transports et entreposage hors auto-entrepreneurs	5 939	9 489	9 816	3,4
auto-entrepreneurs		6 884	6 774	-1,6
		2 605	3 042	16,8

Source : Insee-Sirene

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)

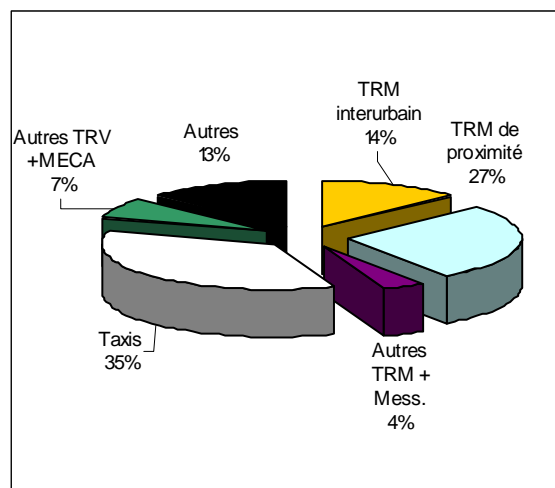
(*) Y compris auto-entrepreneurs (depuis 2009)

(1) Y compris messagerie, fret express (52.29A)

(2) Y compris téléphériques et remontées mécaniques (49.39C)

Figure S1a.2 Répartition sectorielle des entreprises (*) de transports et entreposage au 01/01/2012

en %

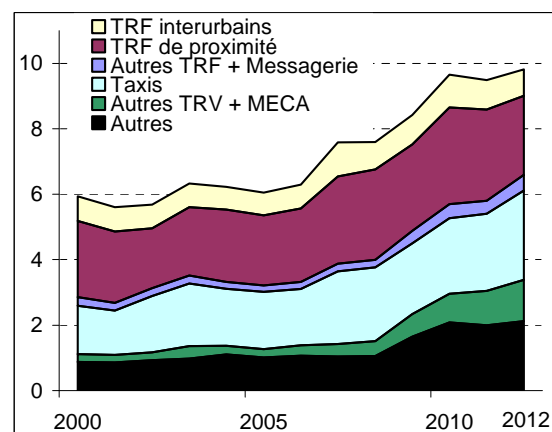


Source : Insee-Sirene

(*) y compris auto-entrepreneurs

Figure S1a.4 Créations d'entreprises (*) de transports et entreposage

en milliers



Source : Insee-Sirene

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)

(*) Y compris auto-entrepreneurs (depuis 2009)

Figure S1a.5 Les défaillances d'entreprises de transports et entreposage

en unités (données brutes en date de jugement), évolutions en %

Secteurs d'activité	2000	2011					2012 provisoire					12/11
		T1	T2	T3	T4	Total	T1	T2	T3	T4	Total	
TRF interurbains	566	125	125	90	111	451	127	105	85	115	432	-4,2
TRF de proximité	846	231	214	155	248	848	269	251	192	266	978	15,3
Autres TRF + Messagerie	189	38	31	18	32	119	35	47	32	38	152	27,7
Ensemble TRF ⁽¹⁾	1 601	394	370	263	391	1 418	431	403	309	419	1 562	10,2
Taxis	120	25	22	19	24	90	31	31	30	43	135	50,0
Autres TRV + MECA	55	27	25	18	22	92	35	20	26	26	107	16,3
Ensemble TRV ⁽²⁾	175	52	47	37	46	182	66	51	56	69	242	33,0
Autres	182	55	68	37	47	207	58	64	36	52	210	1,4
Transports et entreposage	1 958	501	485	337	484	1 807	555	518	401	540	2 014	11,5

Source : Bodacc, calculs Banque de France

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)

(1) Y compris messagerie, fret express (52.29A)

(2) Y compris téléphériques et remontées mécaniques (49.39C)

S1b | L'emploi dans le secteur des transports

En 2012, dans le secteur des transports et de l'entreposage, la situation de l'emploi salarié se retourne à la baisse après la reprise amorcée en 2010. De décembre 2011 à décembre 2012, l'emploi salarié baisse de 0,4 % (-5 000 postes, après +0,2 %). La rupture y est plus forte que dans l'économie marchande dans son ensemble (-0,2 %, hors agriculture et intérim) alors que l'ensemble du secteur tertiaire apparaît davantage épargné (0,0 % hors intérim). Le recul concerne le transport routier de fret (-1,0 %), le ferroviaire (-0,8 %), l'aérien (-1,5 %), l'organisation du transport de fret (-1,6 %) ou encore les activités de poste et de courrier (-0,8 %). Quelques sous-secteurs ont créé de l'emploi en 2012 comme les transports terrestres de voyageur non ferroviaires (+1,9 %) ou les services auxiliaires (+0,6 %). Le nombre d'intérimaires baisse de 0,7 %.

Fléchissement de l'emploi dans le transport routier de fret

Après deux années de reprise, l'emploi salarié du secteur des transports routiers de fret repart à la baisse, avec 3 400 emplois perdus entre fin 2011 et fin 2012 (-1,0 %). Le fret de proximité continue à engendrer de l'emploi mais à un rythme moins soutenu (+1,1 % après +4,2 %) pendant que l'interurbain en détruit (-2,1 % ; *figure S1b.1*). Toutefois, ce fléchissement de l'emploi salarié du transport routier de fret commence au 4^e trimestre 2012. Ainsi, en moyenne annuelle l'emploi parvient à augmenter (+0,3 % ; *figure S1b.3*).

Des créations d'emploi encore dynamiques dans le transport routier de voyageurs

Les créations d'emploi salarié se renforcent dans l'ensemble des transports terrestres de voyageurs non ferroviaires (+1,9 % soit +4 100), avec une poursuite de la dynamique dans le transport routier de voyageurs (excluant l'urbain) (+3,1 % ; *figure S1b.2*) et une hausse qui est, une fois de plus, moins marquée dans le transport urbain (+0,5 %), ce dernier subissant des mouvements contraires avec une baisse pour la RATP.

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

Malgré une réduction plus forte à la SNCF, les baisses d'effectif salariés dans le secteur du transport ferroviaire (y compris gestion de l'infrastructure déléguée SNCF) se poursuivent à un rythme à peine inférieur à celui de l'année précédente (-0,8 % ; *figure S1b.4*). Pour la quatrième année, le transport aérien supprime des emplois (-1,5 %). Air France aura perdu plus de 10 % de son effectif salarié entre fin 2007, année avant crise, et fin 2012.

Baisse globale dans l'entreposage et les services auxiliaires des transports

Dans le secteur de l'entreposage et des services auxiliaires des transports, le recul de l'année précédente s'accélère (-0,4 % soit -1 000 postes, après -0,2 %). Le secteur ne bénéficie plus d'une dynamique dans la manutention et l'entreposage (seulement +0,2 % après +3,6 %) et la baisse se poursuit dans l'organisation du transport de fret pour la sixième année (-1,6 % soit -1 600 postes). L'emploi salarié se redresse timidement dans les services auxiliaires qui comprend l'exploitation et l'entretien des infrastructures (+0,6 %).

Moindre dégradation dans les activités de poste et de courrier

Depuis 2002, excepté pour l'année 2010, l'emploi salarié a baissé de façon ininterrompue dans les activités de poste et de courrier. L'année 2012 s'inscrit dans cette tendance, bien qu'à un rythme ralenti (-0,8 % après -2,4 % en 2011).

Un peu moins d'emploi intérimaire

Fin 2012, 54 000 intérimaires travaillent dans le secteur des transports et de l'entreposage, soit 3,9 % des salariés du secteur y compris emploi intérimaire. Le taux de recours à l'intérim du secteur est stable car l'emploi et le nombre d'intérimaires baissent à des rythmes proches. Cependant, le nombre d'intérimaires a fortement baissé entre le deuxième trimestre 2011 et le troisième trimestre 2012, induisant une baisse de leur nombre en moyenne annuelle de 3 400.

Estimation de l'emploi salarié en 2012

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 intérimaire utilisé par les transports et l'entreposage est une estimation de l'Insee s'appuyant sur celle de la Dares.

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 2010 et de Pôle emploi avant ;

- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié provenant de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acos -mars 2013) ;

- les niveaux d'emploi salarié trimestriel Insee-Dares de mars 2013 ;

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 conventionnel.

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

Effectifs en milliers ; évolutions en %

	1998	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	11/10	12/11
Transports et entreposage (HZ)	1 217	1 350	1 365	1 363	1 339	1 349	1 352	1 347	0,2	-0,4
49. Transports terrestres et transports par conduite	648	704	720	726	722	729	740	740	1,5	-0,1
Transport ferroviaire (49.1, 49.2) (1)	184	176	173	173	171	169	167	166	-0,9	-0,8
Autres transports terrestres de voyageurs (49.3) dont	168	190	195	200	207	211	214	218	1,4	1,9
Transport urbain de voyageurs (4931Z, 4932Z)	103	106	108	108	111	111	113	113	1,5	0,5
Transport routier de voyageurs (4939A, 4939B)	56	75	76	80	85	87	89	92	2,4	3,1
Transports routiers de fret et par conduite (49.4, 49.5) dont	296	338	352	352	344	350	360	356	2,8	-0,9
Transports routiers de fret (49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z) dont	292	334	348	348	340	346	355	351	2,7	-1,0
49.41A Transports routiers de fret interurbains	172	189	190	189	182	182	185	181	1,8	-2,1
49.41B Transports routiers de fret de proximité	88	112	124	124	125	132	138	139	4,2	1,1
49.41C Location de camions avec chauffeur	19	19	20	21	19	18	19	19	1,7	-0,9
50. Transports par eau	14	16	17	16	17	17	17	16	-2,1	-1,6
51. Transports aériens (2)	63	76	76	77	74	72	71	70	-0,7	-1,5
52. Entreposage et services auxiliaires des transports	191	262	268	269	260	262	261	260	-0,2	-0,4
Manutention, entreposage (52.1, 52.24)	57	86	91	96	91	94	98	98	3,6	0,2
dont 52.1 Entreposage et stockage	44	73	77	82	80	83	86	86	3,2	0,7
Services auxiliaires (5221Z, 5222Z, 5223Z) (3)	43	61	63	63	64	66	65	65	-1,0	0,6
Organisation du transport de fret (5229A, 5229B)	91	115	114	110	106	102	99	97	-3,3	-1,6
dont Messagerie, fret express (52.29A)	48	52	49	44	43	42	40	39	-3,5	-3,1
53. Activités de poste et de courrier (4)	301	292	283	275	266	269	263	260	-2,4	-0,8
Intérim utilisé dans "Transports et entreposage"	nd	53,8	56,3	47,3	48,2	56,3	54,4	54,0	-3,4	-0,7
Transports et entreposage hors "53" (5) et hors intérim	917	1 058	1 082	1 088	1 073	1 080	1 089	1 087	0,9	-0,3
Secteurs principalement marchands (6) hors intérim	14 113	15 504	15 750	15 698	15 456	15 414	15 491	15 453	0,5	-0,2
Intérim utilisé par les secteurs principalement marchands	436	621	647	513	495	591	569	508	-3,7	-10,7

Source : SOeS à partir de Insee - estimations d'emploi, Pôle emploi, Acoess, SNCF, RATP, La Poste

(1) y compris SNCF (2) y compris Air France

(3) dont exploitation et entretien infrastructures

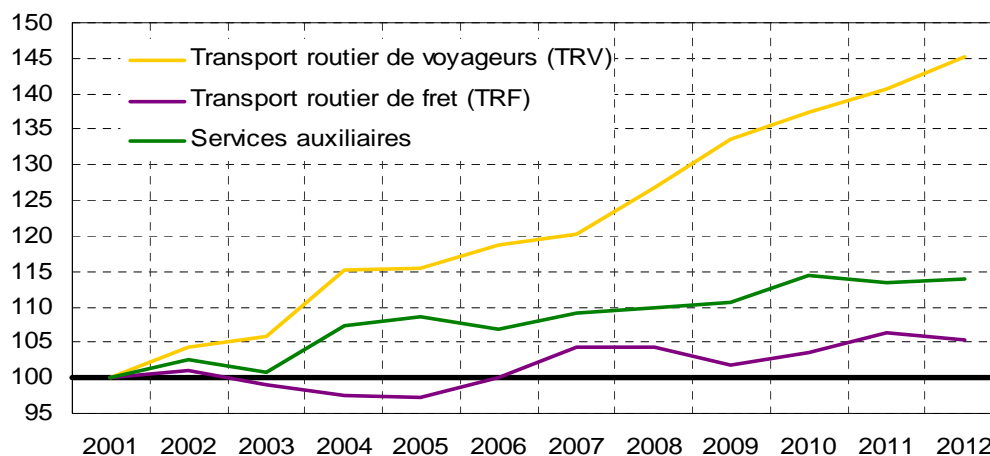
(4) y compris La Poste

(5) 53 : Activités de poste et de courrier

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

Figure S1b.2 Effectif salarié du TRV, TRF et des services auxiliaires au 31 décembre

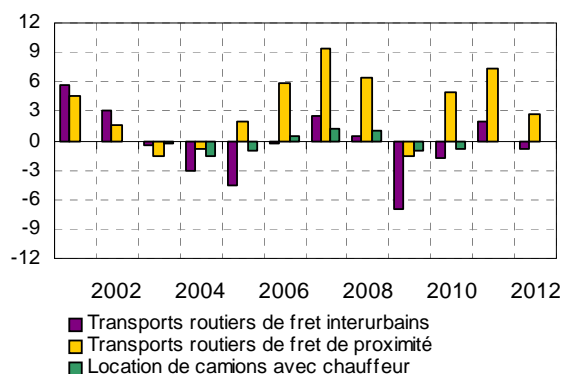
Base 100 au 31 décembre 2001



Sources : SOeS à partir de Insee - estimations d'emploi, Pôle emploi, Acoess, SNCF, RATP, La Poste

Figure S1b.3 Variation de l'effectif salarié dans le fret routier

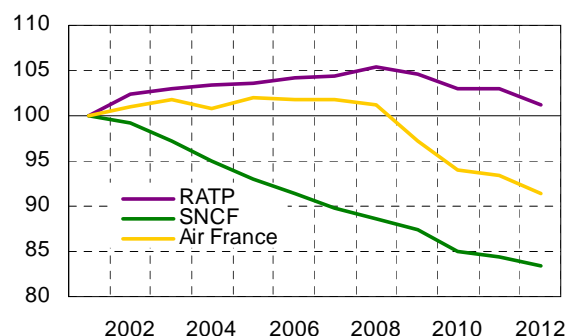
Effectif en moyenne annuelle en milliers



Sources : SOeS à partir de Insee - estimations d'emploi, Pôle emploi, Acoess, SNCF, RATP, La Poste

Figure S1b.4 Effectif salarié de la SNCF, de la RATP et d'Air France au 31 décembre

Base 100 au 31 décembre 2001



Source : SNCF, RATP, Air France

S1c | Les salaires

En 2012, la masse salariale versée par les entreprises du transport (hors activités de courrier) augmente moins qu'en 2011. Ce ralentissement y est moins important que dans l'ensemble du secteur concurrentiel. Il provient à la fois du frein sur les salaires distribués et de la baisse de l'emploi. Le salaire moyen de l'ensemble des salariés du transport (hors activités de courrier), primes et compléments compris, décélère en 2012, tout comme le salaire horaire brut de base des ouvriers. Dans le même temps, du fait d'une hausse de l'indice des prix à la consommation, le pouvoir d'achat moyen du SMPT est stable et celui du SHBO recule. La proportion de salariés rémunérés au Smic augmente dans les transports.

Repli de la masse salariale

La masse salariale versée par les entreprises du transport et de l'entreposage (hors activités de courrier), augmente moins qu'en 2011, en euros courant (+2,1 % après +3,0 %). Ce ralentissement provient à la fois du frein sur les salaires distribués et de la baisse de l'emploi. Il se concentre essentiellement dans le transport routier de fret et par conduite. Au total, ce ralentissement dans le transport est moins important que dans l'ensemble du secteur concurrentiel +2,1 % après +3,8 % (*figures S1c.1 et S1c.2*). Ce ralentissement s'accompagne d'une baisse aux deux premiers trimestres, du volume des heures supplémentaires exonérées au titre de la loi TEPA (source Acoiss). En outre, pour le transport terrestre de voyageurs (hors le ferroviaire), la masse salariale augmente plus fortement cette année (+3,5 % après +3,0 %).

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

En 2012, le salaire moyen mensuel par tête (SMPT) dans le transport et l'entreposage (hors activités de poste) augmente en moyenne annuelle de 1,9 %. Compte tenu de la hausse de l'indice des prix à la consommation (+2,0 %), son pouvoir d'achat y est stable (+0,0 %). Il recule pour la troisième année consécutive dans les transports de voyageurs (hors le ferroviaire), recule fortement dans le transport routier de fret et par conduite (-1,3 %) et pour la quatrième fois en 5 ans.

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

Le pouvoir d'achat du salaire horaire brut de base (hors primes) des ouvriers des transports et de l'entreposage (soit près de la moitié des salariés du secteur), baisse de 0,3 % depuis deux ans. Cette baisse est liée à une hausse du salaire nominal plus modérée que celle de l'indice des prix à la consommation (*figure S1c.4*).

Plus de salariés au Smic dans le transport

Au 1^{er} janvier 2012, le montant mensuel brut du Smic est de 1 398,37 euros pour 35 heures de travail par semaine (151,67 h/mois), soit une revalorisation de 2,4 % depuis le 1^{er} janvier 2011. Cette revalorisation concerne 2,8 % des salariés du transport et entreposage au 31 décembre 2011, part en hausse de 0,5 point par rapport à celle au 1^{er} janvier 2011. Cette proportion augmente également sur le champ de la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport (passant de 6,0 % à 7,0 %). Dans l'ensemble de l'économie, elle passe de 10,6 % à 11,1 % (*figure S1c.3*).

Sources et définitions

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

Le salaire moyen par tête (SMPT) est calculé en rapportant la masse salariale à l'effectif en moyenne annuelle.

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

L'enquête Acemo de la Dares mesure chaque trimestre le taux d'évolution du SHBO dans les entreprises métropolitaines de 10 salariés ou plus du secteur marchand non agricole.

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

Le SHBO réel correspond au SHBO déflaté de l'indice des prix à la consommation. On parle aussi de pouvoir d'achat.

Le salaire annuel net moyen selon les DADS n'est pas disponible pour 2011.

À partir de 2010, la revalorisation du Smic s'effectue le 1^{er} janvier au lieu du 1^{er} juillet auparavant (loi n°2008-1258 du 3 décembre 2008 sur les revenus du travail) et le déclenchement automatique en fonction de l'indice des prix est maintenu. Au 1^{er} juillet 2012, le SMIC a bénéficié d'une revalorisation façon mécanique suite à l'évolution de l'indice des prix à la consommation dépassant les 2,0 % et d'un « coup de pouce », passant à 1 425,67€. Aussi, le 1^{er} janvier 2013, le Smic est valorisé à 1 430,22€, soit par heure 9,22€ au 1^{er} janvier 2013, puis 9,40€ au 1^{er} juillet 2012 puis 9,43€ au 1^{er} janvier 2013.

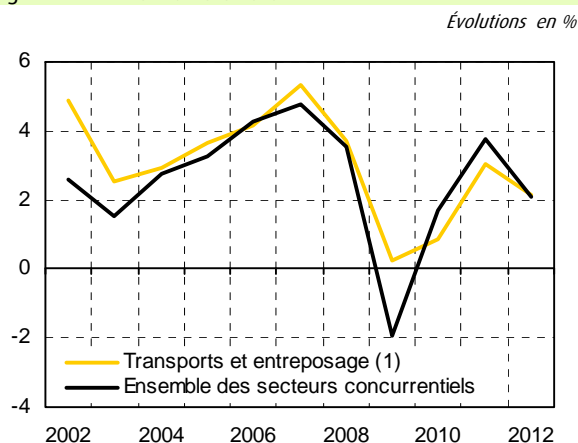
Figure S1c.1 Masse salariale, salaire moyen par tête (SMPT) et pouvoir d'achat du SMPT

	2008	2009	2010	2011	2012	Évolutions en % Moyenne 2008-2012
Ensemble des secteurs concurrentiels						
Masse salariale	3,5	-1,9	1,7	3,8	2,1	1,8
Salaire moyen par tête par mois	3,0	1,2	2,4	2,6	2,3	2,3
Pouvoir d'achat du SMPT	0,2	1,1	0,9	0,5	0,3	0,6
Transports et entreposage (1)						
Masse salariale	3,7	0,3	0,9	3,0	2,1	2,0
Salaire moyen par tête par mois	2,4	1,3	1,1	2,3	1,9	1,8
Pouvoir d'achat du SMPT	-0,4	1,2	-0,4	0,2	0,0	0,1
dont Autres transports terrestres de voyageurs (49.3)						0,0
Masse salariale	6,4	3,7	3,3	3,0	3,5	4,0
Salaire moyen par tête par mois	4,0	1,9	0,3	1,4	1,5	1,8
Pouvoir d'achat du SMPT	1,2	1,8	-1,2	-0,7	-0,5	0,1
dont Transports routier de fret et par conduite (49.4, 49.5)						
Masse salariale	4,8	-4,3	1,7	4,3	1,5	1,6
Salaire moyen par tête par mois	2,6	-0,3	3,0	1,7	0,7	1,5
Pouvoir d'achat du SMPT	-0,2	-0,4	1,4	-0,3	-1,3	-0,2
dont Entreposage et services auxiliaires des transports (52)						
Masse salariale	3,6	0,3	1,6	2,9	1,7	2,0
Salaire moyen par tête par mois	2,7	1,5	2,6	2,2	2,7	2,3
Pouvoir d'achat du SMPT	-0,1	1,4	1,1	0,1	0,7	0,6

Sources : Acof, Insee -calculs SOes

(1) hors "53 : Activités de poste et de courrier"

Figure S1c.2 Masse salariale



Source : Acof

(1) hors "53 : Activités de poste et de courrier"

Figure S1c.3 Proportion de salariés au SMIC

Secteur d'activité	1 ^{er} juillet 2009	1 ^{er} janvier 2010	1 ^{er} janvier 2011	1 ^{er} déc. 2011
Ensemble	10,6	9,8	10,6	11,1
dont Transports et entreposage (HZ)	3,9	4,2	2,3	2,8
Transports routiers (1)	8,0	9,0	6,0	7,0

Source : Dares -Enquête Acemo

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.

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

Figure S1c.4 Salaires horaires de base ouvrier

	2008	2009	2010	2011	2012	Évolutions en % Moyenne 2008-2012
Salaire Horaire brut de Base Ouvrier (SHBO)						
Ensemble des secteurs non agricoles	3,1	2,3	1,8	2,2	2,2	2,3
Transports et entreposage dont	3,1	2,1	2,1	1,8	1,7	2,2
Transports terrestres et transport par conduites (49)	3,1	2,0	2,2	1,8	1,7	2,1
Transports aériens	2,8	1,9	1,1	2,3	0,8	1,8
Entreposage et services auxiliaires des transports (52)	3,2	2,5	2,0	2,1	2,0	2,4
Prix à la consommation y compris tabac	2,8	0,1	1,5	2,1	2,0	1,7
Pouvoir d'achat du SHBO						
Ensemble des secteurs non agricoles	0,3	2,2	0,3	0,1	0,2	0,6
Transports et entreposage dont	0,2	2,0	0,6	-0,3	-0,3	0,5
Transports terrestres et transport par conduites (49)	0,3	1,9	0,7	-0,3	-0,3	0,4
Transports aériens	0,0	1,8	-0,4	0,2	-1,1	0,1
Entreposage et services auxiliaires des transports (52)	0,4	2,4	0,5	0,0	0,0	0,7

Sources : Dares -Enquête Acemo, Insee, calculs SOes

S1d | Le marché du travail T&L : les offres d'emploi

L'année 2012 enregistre un recul des offres d'emploi pour les métiers « Transport et logistique » (T&L) confiées par les entreprises à Pôle emploi, avec -16,3 %, contre près de +10 % en 2011. Le repli s'observe dans tous les métiers. Dans le magasinage-préparation de commandes et la conduite de TRM longue distance, la baisse des offres met fin à une reprise entamée en 2010 (respectivement -19,0 % et -20,8 %). Le recul des offres du T&L se conjugue avec une hausse des nouvelles demandes, entraînant ainsi un net relâchement de l'indicateur de tension. Parmi les offres proposées en 2012, la part des contrats à durée indéterminée (CDI) baisse légèrement (22,1 %, soit -0,7 point) et la part des contrats « courts » (1 à 6 mois) franchit le seuil symbolique des 50 %.

Recul des offres d'emploi en 2012

Un tiers des offres d'emploi T&L collectées par Pôle emploi en 2012 est destiné au métier de magasinage-préparation de commandes, part qui n'a pratiquement pas cessé de croître depuis 1995. 16 % est destiné à la conduite de véhicules de TRM sur longue distance, un quart pour les autres métiers de la conduite, un tiers revient aux « autres métiers du T&L » (techniciens ou cadres du transport routier et métiers s'exerçant dans le portuaire, le maritime, la manutention ou le ferroviaire) (*figure S1d.1*). Pour l'ensemble des métiers T&L, le nombre d'offres collectées par Pôle emploi au cours de 2012 s'élève à 262 000, en baisse de 16,3 % par rapport à 2011 (-51 100 offres), après avoir augmenté de près de 10 % l'année précédente. La baisse concerne tous les métiers du T&L, notamment -19,0 % (-19 600 offres) pour le magasinage-préparation de commandes et -20,8 % (-10 700 offres) pour la conduite de TRM sur longue distance. Pour ces deux métiers, le repli intervient après une reprise de deux ans. Poitou-Charente est la seule région où les offres de magasinage-préparation de commandes ne diminuent pas (+17,2 %), la baisse la plus forte étant observée en Basse-Normandie (-44,0 %) - (*figure S1d.3*).

Deux offres d'emploi sur cinq émises par des entreprises de travail temporaire

Les établissements du secteur « transports et entreposage » (HZ) ne sont pas les seuls acteurs sur le marché du travail T&L et les fonctions de transport et de logistique sont souvent assurées directement par des entreprises d'autres secteurs que ceux du transport. En 2012, 80,5 % des offres T&L sont émises par des établissements d'autres secteurs que le transport, part en hausse par rapport à 2011 (+0,9 point) car les offres provenant de ces secteurs baissent moins que celles du transport (-15,7 % et -20,2 %). Les entreprises de travail temporaire déposent 40,0 % des offres T&L et celles du commerce 11,9 %. Les agences d'intérim occupent une place grandissante : avant 1998, moins de 20,0 % dans les offres T&L enregistrées à Pôle emploi, 30,0 % dès 2004 et environ 40,0 % depuis trois ans. En

revanche, s'agissant du seul métier de conducteur de TRM sur longue distance, les entreprises du secteur HZ sont le principal pourvoyeur des offres, déposant 41,2 % de l'ensemble de ces offres (*figure S1d.1*). De surcroît, parmi tous les métiers T&L, celui de conducteur de TRM sur longue distance est le métier le plus souvent demandé par les entreprises du secteur HZ (41,6 % de leurs offres ciblent ce métier).

Un peu moins de CDI parmi les contrats proposés

Parmi l'ensemble des offres T&L proposées par Pôle emploi, la part des contrats « très courts » (moins d'un mois) diminue à nouveau, passant de 22,4 % à 20,1 % (*figure S1d.2*). Le poids des contrats à durée indéterminée (CDI) dans les offres diminue légèrement, à 22,1 % (-0,7 point). À l'inverse, les contrats « courts » (1 à 6 mois) confortent encore leur domination, à 51,1 % (+2 points). Pour le métier de magasinage-préparation de commandes, le recul des offres pour un contrat « très courts » est, cette année encore, plus marqué que pour l'ensemble du T&L (-8,7 points).

Baisse marquée des tensions sur le marché du travail

L'indicateur annuel de tension sur le marché du travail T&L (offres d'emploi rapportées aux demandes) diminue de 10 points, passant de 51 % à 41 % (*figure S1d.4*). Cette baisse résulte des effets conjoints de la baisse des offres et de la hausse des demandes enregistrées. Pour les conducteurs du TRM longue distance, l'indicateur de tension diminue après deux années de hausse. Avec 52 offres pour 100 demandes en 2012, il se maintient bien en deçà de sa moyenne de longue période de 85 offres pour 100 demandes.

Les métiers « Transport et logistique » (T&L)

Le **marché du travail** « Transport et logistique » est défini à partir des **métiers** concernés par les offres et les demandes d'emploi gérées par Pôle emploi, 39 métiers ayant été retenus par le SOeS, agrégés en cinq métiers.

Les **métiers** sont transversaux aux **secteurs** d'activité. Par exemple, la conduite d'engin et déplacement de charges peut être exercée dans une entreprise du commerce ou de l'industrie.

Un **changement de nomenclature** des métiers fin 2009 perturbe la continuité des séries statistiques d'ensemble, en particulier du fait des « autres métiers du T&L ».

Figure S1d.1 Offres d'emploi collectées en 2012 par métier

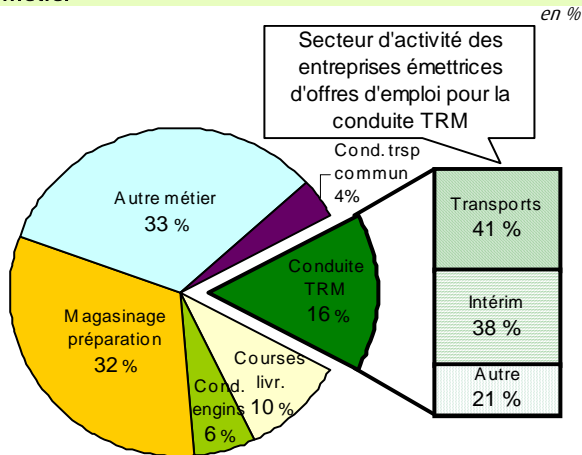
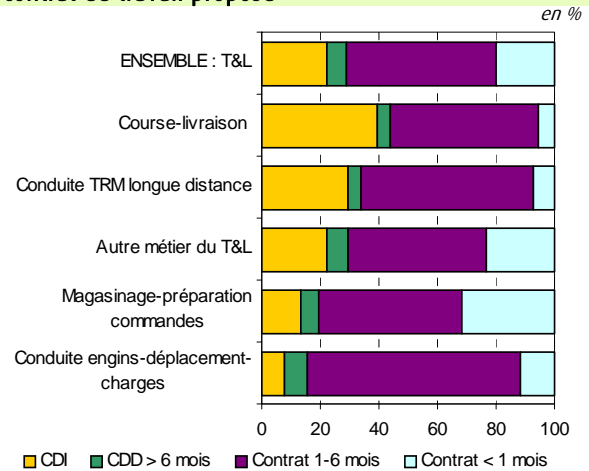


Figure S1d.2 Offres d'emploi collectées en 2012 par contrat de travail proposé

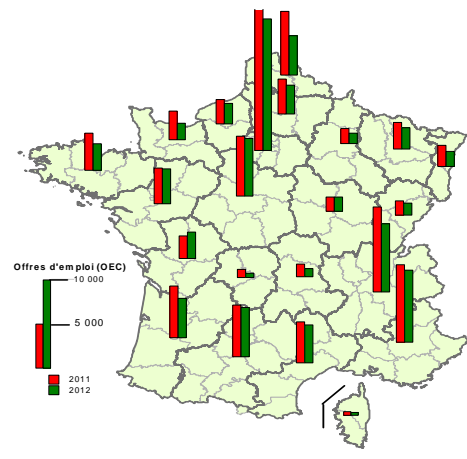
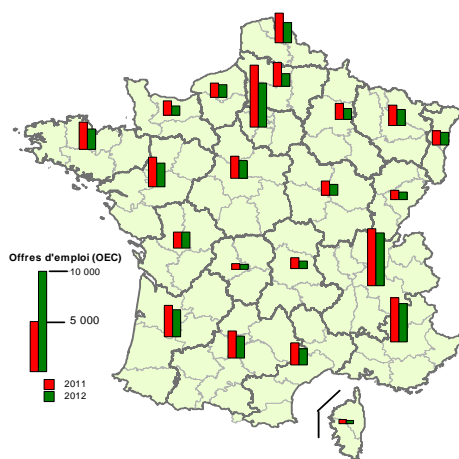


Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique »
Sources : Dares, Pôle emploi : statistiques du marché du travail

Figure S1d.3 Offres d'emploi collectées au cours de 2011 et 2012

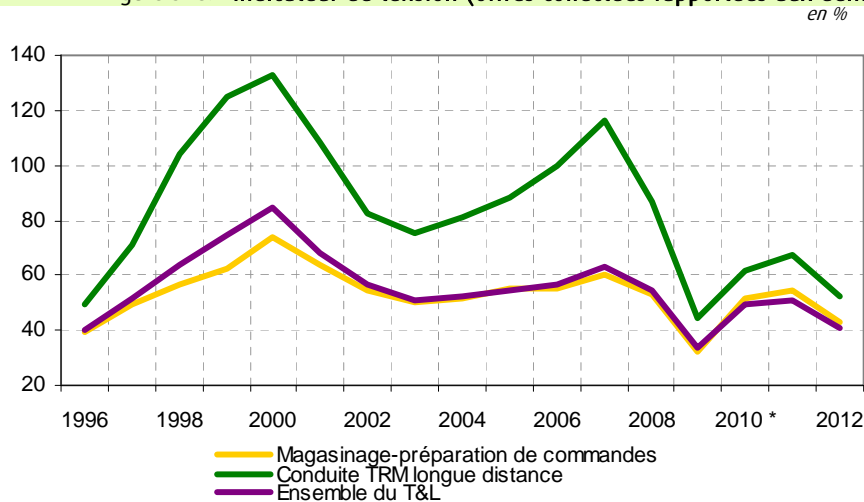
Conduite TRM longue distance

Magasinage et préparation de commandes



Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique »
Sources : Dares, Pôle emploi : statistiques du marché du travail

Figure S1d.4 Indicateur de tension (offres collectées rapportées aux demandes en catégorie A)



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

Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique »
Sources : Dares, Pôle emploi : statistiques du marché du travail

S1e | Le marché du travail T&L : les demandeurs d'emploi

Fin 2012, Pôle emploi recense 550 700 demandeurs d'emploi dans les métiers « Transport et logistique » (T&L) tenus d'effectuer des actes positifs de recherche (catégories A, B et C). Cet effectif correspond à un surcroît de 54 100 demandeurs par rapport à fin 2011, soit une progression de 10,9 %, après +10,1 % en 2011. La hausse se retrouve dans tous les métiers du T&L. Elle est un peu plus forte que celle observée pour l'ensemble de l'économie (+8,6 %). Le nombre de demandeurs a été alimenté par un flux annuel de nouvelles inscriptions en hausse, tandis que, dans le même temps, le nombre d'offres confiées à Pôle emploi par les entreprises pour tous ces métiers a diminué sensiblement (fiche S1d).

550 700 personnes recherchent activement un emploi T&L à fin 2012

Au total, fin décembre 2012, 601 000 personnes recherchant un emploi dans un des métiers T&L sont inscrites à Pôle emploi, toutes catégories confondues. Les demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche (catégories A, B et C) représentent plus de 90 % de cette population, soit 550 700 personnes (figure S1e.1). Parmi elles, 389 900 (70 %) n'ont exercé aucune activité au cours du mois de décembre (catégorie A). En revanche, 58 500 (10 %) ont exercé une activité réduite « courte », c'est-à-dire de moins de 78 heures au cours du mois (catégorie B). 20 % (102 300) ont exercé une activité réduite « longue », de plus de 78 heures au cours du mois (catégorie C).

La hausse s'accélère pour les demandeurs sans emploi ou en activité réduite courte

Entre fin 2011 et fin 2012, le nombre de demandeurs d'emploi T&L tenus d'effectuer des actes positifs de recherche (catégories A, B et C) augmente de 10,9 % (+54 100), après +10,1 % en 2011. La hausse s'accélère particulièrement pour les demandeurs sans aucune activité (+13,1 % soit +45 100, après +11,4 % en 2011) de même que pour les demandeurs en activité réduite « courte » (+14,3 % soit +7 300, après +9,8 % en 2011). En conséquence, la part de ces deux catégories se renforce en 2012 (figure S1e.1).

Tous les métiers sont concernés

Le nombre de demandeurs en catégorie A, B ou C progresse quel que soit le métier du T&L recherché. La hausse atteint en particulier 15,9 % pour les « autres métiers du T&L », c'est-à-dire les techniciens ou les cadres du transport routier et métiers s'exerçant dans le portuaire, le maritime, la manutention ou le ferroviaire. Pour le métier « magasinage et préparation de commandes », l'année 2012 constitue la cinquième année consécutive de hausse (+10,5 % soit +16 600, après +9,7 % en 2011). Il en va de même pour « conduite de TRM longue distance », métier pour lequel le nombre de demandeurs croît nettement plus qu'en 2011 (11,4 %, soit +7 000, après +3,8 %). Les nouvelles inscriptions (tout au long de l'année) dans ce métier atteignent 78 300, soit +3,1 % (figure S1e.3).

Poursuite du vieillissement des demandeurs d'emploi

Par tranches d'âge, en 2012, et dans la continuité de 2011, le nombre de demandeurs T&L en catégories A, B et C augmente pour toutes les tranches, mais plus vite que l'ensemble pour les plus de 50 ans. Ainsi, la part des plus de 50 ans croît de 1,3 point alors qu'elle diminue de 0,6 point pour les 25 à 49 ans et pour les moins de 25 ans. Ce vieillissement des demandeurs d'emploi s'observe pour chacun des métiers, excepté pour les « autres métiers du T&L ». Sur le long terme, pour les conducteurs TRM longue distance, la part des plus de 50 ans demandeurs d'emploi a augmenté de plus de 12 points en 16 ans ; pour « magasinage et préparation de commandes », cette part a augmenté de 4 points sur la même période (figure S1e.2).

Un emploi durable majoritairement recherché

Dans le T&L, en 2012, 93,9 % des demandeurs d'emploi T&L (catégories A, B et C) sont à la recherche d'un emploi durable (contrats de plus de six mois). Mais la part des demandeurs recherchant un contrat saisonnier ou temporaire a augmenté de 0,6 point en deux ans. Cette hausse fait écho au recours accru aux « formes particulières d'emploi » par les entreprises. En effet, celles-ci déposent de plus en plus d'offres pour des contrats de courte durée auprès de Pôle emploi, et font appel à l'emploi intérimaire qui leur assure une souplesse d'adaptation à l'évolution de la demande (voir fiches S1b et S1d).

Les métiers « Transport et logistique » (T&L)

Le **marché du travail** « Transport et logistique » est défini à partir des **métiers** concernés par les offres et les demandes d'emploi gérées par Pôle emploi, 39 métiers ayant été retenus par le SOeS, agrégés en cinq métiers.

Les **métiers** sont transversaux aux **secteurs** d'activité. Par exemple, la conduite d'engin et déplacement de charges peut être exercée dans une entreprise du commerce ou de l'industrie.

Un **changement de nomenclature** des métiers fin 2009 perturbe la continuité des séries statistiques d'ensemble, en particulier du fait des « autres métiers du T&L ».

Figure S1e.1 Demandeurs d'emploi en fin d'année des métiers T&L par catégorie

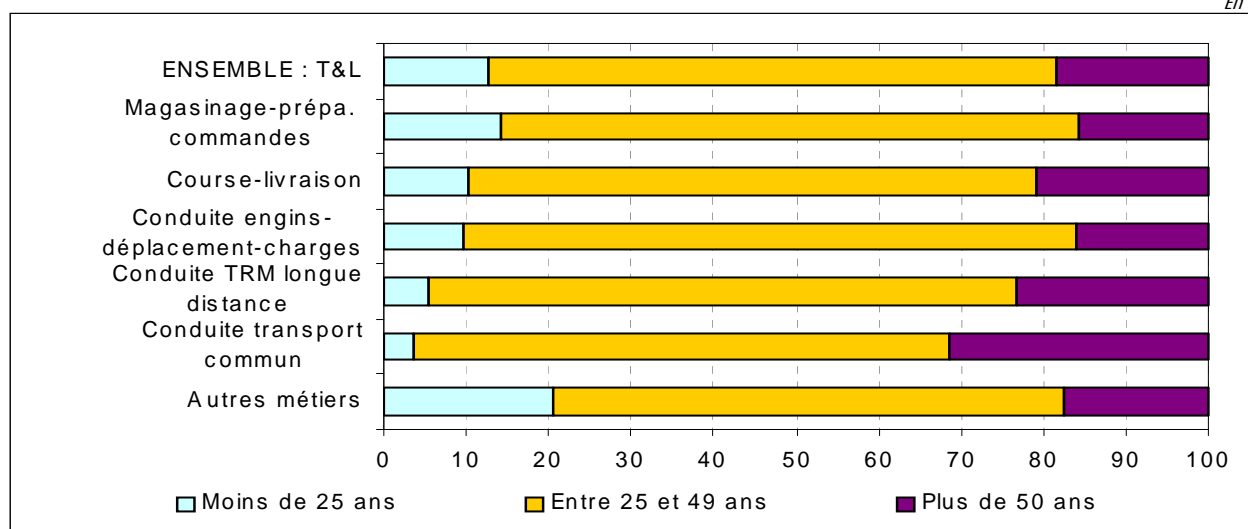
Évolutions et structure en % ; niveau en milliers

	Niveau		Structure		Evolution
	2011	2012	2011	2012	12/11
Actes positifs de recherche d'emploi : catégories A, B, C	496,6	550,7	100,0	100,0	10,9
sans emploi : catégorie A	344,8	389,9	69,4	70,8	13,1
en activité réduite courte : catégorie B	51,2	58,5	10,3	10,6	14,3
en activité réduite longue : catégorie C	100,6	102,3	20,3	18,6	1,7
Sans actes positifs de recherche d'emploi dont					
sans emploi : catégorie D	21,8	25,1	4,0	4,6	15,5
en emploi : catégorie E	24,6	25,1	4,5	4,6	2,0
Ensemble des catégories A, B, C, D, E	543,0	601,0	100,0	100,0	10,7

Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique »
 Sources : Dares, Pôle emploi : statistiques du marché du travail ; calculs SOeS

Figure S1e.2 Répartition des demandeurs d'emploi fin 2012 par tranche d'âge en 2012

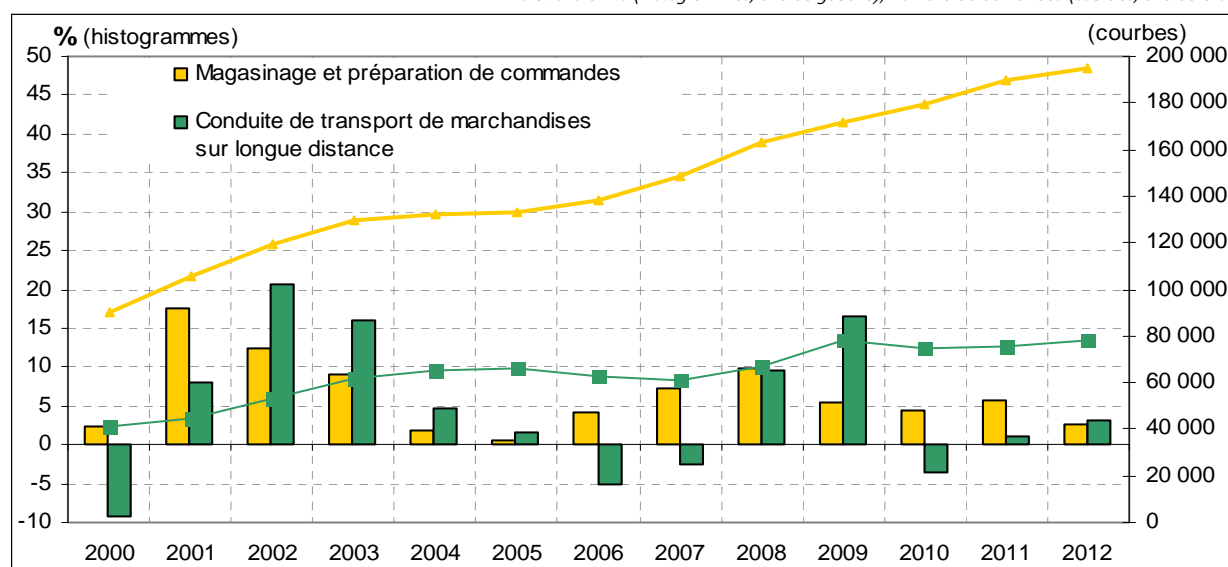
En %



Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique », demandeurs d'emploi de fin d'année de catégories A, B et C
 Sources : Dares, Pôle emploi : statistiques du marché du travail ; calculs SOeS

Figure S1e.3 Demandes d'emploi enregistrées (flux)

Évolutions en % (histogrammes, axe de gauche), nombre de demandes (courbes, axe de droite)



Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique »
 Sources : Dares, Pôle emploi : statistiques du marché du travail ; calculs SOeS

S1f | Les comptes des entreprises en 2011

Croissance du chiffre d'affaires de 3,2 % ...

Le chiffre d'affaires (CA) du secteur « Transports et entreposage » a été en 2011, en hausse de 3,2 % en euros courants par rapport à 2010 (199 Md€ après 193 Md€) confirmant ainsi la reprise de l'activité des entreprises entamée en 2010 après la crise de 2008-2009. La hausse a été plus marquée dans les transports ferroviaires -passagers et fret- (+5,3 %) et dans les transports aériens (+6,6 %) ; chacune de ces activités réalise un peu plus de 10 % du secteur. Les « autres transports terrestres de voyageurs », qui réalisent 8,7 % du CA du secteur, et les activités de poste et de courrier (7 % du CA) sont en repli (-0,2 % et -0,9 %).

... mais stabilité de la valeur ajoutée

La valeur ajoutée (VA), à 78,3 Mds€ en 2011, est restée quasi-stable (+0,1 %), la production et les consommations intermédiaires (CI) ayant crû chacune d'environ 6,5 Mds€ (respectivement +3,4 % et +5,6 %).

En 2011 les CI représentent près de 61 % du CA, avec 9 % en achats de carburant, 21 % en sous-traitance incorporée (« transport ») et 31 % d'autres CI. Leur poids, rapporté au CA, est élevé dans le transport aérien, fluvial et maritime. Il est plus faible (50 %) dans le transport ferroviaire.

Dans les secteurs où la part du CA consacrée aux achats de carburants est élevée, la VA est en recul ou progresse beaucoup moins rapidement que la production du fait du prix élevé des carburants : transport routier (-2,0 % pour les voyageurs, -0,5 % pour le fret), aérien (+1,2 %) ou maritime (-77,9 %). Pour ce dernier secteur c'est surtout le sous-secteur du fret qui a vu ses CI fortement augmenter (+1,3 Md€) avec outre les achats de carburant (+610 M€, +29,4 %) une forte hausse de tous les autres postes de CI dont les loyers et charges locatives (+407 M€, +19,1 %). La VA a nettement progressé dans les services auxiliaires des transports (+5,2 %) pour s'établir à 21,0 Md€, ainsi que dans le transport ferroviaire (+7,2 %) atteignant 11,4 Md€.

Excédent brut d'exploitation en légère baisse

Dans l'ensemble du secteur, l'excédent brut d'exploitation (EBE) a légèrement décliné en 2011 (-1,7 %) pour atteindre 16,4 Mds€. Les charges de personnel sont estimées à 58,9 Md€ en 2011, en hausse de 1,0 % tandis que l'emploi salarié moyen recule (-0,8 %). Elles représentent environ 75 % de la VA et dans les transports maritimes, aériens, et les activités de poste et de courrier, cette

proportion atteint voire dépasse les 100 %, générant une perte d'exploitation (EBE négatif). Cependant l'EBE a progressé dans les transports ferroviaires (environ 1,7 Md€ contre 1,0 Md€ en 2010), dans les autres transports terrestres de voyageurs (+12,7 %) ainsi que dans les services auxiliaires des transports (+5,8 %).

Le bénéfice global aurait diminué d'un tiers

Le bénéfice des entreprises de transports et entreposage est passé de 6,0 Md€ en 2010 à 4,1 Mds€ en 2011, soit -31,1 % : les transports maritimes côtiers, et les transports terrestres et par conduites, avec une chute de leur bénéfice de 1 Md€ chacun, sont les principaux contributeurs. Néanmoins la majorité des secteurs ont dégagé un bénéfice hormis les transports maritimes (-14 M€) et surtout les transports aériens toujours très largement déficitaires (-1,4 Md€) à cause notamment d'importantes dotations d'exploitation.

Des investissements corporels toujours en hausse

Les investissements corporels bruts hors apports ont poursuivi leur progression, entamée en 2010 (+3,1 %), avec une nette augmentation en 2011 de 11,5 % pour s'établir à 23,6 Md€. Hormis les transports terrestres et les activités de courrier et de poste qui ont réduit leurs investissements, les autres secteurs ont particulièrement investi : les transports aériens à hauteur de 2,0 Md€ soit +46,1 % par rapport à 2010, les transports maritimes et côtiers (+29,4 %) ou encore les services auxiliaires des transports qui ont investi 2,5 Md€ de plus qu'en 2010 pour atteindre 12,1 Md€ en 2011.

Une moins bonne rentabilité

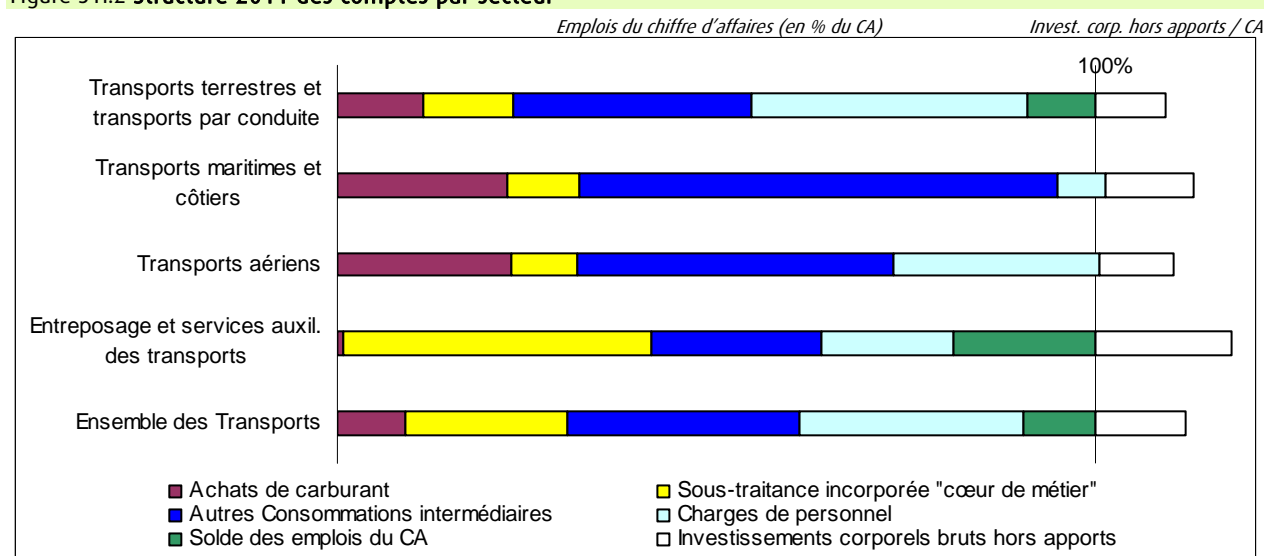
En 2011, les ratios de rentabilité ont été un peu moins bons en moyenne. Le taux de marge (EBE / VA) s'est légèrement dégradé (-0,4 point) pour atteindre 20,9 % : la majorité des secteurs ont été en baisse mais les transports maritimes et côtiers sont les principaux contributeurs à cette diminution. Le taux de marge a progressé dans les transports ferroviaires (+5,1 points) ainsi que les autres transports terrestres de voyageurs (+2,9 points). Mêmes constats pour le taux d'excédent brut d'exploitation (EBE / CA) qui a aussi fléchi dans les mêmes proportions pour l'ensemble des transports (-0,4 point), signe d'un partage plus favorable aux fournisseurs (CI) qu'aux transporteurs. Les secteurs en hausse sont les mêmes que ceux qui ont vu leur taux de marge amélioré.

Figure S1f.1 Les comptes du secteur « transports et entreposage » en 2011

	Niveaux 2011 en milliard d'€					Transports et entreposage	Évolutions 2011/2010 en %					Transports et entreposage
	Transp. terre. et par conduite	Transp. par eau	Transp. aériens	Entrepo. et services auxil. des transp.	Activités de poste et de courrier		Transp. terre. et par conduite	Transp. par eau	Transp. aériens	Entrepo. et services auxil. des transp.	Activités de poste et de courrier	
Chiffre d'affaires	83,8	13,5	20,5	67,3	13,6	198,7	2,2	0,8	6,6	4,6	-0,9	3,2
Production	83,8	13,2	20,6	68,0	13,7	199,3	2,3	-0,3	5,0	5,5	-0,9	3,4
Consommations intermédiaires	45,7	12,6	15,0	42,9	4,8	121,0	3,2	13,0	6,5	5,8	7,6	5,6
Valeur ajoutée brute	38,1	0,7	5,6	25,1	8,9	78,3	1,4	-69,3	1,2	5,1	0,0	0,1
Charges de personnel	30,6	1,0	5,6	11,8	10,0	58,9	0,9	0,3	3,0	3,3	-1,3	1,0
Excédent brut d'exploitation	6,3	-0,2	-0,2	12,2	-1,7	16,4	13,9	-117,3	200,0	4,9	0,8	-1,6
Bénéfice ou perte	1,3	0,0	-1,3	4,0	0,1	4,1	-43,5	-96,6	16,1	3,9	9,8	-31,1
Investiss. corp. hors apports	7,7	1,5	2,0	12,1	0,3	23,6	-13,8	29,8	46,1	29,0	-4,2	11,5

Source : Insee-Esane 2011 provisoire (nomenclature mixte entre les grands secteurs de la comptabilité nationale et les regroupements spécifiques NAF).

Figure S1f.2 Structure 2011 des comptes par secteur



Sources : Insee-Esane 2011 provisoire ; ré-estimation SOeS pour les consommations intermédiaires.

Remarque : le CA des Activités de poste et de courrier et celui des Transports maritimes et côtiers ne couvrent pas entièrement les consommations intermédiaires et les charges de personnel.

Figure S1f.3 Principaux ratios économiques 2011 par secteur

	VA/CA		EBE/CA		EBE/VA		RCAI / CA	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Transports terrestres et transports par conduite	45,9	45,5	6,7	7,5	14,6	16,4	2,6	2,8
Transports ferroviaires	55,1	56,2	5,3	8,3	9,6	14,7	0,3	3,1
Autres transports terrestres de voyageurs	58,7	57,7	11,3	12,7	19,2	22,1	4,6	4,0
Transports routiers de fret et services de déménagement	35,4	34,5	3,2	2,8	8,9	8,2	1,2	1,0
Transports maritimes et côtiers	15,1	3,3	9,3	-2,3	61,4	-69,4	8,1	-1,0
Transports fluviaux	31,9	30,4	10,6	9,9	33,3	32,7	5,3	5,4
Transports aériens	28,8	27,3	-0,3	-0,8	-1,0	-3,1	-6,4	-6,7
Entreposage et services auxil. des transports	37,1	37,3	18,1	18,2	48,8	48,7	8,7	7,9
Activités de poste et de courrier	66,8	65,1	-12,4	-12,6	-18,6	-19,3	-0,8	-0,2
Ensemble	40,6	39,4	8,7	8,3	21,3	20,9	3,9	3,1

Sources : Insee-Esane 2010-2011 provisoire

S2a | Les entreprises de transport routier de fret (TRF)

En 2012, le chiffre d'affaires des entreprises de transports routiers de fret et services de déménagement pourrait reculer d'environ 4 % et atteindre 42,2 Md€. Compte tenu de la hausse du prix des consommations intermédiaires et de la masse salariale, la valeur ajoutée reculerait de 0,7 % et le taux de marge d'un point.

Un chiffre d'affaires inférieur à celui de 2010

L'estimation retenue de -4,0 % pour le CA repose sur plusieurs indicateurs (cf. encadré). Ainsi le CA 2012 serait de l'ordre de 42,2 Md€, à un niveau inférieur à celui de 2010.

Les coûts augmentent plus fortement que les prix des prestations

En moyenne annuelle, les coûts du transport national s'accroissent sensiblement plus vite que les prix des prestations, notamment avec la hausse du prix du gazole. Sur la longue distance, les coûts augmentent (+2,6 %), plus que les prix (+1,9 %). Le différentiel entre coûts et prix, +0,7 point, se réduit toutefois par rapport aux deux années précédentes (+2,3 points en 2011 et surtout +5,4 points en 2010), contenant ainsi la baisse des marges. La majoration des coûts en 2012 est tirée par la hausse du gazole professionnel (+5,7 %) ainsi que par les coûts de maintenance (+3,2 %), les coûts d'infrastructures comme les péages (+2,6 %) et les frais de déplacement (+2,0 %). Sur la courte distance aussi, coûts et prix progressent simultanément avec un différentiel toujours en faveur des coûts : +2,7 % de hausse des coûts des « 40 tonnes » et +2,3 % pour ceux des « Porteurs » contre +1,7 % pour les prix.

À l'international, qui occupe une part très minoritaire de l'activité des entreprises françaises, le prix du transport routier des pavillons français augmente un peu moins qu'au national (+1,4 % contre +1,9 %). Cette poussée se concentre quasiment sur le premier trimestre (+3,1 % par rapport au trimestre précédent) alors que les prix diminuent légèrement lors des deux trimestres suivants et se stabilisent au quatrième.

Nette baisse des quantités de carburant achetées en 2012

La dépense en carburants devrait décroître de 6,5 % après deux années de fortes augmentations (+18,2 % et +19,4 % en 2011 et 2010). La réduction du volume d'activité cristallisée par la chute sensible de la circulation (-8,4 % de véhicules-kilomètres réalisés pour compte d'autrui) est accompagnée d'une baisse des consommations unitaires des poids lourds tandis que cette baisse des achats de carburant est contrebalancée par la hausse du coût du gazole professionnel. L'ensemble des consommations intermédiaires (CI) baisserait de 5,8 % après la poussée de 2011 (+3,7 %) soit un différentiel de -9,5 points. En prenant le chiffre d'affaires comme indicateur de production, la valeur ajoutée brute (VAb) diminuerait donc légèrement (-0,7 %) comme en 2011 (-0,5 %).

Les charges de personnel hors intérim augmentent pour la troisième année consécutive : en 2012 la progression est de +1,2 % en moyenne annuelle,

conséquence de la hausse du salaire par tête (+0,9 %) et de la légère croissance de l'emploi salarié (+0,3 %). Ainsi, l'excédent brut d'exploitation (EBE) devrait diminuer et dégrader le taux de marge (EBE/VAb), qui perdrait un point par rapport à l'année précédente.

L'enquête de conjoncture de l'Insee corrobore une détérioration des résultats d'exploitation dans le TRF (le solde moyen de l'année perd 21 points) en les situant autour du niveau de 2010. Une dégradation s'observe dans la deuxième moitié de l'année 2012. La situation de trésorerie, qui inclut notamment les effets des délais de paiement et ceux des charges financières bancaires, semble encore plus défavorable (baisse de 28 points).

L'investissement en poids lourds chute de nouveau

Les entreprises de TRF investiraient moins en 2012. 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 2009 et 2010. Le repli est de 7,7 % pour atteindre 45 600 véhicules (camions + tracteurs routiers + véhicules automoteurs spécialisés), revenant au niveau de 2003.

Estimation du CA 2012

L'évolution du chiffre d'affaires des entreprises de TRF repose sur un compromis entre indicateurs qui divergent en 2012.

En combinant l'activité mesurée par le nombre de tonnes-km transportées (nationales et internationales) pour compte d'autrui, par le pavillon français du TRF (-6,7 %) avec l'indice des prix des prestations (+1,8 %), l'évolution de l'activité en valeur est de -5,0 %.

L'indice d'évolution de la production en valeur de la branche TRF est provisoirement estimé à -4,9 % par l'Insee (Comptes nationaux).

L'indice de chiffre d'affaires de l'Insee, estimé à partir des déclarations de TVA, progresse de 2,4 %. Il est souvent optimiste, en particulier en période de crise, car il prend mal en compte les disparitions d'entreprises.

Le dernier indicateur suggère néanmoins que les deux premiers indicateurs sont peut-être légèrement pessimistes, c'est pourquoi, pour bâtir l'estimation du compte d'exploitation du secteur, nous retenons une évolution un peu moins basse que nous estimons à -4,0 %.

Figure S2a.1 Comptes des entreprises* de TRF

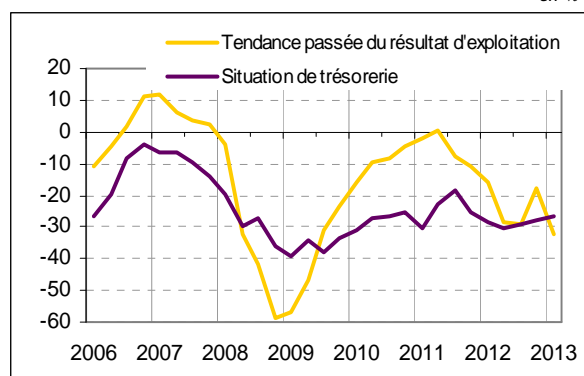
en millions d'euros, évolution en %

	2009	2010	2011	2012	11/10	12/11
			prov.	est.		
Chiffre d'affaires	39 116	43 096	43 977	42 218	2,0	-4,0
Production	38 533	41 593	42 499	40 799	2,2	-4,0
Consommations Intermédiaires	23 979	26 353	27 338	25 743	3,7	-5,8
dont Achats de carburant	6 456	7 710	9 112	8 520	18,2	-6,5
Valeur ajoutée (VA)	14 554	15 240	15 162	15 056	-0,5	-0,7
Impôts, taxes	918	748	725	616	-3,0	-15,0
- Subventions d'exploitation						
Charges de personnel	12 506	13 134	13 199	13 351	0,5	1,2
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1 130	1 358	1 238	1 089	-8,9	-12,0
Taux de marge (EBE/VA) en %	7,8	8,9	8,2	7,2		

(*) Champ : Entreprises de Transports routiers de fret et services de déménagement, Nace3 = 494 (NAF 49.41A ; 49.41B ; 49.41C ; 49.42Z)
 Sources : Insee Esane pour 2010-2011, estimations SOeS pour 2012 (d'après notamment Acoess, CNR, SOeS)

Figure S2a.3 Solde d'opinion des chefs d'entreprise

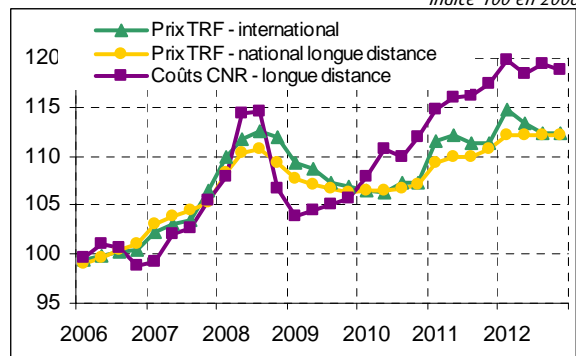
en %



Source : Insee, enquête mensuelle de conjoncture dans les services

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

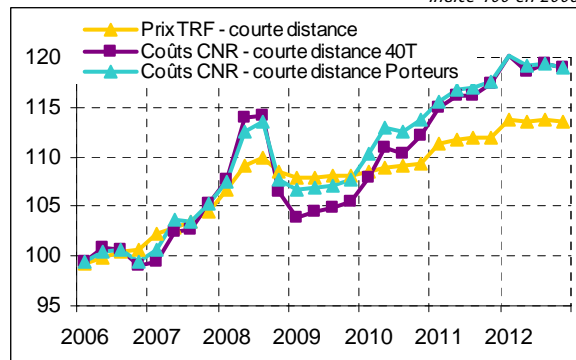
Indice 100 en 2006



Sources : SOeS, CNR

Figure S2a.7 Prix et coûts du TRF de courte distance

Indice 100 en 2006



Sources : SOeS, CNR

Figure S2a.2 Prix des transports routiers de fret

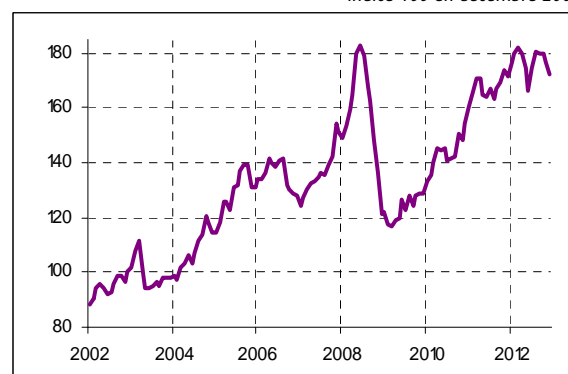
évolutions en moyenne annuelle en %

	09/08	10/09	11/10	12/11
Prix du TRF à l'international	-3,1	-1,2	4,5	1,4
Prix du TRF national longue distance	-2,4	-0,3	3,1	1,9
Prix du TRF national courte distance	-0,5	0,9	2,6	1,7
Ensemble	-1,9	0,0	3,1	1,8

Source : SOeS

Figure S2a.4 Indice de prix du gazole professionnel

indice 100 en décembre 2000



Source : CNR

Figure S2a.6 Indices de coûts des transports routiers de fret longue distance

évolutions en moyenne annuelle en %

	09/08	10/09	11/10	12/11
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remboursement partiel de la TIPP)	-22,1	16,3	16,4	5,7
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	3,7	2,8	6,1	3,2
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	9,1	1,5	2,8	2,6
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	2,9	2,2	-1,0	1,9
Personnel de conduite (salaires et charges)	1,9	1,1	1,7	-0,3
Frais de déplacement (repas et nuitées)	0,0	2,6	1,3	2,0
Charges de structure (personnel administratif)	2,3	1,9	-1,5	0,9
Indice synthétique	-5,5	5,1	5,4	2,6

Source : CNR

S2b | L'emploi et salaires dans les entreprises

Entre décembre 2011 et décembre 2012, l'effectif salarié du transport routier de fret (TRF ou TRM) recule (-1,0 %). Néanmoins, en raison du retournement en cours d'année, le niveau d'emploi moyen annuel est en légère hausse. La masse salariale versée par les entreprises tout au long de l'année ralentit (+1,2 % après +4,1 %) et le pouvoir d'achat du salaire mensuel par tête (SMPT) recule depuis deux ans et pour la quatrième fois en 5 ans.

L'emploi salarié dans le TRM recule fortement en fin d'année

À fin 2012, et après deux années de reprise, l'emploi salarié dans le TRF est en retrait par rapport à son niveau de fin 2011. Les pertes nettes entre ces deux périodes atteignent les 3 400 emplois (-1,0 % après +2,7 % soit 9 200 emplois créés l'an passé). La baisse intervient véritablement au dernier trimestre (2 700 emplois en moins sur le seul 4^e trimestre), et le niveau d'emploi moyen annuel du secteur s'inscrit en hausse par rapport à 2011 (+0,3 % en moyenne annuelle soit +1 100 emplois après +2,8 %). Dans le même temps, l'activité dans le TRM mesurée en véhicules-kilomètres est en repli (figure S2b.2).

Recul concentré dans l'interurbain

La baisse de l'emploi de fin d'année est entièrement attribuable au TRF interurbain où près de 4 000 emplois disparaissent, ramenant ainsi les effectifs de ce sous-secteur à leur niveau de fin 2010 (fiche S1b). La baisse y est moins importante en moyenne annuelle, avec -800 emplois (figure S2b.1). Du côté du TRF de proximité, l'emploi au plus haut depuis 1997, continue de s'accroître en 2012. Le rythme de créations dans le TRF de proximité est tout de même affaibli (+1,1 % soit +1 500 emplois après +4,2 %). En moyenne annuelle, 2 600 emplois supplémentaires y sont enregistrés (+1,9 %).

Nouvelle baisse du pouvoir d'achat du salaire moyen mensuel par tête

En 2012, la masse salariale versée par les entreprises du transport routier de fret ralentit fortement par rapport à 2011, en euros courants (+1,2 % après +4,1 %). De même, le salaire mensuel effectivement perçu, en moyenne par salarié (SMPT), incluant les primes et les indemnités, y augmente plus faiblement en moyenne annuelle (+0,4 % après +1,6 % en 2011). Son évolution tient compte de facteurs démographiques, notamment la composition de la population des salariés du secteur. Compte tenu d'une hausse de l'indice des prix à la consommation de 2,0 %, le pouvoir d'achat du SMPT y est en recul (-1,6 %). Il est stable pour l'ensemble du transport et de l'entreposage (hors activités de courrier) (figure S2b.4). En cinq ans, le pouvoir d'achat du SMPT dans le TRF a diminué à quatre reprises. Il a globalement reculé de 0,3 % par an en moyenne contre +0,1 % dans l'ensemble du transport et +0,6 % dans l'ensemble des secteurs concurrentiels.

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

Le pouvoir d'achat des ouvriers des transports terrestre et transport par conduite procuré par une heure de travail (hors primes) baisse de 0,3 % depuis deux ans. Cette baisse est liée à une hausse du salaire nominal plus modérée que celle de l'indice des prix à la consommation (fiche S1c).

Une population ouvrière et masculine

Au sein du TRF, 8 salariés sur 10 sont des ouvriers qualifiés et la plupart sont des conducteurs routiers. Le secteur de la location de véhicules avec chauffeur compte essentiellement des ouvriers qualifiés (88,2 %) et très peu d'ouvriers non qualifiés (1,4 %) (figure S2b.3).

Les femmes salariées sont moins nombreuses dans le TRF élargi et cela au-delà de l'effet lié à la dominante ouvrière dans la profession de conducteur où elles sont faiblement représentées : 12,1 % contre 22,1 % dans les transports et l'entreposage (hors « activités de poste et de courriers », RATP et SNCF) et 44,4 % dans l'ensemble des établissements relevant de Pôle emploi (Bilan social du TRM, fiche 2B).

Les salariés du TRF élargi sont légèrement plus jeunes que ceux de l'ensemble des transports et de l'entreposage avec un âge moyen de 41 ans contre 42 ans. Cet âge moyen s'est accru de 2 ans et 4 mois entre 2002 et 2010. Ceux du TRF de proximité sont un peu plus jeunes que les autres, avec un salarié sur deux qui a moins de 40 ans et 2 mois.

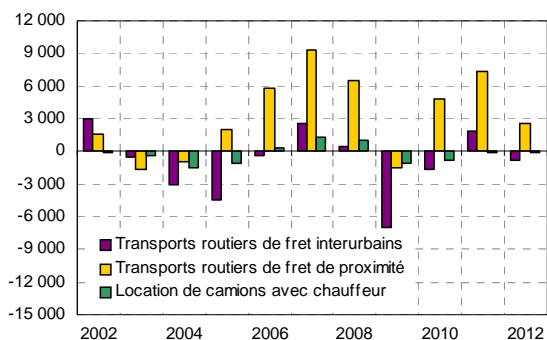
Sources et définitions

Estimations de l'emploi salarié en 2012 : se référer à la fiche S1b.

Salaires : se référer à la fiche S1c pour l'assiette salariale totale ou assiette déplafonnée de l'Acoss, salaire mensuel par tête (SMPT) ou pouvoir d'achat.

Figure S2b.1 Variations des effectifs salariés dans le transport routier de fret (TRF)

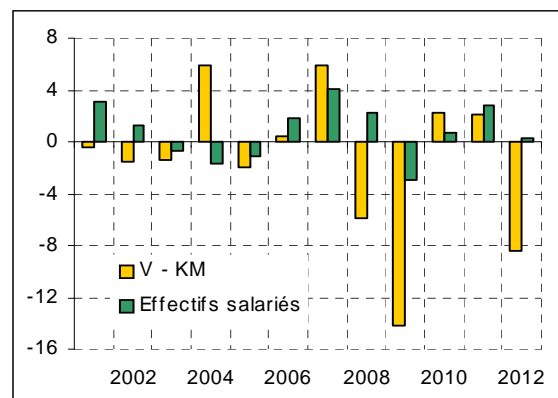
Effectif en moyenne annuelle



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

Figure S2b.2 Evolutions des effectifs salariés et véhicules-km réalisés pour compte d'autrui du TRF

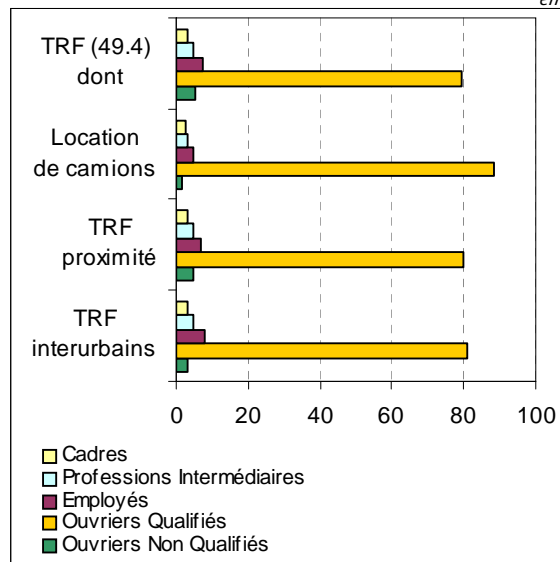
En %



Sources : SOeS à partir de Insee -estimations d'emploi, Pôle emploi, Acoiss, SNCF, RATP, La Poste et SOeS -enquête TRM
« V - KM » : véhicules-kilomètres ; « Effectifs salariés » : effectifs salariés en moyenne annuelle

Figure S2b.3 Structure sociale du TRF (49.4) au 31 décembre 2010

en %



Source : Insee -DADS, calculs SOeS

Figure S2b.4 Masse salariale, salaire moyen par tête (SMPT) et pouvoir d'achat du SMPT

En %

	2009	2010	2011	2012	Moyenne 08-12
Ensemble des secteurs concurrentiels					
Masse salariale	-1,9	1,7	3,8	2,1	1,8
Salaire moyen par tête par mois	1,2	2,4	2,6	2,3	2,3
Pouvoir d'achat du SMPT	1,1	0,9	0,5	0,3	0,6
dont Transports et entreposage (1)					
Masse salariale	0,3	0,9	3,0	2,1	2,0
Salaire moyen par tête par mois	1,3	1,1	2,3	1,9	1,8
Pouvoir d'achat du SMPT	1,2	-0,4	0,2	0,0	0,1
dont Transport routier de fret (49.4)					
Masse salariale	-4,5	1,7	4,1	1,2	1,4
Salaire moyen par tête par mois	-0,4	2,9	1,6	0,4	1,4
Pouvoir d'achat du SMPT	-0,5	1,4	-0,4	-1,6	-0,3

Sources : Acoiss, Insee -calculs SOeS

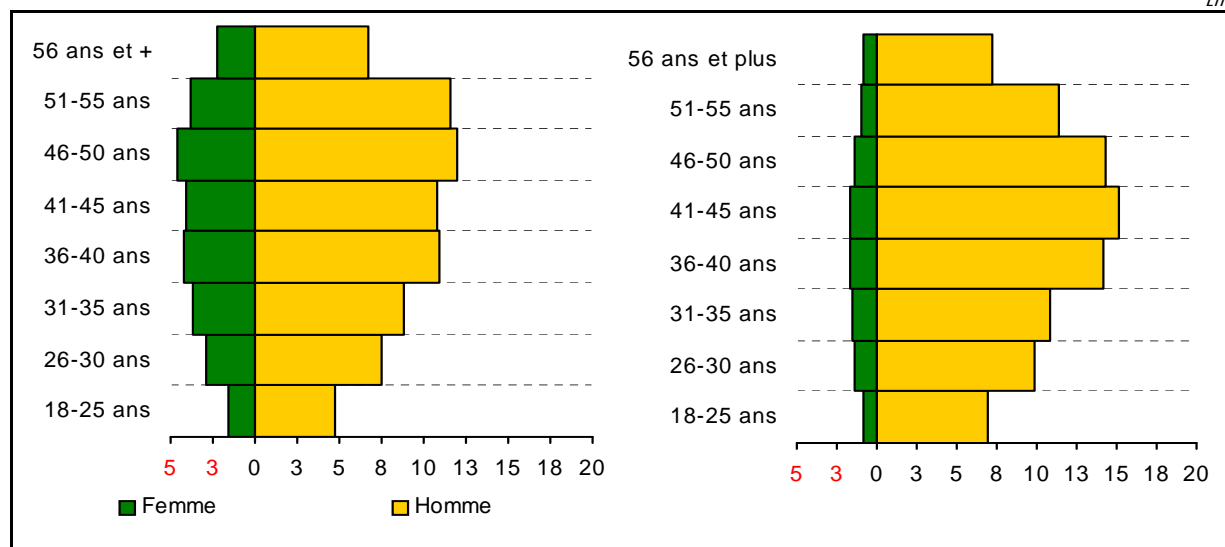
(1) hors "53 : Activités de poste et de courrier »":

Figure S2b.5 Pyramide des âges des salariés au 31 décembre 2010

Transports et entreposage

Transport routier de fret (49.4)

En %



Source : Insee -DADS, calculs SOeS

S2c | Les entreprises de TRF dans l'UE en 2011

En 2010, le secteur du TRF regroupe plus de 580 000 entreprises et emploie près de 3,0 millions de personnes dans l'Union européenne (UE), (figure S2c.1). Il est constitué de très nombreuses petites entreprises, ce qui explique la part importante des non salariés (près d'un actif sur cinq).

Le nombre d'entreprises du TRF a très légèrement augmenté en 2010 dans l'UE (+0,9 % soit +5 300 unités). Les effectifs totaux suivent le même mouvement : +0,8 %, soit, 23 700 créations d'emplois. La tendance avait été inverse l'année précédente. Cette hausse a été particulièrement sensible dans les nouveaux états membres (NEM) : +4,0 % (+27 100 emplois) alors que les effectifs sont restés stables dans l'ancienne UE15 (+0,1 %). Parmi les grands pays de l'Union, l'Espagne a continué d'occuper la première place européenne en termes d'effectif total avec 380 000 personnes, avec cependant une légère baisse (-0,4 %) par rapport à 2009. En ce qui concerne le chiffre d'affaires (CA), l'Italie a repris en 2010 à la France la première place qu'elle lui avait cédée en 2009. Avec 46,1 Mds€ de CA, l'Italie est quasiment revenue à son niveau de 2008 (46,6 Mds€).

Rebond du chiffre d'affaires dans presque tous les pays de l'UE

Après une année 2009 particulièrement morose où le CA de l'UE, de 266 Mds€, avait baissé de près de 15 %, la situation s'est améliorée en 2010 avec un CA de 300 Mds€ sans toutefois retrouver le niveau de 2008 (311 Mds€).

La majorité des pays de l'Union ont vu leur chiffre d'affaires rebondir en 2010 après leur chute de 2009 : parmi les pays de l'ancienne UE15, l'Italie et la Suède ont enregistré les plus grandes embellies (respectivement +23,3 % et +19,9 %) ; du côté des NEM, hormis le cas de la Slovaquie (+95,4 %) à petit CA (1,8 Md€), la plus forte progression est à mettre au crédit de la Pologne (+29,0 %). 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 a malgré tout ravi la troisième place à l'Espagne en termes de CA alors qu'en effectif total, avec 359 800 personnes, elle a abandonné sa deuxième place du secteur à la France (figure S2c.2).

Six États, Espagne, France, Allemagne, Italie, Royaume-Uni, et Pays-Bas concentraient en 2010 plus de 60 % des emplois et surtout 70,9 % de la valeur ajoutée du TRF dans l'UE, les autres pays ont cependant gagné 4,7 points de VA en un an, sous l'impulsion en particulier de la Pologne, de la Suède et de la Slovaquie. La Pologne, principal pavillon des pays entrants en 2004, a progressé d'un rang en 2010 pour les effectifs, pour se positionner en cinquième place, et a conservé son septième rang pour le CA. Elle représentait ainsi 9,1 % de l'effectif total du TRF de l'UE, 5,5 % du CA et 3,6 % de la valeur ajoutée (VA).

Plus généralement le poids des nouveaux entrants est plus élevé en emploi qu'en CA ou en VA : ils représentaient ainsi en 2010 près du quart des effectifs mais seulement un septième du CA et un dixième de la VA. Ils ont néanmoins gagné en un an 0,8 et 0,5 point respectivement pour le CA et la

VA. La forte part de l'emploi apparaît liée à des charges de personnel plus faibles : en moyenne celles-ci sont inférieures à 10 000 euros par salarié et par an dans la plupart des NEM, alors que dans les pays de l'UE15 la fourchette varie de 18 000 euros (Portugal) à près de 44 000 euros (Pays-Bas).

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

Les entreprises de TRF dans les NEM sont globalement de plus petite taille (en moyenne 3,1 salariés par entreprise contre 4,2 pour l'ensemble de l'UE) avec toutefois des différences entre d'une part les principaux pavillons comme la Pologne, la République Tchèque ou la Hongrie, où le secteur est très diffus et la taille moyenne des entreprises se rapproche de celle de l'Espagne ou de l'Italie, et d'autre part les pays baltes, qui disposent d'un secteur du TRF plus concentré et d'entreprises de plus grande taille, avec en moyenne un nombre de salariés par entreprise proche de ceux 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'UE15.

Ces écarts entre anciens et nouveaux membres de l'UE sont tout aussi importants si l'on s'intéresse à la valeur ajoutée : le ratio « valeur ajoutée/chiffre d'affaires » des nouveaux États membres tire fortement la moyenne de l'Union vers le bas (23,1 % contre 33,9 % pour l'ensemble de l'UE). Cela peut refléter, pour partie, 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 2010

Les 27 pays membres de l'Union européenne ainsi que la Norvège, la Suisse, et la Croatie (données manquantes pour la Grèce, et Malte).

Les limites des statistiques européennes

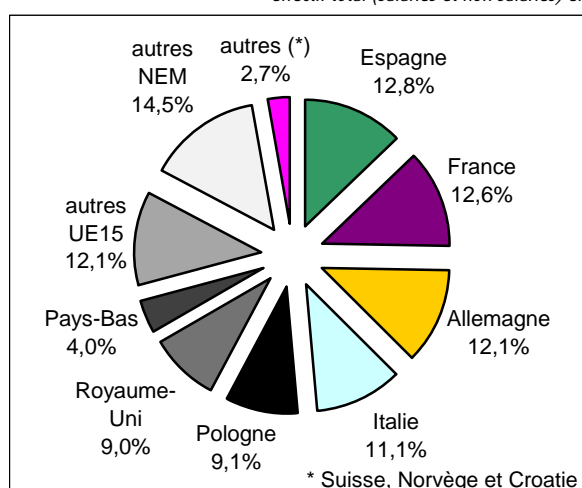
La prise en compte de la sous-traitance ou des moyens de financement du capital serait nécessaire pour établir des statistiques véritablement comparables. Par ailleurs, les retraites constituent en France une cotisation sociale associée à la masse salariale alors qu'en Allemagne elles en sont absentes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

Figure S2c.1 Données de cadrage des entreprises de TRF dans l'UE en 2010 (pays triés selon l'effectif total)

	Nombre d'entreprises	Part des entreprises dont l'effectif est de 10 personnes ou plus	Effectif non salarié	Effectif salarié	Effectif total	en millions d'euros		
						Chiffre d'affaires	VA brute aux coûts des facteurs	Charges de personnel (1)
Espagne	129 870	4,1%	128 679	251 700	380 379	32 962	13 575	6 791
France	37 607	16,2%	28 278	346 816	375 094	42 958	14 387	13 123
Allemagne	34 470	27,4%	37 645	322 139	359 784	33 698	14 296	8 080
Italie	79 960	8,2%	110 666	221 113	331 779	46 065	11 573	7 729
Pologne	78 280	2,8%	88 023	184 045	272 068	16 601	3 653	1 273
Royaume-Uni	30 731	10,8%	21 634	245 920	267 554	25 529	11 464	6 415
Pays-Bas	9 946	17,8%	8 927	110 391	119 318	18 228	6 689	4 850
République tchèque	28 118	:	26 343	84 551	110 894	7 299	1 495	889
Roumanie	20 834	6,9%	3 766	84 595	88 361	4 338	877	274
Suède	15 021	9,5%	12 705	62 261	74 966	9 439	3 580	2 560
Portugal	9 802	12,8%	1 770	63 857	65 627	4 963	1 559	1 157
Hongrie	16 533	6,4%	9 939	52 592	62 531	3 768	934	470
Belgique	8 835	:	7 755	54 324	62 079	10 670	3 300	2 348
Autriche	6 742	19,3%	6 277	51 012	57 289	8 576	2 417	1 741
Bulgarie	9 110	9,8%	6 032	38 337	44 369	2 028	419	124
Finlande	11 081	8,0%	7 551	36 462	44 013	5 186	2 084	1 365
Lituanie	3 879	22,5%	1 143	38 261	39 404	2 155	510	248
Slovaquie	7 379	5,7%	7 091	22 794	29 885	1 771	711	252
Suisse (2)	2 138	5,9%	3 095	26 488	29 583	5 157	1 966	1 469
Norvège (2)	9 541	6,2%	5 700	23 760	29 460	5 092	1 852	1 271
Danemark	6 102	9,9%	3 596	24 884	28 480	4 802	1 752	1 240
Croatie (2)	7 287	4,5%	5 620	16 035	21 655	1 243	308	162
Slovénie	6 091	6,2%	4 282	17 308	21 590	1 981	505	261
Irlande	4 654	9,5%	4 128	15 154	19 282	2 299	690	496
Lettonie	2 808	15,9%	167	18 010	18 177	896	268	70
Estonie	2 551	12,9%	662	12 691	13 353	887	231	110
Luxembourg	486	33,5%	77	8 224	8 301	1 117	378	313
Chypre	1 203	3,6%	1 035	1 772	2 807	197	81	52
Union européenne (UE) élargie (3)	581 059	9,9%	542 586	2 435 496	2 978 082	299 904	101 553	65 131
dont UE15 (3)	385 307	12,9%	379 688	1 814 257	2 193 945	246 491	87 743	58 207
dont NEM en 2004-2007 (3)	176 786	5,4%	148 483	554 956	703 439	41 920	9 685	4 023
dont Suisse+Norvège+Croatie (3)	18 966	4,7%	14 415	66 283	80 698	11 492	4 126	2 901

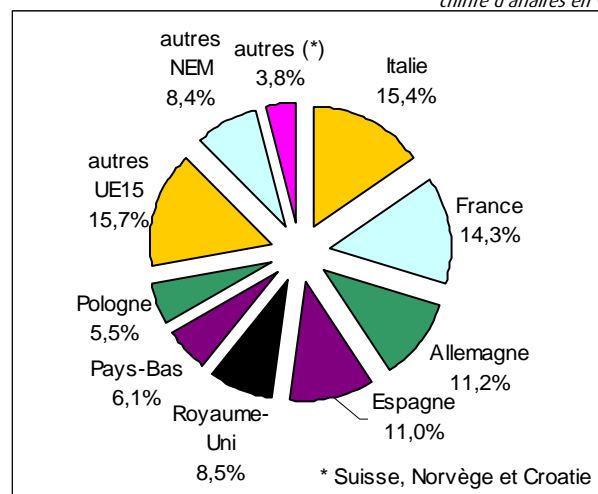
Figure S2c.2 Poids des pays de l'UE dans le TRM en 2010

effectif total (salariés et non salariés) en %



* Suisse, Norvège et Croatie

chiffre d'affaires en %



* Suisse, Norvège et Croatie

Source : Eurostat (calculs SOeS quand les données Eurostat sont manquantes).

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

(2) La Suisse, la Norvège, la Croatie ne sont pas membres de l'Union européenne en 2010 (la Croatie l'est devenue le 1er juillet 2013).

(3) Parmi les 27 pays de l'Union européenne (UE) il n'y a pas ou peu de statistiques pour Malte et la Grèce ; l'élargissement constitue l'intégration des statistiques de la Suisse, la Norvège et la Croatie bien que ces 3 pays ne soient pas membres de l'UE en 2010.

UE15 : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède

NEM : Bulgarie, Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte (aucune donnée statistique présentée par Eurostat), Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie.

S3 | Les entreprises de messagerie

En 2011, le secteur de la messagerie -fret express regroupe 1871 entreprises au sens juridique, en forte augmentation par rapport à 2010 (+30,5 %). Toutefois, le chiffre d'affaires du secteur, tout comme la production, n'augmentent que de 6,8 % pour s'établir à 9,2 Md€.

La valeur ajoutée a reculé

La valeur ajoutée s'est établie en 2011 à 2,2 Md€, en repli de 1,9 % par rapport à 2010. Cette baisse est due à une hausse de la production plus faible que celle des consommations intermédiaires (+10,0 %). La hausse des consommations intermédiaires s'explique par les hausses marquées de la sous-traitance (+10,8 %) et des achats de carburant (+9,0 %).

Effondrement de l'excédent brut d'exploitation

Les charges de personnel, évaluées à 2,1 Md€, ont progressé de 4,0 % en 2011, alors que l'emploi salarié a baissé de 2,0 %. Leur montant représente 94 % de la VA (88 % en 2010).. Par conséquent l'excédent brut d'exploitation (EBE) s'est effondré entre 2010 et 2011. En outre le solde entre impôts et subventions d'exploitation croît de 6,7 % contribuant à l'aggravation du repli de l'EBE qui s'établit à 1 million d'euros (133 M€ en 2010).

Le secteur renoue avec les pertes

Après une année 2010 qui avait permis aux entreprises de la messagerie d'enregistrer un bénéfice de 61 millions d'euros, l'année 2011 est marquée par une perte de 228 millions d'euros, plus importante encore que celle de 2009 (-146 M€). Les charges financières s'accroissent sensiblement tandis que les redevances de crédit bail reculent. Toutefois, malgré une capacité d'autofinancement en net retrait, l'investissement se maintient en 2011.

Fort recours à la sous-traitance

Les consommations intermédiaires ont représenté 75,6 % du chiffre d'affaires en 2011, en progression régulière au cours des dernières années. 68,9 % de ces consommations intermédiaires correspondent à de la sous-traitance pour la prise en charge du transport. .

La messagerie traditionnelle nationale toujours dominante

Les envois nationaux représentent 84 % de l'activité du secteur : messagerie traditionnelle (46 %), colis léger (27 %) et express tous poids (11 %).

Depuis 2010, l'express représente environ 47 % du secteur, contre 40 % auparavant. Depuis 2006, l'express européen (importations +exportations) a quasiment doublé sa part de marché, et représente désormais environ 10 % du secteur.

Les produits moyens évoluent de façon contrastée

En 2012, d'après l'enquête sur la messagerie -fret express, le produit moyen annuel (en CA/kg) de la messagerie traditionnelle nationale s'accroît de

2,5 % résultat d'une baisse plus modérée du CA (-1,7 %) que du tonnage (-2,6 %). En revanche, dans l'express tous poids, où le CA baisse plus vite (-5,6 %) que les envois associés (-3,7 %), le produit moyen annuel se contracte de 2,5 %. Le produit moyen annuel du fret express colis léger se tasse légèrement (-0,5 %) résultat d'une plus forte hausse du nombre d'envois (+4,2 %) que du CA (+3,7 %).

Entre 2011 et 2012, l'indice des prix de la messagerie -fret express est en hausse de 1,5 %.

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 S3.1 Comptes des entreprises de la messagerie, fret express (52.29A)

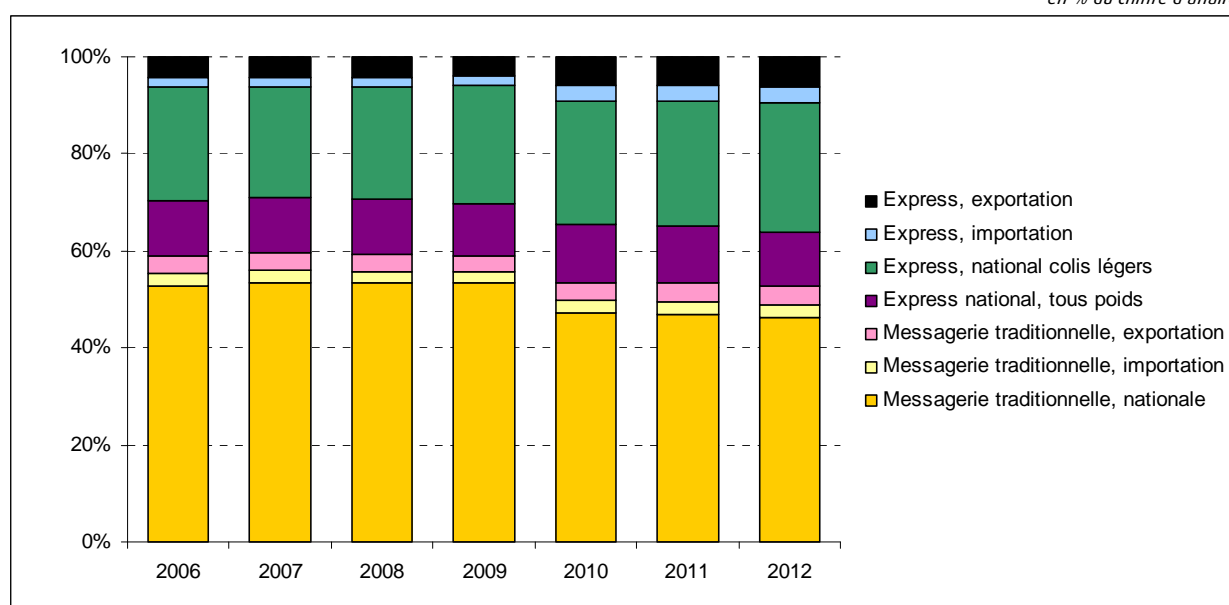
en millions d'euros
évolutions en % (moyennes annuelles des indices)

	2009	2010	2011(p)	2011/2010
Chiffre d'affaires	8 582	8 617	9 199	6,8
Production	8 538	8 601	9 187	6,8
Consommations intermédiaires	6 206	6 326	6 955	10,0
dont Achats de carburant	n.d.	152	166	9,0
dont Sous-traitance incorporée	n.d.	4 327	4 794	10,8
dont Crédit-bail	41	45	36	-21,0
Valeur ajoutée brute (Vab)	2 331	2 276	2 232	-1,9
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	152	132	141	6,7
Charges de personnel	2 124	2 010	2 091	4,0
Excédent brut d'exploitation (EBE)	55	133	1	-99,5
Charges financières	55	59	132	124,3
Capacité d'autofinancement	-25	127	-54	-
Bénéfice ou perte	-146	61	-228	-
Immobilisations corporelles brutes	1 282	1 382	1 377	-0,4
Total du passif de bilan	3 237	3 489	3 511	0,6
Investissements corp. hors apports	132	83	152	81,8
Nombre d'entreprises (en unités)	1 337	1 434	1 871	30,5

Source : Insee-Esane 2011 provisoire / ré-estimation SOeS pour la Sous-traitance "incorporée (cœur de métier)"

Figure S3.2 Répartition par activité pour la messagerie, fret express

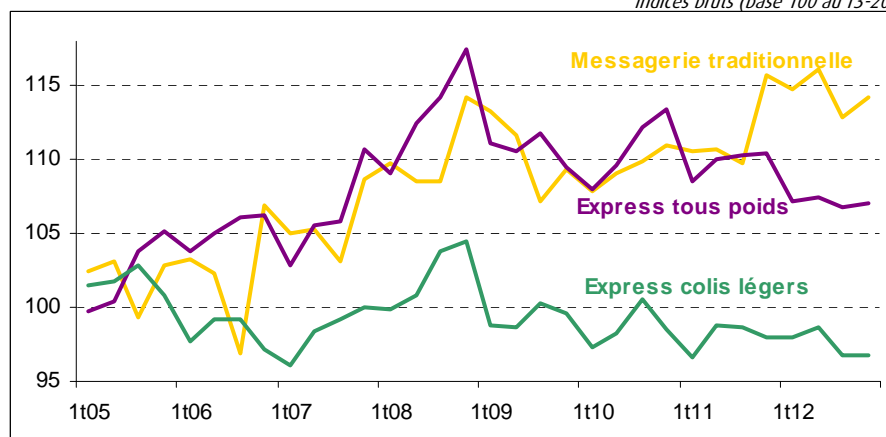
en % du chiffre d'affaires



Source : SOeS-enquête messagerie

Figure S3.3 Produits moyens de la messagerie, fret express

indices bruts (base 100 au T3-2003)



Source : SOeS-enquête messagerie

Note : activité nationale uniquement

S4 | Les entreprises de transports collectif urbain

La production des entreprises de transport collectif urbain continuerait d'augmenter assez fortement en 2012 portée par des recettes du trafic qui bénéficieraient de la hausse, certes ralentie en 2012, de l'activité en termes de voyageurs-km, (fiche V4), portée par l'offre accrue et par un report vers les transports collectifs favorisé par la baisse du pouvoir d'achat, le prix élevé des carburants, et le durcissement du bonus-malus automobile.

TCU en Ile de France

La production de la RATP encore en hausse

La RATP est de nouveau dynamique en 2012 comme en 2011. La valeur de la production de la RATP augmente de 4,1 %, après 3,5 % en 2011, pour atteindre 4,7 Mds€ (figure S4.1). Les recettes du trafic qui représentent 46 % de sa production, croissent de 2,6 % dont 1,0 % dû au volume et le 1,6 % qui reste aux tarifs. Au sein de ces recettes, les ventes de billets et de forfaits navigo progressent respectivement de 2,8 % et 4,9 %. Après la hausse du nombre de voyages en 2011 qui était de +52 millions, en 2012 le nombre de voyages s'établit à 3 096 millions soit une stabilité (-0,2 %).

La valeur ajoutée (VA) continue d'accélérer sensiblement : +3,4 % (après +4,2 % en 2011) malgré une hausse notable des consommations intermédiaires (+6,8 % après +0,9 %).

Malgré des impôts indirects en forte hausse (+21,8 %) et des charges de personnel en légère croissance (+2,1 %), la VA tire légèrement l'excédent brut d'exploitation (EBE) vers le haut puisqu'il augmente de 2,8 % pour atteindre 1,1 M€. Le taux de marge (EBE/VA) est peu affecté puisqu'il ne perd que 0,2 points pour s'établir à 29,3 %.

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

Le résultat financier continue de rester fortement négatif, à -233 M€, et absorbe environ la moitié du résultat net d'exploitation (548 millions d'euros) mais ce dernier permet malgré tout de réaliser un bénéfice toujours important, évalué à 286 M€, même s'il enregistre une baisse par rapport à 2011 (-3,2 %, soit -9 M€) : en effet bien que le résultat net d'exploitation augmente encore sensiblement, de 25 M€ (soit +4,8 % après +17,6 % en 2011), il ne peut compenser complètement les dégradations du compte financier (-9 millions) et surtout du compte exceptionnel (-24 millions). Le bénéfice enregistré en 2012 permet cependant de dégager une capacité d'autofinancement (CAF) en hausse (+2,7 %) à hauteur de 833 M€, et de renforcer encore sa politique d'investissement.

L'investissement de la RATP se poursuit toujours à un niveau élevé

Les investissements continuent à progresser. En 2012, ils sont en hausse de 2,4 % (après +18,4 % en 2011) et atteignent 1 515 M€ (figure S4.3). Cette politique d'investissements s'inscrit dans le

cadre du nouveau contrat STIF, qui couvre la période 2012-2015. Environ 504 M€ sont investis pour accroître la capacité de transport dont 385 millions pour des travaux d'infrastructures du contrat de plan ou de projets Etat région (métros L4, L12, tramways T5, T6, T7, T8) et 119 millions pour les matériels roulants (dont 89 millions pour les tramways) ; 1 001 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 416 millions de dépenses liées à la modernisation et l'entretien et 585 millions de dépenses liées aux matériels roulants essentiellement tournées vers des approvisionnements et des livraisons de nouveaux matériels (280 millions pour le matériel d'interconnexion automoteur MI09 de la Ligne A, 102 millions pour le matériel roulant sur pneumatiques MP05 de la ligne 1) ainsi que la sur la rénovation de matériels roulants (24 millions pour le matériel roulant sur fer MF77). Enfin 10 millions d'euros concernent le développement hors périmètre contrat STIF.

Le financement de cet investissement prend appui à la fois sur la CAF et sur les subventions d'investissement de 597 M€, en hausse substantielle de 20,9 % (soit +103 millions). Ces dernières sont versées par l'Etat et les collectivités (région Ile de France, STIF, etc.). Ces ressources financent ainsi les investissements à hauteur de 94,4 % (1 430 M€), le solde étant financé par la dette, ce qui explique la croissance de la dette financière nette de 126 M€, qui atteint 5,2 Mds€.

TCU de province : recettes du trafic en nette augmentation

Pouvoir d'achat en baisse des ménages (-0,4 %), hausse du prix des carburants, malus automobile plus sévère, sont autant de facteurs qui peuvent expliquer le report modal vers les transports publics en 2012 : d'après les chiffres provisoires (enquête conjoncture de l'UTP), les recettes de trafic des transports en commun urbains de province (TCUP) augmenteraient de 3,2 %.

En 2011 les produits d'exploitation ont augmenté de 10,5 % (après 8,5 % en 2010) portés par les subventions perçues (hors compensations tarifaires), +13,6 % après +10,0 %, ainsi que par les recettes directes du trafic (hors compensations tarifaires) qui sont assez dynamiques (+7,4 % contre +5,3 % en 2010). Les subventions totales, y compris compensations tarifaires, représentaient 64,1 % des produits soit 1,2 point de plus qu'en 2010 (figure S4.4).

Les charges de personnel, qui constituent le premier poste de charges de fonctionnement des exploitants, ont progressé de 8,3 % en 2011. Le poste achats a nettement crû pour la deuxième année consécutive (+18,0 % après +14,0 %), en lien très probable avec les évolutions des prix des carburants.

Figure S4.1 Les comptes de la RATP

en millions d'euros, évolutions en %

	2010	2011	2012	12/11
Production	4 377	4 531	4 717	4,1
Recettes du trafic	2 044	2 139	2 193	2,6
<i>Billets</i>	692	728	748	2,8
<i>Forfaits Navigo (1)</i>	1 019	1 069	1 122	4,9
<i>Cartes Imagin 'R</i>	150	154	161	4,5
<i>Autres titres</i>	184	187	163	-13,2
Concours de fonctionnement versé par le Stif	1 842	1 896	1 971	3,9
Autres produits	491	497	554	11,4
Consommations intermédiaires	891	899	960	6,8
Valeur ajoutée	3 486	3 632	3 757	3,4
Impôts	196	172	209	21,8
Salaires et charges sociales	2 380	2 399	2 449	2,1
Déficit régimes sociaux	-10	-9	-2	-
EBE (2)	920	1 071	1 102	2,8
Dotations aux amortissements	519	525	565	7,6
Autres charges d'exploitation	-44	23	-12	-
Résultat d'exploitation	445	523	548	4,8
Résultat financier	-226	-223	-233	-
Résultat courant	219	300	316	5,3
Résultat exceptionnel	6	37	13	-65,7
Intéressement des salariés	-42	-42	-43	1,9
Résultat comptable	183	295	286	-3,2
Capacité d'autofinancement	655	811	833	2,7

Source : RATP.

(1) Cartes Orange, Cartes intégrales, et Forfaits Navigo.

(2) L'EBE diffusé ici est l'EBE traditionnel, égal à la valeur ajoutée, diminué de la rémunération des salariés, des autres impôts sur la production augmentée des subventions d'exploitation.

Figure S4.3 Investissements RATP

en millions d'euros, évolutions en %

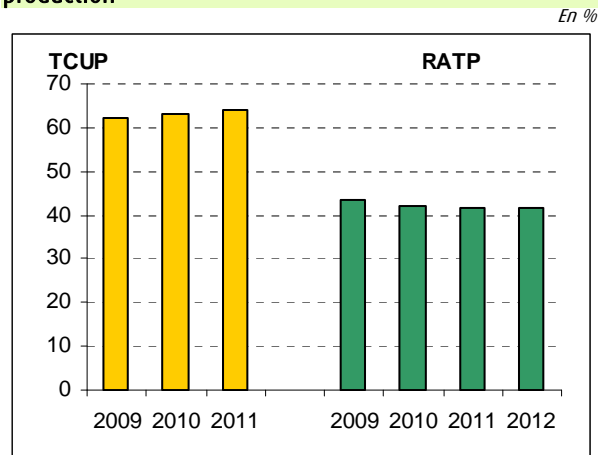
	2010	2011	2012	12/11
Capacité d'autofinancement	655	811	833	2,7
Aides à l'investissement	325	494	597	20,9
Investissements réalisés	1 250	1 480	1 515	2,4
<i>Matériel roulant</i>	536	615	704	14,5
<i>Infrastructures</i>	657	787	801	1,8
<i>Autres (1)</i>	57	79	11	-86,1
Besoins de financement total (2)	112	153	126	-17,6
Endettement en fin d'année	4 934	5 087	5 214	2,5

Source : RATP.

(1) Investissements hors programme et hors périmètre du STIF.

(2) Y compris besoin en fonds de roulement (BFR) et autres emplois.

Figure S4.2 Part des subventions d'exploitation dans la production



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

Figure S4.4 Comptes des entreprises de transport collectif urbain de province TCUP

niveaux en millions d'euros, évolutions en %

	2010	2011	11/10
Total des produits	4144	4581	10,5
<i>dont produits du trafic</i>	1284	1380	7,4
<i>dont compensations tarifaires</i>	105	96	-7,9
<i>dont autres subventions d'exploitation</i>	2502	2842	13,6
Total des charges	4144	4581	10,5
<i>dont achats</i>	440	520	18,0
<i>dont charges de personnel</i>	2150	2328	8,3

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

Les contributions publiques dans les comptes des entreprises

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

- en compensations tarifaires ; elles sont alors assimilées à des produits du trafic par les entreprises, même si isolées dans les tableaux ci-contre ;

- en subventions d'exploitation stricto sensu, principalement en provenance de l'autorité organisatrice ;

- enfin, en subventions d'équilibre qui, du fait de leur régularité et de leur importance, bien qu'elles soient théoriquement classées en « produits exceptionnels », ont été ici ajoutées aux subventions d'exploitation pour mieux éclairer la réalité économique du transport urbain.

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

S5 | Les entreprises ferroviaires

En 2012, en plus de l'EPIC SNCF vingt deux entreprises ont un certificat de sécurité sur le réseau ferré national et peuvent réaliser un service de transport ; un grand nombre d'entre elles sont des filiales de grands groupes et dont les plus importantes sont Euro Cargo Rail (filiale de la DeutscheBahn), Europorte (groupe Eurotunnel), ainsi que VFLI (filiale de la SNCF) ; elles ont assuré 32 % du fret intérieur (fiche M3).

Les comptes du secteur

Les comptes du secteur établis par l'Insee font apparaître une hausse de la production de 5,0 % en 2011 et de 7,1 % pour la valeur ajoutée, en phase avec l'accroissement du nombre de voyageurs km et du fret ferroviaire pour cette année (fiches V3 et M3) ; les informations comptables sur l'activité en France des concurrents de la SNCF sont sans doute parcellaires et ces résultats ne reflète peut être pas totalement la réalité du secteur.

En 2012, les trois principaux opérateurs de fret (VFLI, Euro cargo rail et Europorte) ont affiché une forte croissance de leur production, grâce à des parts de marchés prises à la SNCF.

Production en hausse à la SNCF malgré la baisse du produit des prestations vendues aux usagers

Le chiffre d'affaires de la SNCF (pour la partie transport ferroviaire) est en augmentation de 2,0 % (après +5,3 % en 2011), l'activité de transport de voyageurs étant restée dynamique, ceci compense une évolution défavorable du transport de marchandises, qui se contracte, dans un marché en pleine récession.

Une part de 40,2 % (46,4 % en 2008) de la production de la SNCF (en valeur) provient du produit des prestations vendues aux usagers qui baissent de 0,5 % (après -1,1 % en 2011). On notera cependant que si en volume les trafics voyageurs (voy.km) et fret (t.km) diminuent, en revanche le produit du transport de passagers (y compris compensations financières) est en augmentation de 1,7 %, comme en 2011 (+4,6 % depuis 2008).

La production en valeur (y compris compensations tarifaires) -figure S5.4- du transport de voyageurs sur les grandes lignes (61 % du produit voyageurs) est en baisse (-4,5 % en 2012, -5,9 % depuis 2008) ; celle des TER (17,7 % de la production « voyageurs ») est en croissance de 6,0 % (21,9 % depuis 2008), et celle réalisée par le transport en Ile de France quasi stable en 2012 (-0,2 % et +10,5 % depuis 2008). Le produit moyen par voyageur-km croît de 2,0 % en 2012 (7,2 % depuis 2008), plus rapidement que l'indice des prix à la consommation, avec une augmentation nettement plus forte pour les voyages grande ligne (respectivement 4,7 % et 9,1 %), mais la structure des voyages peut influencer le produit moyen sans que cela représente véritablement l'évolution des prix.

La production de fret est en baisse de -9,0 % en 2012 (-39,3 % depuis 2008) quasi parallèle à celle des quantités transportées par km, ce qui conduit à une stabilité du produit moyen par tonne km (-0,4 % en 2012, et +3,6 % depuis 2008).

La SNCF réalise par ailleurs des prestations de services pour les Autorités organisatrices de transport (AOT, dont le STIF), qui représente 21,9 % de sa production ; elles augmentent de 1,8 % en 2012 (10,8 % en 2011 et 20,7 % depuis 2008).

La SNCF gère les infrastructures de Réseau Ferré de France -RFF-(14,7 % de sa production) et effectue des travaux pour RFF (8,3 % de la production en 2012) ; les rémunérations de RFF à ces titres, notamment pour les travaux, augmentent rapidement depuis deux ans (3,5 %, +5,0 % en 2011 et 9,1 % depuis 2008 pour la gestion et +14,2 % en 2012, 55,3 % depuis 2008 pour les travaux).

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

Les consommations intermédiaires de la SNCF sont en augmentation de 4,6 % (après +0,4 % en 2011) et de 13,4 % depuis 2008, la hausse des redevances d'infrastructures, qui représentent 35 % des consommations intermédiaires, est un peu plus marquée que celle des autres charges (+5,0 %, +16,0 % depuis 2008).

La valeur ajoutée de la SNCF est stable en 2012 et n'augmente que de 3,9 % depuis 2008 malgré la forte progression de 2011 (+9,6 %).

Les rémunérations des personnels augmentent un peu plus vite que la VA (+2,9 % après +1,1 % en 2011 et +5,0 % depuis 2008). Ainsi, l'excédent brut d'exploitation, qui avait doublé en 2011, est en baisse et se retrouve à un niveau un peu inférieur à celui de 2008.

Grâce à un résultat financier positif, le résultat net de la SNCF est positif et en forte hausse.

On peut rapprocher les résultats de la SNCF de ceux de l'ensemble des entreprises du secteur ferroviaire pour 2010 et 2011 : il semblerait que les consommations intermédiaires et les rémunérations des autres entreprises aient plus fortement augmenté qu'à la SNCF, ce qui conduit pour celles-ci à des évolutions de la VA et de l'EBE moins rapides.

Comptes de l'ensemble du secteur

Les comptes des entreprises de l'ensemble du secteur ferroviaire sont donnés par le dispositif ESANE de l'Insee, qui succède aux EAE (enquêtes annuelles sur les entreprises). Les chiffres sont présentés dans la fiche S1f.

Ce dispositif 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..

Figure S5.1 Comptes des entreprises ferroviaires

en millions d'€, évolutions en %

Transports ferroviaires 49.1, 49.2	2010	2011	2011 / 2010
Production	20 496	21 527	5,0
Consommations intermédiaires	9 871	10 131	2,6
Valeur ajoutée brute	10 625	11 395	7,2
Charges de personnel	8 765	8 863	1,1
Excédent brut d'exploitation	1 019	1 679	64,8
Bénéfice (+) ou perte(-)	496	169	-65,9
Taux de marge (EBE/Vab) (%)	9,6	14,7	

Source : Insee données Esane
Champ : Codes NAF 49.1 ; 49.2

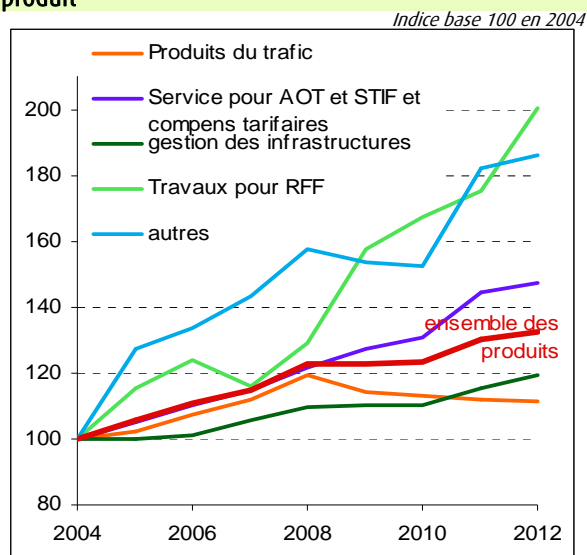
Figure S5.2 Comptes de la SNCF

en millions d'€, évolutions en %

	2010	2011	2012	2012/ 2011	2012/ 2008
Production	20 089	21 160	21 592	2,0	8,0
Produits du trafic	8 817	8 723	8 676	-0,5	-6,5
Prestations de service pour les AOT et le STIF et compensations tarifaires	4 221	4 655	4 738	1,8	20,7
Rémunération du gestionnaire d'infrastructure	2 925	3 070	3 177	3,5	9,1
Travaux pour RFF	1 486	1 561	1 783	14,2	55,3
Autres produits	2 640	3 151	3 218	2,1	18,1
Consommations intermédiaires	9 365	9 404	9 833	4,6	13,4
dont redevance infrastructure	3 253	3 319	3 486	5,0	16,0
Valeur ajoutée	10 724	11 755	11 758	0,0	3,9
Rémunérations	8 707	8 804	9 022	2,5	5,0
Excédent brut d'exploitation	1 145	2 070	1 797	-13,2	-9,4
Résultat net	541	152	768	405,4	21,4

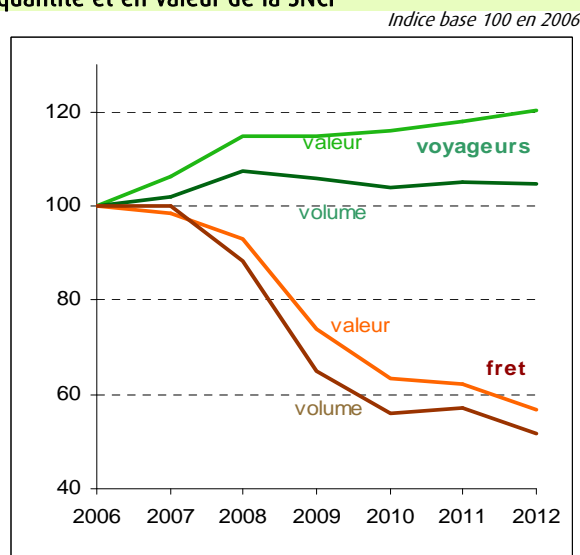
Source : SNCF

Figure S5.3 Evolution de la production de la SNCF par produit



Source : SNCF

Figure S5.3 Evolution de la production de transport en quantité et en valeur de la SNCF



Source : SOeS d'après SNCF

Figure S5.4 Produits du trafic à la SNCF

évolutions en %

	Produits du trafic* en millions d'euros			Volumes transportés en Gvoy-km ou Gt-km			Produit moyen en c€/voy-km ou c€/t-km		
	en 2012	12/11	12/08	en 2012	12/11	12/08	en 2012	12/11	12/08
Voyageurs									
Gdes lignes et intercity	6 107	1,1	0,1	56	-1,9	-7,0	10,8	2,0	7,2
TER	1 546	6,0	21,9	14	5,5	12,0	10,9	0,5	8,8
Ile-de-France	1 092	-0,2	10,5	12	1,4	5,5	9,1	-1,6	4,7
Total	8 744	1,7	4,6	83	-0,2	-2,5	10,6	2,0	7,2
Fret (Epic)	953	-9,0	-39,3	21	-9,4	-41,4	4,5	0,4	3,6

Source : SNCF

*yc compensations tarifaires

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 Véolia Cargo France (rachetée fin 2009 par la SNCF) et de Europorte 2 (filiale d'Eurotunnel). Ces mouvements d'acquisition attestent ainsi d'un paysage ferroviaire en mutation, celle-ci pouvant être encore accélérée avec l'apparition des premiers Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP).

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

S6 | Les entreprises de transport fluvial

En 2012, le volume de la production des transports fluviaux, mesuré par l'indice de production des services de transports (IPST), baisse pour la deuxième année consécutive après deux années de hausse. Les prix des prestations des services augmentent aussi pour la deuxième année consécutive (+3,6 % après +11,8 % en 2011). La production de la branche correspondante diminue de 1,9 % en valeur pour la comptabilité nationale (fiche A3).

Les derniers comptes des entreprises disponibles portent sur l'exercice 2011 (cf. encadré). Ils confirment le redressement observé en 2010.

La production décroît dans le fret en 2012

À l'image du transport fluvial de marchandises qui baisse en 2012 (fiche M4), la production, évaluée par l'indice (synthétique) de production des services de transports (IPST), diminue en moyenne annuelle de 2,5 % (figure S6.4). Cela succède à la légère baisse déjà entamée en 2011 (-0,4 %).

Hausse des prix des prestations

L'indice global des prix du transport fluvial de fret augmente de 3,6 %. Bien qu'il ait progressé depuis trois ans, il ne suffit cependant pas pour compenser la très forte baisse de 2009 (-17,9 % ; S6.3) puisque le niveau des prix est encore inférieur de 3,0 % à celui de 2008, l'année record.

Le prix du fret fluvial a entamé sa remontée à partir du quatrième trimestre 2009 et l'a poursuivie jusqu'au premier trimestre 2012, quel que soit le bassin, le type de produits transportés, au national comme à l'international. Les évolutions sont moins homogènes depuis le 2^{ème} trimestre. L'augmentation moyenne de 2012 se décompose en une croissance de 5,8 % pour le transport national et de 1,9 % pour l'international.

En moyenne annuelle les prix croissent dans chacun des trois bassins fluviaux : le plus dynamique est toujours celui du Grand Est, qui regroupe les bassins « Alsace-Lorraine » et « Saône-Rhône » avec une progression de 6,1 %.

Hausse de la capacité de la flotte fluviale française

En 2012, la flotte fluviale française, composée de 1 325 bateaux porteurs français (automoteurs et barges), est quasiment stable (-4 unités soit -0,3 %) mais sa capacité continue d'augmenter (+2,9 %). Les bateaux représentent une capacité de plus de 1,22 million de tonnes de port en lourd (tpl) avec une capacité moyenne qui progresse de 3,2 % pour s'élever à 921 tonnes.

Comptes 2011 : poursuite de la reprise

En 2011, le secteur des transports fluviaux comptait 1 080 entreprises dont 231 dans les transports fluviaux de passagers (21,4 %) et 849 dans le fret (78,6 %). Les deux secteurs ont des effectifs (y compris non salariés) équivalents, avec toutefois des effectifs salariés près de deux fois plus nombreux dans les transports fluviaux de passagers (environ 1 940 personnes contre 1 010 dans le fret). 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

(« petits bateaux ») de plaisance se situe principalement en Languedoc-Roussillon et Bourgogne alors que la région Île-de-France transporte près des trois quarts des passagers en « bateaux promenade ».

Les soldes intermédiaires de gestion qui s'étaient redressés en 2010 après la nette dégradation de 2009, ont continué leur progression en 2011 à des niveaux enfin supérieurs à ceux de 2008, année où la crise s'est installée. La production a nettement augmenté en 2011 : +8,8 %, avec respectivement +2,6 % et +13,8 % pour les « passagers » et le fret. Bien que les consommations intermédiaires aient nettement augmenté (+11,1 %), la valeur ajoutée brute (VA) a progressé à un rythme soutenu (+4,0 %) pour atteindre 235 millions d'euros, soit près de 8 % de plus qu'en 2008. Cet accroissement 2011 de la VA résulte principalement des transports fluviaux de fret : près de +8 millions d'euros, soit +7,5 %. Les charges de personnel se sont accrues de 5,7 % (respectivement +4,8 % et +7,0 % pour le transport de « passagers » et le fret). Comme la VA, l'excédent brut d'exploitation (EBE) a globalement progressé mais à un rythme moindre (+2,1 %) que la VA ce qui a entraîné une diminution du taux de marge (EBE / VA) de 1,9 point pour atteindre 32,7 %. Cette baisse provient du secteur « passagers » dont l'EBE a chuté de 8,8 % conduisant à une régression de son taux de marge de près de 2,4 points (de 25,4 % en 2010 à 23,0 % en 2011). Constat à peu près identique pour le résultat net comptable qui s'est nettement accru, passant de 39 à 49 millions d'euros, mais cette forte hausse (+26,7 %) est entièrement due au fret (+57,0 %) puisque les entreprises de transports de passagers ont un résultat net qui diminue légèrement.

Pour 2012, les informations disponibles concernent la production des entreprises grâce à 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 S2a), mettre en place un modèle de projection et d'indicateurs.

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

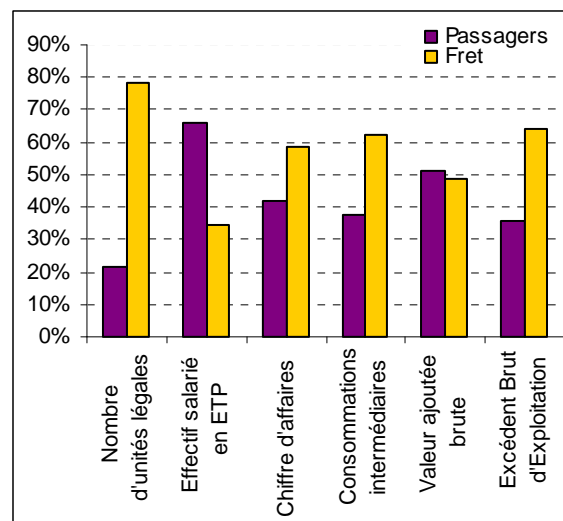
en millions d'euros, évolution en %

	2010	2011p	11/10
Production	706	769	8,8%
Consommations intermédiaires	480	534	11,1%
Valeur ajoutée brute	226	235	4,0%
Impôts, taxes - subventions d'expl	9	9	-5,5%
Charges de personnel	141	149	5,7%
Excédent brut d'exploitation	75	77	2,1%
Bénéfice ou perte	39	49	26,7%
Immobilisations corporelles brutes	723	726	0,4%
Total Passif de bilan	754	764	1,3%

Source : Insee-Esane 2010, 2011 provisoire

Figure S6.2 Répartition des entreprises selon le type d'activité en 2011

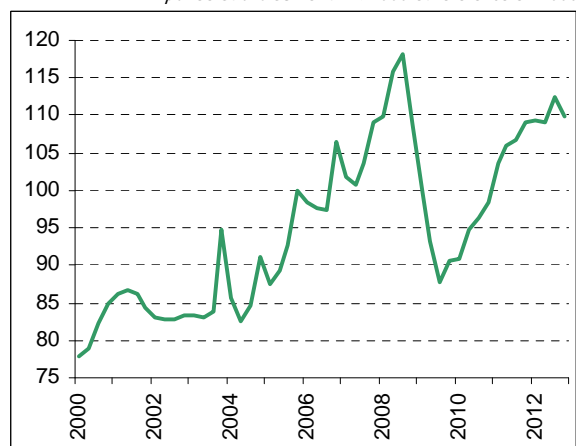
en %



Source : SOeS d'après Insee-Esane ; ETP : équivalent temps plein

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

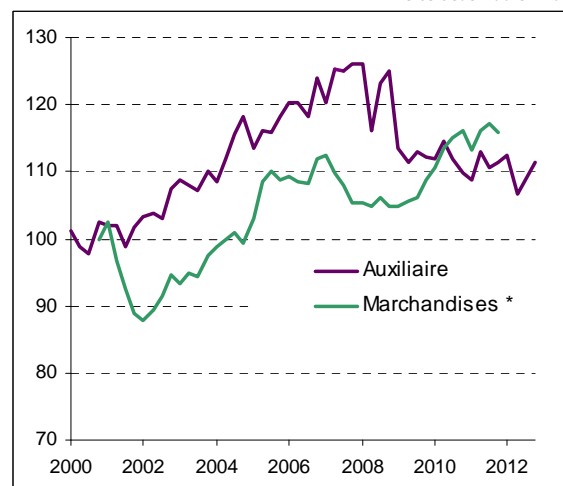
pondérations au 1er trim. 2000 et référence en 2006



Source : SOeS

Figure S6.4 Indice de production des services de transports (IPST) fluviaux

Indice base 100 en 2000



Source : SOeS
* Marchandises : série lissée

Figure S6.5 Flotte fluviale française au 31 décembre 2012

Capacité en millier de t, évolution en %

	unités		capacité	
	2012	12/11	2012	12/11
Marchandises générales	1 242	0,0	1 097	3,9
automoteurs	867	0,8	644	6,2
barges et chalands	375	-1,8	453	0,7
Marchandises liquides	83	-4,6	123	-4,9
automoteurs citernes	38	-5,0	50	-7,4
barges citernes	45	-4,3	73	-3,2
Total	1 325	-0,3	1 220	2,9

Sources : VNF

S7 | Les entreprises de transport maritime

Hormis un redressement temporaire en 2010, la production des entreprises du transport maritime n'a cessé de baisser depuis 2008. En 2012, elle risque de reculer de nouveau dans la mesure où les indices de production des services de transport (IPST) maritime diminuent.

Si CMA-CGM poursuit son essor, les autres compagnies font face à des difficultés récurrentes.

L'activité risque de reculer en 2012

En 2012, l'indice de production des services de transport (IPST) montre un volume de production marchande qui diminuerait nettement, la baisse étant sensiblement équivalente entre les passagers (-4,8 %) et le fret (-3,4 %).

En 2011, la production du secteur des entreprises de transport maritime a légèrement diminué (-0,8 %) après la forte croissance de 2010 (+27,4 %). Cette baisse est due au sous-secteur du fret (-1,3 %) qui représente plus de 90 % de la production des transports maritimes, celui des passagers ayant enregistré une hausse (+4,6 %). Le secteur subit une importante augmentation des consommations intermédiaires, +13,1 %, soit 1,4 Md€. Parmi les postes fortement impactés figurent les achats de carburant (+700 M€ soit +33,6 %), les loyers et charges locatives, principalement de la location de matériel de transport et de manutention (+441 M€, +19,5 %), ou encore la sous-traitance confiée (+307 M€, +33,6 %). Aussi, la valeur ajoutée brute du secteur a chuté de 1,5 Md€ (figure S7.1) dont plus de 1,4 Md€ pour le seul fret. Même si les charges de personnel se sont faiblement contractées (-0,8 %) les autres soldes intermédiaires de gestion (excédent brut d'exploitation, résultat comptable) ont non seulement régressé mais sont redevenus négatifs comme en 2009 (dans des proportions bien moindres cependant).

Prix du fret maritime de vrac et par ferry au plus bas

L'indice des prix du transport maritime de fret retrace à la fois l'évolution des prix du transport de vrac, très volatils, et celle des prix du transport de fret par ferry aux évolutions beaucoup moins marquées. Il poursuit son recul en moyenne annuelle, entamé l'année précédente : -8,1 % en 2012 (essentiellement du fait d'un recul important au premier trimestre par rapport au quatrième trimestre 2011) après -12,7 % en 2011, et atteint le plus faible niveau enregistré depuis 2006.

Le groupe mondial CMA-CGM en 2012

En achetant Delmas, le groupe CMA-CGM s'est hissé depuis le 1er janvier 2006 à la place de troisième armateur mondial derrière le danois Maersk et l'italo-suisse Mediterranean Shipping Company (MSC). Il gère une flotte de 414 navires dont un cinquième (84) en propriété : elle se compose principalement de porte-conteneurs entre 133 et plus de 16 000 evp et de quelques navires rouliers.

Le groupe CMA-CGM est diversifié dans le transport routier, les croisières de luxe, le rail, l'intermodal, et investit au moyen de sa filiale Terminal Link dans les terminaux portuaires de conteneurs. Terminal Link porte l'essentiel des investissements portuaires du Groupe CMA-CGM. Le groupe enregistre en 2012 un chiffre d'affaires consolidé mondial de près de 12,4 Md€, en hausse de 7 % grâce à une progression des volumes transportés de 6 %, de 10,0 millions d'evp en 2011 à 10,6 millions d'evp en 2012.. Sur l'exercice, le « bénéfice avant intérêts, impôts et amortissements » est de 1 Md€ en hausse de 82 % (567 M€ en 2011). Enfin le résultat consolidé est largement positif : 281 M€ après le déficit de 2011 (-4 M€).

CMA-CGM est allié avec ses concurrents MSC sur les lignes Asie -Nord Europe, et A.P. Møller-Mærsk sur les lignes Asie -Méditerranée. Les trois groupes ainsi que Hamburg Süd coopèrent aussi pour lutter contre la piraterie dont ils sont victimes.

Les autres compagnies, en difficulté

Le 9 janvier 2012, le tribunal de commerce de Paris prononce la mise en liquidation judiciaire avec cessation d'activité de SeaFrance qui assurait la liaison transmanche. Pendant l'été, MyFerryLink, filiale du groupe Eurotunnel qui a racheté 3 bateaux de SeaFrance, est créée sous forme de coopérative des ex-salariés, et reprend l'activité. La SNCM (Société nationale Corse-Méditerranée), assure, avec délégation de service public, le transport des personnes et des marchandises entre le continent et la Corse. Filiale à 66 % de Transdev (de l'État à 25 % et des salariés à 9 %), elle devrait perdre en 2012 plus de 13 M€, pour un chiffre d'affaires de 299 M€. Le 2 mai 2013, la Commission européenne ordonne à la compagnie de rembourser 220 M€ d'aides publiques jugées illégales.

Brittany-Ferries, qui dessert les îles Britanniques ainsi que l'Espagne, est détenue majoritairement par la coopérative agricole Sica de Saint-Pol-de-Léon (Finistère). En 2012 son chiffre d'affaires de 370 M€, progresse de 7,4 % malgré une immobilisation des bateaux pendant 10 jours. En effet, après une perte de 18,7 M€ en 2011, suite à l'annonce en juin 2012 d'un plan de retour à la compétitivité et suppression de plusieurs traversées, les syndicats lancent une grève le « jour mois ». Un accord est conclu le 1er octobre.

La flotte maritime française

La flotte de commerce sous pavillon français compte 199 navires au 1er janvier 2013. Son volume commercial est de 5,6 millions d'unités de jauge brute, en net retrait par rapport à 2011 et sa capacité d'emport de 6,8 millions de tonnes de port en lourd (tpl), soit -16,8 %. L'âge moyen de la flotte française passe de 8,7 ans au 1er janvier 2012 à 7,9 ans au 1er janvier 2013. Elle s'avère ainsi nettement plus jeune que la flotte mondiale (16,4 ans, source ISL).

Figure S7.1 Comptes des entreprises de transport maritime

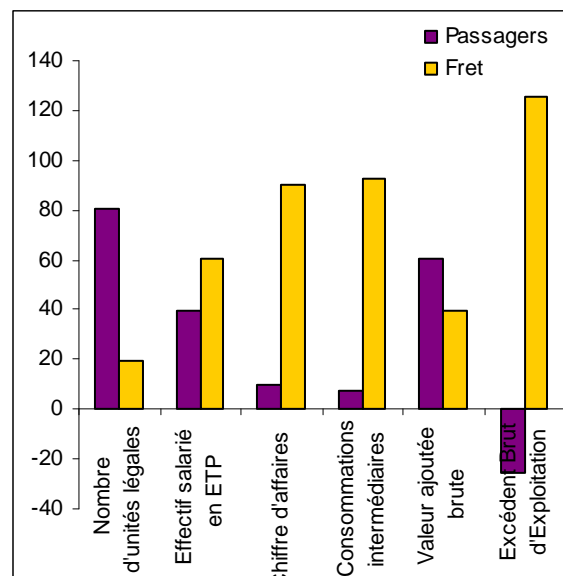
en millions d'euros, évolution en %

	2010	2011p	11/10
Production	12 578	12 479	-0,8
Consommations intermédiaires	10 662	12 056	13,1
Valeur ajoutée brute	1 916	424	-77,9
Impôts, taxes - subventions d'expl	-71	-88	24,4
Charges de personnel	810	805	-0,6
Excédent brut d'exploitation	1 177	-294	-125,0
Bénéfice ou perte	996	-14	-101,4
Immobilisations corporelles brutes	5 626	4 968	-11,7
Total Passif de bilan	13 651	12 519	-8,3

Source : Insee-Esane 2010, 2011 provisoire
Champ : codes NAF 50.10Z et 50.20Z

Figure S7.2 Principaux ratios selon le type d'activité des entreprises, en 2011

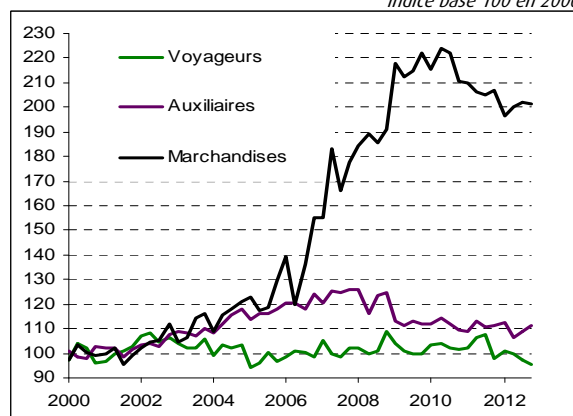
en %



Source : SOEs d'après Insee-Esane ; ETP : équivalent temps plein

Figure S7.3 Indice de production des services de transports (IPST) maritimes

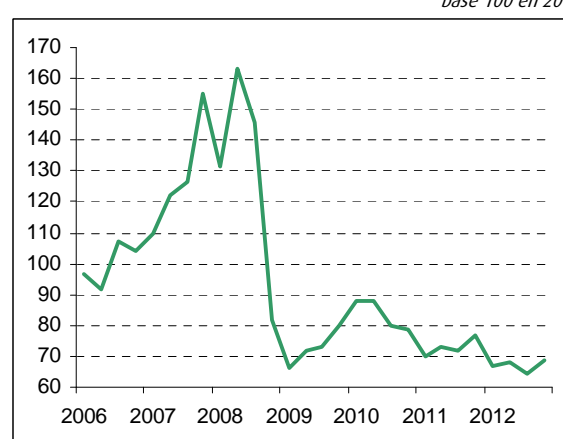
indice base 100 en 2000



Source : SOEs

Figure S7.4 Indice de prix des transports (IPST) maritime de fret

base 100 en 2006



L'indice des prix du transport maritime de fret

L'indice des prix du fret maritime (code 50.20 de la NAF rév.2) est constitué des prestations de transport pour compte d'autrui réalisées par des entreprises immatriculées en France ayant pour activité le transport maritime de fret. Le champ actuellement couvert est partiel. Il comprend le transport de vrac (pétrole brut, produits pétroliers raffinés et gaz, vrac sec) et le transport de fret par ferry soit 35 % du chiffre d'affaires 2006 du secteur. Le transport de conteneurs n'est pas encore couvert par l'enquête.

Source : SOEs

Figure S7.5 Flotte de commerce française en fin d'année

	2009	2010	2011	2012
Nombre de navires	218	212	212	199
Volume commercial (milliers de jauge brute)	6 370	6 259	6 429	5 628
Maximum transportable (millier de tonnes de port en)	8 465	8 051	8 189	6 810
Age moyen (années)	7,4	7,4	8,7	7,9

Sources : DGITM

S8 | Les compagnies aériennes françaises

L'activité des compagnies aériennes françaises continue de progresser en 2011 avec 64,9 millions de passagers (+2,3 % après +4,4 % en 2011) et près de 179 milliards de passagers-km (+1,1 % après +5,1 %, figure S8.5).

L'activité du groupe Air France — qui inclut les compagnies franchisées — augmente tant pour le nombre de passagers (+2,9 %) que pour les passagers-km (+2,3 %). Elle est plus dynamique que celle des autres compagnies françaises.

Air France un peu plus dynamique que les autres compagnies françaises

Parmi les autres compagnies françaises qui dépassent le million de passagers, les évolutions sont contrastées : quatre progressent tandis que les trois autres régressent. Les variations sont comprises entre +20,0 % pour Air Méditerranée qui compte 1,3 million de passagers et -10,5 % pour Air Austral qui en compte 1,1. En ce qui concerne les passagers-km la situation est un peu moins bonne puisque trois compagnies voient leur activité croître, contre quatre autres en recul avec encore Air Méditerranée assez dynamique (+9,3 %) et Air Austral la plus touchée, en correction de ce qu'elles avaient connues l'année précédente.

Pour les petites compagnies (en dessous du million de passagers), les évolutions sont tout aussi contrastées. Certaines tirent leur épingle du jeu comme Airlinair, détenue à environ 60 % par Financière Linair (fonds de placement) et à près de 40 % par Britair (filiale d'Air France) jusqu'en décembre 2012, date du rachat intégral par Air France. Airlinair connaît une forte croissance pour la troisième année consécutive, que ce soit pour les passagers (+14,5 %, après +26,6 % en 2011 et +38,4 % en 2010) ou pour les passagers-km (+11,8 %, après +26,3 % en 2011 et +32,1 % en 2010). Globalement les compagnies françaises, hors groupe Air France, voient leur trafic passagers très légèrement augmenter (+0,2 %) tandis que les passagers-km transportés s'affaissent de 3,3 %.

Poursuite de la détérioration des comptes consolidés du groupe Air France-KLM

Le chiffre d'affaires (CA) de l'ensemble du groupe Air France sur l'exercice 2012 (année calendaire) progresse de 5,2 % pour atteindre 25,6 Mds€.

Cependant le résultat d'exploitation courant consolidé, qui était redevenu positif en 2010, est encore négatif comme en 2011 : -300°M€ en 2012 après -353°M€ en 2011. Ce déficit est principalement dû à des charges externes (poste important des consommations intermédiaires) qui s'élèvent à 16,4 Mds€, en hausse annuelle de 915°M€ (+5,9 %) dont 890°M€ pour le seul poste « achats de carburant » (qui contribue ainsi pour plus de 97 % à l'augmentation globale). L'ensemble des autres charges externes restent stables (+0,3 % seulement). Parmi les charges non courantes qui augmentent substantiellement en 2012 figurent des charges de restructuration de 471°M€ (alors qu'elles étaient nulles en 2011) dont 421°M€ concernent le plan de restructuration présenté en juin 2012 (redimensionnement de la flotte de KLM et réduction d'effectifs d'Air France portant sur 5 122 postes. Ceci se répercute sur le

résultat comptable du groupe qui se dégrade encore : -1,1 Md€ (-0,8 Md€ en 2011).

La production chute fortement pour le fret

En 2012, la production de l'aérien, mesurée par l'indice de production des services de transport (IPST), baisse en moyenne annuelle de 8,1 % dans le domaine du fret (figure S8.3) mais augmente un peu pour les voyageurs (+2,1 %) ainsi que dans les services annexes aéroportuaires (+1,6 %).

Sur les faisceaux étrangers, redressement de la position des compagnies françaises

En termes de passagers transportés sur l'ensemble des faisceaux internationaux (à partir de la métropole), la part des compagnies françaises augmente en 2012 (+1,8 %) après deux années de baisse (figure S8.2). La part en Europe progresse de 4,1 % pour s'établir à 28,3 % tandis que la part en Asie diminue (-3,2 %).

L'activité de l'ensemble des compagnies européennes croît moins en 2012 qu'en 2011 (figure S8.4) : le nombre de passagers augmente de 1,3 % (+6,0 % en 2011) et l'activité de 3,7 % (+7,7 % en 2011) en passant de 836 à 867 milliards de passagers-km transportés.

Secteur des transports aériens de passagers ⁽¹⁾ : -1,4 Md€ de perte en 2011

En 2011 le secteur des transports aériens de passagers* (figure S8.1) comptait 467 entreprises soit une hausse de 29,2 % par rapport à l'année précédente. Le CA du secteur a progressé de 6,5 % pour s'établir à 18,8 Md€. Les consommations intermédiaires, impactées par la hausse du prix du carburant, ont crû de 8,9 %, impliquant une contraction de la VA de 2,7 %. Les charges de personnel ont augmenté (+3,0 %) ainsi que les impôts indirects (+5,5 %) tandis que, jouant dans le même sens, les subventions d'exploitation ont baissé (-5,7 %). Ainsi l'excédent brut d'exploitation est redevenu négatif passant de 118 à -206 M€ entre 2010 et 2011. Autre point négatif : le secteur a enregistré d'importantes dotations d'exploitation (plus de 1,3 Md€, en augmentation de 7,4 % par rapport à 2010), qui ont grevé le résultat d'exploitation. Avec un résultat financier nettement négatif (-260 M€), le secteur a continué à enregistrer une perte nette (-1,4 Md€) plus importante encore que celle de 2010 (-1,1 Md€).

⁽¹⁾ : Les données comptables des secteurs « Transports aériens de fret 51.21Z » et « Transports spatiaux 51.22Z » sont soumises au secret statistique et ne sont donc pas disponibles.

* : code NAF 51.10Z

Figure S8.1 Comptes des entreprises de transport aérien de passagers

en millions d'euros, évolution en %

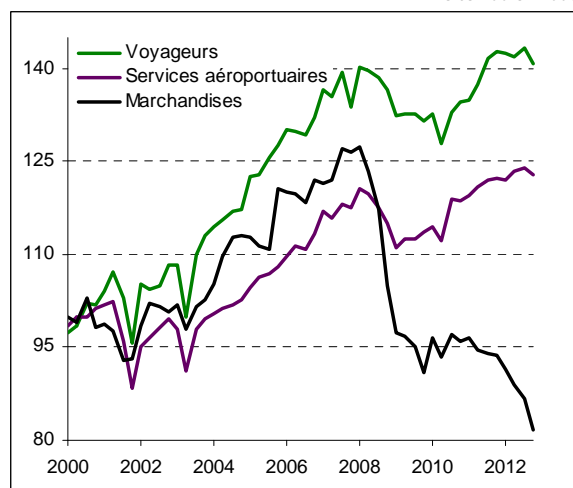
	2010	2011p	11/10
Production	17 983	18 940	5,3
Consommations intermédiaires	12 442	13 548	8,9
Valeur ajoutée brute	5 541	5 392	-2,7
Impôts, taxes - subventions d'expl	165	184	11,3
Charges de personnel	5 258	5 414	3,0
Excédent brut d'exploitation	118	-206	-
Bénéfice ou perte	-1 098	-1 357	-
Immobilisations corporelles brutes	13 317	13 277	-0,3
Total Passif de bilan	14 690	13 579	-7,6

Source : Insee-Esane 2010, 2011 provisoire (p)

champ : code NAF 51.10Z

Figure S8.3 Indice de production des services de transports (IPST) aériens

indice 100 en 2000



Source : SOeS

Figure S8.5 Activité des principales compagnies aériennes françaises en 2012

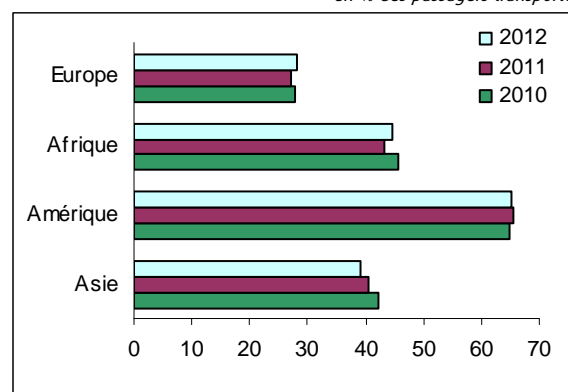
passagers en milliers, passagers-km en millions, évolutions en %

Compagnies françaises	Passagers		Passagers-km	
	2012	12/11	2012	12/11
Air France + Cie Franchisées + Transavia France	52 080	2,9	141 009	2,3
Air Corsica	1 621	-5,1	872	-4,8
Aigle Azur	1 853	6,8	2 549	3,2
Corsairfly	1 203	-7,2	9 056	-7,3
Air Méditerranée	1 344	20,0	2 546	9,3
XL Airways France	1 128	1,0	4 826	-3,3
Air Austral	1 072	-10,5	5 153	-13,2
Air Caraïbes	1 184	2,3	5 463	8,1
Air Tahiti	819	5,6	269	-1,5
Europe Airpost	583	-14,3	1 011	-20,4
Air Tahiti Nui	389	-3,0	3 271	-4,3
Aircalin	380	3,4	1 612	6,7
Air Calédonie	393	12,4	65	12,6
Airlinair	316	14,5	140	11,8
Air Guyane SP	188	-30,4	46	-32,7
Total	64 886	2,3	178 519	1,1

Source : DGAC

Figure S8.2 Part de marché 2010-2012 des compagnies françaises pour les grands faisceaux depuis la métropole

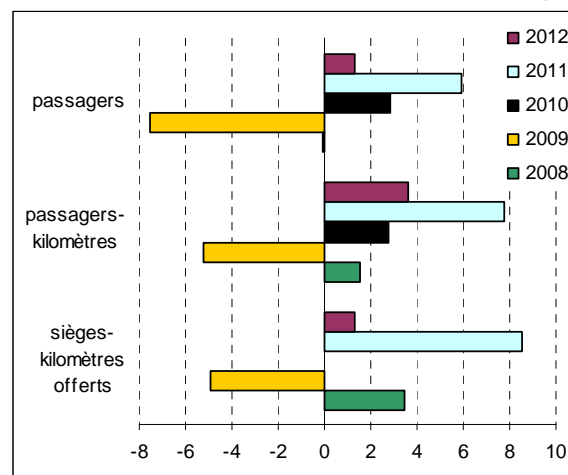
en % des passagers transportés



Source : DGAC

Figure S8.4 Activité passagers des principales compagnies européennes

en %



Source : Association of European Airlines (AEA).

Champ : évolutions estimées à partir des résultats des compagnies ayant transmis des informations à l'AEA (vols réguliers uniquement).

S9 | Aéroports de Paris et sociétés d'autoroutes concédées

Résultats en hausse

Le chiffre d'affaires (CA) d'Aéroports de Paris (société ADP) continue d'augmenter, avec +5,4 % (après +3,7 % en 2011). Cette hausse s'explique en premier lieu par le dynamisme de l'activité commerciale (boutiques, bars et restaurants, banques et change, location d'automobiles, hôtellerie, publicité...) qui augmente de 12,4 % (après +11,4 %) pour atteindre 357 M€ ; elle représente près de 14 % du CA. La taxe aéroportuaire, versée par les compagnies aériennes et basée sur le trafic déclaré, représente 18,9 % du CA d'ADP ; elle progresse de +7,5 % (après +5,1 %) reflétant la bonne tenue du cœur de métier et s'élève à 493 M€ ; elle permet de financer les missions de sûreté et de sécurité ainsi que les contrôles environnementaux. Le troisième poste le plus actif est celui des redevances aéronautiques (d'atterrissage, de stationnement, par passager, ...), qui représente le tiers du CA, il augmente de 3,3 % (après +5,5 % et +1,6 %) grâce à la hausse des tarifs (+3,4 % au 1er avril 2012) ainsi qu'à l'augmentation du trafic passagers (+0,8 %), en particulier international (+1,7 %).

Les consommations intermédiaires gonflent de 66,5 M€ (+7,6 %, après +1,6 %) du fait principalement d'un bond de la sous-traitance confiée (+42,5 M€ soit +7,8 %) et des achats non stockés de matières et fournitures qui atteignent 14,9 M€ (+24,7 %).

La valeur ajoutée (VA) croît de 4,5 % (après +5,2 %). Bien que les effectifs baissent légèrement (-0,4 %), les charges de personnel augmentent de 5,0 % et s'élèvent à 568 M€. Les impôts et taxes s'accroissent de +7,8 %, pesant sur l'excédent brut d'exploitation (EBE) qui progresse cependant pour la dixième année consécutive (+3,6 %, après +4,4 %).

41 M€ d'investissements en moins

Pour la première fois depuis dix ans, la capacité d'autofinancement (CAF) marque un retrait (-7,6 % après +16,4 %), à 720 M€, ce qui entraîne une diminution à peu près identique (-6,2 %) des investissements qui se montent à 616 M€. Ils concernent principalement l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle avec l'achèvement des travaux de construction du satellite 4, la mise en service du bâtiment de liaison entre les terminaux 2A et 2C, la poursuite de la mise en place de l'IFU (*Inspection Filtrage Unique : le passager en correspondance en provenance de l'Union européenne n'est plus soumis à un contrôle de sûreté complémentaire*) entre les terminaux E et F, la création d'une galerie de liaison entre le terminal 2F et le satellite 3, la centralisation des postes d'inspection filtrage du terminal 2F, la poursuite de la réhabilitation des satellites du terminal 1 avec en particulier la rénovation du satellite 5, la montée en puissance des travaux de rénovation et d'extension de la capacité des anciens trieurs à bagages, l'acquisition d'engins de déneigement. Les investissements dont bénéficie la plate-forme de Paris-Orly, porte principalement sur les travaux préparatoires à l'extension du terminal sud, la sécurisation électrique de la plate-forme et la fin des travaux d'aménagement permettant l'accueil du tramway.

En dépit de ces restrictions d'investissements, la dette financière d'ADP à moyen et long terme s'accroît nettement (+16,0 %) pour dépasser 3,3 Md€ : la diminution des dettes à moyen terme (échéances à plus d'un an, -203 M€), ne peut contrebalancer la forte hausse des dettes à long terme (échéances à plus de cinq ans, +666 M€).

ADP verse 174 M€ de dividendes au titre de 2011 à l'ensemble de ses actionnaires (dont l'État détenteur de 52,1 % du capital), soit 1,76 euro par action. Sous réserve du vote en assemblée générale annuelle, ADP distribuerait ses dividendes, au titre de l'exercice 2012, à hauteur 2,07 euros par action ce qui correspond à un taux de distribution de 60 % du résultat net part du Groupe.

Stabilité du chiffre d'affaires des autoroutes, baisse des investissements

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes à 8,3 Md€, constitué à 97,5 % des recettes des péages est quasi stable (+0,6 %) en lien avec la baisse de la circulation sur les autoroutes concédées (-2,0 % cf fiche C1) et l'augmentation moyenne des péages en 2012 (de l'ordre de 2,5 %) : le CA de SANEF (nord et est de la France) perd 0,8 %, celui de ASF (sud de la France) ne gagne que 0,4 %.

Les consommations intermédiaires, après la forte baisse de 2011, restant quasi stables (-1,4 %), la valeur ajoutée ne progresse que de 0,8 %.

Malgré une diminution des effectifs salariés de 3,2 %, les charges de personnel augmentent de 1,3 % (deux fois plus que le chiffre d'affaires).

Les impôts baissent de 1,0 % ce qui conduit à une croissance de l'excédent brut d'exploitation de 3,3 %.

La capacité d'autofinancement à 3,7 Md€, en baisse de 7,0 %, permet largement de financer des investissements de 1,6 Md€, en baisse de 8,8 %. L'emprunt et la dette financière au 31 décembre représentent environ 4 années de chiffre d'affaires.

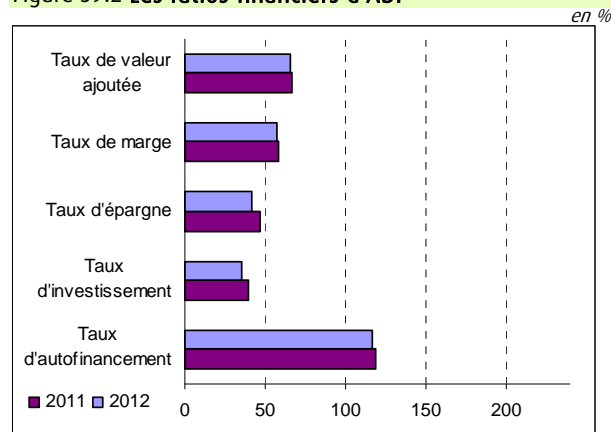
Figure S9.1 Les comptes d'Aéroports de Paris (ADP)

en millions d'euros et en %

	2008	2009	2010	2011	2012	2012/2011
Chiffre d'affaires	2252	2323	2385	2473	2607	5,4
Consommation intermédiaire	819	839	856	870	937	7,6
Valeur ajoutée brute	1471	1524	1570	1652	1726	4,5
Charges de personnel	520	519	522	540	568	5,0
Impôts, taxes	137	140	133	155	168	7,8
Excédent brut d'exploitation	815	867	917	957	992	3,6
Charges financières	186	200	188	192	189	-1,4
Capacité d'autofinancement	603	633	670	779	720	-7,6
Investissements	483	405	482	657	616	-6,2
Dette financière MLT au 31/12	2528	2482	2619	2884	3347	16,0

Source : ADP

Figure S9.2 Les ratios financiers d'ADP



Taux de VA : valeur ajoutée/chiffre d'affaires

Taux de marge : EBE/valeur ajoutée

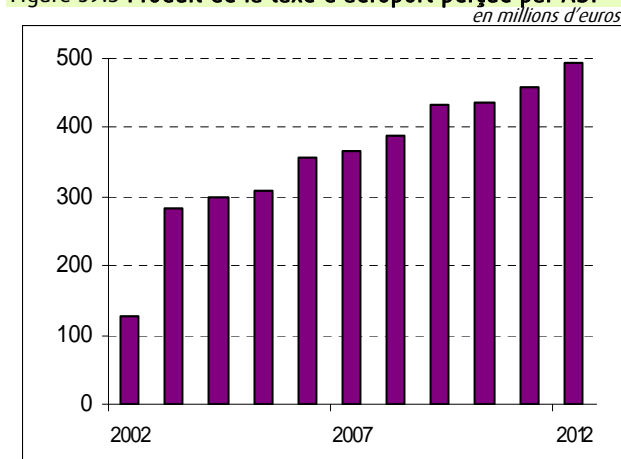
Taux d'épargne : autofinancement/valeur ajoutée

Taux d'investissement : investissement/VA

Taux d'autofinancement : autofinancement/investissement

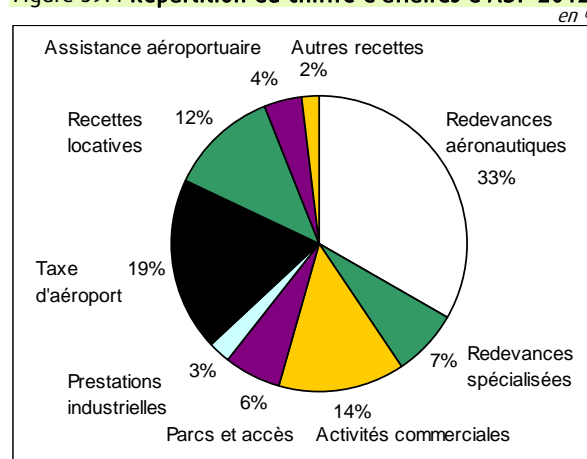
Sources : ADP, SOEs

Figure S9.3 Produit de la taxe d'aéroport perçue par ADP



Source : ADP

Figure S9.4 Répartition du chiffre d'affaires d'ADP 2012



Source : ADP

Figure S9.5 Les comptes des sociétés d'autoroutes

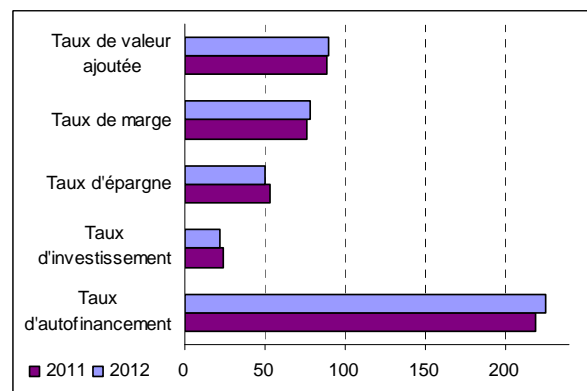
en millions d'euros, évolutions en %

	2010	2011	2012	12/11
			(*)	(*)
Effectif salarié	15 576	15 206	14 717	-3,2
Chiffre d'affaires hors TVA	7 977	8 302	8 349	0,6
dont péages	7 754	8 096	8 141	0,6
Consommations intermédiaires (CI)	1 364	918	905	-1,4
≈ "Valeur ajoutée brute" (= CA - CI)	6 614	7 384	7 443	0,8
Charges de personnel	880	895	907	1,3
Impôts, taxes et versements assimilés	822	899	889	-1,0
Excédent brut d'exploitation	4 929	5 615	5 798	3,3
Dotations aux amortissements et aux provisions	1 555	1 648	1 708	3,6
Produits financiers	659	713	593	-16,8
Charges financières	1 517	1 622	1 641	1,1
Capacité d'autofinancement	3 576	3 958	3 680	-7,0
Investissements	3 559	1 804	1 646	-8,8
Emprunt et dettes financières au 31/12	31 171	32 928	33 401	1,4

(*) provisoire

Source : DGITM, estimation SOEs d'après DGITM pour 2012

Figure S9.6 Les ratios financiers des sociétés d'autoroutes



Taux de VA : valeur ajoutée/chiffre d'affaires

Taux de marge : EBE/valeur ajoutée

Taux d'épargne : autofinancement/valeur ajoutée

Taux d'investissement : investissement/VA

Taux d'autofinancement : autofinancement/investissement

Sources : DGITM, SOEs

I -Les infrastructures de transports

I1 | La gestion des infrastructures de transports

Depuis quelques années, la gestion des infrastructures de transport subit de profondes évolutions, sous l'effet conjugué de la décentralisation et de la privatisation d'infrastructures sous tutelle publique.

Les infrastructures majoritairement gérées par l'État : ferroviaire et fluvial

La majeure partie du réseau fluvial et du réseau ferré reste très largement sous le contrôle de l'État via Voies Navigables de France (VNF) et Réseau ferré de France (RFF), qui gèrent les réseaux sous la tutelle de l'État et les exploitent en percevant des péages dus par les utilisateurs afin d'assurer la couverture des coûts d'usage des infrastructures. Ces péages ne couvrant ni l'ensemble de leurs charges ni leur capacité d'investissement, l'un comme l'autre reçoivent des financements publics. Concernant les voies navigables, le Rhône est concédé à la Compagnie nationale du Rhône (CNR), société anonyme d'intérêt général à capital majoritairement public. Une partie du réseau reste directement gérée par l'État ou bien a été transférée (réseau de Bretagne, des Pays de la Loire, canal de la Somme).

Deux Epic sous tutelle de l'État, gèrent des ports fluviaux (ports autonomes de Strasbourg et Paris), les autres ports fluviaux étant gérés par les Chambres de commerce et d'industrie dans le cadre de concessions de VNF ; le port fluvial de Lyon est géré par la CNR.

Décentralisation d'une partie des routes et des ports vers les collectivités territoriales

L'État continue de gérer le réseau routier national non concédé, les routes nationales étant sous la responsabilité de Directions Interdépartementales des Routes qui se sont substituées en 2006 aux anciennes DDE. La très grande majorité des routes est du ressort des départements (378 000 km) et des communes (654 000 km). Le réseau routier national a été réduit de moitié après le transfert au 1^{er} janvier 2006 de 17 000 km de ce réseau routier aux collectivités territoriales (essentiellement aux départements).

L'État garde également la tutelle des 7 Grands ports maritimes (ex-Ports autonomes ; cf. encadré), des ports d'intérêt national d'outre-mer en concession auprès des chambres de commerce et d'industrie (voir encadré) ou en régie d'État (Saint-Pierre et Miquelon) et du port autonome de la Guadeloupe. Mais, à l'instar des petits ports de commerce et des ports de plaisance, les 18 ports métropolitains d'intérêt national, représentant environ 20 % du trafic de commerce, ont été transférés aux collectivités territoriales au 1^{er} janvier 2007.

Privatisation d'autoroutes et d'aéroports

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes étaient des sociétés d'économie mixte jusqu'en avril 2005 (sauf Cofiroute, société privée présente depuis 1970). À partir de cette date, toutes les

concessions ont été intégralement cédées à des actionnaires privés (voir note (1) de la figure I1.1), sauf les sociétés gestionnaires du tunnel du Mont-Blanc et du tunnel de Fréjus qui ont conservé un actionnariat public et leur statut de SEM.

De même, suite à l'ouverture à des capitaux privés d'Aéroports de Paris en juin 2006, certains gestionnaires d'aéroports ont également pris le statut de société anonyme : les aéroports de Lyon, de Toulouse -Blagnac et de Bordeaux -Mérignac en 2007, l'aéroport de Nice en 2008, celui de Montpellier et de Lille en 2009, Strasbourg en 2011. L'aéroport binational de Bâle-Mulhouse est un établissement public franco-suisse.

La réforme portuaire inscrite dans la loi du 4 juillet 2008, visant à réformer la gouvernance des sept grands ports maritimes a été achevée mi-2011

Les axes de la réforme portuaire de 2008

1. Modernisation de la gouvernance : le contrôle échoit au conseil de surveillance (où la représentation de l'État et des collectivités territoriales est accrue) et au directoire dont la mission porte essentiellement sur le fonctionnement courant de l'établissement. Par ailleurs, un conseil de développement composé des différents acteurs locaux (acteurs économiques, collectivités, représentants des salariés, personnalités qualifiées, associations environnementales...) est associé à la définition des orientations stratégiques du port

2. Transfert de la manutention portuaire à des opérateurs privés (cession des outillages et de leur exploitation).

3. Recentrage des missions des ports sur les missions d'autorité publique (accès maritimes, police portuaire, sécurité et sûreté), de régulation et renforcement des missions d'aménageur du domaine portuaire notamment pour la coordination des investissements entre les ports, les dessertes terrestres et les espaces à fort enjeu environnemental qui leurs sont confiés.

L'achèvement de la réforme en 2013 : la loi de février 2012 portant réforme portuaire en outre-mer a étendu, le 1^{er} janvier 2013, la réforme de 2008 aux 4 ports de Guadeloupe, Martinique, Guyane et La Réunion, qui avaient un temps conservé leur statut de port autonome (Guadeloupe) et ports d'intérêt national.

Figure I1.1 La gestion des infrastructures de transport en France en 2012

	Infrastructure	Statut juridique (capital public)	Ressources principales
Réseau routier	Routes nationales	Gestion par L'Etat	Budget de l'Etat
	Routes départementales	Gestion par les Conseils généraux	Budget des départements
	Routes communales	Gestion par les communes ou leurs groupements	Budget des communes
	Autoroutes concédées à des sociétés privées (1)	Concessions attribuées à des sociétés ou groupes entièrement privés	Recettes des péages
	Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB)	SA (Etat : 60,05% ; Coll. Terr. : 18,62%)	
	Société Française du Tunnel de Fréjus (SFTRF)	SAEM (Etat : 99,94% ; Coll. Terr.et CCI : 0,06%)	
	Pont de Tancarville et Pont de Normandie	Concession attribuée à la CCI du Havre	
Réseau ferré	Réseau ferré de France (RFF)	EPIC (100% Etat)	Redevances d'infrastructure et
	RATP pour le métro parisien et les tramways de son domaine	EPIC (100% Etat)	Recettes du trafic
	Autorités organisatrices (AO) pour les métros et tramways de province	Les AO sont des communes ou groupements de communes	Budget des AO (2)
	Autorités portuaires (depuis 2007, pour le réseau ferré sur leur domaine)	EPA/EPIC (100%)	Recettes des ports
Réseau fluvial navigable	Voies navigables de France (VNF)	EPIC (100% Etat)	Péages, autres ressources de VNF (3)
	Compagnie nationale du Rhône (CNR)	SA (GDF-Suez:49,97%; CDC : 33,2% ; Coll. Terr. : 16,83%)	Ventes d'électricité d'origine hydraulique, subvention Etat et régions, redevances d'utilisation du fleuve
	Canaux parisiens et autres collectivités locales pour le réseau fluvial non ouvert au fret	Collectivités locales	Budget des CL
Aéroports	Aéroports de Paris (ADP)	SA depuis juillet 2005 (Etat: 52,4%)	Redevances aéronautiques - taxe d'aéroport
	Lyon, Bordeaux, Toulouse, Nice, Montpellier, Lille, Strasbourg	Sociétés anonymes	
	Nantes, autres principaux aéroports français	Concession aéroportuaire attribuée aux CCI	
Ports	Grands ports maritimes et Port autonome (4)	EPA/EPIC (100%)	Droits de ports et autres redevances
	Ports décentralisés (5) (6)	Gestion par les collectivités locales	
	Ports maritimes d'intérêt national (5)	Concession portuaire attribuée aux CCI (7)	
	Port fluviaux gérés par les CCI (6)	Concession portuaire attribuée aux CCI	

(1) Autoroutes du Sud de la France (ASF-ESCOTA), Compagnie financière et industrielle des autoroutes (Cofiroute), Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau (CEVM), Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France - Société des autoroutes Paris-Normandie (SANEF-SAPN), Autoroutes Paris-Rhin-Rhône - Autoroutes Rhône-Alpes (APRR-AREA), Société Marseillaise du Tunnel du Prado Carénage (SMTPC), Ardenay-Courtenay (ARCOUR), Autoroute de liaison Annecy Chambéry (ADELAC), Autoroute de liaison Calvados Orne (ALIS), Aliénor (filiale de Eiffage et Sanef, Autoroute A65, Bordeaux-Pau).

(2) Notamment le Versement Transport (fiche E1).

(3) Notamment la taxe hydraulique due par les titulaires d'ouvrages de prise d'eau, rejet d'eau ou autres ouvrages hydrauliques destinés à prélever ou évacuer des volumes d'eau sur le domaine public fluvial qui lui est confié.

(4) Grands ports maritimes : Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, La Rochelle, Marseille, Nantes -Saint-Nazaire, Rouen ; ports autonomes (fluviaux) : Paris, Strasbourg.

(5) 18 ports d'intérêt national ont été décentralisés en janvier 2007. Depuis cette date et jusqu'à fin 2012, il ne reste des ports d'intérêt national que dans les DOM-TOM.

(6) Pour les ports fluviaux, hors ports autonomes et le port de Lyon géré par la CNR, les 32 principaux autres ports fluviaux de commerce sont gérés par les CCI.

(7) Sauf Saint-Pierre et Miquelon, géré directement par l'Etat.

Figure I1.2 Longueur des infrastructures de transport au 31 décembre

en km

	1980	1985	1990	1995	2000	2009	2010	2011	2012
Réseau routier	-	-	-	1 014 061	989 096	1 041 173	1 050 117	1 053 215	
Réseau routier national	33 377	34 218	35 098	36 372	35 892	20 931	21 146	21 157	-
Autoroutes concédées (1)	3 707	4 586	5 475	6 299	7 310	8 431	8 548	8 578	8 582
Autoroutes non concédées	1 155	1 297	1 349	1 976	2 456	2 732	2 844	2 834	-
Routes nationales	28 515	28 335	28 274	28 097	26 126	9 768	9 754	9 745	-
Réseau routier départemental	-	-	-	368 054	359 055	377 986	377 769	377 857	-
Routes locales	-	-	-	609 635	594 149	642 256	651 202	654 201	-
Réseau ferroviaire exploité	34 362	34 676	34 070	31 940	31 397	30 939	30 335	30 404	30 581
Lignes grande vitesse (LGV)	0	389	709	1 253	1 281	1 881	1 884	2 036	2 036
Lignes classiques parcourues par des TAGV	0	1 876	4 013	4 554	5 252	8 279	13 213	13 701	14 547
Autres lignes exploitées	34 362	32 411	29 348	26 133	24 864	20 779	15 238	14 667	13 998
Voies fluviales navigables	8 568	8 500	8 500	8 500	8 501	8 501	8 501	8 501	8 501
dont voies navigables fréquentées	6 568	6 324	6 197	5 962	5 789	5 110	5 110	5 019	5 019

Sources : Setra-Sicre, DGCL, SNCF, RFF, VNF
(1) hors ouvrages d'art (42 km en 2009)

I2 | Les investissements en infrastructures de transports

Selon les premières estimations, les dépenses d'investissements en infrastructures de transport tous modes et tous acteurs confondus ralentissent en 2012 (+ 3,4 % en euros courants) après leur rebond de 2011 (+ 16,8 %). Elles atteignent 20,4 Md€. En volume (c'est à dire en euros constants tenant compte du prix des travaux publics) elles augmentent de 0,4 % à 13,9 Md€ (milliards d'euros de 2000) à un niveau supérieur de 1,0 Md€ à la moyenne des quinze dernières années.

Les investissements routiers continuent de diminuer

Les investissements pour le réseau routier avec 11,3 Md€ représentent 55,1 % des investissements pour les infrastructures de transports. Leur montant global ne progresse que faiblement (+ 0,6 %) et recule même en volume (- 2,3 %). Le recul des investissements se poursuit sur le réseau routier national (RRN) géré par l'État (- 11,7 %) néanmoins à un rythme moins prononcé qu'en 2010 et 2011 (respectivement - 18,8 % et - 20,3 %), du fait de l'achèvement du transfert aux départements d'une partie du domaine routier national (routes nationales déclarées « d'intérêt local »). A l'inverse, les dépenses d'investissements en voirie sur les réseaux locaux et départementaux augmentent (+ 2,1 %), faisant plus que compenser le recul des investissements sur le RRN (+0,2 Md€ contre - 0,1 Md€ pour le RRN).

Les investissements du réseau concédé ne reprennent que légèrement (+ 1,1 %) après leur contraction de 2011 (- 13,1 %), ne retrouvant pas encore leur niveau de 2008. Plus encore qu'en 2011, ils portent sur l'entretien des routes qui concentre désormais un tiers des dépenses d'investissement des sociétés d'autoroute.

Les dépenses d'investissement ferroviaire poursuivent leur hausse

Les investissements ferroviaires continuent d'augmenter (+ 11,2 % après 44,8 %) à 4,4 Md. Cette année les montants alloués aux travaux réalisés dans le cadre de contrats de partenariat public privé (PPP) représentent 0,8 Md€ (après 1,1 Md€ en 2011) : 0,3 Md€ finance les travaux emmenés par le consortium LISEA responsables de la future ligne SEA (Sud Europe Atlantique) entre Tours et Bordeaux (sur un total prévisionnel de 7,8 Md€), 0,3 Md€ est destiné au lancement du projet BPL (Bretagne Pays de la Loire), dont le contrat de PPP a été signé en 2011. Le reste est constitué principalement des projets de système de communication pour les voies ferrées (GSMR) et de la ligne de Contournement entre Nîmes et Montpellier (CNM).

Hors PPP, les investissements s'élèvent à 3,6 Md€ (après 2,9 Md€) et sont majoritairement réalisés (2,6 Md€) par le gestionnaire d'infrastructure délégué (SNCF) pour ce qui concerne la

régénération et l'entretien, et par le gestionnaire d'infrastructure lui-même (RFF) pour les projets de développement. Parmi ces derniers, la seconde phase de la ligne grande vitesse Est (LGV Est) dont la date de mise en service est programmée pour 2016, génère des financements en hausse. A l'inverse le pic des investissements de 2011 de la LGV Rhin-Rhône branche Est (Dijon-Mulhouse) laisse place en 2012 à un ralentissement des travaux, avant leur reprise éventuelle, sur le deuxième tronçon de la branche Est (entre Belfort et Mulhouse) et sur les futures nouvelles branches Ouest et Sud.

Maintien des investissements portuaires

Les investissements des Grands ports maritimes et autres infrastructures progressent légèrement (+4,6%) à plus de 0,3 Md€. Les concours de financement apportés par l'AFITF pour le maritime augmentent (+ 10,0 % après 9,4% ; fiche I3), notamment ceux rattachés au plan de relance portuaire qui, avec 24 M€ progressent de 38 % et ceux destinés au développement des autoroutes de la mer (+ 33 %).

Ralentissement pour les aéroports et les voies navigables, dynamisme pour les TCU

Les investissements aéroportuaires qui représentent 1,0 Md€ soit 4,7 % de l'ensemble des investissements réalisés pour les infrastructures de transport, reculent de 3,7 %. Ils comptent pour l'essentiel (67 %) les investissements d'Aéroports de Paris (ADP) qui reculent cette année après avoir fortement augmenté en 2011 (- 5,7 % après +37,0 %). En effet l'année 2012 a vu la mise en service de projets déjà achevés en 2011, tels la réalisation, à l'aéroport CDG, d'un nouveau satellite (S4) ainsi que l'aménagement du terminal 2. De même, après avoir progressé de 4,4 % en 2011, les investissements en infrastructures de transport fluvial reculent (- 10,7 %) du fait de la réduction des montants des Contrat de projet État-Région (CPER) et le ralentissement momentané du projet de Canal Seine-Nord-Europe.

En 2012 l'ensemble des investissements en transports collectifs urbains devrait continuer d'augmenter (+7,1 % après +31,2%). La RATP (Epic RATP) augmente ses dépenses totales d'infrastructures de 1,8 %. Après leur forte augmentation de 2011 (19,8 %) ces dernières avaient déjà atteint un niveau record (0,8 Md€). En 2012 elles concernent essentiellement l'extension du réseau de tramway et de métro. Les investissements des réseaux de province (1,9 Md€) devraient poursuivre leur hausse, au rythme de 11,7 %, pour atteindre 1,9 Md€.

Figure I2.1 Les investissements en infrastructures de transport

niveaux en milliards d'euros courants, évolution et structure en %

	1990	1995	2000	2008	2009	2010	2011	2012	11/10	12/11	Structure 1990	Structure 2012
Réseau routier	7,8	9,1	9,0	10,1	10,3	10,5	11,2	11,3	6,5	0,6	68,0	55,1
Réseau non concédé	6,3	6,6	6,9	8,2	8,4	8,4	9,4	9,4	11,4	0,5	54,7	46,1
dont réseau départ. et local	4,1	4,6	5,1	6,6	6,8	7,1	8,3	8,5	17,3	2,1	35,9	41,6
dont réseau national (1)	2,2	2,0	1,8	1,6	1,6	1,3	1,1	0,9	-20,3	-11,7	18,7	4,6
Réseau concédé (2)	1,5	2,5	2,1	1,9	1,8	2,1	1,8	1,8	-13,1	1,1	13,3	9,0
Réseau ferré principal	2,0	1,4	1,3	2,7	3,0	2,8	4,0	4,4	44,8	11,2	17,5	21,7
Réseau grande vitesse	1,0	0,3	0,6	0,7	0,9	0,9	1,8	2,0	110,2	11,2	8,7	9,8
Réseau principal hors LGV	1,0	1,1	0,7	1,9	2,1	1,9	2,2	2,4	15,6	11,2	8,7	12,0
Transports collectifs urbains	0,8	1,3	1,7	2,0	2,0	2,3	3,0	3,2	31,2	7,1	7,3	15,8
Réseau ferré Ile de France	0,2	0,4	0,2	0,3	0,4	0,5	0,5	0,5	7,9	0,0	1,4	2,5
RATP	0,3	0,6	0,4	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	19,8	1,8	2,7	3,9
TCU de province (3)	0,4	0,4	1,1	1,1	0,9	1,2	1,7	1,9	46,9	11,7	3,2	9,4
Autres infrastructures	0,8	1,0	1,2	1,4	1,5	1,4	1,6	1,5	15,0	-3,3	7,3	7,4
Ports maritimes (4)	0,3	0,3	0,2	0,4	0,5	0,3	0,3	0,3	-8,8	4,6	2,5	1,5
Aéroports et navigation aérienne (5)	0,5	0,6	0,8	0,8	0,7	0,8	1,0	1,0	28,6	-3,7	3,9	4,7
Voies navigables et ports fluviaux	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	4,4	-10,7	0,9	1,2
Total des investissements	11,5	12,8	13,1	16,3	16,7	16,9	19,8	20,4	16,8	3,4	100	100

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

(1) Non compris le gros entretien du RRN ni les investissements réalisés par la DSCR

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

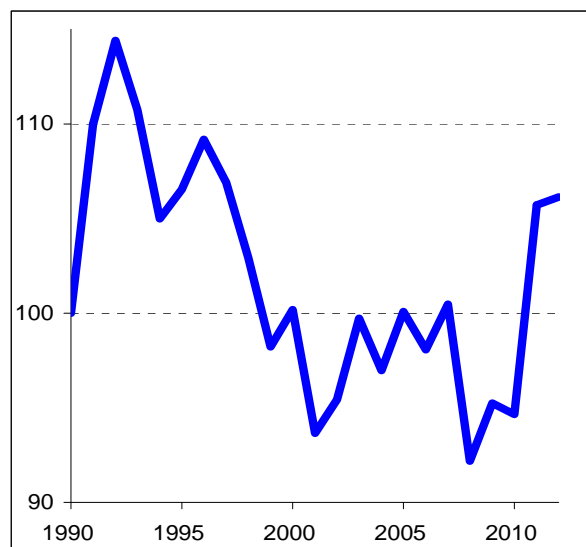
(3) Estimation SOeS pour 2012 sur la base des budgets primitifs des EPCI; le chiffre est révisé ensuite grâce à la base Certu (1.683 millions en 2011 contre 1.278 millions dans la version 2011 des comptes)

(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 1er janvier 2007, ne sont plus pris en compte. Pour l'année 2006, sur les 261 millions d'euros d'investissement, 130 millions étaient les investissements des 7 ex-ports autonomes; ce montant est passé à 252 millions en 2007

(5) Aéroports estimés pour 2012

Figure I2.2 Evolution en volume (*) de l'ensemble des investissements en infrastructures de transport

indice base 100 en 1990

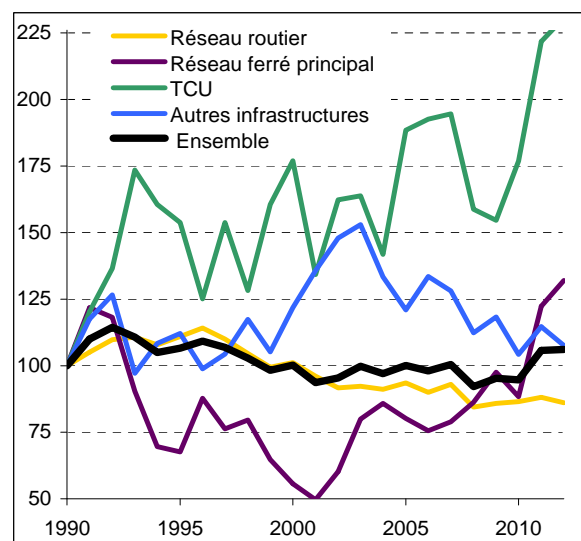


Source : SOeS, d'après DGFiP, DGCL, Asfa, RFF, RATP, Certu -Enquête TCU (95-2011), DGITM, DGAC, VNF, Insee, estimations SOeS

(*) euros courants 2000 déflatés par l'indice du prix de production des travaux publics

Figure I2.3 Evolution en volume (*) des investissements en infrastructures de transport, par grand type

indice base 100 en 1990



Source : SOeS, d'après DGFiP, DGCL, Asfa, RFF, RATP, Certu -Enquête TCU (95-2011), DGITM, DGAC, VNF, Insee

(*) euros courants 2000 déflatés par l'indice du prix de production des travaux publics

I3 | L'agence de financement des infrastructures de transports (AFITF)

Les dépenses d'intervention de l'AFITF diminuent (-6,2 %) en poursuivant le mouvement de baisse entamé en 2009. Elles s'élèvent à 1,86 Md€ contre 2,47 Md€ trois ans auparavant. Les dépenses d'intervention pour le ferroviaire et le routier se contractent. Elles reculent également pour le fluvial après une forte hausse en 2011 et reviennent à leur niveau de 2010. Les dépenses d'intervention dans le maritime sont stables. Elles progressent dans le TCU pour atteindre cette année leur niveau le plus haut depuis 2006. L'équilibre des comptes de l'agence continue à être assuré grâce à une subvention d'équilibre de l'État, en baisse de -7,6 % cette année.

Des ressources pérennes en progression

Les ressources de l'AFITF reposent sur des recettes pérennes et sur des ressources exceptionnelles. Ces dernières, depuis la création de l'Agence, assurent l'équilibre des comptes.

Les ressources pérennes s'élèvent à 1 005 M€ (après 912 M€). Elles sont constituées de la taxe d'aménagement du territoire (TAT) due par les sociétés d'autoroutes (535 M€), des redevances domaniales (198 M€) et du montant reversé à l'AFITF des « amendes radar » (272 M€) qui continue d'augmenter fortement en 2012 (+54 % après +40 %). Cette année encore, 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).

Cependant, comme lors des trois exercices précédents, l'équilibre est assuré par des recettes exceptionnelles. Cette année elles sont uniquement constituées de la subvention d'équilibre, d'un montant de 900 millions d'euros, en baisse continue depuis 2009. En 2011 l'AFITF avait en plus bénéficié de la perception du droit d'entrée (400 M€) d'un nouveau concessionnaire autoroutier.

Au total les recettes de l'AFITF diminuent (-16,6 %) et représentent 1,9 Md€ (après 2,3 Md€ en 2011). Dans le même temps les dépenses baissent également mais à un rythme moins élevé (-6,2 %) si bien que l'excédent d'exploitation diminue fortement, à 48 M€ après 306 M€.

Les dépenses d'intervention poursuivent leur baisse, seul le TCU résiste

Les dépenses d'intervention constituent la quasi-totalité des dépenses de l'AFITF. Après avoir culminé à 2,5 Md€ en 2009, elles reculent les années suivantes et se situent en 2012, après une contraction de 6,2 %, sous la barre des 1,9 Md€.

Les modes routier et ferroviaire représentent respectivement 41 % et 35 % de ces dépenses d'intervention. Après avoir augmenté dans les quatre premières années d'existence de l'agence, les dépenses relatives à ces deux modes se contractent fortement (respectivement -28 % et -36 % depuis 2009). Par rapport à 2007 ces dépenses sont réduites de plus de 20 % en 2012. Dans le même temps, les dépenses pour le maritime et le fluvial doublent quasiment tandis

que les dépenses en TCU progressent modérément (+7 %).

En 2012 le montant des interventions pour les infrastructures routières baisse de 12,3 % après avoir ponctuellement augmenté de 12,7 % en 2011 sous l'effet de l'accélération des dépenses réalisées dans le cadre des contrats de projets Etat-région (CPER). Ces dernières reculent en 2012 (-12,1 % après +69,3 %). Hors CPER, les dépenses de l'AFITF bénéficient en priorité et comme les autres années aux actions en faveur de la sécurité (190 M€ dont 172 M€ pour la sécurité des tunnels routiers) et de la régénération du RRN (104 M€). Ce groupe de dépenses est en baisse de 6,7 %. Les autres dépenses de l'AFITF sont consacrées aux projets de développement ; ces derniers sont tirés à la hausse par le démarrage de travaux d'aménagement en deux fois deux voies d'un tronçon de la RN88 dans l'Aveyron ainsi que par la montée en charge du projet de l'exploitation dynamique du réseau routier national. A l'inverse les dépenses de travaux d'extension de l'autoroute A75 (Clermont-Ferrand -Béziers) et de travaux de réaménagement en deux fois deux voies sur les tronçons non déclassés en départementales de la RN7 ralentissent. Les dépenses relatives à la section ouest de l'A86 (Île-de-France) ont pris fin en 2011. Au total, les dépenses des projets de développement hors CPER reculent cette année de -25,4 %.

Les dépenses d'intervention pour le rail continuent de reculer (-6,6 % après -34,7 %), leur montant étant désormais de 643 M€ après 1,05 Md€ deux ans auparavant.

Les CPER en faveur du rail subissent un recul prononcé (-31,6 % après -25,0 %). Hors CPER les dépenses progressent modérément (+2,1 % après -37,6 %). Les projets LGV représentent la plus grande part : ainsi 43 % (soit 225 M€) des dépenses d'intervention hors CPER bénéficient à la LGV Sud-Europe-Atlantique par le biais du financement du consortium concessionnaire du partenariat public privé (PPP), 13 % à la LGV Est-Europe et 8 % à la branche Est du LGV Rhin-Rhône. L'AFITF finance aussi la régénération ferroviaire (11 % des dépenses d'intervention rail) et, pour de moindres montants, les actions pour la sécurité des transports ferroviaires et pour la relance du fret ferroviaire.

Les interventions au bénéfice des transports collectifs urbains (TCU) poursuivent leur forte progression (+18,9 % après +41,7 %) et atteignent un niveau record de 315 M€. Les dépenses pour le fluvial reviennent à leur niveau de 2010 après une forte hausse en 2011 due au début du financement du Canal fluvial Seine-Nord. Les crédits en faveur du maritime (58,6 M€) sont quasiment stables (+0,7 %).

Figure I3.1 Recettes et dépenses de l'AFITF

en million d'euros, évolution en %

Ressources	2010	2011	2012	12 / 11
Redevance domaniale	185,9	193,4	198,4	2,6
Taxe d'aménagement du territoire	539,3	541,9	535,2	-1,2
Produit des amendes radar	126,4	177,0	271,9	53,6
Produits financiers	0,2	0,6	0,0	-100,0
Produits exceptionnels	24,4	400,0	1,5	-99,6
Subvention d'investissement Etat	1 245,7	974,4	900,0	-7,6
Total (hors dotation en capital)	2 121,8	2 287,3	1 907,1	-16,6
Emplois				
Charges courantes et financières	2,1	2,5	2,6	3,7
Dépenses d'intervention (1)	2 157,1	1 979,0	1 856,1	-6,2
Total	2 159,2	1 981,5	1 858,7	-6,2
Résultat d'exploitation	-37,4	305,8	48,4	-84,2
Dépenses d'investissement	0,0	17,1	17,4	1,5
Actif en fin d'exercice (2)	174,8	463,5	494,5	6,7

Source : AFITF

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

(2) actif brut

Missions et organisation de l'AFITF

Suite aux débats parlementaires de 2003 sur la politique des transports à horizon 2020, qui avait affirmé le besoin d'une politique d'équipement pour développer les modes alternatifs à la route, le Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a entériné la création de l'AFITF. L'objectif poursuivi était de « concourir, aux côtés des autres co-financeurs et dans un objectif de développement durable, au financement des grands projets d'infrastructures ferroviaires, routières, fluviales ou portuaires, ainsi qu'aux autoroutes de la mer ». L'Agence apporte le concours financier de l'État dans les grands projets structurants décidés lors de ce CIADT. Le décret n° 2004-1317 du 26 novembre 2004 institue l'AFITF comme un établissement public national à caractère administratif. Sa mise en place effective, et notamment celle de son conseil d'administration, date du début de l'année 2005, première année de son activité. Le décret n° 2006-894 du 18 juillet 2006 étend le domaine d'intervention de l'Agence aux volets transport des Contrats de Plan État-Régions (CPER) et procédures contractuelles assimilées.

L'AFITF concourt financièrement, au nom de l'État, à des projets d'infrastructures terrestres et maritimes. Sa création 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 Md€ 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.

Figure I3.2 Dépenses d'intervention de l'AFITF

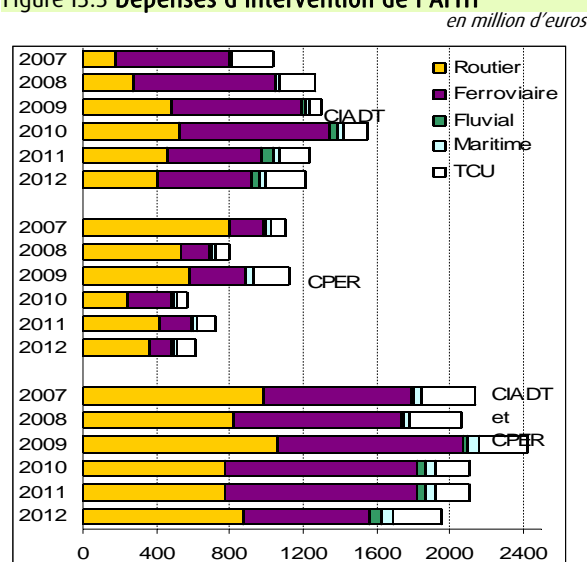
en million d'euros, évolutions en %

	2010	2011	2012	12/11
Opérations hors CPER	1 547,9	1 228,7	1 214,0	-1,2
Routier	527,1	456,1	399,6	-12,4
Ferroviaire	818,7	510,7	521,6	2,1
Fluvial	38,0	68,3	38,9	-43,0
Maritime	31,7	34,2	36,0	5,4
TCU	132,4	159,5	218,0	36,7
CPER et assimilé	563,0	724,7	609,1	-16,0
Routier	244,4	413,3	363,0	-12,2
Ferroviaire	235,8	177,4	121,0	-31,8
Fluvial	7,0	4,5	5,1	13,4
Maritime	21,5	24,0	22,6	-6,0
TCU	54,2	105,5	97,5	-7,6
Divers (*)	46,2	25,6	33,0	29,0
TOTAL	2 157,1	1 979,0	1 856,1	-6,2
Total routier	771,5	869,3	762,5	-12,3
Total ferroviaire	1 054,5	688,1	642,6	-6,6
Total fluvial	45,0	72,7	44,0	-39,5
Total maritime	53,2	58,2	58,6	0,7
Total TCU	186,7	265,0	315,5	19,0

Source : AFITF (dépenses mandatées)

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

Figure I3.3 Dépenses d'intervention de l'AFITF



Source : AFITF (dépense mandatées)

Note : décomposition modale hors poste « divers »

I4 | Les réseaux de transport dans l'UE

Les longueurs des réseaux de transport en Europe sont stables dans le temps, à l'exception des autoroutes et des lignes à grande vitesse qui se développent de manière régulière. Malgré leur développement, les LGV et les autoroutes représentent une part modeste des linéaires ferrés et routiers. Mais, en terme de quantité de transports, leur part est forte, du fait de leur débit élevé.

Les réseaux routiers

Les densités des réseaux autoroutiers opposent les douze nouveaux États membres (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 NEM12 comblent néanmoins rapidement l'écart d'avec l'UE15: les longueurs des autoroutes y ont augmenté depuis 2002 de 59 % contre 15 % dans l'UE15.

Les grands pays de l'UE-15 sont assez proches en densité autoroutière, avec toutefois un minimum Royaume-Uni (59 km/M d'hab), proche de la moyenne des NEM, et un maximum en Espagne nettement plus dense par habitant (310 km), 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). Ainsi, concernant l'ensemble du réseau routier, la France sera comparée avec sept pays limitrophes -ou proches-, Les pays du Benelux disposent des réseaux routier (comme autoroutier) 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. Par contre, 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 C1).

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 voy-km 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 t-km 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.

Forte 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, à 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, à une échelle moindre, par une intensité d'utilisation du réseau fluvial élevée.

Statistiques utilisées

Les statistiques utilisées ici sur les réseaux routiers et autoroutiers proviennent des bases de données Eurostat ou IRF. Recouper les deux sources s'est avéré nécessaire mais n'a pas suffi à remédier 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 länders 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 est financeur et gestionnaire de celui-ci. Il y a néanmoins des exceptions. Ainsi en Allemagne, les routes nationales (hors autoroutes) sont construites par l'État fédéral et gérées par les länders. La précision et la fiabilité des chiffres décroissent avec le niveau hiérarchique des routes, plus particulièrement pour le réseau communal (non prise en compte des routes de type rural dans certains cas).

Figure I4.1 Les réseaux routiers et autoroutiers et indicateurs de densité

Pays	réseau routier (2010)		géographie		densité réseau total		densité réseau autoroutier	
	total (milliers de km)	autoroutes (milliers de km)	population en 2009 (million d'habitants)	superficie (milliers de km ²)	km par million d'habitants	km par 1000 km ²	km par million d'habitants	km par 1000 km ²
Belgique	153	1,8	10,8	30,5	14 156	5,0	162,6	57,8
Allemagne	644	12,8	81,8	357,0	7 873	1,8	156,7	35,9
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

Figure I4.2 Kilomètres d'autoroute

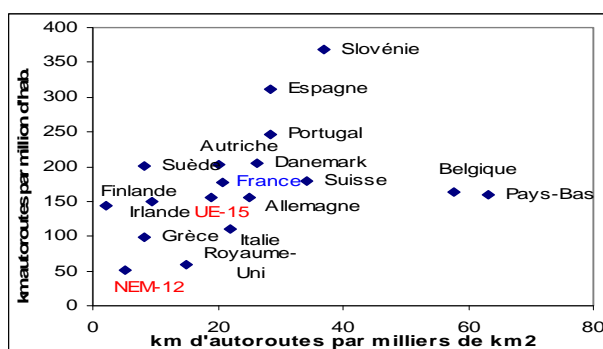


Figure I4.3 Voies navigables terrestres

milliers de kilomètres de voies navigables (canaux et fleuves)						milliards de t-km transportées	millions de t-km par km et par an
Pays	classes de tonnage des bateaux					2010	2010
	total	0 à II < 650 t	III & IV 650 à 1 500 t	V 1 500 à 3 000 t	VI et VII > 3 000 t		
Belgique	1,52	0,59	0,43	0,25	0,25	8,2	5,4
Allemagne	7,73	1,69	2,55	2,31	1,18	62,3	8,1
France	5,11	3,17	0,25	0,23	1,46	9,5	1,9
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
Finlande	8,01	-	-	-	-	0,1	0,0
Royaume-Uni	1,05	-	-	-	-	0,2	0,1

Figure I4.4 Les réseaux ferrés, indicateurs de densité et intensité d'utilisation

	Linéaire de réseau			Densité		Intensité d'utilisation				
	milliers de km de lignes			densité du réseau total		milliers de trains par km de ligne et par an			millions de voy-km et de t-km par km-an	
	total	dont électrifié	grande vitesse	km par million d'hab	km par km ²	voyageurs	fret	total	voyageurs	fret
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
Rép. tchèque	9,6	3,1		914	121	13,0	3,1	16,1	0,7	1,4
Allemagne	37,7	19,6	1,3	459	106	22,1	5,7	27,8	2,2	2,8
Grèce	2,6	0,3		227	19	5,8	0,9	6,6	0,6	0,2
Espagne	13,9	8,8	2,1	302	27	12,9	1,7	14,6	1,7	0,7
France	30,9	15,4	2,0	481	57	13,0	2,4	15,4	2,9	1,0
Italie	16,7	11,9	0,9	278	55	18,8	3,5	22,1	3,0	1,1
Hongrie	7,4	2,8		737	79	11,8	3,7	14,4	1,1	1,2
Pays-Bas	3,0	2,2	0,1	183	73	43,1	2,9	46,0	5,4	2,0
Autriche	5,8	3,5		698	69	18,3	7,7	26,1	1,7	3,4
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
Roumanie	10,8	4,0		502	45	6,9	1,7	8,6	0,6	1,1
Slovénie	1,2	0,5		604	61	9,5	6,1	15,6	0,6	2,8
Slovaquie	3,6	1,6		669	74	8,7	3,1	11,8	0,6	2,2
Finlande	5,9	3,1		1 111	18	6,1	2,6	8,6	0,7	1,6
Suède	11,2	7,8		1 206	25	8,8	3,7	12,6	1,0	2,1
Royaume-Uni	15,9	5,4	0,1	258	65	32,9	2,4	35,3	3,3	1,2
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

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

E - Les transferts de l'État et des collectivités locales

E1 | Recettes publiques diverses liées aux transports

En 2012, les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élèvent à 41,4 Md€. Elles sont en décélération (+ 0,6 % après + 4,3 %) du fait notamment du recul du produit des taxes sur les carburants (- 1,1 %).

Les taxes et redevances dues par les producteurs et usagers des transports

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 pour la seconde année (- 1,1 % après - 2,7 %) après sa forte revalorisation en 2010 due à l'introduction d'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 23,6 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 2012 — elle était de 16,5 % en 2008. Le produit du total des taxes carburants, dont la TICPE est la principale, représente 24,6 Md€ en 2012 (y compris DOM) en recul de 1,1 % (après + 1,5 %) à un niveau inférieur à celui de 2008.

La taxe sur le certificat d'immatriculation représente 2,1 Md€ et la taxe sur les contrats d'assurance automobile, versée aux administrations de la sécurité sociale, 1,0 Md€.

Le financement des transports par des « non- usagers » du transport

A 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 6,6 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 dix 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 (+ 5,7 % en moyenne annuelle depuis 2002) qu'en Île-de-France (+ 3,5 %). Les autorités organisatrices de province en perçoivent désormais 51,3 % contre moins de la moitié en 2007. 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. Celui-ci 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 (+ 7,6 %) à 1,6 Md€. De cette recette 1,3 Md€ d'euros est affecté au budget de l'Etat et aux collectivités territoriales, et près de 0,3 Md€ (soit 16,7 %) à l'AFITF pour la construction de nouvelles infrastructures, part en constante hausse depuis 2009. Depuis 2011, une partie est également affectée à l'agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances (ACSE).

L'Etat et les collectivités locales perçoivent des dividendes en tant que détenteurs d'entreprises de transports (par exemple, les ports autonomes, ADP, Air France). En 2012, le dividende perçu d'ADP est de 90 millions d'euros. Air France, dans la logique de son plan d'économie a fait le choix de ne pas en verser en 2012. A l'inverse, la SNCF verse un dividende à l'Etat de plus de 209 M€.

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 appelée taxe professionnelle jusqu'en 2010. Ces impôts et taxes ne touchent pas spécifiquement le monde des transports mais l'Etat peut décider de soutenir certains secteurs du transport par le biais d'allègements spécifiques de ces taxes. Ainsi, le transport de voyageurs n'est pas soumis au taux de TVA de 19,6 % mais au taux réduit de 7,0 %, ce qui constitue une aide indirecte au transport de voyageurs.

La taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE)

La TICPE (TIPP avant 2010) 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 : 23,6 Md€ en 2012 (y compris autres carburants) dont 12,7 Md€ pour l'Etat, 4,3 Md€ pour le financement des aides aux entreprises par les régions, 6,6 Md€ pour les départements auxquels il conviendrait d'ajouter 0,48 Md€ aux DOM pour le fonds des investissements routiers et des transports (FIRT). 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 E1.2). Les professionnels bénéficient par ailleurs de remboursements de TICPE sur le gazole

Figure E1.1 Recettes des administrations publiques liées au transport

	Affectation	2000	2009	2010	2011	2012	12/11
- Taxe à l'essieu	État	223	172	168	170	172	1,2
- Taxe sur contrats d'assurance automobile	Sécurité sociale (depuis 2005)	809	951	954	975	1019	4,5
- Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	État (Séc. Soc. entre 2001 et 2003)	644	1 098	992	927	985	6,3
- Dividendes des sociétés d'autoroutes	État	-	0	0	0	0	0,0
- Produit des amendes forfaitaires de la police		329	925	959	1 513	1 628	7,6
dont	État et collectivités locales	329	810	833	1 301	1 296	-0,3
	AFITF (à partir de 2005)	-	115	126	177	272	53,6
	FIPD, ACSé ⁽¹¹⁾	-	-	-	35	60	71,4
- Taxe sur l'aménagement du territoire	AFITF (à partir de 2006)	425	528	539	542	535	-1,2
- Redevances domaniales	AFITF (à partir de 2005)	131	180	186	193	198	2,6
- Certificats d'immatriculation	Régions	1 373	1 917	1 917	2 080	2 117	1,8
- Vignette	Départements	539	0	0	0	0	0,0
Total route (hors TIPP)		4 483	5 771	5 716	6 400	6 655	4,0
- Dividendes versés par SNCF	État	-	183	0	199	209	4,9
Total fer		-	183	0	199	209	4,9
- Péages	VNF	-	12	13	14	13	-0,5
- Taxe hydraulique	VNF	-	129	125	138	149	7,8
- Redevances domaniales	VNF	104	26	29	24	25	6,1
Total voies navigables		104	168	166	175	188	6,9
- Taxe de l'Aviation Civile	État	-	61	71	83	77	-7,8
	BACEA ⁽¹⁾	220	282	318	312	339	8,7
	FIATA ⁽²⁾	55	-	-	-	-	-
	FSD ⁽³⁾	-	162	163	175	189	8,2
- Redevances de la circulation aérienne	BACEA	-	1 262	1 463	1 424	1 408	-1,1
- Taxe d'aéroport	Aéroports ⁽⁴⁾	-	731	783	864	914	5,8
- Taxe sur les nuisances sonores aériennes ⁽⁹⁾	Aéroports (redistribuée aux ménages)	-	58	57	56	55	-0,2
- Dividendes d'Air France et d'ADP	État	-	71	78	87	90	4,0
Total transport aérien		275	2 628	2 935	3 002	3 074	2,4
- Dividendes des GPM (grands ports maritimes)	État	-	33	15	16	15	-5,7
Total ports		-	33	15	16	15	-5,7
- Total TICPE (TIPP avant 2010) ⁽¹⁰⁾		-	23 537	23 577	23 923	23 559	-1,5
dont ⁽⁵⁾	État	24 267	13 889	13 509	13 196	12 691	-3,8
	Régions (aides aux entreprises)	-	3 865	3 882	4 239	4 295	1,3
	Départements (RMI)	-	5 783	6 186	6 488	6 573	1,3
- TGAP		-	390	505	515	614	19,2
dont	ADEME	-	387	489	479	491	2,5
	État	-	3	16	36	123	241,7
- Taxe spéciale (DOM)	DOM (FIRT ⁽⁶⁾)	449	462	470	484	476	-1,7
Total taxes sur les carburants		24 716	24 389	24 552	24 922	24 649	-1,1
TOTAL (HORS VERSEMENT TRANSPORT)		29 578	33 171	33 383	34 714	34 789	0,2
- Versement transport en Province ⁽⁸⁾	Autorités organisatrices	1 732	2 895	3 099	3 359	3 406	1,4
	- dont à TCSP ⁽⁷⁾	830	1 641	1 757	1 961	1 989	1,4
	- dont autres de plus de 100 000	719	973	1 056	1 095	1 111	1,4
	- dont autres de moins de 100 000	182	281	286	302	307	1,4
- Versement transport Île-de-France	STIF	2 100	2 979	3 016	3 118	3 235	3,8
Total versement transport (8)		3 832	5 874	6 115	6 477	6 641	2,5
TOTAL		33 410	39 046	39 499	41 191	41 430	0,6

Sources : Insee, Certu, DGAC, STIF, VNF, calculs SOeS

(*) ce tableau ne retrace qu'une partie des recettes des administrations publiques liées au transport. Ne sont pas retracés les impôts et taxes liés à la production de transport (impôt sur les sociétés, taxe professionnelle, cotisations sociales, TVA...).

Notes : (1) BACEA : Budget annexe « contrôle et exploitation 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'avions ; (10) TICPE : taxe intérieure de consommation des produits énergétiques, en remplacement en 2010 de la TIPP ; (11) FIPD : Fonds Interministériel de prévention de la délinquance, ACSé : Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances.

Figure E1.2 TICPE unitaire par région

	Gazole			Supercarburant		
	1e Modulation votée	2e Modulation (Grenelle)	Taux de TICPE	1e Modulation votée	2e Modulation (Grenelle)	Taux de TICPE
Poitou-Charentes	0	0	41,69	0	0	58,92
Corse	0	0	41,69	0	0	57,92 (SP hors E10) 58,92 (SP95-E10)
Rhône-Alpes	1,15	0	42,84	1,77	0	60,69
Autres régions	1,15	1,35	44,19	1,77	0,73	61,42

Source : DGDDI

La « TICPE régionale »

Depuis 2005, un dispositif concernant la TICPE est institué pour apporter 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.

E2 | Les dépenses des administrations publiques centrales

En 2012, les dépenses des administrations publiques centrales (APUC) en transport et en infrastructures sont quasi stables (+1,0 % après -4,0 %). Elles s'élèvent à 12,1 Md€ (hors charges de retraite) ; elles ont diminué de 2,0 % depuis 2008 et de 14,5 % depuis 2006.

Les dépenses en transport ferroviaire (5,0 Md€, 41 % des dépenses totales) et celles relatives au transport routier (2,8 Md€, 23 %) sont en forte baisse depuis 2008, mais progressent en 2012 ; celles en transport aérien (2,0 Md€, 17 %) sont en baisse en 2011 et 2012.

Depuis 2006, date à partir de laquelle les transports en Île-de-France ne ressortent plus du financement de l'Etat, les dépenses relatives aux transports collectifs urbains (TCU) ne représentent qu'une faible part des dépenses de l'administration centrale (4 %) mais elles ont augmenté fortement en 2011 et 2012 (+80,7 % et +21,1 %). Les dépenses en voies navigables (5 % des dépenses) et transport maritime (4 % du total en progression) baissent (respectivement -8,7 % et -7,5 %) après avoir fortement progressé en 2011 (respectivement +15,7 % et +5,5 %).

Les dépenses de fonctionnement poursuivent leur baisse

Globalement, les dépenses de fonctionnement « transport » des APUC, après la forte baisse de 2008 et les reculs des deux dernières années (-2,1 % après -2,2 %) sont à leur niveau des années 2004-2005. Les dépenses de fonctionnement de la route se contractent (-2,1 %) et avec 1,2 Md€ en 2012 atteignent un niveau égal à la moitié de celui de 2006, date du début du transfert aux collectivités territoriales des charges afférentes à une partie du réseau routier national.

Les dépenses de fonctionnement de transport ferroviaire (4,2 Md€) reculent en 2012 (-1,3 %) ; elles avaient très fortement chuté entre 2005 et 2008 et connu un saut en niveau en 2009, passant alors de 2,7 Md€ à 4,3 Md€. Elles sont maintenant bien supérieures (+25 %) à leur niveau moyen des années 2004-2006. Elles consistent essentiellement en subventions au secteur ferroviaire (2,3 Md€ à -1,0 %) ainsi qu'en compensation financière aux Régions pour leur activité TER (1,9 Md€), dont le versement recule aussi en 2012 (-0,6 %).

Les dépenses de fonctionnement de l'Etat et de ses établissements publics pour le transport maritime reculent en 2012 (-13,3 %) après leur progression de 2011 (+4,4 %) et atteignent leur niveau le plus bas depuis 2001. Celles pour le transport fluvial reculent également (-2,9 %) après leur forte hausse de 2011 (+7,7 %) ; depuis 2006 elles sont en progression de +10 % au total.

Les dépenses en transport aérien sont stables en 2012 (+0,6 %). Les dépenses en services généraux (« services communs ») poursuivent leur contraction (-3,5 % après -8,0 %).

Les dépenses d'investissement se redressent

Tous modes confondus, les dépenses d'investissement des APUC sont en hausse de 9,2 % et retrouvent leur niveau de 2010 après leur chute de 8,8 % en 2011 ; depuis 2006, elles ont baissé de 39,6 % au total.

Les subventions d'investissement au transport ferroviaire et à ses infrastructures (0,77 Md€ en 2012, 22 % du total des dépenses d'investissement) progressent de 13,4 % ; elles avaient fortement chuté en 2009 et sont 3 fois plus faibles qu'en 2008. Les dépenses d'investissement de la route augmentent également (+17,1 % après -18,5 %) ; depuis 2006 elles sont presque constantes alors que la moitié du réseau non concédé a été transféré aux départements ; en 2012, les transferts en investissement en direction des collectivités locales (0,6 Md€) augmentent fortement (+0,3 Md€) faisant plus que compenser le recul de 4,7 % des investissements directs en infrastructure routière des administrations centrales.

Les transferts pour les investissements en transports collectifs urbains poursuivent leurs forte progression (0,46 Md€ après 0,36 Md€ en 2011) ; ils représentent maintenant 13 % des dépenses d'investissement des APUC. Ils sont consacrés principalement au financement des transports collectifs en site propre (tramway, métro) dans les métropoles de province. Les investissements en transport aérien reculent fortement (-27,5 %) à leur niveau le plus bas depuis 2001.

Les investissements fluviaux reculent (-17,4 %) après avoir fortement progressé en 2011 ; depuis 2006, ils ont augmenté de 34 %. Les investissements de l'Etat en maritime continuent de progresser (+3,9 % après +7,7 %).

Champ des dépenses des APUC

Les administrations publiques centrales comprennent l'Etat 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'Etat sont consolidées. Ainsi, le versement du budget général de l'Etat à l'AFITF de 1,4 Md€ en 2012 ainsi que le versement en sens inverse ne sont pas comptabilisés dans les dépenses totales.

Figure E2.1 Les dépenses en transport des administrations publiques centrales

niveau en millions d'euros, évolution en %

	2010	2011	2012	11/10	12/11
Fonctionnement (hors charges de retraites)	9 014	8 816	8 634	-2,2	-2,1
Route	1 183	1 209	1 184	2,2	-2,1
Fer	4 356	4 264	4 209	-2,1	-1,3
Transports collectifs urbains	6	30	6	365,4	-80,3
Voies navigables	388	418	406	7,7	-2,9
Transport maritime	357	373	323	4,4	-13,3
Transport aérien	1 904	1 768	1 779	-7,1	0,6
Services communs	819	754	728	-8,0	-3,5
Investissement (infrastructures, désendettement, matériel roulant etc..)	3 525	3 216	3 513	-8,8	9,2
Route	1 642	1 338	1 568	-18,5	17,1
Fer (y.c. SAAD) (3) (4)	923	683	775	-26,0	13,4
Transports collectifs urbains	207	356	461	72,0	29,5
Voies navigables	211	275	227	30,4	-17,4
Transport maritime	178	192	200	7,7	3,9
Transport aérien	304	333	241	9,4	-27,5
Services communs	61	39	42	-35,4	8,0
Total (hors charges de retraites)	12 539	12 032	12 147	-4,0	1,0
Route	2 825	2 548	2 751	-9,8	8,0
Fer	5 279	4 947	4 984	-6,3	0,7
Transports collectifs urbains (1)	213	385	466	80,7	21,1
Voies navigables	599	693	633	15,7	-8,7
Transport maritime	535	565	523	5,5	-7,5
Transport aérien	2 208	2 101	2 020	-4,9	-3,9
Services communs	880	793	770	-9,9	-2,9
Charges de retraites	4 205	4 451	4 647	5,8	4,4
CARCEPT + FONGECFA (2)	100	105	96	4,6	-8,7
Charges de retraites de la SNCF et anc. agts serv pub. Afr.Nrd et OM	3 091	3 263	3 360	5,5	3,0
Charges de retraites de la RATP	506	532	575	5,1	8,2
ENIM et autres caisses(5)	508	552	616	8,6	11,6
Total (yc charges de retraite)	16 744	16 483	16 794	-1,6	1,9

Source : DGFIP, SOeS

(1) à partir du 1er juillet 2005, l'État, n'est plus responsable du financement de l'exploitation des transports collectifs d'Ile-de-France, désormais entièrement dévolu aux collectivités locales.

(2) CARCEPT : Caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance du transport ; FONGECFA : Fond national de gestion paritaire du congé de fin d'activité.

(3) y compris subvention de désendettement versée à RFF depuis 2004 et jusqu'en 2008 (voir fiche E6), à partir de 2009, selon le contrat de performance État-RFF, la subvention de désendettement de RFF, la contribution pour charges d'infrastructures de RFF et la subvention pour régénération de RFF font place à une unique subvention comptabilisée en fonctionnement. Les chiffres sont y compris solde des engagements de l'État sur la période 2004-2008 (225 M€ versés en 2008).

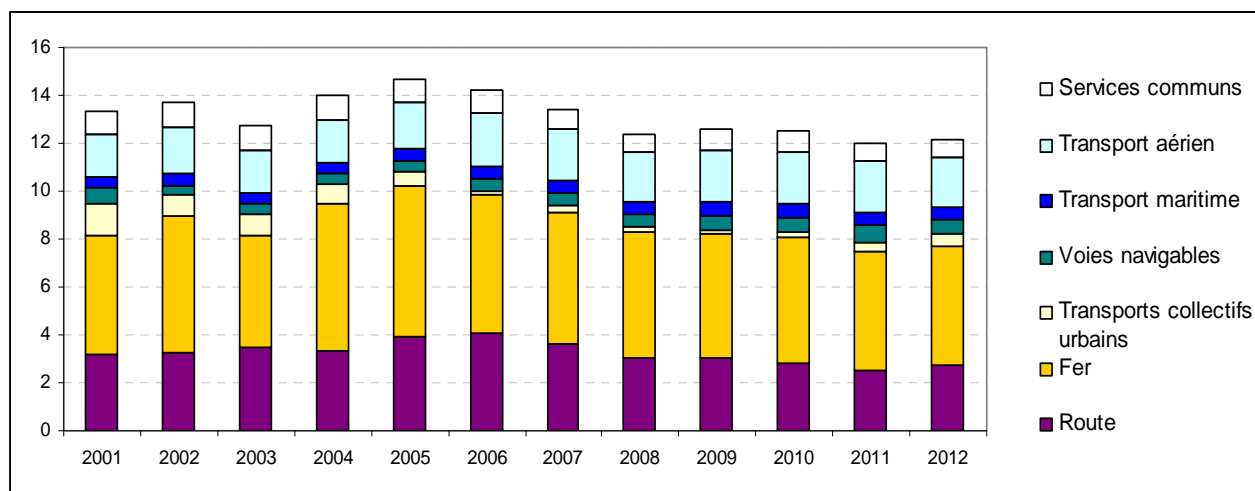
(4) SAAD : Service annexe d'amortissement de la dette, montant versé à la SNCF jusqu'en 2007 et réintégré dorénavant dans les comptes de l'État

(5) ENIM : Etablissement National des Invalides de la Marine. Les deux tiers des prestations servies par l'ENIM sont consacrés à la retraite.

Avertissement : les dépenses des administrations publiques centrales en transport et celles des administrations locales, telles que retracées dans la fiche E3, ne peuvent être directement sommées. En effet, il existe de nombreux transferts entre les deux types d'administration, partiellement retracés dans l'un et l'autre compte. A titre d'indication, les transferts de l'État vers les collectivités locales représentent plus de 3 milliards d'euros en 2012. A l'inverse, l'État reçoit des contributions de la part des collectivités locales, en particulier des régions pour le financement des investissements inscrits dans les projets État-Régions.

Figure E2.2 Les dépenses totales hors charge de retraite des administrations publiques centrales.

en milliards d'euros



Source : DGFIP, SOeS

E3 | Les dépenses des administrations publiques locales

En 2012, les dépenses des administrations publiques locales (APUL) pour le transport et les infrastructures augmentent (+3,1 % après +7,7 %) et atteignent 35,0 Md€ (hors transferts financiers entre APUL). Le transport de voyageurs et la voirie en sont les deux principaux postes avec respectivement 16,8 Md€ et 14,3 Md€. Les dépenses de fonctionnement avaient fortement accéléré en 2011 (+9,8 %) sous l'effet de la hausse de niveau des dépenses de voirie des départements. Elles continuent d'augmenter en 2012 mais à un rythme moins soutenu (1,7 %). Les dépenses d'investissement, portées par celles des réseaux de transport en commun de voyageurs accélèrent (+5,4 % après +3,9 % en 2011).

Les régions consacrent 6,2 Md€ aux transports en 2012 (+6,8 % par rapport à 2011), dont 4,8 Md€ aux transports de voyageurs et de marchandises. Ces derniers consistent essentiellement en transport ferroviaire et en transferts financiers pour les transports collectifs urbains de voyageurs.

Les régions ont en charge l'organisation du plan régional de transport et la coordination des services régionaux non urbains de transport routier et ferroviaire. Elles financent une partie des investissements dans le cadre des PDMI (programmes de modernisation des itinéraires routiers) successeurs des CPER (contrat de plan État-Régions) pour le réseau routier des départements et des communes.

Les départements dépensent 9,8 Md€ en transport et infrastructures de transport, niveau comparable à celui de 2011; un transfert s'est fait entre dépenses de fonctionnement, qui ont progressé de +22,1 % depuis 2008, et dépenses d'investissements, qui baissaient de 24,6 % dans la même période; en 2012, les dépenses de fonctionnement progressent de 0,3 % tandis que les dépenses d'investissement reculent de 0,5 %.

L'achèvement du transfert du réseau routier national aux départements fin 2011 s'était traduit par une forte augmentation des dépenses en voirie de ces derniers (+9,3 % au total, dont +44,3 % en fonctionnement soit, en entretien courant 2,3 Md€ après 1,6 Md€ en 2010). En 2012 les dépenses totales en voirie des départements se tassent (-2,6 %) sous l'effet conjoint du gel des dépenses courantes (0,0 %) et du recul des dépenses d'investissement (-4,4 %). Une partie du domaine routier national, une fois transférée aux départements a été reclassée dans la voirie communale lorsqu'il était dépourvu de «vocation départementale». De ce fait en 2012, les dépenses totales en «voirie» du réseau départemental représente 5,7 Md€, moins qu'au plus fort du transfert (6,3 Md€ en 2008).

Les départements ont aussi compétence pour l'organisation du transport scolaire (hors périmètre de transports urbains) qu'ils financent à hauteur de 1,9 Md€ (-1,0 % par rapport à 2011), niveau quasi stable depuis 2008. Ils financent également une

partie des transports collectifs routiers interurbains, pour 1,9 Md€ (+4,7 % en 2012).

Les dépenses des communes et EPCI décélèrent en 2012 (+3,7 % après +4,7 %) et restent sur une tendance à la hausse (+24,6 %) depuis 2008. La voirie communale, avec 8,2 Md€, représente plus de 80 % des dépenses totales des communes, constituées aux deux-tiers de dépenses d'investissement. Ces dernières augmentent plus vite que les dépenses de fonctionnement en 2012 (+4,4 % et 2,3 %); depuis 2008 dépenses d'investissement et dépenses de fonctionnement augmentent à l'identique (25,7 % et 26,2 %).

Les communes sont également autorités organisatrices (AO) des transports urbains, mission pour laquelle elles se regroupent au sein d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Il s'agit à près de 90 % de dépenses de fonctionnement. Néanmoins, en 2012, les dépenses d'investissement contribuent le plus (4,2 point) au rebond de dépenses de transport urbain (+4,7 % après -5,4 %).

Les autres établissements publics locaux (syndicats, régies, STIF, Chambres de Commerce et d'Industrie) ont dépensé en 2012 13,0 Md€ en transport et en infrastructures de transport, soit 37 % du total des dépenses des APUL, dont 11,6 Md€ en transport de voyageurs (+3,2 %). Les syndicats-hors STIF-et les régies contribuent à 60 % (7,9 Md€) aux dépenses en transport des établissements publics locaux. Les AO des transports d'Île-de-France (STIF) et de Corse (OTRC) ont quant à elles dépensé 5,3 Md€ en 2012. Enfin, les CCI, qui sont concessionnaires pour l'exploitation de nombreux ports (hors Grands Ports Maritimes) et aéroports, auraient dépensé 0,7 Md€ (estimation SOeS).

Estimation révisée des dépenses des APUL

Les données relatives à l'année 2011 font l'objet d'une nouvelle estimation : la dépense totale des APUL en transport et infrastructures de transport de 2011 est désormais de 34,0 Md€ contre 33,1 Md€ dans la version 2011 des comptes, portant l'augmentation des dépenses globales à 7,7 % contre 4,8 % précédemment. Cette révision est essentiellement imputable aux dépenses en voirie des départements (5,8 Md€ en 2011, contre 5,0 Md€ dans la version précédente), dont les comptes n'étaient que partiellement intégrés dans la version provisoire de 2011. Parmi les dépenses en voirie, la révision concerne essentiellement la rémunération des anciens agents de l'État (OPA essentiellement) qui ont changé de statut au cours de l'année 2011 : initialement en situation de mise à disposition par l'État auprès des départements (rémunérés par l'État), ils ont pour la plupart basculé dans la fonction publique territoriale.

Figure E3.1 Les dépenses des administrations publiques locales (APUL) en transport

niveau en million d'euros, évolutions en %

	Dépenses de fonctionnement				Dépenses d'investissement				Total des dépenses			
	2010	2011	2012*	12/11*	2010	2011	2012*	12/11*	2010	2011	2012*	12/11*
Régions	3 664	3 812	3 989	4,6	1 993	1 949	2 166	11,1	5 656	5 761	6 155	6,8
Voirie	48	55	59	7,5	581	524	592	13,0	629	578	651	12,5
Autres infrastructures de transport	34	44	50	13,0	596	526	633	20,5	630	570	683	19,9
Transports de voyageurs et marchandises	3 581	3 714	3 881	4,5	816	899	941	4,6	4 397	4 613	4 822	4,5
Départements	4 846	5 840	5 860	0,3	4 206	3 972	3 950	-0,5	9 052	9 812	9 810	0,0
Voirie	1 605	2 317	2 316	0,0	3 737	3 524	3 371	-4,4	5 342	5 841	5 687	-2,6
Autres infrastructures de transport	52	51	51	-0,5	197	188	276	46,7	249	239	327	36,7
Transports de voyageurs et marchandises	1 266	1 525	1 564	2,5	267	256	300	17,2	1 532	1 781	1 864	4,7
Transports scolaires	1 923	1 947	1 928	-1,0	5	4	4	0,8	1 928	1 951	1 932	-1,0
Communes et EPCI (1)	4 243	4 379	4 439	1,4	5 171	5 478	5 784	5,6	9 414	9 857	10 223	3,7
Voirie	2 435	2 537	2 595	2,3	4 921	5 357	5 593	4,4	7 356	7 894	8 188	3,7
Transports de voyageurs et marchandises	1 507	1 538	1 547	0,6	245	119	187	58,1	1 751	1 657	1 734	4,7
Transports scolaires	302	303	297	-2,1	5	3	4	12,9	307	306	300	-1,9
ODAL (2), syndicats, régies	9 448	10 408	10 622	2,1	1 625	2 159	2 422	12,2	11 073	12 568	13 045	3,8
Voirie	143	288	316	9,7	39	47	71	50,0	182	335	387	15,4
Autres infrastructures de transport	689	689	702	1,8	32	32	33	4,4	721	721	735	1,9
Transports de voyageurs et marchandises	8 347	9 156	9 280	1,4	1 534	2 065	2 297	11,2	9 881	11 221	11 577	3,2
Transports scolaires	269	275	324	17,7	21	16	22	39,1	290	291	346	18,9
Total hors transferts entre administrations locales (3)	19 792	21 730	22 101	1,7	11 776	12 278	12 945	5,4	31 568	34 008	35 046	3,1
Voirie	4 129	5 073	5 121	0,9	8 706	8 945	9 133	2,1	12 835	14 018	14 254	1,7
Autres infrastructures de transport	748	755	771	2,1	729	635	792	24,7	1 477	1 389	1 562	12,4
Transports de voyageurs et marchandises	12 563	13 521	13 779	1,9	2 314	2 678	2 993	11,7	14 876	16 200	16 772	3,5
Transports scolaires	2 351	2 381	2 431	2,1	28	21	27	30,8	2 379	2 402	2 459	2,4

Source : SOeS d'après DGFiP.

(1) EPCI : établissement public de coopération intercommunale

(2) ODAL : organisme divers d'administration locale

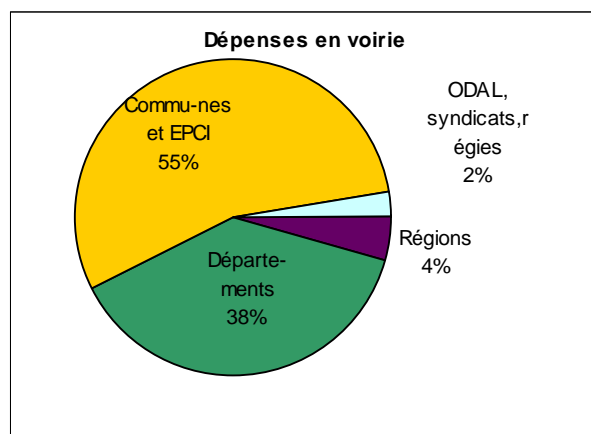
(3) en 2012, le montant des transferts entre l'ensemble des administrations locales considérées s'élève à 4,2 Md€ contre 3,9 en 2011 ; pour chaque type d'administration locale le total est donné y compris transferts vers les autres types d'administrations locales

(*) Données provisoires.

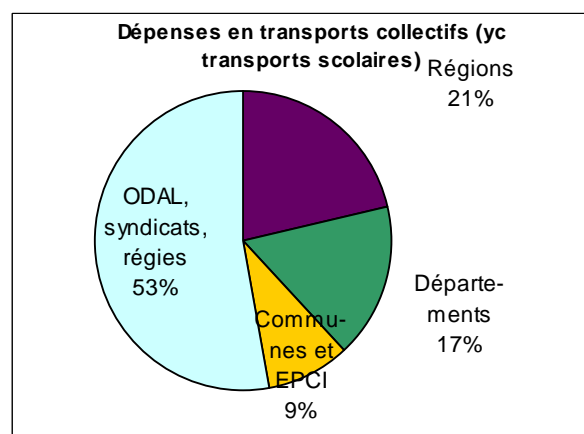
Figure E3.2 Répartition des dépenses des APUL en voirie et en transport

en %

en %



Source : SOeS



Source : SOeS

E4 | Les transferts publics à la SNCF

En 2012, les dépenses totales des administrations publiques centrales et locales au profit de la SNCF accélèrent (+8,0 % après +0 %) après s'être continuellement réduites entre 2006 et 2010. Elles atteignent désormais un niveau légèrement supérieur à celui de 2006 et s'élèvent à 5,6 Md€ (toutes activités confondues et hors contributions aux charges de retraites et surcompensation des régimes spéciaux, ces derniers s'élevant à 3,4 Md€)

La hausse des transferts est essentiellement portée par les contributions d'exploitation qui s'élèvent à 4,9 Md€ (+6,1 %). Celles-ci regroupent l'ensemble des compensations tarifaires et des contributions de service versées par les administrations publiques, tous réseaux confondus. Les premières contributrices en sont les Régions qui avec 2,7 Md€ destinés au TER en 2012 (prestations de services et compensations) ont versé 0,1 Md€ de plus que l'année précédente. Les subventions à l'investissement contribuent pour un tiers à la hausse de l'ensemble des transferts. Elles rebondissent en effet (+26,0 %) après trois années consécutives de forte baisse (figure E4.1), liées au basculement progressif d'une partie des aides d'investissement à la section de fonctionnement.

Baisse du financement des investissements TER par les Régions

Depuis le 1^{er} janvier 2002, l'organisation et le financement des services régionaux de voyageurs relèvent de la compétence des Régions et non plus de l'État (avec une organisation spécifique pour l'Île-de-France et pour la Corse). Les délégations de service public faites à la SNCF sont contractualisées dans des conventions pluriannuelles (2007-2013 pour la dernière).

Les Régions ont versé cette année à la SNCF pour l'activité TER 3,0 Md€. Les subventions d'exploitation représentent 2,7 Md€, et les transferts d'investissement 0,4 Md€. Compte tenu de la compensation de 2,0 Md€ versée pour ce transfert par l'État aux Régions (voir encadré), l'effort spécifique des Régions est de 1,1 Md€ (contre 0,5 Md€ en 2002).

Les subventions d'exploitation qui complètent les recettes du trafic perçues directement auprès des voyageurs, regroupent les aides à l'exploitation de service et les compensations des tarifs spéciaux. Elles progressent de 4,3 %, à un rythme inférieur à celui de 2011 (+6,5 %). Sur dix ans, elles ont progressé au rythme annuel moyen de 6,6 %. Les subventions d'investissement, essentiellement destinées à l'acquisition du matériel roulant, reprennent légèrement (0,4 Md€ après 0,3 Md€, figure E4.4) dans un contexte général de décade, consécutif au point haut de 2008 (1,0 Md€).

Hausse des financements publics d'investissements du Transilien

Pour son activité Transilien (figure E4.3), la SNCF reçoit 1,9 Md€ des administrations publiques.

Essentiellement versé par le STIF, ce montant augmente de 6,9 % (après +2,6 % en 2011). Le STIF verse 1,7 Md€ pour l'exploitation, dont 0,3 Md€ de contribution aux charges liées aux investissements de SNCF, et 140 M€ de subventions d'investissement destinées au renouvellement du matériel roulant.

Champ des dépenses des APUC

Le précédent contrat liant le STIF et la SNCF - entré en vigueur en 2008 pour une durée de quatre ans - modifiait le contenu des subventions versées par le STIF pour l'activité Transilien : en lieu et place de la contribution forfaitaire et des compensations tarifaires, les aides du STIF à l'exploitation du Transilien se composaient désormais d'une contribution forfaitaire d'exploitation et d'une contribution forfaitaire d'investissement couvrant les charges courantes liées aux investissements.

Le nouveau contrat 2012-2015 sans modifier la structure des versements du STIF à la SNCF, évolue. Dans ce cadre, il 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 forfaitaire d'investissement versée par le STIF. Pour la partie exploitation, l'accord entre l'Autorité Organisatrice et l'opérateur projette un relèvement de 17 % des contributions du STIF, révisable à mi-parcours suivant la progression des droits acquittés à RFF par la SNCF. Les termes du contrat sont modifiés concernant l'évaluation du service rendu. Son appréciation fait une plus grande part désormais aux indicateurs de ponctualité et de perception par les voyageurs de la qualité du service. De même, les montants plafonds des bonus/malus attachés à la réalisation des objectifs sont relevés.

Estimation de la compensation financière versée aux Régions par l'État pour le TER

Pour permettre aux Régions de financer l'activité TER, l'État a augmenté, au moment du transfert de compétence, le montant de sa dotation globale de fonctionnement (DGF) et celui de sa dotation globale de décentralisation (DGD) versées aux Régions, d'une somme équivalente à ce que l'État dépenserait s'il finançait directement les TER. 84 % de cette dotation a été incorporé dans la DGF et 16 % dans la DGD.

A partir du montant du transfert de 2002 actualisé par les évolutions globales de la DGF et de la DGD, on estime que les Régions ont reçu au titre du financement des TER 2,0 Md€ de l'État (figure E4.5), dont 1,8 Md€ pour l'exploitation et 0,2 Md€ pour l'investissement. En 2012 les dotations de l'État ont fait l'objet d'un gel si bien qu'elles sont d'un montant identique à celui de 2011.

Figure E4.1 Transferts des administrations publiques vers la SNCF et la caisse de retraite

En millions d'euros, hors TVA

	2010	2011	2012
Total hors retraites	5 210	5 201	5 629
Contributions liées à l'exploitation	4 256	4 625	4 908
- dont versées par l'Etat	277	445	539
- dont versées par les régions	2 444	2 572	2 670
- dont versées par le Stif (1)	1 535	1 608	1 699
Subventions de fonctionnement de l'Etat	39	29	32
Subventions d'investissement	915	547	689
Régimes spéciaux de retraites	3 099	3 241	3 360
dont charges de retraites versé par l'Etat	3 032	3 208	3 307
dont surcompensation régimes spéciaux	67	34	52
Total (y.c. charges de retraites et surcompensation régimes spéciaux)	8 310	8 452	8 989

Source : SNCF et DGFip

(1) y compris commission sur ventes

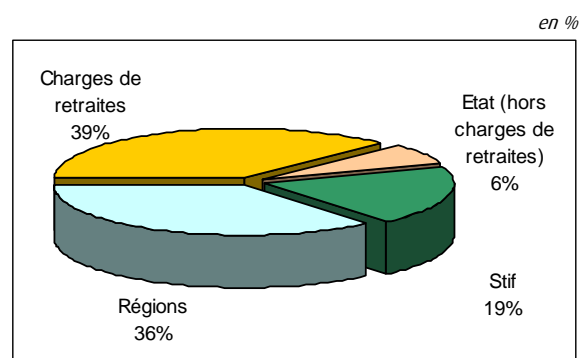
Note: depuis le 1er juillet 2007, la caisse de prévoyance et de retraite est un organisme autonome et plus un service annexe de la SNCF.

Figure E4.3 Transferts des administrations publiques au profit de l'activité Transilien de la SNCF

En millions d'euros, hors TVA

	2010	2011	2012
Fonctionnement (Stif)	1 565	1 608	1 699
Contribution liées aux charges d'exploitation	1 228	1 263	1 464
Contribution forfaitaire pour charges d'investissement	309	314	255
Partage des recettes directes	30	18	-6
Bonus / malus qualité service	-1,7	13,0	-14,0
Investissement	137	138	167
subventions au titre du programme	23	16	12
Etat	3	0	0
Région IdF	20	16	12
Départements	0	0	0
subventions hors programme	114	122	155
Stif (sur produit des amendes)	98	119	143
Etat	0	0	6
Région IdF	13	2	6
Départements et autres	3	1	1
Total reçu par la SNCF pour le transilien	1 702	1 746	1 867

Figure E4.2 Origine des transferts vers la SNCF et la caisse de retraite



Source : SNCF et DGFip

Figure E4.4 Transferts des administrations publiques au profit de l'activité TER de la SNCF

En millions d'euros, hors TVA

	2002	2010	2011	2012
Versements de l'Etat à la SNCF pour les tarifs militaires des TER	14	19	20	20
Versements des régions à la SNCF pour le TER	1 973	2 977	2 866	2 975
dont contributions d'exploitation	1 405	2 444	2 572	2 670
Exploitation des services	1 204	2 074	2 158	2 227
Compensation tarifs sociaux	200	370	414	444
dont subventions d'investissement (matériel)	568	533	294	373
Total reçu par la SNCF pour le TER	1 986	2 996	2 886	3 063

Source : SNCF

Figure E4.5 Compensations financières de l'Etat aux régions pour le TER (*)

En millions d'euros, hors TVA

	2002	2010	2011	2012
Exploitation	1 241	1 687	1 690	1 690
Contribution pour l'exploitation des services transférés aux régions	1 071	1 488	1 491	1 491
Dotation compensation tarifs sociaux	170	199	199	199
Investissement	198	230	231	231
Dotation complémentaire pour renouvellement matériel roulant	198	230	231	231
Total reçu par les régions	1 439	1 917	1 921	1 921

Source : SNCF

(*) montants estimés suite au transfert de compétences (encadré ci-contre)

E5 | Les transferts publics aux transports collectifs urbains

Les transferts vers la RATP en 2012

En 2012, la RATP a perçu des administrations publiques 2,6 Md€, (+7,4 % par rapport à 2011) dont 2,2 Md€ du STIF.

Cette hausse résulte de l'augmentation des aides à l'investissement (+20,9 %) tandis que les concours de fonctionnement, 76,8 % des concours publics totaux, progressent de 3,9 % à 2,0 Md€.

L'ensemble des versements de fonctionnement est versé par le STIF. Il représente 41,8 % de la valeur de la production de la RATP (fiche S4). Par rapport à 2011, cet ensemble progresse de 3,9 % en raison notamment d'une progression des services de transport décidée par le STIF, la logique d'incitation à la maîtrise des coûts mise en œuvre dans le contrat précédent (2008/2011) étant par ailleurs poursuivie dans le nouveau contrat 2012/2015. (la comparaison 2011/2012 terme à terme de cet ensemble de versements n'est plus représentative du fait de changements de méthode, actés au nouveau contrat, dans la détermination des contributions forfaitaire d'exploitation et d'investissement). A noter que la "contribution de taxe professionnelle et foncière" (5,3 % des subventions totales de fonctionnement) couvre à l'euro près le montant de ces taxes acquitté par la RATP et progresse au même rythme que ces dernières".

Les aides à l'investissement sont versées à 49 % par la région, 30 % par le STIF, 13 % par l'Etat et le reste par les autres collectivités territoriales d'Ile de France. Elles continuent de progresser en 2012 (597 M€ après 494 M€). Elles couvrent 39,4 % de l'investissement total réalisé par la RATP, taux en constante progression depuis 2008. Elles consistent en subventions du programme d'investissement du contrat STIF-RATP (95 % des aides à l'investissement) et en subventions hors programme. Les subventions du programme progressent cette année encore fortement (+108 M€ après +167 M€), notamment celles en provenance du STIF (+66 M€) et de la région (+39 M€). Elles sont utilisées pour les travaux de création ou d'extension de lignes ainsi que pour l'achat de matériel.

Les subventions hors programme sont utilisées pour les améliorations de l'accessibilité, de la sécurité et du système d'information des voyageurs, elles sont en recul (27 M€ après 32 M€ en 2011), la baisse de la contribution du STIF (-10 M€) n'étant pas compensée par la hausse de celles de la région et des départements de l'Ile-de-France (+6 M€).

Les TCU de province en 2011

En 2011, les administrations publiques ont versé 3,1 Md€ pour les transports en commun de province, montant en progression de 10,9 % par rapport à 2010 : 2,8 Md€ en subventions de fonctionnement, 0,3 Md€ en subventions d'investissement.

La quasi-totalité de ces subventions de fonctionnement est versée par les autorités organisatrices de transport urbain (AOTU). Il s'agit essentiellement de subventions d'exploitation, les compensations tarifaires pour l'exploitation des lignes urbaines ne représentant que 2,8 % des subventions de fonctionnement en 2011 (contre 5,7 % en 2008). L'ensemble de ces subventions d'exploitation couvre près des deux tiers des charges d'exploitation des entreprises de TCU en 2011 (fiche S4). Elles sont en augmentation de 197 M€, soit une hausse de +7,6 % par rapport à 2010 (après +9,6 %).

La gestion des infrastructures des réseaux urbains des TUCP relève des AOTU qui possèdent environ 83 % du matériel roulant

L'investissement total (y.c. terrains et bâtiments) des AOTU (2,2 Md€) augmente fortement en 2011 (+38,4 %) sous l'effet principalement d'un montant important de travaux d'infrastructure (1682 M€ après 938 M€). L'acquisition de matériel roulant par les AO augment de 17 %, à 268 M€.

Pour financer leurs investissements, les AOTU ont reçu en 2011 311 M€ de subventions d'investissement de la part des administrations publiques, le reste étant financé par emprunt et autofinancement. Ce montant est en forte hausse pour la deuxième année consécutive (+109 M€ après +52 M€ en 2010). Il représente 18,1 % du financement des dépenses d'investissement pour l'infrastructure et le matériel roulant des AOTU. Les collectivités locales (46,6 % des subventions d'investissement) et l'Etat (38,9 %) sont les principaux intervenants.

Contrat STIF-RATP 2012-2015

Depuis 2008 (précédent contrat), l'enveloppe des contributions publiques se décompose en 3 volets : la contribution forfaitaire d'exploitation complète les recettes directes du trafic pour couvrir les dépenses d'exploitation du réseau ; la contribution forfaitaire d'investissement couvre les amortissements nets et les charges en capital liées au programme d'investissement mis en œuvre par la RATP ; la contribution de taxe professionnelle et foncière couvre les charges dues au titre de ces deux taxes par la RATP. L'application d'une clause de partage du risque « recette voyageurs » permet un partage ex-post entre le STIF et la RATP des bénéfices (ou des pertes) liées à une sous ou surestimation des recettes directes du trafic. Le système de bonus-malus, assis sur les indicateurs de qualité de service, lie la rémunération du prestataire à la réalisation des objectifs convenus avec l'autorité organisatrice. Le nouveau contrat entre le STIF et la RATP a été signé en mars 2012. Il 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 (3,5 Md€), le STIF (1,5 Md€) et ses collectivités locales (1,5 M€). Le montant versé par le STIF finance le matériel roulant, à 50 % lorsqu'il s'agit de renouvellement, soit 1,2 Md€ au total pour le STIF, et en intégralité pour le nouveau matériel, soit pour le STIF 0,3 Md€.

Figure E5.1 Transferts des administrations publiques centrales et locales à la RATP

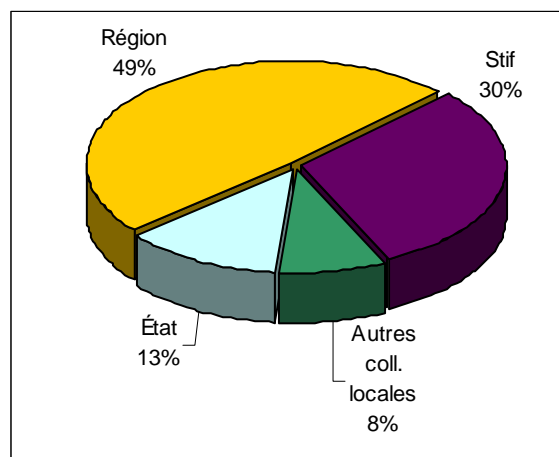
en millions d'euros hors TVA, évolutions en %

	2010	2011	2012	12/11
Concours de fonctionnement (versés par le Stif)	1 842	1 896	1 971	3,9
Contribution forfaitaire d'exploitation	812	805	980	21,8
Bonus / malus qualité de service	17	16	4	-77,5
Part des risques voyageurs	63	79	-5	-105,8
Contribution forfaitaire d'investissement ⁽¹⁾	838	893	886	-0,7
Contribution taxe professionnelle et foncière	114	103	105	1,8
Aides à l'investissement	326	494	597	20,9
Subventions du programme	296	462	570	23,3
Région	128	243	281	15,9
État	43	60	75	23,9
Autres collectivités	20	46	34	-25,3
Stif	105	114	180	58,2
Subventions hors programme	30	32	27	-14,9
Région	14	5	10	104,3
État	0	0	0	-
Collectivités locales	2	15	16	1,9
Stif	14	11	1	-89,5
Total transferts publics perçus	2 168	2 390	2 568	7,4

Source : RATP

(1) La contribution est classée en fonctionnement car elle ne finance pas directement les projets d'investissement mais les frais (amortissements, frais financiers) qui en découlent.

Figure E5.2 Subventions d'investissement des administrations publiques à la RATP



Source : RATP

Figure E5.3 Subventions des administrations publiques au profit des entreprises de transport collectif urbain de province (TCUP)

en millions d'euros, évolutions en %

	2008	2009	2010	2011	11/10
Subventions de fonctionnement (perçues par les entreprises de TCUP) dont	2 262	2 378	2 607	2 805	7,6
- compensations tarifaires	128	103	105	79	-24,9
- subvention d'exploitation	1 952	2 076	2 292	2 664	16,2
provenant de l'AO	1 945	2 066	2 280	2 661	
provenant d'autres collectivités	8	10	12	2	
- refacturation de charges à l'AO	0	2	5	6	
- subvention aux transports scolaires	7	7	9	4	
- subvention d'État pour les aides pour l'emploi	1	1	1	2	
- subventions d'équilibre	174	189	195	50	
				0	
Subventions d'investissement (perçues par l'AO)	214	150	202	311	54,0
État	105	36	83	121	
Collectivités locales	89	86	88	145	
Union européenne	9	20	10	32	
Dotation (DGE, FCTVA,...)	11	8	20	13	
Total	2 476	2 529	2 809	3 116	10,9

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

E6 | Les transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures

Les transferts publics vers RFF

En 2012, le montant des versements publics -Etat et collectivités locales compris-effectués au profit de Réseau ferré de France (RFF) s'élève à 4,1 milliards d'euros. Cette somme progresse après avoir fortement reculé en 2011 (+2,9 % après -13,7 % en 2011) en restant toutefois bien inférieure à son niveau de 2010 (4,6 Md€). Les versements de fonctionnement de l'Etat diminuent fortement avec le reclassement en redevance des montants liés à la circulation des Trains d'Équilibre des Territoire. Tous financeurs et tous types de versements confondus, les transferts de fonctionnement reculent de 4,3 % (après -4,6 %).

Les subventions d'investissements des administrations publiques progressent de 12,7 %, à 1,9 Md€ en 2012. 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€).

Ce rebond est essentiellement imputable à la hausse des contributions de collectivité locales (+22,7 %) et en particulier celles des départements dont les versements atteignent un niveau inégalé (200 M€ après 100M€ en 2011). Les subventions en provenance de l'U.E. (116 M€ après 60 M€ en 2011) sont également au dessus de leur moyenne de long terme. Les transferts de l'Etat (y.c. AFITF) sont stables cette année à 810 M€ bien en dessous de leur niveau record de 2010 (1,3 Md€).

Le résultat d'exploitation de RFF diminue légèrement, les charges progressant plus rapidement (+4,3 %) que les produits (+3,4 %) (*Figure E6.2*). Les redevances d'infrastructure perçues par RFF, qui représentent plus des deux tiers des ressources d'exploitation (5,1 Md€), augmentent de 12,7 % et de 4,1 % à champ constant (*Figure E6.1*). Côté charges, la rémunération versée au gestionnaire d'infrastructure délégué (SNCF) progresse de 5,6 % après une hausse modérée (+0,2 %) en 2011. La hausse des charges est néanmoins ralentie par la baisse du poste des charges diverses ('autres charges' -6,8 %) et par la décélération des travaux d'investissement directement réalisés par RFF (+1,7 % après 3,4 %).

Le résultat d'exploitation positif (+1,3Md€) ne diminue en conséquence que faiblement (-0,5 %). Néanmoins, compte tenu de ce que le résultat financier continue de se creuser (-1,4 Md€ ; détérioration de 8 %), le résultat net de l'exercice s'effondre (18 M€ en 2012 après 251 M€).

Les subventions d'investissement (1,9 Md€), destinées à financer les nouvelles infrastructures et la rénovation du réseau existant, ne couvrent cette année que 48,1 % des investissements de RFF (4 Md€) dont la hausse se poursuit en 2012 (11,2 % après 11,4 %). La dette à long terme continue de s'accroître (+7,7 %) et atteint 33,4 Md€ fin 2012.

Les transferts publics vers VNF

En 2012, Voies navigables de France (VNF) reçoit un montant total de 142 M€ de subventions, en recul de -8,2 %.

Les dotations totales de l'Etat reculent en effet fortement (-29 M€ à 82 M€) après les hausses élevées de 2009 et 2010 mais restent néanmoins au dessus de leur niveau de 2008. Les aides à l'investissement des Régions se tassent légèrement (-5,3 M€ à 32,2 M€) après avoir fortement progressé l'année passée (+11,5M€). A l'inverse, le niveau de consommation de la subvention accordée par l'UE augmente fortement en 2012 (18,8 M€ après 5,8 M€) en lien avec la réalisation d'études et de travaux préalables à la construction du projet de canal Seine-Nord Europe.

Le contrat de performance entre l'Etat et RFF : signé le 3 novembre 2008, il cherche à clarifier le modèle économique de RFF et pose deux objectifs principaux :

- faire apparaître un équilibre entre ressources et coûts complets de gestion de l'infrastructure. Cela doit conduire à augmenter les péages jusqu'à couvrir 60 % du coût complet du réseau.

- mieux assurer la régénération du réseau ferroviaire pour diminuer les coûts d'entretien.

Depuis 2009 les subventions budgétaires de l'Etat au profit de RFF font l'objet d'une unique subvention d'exploitation à répartir entre les types d'infrastructures dont les redevances des utilisateurs ne couvrent pas les coûts liés : les trains régionaux de voyageurs (« TER »), les trains nationaux classiques de voyageurs (« corail ») et les trains de fret. Le résultat dégagé doit permettre à RFF de financer ses investissements en propre, en complément des « subventions d'investissements ».

Changement de la structure tarifaire de RFF en 2010 :

La structure tarifaire de l'horaire de service 2010 se compose désormais de trois types de redevances : la redevance d'accès, la redevance de réservation et la redevance de circulation (en substitution du droit d'accès, du droit de réservation des sillons, du droit de réservation des arrêts en gare et du droit de circulation). Avec la réforme tarifaire, la redevance d'accès (montant forfaitaire pour les services conventionnés de voyageurs) est acquittée par la SNCF, via le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, pour le Transilien. L'Etat s'acquitte de deux redevances, une au titre des régions administratives pour les services régionaux de voyageurs hors Ile-de-France, et une autre, depuis 2012 pour les Trains d'Équilibre du Territoire, dont il est autorité organisatrice.

Figure E6.1 Transferts des administrations publiques à RFF

En millions d'euros, évolution 2012/2011 en %

	2010	2011	2012	2012 / 2011
Total fonctionnement	2 400	2 289	2 190	-4,3
Contribution de l'État aux charges d'infrastructure ⁽¹⁾	950	786	280	-64,3
Subventions aux travaux de régénération	-	-	-	-
Redevance d'Accès des AOT ⁽²⁾	1 450	1 503	1 910	27,0
Subventions d'investissement	2 230	1 707	1 923	12,7
Communauté européenne	105	60	116	93,3
État (hors AFITF)	653	477	380	-20,3
AFITF	656	324	430	32,5
Régions	510	504	591	17,1
Départements	116	100	200	100,0
Communes	71	156	142	-9,0
Autres	120	85	65	-24,3
Total	4 630	3 997	4 113	2,9

Source : RFF.

(1) Concours de l'État hors "redevance d'accès TER"; depuis 2012, la partie relative aux trains d'équilibre du territoire (TET) est considérée comme une redevance d'accès. (2) Depuis 2009, versement d'une redevance d'accès des AOT: le STIF pour le Transilien et les Régions pour le service régionaux de voyageurs. La contribution des Régions est versée par l'État.

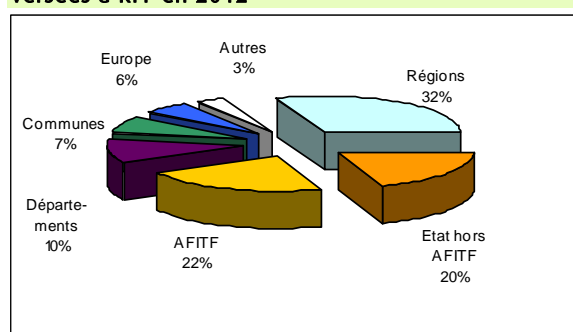
Figure E6.2 Les comptes de RFF

En millions d'euros, évolution 2012/2011 en %

	2010	2011	2012	2012 / 2011
Produits d'exploitation	6 909	7 149	7 390	3,4
Redevances d'infrastructure ⁽¹⁾	4 205	4 514	5 085	12,7
Contribution Etat aux charges de RFF ⁽²⁾	950	786	280	-64,3
Production immobilisée	832	893	908	1,7
Autres produits d'exploitation	923	956	1 117	16,9
Charges d'exploitation	5 498	5 803	6 051	4,3
Rémunération versée au gestionnaire d'infrastructure délégué	2 913	2 918	3 082	5,6
Dotation aux amortissements	992	1 130	1 258	11,3
Travaux ⁽³⁾	857	886	901	1,7
Autres charges d'exploitation	736	869	810	-6,8
Résultat d'exploitation	1 411	1 345	1 339	-0,5
Résultat financier	-1 201	-1 262	-1 362	8,0
dont charges d'intérêt	1 175	1 205	1 205	0,0
Résultat net de l'exercice	294	251	18	-92,8
Capacité d'autofinancement ⁽⁴⁾	2 147	2 120	2 002	-5,5
Investissements réseau	3 227	3 594	3 998	11,2
Dette à long terme nette au 31/12	29 714	30 984	33 372	7,7

Source : RFF.

(1) Intègre les redevances d'accès versées par l'État pour les TET et la TER et par le STIF pour le Transilien; (2) Subvention d'exploitation, qui regroupe les versements de l'État 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, il sont réintégrés pour rester pro format 2009; (4) Avant coût de la dette.

Figure E6.3 Origine des subventions d'investissement versées à RFF en 2012

Source : RFF

Figure E6.4 Transferts des administrations publiques au profit de VNF

En millions d'euros, évolution 2012/2011 en %

	2010	2011	2012	2012 / 2011
Subventions de fonctionnement	8,4	7,9	49,0	519,3
État ⁽¹⁾	4,6	5,1	46,6	818,0
Départements	0,0	0,0	0,0	-
Autres (communes, CCI...)	3,8	2,8	2,4	-13,6
Subventions d'investissement	173,1	147,0	93,2	-36,6
État ⁽¹⁾	130,0	98,0	35,6	-63,7
Régions	26,4	37,9	32,6	-14,0
Départements	2,3	1,4	2,9	99,7
Union européenne	8,2	5,8	18,8	221,1
Autres (communes, CCI...)	6,3	3,8	3,3	-12,8
Total	181,6	154,9	142,2	-8,2

Source : VNF

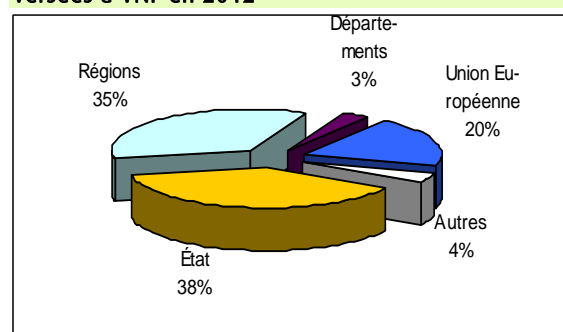
(1) En 2012, une partie des subventions d'investissement sont reclassées en fonctionnement.

Figure E6.5 Les comptes de VNF

En millions d'euros, évolution 2012/2011 en %

	2010	2011	2012	2012 / 2011
Chiffre d'affaires	165,6	177,3	189,4	6,8
Consommations intermédiaires	89,2	91,1	90,5	-0,6
Valeur ajoutée	81,7	91,4	103,8	13,5
Frais de personnel	23,5	24,1	27,1	12,2
Impôts et taxes	2,9	3,1	6,6	114,9
Excédent brut d'exploitation	63,8	63,8	122,2	91,5
dont concours à l'exploitation	8,4	7,9	49,1	519,7
Frais financiers	0,0	2,2	0,3	-86,4
Capacité d'autofinancement	46,2	57,2	1,979	-96,5
Investissements	218	241	211,6	-12,1
Dette MLT au 31-12	2,8	2,3	2,0	-12,7

Source : VNF

Figure E6.6 Origine des subventions d'investissement versées à VNF en 2012

Source : VNF

D - Transports et développement durable

D1 | L'accidentologie routière en 2011

Estimations provisoires 2012

Selon les premières estimations basées sur les statistiques mensuelles, le nombre d'accidents corporels reculerait en 2012 (-5,9 %), ainsi que la mortalité (-8,1 %), notamment grâce à février et octobre qui enregistrent un nombre de tués particulièrement bas (*figure D1.5*). D'après le bilan provisoire 2012 de l'ONISR, la baisse de la mortalité concernerait toutes les catégories d'usagers sauf les cyclistes (+9,9 %), notamment les motocyclistes (-14,5 %).

En 2011, le nombre d'accidents corporels de la route diminue de 3,4 % par rapport à 2010. Mais la mortalité routière peine à reculer (-0,7 %), après être passée sous la barre des 4 000 tués en 2010. La mortalité augmente pour les motocyclistes (+8,0 %), les piétons (+7,0 %) et les usagers de poids lourds (+3,1 %).

Le nombre d'accidents corporels diminue mais la mortalité stagne

En 2011, le bilan de l'accidentologie routière en métropole s'établit à 65 024 accidents corporels, qui ont fait 81 251 blessés et 3 963 tués. Dans un contexte de hausse modérée de la circulation routière (+0,8 % en 2011, *fiche C1*), le nombre d'accidents et le nombre de blessés diminuent dans les mêmes proportions par rapport à 2010 (respectivement -3,4 % et -3,8 %). En revanche, le nombre de tués n'a que très peu baissé (-0,7 %, après -6,6 % en 2010). Ainsi, le taux de gravité des accidents augmente : 6,1 tués pour 100 accidents, contre 5,9 en 2010.

La mortalité augmente sur les autoroutes

Alors que 30 % seulement des accidents corporels surviennent en rase campagne (contre 70 % en milieu urbain), celle-ci concentre 72 % de la mortalité routière (*figure D1.1*). En 2011, le nombre de tués augmente légèrement en rase campagne (+0,3 %) et diminue en milieu urbain (-3,3 %), ce qui accentue une nouvelle fois la différence structurelle de gravité des accidents entre la ville et la campagne : en 2011, on compte 6,0 fois plus de tués pour 100 accidents en rase campagne qu'en milieu urbain (contre 5,8 fois en 2010 et 5,7 fois en 2009).

Le nombre d'accidents diminue sur tous les types de réseau, dans les mêmes proportions : -3,7 % pour les autoroutes, -3,0 % pour les routes nationales et départementales, et -3,6 % pour les autres voies. Concernant la mortalité, la situation est plus contrastée : elle augmente pour la deuxième année consécutive sur les autoroutes (+13,4 %, après +5,8 % en 2010) tandis qu'elle diminue sur le réseau national et départemental et qu'elle est stable (+0,4 %) sur le reste du réseau routier. Le taux de gravité des accidents corporels sur les autoroutes bondit ainsi d'un point entre 2010 et 2011, passant de 5,5 à 6,5 tués pour 100 accidents. Il faut cependant rappeler que les

autoroutes ne représentent que 6,4 % des accidents corporels et 6,8 % des tués contre 30 % de la circulation routière. En outre, même si le taux de gravité des accidents sur autoroutes augmente en 2011, il reste largement inférieur à celui des accidents survenant sur le réseau national et départemental (11,7 tués pour 100 accidents en 2011).

La mortalité des motocyclistes et des piétons augmente en 2011

Le bilan 2011 est contrasté entre les différentes catégories d'usagers. La mortalité des usagers de voitures poursuit sa baisse tendancielle, avec -2,6 % (après -2,0 % en 2010 et -5,2 % en moyenne annuelle entre 2006 et 2010), mais elle est moins forte que celle du nombre de blessés (-5,8 %). Le nombre de tués parmi les cyclistes et les cyclomoteuristes diminue pour la deuxième année consécutive (-4,1 % pour les premiers, après -9,3 % en 2010, et -11,3 % pour les seconds, après -17,1 %). En revanche, la mortalité des motocyclistes s'accroît en 2011 (+8,0 %), après un net recul en 2010 (-20,7 %). La mortalité des piétons est également en hausse (+7,0 %), pour la première fois depuis 2007. Dans une moindre mesure, l'augmentation du nombre de tués parmi les usagers de poids lourds (+3,1 %, après +20,4 % en 2010) est proportionnelle à l'augmentation de la circulation de ces véhicules (+2,7 % en 2011, *fiche C1*).

Par classe d'âge, seuls les 25-44 ans (qui représentent environ un tiers de la mortalité routière) enregistrent une augmentation du nombre de tués en 2011 (+1,8 %, *figure D1.3*). Cependant, la quasi-stabilité de la mortalité des 65 ans et plus (-0,8 %) cache des évolutions contraires entre les 65-74 ans (+6,1 %) et les 75 ans et plus (-4,4 %).

La vitesse et l'alcool au volant sont en baisse

La vitesse moyenne pratiquée de jour par les automobilistes diminue chaque année depuis 2000 (source : ONISR-Bilan 2011). La baisse a été particulièrement rapide entre 2002 et 2008 (-9 km/h environ entre ces deux dates). En 2011, elle s'établit à 79,2 km/h, soit 0,5 km/h de moins qu'en 2010, et 11 km/h de moins qu'en 2000. La vitesse moyenne de jour des motos s'établit à 84,8 km/h en 2011, soit une baisse de 2,4 km/h par rapport à 2010, et de 16 km/h par rapport à 2002. Elle reste néanmoins supérieure d'environ 5 km/h à celle des voitures.

La part des accidents mortels avec alcool se situe autour de 30 % depuis une quinzaine d'années. En 2011, elle diminue légèrement après deux années de hausse (30,2 %, contre 30,4 % en 2010, 29,6 % en 2009 et 27,9 % en 2008, *figure D1.4*).

Figure D1.1 Accidents corporels par localisation et type de réseau

accidents, blessés et tués en unités, évolutions en %

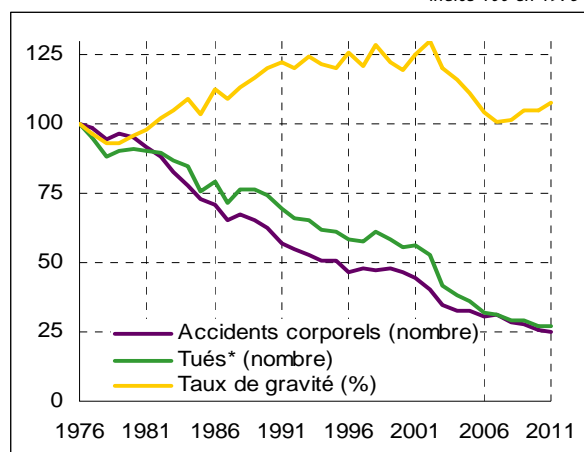
	Accidents corporels (1)		Blessés (2)		Tués (3)		Taux de gravité des accidents (3)/(1)		Taux de gravité (3)/((3)+(2))	
	2011	11/10	2011	11/10	2011	11/10	2011	11/10	2011	11/10
Par localisation										
Rase campagne	19 646	-3,8	27 045	-4,3	2 867	0,3	14,6	4,3	9,6	4,3
Milieu urbain	45 378	-3,2	54 206	-3,6	1 096	-3,3	2,4	-0,1	2,0	0,3
Par type de réseau										
Autoroutes	4 139	-3,7	5 649	-4,9	270	13,4	6,5	17,8	4,6	18,4
Routes nationales et départementales	24 961	-3,0	32 874	-3,2	2 930	-2,1	11,7	0,8	8,2	1,0
Routes nationales (*)	3 761	-1,9	5 110	-4,9	321	-8,3	8,5	-6,5	5,9	-3,3
Routes départementales (*)	21 200	-3,1	27 764	-2,8	2 609	-1,3	12,3	1,9	8,6	1,4
Autres voies	35 924	-3,6	42 728	-4,1	763	0,4	2,1	4,1	1,8	4,6
Ensemble	65 024	-3,4	81 251	-3,8	3 963	-0,7	6,1	2,7	4,7	3,0

Source : ONISR

(*) Le transfert de certaines routes nationales de l'État vers les départements qui a débuté en 2006 ne se répercute que progressivement sur les statistiques de la sécurité routière ; il reste donc délicat d'entreprendre des comparaisons pertinentes entre ces deux réseaux entre 2010 et 2011.

Figure D1.2 Évolution des accidents corporels et du nombre de tués

indice 100 en 1976

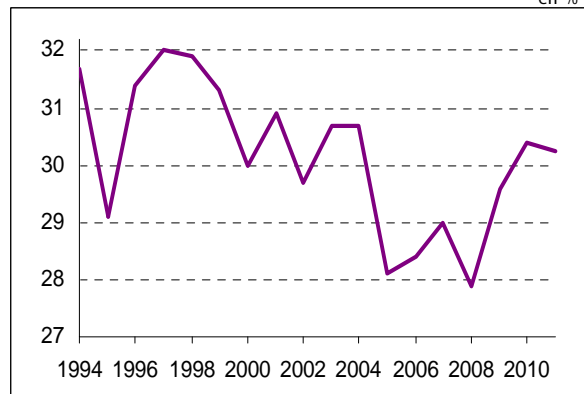


Source : ONISR

*Il s'agit du nombre de tués à 30 jours. Depuis le mois de 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 calculé par l'ONISR.

Figure D1.4 Part des accidents mortels avec alcool*

en %



Source : ONISR

* dans les accidents mortels avec taux d'alcoolémie connu

Figure D1.3 Victimes

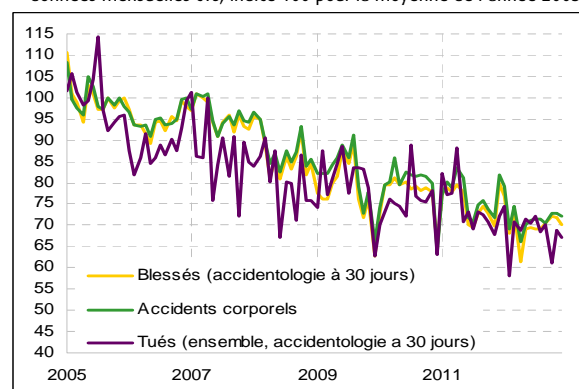
taux de gravité en nombre de tués pour 100 victimes, évolutions en %

	Blessés (2)		Tués (3)		Taux de gravité (3)/((3)+(2))	
	2011	11/10	2011	11/10	2011	11/10
Par catégorie d'usagers						
Pétons	11 911	-1,4	519	7,0	4,2	8,2
Cyclistes	4 300	8,3	141	-4,1	3,2	-11,1
Cyclomotoristes	10 429	-10,0	220	-11,3	2,1	-1,4
Motocyclistes	15 468	2,0	760	8,0	4,7	5,5
Voitures	34 973	-5,8	2 062	-2,6	5,6	3,2
Camionnettes	2 182	-8,5	134	-8,2	5,8	0,3
Poids lourds	720	-8,7	67	3,1	8,5	11,9
Bus et cars	498	-12,2	0	-100,0	0,0	-100,0
Autres	770	-4,9	60	-21,1	7,2	-15,7
Par classe d'âge						
0-14 ans	6 108	-4,8	128	-1,5	2,1	3,4
15-17 ans	5 460	-6,1	144	-10,6	2,6	-4,6
18-24 ans	16 797	-8,0	813	-2,2	4,6	6,1
25-44 ans	29 089	-2,3	1 272	1,8	4,2	4,1
45-64 ans	16 768	-1,7	847	-1,1	4,8	0,6
65 ans et plus	7 001	-1,4	758	-0,8	9,8	0,6
Age indéterminé	28	27,3	1	-	3,4	-
Ensemble	81 251	-3,8	3 963	-0,7	4,7	3,0

Source : ONISR

Figure D1.5 Accidentologie routière mensuelle

données mensuelles cvs, indice 100 pour la moyenne de l'année 2005



Source : SOeS, d'après les données brutes de l'ONISR

D2 | L'accidentologie poids lourds en 2011

Estimations provisoires 2012

Selon le bilan provisoire 2012 de l'ONISR, la mortalité des usagers de poids lourds diminuerait pour la deuxième année consécutive en 2012 (-14,9 %), ce qui laisse supposer une nouvelle baisse du nombre d'accidents impliquant des poids lourds.

En 2011, le nombre d'accidents impliquant au moins un poids lourd est de 3 155, en baisse de 4,1 % par rapport à 2010. Il représente 4,9 % des accidents corporels de la route, soit un peu moins que la part des poids-lourds dans la circulation en France métropolitaine mesurée en véhicules-kilomètres (5,2 % en 2011 -bilan de la circulation du SOeS). Cependant, les accidents impliquant un poids lourd sont plus graves que les autres : en 2011, 16,5 % des accidents sont mortels, contre 5,6 % pour l'ensemble des accidents corporels.

Le nombre d'accidents impliquant un poids lourd baisse

Le nombre d'accidents corporels impliquant un poids lourd renoue avec la baisse (-4,1 %, après +0,6 % en 2010 et -7,0 % en moyenne annuelle entre 2000 et 2009). Il diminue plus vite que l'ensemble des accidents (-3,4 %), alors que la circulation intérieure des poids lourds augmente plus vite que celle de l'ensemble des véhicules (+2,7 % contre +0,8 %). Depuis 2000, ce nombre a été divisé par 2 (*figure D2.1*).

Le nombre de tués augmente

Le nombre de blessés au cours d'accidents impliquant un poids lourd (3 720 en 2011) diminue (-6,5 %). En revanche, avec 578 personnes en 2011 le nombre de tués augmente pour la deuxième année consécutive (+3,8 %), après huit années successives de baisse. L'écart de gravité entre les accidents impliquant un poids lourd et l'ensemble des accidents se creuse : en 2011, on compte 18,3 tués pour 100 accidents impliquant un poids lourd, soit 3,0 fois plus que pour l'ensemble des accidents (6,1 tués pour 100 accidents), contre 2,9 fois l'année précédente (*figure D2.2*).

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 (36 % sur le réseau national 2011) que l'ensemble des accidents (12 %) (*figure D2.3*), 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 produit en rase campagne (62,3 %) alors que, tous véhicules confondus, les accidents s'y produisent à seulement 30,2 % (*figure D2.4*).

En milieu urbain, les 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 lourds, le taux de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) est de 23,8 en rase campagne contre 9,3 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 (3,9 fois plus graves) qu'en rase campagne (1,6 fois).

La vitesse et l'alcoolémie baissent

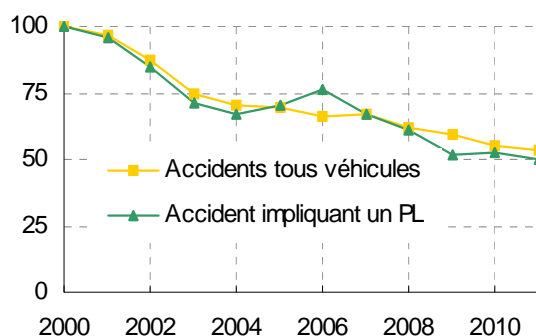
La vitesse est une cause reconnue d'accidents de la route. Pour les poids lourds comme pour les véhicules légers, les dépassements de vitesse baissent régulièrement depuis 2002, avec cependant une certaine stabilisation depuis 2008 (*figure D2.5*). En 2011, le taux annuel de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h pour les poids lourds, hors autoroutes, est inférieur à celui des véhicules légers (respectivement 8,5 % et 10,2 %, calculé sur les 8 derniers mois de l'année) et en baisse par rapport à 2010 (10,3 %). L'alcool est un facteur qui intervient rarement dans les accidents de poids lourds : en 2011, 0,9 % des conducteurs de poids lourd impliqués dans un accident corporel ont un taux d'alcoolémie positif (1,6 % en 2010), contre 6,6 % pour les conducteurs de voitures de tourisme (6,5 % en 2010 -*figure D2.6*). Aucun conducteur de poids lourd présentant un taux d'alcoolémie positif en 2011 (1,2 % en 2010) n'est impliqué dans des accidents mortels ; c'est le cas de 20,2 % des conducteurs de voitures de tourisme impliqués dans des accidents mortels.

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 2011 dans le transport routier de matières dangereuses, 36 accidents corporels ont eu lieu sur le réseau routier public ; 33 blessés et 17 tués ont été dénombrés, sans lien avec les marchandises transportées.

Figure D2.1 Accidents corporels de la route, impliquant au moins un poids lourd (PL) et tous véhicules

base 100 en 2000



Source : ONISR

Figure D2.2 Taux de gravité* des accidents de la route impliquant au moins un poids lourd et tous véhicules

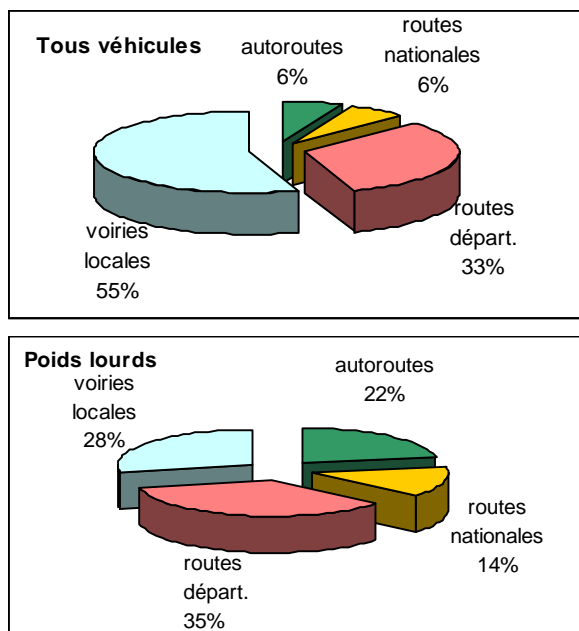
taux en %

	2000	2009	2010	2011
Accidents impliquant un PL (1)	16,8	15,5	16,9	18,3
Accidents tous véhicules (2)	6,7	5,9	5,9	6,1
(1) / (2)	2,5	2,6	2,9	3,0

Source : ONISR

* Nombre de tués pour 100 accidents corporels

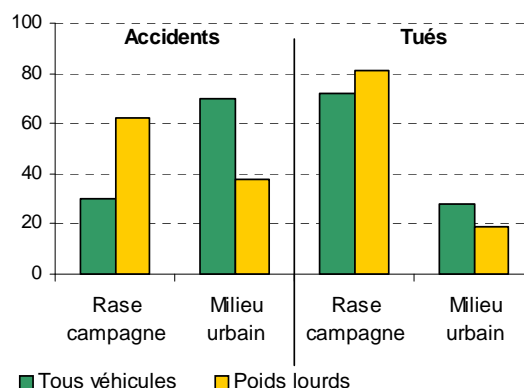
Figure D2.3 Accidents corporels suivant le type de réseau en 2011



Source : ONISR

Figure D2.4 Accidents corporels et tués selon la localisation en 2011

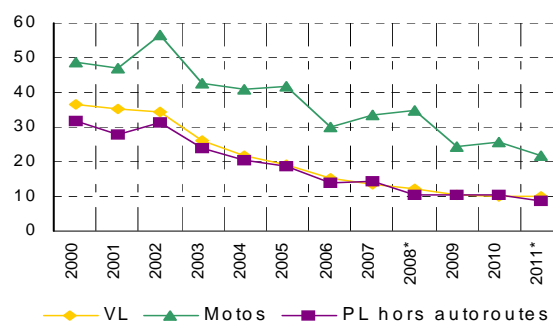
en %



Source : ONISR

Figure D2.5 Taux de dépassement (annuel) de la vitesse limite de plus de 10 km/h

en %



Source : ONISR

* calculé sur 8 mois (relevés quadrimestriels, pas de relevés au troisième quadrimestre 2008 et au premier quadrimestre 2011)

Figure D2.6 Conducteurs impliqués dans un accident corporel ou mortel en fonction de l'alcoolémie en 2011

Conducteurs	au taux d'alcoolémie		%
	positif	connu	
Impliqués dans un accident corporel			
Ensemble, dont	5 789	92 938	6,2
voitures de tourisme	3 820	57 601	6,6
poids lourds	26	3 033	0,9
Impliqués dans un accident mortel			
Ensemble, dont	889	4 971	17,9
voitures de tourisme	613	3 029	20,2
poids lourds	0	522	0,0

Source : ONISR

D3 | L'accidentologie ferroviaire, aérienne et maritime

Le nombre d'accidents aériens sur le territoire français métropolitain diminue en 2012, ainsi que le nombre de victimes. De même, le nombre de tués et de blessés graves dans les accidents ferroviaires est en baisse. Dans le maritime, le nombre d'accidents (estimation provisoire) diminue également.

Moins de tués et de blessés graves dans des accidents ferroviaires

Concernant les accidents ferroviaires, la tendance sur le long terme est à la baisse, tant pour les tués que pour les blessés graves (hors suicides).

En 2012, le nombre de tués dans des accidents ferroviaires diminue de 17 %, passant de 88 à 73. Il retrouve ainsi son niveau des années 2009 et 2010 (72 tués par an en moyenne sur ces deux années). La diminution du nombre de voyageurs et de « personnes non autorisées » (c'est-à-dire se trouvant sur les voies ferroviaires sans y être autorisées, hors passages à niveau) tués contribue fortement à la baisse globale (respectivement -5 et -18). En revanche, le nombre d'employés tués enregistre une hausse significative (passant de 2 en 2011 à 6 en 2012, alors que la moyenne annuelle de 2007 à 2011 était inférieure à 1). Le nombre de tués parmi les usagers de passage à niveau augmente légèrement (33, après 29 en 2011). Les accidents aux passages à niveau et ceux causés par le matériel roulant en marche (hors suicide) sont les plus générateurs d'accidents mortels : 33 morts aux passages à niveau (soit 45 % du nombre de personnes tuées en 2012) et 32 morts « personnes non autorisées » soit (44 % du nombre de personnes tuées en 2012).

Le nombre total de blessés graves (personnes hospitalisées plus de 24 heures) diminue plus vite que le nombre de tués (-30,2 %) : il s'établit à 37 en 2012, soit son plus bas niveau depuis 1975. Comme pour le nombre de tués, il diminue pour les voyageurs (passant de 14 à 6) et les « personnes non autorisées » (15, contre 25 en 2011), tandis qu'il augmente légèrement pour les personnels (passant de 5 à 6) et les usagers de passage à niveau (10, contre 9 en 2011).

Baisse du nombre d'accidents aériens, de tués et de blessés

Après deux années consécutives de hausse, le nombre d'accidents aériens diminue de 25 % en 2012, avec 75 accidents. Le nombre de morts dû à ces accidents diminue dans les mêmes proportions (58, contre 82 en 2011), ainsi que le nombre de blessés (45, contre 63 en 2011).

Cependant, la baisse du nombre d'accidents est uniquement imputée à l'aviation générale (81 % des accidents de l'aérien en 2012), tandis que les autres types de vol (aviation commerciale et travail aérien) enregistrent une hausse du nombre d'accidents. L'aviation commerciale (vols des compagnies aériennes) est particulièrement touchée en 2012, avec 12 morts, soit le nombre de

tués le plus élevé depuis 2002, après une année 2011 sans aucun accident mortel.

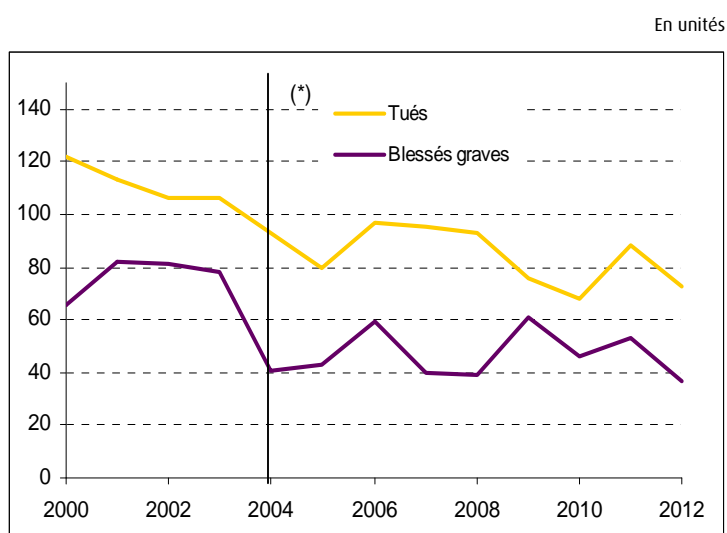
Baisse du nombre d'accidents dans le maritime

Le nombre d'accidents maritimes (opérations de sauvetage recensées par la Direction des affaires maritimes) a eu tendance à augmenter entre 2000 et 2010 (+45 % entre ces deux dates). En conséquence, sur la même période le nombre de tués et de blessés recensés ont également augmenté (respectivement +43 % et +25 %).

En 2012, le nombre d'accidents maritimes serait en baisse (estimation provisoire), après une très légère diminution en 2011, d'après l'indicateur d'activité du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEA-mer, qui recense les accidents les plus graves concernant essentiellement les navires de pêche et de commerce, de manière non exhaustive).

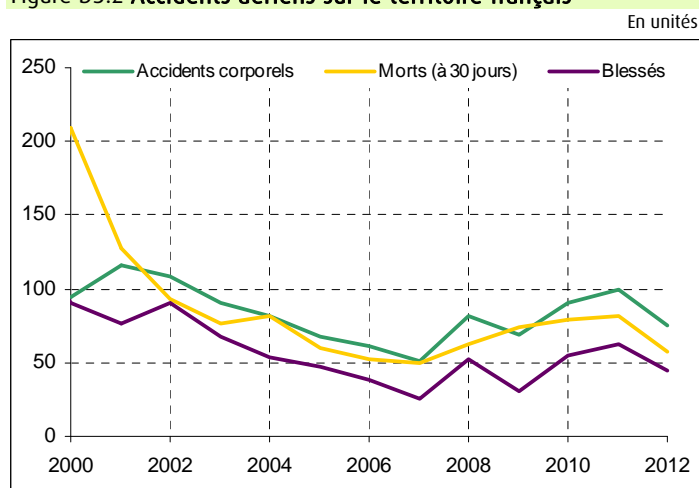
En effet, le nombre d'accidents pris en compte par le BEA-mer en 2012 est inférieur à celui de 2011 (39 après 46, source BEA-mer, « Rapport d'activité 2012 »). Comme en 2011, les navires de pêche sont impliqués dans 70 % de ces accidents. Le nombre de victimes dues à ces accidents est cependant en hausse (13, après 9 en 2011).

Figure D3.1 Accidents ferroviaires



Source : RFF
Données 2012 provisoires

Figure D3.2 Accidents aériens sur le territoire français



Source : Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA)

Figure D3.3 Accidents maritimes (y compris plaisance)

En unités

	1995	2000	2005	2010	2011	2012*
Opérations de sauvetage (1)	6 983	6 753	7 782	9 784	9 780	9 770
Tués	164	176	141	252	263	nd
Blessés	609	624	720	778	643	nd

Source : SOeS, d'après DGITM / DAM
* estimation SOeS (en italique)

(1) Dont opérations coordonnées dans les zones SAR ultra-marines et opérations hors zones SAR française (SAR : convention définissant une approche internationale de la recherche et du sauvetage maritime)

(*)

Accidents : accidents impliquant un véhicule en mouvement et accidents aux passages à niveau ; ne sont pris en compte que les accidents ayant entraîné une « conséquence grave ». Les suicides et tentatives de suicide ne sont pas compris.

Tués : voyageurs, agents en service et autres ouvriers travaillant sur le réseau national et victimes routières des accidents aux passages à niveau, décédés le jour ou le lendemain de l'accident, et ce jusqu'en 2003. A compter de 2004, personnes décédées dans les 30 jours suivant l'accident.

Blessés graves : personnes ayant été hospitalisées plus de trois jours, et ce jusqu'en 2003. A compter de 2004, personnes hospitalisées plus de 24 h (mais non décédées dans les 30 jours suivants).

Champ : accidents corporels* sur le territoire français métropolitain, quelque soit la nationalité de l'avion, couvrant :

- 1) l'aviation commerciale (avions et hélicoptères des compagnies aériennes) ;
- 2) l'aviation générale (avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés, privés) ;
- 3) le travail aérien (avions, hélicoptères et ULM des sociétés et des privés pour épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, hélitreuilage ...).

* Dans le cas des collisions entre deux aéronefs ou plus, il y a autant d'occurrence que d'aéronefs impliqués. Les accidents corporels regroupent les blessures mortelles ou graves. Sont exclues les blessures légères, non prises en compte par l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale).

D4 | Les émissions de GES des transports

En 2012, les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports poursuivent leur baisse (-2,0 %, après -0,1 %). Entre 1990 et 2012, les émissions de GES des transports ont augmenté de +9,2 %, avec toutefois une inversion de tendance sur la dernière période (-6,6 % entre 2000 et 2012 contre +15,8 % entre 1990 et 2000).

L'évolution 2012 du secteur transport s'inscrit dans un contexte de stabilité des émissions de GES de l'ensemble des secteurs (+0,1 % en 2012) du fait de la météo peu clémente en 2012, qui a pesé sur les tendances baissières précédentes (-13,7 % depuis 2000). Les émissions de GES du résidentiel et du tertiaire et de l'industrie de l'énergie augmentent (respectivement +8,1 % après -14,5 % en 2011, -1,3 % depuis 2000, et -2,2 % après -14,1 % et -20,3 % depuis 2000). L'industrie manufacturière poursuit sa baisse d'émissions de GES (-1,6 % en 2012 après -5,5 % et -28,1 % depuis 2000). L'agriculture enregistre aussi une baisse (-3,6 %, après +1,0 % en 2011 et -11,0 % depuis 2000).

Des émissions de CO₂ en baisse malgré la stabilité du transport routier

Les émissions de CO₂, qui représentent plus de 95 % des émissions de GES des transports, diminuent

(-2,1 %, après -0,2 % en 2011 mais +5,4 % depuis 2010) ; elles n'ont commencé à baisser que depuis 2005. Globalement, les émissions de CO₂ s'accroissent en 2012 à cause du chauffage dans le résidentiel tertiaire (+1,0 %, après -7,5 %) ; sur longue période la baisse des émissions de CO₂ dans les transports est moins rapide que dans les autres secteurs : les transports contribuent à plus de 35 % des émissions de CO₂ en 2012 (30,0 % en 1990).

Les émissions de CO₂ des transports sont essentiellement dues (à 95 %) aux émissions de la route qui diminuent un peu plus vite que celles de l'ensemble des transports en lien avec un ralentissement de la croissance de la circulation routière (voir fiche C1). La baisse des émissions de CO₂ du transport routier est liée 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.

Très légère augmentation des émissions des autres GES

La mesure de la contribution globale des transports au réchauffement climatique tient compte des émissions des autres gaz recensés dans le protocole de Kyoto, ramenés à des tonnes d'équivalent CO₂ (encadré). Les transports ne produisent ni SF₆, ni PFC et émettent marginalement du CH₄ et du N₂O.

En revanche, les transports émettent 3,7 millions de tonnes d'équivalent CO₂ d'hydrofluorocarbures (HFC) en 2012, 24,1 % de l'ensemble des émissions de ce gaz synthétique utilisé notamment

dans les systèmes de réfrigération ; les HFC sont apparus en 1986 en remplacement des chlorofluocarbures (CFC) qui détruisaient la couche d'ozone. Leur croissance, 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 (+10 % en moyenne par an entre 2000 et 2008) et se stabilise depuis (+0,5 % en moyenne par an entre 2008 et 2012).

En 2012, les émissions de GES hors CO₂ des transports augmentent très légèrement (+0,4 % après +2,0 %). Les GES hors CO₂ représentent 4,3 % des émissions de GES des transports en 2012, contre 2,4 % en 2000.

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 2012 de 12,1 %, après 1,6 % en 2011. Leur imputation aux émissions de CO₂ des transports ferait apparaître une stabilité des émissions du secteur (-1,0 % depuis 2000) au lieu de -7,1 %.

Le calcul des émissions de gaz à effet de serre

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont estimées par le Citepa conformément à la législation internationale en vigueur et les règles fixées par la Convention cadre des nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC). Les six gaz à effet de serre retenus par le Protocole de Kyoto sont pris en compte : le gaz carbonique (CO₂), l'oxyde nitreux (N₂O), le méthane (CH₄), les HFC, le SF₆ et les PFC. Ces gaz ayant des impacts à long terme dans l'atmosphère plus ou moins importants, le Potentiel de réchauffement global (PRG), exprimé en équivalent CO₂, permet de comparer leur poids dans l'ensemble des GES.

Depuis 2006, dans tous les formats de diffusion des inventaires, les émissions de la biomasse énergie en CO₂ ne sont plus prises en compte au niveau du secteur consommateur. 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 D4.1 Les émissions de GES par secteur

En millions de tonnes équivalent CO₂, évolutions en %

	1990	2000	2010	2011	2012	12/11
					(p)	
Transports (1)	119,5	138,4	132,1	132,0	129,3	-2,0
Routier	112,5	129,7	125,3	125,0	122,4	-2,1
Ferroviaire	1,1	0,8	0,5	0,5	nd	
Fluvial	0,9	1,0	1,1	1,1	nd	
Maritime (1)	1,6	1,5	1,0	1,1	nd	
Aérien (1)	3,5	5,4	4,1	4,3	nd	
(Maritime hors bilan) (1)	7,9	9,4	7,9	8,5	nd	
(Aérien hors bilan) (1)	8,6	14,4	16,1	16,7	nd	
Résidentiel / tertiaire	90,2	94,7	101,1	86,4	93,4	8,1
Industrie manufacturière	159,4	140,2	108,4	102,4	100,8	-1,6
Industrie de l'énergie	73,0	67,6	61,5	52,8	53,9	2,2
Agriculture/sylviculture	108,3	108,8	99,4	100,4	96,9	-3,6
Total hors UTCF (2)	550,4	549,8	502,4	474,0	474,3	0,1
UTCF (2)	-24,4	-31,4	-40,4	-50,5	-50,4	-0,2
Total avec UTCF	526,0	518,4	462,0	423,6	423,9	0,1
(Biomasse hors bilan)	41,7	40,2	57,8	53,1	54,6	2,8

Source : Citepa / rapport Secten -mai 2013

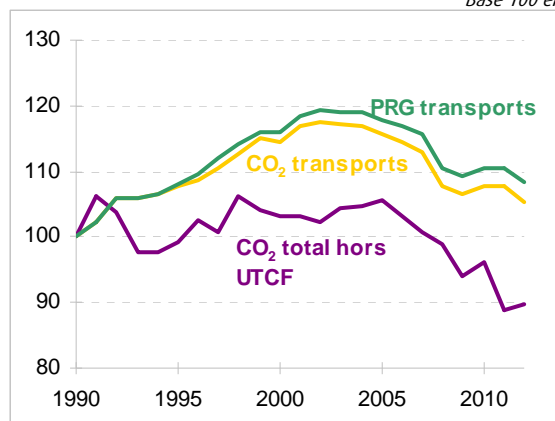
(1) Les bilans d'émissions tiennent compte uniquement de la circulation effectuée avec du carburant acheté sur le territoire et consommé dans l'année.

(2) UTCF : utilisation des terres, leurs changements et la forêt.

(p) provisoire

Figure D4.2 Émissions françaises de CO₂ et des autres gaz à effet de serre depuis 1990

Base 100 en 1990



Source : Citepa / rapport Secten -mai 2013

Figure D4.4 Émissions de CO₂ du transport routier selon le véhicule et la motorisation en 2011

	Niveau (Mt)	Structure (%)	2011 / 2000
Voitures particulières	68,3	56,7	-7,0
Diesel	48,6	40,4	44,1
Essence	19,3	16,0	-50,6
GPL	0,4	0,3	-41,8
Véhicules utilitaires	22,1	18,4	7,5
Diesel	21,4	17,8	18,2
Essence	0,7	0,6	-70,7
Véhicules lourds	28,5	23,6	-10,2
Diesel	28,4	23,6	-10,3
Essence	0,1	0,0	192,7
Deux roues	1,5	1,3	44,1
TOTAL	120,5	100,0	-5,0
dont Diesel	98,5	81,8	17,9
dont Essence	21,6	17,9	-49,3

Source : Citepa / rapport Secten -mai 2013

Les objectifs du protocole de Kyoto sur la réduction des gaz à effet de serre

Le protocole de Kyoto, mis en place en novembre 1997, établit des objectifs de réduction d'émissions pour six gaz à effet de serre (GES) : les pays cités dans l'annexe du protocole se sont engagés, à l'horizon 2008-2012, à réduire globalement leurs émissions de 5,2 % par rapport à celles de 1990. L'objectif de réduction pour l'Union européenne (réduction de 8 %) a été décliné au niveau national, la France s'engageant à stabiliser ses émissions au niveau de celles de 1990.

Afin d'atteindre ces objectifs, le gouvernement français a mis en place le Programme national de lutte contre le changement climatique (PNLCC) en janvier 2000, ensemble de mesures destinées à atteindre cet objectif. Ce programme a été complété en 2004, par l'adoption du Plan climat, réactualisé en novembre 2006.

Les Etats s'étant engagés à fournir à tout instant les meilleures estimations possibles, l'ensemble des séries fournies sont révisées chaque année par le Citepa.

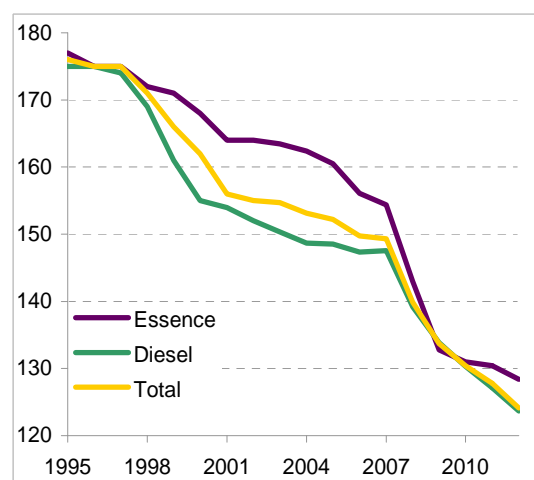
Figure D4.3 Émissions des gaz à effet de serre des transports

niveaux en millions de tonnes, évolutions en %

		1990	2000	2010	2011	2012(p)	2012/ 1990
CO₂	Transports	118	135	127	127	124	-8,0
(Mt)	Total (hors UTCF)	392	405	376	348	352	-13,1
CH₄	Transports	39	24	10	9	7	-68,8
(kt)	Total (hors UTCF)	2 776	2 777	2 447	2 385	2 377	-14,4
N₂O	Transports	3	4	4	4	4	0,6
(kt)	Total (hors UTCF)	290	248	189	191	182	-26,8
HFC (*)	Transports	0	1 674	3 654	3 717	3 717	122,0
kt eq CO ₂	Total (hors UTCF)	3 743	5 622	14 797	15 428	15 432	174,5

Source : Citepa / rapport Secten -mai 2013

(p) provisoire

Figure D4.5 Émissions conventionnelles de CO₂ par km des nouvelles voitures particulières en Francegr de CO₂ par km

Source : Ademe, SOeS

D5 | La pollution locale liée aux transports

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, à l'exception des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et du cuivre.

Les progrès techniques limitent les effets de l'accroissement de la circulation sur long terme

La responsabilité des transports dans les émissions de polluants atmosphériques est particulièrement importante pour le cuivre (Cu), le monoxyde d'azote (NOx) et le plomb (Pb) : les émissions dues aux transports représentent plus de la moitié des émissions pour ces polluants (respectivement 92 %, 60 % et 50 %).

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), pour les composés organiques volatiles non méthaniques (COVNM) et pour le plomb (Pb) : la part des émissions dues aux transports dans les émissions totales est passée respectivement de 60 % en 1990 à 20 % en 2012, de 44 % à 16 % et de 92 % à 10 %. Au contraire les émissions de cuivre et d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) ont augmenté plus rapidement dans les transports que dans les autres secteurs : le poids des transports dans les émissions totales est passé de 73 % à 92 % et de 7 % à 27 %.

Le transport routier contribue pour un peu moins de 70 % au total des émissions de Cu, les autres transports pour un peu moins de 25 % (essentiellement ferroviaire). 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 de ses caténaires. Entre 1990 et 2012 les émissions de cuivre du transport routier (+16 %) ont cependant augmenté deux fois moins vite que la circulation (+34 %).

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, qui a permis de réduire de manière importante les émissions du NOx (-51 % depuis 1990) et des COVNM (-92 %), 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, (-91 %).

- 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 1,2 % en 2008). Le transport maritime (hors international) est le premier contributeur des transports (2,4 % des émissions totales de SO₂ en 2010).

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 (fiche D4), de CO (le diesel est responsable de seulement 24 % des émissions du transport routier) et des COVNM (le diesel est responsable de 32 % des émissions du secteur routier).

En revanche, elle pousse à la hausse les émissions de particules et de NOx : en 2011, le gazole produit 90,6 % des PM₁₀ et 93,5 % des NOx de la route, alors que la part du diesel dans la circulation routière est de 79 % en 2012. L'introduction progressive du filtre à particules pour les véhicules diesel neufs et sa généralisation à ceux commercialisés depuis le 1er 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, « cancérigènes certains » d'après le Centre international de recherche sur le cancer : elles ont doublé entre 1990 et 2011.

La place des transports dans les émissions totales

Les bilans des émissions nationales déterminés par le Citepa, dans le rapport 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.

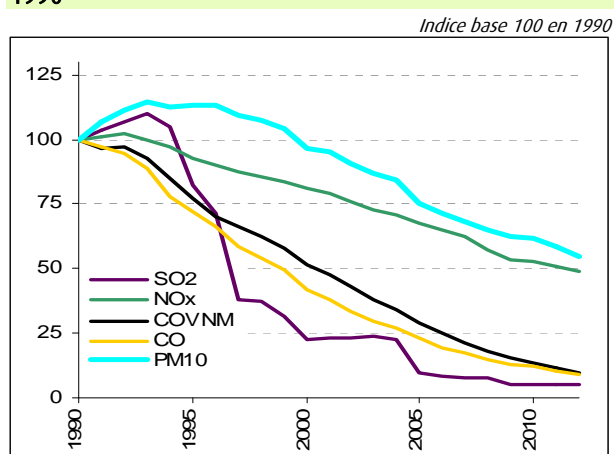
Pour les transports, conformément au périmètre de la Commission économique européenne des Nations unies (CEE-NU), ne sont pas incluses les émissions maritimes internationales et les émissions de la phase croisière (≥ 1000 m) des trafics aériens domestique et international.

Figure D5.1 Évolution des émissions dans l'air dues aux transports

		1990		2000		2011		2012 (provisoire)	
		niveau	Part des transports dans le total (%)	niveau	Part des transports dans le total (%)	niveau	Part des transports dans le total (%)	niveau	Part des transports dans le total (%)
Cu (t)		175	73,6	197	84,5	208	92,3	207	92,3
Zn (kt)									
NOx (kt)		1 201	65,2	970	61,3	611	60,8	584	59,5
HCB (g)									
Pb (t)		3 961	92,0	70	23,7	64	50,3	64	50,4
HAP (t)		0	0,0	0	0,0	6	25,9	6	30,6
HFC (Mg CO ₂)									
PM _{2,5} (kt)		69	16,7	65	21,0	36	20,7	33	19,6
As (kg)									
PM _{1,0} (kt)		55	16,3	51	21,1	25	20,3	20	17,0
CO (kt)		6 615	59,9	2749	41,8	684	19,1	592	17,1
Cd (kg)									
COVNM (kt)		1 143	43,9	589	34,2	130	17,7	108	15,6
PM ₁₀ (kt)		76	14,3	74	17,8	44	17,0	42	16,2

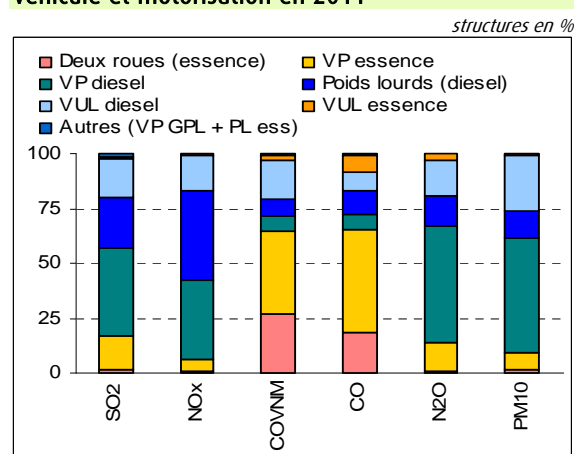
Source : Citepa / rapport Secten -avril 2013

Figure D5.2 Émissions polluantes des transports depuis 1990



Source : Citepa / rapport Secten -avril 2013

Figure D5.3 Émissions dues à la route par type de véhicule et motorisation en 2011



Source : Citepa / rapport Secten -avril 2013

Figure D5.4 Normes d'émissions des véhicules neufs

Voitures particulières		Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6
(g/km)		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

Poids lourds		Euro 0	Euro I	Euro II	Euro III	Euro IV	Euro V	Euro VI
(g/kWh)		oct-90**	oct-93**	oct-96**	oct-01**	oct-06**	oct-09**	déc-13**
CO		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

Source : Ademe, DGITM

* NT (nouveau type) : les nouveaux modèles doivent respecter pour leur homologation la norme à la date d'entrée en vigueur indiquée. L'Euro 5 s'applique à l'ensemble des véhicules vendus neufs à partir de janvier 2011.

** TT (tous types) : tous les véhicules immatriculés neufs doivent respecter la norme à la date d'entrée en vigueur indiquée.

(1) valeurs pour moteur IDI -injection indirecte -(à partir du 1er janvier 1999, les moteurs DI -injection directe -doivent suivre les limites de la norme Euro 2)

Les normes Euro

Les normes Euro imposent des maxima d'émissions rapportés à la puissance ou au kilomètre à ne pas dépasser pour une série de polluants. Elles existent pour les véhicules légers, mais également pour les poids lourds et, plus récemment pour les deux-roues, et s'appliquent aux véhicules neufs, vendus en Europe. Elles se traduisent par l'obligation pour les constructeurs d'équiper les véhicules neufs de technologies environnementales (pot catalytique, filtre à particules).

Voitures particulières : données en g/km

S'agissant des VUL, existent aussi des normes d'émissions Euro avec trois catégories de limites d'émission, fonction de la masse de référence du véhicule (en dessous de 1 305 kg, entre 1 305 kg et 1 760kg, au-delà de 1 760 kg).

Poids lourds : données en g/kWh.

D6 | Qualité de l'air et transports routiers

A proximité du trafic routier, les teneurs en monoxyde de carbone (CO) et en benzène diminuent depuis 2000. En 2011, la réglementation est respectée pour ces deux polluants. A 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.

Des progrès pour le monoxyde de carbone et le benzène

Entre 2000 et 2011, les teneurs en monoxyde de carbone (CO) sont stables et faibles. Le seuil réglementaire européen est respecté.

Pour le benzène, les concentrations mesurées à proximité du trafic routier diminuent entre 2000 et 2011, 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 2011, la réglementation européenne fixée pour la protection de la santé humaine est respectée.

Des concentrations encore élevées pour le NO₂, les PM₁₀ et les PM_{2,5}

Entre 2000 et 2011, les teneurs en NO₂ sont en légère baisse à proximité du trafic routier. En situation de fond urbain, elles diminuent entre 2000 et 2008 et stagnent depuis. Le pic de 2003 est dû à la canicule et à des conditions météorologiques peu favorables à la dispersion des polluants.

En 2011, les deux seuils réglementaires européens en NO₂ pour la protection de la santé humaine sont dépassés par 13 % des stations de mesure pour le seuil en moyenne annuelle (90 % d'entre elles sont à proximité du trafic routier) et par 2 % des stations pour le seuil en moyenne sur une heure (la totalité de ces stations est à proximité du trafic routier).

Pour les particules PM₁₀ et PM_{2,5}, les modalités de mesure ont été modifiées en 2007 afin de rendre les résultats équivalents à ceux obtenus en utilisant la réglementation européenne. Il est donc impossible de comparer les teneurs des périodes 2007-2011 et 2000-2006.

Globalement, les teneurs en PM₁₀ sont stables à proximité du trafic routier et en situation de fond urbain. Hormis des fluctuations annuelles dues notamment aux conditions météorologiques, aucune tendance à la baisse n'est observée.

Pour les PM₁₀, certaines stations dépassent les seuils européens fixés pour la protection de la santé humaine depuis 2005, date d'entrée en vigueur de la réglementation. En 2011, ces seuils sont dépassés par 3 % des stations pour le seuil en moyenne annuelle (91 % sont à proximité du trafic routier) et par 20 % des stations pour le seuil fixé en moyenne journalière (41 % sont à proximité du trafic routier et 48 % en situation de fond urbain).

En 2011, le seuil réglementaire européen en PM_{2,5} de protection de la santé humaine n'est pas

respecté dans 7 % des stations dont 86 % se trouvent à proximité du trafic routier.

Impacts sur la santé et l'environnement

Le dioxyde d'azote (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 monoxyde de carbone (CO) peut provoquer des troubles respiratoires, des maux de tête, des vertiges, des nausées, des troubles cardiaques et des effets asphyxiants. Le dioxyde d'azote 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 2011, publié par la DGEC/MEDDE, sert aussi de référence.

Contentieux européen

Depuis l'entrée en vigueur de la législation européenne en 2005, les valeurs limites fixées pour les PM₁₀ n'ont pas été respectées dans 17 Etats membres dont la France. En mai 2011, la Commission 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.

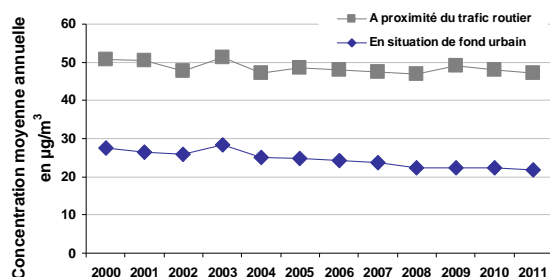
Plan particules

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 dans tous les secteurs. Fin 2012, 40 % des actions ont abouti, 50 % sont en cours ou en voie d'achèvement et 10 % restent à faire.

Parmi les actions de réductions possibles, la France prévoyait d'expérimenter des zones d'action prioritaires pour l'air (ZAPA), dans lesquelles l'accès de certains types de véhicules était interdit, ce qui devait permettre de réduire les concentrations en PM₁₀. La mise en place de ce dispositif a été abandonnée en 2012 car jugée socialement injuste et écologiquement inefficace. 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 particulièrement 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.

Figure D6.1 Concentrations moyennes annuelles de dioxyde d'azote (NO₂) dans l'air



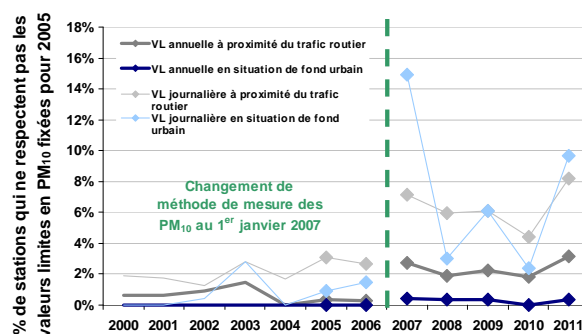
Sources : de 2000 à 2010, BDQA, Ademe, mai 2011 ; pour 2011, base de données nationale de la qualité de l'air, LCSQA, octobre 2012
Note : DOM inclus ; les concentrations en situation de fond urbain sont mesurées dans des zones urbaines éloignées de toutes sources directes d'émission.

Figure D6.3 Seuils réglementaires européens pour la protection de la santé humaine

Particules ou gaz	Seuil	Année d'entrée en vigueur	Valeur limite
NO ₂	Moyenne annuelle	2010	40 µg/m ³
	Moyenne sur une heure	2010	200 µg/m ³ à ne pas dépasser plus de 18 fois par année civile
CO	Maximum journalier de la moyenne glissante sur 8h	2005	10 000 µg/m ³
Benzène	Moyenne annuelle	2010	5 µg/m ³
PM ₁₀	Moyenne annuelle	2005	40 µg/m ³
	Moyenne journalière	2005	35 dépassements maximum de 50 µg/m ³
PM _{2,5}	Moyenne annuelle	2015	25 µg/m ³

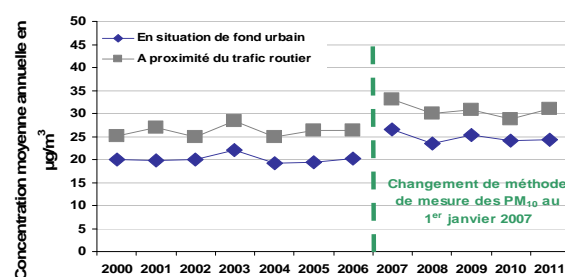
Source : directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe

Figure D6.5 Pourcentage de stations de mesure de la qualité de l'air qui ne respectent pas la réglementation pour les particules PM₁₀



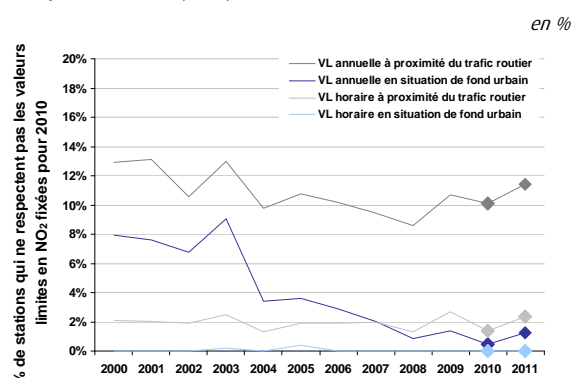
Source : de 2000 à 2010, BDQA, Ademe, mai 2011 ; pour 2011, base de données nationale de la qualité de l'air, LCSQA, octobre 2012
Note : VL : valeur limite ; DOM inclus ; les statistiques calculées pour la période 2000-2004 sont données à titre indicatif puisque les valeurs limites journalière et annuelle sont entrées en vigueur en 2005 ; les concentrations en situation de fond urbain sont mesurées dans des zones urbaines éloignées de toutes sources directes d'émission.

Figure D6.2 Concentrations moyennes annuelles de particules PM₁₀ dans l'air



Source : de 2000 à 2010, BDQA, Ademe, mai 2011 ; pour 2011, base de données nationale de la qualité de l'air, LCSQA, octobre 2012
Note : DOM inclus ; les concentrations en situation de fond urbain sont mesurées dans des zones urbaines éloignées de toutes sources directes d'émission.

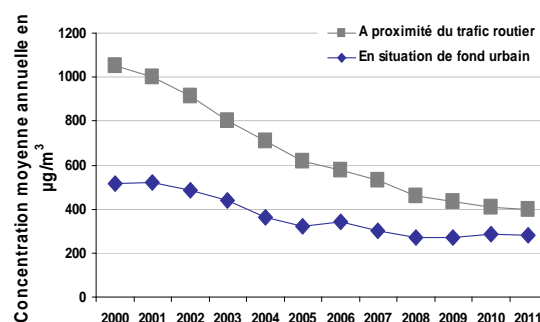
Figure D6.4 Stations de mesure de la qualité de l'air ne respectant pas la réglementation 2010 pour le dioxyde d'azote (NO₂)



Source : de 2000 à 2010, BDQA, Ademe, mai 2011 ; pour 2011, base de données nationale de la qualité de l'air, LCSQA, octobre 2012

Note : VL : valeur limite ; DOM inclus ; les statistiques calculées pour la période 2000-2004 sont données à titre indicatif puisque les valeurs limites journalière et annuelle sont entrées en vigueur en 2005 ; les concentrations en situation de fond urbain sont mesurées dans des zones urbaines éloignées de toutes sources directes d'émission.

Figure D6.6 Concentrations moyennes annuelles de monoxyde de carbone (CO) dans l'air



Source : de 2000 à 2010, BDQA, Ademe, mai 2011 ; pour 2011, base de données nationale de la qualité de l'air, LCSQA, octobre 2012
Note : DOM inclus ; les concentrations en situation de fond urbain sont mesurées dans des zones urbaines éloignées de toutes sources directes d'émission

D7 | Infrastructures de transport et milieux naturels

Les infrastructures de transport représentent environ 2,7 % des surfaces artificialisées. Elles ont de multiples impacts sur les milieux naturels.

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.

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 (83 % pour les routes et autoroutes, contre 14 % pour les transports aériens). La part des sols revêtus ou stabilisés de forme aréolaire est de 6 % (par exemple, 4 % pour les routes ou autoroutes, et 47 % 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 crû d'environ 90 000 ha entre 2006 et 2010

Les surfaces dédiées aux transports couvrent près de 1 500 000 ha, dont, par ordre décroissant, 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.

Entre 2006 et 2010, les surfaces totales à usage de transport ont augmenté d'environ 90 000 ha, soit +6,5 %. La croissance relative des réseaux routiers est plus faible que celle des autres transports (5,9 % contre 8,6 %), mais les nouvelles surfaces dédiées aux transports restent à plus de 70 % constituées de routes ou autoroutes.

Source : l'enquête Teruti-Lucas

Teruti est une enquête aréolaire à deux degrés de tirage réalisée sur le terrain par le ministère chargé de l'agriculture sur un peu plus de 320 000 points. Elle rapporte l'utilisation des terres sur les points visités annuellement (sauf en 2011). 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, routes et autoroutes...).

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 transports 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.

Figure D7.1 Surfaces à usage de transport, par type de transports

en milliers ha, évolutions en %

	2006	2007	2008	2009	2010	2010/2006
routes et autoroutes	1 116	1 117	1 138	1 169	1 182	5,9
chemins de fer	84	87	85	86	89	6,1
transport par eau	105	109	113	115	116	10,2
transports aériens	23	26	26	27	25	8,2
transport par conduite (gazoduc...) et électricité	25	25	25	23	24	-2,9
télécommunications	3	3	3	4	3	26,7
stockage, services auxiliaires des transports	49	54	57	56	56	14,4
ensemble des réseaux routiers	1 116	1 117	1 138	1 169	1 182	5,9
ensemble des autres transports	288	304	309	312	313	8,6
surfaces totales à usage de transport	1 404	1 420	1 448	1 482	1 495	6,5

Figure D7.2 Surfaces à usage de transport, par type de transports

en milliers ha

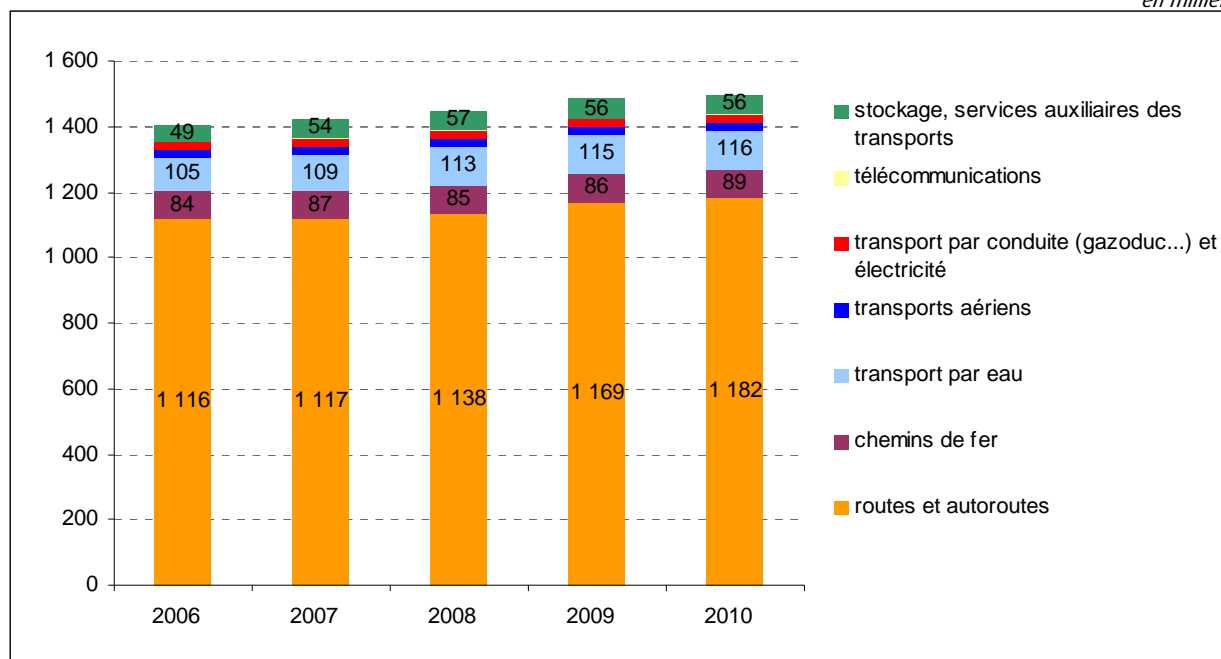
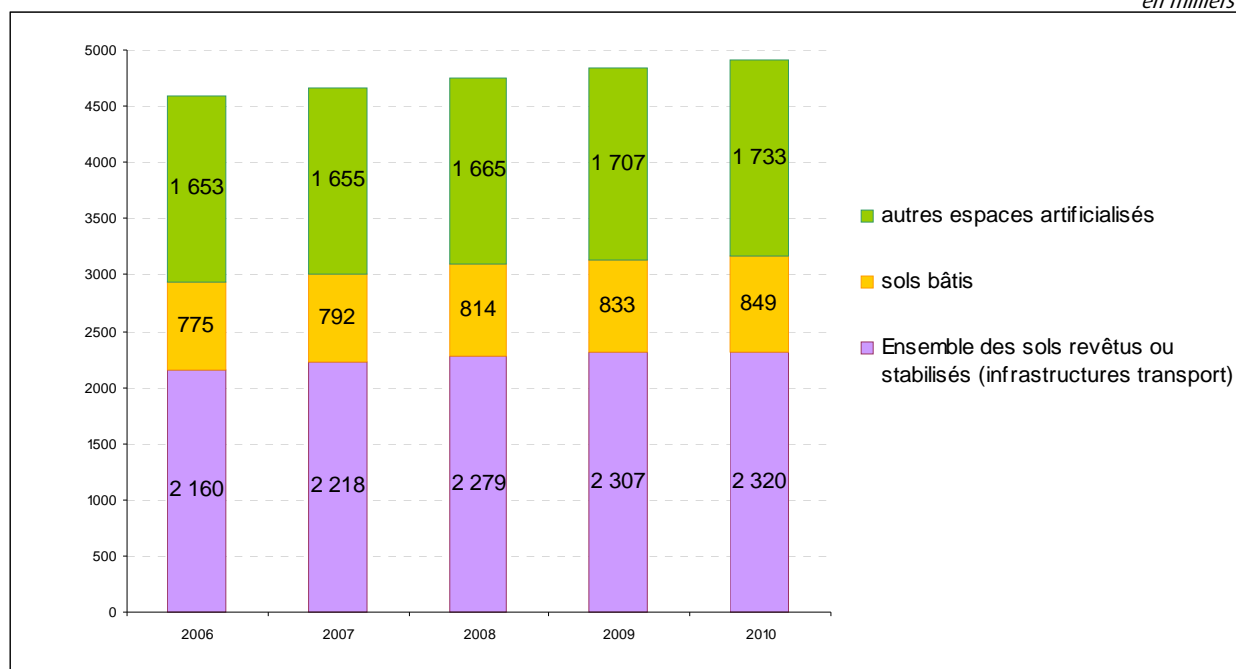


Figure D7.3 Surfaces à usage de transport, par type de sols

en milliers ha



Source pour toute la page : Ministère chargé de l'agriculture, SSP (service de la statistique et de la prospective), enquête Teruti-Lucas. France métropolitaine.

D8 | Indicateurs transports et développement durable

Dans sa lettre de cadrage pour la transition écologique, le Premier Ministre a réaffirmé les objectifs défendus par la France en termes de réduction des GES : 40 % en 2030, 40 % en 2040.

Les transports sont en 2011 responsables de 27,3 % des émissions de gaz à effet de serre (35 % des émissions de CO₂). Au-delà, un certain nombre de cibles pour le développement durable ont été adoptées, généralement à l'horizon 2020.

Ainsi la loi 2009-967 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement fixe des cibles dans ces articles 11, 12 et 13 concernant les transports.

Certaines décisions internationales engagent également la France, en particulier sur les émissions des voitures neuves.

Les émissions de CO₂ sont en baisse mais insuffisamment

Depuis 1990, alors que le PIB a augmenté en volume de 38,5 %, les émissions de CO₂ totales ont baissé de 11,1 % tandis que celles dues aux transports ont augmenté de 7,7 % : jusqu'en 2001, les émissions dues aux transports ont cru, elles ont plafonné jusqu'en 2005 et ont tendance à diminuer depuis (*figure D8.1*).

Depuis 1990, la responsabilité des différents types de véhicules n'a pas beaucoup évolué : le transport routier émet à lui seul 94,6 % 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 3,8 % depuis 1990, accroissement limité grâce sans doute à la diésélisation du parc ; depuis 2004 elles ont commencé à diminuer (-9,2 %), résultat à relier à la baisse des émissions conventionnelles des nouvelles voitures (*figure D4.4*).

Hors transport individuel, les émissions de CO₂ dues aux transports ont augmenté de 15,6 % depuis 1990.

Les émissions unitaires du transport aérien sont en baisse continue depuis 1990 (*figure D8.7*).

Les émissions unitaires pour les vols intérieurs, qui sont relativement courts et où les phases décollage atterrissage particulièrement émettrices sont rapprochées, sont plus élevées que celles des vols vers les DOM et COM ou des vols internationaux ; elles diminuent moins rapidement : elles sont passées de 176,2 g de CO₂ par passager km en 1990 à 150,8 g en 2011, tandis que celles des vols vers les DOM et COM passaient de 94,0 g à 71,0 g et celles des vols internationaux de 192,1g à 117,2 g.

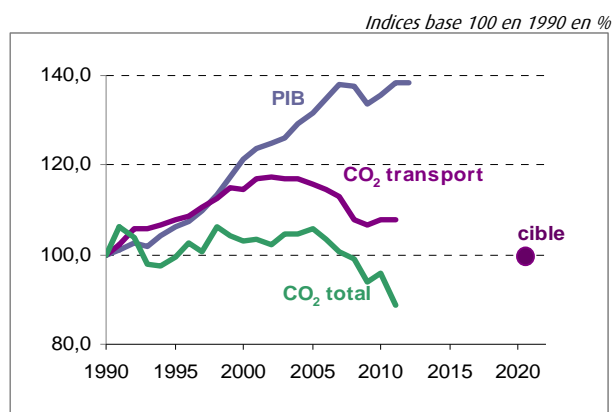
Les modes alternatifs aux transports routiers ne représentent qu'une faible part du transport

Le transport ferroviaire de marchandises s'est fortement dégradé depuis 1990 : 20,6 % du transport terrestre de marchandises (hors

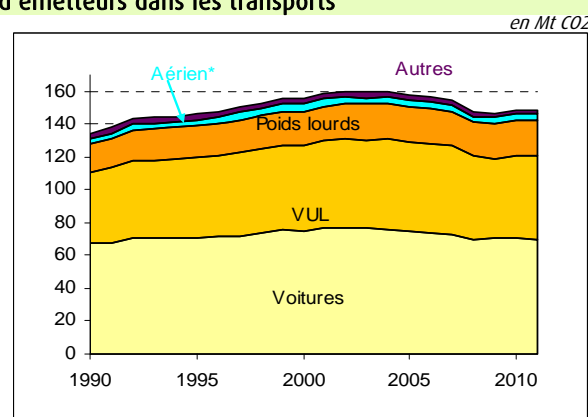
oléoducs) en 1990, il n'en représente plus que 10,1 % en 2012. Le transport fluvial reste toujours très faible (moins de 3 %), même si, contrairement aux autres modes, il semble progresser depuis 2008.

La part du transport collectif de voyageurs a baissé entre 1990 et 1995, s'est stabilisée jusqu'en 2003 et progresse depuis 2004 en restant cependant inférieure à 16,5 %.

Le nombre de km de transports collectifs en site propre (TCSP) semble décoller depuis 2010 : +7,1 % en 2010, +9,2 % en 2011 ; mais la cible de 2020 est encore très loin des réalisations actuelles.

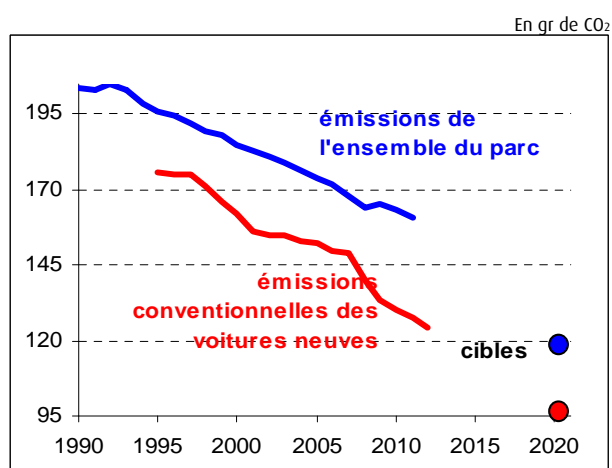
Figure D8.1 Emissions de CO₂ et PIB


Source : SOeS, d'après Citepa -Secten mai 2013 et Insee

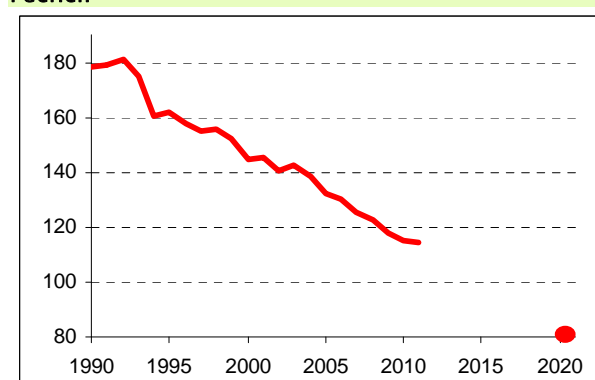
Figure D8.2 Evolution des émissions de CO₂ par type d'émetteurs dans les transports


Source : SOeS, d'après Citepa -Secten mai 2013

* selon définitions de la CCNUCC -les émissions aériennes internationales, ainsi que les émissions des sources non-anthropiques sont exclues.

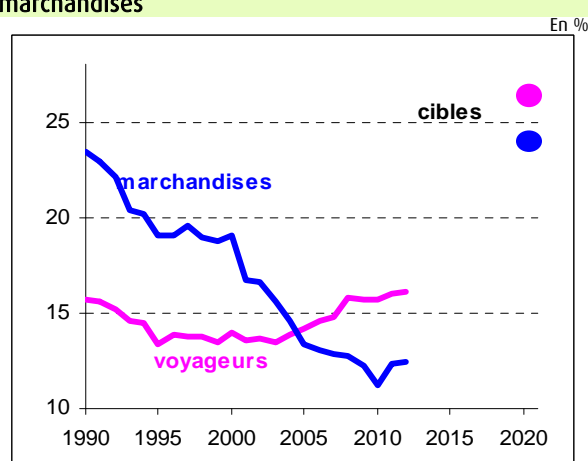
Figure D8.3 Emission de CO₂ par km des voitures particulières et émissions conventionnelles des voitures neuves


Source : SOeS, Citepa-Secten mai 2013, Ademe

Figure D8.5 Emissions unitaires de CO₂ (gCO₂/pkm) de l'aérien


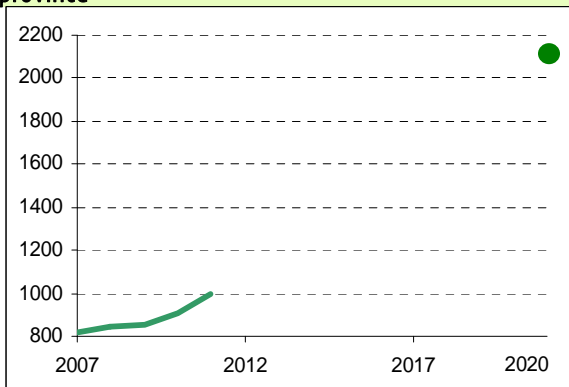
Source DGAC/DTA/SDE1 et Citepa-Secten mai 2013-

Figure D8.4 Part du transport collectif dans le transport intérieur terrestre de voyageurs et part du ferroviaire et du fluvial dans le transport intérieur de marchandises



Source : SOeS et Citepa-Secten mai 2013

Figure D8.6 Nombre de km de TCSP* en service en province



Source Certu
*TCSP : transports collectifs en site propre

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

Partie A : Les données macro-économiques

A1 -Bilan économique

ANNEXE A1.1 Equilibre du PIB - partage volume-prix aux prix de l'année précédente (chainés), base 2005, France

A3 -La branche transports

- ANNEXE A3.1 Les comptes de la branche transports
- ANNEXE A3.2 Les comptes du transport ferroviaire
- ANNEXE A3.3 Les comptes du transport terrestre de voyageurs
- ANNEXE A3.4 Les comptes du transport terrestre de marchandises
- ANNEXE A3.5 Les comptes du transport par eau
- ANNEXE A3.6 Les comptes du transport aérien
- ANNEXE A3.7 Les comptes des autres postes transport hors services de poste et de courrier
- ANNEXE A3.8 Les comptes des services de poste et de courrier
- ANNEXE A3.9 Les comptes des autres postes de transport y compris les services de poste et de courrier
- ANNEXE A3.10 Production des branches au prix de base (en valeur)

A4 -Les ménages et les transports

- ANNEXE A4.1 Consommation des ménages en transport (en valeur)
- ANNEXE A4.2 Consommation des ménages en transport -Evolution en volume -indice base 100 l'année n-1
- ANNEXE A4.3 Consommation des ménages en transport -Evolution en prix -indice base 100 l'année n-1
- ANNEXE A4.4 Consommation des ménages en transport -Evolution en volume -indice base 100 en 2005
- ANNEXE A4.5 Consommation des ménages en transport -Evolution en prix -indice base 100 en 2005
- ANNEXE A4.6 Coefficients budgétaires des ménages au titre de la fonction transport (en valeur)

A6 -La consommation d'énergie dans les transports

- ANNEXE A6.1 Indicateurs généraux sur la consommation d'énergie
- ANNEXE A6.2 Part des secteurs d'activité dans la consommation énergétique de produits pétroliers
- ANNEXE A6.3 Part des produits pétroliers dans les consommations intermédiaires (en valeur)
- ANNEXE A6.4 Evolution des prix des carburants
- ANNEXE A6.5 Prix des principaux carburants
- ANNEXE A6.7 Ventilation par mode des consommations d'énergie de traction des transports sur le territoire métropolitain
- ANNEXE A7.1 Stocks d'investissements directs des entreprises du secteur des transports de 2005 à 2012, données par secteur d'entreprise
- ANNEXE A7.2 Stocks d'investissements directs des entreprises du secteur des transports de 2005 à 2012, données par zone géographique
- ANNEXE A8.1 La dépense totale de transport (DTT) en valeur par secteur institutionnel financeur
- ANNEXE A8.4 Dépense courante et dépense d'investissement par mode et secteur institutionnel

Partie M : Les transports de marchandises

ANNEXE M.1	Les transports intérieurs terrestres de marchandises
ANNEXE M.2a	Parts modales pour le transport de marchandises (yc transit)
ANNEXE M.2b	Parts modales pour le transport de marchandises (hors oléoducs, yc transit)
ANNEXE M.3	Transport routier de marchandises du pavillon français pour compte d'autrui (national et international) selon la nature de marchandises
ANNEXE M.4	Transport routier de marchandises du pavillon français pour compte propre selon la nature de marchandises
ANNEXE M.5	Répartition par produits du transport intérieur ferroviaire de marchandises (y compris transit)
ANNEXE M.5bis	Répartition par produits du transport intérieur ferroviaire de marchandises en nouvelle NST
TOUS OPERATEURS	
ANNEXE M.6a	Répartition par produits du transport intérieur fluvial de marchandises (hors transit) ANCIENNE NST
ANNEXE M.6b	Répartition par produits du transport intérieur fluvial de marchandises (hors transit) nouvelle NST (NST 2007)
ANNEXE M.7	Le fret trans-Manche passant par la France
ANNEXE M.8	Echanges extérieurs de biens par mode de transport
ANNEXE M.9	Echanges de biens de la France avec les pays hors Union Européenne, en tonnage, par mode de transport
ANNEXE M.10	Répartition par produit du transport intérieur maritime de marchandises
ANNEXE M.11	Ensemble des tonnages traités dans les principaux ports français

Partie V : Les transports de voyageurs

V1-Les transports intérieurs de voyageurs

ANNEXE V1.1	Les transports intérieurs de voyageurs
-------------	--

V2a -Le transport aérien de voyageurs

ANNEXE V2.1	Evolution de la demande de transport aérien de voyageurs
ANNEXE V2.2	Fréquentation des principaux aéroports

V5 -Les liaisons trans-Manche et Corse-Métropole

ANNEXE V5.1a	Les passagers trans-Manche passant par la France
ANNEXE V5.1b	Les véhicules de passagers traversant la Manche et passant par la France

Partie C : Le bilan de la circulation

ANNEXE C.1a	Parcs annuels moyens (véhicules immatriculés en France)
ANNEXE C.1b	Evolution des Parcs annuels moyens (véhicules immatriculés en France)
ANNEXE C.2a	Parcours annuels moyens des véhicules immatriculés en France
ANNEXE C.2b	Evolution des parcours annuels moyens des véhicules immatriculés en France
ANNEXE C.3a	Circulation en France
ANNEXE C.3b	Evolution de la circulation en France
ANNEXE C.4a	Consommations unitaires des véhicules immatriculés en France
ANNEXE C.4b	Evolutions des consommations unitaires des véhicules immatriculés en France
ANNEXE C.5a	Consommations sur le territoire français et livraisons de carburants
ANNEXE C.5b	Evolutions des consommations sur le territoire français et livraisons de carburants
ANNEXE C.6a	Circulation par réseau
ANNEXE C.6b	Evolution de la circulation par réseau

Partie S : Les entreprises de transport

S1a -La démographie d'entreprises

ANNEXE S1a.1 Démographie des entreprises de transport

S1b -L'emploi dans le secteur des transports

ANNEXE S1b.1 Les effectifs salariés dans les transports

S1c -Les conditions de travail dans le secteur des transports

ANNEXE S1c. Part des emplois à temps partiel et salaire net moyen, par CS et secteurs d'activité

ANNEXE S1d1. Offres d'emploi collectées par métier

ANNEXE S1d2. Offres d'emploi collectées par contrat de travail proposé

ANNEXE S1d3. Indicateur de tension annuel (flux offres de l'année / flux nouvelles demandes de l'année)

ANNEXE S1e1. Demandeurs d'emploi en fin d'année des métiers « transports et logistique » par catégorie

ANNEXE S1e2. Répartition des demandeurs d'emploi en fin d'année par tranche d'âge

ANNEXE S1e3. Demandes d'emploi enregistrées (flux)

S0 (fiches S2 à S7) -Les comptes des entreprises du secteur des transports

ANNEXE S0.0 Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports et entreposage (secteur HZ = secteurs 49 à 53)

ANNEXE S0.1. Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports routiers de fret et services de déménagement (NAF 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z)

ANNEXE S0.2 Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de messagerie, fret express (NAF 52.29A)

ANNEXE S0.3 Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports fluviaux (NAF 50.30Z et 50.40Z)

ANNEXE S0.4 Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports maritimes et côtiers (NAF 50.10Z et 50.20Z)

ANNEXE S0.5 Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports aériens de passagers (NAF 51.10Z)

ANNEXE S0.6 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)

ANNEXE S0.7 Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) d'affrètement et organisation des transports (NAF 52.29B)

S0.1 ancien 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

S0.2 ancien 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

S0.3 ancien Compte des sociétés non financières de messagerie, fret express (NAF 52.29A) 1993-2008

S0.4 ancien Compte des sociétés non financières des transports fluviaux (NAF 50.30Z et 50.40Z) 1993-2008

S0.5 ancien Compte des sociétés non financières des transports maritimes et côtiers (NAF 50.10Z et 50.20Z) 1993-2008

S0.6 ancien Compte des sociétés non financières des transports aériens (NAF 51.10Z et 51.21Z) 1993-2008

S0.7 ancien Compte des sociétés non financières des transports urbains et routiers de voyageurs (NAF 49.31Z, 49.32Z, 49.39A, 49.39B) 1993-2008

S0.8 ancien Compte des sociétés non financières d'affrètement et organisation des transports (NAF 52.29B) 1993-2008

Partie I : Les infrastructures de transports

ANNEXE I.1 Longueur des infrastructures de transport au 31 décembre

ANNEXE I.2	Investissements en infrastructures de transport
ANNEXE I.3	Les comptes de Réseau ferré de France (RFF))
ANNEXE I.4	Les comptes de Voies navigables de France (VNF)
ANNEXE I.5	Les comptes des ports maritimes métropolitains
ANNEXE I.6	Les comptes des principaux aéroports français
ANNEXE I.7	Les comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes

Partie E: Les recettes et les dépenses des administrations publiques en transport

E1 -Les recettes fiscales liées aux transports

ANNEXE E1.1	Recettes publiques diverses liées aux transports (hors carburants)
ANNEXE E1.2	Rendement fiscal des taxes sur les carburants
ANNEXE E1.3	Produit du versement transport

E2 -Les dépenses des administrations publiques centrales (APUC) consacrées aux transports

ANNEXE E2.1	Les dépenses des APUC (Etat, AFITF, Odac transport) par type de dépense et mode de transport
ANNEXE E2.1-2012	Ventilation par fonction des dépenses consolidées de l'Etat (dont AFITF) et des Odac transport (dont VNF) de l'année 2012
ANNEXE E2.1-2011	Ventilation par fonction des dépenses consolidées de l'Etat (dont AFITF) et des Odac transport (dont VNF) de l'année 2011
ANNEXE E2.1-2010	Ventilation par fonction des dépenses consolidées de l'Etat (dont AFITF) et des Odac transport (dont VNF) de l'année 2010
ANNEXE E3.1	Les dépenses des administrations publiques locales en transport

Partie D : Transports et développement durable

D1 -L' accidentologie routière

ANNEXE D1.1	Accidents corporels de la circulation routière – série avec tués à 6 jours, interrompue en 2005
ANNEXE D1.2	Evolution du nombre de tués dans les accidents de la circulation par million d'habitants dans les principaux pays européens
ANNEXE D1.3	Nombre de tués à trente jours par million d'habitants et par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en 2011

D3 -L'accidentologie ferroviaire et aérienne

ANNEXE D3.1	Accidents ferroviaires (de chemin de fer et aux passages à niveau)
ANNEXE D3.2	Accidents aériens survenus en métropole

D4 -La pollution locale liée aux transports

ANNEXE D4.1	Emissions de CO ₂ en France métropolitaine
ANNEXE D4.2	Emissions de HFC en France métropolitaine
ANNEXE D4.3	Emissions de gaz à effet de serre en France métropolitaine

D5 -Les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports

ANNEXE D5.1a	Emissions de SO ₂ en France métropolitaine
ANNEXE D5.1b	Emissions de NO _x en France métropolitaine
ANNEXE D5.1c	Emissions de CO en France métropolitaine
ANNEXE D5.1d	Emissions de COVNM en France métropolitaine
ANNEXE D5.1e	Emissions de N ₂ O en France métropolitaine
ANNEXE D5.1f	Emissions de Pb en France métropolitaine
ANNEXE D5.1g	Emissions de Cu en France métropolitaine

ANNEXE D5.1h	Emissions de HAP en France métropolitaine
ANNEXE D5.1i	Emissions de TSP en France métropolitaine
ANNEXE D5.1j	Emissions de PM ₁₀ en France métropolitaine
ANNEXE D5.1k	Emissions de PM _{2.5} en France métropolitaine
ANNEXE D5.1l	Emissions de PM _{1.0} en France métropolitaine
ANNEXE D5.2	Emissions du trafic routier en France métropolitaine en 2012

Sites internet

Aménagement -Collectivités

Annuaire des collectivités locales : www.clf.fr

Centre national de la fonction publique territoriale : www.cnfpt.fr

Centre national de l'information géographique : www.cnig.fr

Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile de France : www.iaurif.org

Ministère 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.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/

Economie 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, des transports et du logement :

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.securiteroutiere.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'Ile de France (STIF) : www.STIF-idf.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, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) : www.certu.fr

Groupement des autorités responsables des transports (GART) : www.gart.org

Syndicat des transports d'Ile de France (STIF) : www.STIF-idf.fr

Union des transports publics : www.utp.fr

Transport maritime

Armateurs de France : www.armateursdefrance.org

Direction 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
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
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
CGEDD : Conseil Général de l'environnement et du développement durable
CGSP : Commissariat général à la stratégie et à la prospective
CI : Consommations intermédiaires
Citepa : Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique
CLD : Chômage de longue durée
CMA-CGM : Compagnie maritime d'affrètement -Compagnie générale maritime
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
CPDP : Comité professionnel du pétrole
CPER : Contrat de plan Etat -Région
CSAM : Conseil supérieur de l'aviation marchande
Cvs : Corrigé des variations saisonnières
DADS : Déclarations annuelles de données sociales
DAEI : Délégation des affaires économiques et internationales
Dares : Direction de l'animation, de la recherche, des études et des statistiques
DEFM : Demandeurs d'emploi en fin de mois
DGAC : Direction Générale de l'aviation civile
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
Drast : Direction de la recherche et de l'animation scientifique et technique
DSCR : Délégation à la sécurité et à la circulation routières
ESA : Enquête sectorielle annuelle
ESANE : Elaboration 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
IdF : Ile-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
OEE : offres d'emploi enregistrées
ONISR : Observatoire national interministériel de la sécurité routière
Optile : Organisation professionnelle des transports d'Ile-de-France
OSCE : Office statistique des Communautés Européennes, dit Eurostat
PBCAI : Profit brut courant avant impôts
PCS : Professions et catégories socioprofessionnelles
PIB : Produit intérieur brut
PKT : Passagers-kilomètres transportés
PL : Poids lourds
PNLCC : Programme national de lutte contre le changement climatique
PTAC : Poids total autorisé en charge
RATP : Régie autonome des transports parisiens
RFF : Réseau ferré de France
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
SNCF : Société nationale des chemins de fer français
SNF-EI : Sociétés non financières et entreprises individuelles
SNSM : Société nationale de sauvetage en mer
STIF : Syndicat des transports d'Ile-de-France
STMT : statistiques du marché du travail
t-km : Tonnes-kilomètres
TCSP : Transports collectifs en site propre
TCU : Transports collectifs urbains

TER : Trains express régionaux
TAGV : Trains à grande vitesse
TICPE : Taxe intérieure de consommation des produits énergétiques
TKT : Tonnes-kilomètres transportées
TRM : Transport routier de marchandises
TRV : Transport routier de voyageurs
TSPP : Taxe de soutien aux produits pétroliers
TTM : transports terrestres et maritimes (programme)
TVA : Taxe sur la valeur ajoutée
Unedic : Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce
UTP : Union des entreprises de transport public et ferroviaire
veh-km : Véhicules-kilomètres
voy-km : Voyageurs-kilomètres
VA : Valeur ajoutée
VI : Véhicules industriels
VL : Véhicules légers
VNF : Voies navigables de France
VP : Véhicules particuliers
VU : Véhicules utilitaires
VUL : Véhicules utilitaires légers
ZC : Zone courte
ZL : Zone longue

Liste des participants

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 Mme CHABALIER Mme GUEGUEN
Direction générale de l'aviation civile	(DGAC)	M. GERMON
Institut national de la statistique et des études économiques	(INSEE)	Mme JALLET
Commissariat général à la stratégie et à la prospective	(CGSP)	Mme RAYNARD
Direction générale de l'énergie et du climat	(DGEC)	Mme SUTTO
Direction générale des douanes et droits indirects	(DGDDI)	M. ROSOLOFOARISON
Direction générale du trésor	(DGT)	M. RIEDINGER
Réseau ferré de France	(RFF)	M. BRUNEL
Société nationale des chemins de fer français	(SNCF)	M. NI Mme JOURGET
Régie autonome des transports parisiens	(RATP)	M. BLAZY
Association des utilisateurs de transport de fret	(AUTF)	M. ROSE
Comité national routier	(CNR)	M. GIRET
Union Routière de France	(URF)	M. AZUAR
Comité des constructeurs français d'automobiles	(CCFA)	M. MOLLET
Union des transports publics et ferroviaires	(UTP)	Mme LOPEZ D'AZELVEDO
Syndicat des transports d'île de France	(STIF)	Mme PAULO
Fédération nationale des associations d'usagers des transports	(FNAUT)	M. GOBITZ
Fédération nationale des transports routiers	(FNTR)	M. SORMANI
Confédération générale du travail, Union Interfédérale des Transports	(CGT)	M. LE BRIQUER
France nature environnement	(FNE)	M. DUBROMEZ M. PONCELET
Confédération française démocratique du travail	(CFDT)	M. DELATRONCHETTE M. TOSOLIMI
Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie	(ADEME)	M. TAILLANT

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

M. MADRE et Mme PAPAIX Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR)

M. LATERASSE Université Paris-Est et école nationale des ponts et chaussées (ENPC)

Pour le Service économie, évaluation et intégration du développement durable (SEEIDD) :

M. BECKER, Mme CABANNE, Mme DROUAUX, M. ROUCHAUD, M. VERDURE

Enfin, étaient présents pour le SOeS :

Mme PAQUEL (secrétaire de la commission), M. HERBET (rapporteur de la commission), Mme CALVIER, M. COLUSSI, Mme COUTANT, Mme FRECHOU, M. FRIEZ, M. LUBATTI

Personne excusée :

M. BUREAU (CGDD)

Remarques des membres de la commission

SEANCE

En ouvrant la séance, Jean-Paul Ourliac souhaite la bienvenue aux nouveaux membres de la commission, et notamment accueille J.-B. Herbet rapporteur qui prend ses fonctions et va avec V. Paquel secrétaire de la commission, présenter le bilan du transport pour l'année 2012. Il indique qu'il s'agit du 50ème rapport de la commission des comptes du transport. Si l'expérience de 50 ans donne aux travaux de la Commission une certaine maturité, ce rapport évolue régulièrement pour prendre en compte les politiques et actions nouvelles, et pour tenir compte des demandes formulées par la Commission. L'intégration des comptes satellites du transport en est un exemple, les réflexions sur la mesure de la qualité des services rendus dans les transports collectifs urbain en est un autre. Pour l'avenir, il est envisagé d'approfondir la réflexion et les mesures des coûts externes dans les comptes satellites, avec intégration des montants marchands et non marchands, dans la continuité du rapport Stiglitz sur la mesure du PIB.

PRESENTATION DU BILAN DU TRANSPORT 2012

Véronique Paquel (SOeS) et Jean-Baptiste Herbet (SOeS) présentent les résultats pour l'année 2012.

Discussion

J.-L. Madre (IFSTTAR) indique que dans les modes actifs, la mesure des accidents de la route des cyclistes pose problème : les statistiques policières et hospitalières sont divergentes sur une analyse fine réalisée à partir des registres du Rhône. Par ailleurs il souhaite que soient étudiés les investissements et les frais de fonctionnement des administrations pour le transport cycliste. Enfin dans toutes les données sur l'emploi, à la demande d'Arianne Dupont qu'il représente, il insiste pour que les écarts hommes femmes soient signalés.

A. Friez (SOeS) rappelle qu'une fiche *vélos partagés* sur l'économie de la fonctionnalité est en en gestation pour les prochaines éditions du rapport. Il souligne qu'il y a aussi des écarts entre les accidents déclarés dans les enquêtes sur les 2 roues motorisées et les statistiques de la police.

J.-B. Poncelet (France Nature environnement) demande que dans la fiche sur la qualité de l'air le nombre de jours de dépassement des seuils, qui est un sujet de litige avec la réglementation européenne, soit donné, sujet de litige avec la réglementation européenne ; l'ADEME fera le nécessaire pour que ces informations soient transmises au SOeS.

Il demande que des informations sur les externalités des transports figurent dans le rapport de la CCTN, en reprenant, par exemple les études faites par le SEIDD ou des rapports européens, afin de situer les modes de transports les uns par rapport aux autres. Ainsi pour la route, selon les sources, en 2009, ces externalités sont comprises entre 35 et 50 milliards d'euros pour la France et environ 373 milliards d'euros pour l'Europe.

A. Friez (SOeS) indique, que, dans la lignée du rapport Stiglitz, le SOeS voudrait accroître le champ du compte satellite en intégrant l'imputation des dépenses indirectes pour le compte propre et la mesure des externalités non financières des transports, à monétariser. Un groupe de travail pourrait être mis en place sur ce sujet.

S. Loppez d'Azeledo (UTP) s'étonne de l'évolution si importante du VT, car toutes les augmentations de taux en province ont eu lieu en 2011. Pour l'Ile de France **C. Gueguen (DGITM)** indique que des modifications des zonages urbains en 2012 ont pu conduire à des augmentations d'entreprises imposées ; l'augmentation de 3,8% lui paraît plus plausible.

Le rapprochement des informations sur les dépenses des ménages et les volumes de transport voyageurs, pour les voyages en voitures particulières et pour les voyages en transports en commun, mérite d'être étudié de plus près, en distinguant notamment ce qui relève des transports de courte distance ou de transports plus longs.

M. Delatronchette (CFDT) souhaite que les effectifs de salariés des fonctions publiques d'Etat et territoriales figurent parmi les salariés du secteur transport. **A. Friez** précise que les dépenses des administrations pour les rémunérations de ces salariés sont incluses dans le compte satellite. La CFDT souligne le développement des entreprises de covoiturage et d'auto-partage, sur un modèle économique nouveau et demande qu'elles soient recensées et identifiées.

Gérard le Briquer (UIT-CGT) rappelle les conséquences économiques et sociales de la crise très lourdes dans les transports : une récession économique, marquée fortement par les politiques d'austérité en France et à l'échelle des pays européens ; elles se traduisent par des défaillances d'entreprises et une baisse d'emplois (plus de 5000 emplois dans le TRM, le transport ferroviaire notamment de fret et dans le transport aérien), par les dérèglementations qui désengagent l'Etat dans le fonctionnement et à travers les investissements tous modes alors même que le rapport DURON de la commission 21 sur la « mobilité » préconise de rattraper notamment les retards de l'entretien routier et de la régénération ferroviaire, par l'accroissement de la sous-traitance en cascade dans les modes routiers et aérien particulièrement important en 2012. Ces situations ne font qu'entraîner inexorablement une dégradation du marché de l'emploi, plus de pression sur les prix du transport qui décrochent un peu plus des coûts de production des prestations de transport avec pour conséquence directe une précarisation des emplois salariés, dégradation de leurs conditions de travail et une régression de leurs rémunérations horaires avec une proportion plus importante de salariés aux SMIC dans le secteur du TRM.

La CGT regrette de ne pas avoir de données suffisantes sur les aides gouvernementales accordées au patronat du transport (exonérations de cotisations sociales, défiscalisation et remboursement TICPE, sans contre partie sur l'emploi, au moment où va s'appliquer la loi sur la flexibilité et sécurisation de l'emploi dès le 1^{er} juillet 2013.

La CGT demande que soit mieux appréhendée la réalité des trafics ferroviaires : les données du transport de fret ferroviaire restent calés sur des chiffres de l'EPIC et on ne dispose pas de données suffisantes sur les opérateurs autres que fret SNCF (Fiche S5) afin d'avoir une vision objective sur le fret ferroviaire dont notamment VFLI, filiale à 100% SNCF.

Cela rejoint une demande récurrente de la CGT pour une analyse économique des stratégies des groupes français et de leurs filiales étrangères, tant pour le routier que le ferroviaire.

La CGT rappelle que la généralisation du 44t au 1/01/2013 est un mauvais signal pour le report modal de la route vers les modes alternatifs alors que l'écotaxe PL, en application dès septembre 2013, devrait favoriser et accompagner ce report. La libéralisation totale du cabotage routier, un temps envisagée par la CE, inquiète les salariés du pavillon routier français.

Le transport aérien intérieur se développe fortement à partir des aéroports régionaux sur des liaisons transversales mais on ne connaît pas suffisamment le phénomène low-cost pratiqué par les compagnies à partir de ces aéroports et d'ADP (fiche S9 sur ADP). La CGT souhaite qu'il y ait un approfondissement de l'analyse du low-cost aérien qui se généralise à d'autres modes de transports (IDBUS et OUIGO) : analyse des coûts de production et des conditions sociales des salariés ainsi que des aides apportées par les collectivités qui subventionnent fortement les aéroports accueillant ces compagnies low-cost.

On observe la création d'un grand nombre d'auto entrepreneurs (notamment taxis) dans l'activité de transport routier de voyageurs en 2012, la CGT souhaite que soit mieux identifiée et approfondie l'évolution de ces créations.

Enfin, la CGT demande des chiffres sur les sociétés privées d'autoroute (fiches du type S9 bis et S1F sur les comptes des entreprises).

Ch. Paulo (STIF) demande que les informations sur les volumes transportés dans les TCU par mode trains, tram, métro, bus se substituent aux informations actuelles qui relèvent d'une logique de statistiques d'entreprises (SNCF, RATP, optile...) mal appropriées à une bonne compréhension du développement des TCU. Par ailleurs, le STIF souhaite que les données voyageurs-km soient mises en regard des évolutions des trafics et des longueurs des trajets. Elle indique qu'un outil de suivi PDU est en train d'être mis en place et pourrait être mobilisé pour la fiche *vélos partagés*.

C. Rose (AUTF) partage le constat que dresse la CGT sur la grande fragilité du fret ferroviaire qui inquiète les chargeurs et insiste également sur la nécessité de penser son avenir en accordant une priorité particulière au développement de la multi-modalité dans le fret.

Il partage le fait que l'explication –avancée par Madame Paquel– de l'évolution dans des sens divergents des volumes de conteneurs traités dans les ports (à la hausse) et des volumes de transport terrestre (yc fluvial) de conteneurs (à la baisse) tient à une réduction de la distance de leurs trajets terrestres, situation pouvant avoir pour origine le développement des plates formes logistiques en sortie de ports maritimes, étant entendu qu'une marchandise sortie de son conteneur en vue de son reconditionnement quittera la plate forme par camion. Il convient à cet égard de relever la forte densité des entrepôts logistiques dans l'ouest de la région parisienne.

A la page 32 du pré rapport le § traitant de l'évolution du volume du transport pour compte d'autrui et du transport pour compte propre laisse supposer que les deux segments sont substituables et que la réduction du volume du compte d'autrui en 2012 a été captée par le compte propre. Ch Rose considère que les deux segments ne sont pas en « concurrence » et que si des transferts s'opèrent ils se font dans le sens d'une externalisation, donc du compte propre vers le compte d'autrui et pas l'inverse.

F. Tosolini (CFDT)

Les différents secteurs du transport souffrent différemment car ils sont liés à des déterminants différents.

Le transport de marchandise de masse (fluvial, ferroviaire) est pénalisé par les orientations des entreprises. Leur part décroît suite au développement de la messagerie et d'un transport nouveau qui rend inutile la généralisation du 44 tonnes. Le transport ne contribue pas assez à la baisse des émissions de GES. Le double discours des pouvoirs publics, qui, d'une part préconisent le report modal, et d'autre part mettent en place des exonérations trop nombreuses pour la taxe poids lourds, ne favorise pas une véritable volonté nationale de réduction des émissions.

Pour ce qui est du transport de voyageurs, les transports quotidiens sont financés par les collectivités qui subissent un effet de ciseaux avec des recettes en baisse et des besoins d'investissement en hausse. La voiture est le plus important des transports français. La construction des schémas nationaux et territoriaux de transport doivent faire la part belle à la multi-modalité.

Pour ce qui est du Social, on retiendra que les salariés paient un lourd tribut : baisse de l'emploi à la SNCF lié à la politique de l'entreprise et à la baisse des parts de marché dans le fret ferroviaire, recours massif à la sous-traitance (en particulier dans le transport maritime, fluvial et aérien) véritable gangrène de la sous-traitance qui pèse que les conditions de travail et de rémunérations, précarisation des salariés, emplois proposés aux jeunes peu payés et peu valorisants.

A. Giret (CNR) et P.Taillant (ADEME) font plusieurs remarques sur des points particuliers du rapport qu'ils feront parvenir par mail.

Jean-Paul Ourliac conclut cette première discussion en remerciant les participants pour leurs interventions et en rappelant que le rapport sera publié fin juillet sur internet.

Exposé de Céline Calvier (SOES) sur la mesure de la qualité de services rendus dans le TCU.

J. Laterrasse (ville mobilité transport) indique que si l'objectif de cette étude est d'être utilisée pour une meilleure compréhension du transfert modal il faut intégrer les performances temporelles des différents modes de transport.

M. Dubromel (FNE) indique qu'il faudrait aussi intégrer les éléments de confort proposé par les différents modes de transport. Une étude effectuée dans les pays nordique indique que le confort est un élément important du changement de comportement des usagers.

C. Rose (AUTF) indique que le critère de l'interopérabilité ou intermodalité a été apprécié à travers le prisme de la tarification et considère qu'il faudrait également l'étudier sous l'angle de la continuité entre la voiture particulière et des transports publics, notamment avec l'existence de parkings relais.

La **CGT** fait remarquer que la densité de service est ramenée aux mesures sur la durée totale du service ; il faut comparer également les densités aux heures de pointes entre elles, car c'est l'offre la plus exposée notamment pour les trajets du domicile/travail /études. Par ailleurs les progrès mesurés sur l'amélioration de l'accessibilité ne peuvent masquer le fait qu'il paraît impossible à ce jour d'atteindre l'objectif de la loi rendant obligatoire en 2015 l'accessibilité de tous les transports aux personnes à mobilité réduite.

Exposé de Didier Rouchaud (SEIDD) sur les transports d'équilibre des territoires (TET) et les liaisons aériennes d'équilibre des territoires (LAT).**Exposé de Mathieu Verdure (SEIDD) sur la fiscalité diesel / essence.**

J.-P. Ourliac se félicite de la mise en place, encore expérimentale, de ce type d'étude visant à faire le bilan socio-économique des modes de transports et à proposer des scénarii permettant de mesurer les différents impacts des mesures qui les constituent. Le modèle MODEV ici testé (étude TET/LAT) permet de mesurer un impact global, incluant les transferts d'un mode à l'autre et les inductions de trafic.

N. Reidinger (DG Trésor) se demande si l'on se pose la vraie question coût pour l'équilibre territorial vs efficacité économique. Attention dans le choix des scénarii : la suppression des TET est remplacée par les TER qui sont encore plus subventionnés. Du coup les scénarii exposés indiquent que l'on serait gagnant/gagnant ce qui est difficile à suivre.

G. Le Briquer (CGT) indique que chaque fois qu'il y a eu fermeture de services ferroviaires, selon elle, les voyageurs perdus pour le rail ne sont pas tous gagnables pour les transports collectifs, bon nombre reprennent leurs voitures, et pas le car. Ces études d'impacts sont très intéressantes et très importantes. Elles permettent d'aider à la prise de décision pour favoriser la fiscalité directe vs indirecte. Quelle fiscalité écologique juste mettre en place ? afin d'avoir des outils et des leviers pour permettre de responsabiliser l'ensemble des usagers y compris les entreprises pour développer des PDE. Le « signal prix » est souvent mis en avant mais la CGT est très réservée sur ce dispositif en raison du fait que qu'il s'agit bien souvent de déplacer la fiscalité du travail vers les ménages ou usagers (péages..). Il rappelle que le co-voiturage prend de l'ampleur et peut aussi modifier aussi le comportement d'achat des usagers.

J.J. Becker (SEIDD) rappelle que la problématique des auteurs était plus limitée. L'objectif était de documenter l'influence de la fiscalité principalement sur le parc et les externalités générées. Le renouvellement du parc est évalué en faisant une hypothèse de rationalité du comportement des consommateurs en matière d'achat de véhicule.

M. Bernadet (LET) indique qu'il y a déjà un biais en faveur du diesel dans le comportement d'achat des consommateurs. L'étude semble faire l'hypothèse d'un biais identique dans les différents scénarii. Or, le basculement vers les véhicules diesel pourrait être plus important si la réduction de l'écart entre l'essence et le diesel est survalorisée par les consommateurs.

J. Mollet (CCFA) indique que la baisse de l'utilisation de la voiture a des conséquences en termes de renouvellement. Il conviendrait d'expliciter les conséquences de ces hausses de fiscalité sur les coûts de la mobilité, par exemple dans les zones où la voiture est le seul recours en terme de moyen de transport.

Monsieur **Ourliac** indique que deux groupes de travail seront mis en place par le SOeS dans le cadre de la commission. L'un pour poursuivre la réflexion relative à la mesure de la qualité du service rendu aux usagers dans les transports collectifs, l'autre pour initier celles relative à la mesure des coûts externes et à leur monétarisation dans les comptes satellites des transports.

Il remercie les participants et conclut la séance qui est levée à 13h00.

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
Fax : 33 (0) 1 40 81 17 72
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Directeur de la publication
Jean-Paul Albertini
ISSN : 2102-474X
ISBN : 978-2-11-128692-4

Bureau de la diffusion
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mél : diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr
Fax : 33 (0) 1 40 81 13 30



Les comptes des transports en 2012

Ce rapport dresse un panorama des transports en 2012 : 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).

Le transport intérieur en France subit un contexte économique mondial et surtout européen dégradé en 2012.

La demande de transport recule. Cette baisse provient essentiellement des entreprises et se traduit par une diminution du transport de marchandises. Les ménages consacrent une part légèrement moins forte de leurs dépenses pour les transports, cependant le transport de voyageurs continue à progresser. Les exportations de services de transport se sont accrues et les importations sont restées stables.

En lien avec cette baisse de la demande, la production marchande de services de transports diminue en 2012.

Pour les entreprises, l'année 2011 avait déjà été marquée par un ralentissement de leur rentabilité : la stabilité de leur valeur ajoutée constatée en 2011 devrait se maintenir en 2012, du fait de la moindre croissance des consommations intermédiaires notamment en produits pétroliers.

Malgré le recul des quantités de transport, les recettes publiques issues des transports s'accroissent, mais sont en nette décélération. Le financement public des transports progresse de 4,5 %, grâce surtout à la contribution des collectivités territoriales.

Les investissements en infrastructure de transport se poursuivent au ralenti.

L'emploi se dégrade moins que dans d'autres secteurs. Le salaire moyen augmente juste comme l'inflation.

Malgré des améliorations notables, le secteur des transports ne participe pas encore assez aux efforts nationaux sur la qualité de l'environnement.



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

