

# **Les comptes des transports en 2007**

## **(tome 1)**

**45<sup>e</sup> rapport  
de la Commission des comptes  
des transports de la Nation**

**Juin 2008**



# La Commission des comptes des transports de la Nation

---

## Missions et composition de la Commission

La Commission des comptes des transports de la Nation, dans sa forme actuelle, a été créée par le décret n°92-918 du 2 septembre 1992. Placée auprès du ministre en charge des transports, elle a pour mission « *d'assurer le rassemblement, l'analyse et la publication des données décrivant les activités de production de services de transports, ainsi que l'utilisation de ces services par les différents agents économiques. Cette description doit permettre de situer l'activité de transport dans l'économie de la nation. Elle contribue notamment à l'évaluation des coûts et résultats économiques des différents modes de transport et de la participation des pouvoirs publics au financement de ces activités.* »

L'article 12 de la loi de finances rectificative n° 2002-1050 du 6 août 2002 précise et complète les missions de cette Commission. Au terme de cet article de loi, « *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. »*

La Commission est placée sous la présidence du Ministre en charge des transports. Elle regroupe 52 membres issus du monde des transports, des syndicats de salariés, de l'administration... ainsi que des personnalités qualifiées et des élus locaux. Monsieur Claude Gressier, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, en assure la vice-présidence tandis que le Service économie, statistiques et prospective (SESP) du Ministère en charge des transports et l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) en sont les rapporteurs. La Commission se réunit deux fois par an, généralement fin mars et fin juin.

## Le 45<sup>ème</sup> rapport de la Commission

Le rapport ci-après, examiné par les membres de la Commission lors de la plénière du 30 juin 2008, comporte :

- **Un rapport sur la situation dans les transports en 2007 (tome 1).** Il se compose d'une synthèse et d'une cinquantaine de fiches thématiques organisées en 8 domaines, répondant aux trois premiers alinéas de l'article 12 de la loi de finances rectificative n°2002-1050. Les niveaux présentés sont ceux de la dernière année pour laquelle on dispose des données, en général 2007, mais la plupart revêtent encore un caractère provisoire.
- **Deux rapports thématiques (tome 2)** visant à « mettre en valeur les résultats obtenus par rapport aux moyens engagés » conformément à l'alinéa 4 de ce même article 12. Les thèmes développés cette année sont :
  - o les politiques de transport collectif urbain de province : cas des 15 réseaux équipés de TCSP sur la période 1995-2005;
  - o l'évaluation des aides publiques au secteur du transport fluvial de marchandises (plan de résorption des surcapacités et modernisation de la flotte) et de la libéralisation du marché.

Ont participé à la rédaction de ce rapport Mesdames Karine Gormon et Françoise Jacquesson et Messieurs Frédéric Boccara (rapporteur), Emmanuel Caicedo (secrétaire), Carlo Colussi, Franz Kohler, Guillaume Wemelbeke du SESP, ainsi que Monsieur Alain Nolin, de l'Insee. La réalisation des dossiers du tome 2 a été assurée par Madame Isabelle Cabanne et Messieurs Jean-Jacques Becker, Emmanuel Favre-Bulle et Didier Rouchaud du SESP.



# Table des matières

<b>Synthèse</b>	<b>7</b>
<b>Chronologie</b>	<b>11</b>
<b>Fiches</b>	
<b>A – Les données macro-économiques</b>	<b>17</b>
A1 – Le contexte économique de l'année 2007	18
A2 – Les activités sectorielles en France	20
A3 – L'activité marchande de transports	22
A4 – Les ménages et les transports	24
A5 – Les échanges extérieurs de services de transports	26
A6 – La consommation d'énergie dans les transports	28
<b>M – Les transports de marchandises</b>	<b>31</b>
M1 – Le transport intérieur terrestre de marchandises	32
M2 – Le transport intérieur routier de marchandises	34
M3 – Le transport intérieur ferroviaire de marchandises	36
M4 – Le transport intérieur fluvial de marchandises	38
M5 – Le transport maritime de marchandises	40
<b>V – Les transports de voyageurs</b>	<b>43</b>
V1 – Les transports intérieurs de voyageurs	44
V2 – Le transport aérien de voyageurs	46
V3 – Le transport ferroviaire de voyageurs	48
V4 – Les transports collectifs urbains	50
V5 – Les liaisons trans-Manche et avec la Corse	52
<b>C – Le bilan de la circulation</b>	<b>55</b>
C1 – Le bilan de la circulation	56
C2 – Le parc de véhicules	58
C3 – Les carburants	60
<b>S – Les entreprises et l'emploi</b>	<b>63</b>
S1a – La démographie des entreprises	64
S1b – L'emploi dans le secteur des transports	66
S1c – Les conditions de travail	68
S1d – Le marché du travail des métiers transports et logistique	70
S1e – Les comptes des entreprises de transports en 2006	72
S2a – Les entreprises de TRM	74
S2b – L'emploi et les salaires dans les entreprises de TRM	76
S2c – Les entreprises de TRM en Europe en 2005	78
S3 – Les entreprises de la messagerie	80
S4 – Les entreprises de transport collectif urbain	82
S5 – Les entreprises de transport ferroviaire	84
S6 – Les entreprises de transport fluvial	86
S7 – Les entreprises de transport maritime	88
S8 – Les compagnies aériennes françaises	90
S9 – Aéroports de Paris	92

<b>I – Les infrastructures de transports</b>	<b>95</b>
I1 – La gestion des infrastructures de transports	96
I2 – Les investissements en infrastructures de transport	98
I3 – L'agence de financement des infrastructures de transports (AFITF)	100
<b>E – Les transferts de l'État et des collectivités locales</b>	<b>103</b>
E1 – Les recettes des administrations liées aux transports	104
E2 – Les dépenses des administrations publiques centrales	106
E3 – Les dépenses des administrations publiques locales	108
E4 – Les transferts financiers à la SNCF	110
E5 – Les transferts aux transports collectifs urbains	112
E6 – Les transferts aux gestionnaires d'infrastructures	114
<b>D – Transports et développement durable</b>	<b>117</b>
D1 – L'accidentologie routière	118
D2 – L'accidentologie poids lourds en 2006	120
D3 – L'accidentologie ferroviaire, aérienne et maritime	122
D4 – La pollution locale liée aux transports	124
D5 –Les émissions de GES des transports	126
<b>Annexes</b>	<b>129</b>
Liste des annexes dématérialisées	130
Bibliographie	134
Sites Internet	138
Sigles et abréviations	140
<b>Réunion plénière de la Commission du 30 juin 2008</b>	
Liste des participants	144
Remarques des membres de la Commission	145

## Synthèse

En 2007 la mobilité globale des **voyageurs** est en hausse (+ 0,9 %, fiche V1) après deux années de recul. Cette évolution recouvre une légère reprise de la circulation des voitures particulières (+ 0,6 %) et une poursuite de la croissance des transports collectifs (+ 2,5 % après 2,7 %).

Pour les **marchandises**, les tonnages traités dans les ports métropolitains ralentissent fortement (+ 0,5 %) malgré la forte croissance des conteneurs (+ 17 %). À l'inverse, les transports intérieurs terrestres restent en forte hausse (+ 3,0 % après + 4,2 %) et notamment le transport ferroviaire dont la croissance (+ 4,1 % tous opérateurs confondus) est supérieure à celle de la route (fiche M1).

### La demande de mobilité s'accroît en 2007 pour les voyageurs

La reprise de la mobilité des ménages est favorisée côté demande par la conjoncture économique (fiches A1 et A2) : bonne tenue de l'activité économique, augmentation du nombre de personnes employées, pouvoir d'achat du revenu disponible brut des ménages en accélération (+ 3,3 % après + 2,6 %).

En outre, la succession de deux hivers doux a allégé la contrainte budgétaire des ménages liée aux dépenses de chauffage. Dans ce contexte, l'augmentation du tourisme intérieur métropolitain, après deux années de baisse, participe à la demande de mobilité. Le nombre de touristes étrangers séjournant en France est également en hausse, notamment sous l'effet de la coupe du monde de rugby à l'automne 2007.

Enfin, jusqu'en août la contrainte de coût ne contrarie pas la demande de mobilité des ménages : ils bénéficient jusque là de prix des carburants plus faibles qu'en 2006, ceux-ci n'étant dépassés qu'à partir de septembre pour finir l'année à un niveau jusqu'alors inégalé (fiche C3).

### La légère reprise de la circulation routière ne remet pas en cause la croissance des transports collectifs et les reports modaux

La légère reprise de la circulation routière des voitures particulières en 2007 (+ 0,6 %) semble se concentrer sur les trajets longue distance, elle est en partie due à la hausse des déplacements touristiques de l'été, même si une légère croissance est également observée pour les déplacements quotidiens (fiche C1).

Malgré ce constat, les transferts modaux semblent se poursuivre sur la plupart des segments de la mobilité, bénéficiant aux entreprises de transport collectif, pour tous les modes. Avec une hausse des livraisons de carburants de 0,9 %, les émissions de CO<sub>2</sub> des transports, liées à la circulation des voitures et des poids lourds, ne devraient connaître qu'un léger rebond en 2007.

### Les transports intérieurs de voyageurs

	Structure (%)		Niveau 2007 (Gv-km)	2007/ 2006 (%)
	2000	2007		
Voitures particulières	83,4	82,6	727,8	0,6
Transports urbains (*)	3,7	4,1	36,1	2,4
Ferroviaire SNCF (*)	7,2	7,9	69,2	1,5
TGV	4,1	5,3	46,6	5,8
TER	1,0	1,3	11,6	4,3
Autres SNCF (*)	2,0	1,2	10,9	-15,7
Transport collectif routier	3,9	3,9	34,8	5,3
Transport aérien métropolitain	1,8	1,5	13,2	0,3
<b>Total transports</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>881,1</b>	<b>0,9</b>

Sources: SNCF, VNF, Meie/OE, MEEDDAT/SESP et Eurostat  
(\*) le Transilien est compté en transports urbains

Sur les réseaux de transport urbain, la croissance reste dynamique, bénéficiant de l'accroissement de l'offre et de la hausse toujours modérée de leurs prix à la consommation : le nombre de voyages progresse de 6,3 %, notamment dans les grandes villes de province (fiche V4). En Ile-de-France, les voyageurs-kilomètres de la RATP sont en baisse en raison de l'impact des grèves contre la réforme des régimes spéciaux de retraite qui ont limité le trafic au mois d'octobre et novembre, mais cela ne semble pas enrayer la dynamique de croissance de l'ensemble de l'année.

Sur le réseau principal de la SNCF, bien qu'en ralentissement, le nombre de voyageurs-kilomètres continue de progresser (+ 1,8 % hors Transilien) : la poursuite de la hausse des transports de voyageurs sur les réseaux TER (+ 4,3 %) et sur l'Eurostar, conjuguée à la mise en service de la LGV Est et à la croissance des lignes TGV – Jonction (région-région) compensent l'atonie sur les autres lignes TGV et la baisse du nombre de voyageurs sur les grandes lignes classiques (fiche V3).

Malgré une stagnation de la fréquentation des vols métropolitains, avec un net recul des liaisons vers Strasbourg et Bâle-Mulhouse, la croissance du transport aérien se poursuit, tirée par les passagers internationaux au départ des aéroports français (+ 8,0 %). Les liaisons intra-UE confirment leur progression

des dernières années tandis que les longs courriers continuent à croître mais à un rythme moindre (fiche V2).

### La demande de mobilité s'accroît aussi pour les marchandises

Le ralentissement du Pib ne pèse pas directement sur la demande de fret dans la mesure où les importations de marchandises restent vigoureuses et contribuent positivement à la demande intérieure. Celle-ci accélère (+ 2,9 % après + 2,6 %) de même que la production manufacturière (+ 2,4 % après + 2,0 %) stimulant la demande de transport de produits manufacturés, au moins durant les trois premiers trimestres de l'année. En revanche, le commerce international avec nos principaux voisins ralentit et la demande de transports de produits énergétiques diminue (pétrole).

### Légère augmentation de la part modale du fret ferroviaire malgré la bonne tenue du TRM

#### Les transports intérieurs terrestres de marchandises

	Structure (%)		Niveau 2007 (Gt-km)	2007/2006 (%)
	hors transit	2000/2007		
Transport ferroviaire (*)	15,8	11,4	37,9	5,1
Transport routier (*)	74,8	79,9	266,3	3,9
<i>dont PL français (*)</i>	59,9	61,9	206,4	4,0
<i>dont PL étrangers (*)</i>	8,8	11,3	37,7	5,1
Transport fluvial	2,4	2,3	7,5	-5,1
Oléoducs	7,1	6,5	21,7	-2,1
<b>Ensemble hors transit</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>333,5</b>	<b>3,4</b>
Transit ferroviaire	-	-	4,8	-3,2
Transit routier	-	-	57,0	1,0
<b>Ensemble</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>395,2</b>	<b>3,0</b>

Sources: SNCF, VNF, OE, MEEDDAT/SESP et Eurostat

(\*) hors transit

Le transport routier intérieur de marchandises du pavillon français profite de la demande intérieure et augmente de 3,4 %, celui pour compte d'autrui progresse de 7,0 % en tonnes-kilomètres, en partie au détriment du compte propre qui recule (fiche M2). Le pavillon français recule à l'international, tandis que le pavillon étranger, plus calme, se ressent du ralentissement du commerce extérieur avec nos principaux partenaires.

Le fer semble avoir capté une part notable de la demande de transport combiné de conteneurs, en lien avec la croissance des entrées dans les ports favorisées par de nouvelles infrastructures (fiche M3). La SNCF a ainsi stabilisé ses tonnes-kilomètres transportées (- 0,1 %) tout en poursuivant une réorganisation de son fret : fermeture de 262 de ses gares au « wagon isolé », massification des flux à horizon 2009, ouverture de nombreuses lignes de transport combiné,

entrée sur le marché de VFLI, filiale de la SNCF, poursuite des expériences d'autoroute ferroviaire. Malgré tout, les produits du trafic fret SNCF reculent légèrement (- 1,4 %, fiche S5), y compris en raison de la concurrence des nouveaux opérateurs ferroviaires qui ont vu leur transport progresser de façon soutenue pour atteindre 5 % de part de marché (en tonnes-kilomètres).

Le transport fluvial diminue. Il souffre du recul de la demande en produits pondéreux et énergétiques insuffisamment compensée par la hausse des nouveaux marchés, notamment les conteneurs (fiche M4).

### L'État poursuit la réorganisation de ses financements et repositionne sa relation à la demande avec le Grenelle de l'environnement

L'État oriente certains choix modaux par l'attribution de ses aides à la construction de nouvelles infrastructures de transports. Outre l'inauguration de la LGV Est le 10 juin 2007 et la mise en service des infrastructures portuaires du Havre qui ont permis un net accroissement du traitement de conteneurs, l'année est marquée par la forte hausse des dépenses d'intervention de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF – fiche I3). Celles-ci passent de 1 687 millions d'euros en 2006 à 2 171 millions en 2007 tandis que celles directes de l'Etat diminuent de 491 millions. Hors poursuite de la mise en œuvre des précédents Contrats de plan État – régions, dans lesquels la route continue de représenter la majeure partie (800 millions), la hausse se concentre sur les transports collectifs urbains (+ 172 millions) et les aides au rail (+ 278 millions) en partie compensées par une baisse des subventions d'investissement versées directement par l'État à RFF (- 140 millions). Dans une moindre mesure, les transports maritimes et fluviaux bénéficient également de ces dépenses dans le cadre des projets Fos-XXL et du canal Seine-Nord-Europe.

Par ailleurs, l'Etat continue de réorganiser les rôles des différents acteurs dans le domaine des transports, notamment en renforçant celui des collectivités territoriales (encadré).

En lien avec le Grenelle de l'environnement, l'État met en œuvre des outils visant à limiter l'impact environnemental des transports routiers : le nouveau « bonus-malus » orientant les choix à l'achat des voitures particulières été mis en place en deux temps, décembre 2007 puis en janvier 2008. Il a produit de premiers effets de hausse des achats de véhicules de

grosse cylindrée au mois de décembre 2007, en raison d'un comportement d'anticipation et ne pourra produire ses autres effets attendus qu'à partir de 2008 (fiche C2). Par ailleurs, la hausse du taux d'incorporation de biocarburants dans les carburants pétroliers, qui atteint 3,5 % en 2007, a des effets à la baisse sur la comptabilisation des émissions nettes de CO<sub>2</sub> (fiches C3 et D4).

**Par leurs compétences accrues dans le domaine des transports, les collectivités locales orientent également les choix modaux**

Les autorités organisatrices de transports urbains récoltent en 2007 les fruits des investissements des années précédentes avec l'ouverture de lignes de métro et de tramway à Nice, Marseille, Le Mans, Toulouse et Paris. Elles poursuivent leurs efforts d'investissement, tant en matériel roulant qu'en infrastructures, qui appellent une poursuite des dépenses ultérieures d'exploitation (fiche E5) ; le versement transport, principale source de financement de ces actions, s'établirait à 5 550 millions d'euros si son rythme d'augmentation de 2006 se maintient à 5,5 % (y compris Ile-de-France, fiche E1). Enfin, les autorités organisatrices améliorent la solvabilité de la demande des ménages par le développement des cartes, des aides et des forfaits, y compris intermodaux, financés par les collectivités territoriales.

Les départements, qui gèrent désormais la moitié de l'ex-réseau routier national, connaissent un fort accroissement de leurs dépenses pour la route en 2006 (+ 539 millions d'euros, fiche E3) et probablement en 2007 puisque l'État a consacré 262 millions de moins aux infrastructures routières cette année. Pour autant, même si leurs dépenses routières représentent l'essentiel de leur budget transport, ils consacrent aussi une part importante et croissante au fonctionnement des transports scolaires (+ 121 millions en 2006). Enfin, les versements pour les autres infrastructures de transports progressent également avec une hausse des versements à RFF (177 millions en 2007 contre 103 en 2006) et dans le cadre de la décentralisation de 18 ports d'intérêt national.

Les Régions poursuivent quant à elles leurs efforts sur les TER, avec une hausse du financement de leur exploitation (+ 118 millions d'euros en 2007) et de l'achat de matériel roulant (+ 175 millions), pour un montant global désormais proche de 3 milliards d'euros (fiche E4). D'autre part, elles développent des approches partenariales avec les entreprises

et la SNCF pour favoriser le transport ferroviaire de marchandises sur leur territoire, comme en témoigne la mise en place de Proxirail dans la région Centre. Enfin, elles continuent de participer au financement de l'infrastructure ferroviaire, avec une hausse de 9,4 % de leurs versements à RFF.

**Modifications du contexte institutionnel**

Outre son rôle de financeur direct des infrastructures nationales de transports, de plus en plus dévolu à l'AFITF, l'Etat se recentre sur un rôle de régulateur. Il modifie la répartition du rôle des acteurs institutionnels du transport et certaines règles. Cela concerne :

- les collectivités territoriales, de plus en plus intégrées dans une politique locale avec des transferts de compétences par l'Etat (la moitié de l'ex-réseau routier national, 30 000 agents des DDE, 18 ports d'intérêt national),
- les entreprises, avec des incitations à la concurrence (fret ferroviaire), des privatisations (aéroports de province, cession aux ports autonomes des rails situés sur leur domaine), des allégements de prélèvements fiscaux, des modifications des règles sociales (réforme des régimes spéciaux de retraite, loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs), la reprise, au 31 décembre 2007, de la partie de la dette de la SNCF localisée dans le Service annexe d'amortissement de la dette.

Ces règles et normes jouent aussi sur les comportements environnementaux à travers le bonus-malus à l'achat des véhicules neufs et l'obligation d'incorporer une part croissante de biocarburants dans les carburants pétroliers. Elles visent aussi à orienter le partage modal dans le cadre d'une politique d'intégration des transports dans une approche transversale matérialisée par la création du MEEDDAT (Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire) et par le processus du « Grenelle de l'environnement ».

**Dans ce contexte de demande et d'offre, la production marchande de transports est en forte hausse**

Le volume de la production de la branche transport (fiche A3) augmente de 3,7 % en 2007, soit à un rythme comparable à 2006 (+ 3,5 %). Comme l'année précédente, cette hausse est supérieure à celle de l'ensemble des branches de l'économie (+ 2,5%). La production des transports de marchandises accélère fortement, avec une croissance de 4,1 %, tirant avec elle celle des services auxiliaires de transports (+ 3,3 %) ; celle de transports de voyageurs reste sur un rythme élevé (+ 3,9 %).

### **Les entreprises augmentent globalement leurs recettes et en 2007 accroîtront leurs marges**

La croissance du transport réalisé par les entreprises de TRM ainsi que la progression rapide des prix (+ 4,0 %) conduit à une hausse de la valeur de leur production proche de 9%. La croissance de leurs dépenses de carburants restant modérée, les marges du secteur se redressent pour la deuxième année consécutive (fiche S2a) mais les situations restent probablement contrastées : la vivacité des créations et disparitions d'entreprises témoignent d'un processus de restructuration du secteur et de développement des groupes (fiche S1a).

Après les fortes hausses des dernières années, le chiffre d'affaires des entreprises de transport fluvial est orienté vers une probable diminution liée au recul de la quantité de transport qu'elles effectuent. Ces entreprises apparaissent toutefois en pleine modernisation de leur appareil productif et en rajeunissement de leurs salariés, qui va de pair avec une augmentation de la capacité moyenne de leurs bateaux (fiche S6).

Les recettes du trafic des entreprises de transports urbains restent largement orientées à la hausse : + 7,3 % pour les réseaux de province et + 2,0 % à la RATP (fiche S4). Pour cette dernière, la hausse des compensations tarifaires versées par le Stif ainsi que la moindre hausse des dépenses énergétiques et de la masse salariale en 2007, permettent une amélioration du taux de marge (+ 1,4 point).

Les produits du trafic voyageurs à la SNCF restent orientés à la hausse (+ 5,5 %). D'une part, comme on l'a vu, le nombre de voyageurs-kilomètres continue de progresser (+ 1,8 % hors Transilien) d'autre part, le produit moyen voyageur continue d'augmenter, reflétant en partie des effets de structure. Enfin, les versements des autorités organisatrices s'accroissent (fiche E4).

Au total (y compris fret), la production de l'établissement public augmente de 3,9 %, mais sa valeur ajoutée s'accroît moins vite (+ 1,7 %) se ressentant d'une hausse des charges énergétiques et des péages

(fiche S5). Dans un contexte de diminution de l'emploi, les frais de personnel progressent peu et contribuent à une amélioration sensible du taux de marge de l'EPIC (+ 0,6 point). Le résultat courant ressort à 658 millions d'euros contre 444 millions en 2006.

Enfin, les entreprises résidentes de transport aérien répondent de façon plutôt dynamique à la demande de transports intérieurs transversaux pour les vols nationaux, et surtout se recentrent largement sur les destinations internationales lointaines, plus rémunératrices. Ainsi, en voyageurs-kilomètres, on observe un gain de parts de marché sur les liaisons long-courrier qui s'accompagne d'une perte sur les vols intra-européens, au profit des compagnies « *low-cost* » (fiche S8).

### **Confirmation en 2007 de la croissance de l'emploi marchand dans les transports**

En 2007 la seconde année de dynamisme de l'activité entraîne une accélération des créations d'emploi dans les entreprises du secteur des transports (+ 2,1 %, fiche S1b). Aux entreprises publiques qui enregistrent une diminution des effectifs, s'oppose une croissance du nombre de salariés dans le secteur privé. Ce sont les secteurs du TRM, du TRV et de la manutention-entreposage qui contribuent le plus à cette croissance. Dans le même temps, le secteur des transports a nettement plus utilisé l'intérim, le taux de recours progressant de 11 %, presque deux fois plus vite que le reste de l'économie (+ 6,3 %).

Certains secteurs semblent buter, de façon précoce par rapport à la reprise précédente, sur des contraintes d'offre du côté de l'emploi. En témoigne le niveau élevé de l'indicateur de tension du marché du travail concernant les conducteurs de TRM, cette élévation des tensions s'étend à présent à d'autres métiers du transport et de la logistique, tout particulièrement aux agents de stockage (le nombre d'offres déposées par les entreprises tend à y être supérieur au nombre de demandes, fiche S1d). Toutefois, le recul de l'activité du TRM en fin d'année pourrait alléger cette tension.

## Chronologie

---

### Général

1<sup>er</sup> janvier : la Bulgarie et la Roumanie entrent dans l'Union européenne ; toutefois, les pavillons routiers de ces pays ne pourront pas réaliser de cabotage avant 2010 ou 2012 dans les autres pays de l'UE.

1<sup>er</sup> janvier : En vertu de la décision du conseil des ministres européens du 24/10/2005, les régions françaises sont autorisées à appliquer une surtaxation ou une décote jusqu'à 1,15 euros par hectolitre sur la TIPP du gazole et 1,77 euros par hectolitre sur la TIPP du super. En réalité, les régions n'utiliseront cette faculté que dans le sens d'une augmentation ; huit régions appliquent la surtaxe maximum pour le gazole et six pour le super ; deux régions n'appliquent aucune surtaxe.

30 mars : un décret autorise la Société anonyme de gestion des stocks de sécurité (SAGESS) à construire et exploiter une canalisation d'intérêt général destinée au transport d'hydrocarbures liquides entre Manosque et la zone pétrolière de Fos-sur-Mer.

6 juillet : Jean Louis Borloo lance le « Grenelle de l'environnement » qui vise à créer les conditions favorables à l'émergence d'une « nouvelle donne en faveur de l'environnement ». Dans la première phase, six groupes de travail composés de quarante membres répartis en cinq collèges (Etat, collectivités locales, ONG, employeurs, salariés) sont constitués pour élaborer des propositions.

21 août : la loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs (n°2007-1224 du 21 août 2007) est votée.

27 septembre : les synthèses des groupes de travail du Grenelle de l'environnement sont remis à Jean-Louis Borloo et Nathalie Kosciusko-Morizet et ouvrent sur une phase de consultation.

24, 25 et 26 octobre : dans le cadre du Grenelle de l'environnement, quatre tables rondes de négociation se tiennent à l'Hôtel de Roquelaure en présence des cinq collèges. Le Président de la République clôture les journées par un discours de restitution des conclusions.

21 novembre : Jacques Barrot, commissaire européen en charge des transports, présente au Parlement européen les propositions de la Commission pour le programme pluriannuel 2007-2013 de financement des réseaux transeuropéens de transport.

29 novembre - 3 décembre : le Conseil européen des ministres des transports se réunit. Il sort Galiléo de l'impasse, notamment en engageant 2,4 milliards d'euros sur le budget communautaire et en décidant des lieux d'implantation des principaux centres de contrôle. Par ailleurs, il publie son livre vert sur les transports urbains dans lequel il préconise d'instaurer des péages urbain et de rendre plus strictes les interdictions de stationnement. Enfin, il confirme l'ouverture à la concurrence de la distribution du courrier de moins de 50 grammes dès le 1<sup>er</sup> janvier 2011.

3 décembre : À Bruxelles, première rencontre parlementaire sur les transports intitulée « pour une modalité des transports ».

### Ferroviaire

14 janvier : Seco-Rail (groupe Bouygues) fait circuler son premier train de marchandises sur le réseau français, entre Saint-Varent (Deux-Sèvres) et Gennevilliers (Hauts-de-Seine), pour le compte de la société Colas.

15 janvier : Le tribunal de commerce de Paris approuve définitivement le « plan de sauvegarde » d'Europétunnel, qui prévoit l'abandon par les créanciers d'environ 50 % de la dette.

12 mars : Alstom et le gouvernement chinois signent deux contrats, l'un pour la fabrication de 500 locomotives électriques de fret (310 millions d'euros), l'autre pour l'électrification d'une LGV (42 millions d'euros).

13 mars : la région Bretagne et la SNCF renouvellent la convention pour les TER ; le 2 avril, la région Picardie suit.

3 avril : le TGV bat son propre record du monde de vitesse sur rails en atteignant 574,8 km/h.

16 avril : l'avant-projet de LGV entre Tours et Angoulême est adopté ; l'ouverture de la ligne est prévue en 2016.

10 juin : inauguration de la LGV Est

25 juin : le tunnel ferroviaire du Lötschberg (Suisse) est inauguré ; sur un axe nord-sud, il permet de relier l'Italie à l'Allemagne et au Bénélux.

28 juin : la SNCF obtient son certificat de sécurité de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

2 juillet : la SNCF signe à Bruxelles, avec les principaux opérateurs des pays européens voisins, l'alliance *Railteam*, à laquelle prennent part la *SNCF* (Belgique), les *CFF* (Suisse), la *DB* (Allemagne), *NS Hispeed* (Pays-Bas), les *ÖBB* (Autriche) et *Eurostar UK*, ainsi que leurs filiales *Thalys*, *Lyria* et *Alleo* en tant que membres associés ; cette coopération dans le domaine de la grande vitesse ferroviaire pour les voyageurs vise à concurrencer le mode aérien et les grandes alliances des compagnies aériennes sur le marché européen.

10 juillet : la région Poitou-Charentes lance une expérimentation d'utilisation de biocarburant sur des rames TER.

26 septembre : *Fret SNCF* et *Proffer Centre* (association de chargeurs) signent un accord pour la création de *Proxirail*, entreprise de fret ferroviaire de proximité.

3 octobre : les opérateurs ferroviaires privés *Crossrail* (suisse) et *Dillen & Lejeune* (belge) fusionnent.

3 octobre : l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) délivre un certificat de sécurité à VFLI, filiale de la SNCF.

5 octobre : Naviland Cargo inaugure la ligne Port 2000 (Le Havre) – Cognac et la ligne Anvers – Hendaye (partenariat avec Hupac).

29 octobre : l'EPSF a délivré le 29 octobre un certificat de sécurité à Europorte 2, filiale d'Eurotunnel, dont la mission principale est de développer le fret transmanche. Cette autorisation permettra aux trains de cette société d'accéder à Calais-Frethun pour des trafics à destination ou en provenance de la Grande-Bretagne via le tunnel sous la Manche.

Octobre-novembre : dans le cadre du projet de réforme des régimes spéciaux de retraite, un mouvement de grève touche la RATP et la SNCF les 18 et 19 octobre puis durant plusieurs jours à partir du 14 novembre.

Novembre : *La Poste* et la *SNCF* créent *Fret GV*, filiale commune pour du fret ferroviaire à grande vitesse.

13 novembre : l'Eurostar abandonne la gare de Waterloo et arrive pour la première fois à Saint-Pancras (Londres)

20 novembre : inauguration du terminal de transport combiné rail route de Clesud (Miramas - 13)

23 novembre : le percement du tunnel ferroviaire du Perthus, devant permettre aux TGV de relier Barcelone à Perpignan, s'achève.

30 novembre : la *SNCF* annonce la fermeture de 262 gares françaises au trafic de « wagons isolés ».

9 décembre : le « cadencement » sur l'ensemble du réseau TER en Rhône-Alpes est mis en place.

13 décembre : l'EPSF délivre un certificat de sécurité à CFL Cargo, joint venture entre CFL, la SNCFL et le groupe Arcelor-Mittal.

## Maritime et fluvial

15 janvier : l'enquête publique relative à la réalisation du canal fluvial à grand gabarit Seine-Nord Europe est lancée pour deux mois ; la Commission d'enquête rendra un avis favorable pour l'obtention de la déclaration d'utilité publique le 6 juillet. Par ailleurs, une mission concernant le financement de l'opération a été constituée (conjointe aux ministères de l'équipement et des finances).

31 janvier : la Commission décide de modifier les deux directives définissant la teneur en soufre dans les carburants utilisés pour la navigation intérieure avec un objectif affiché d'atteindre les 10 ppm d'ici 2012.

15 février : le port de Mulhouse-Ottmarsheim sur le Rhin inaugure un nouveau portique.

Mars : le port autonome de Marseille est paralysé par 18 jours de grève des personnels ouvriers de l'établissement qui refusent que le futur terminal méthanier soit opéré par des personnels de GDF.

21 mars : signature du plan « Rhône 2007-2013 », contrat de projet interrégional décidé par le Comité interministériel à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires (CIACT) du 6 mars 2006, entre l'Etat et cinq régions.

17 avril : la Commission inter-gouvernementale franco-espagnole sur les autoroutes de la mer lance un appel à projet pour la mise en place d'autoroutes de la mer sur la façade atlantique. L'appel à projets s'est terminé le 5 novembre 2007 après prolongation du délai initialement fixé au 3 septembre, accordée à la demande des candidats potentiels. La Commission intergouvernementale franco-espagnole communiquera le moment venu sur cet appel à projets, l'objectif qu'elle s'est fixé étant d'être en mesure de proposer d'ici la fin du premier semestre 2008 aux deux Gouvernements un ou plusieurs projets.

1<sup>er</sup> juin : le conseil d'administration du port autonome de Marseille décide du lancement des études sur Fos 3XL et Fos 4XL.

29 juin : le port fluvial de tourisme de Mittersheim, en Moselle, est inauguré

3 juillet : lors du discours d'inauguration du tramway de Marseille, le Président de la République annonce les orientations de la réforme portuaire.

11 juillet : lancement de l'étude technique et environnementale pour la réalisation du canal Saône-Moselle, projet de 200 à 250 km de canal grand gabarit.

20 juillet : signature entre la France, la Wallonie, la Flandre et les Pays-Bas d'une déclaration de coopération pour l'exploitation des voies d'eau Seine-Escaut, avec notamment le lancement d'un groupe de travail visant à une tarification commune.

10 octobre : Ouverture de la ligne régulière Bilbao – Zeebrugge par la compagnie néerlandaise *Transfennica*.

30 octobre : l'entreprise *GSM*, filiale d'*Italcementi*, et *VNF* signent un contrat de partenariat pour le développement du transport fluvial de matériaux de construction.

21 novembre : le projet de la Commission européenne pour son programme pluriannuel de financement des réseaux transeuropéens de transport (2007-2013) fait la part belle au projet Seine-Escaut, qui devrait bénéficier de 420 millions d'euros, dont 350 millions au seul canal Seine-Nord Europe.

## Transports urbains

12 février : le conseil de la ville Paris adopte son plan de déplacement : celui-ci prévoit à terme l'interdiction de circulation aux véhicules ne respectant pas les normes Euro III, d'augmenter de 60 % les tonnages de marchandises transportés par rail et de 40 % ceux transportés par voie d'eau.

5 mars : la holding *RATP Développement* rachète les *Cars Giroux*, exploitant des lignes de bus dans l'ouest de la grande couronne parisienne

30 juin : le tramway est de retour à Marseille, avec la mise en service de ligne 1 ; à la même date, la ligne B du métro toulousain est ouverte.

17 juillet : le *Velib'* fait son apparition à Paris.

3 septembre : ouverture, sous forme de voie spécialisée partagée (VSP), de la bande d'arrêt d'urgence de l'A48 aux autocars du Conseil général de l'Isère sur 4 km au nord de Grenoble.

Octobre-novembre : dans le cadre du projet de réforme des régimes spéciaux de retraite, un mouvement de grève touche la RATP et la SNCF les 18 et 19 octobre puis durant plusieurs jours à partir du 14 novembre.

17 novembre : la ville du Mans ouvre sa première ligne de tramway, la première réalisée en France sans aucun financement de l'Etat.

24 novembre : la ville de Nice met en service sa première ligne de tramway.

## Aérien

3 janvier : la compagnie française *L'avion* réalise son premier vol commercial entre Paris et New York, inaugurant le segment du « *low-cost* » classe affaires.

25 janvier : accident d'un avion de la compagnie *Régional* à Pau.

2 mars : un arrêté approuve la délégation de la gestion des deux aéroports de Lyon (Saint-Exupéry et Bron) à la société *Aéroports de Lyon*. Le capital de cette société (148 000 €) est réparti entre l'État, actionnaire à hauteur de 60 %, la CCI de Lyon pour 25 % et les trois collectivités territoriales, le Grand Lyon, le conseil général du Rhône et le conseil régional de Rhône-Alpes (5 % chacune) ; à terme, le capital pourrait être ouvert à des actionnaires privés.

16 mars : un arrêté autorise le transfert de la concession de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac à la société *Aéroport Toulouse-Blagnac*

27 mars : le dernier A300 sort des chaînes d'assemblage d'Airbus.

17 avril : un arrêté autorise le transfert de la concession de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac à la société *Aéroport de Bordeaux-Mérignac*

24 mai : Air-France – KLM publie ses résultats annuels, pour la période allant du 1<sup>er</sup> avril 2006 au 31 mars 2007 ; le premier trimestre 2007 est marqué par un résultat d'exploitation négatif pour le fret aérien ; malgré une bonne conjoncture internationale, la recette unitaire continue de diminuer (- 0,7 % sur 1 an) en raison du basculement de certains produits vers le maritime (exemple des écrans plats au printemps 2006 pour la coupe du monde) ; selon la direction générale d'Air France Cargo, l'évolution moyen terme des tonnages maritimes est de 9 % contre 3,5 % pour l'aérien.

5 juin : la construction de la nouvelle gare de fret d'Orly est lancée.

16 juillet : un accord intervient pour la fin de la direction bicéphale à EADS.

17 juillet : l'accident d'un Airbus A320 de la compagnie brésilienne TAM après son décollage à l'aéroport de Congonhas (Sao Paulo) est à l'origine de 189 morts.

15 octobre : le premier A380 est livré à la compagnie Singapore Airlines.

15 novembre : accident au sol d'un A340, sur le site Airbus de Toulouse.

## Transport routier de marchandises et infrastructures routières

1<sup>er</sup> janvier : la limitation de vitesse à 90 km / h en vigueur pour les poids lourds de plus de 12 t de PTAC est étendue à l'ensemble des véhicules de plus de 3,5 t de PTAC.

1<sup>er</sup> janvier : la TP est désormais plafonnée à 3,5 % de la valeur ajoutée pour toutes les entreprises, quel que soit leur chiffre d'affaires ; le dégrèvement par camion reste fixé à 366 euros par PL dont le PTAC est entre 7,5 et 16 t et à 700 euros pour ceux dont le PTAC est supérieur à 16t.

13 janvier : début de la mobilisation des routiers en Italie.

16 janvier : un accord salarial devant entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> février est signé dans le déménagement ; le précédent accord, datant de juin 2006, sera lui étendu à toute la profession le 21 février.

28 janvier : le premier tunnel respectant les nouvelles normes de sécurité instaurées suite à l'accident du tunnel du Mont-Blanc est ouvert, sur le contournement routier de Schirmeck et de La Broque (Alsace) ; en moyenne, 10 000 véhicules légers et 1 400 poids lourds par jour emprunteront ce tunnel.

29 janvier : mise en service par COFIROUTE de la section Bourgueil - Langeais sur l'A85 (25,8 km).

30 janvier : l'entreprise *Nexia* (19 sites, 1 400 emplois et 160 M€ de chiffre d'affaires) dépose son bilan ; ses actifs seront repris le 24 avril par la holding luxembourgeoise DKTrans pour le compte de *Ebrex France* (92), filiale française du groupe hollandais *Ebrex International*. Le 16 octobre, *Ebrex France* annonce son intention de vendre son parc immobilier pour en devenir locataire et de supprimer une centaine d'emplois.

1<sup>er</sup> février, création de la FFD, Fédération française des déménageurs.

8 février : Jean-Pierre Beltoise remet son rapport qui recommande la modulation des tarifs de péages autoroutiers en fonction des normes Euro des poids lourds.

5 mars : signature par TLF d'un accord sur la revalorisation des garanties annuelles de rémunération des conducteurs : pour les grands routiers 23 439,50 euros pour 200 heures, pour les « courte distance » 19 944,06 pour 169 heures.

9 mars : l'accord de revalorisation salarial dans les entreprises de transport routier et d'activités auxiliaires de transports signé le 7 décembre 2006 et applicable au 1er janvier 2007 aux entreprises adhérentes à TLF est étendu à l'ensemble des entreprises du secteur.

21 mars : mise en service par AREA de la section Coynelle - Col du Fau sur l'A51 (10,5 km).

1<sup>er</sup> avril : lancement du télépéage Poids Lourds.

3 avril : l'extension de l'accord sur la revalorisation salariale dans le transport de fonds et valeurs, intervenu en novembre 2006, est publié au JO.

30 avril : décret déclarant d'utilité publique les travaux de construction du dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier, compris entre Lunel-Viel à l'est et Fabrègues à l'ouest.

9 mai : l'arrêté de transposition de la directive 2006/22/CE du 15 mars 2006 relatif à l'organisation des contrôles routiers est publié au JO.

9 mai : un décret fixe à 1 500 euros les pénalités encourues pour des pratiques de location transfrontalière de véhicules industriels avec conducteur.

10 mai : l'Unostra décide en assemblée générale extraordinaire de quitter l'UPR, créée 4 ans plus tôt avec TLF, l'OTRE et l'Aftri

23 mai : la Commission européenne a adopté dans le cadre d'un "paquet routier" (accès à la profession et au marché du transport routier de marchandises et de voyageurs) une proposition de règlement tendant à régir l'accès au marché du transport international de marchandises par route, prévoyant en particulier l'encadrement de l'activité de cabotage au sein de l'Union européenne, lequel devra obligatoirement être consécutif à un transport international.

21 juin : première réunion du « Comité technique porte-voitures » piloté par la ville de Paris.

4 juillet : *Chronopost* inaugure son site de Corbas, première étape dans la rénovation de 12 sites visant à redensifier le réseau français de l'entreprise pour faire moins appel à l'aérien et pallier les pertes de temps liées à la nouvelle limitation de vitesses des PL de plus de 3,5 t de PTAC.

16 juillet : les autorisations de 44 tonnes pour la campagne betteravière sont reconduites à l'identique.

20 juillet : l'entreprise *Transalliance* de groupage – distribution rachète *Munster*.

13 septembre : la durée de la FCOS (formation continue) est étendue à 35 heures par décret de transposition la directive 2003/59/CE.

17 septembre : le groupe *Géodis* et le géant américain *Xpedx* (groupe International *Paper*) annoncent la signature d'un accord de partenariat pour l'exploitation de leurs infrastructures.

1<sup>er</sup> octobre : le disque de stationnement limitant le temps de livraison à 30 minutes devient obligatoire à Lyon.

12 octobre : le groupe *Norbert Dentressangle* annonce son intention de racheter le britannique *Christian Salvesen* (1,3 milliards d'euros de chiffre d'affaires) pour 365 millions d'euros et lance une OPA amicale ; le groupe devient ainsi le propriétaire du premier parc européen ; l'entreprise *Darfeuille*, filiale de *Christian Salvesen* en France, passe du même coup sous contrôle de *Dentressangle*.

Octobre : début du chantier de raccordement des autoroutes A75 et A9. ASF entreprend la construction de ces 5 km dont la mise en service est prévue pour le 1<sup>er</sup> semestre 2010.

26 novembre : mise en service du 1<sup>er</sup> tronçon d'une longueur de 15 km sur l'A88 entre Argentan et Sées, construit par l'Etat. Celui-ci a confié la concession de l'A88 entre Caen et Sées au groupement ALICORNE depuis le 1<sup>er</sup> février 2008.

30 novembre : l'entreprise *Gefco* se retire du marché allemand de la messagerie nationale (16 sites et 15 agences exploitées en partenariat avec *CargoConcept*) en raison de la forte concurrence des grands opérateurs (*DHL* et *Schenker* notamment).

6 décembre : Décret déclarant d'utilité publique les travaux de construction de l'A432, section Les Echets – La Buisse (environ 11,5 km), entre l'autoroute A46 Nord et les autoroutes A42 et A432.

18 décembre : mise en service par COFIRROUTE de la section Saint Aignan - Druye sur l'A85 (62,7 km).

### **Multimodal**

3 avril : inauguration du CDGVAL à l'aéroport Roissy - Charles de Gaulle

23 avril : *Distichrono*, entreprise du groupe SNCF ouvre une nouvelle plate-forme multimodale à Champigneulles, près de Nancy.

24 avril : les Ministres français et italien des transports décident de prolonger l'expérience de l'Autoroute ferroviaire alpine (AFA) entre Aiton (Chambéry) et Orbassano (Turin) jusque fin 2008.

10 septembre : le premier train Perpignan – Bettembourg circule, à raison d'une rame de 20 wagons porte-remorques tous les deux jours dans chaque sens. La fréquence a été portée à un aller-retour par jour et par sens en novembre.

Septembre : la *Sernam* ouvre son site de Valenton (94) dont l'objectif est de doper la productivité sur l'express grande distance ; le premier train de groupage TBE (« train – block - express » de 32 wagons) circule le 17 septembre sur les rails TGV à 200 km/h.

14 novembre : Ouverture de la ligne de transport combiné Gennevilliers-Milan (*Open Kombi*)

Début décembre : Monoprix fait circuler son premier train de livraison arrivant en gare de Bercy dans le XII<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, opéré par la SNCF.

## **A – Les données macro-économiques**

## A1 - Le contexte économique de l'année 2007

L'année 2007 marque la quatrième année de croissance mondiale soutenue, malgré un très léger ralentissement. D'une part, la forte hausse des prix du pétrole qui pèse sur les coûts de production semble compensée par une participation de plus en plus active des pays en développement au commerce mondial, intensifiant la concurrence, une baisse des prix des produits finis et un ralentissement de l'inflation à travers le monde. D'autre part, en 2007, la crise financière partie des Etats-Unis a été contenue géographiquement aux pays développés.

### Ralentissement américain et poursuite des rééquilibrages mondiaux

Les pays émergents comme la Chine, l'Inde ou le Brésil ont à nouveau connu une forte croissance de leur PIB en 2007, entraînant derrière eux les économies régionales. L'émergence d'une demande intérieure dans les pays en développement (consommation et investissement, y compris en infrastructures et en services publics) a ainsi compensé pour partie la faiblesse de l'économie américaine et la contraction de ses importations sur 2007.

Les pays en développement et émergents ont poursuivi leurs efforts pour diminuer leurs dépenses publiques, contenir l'inflation, renforcer leur attractivité, qui génère un afflux de liquidités, et cependant éviter la surchauffe.

### Indices de surchauffe sur les matières premières et crise financière

Un large nombre de pays a engagé en 2007 un resserrement de la politique monétaire, y compris par la hausse des taux d'intérêt. Pour autant, certains pays ont présenté des signes de surchauffe (Inde, Roumanie, Bulgarie, pays Baltes). Dans les pays exportateurs de pétrole la hausse des cours a inséré une importante quantité de liquidités dans l'économie nationale qui constitue un facteur spécifique d'inflation.

Surtout, pour l'ensemble des pays en développement, la tenue de la croissance se conjugue à un ralentissement de l'inflation par rapport aux années 90. Elle s'accompagne également par des investissements lourds sur des secteurs stratégiques comme l'énergie et les infrastructures de transports et de télécommunications, qui devraient renforcer leur attractivité tout en améliorant le potentiel de croissance intérieure.

### Forte hausse des prix des produits de base

Outre la hausse des produits pétroliers (fiche C3), l'année 2007 est marquée par une forte hausse des produits agricoles et alimentaires : les cours du blé ont presque doublé en 6 mois mais cela concerne également les autres céréales, le cacao, le café, les huiles et les matières grasses... Seul le cours du sucre est à la baisse. De nombreux facteurs entrent en jeu : la demande en forte croissance dans l'ensemble des pays en développement, qui bénéficient d'une hausse des revenus, notamment dans les pays de l'OPEP, mais également la sécheresse, la faiblesse des stocks, l'utilisation croissante de produits agricoles primaires pour des biocarburants, y compris pour lutter contre l'inflation pétrolière. Cette hausse a eu un impact lourd sur les économies d'Afrique subsaharienne, fortement importatrices de produits agricoles de base, via la dégradation de leurs termes de l'échange.

### Ralentissement au quatrième trimestre dans la zone Euro

La croissance de la zone Euro reste relativement soutenue (+ 2,6 % contre + 2,4 % pour l'OCDE), malgré un net ralentissement au quatrième trimestre touchant particulièrement l'Allemagne, la France et l'Italie avec, pour celle-ci, un recul exceptionnel de la production industrielle (- 2,2 %). Les autres pays, et notamment l'Espagne, continuent de connaître une croissance vigoureuse en 2007.

Le net repli de la consommation en Allemagne suite à la hausse de la TVA est compensé par la hausse des exportations. Ce n'est pas le cas des exportations des autres pays où par ailleurs la consommation des ménages progresse certes mais reste limitée par l'évolution du pouvoir d'achat. L'investissement reste soutenu en Allemagne grâce aux mesures d'amortissement élargi s'achevant le 31 décembre 2007, mais il amorce un ralentissement dans les autres pays, y compris en Espagne où il a fortement tiré la construction. Enfin, les échanges internes à la zone Euro ralentissent également.

### France : une demande intérieure plus vive

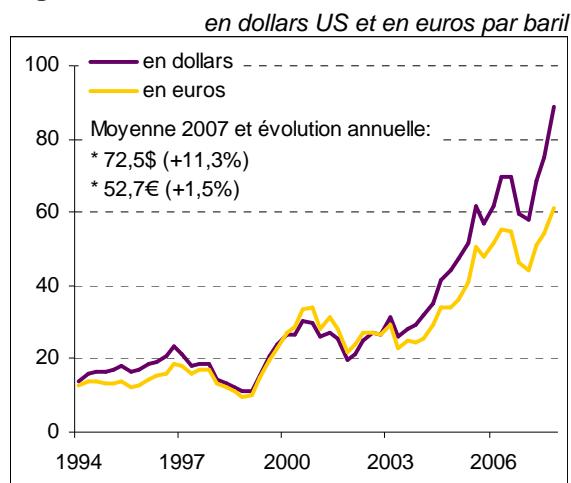
En France, la demande intérieure accélère en 2007 (+ 2,9 % après + 2,6 %) tandis que le commerce extérieur ralentit. Les importations restent vivaces pesant sur la croissance du Pib qui ralentit. La reprise fléchit au 4<sup>ème</sup> trimestre.

**Figure A1.1 Évolution des principaux indicateurs en volume pour les principaux pays**

	PIB			Importations			Exportations			évolutions en %
	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007	
France (4)	1,9	2,4	2,1	5,4	7,1	5,9	3,2	5,6	3,2	
Allemagne (1)	1,0	3,1	2,6	6,9	11,5	5,0	7,4	12,9	8,0	
Italie (1)	0,7	1,9	1,4	2,7	6,0	4,0	1,8	6,4	4,5	
Espagne (1)	3,6	3,9	3,8	7,7	8,3	6,6	2,6	5,1	5,3	
<b>Zone EURO (2)</b>	<b>1,7</b>	<b>2,9</b>	<b>2,6</b>	<b>5,8</b>	<b>7,5</b>	<b>5,3</b>	<b>5,0</b>	<b>7,8</b>	<b>5,9</b>	
Royaume-Uni (1)	1,9	2,9	3,0	7,0	10,0	-2,9	7,9	11,0	-5,3	
Japon (1)	1,9	2,4	2,0	5,8	4,2	1,8	6,9	9,7	8,6	
Etats-Unis (1)	3,1	2,9	2,2	5,9	5,9	1,9	6,9	8,4	8,1	
<b>Total OCDE (1)</b>	<b>2,4</b>	<b>2,8</b>	<b>2,4</b>	<b>5,9</b>	<b>6,5</b>	<b>2,7</b>	<b>6,3</b>	<b>8,6</b>	<b>6,5</b>	
Chine (3) (*)	10,5	11,7	12,0	17,7	19,9	20,8	28,4	27,2	25,7	
Inde (3)	9,1	9,8	9,3	45,6	24,5	7,7	14,8	18,9	7,5	
Brésil (3)	3,2	3,8	5,4	8,5	18,3	20,7	9,3	4,7	6,6	
Russie (3)	6,3	7,3	8,1	16,6	21,6	30,4	6,5	7,3	7,4	
<b>Pays en développement (3)</b>	<b>6,8</b>	<b>7,5</b>	<b>7,4</b>							
<b>MONDE (3)</b>	<b>3,4</b>	<b>3,9</b>	<b>3,6</b>							

Sources : (1) OCDE, (2) Eurostat au 04/03/2008, (3) Banque mondiale, (4) Insee, données cjo

(\*) importations et exportations en valeur

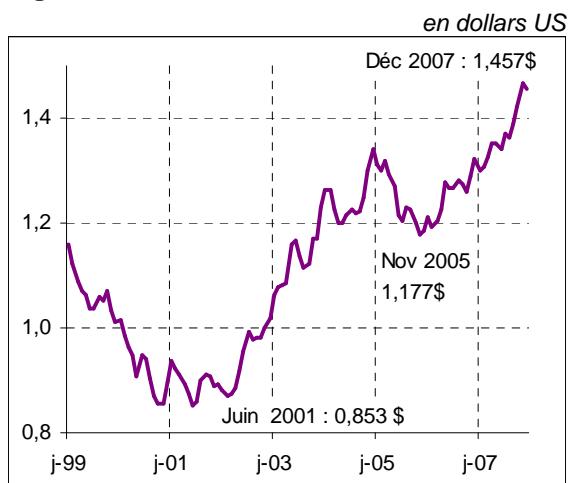
**Figure A1.2 Prix du brent daté**

Source : Insee

**Figure A1.4 Équilibre ressources-emplois en volume pour la zone Euro**

	prix de l'année n-1 chaînés, données cjo-cvs				2007
	2005	2006	2007	T1 T2 T3 T4	
PIB	1,7	2,9	2,6	0,8 0,4 0,7 0,3	
Importations	5,8	7,5	5,3	1,6 0,2 2,4 -0,3	
<b>Demande intérieure</b>					
Dépenses de consommation des ménages	1,7	1,9	1,6	0,2 0,6 0,4 -0,1	
Dépenses de consommation des APU	1,5	2,0	2,3	0,9 0,3 0,8 0,0	
FBCF Totale	3,3	5,4	4,3	1,2 0,0 0,9 1,0	
<b>Exportations</b>	<b>5,0</b>	<b>7,8</b>	<b>5,9</b>	<b>0,9 0,9 2,2 0,3</b>	
<b>Contributions à la croissance</b>					
Demande intérieure (hors stocks)	2,0	2,6	2,3	0,5 0,4 0,6 0,2	
Variation de stocks	0,0	0,0	0,0	0,5 -0,3 0,1 -0,1	
Commerce extérieur	-0,2	0,2	0,3	-0,3 0,3 0,0 0,2	

Source : Eurostat, d'après Note de conjoncture de l'Insee, juin 2008

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

Source : Banque de France

**Figure A1.5 Équilibre ressources-emplois en volume pour la France**

	prix de l'année n-1 chaînés, données cjo-cvs				2007
	2005	2006	2007	T1 T2 T3 T4	
PIB	1,9	2,4	2,1	0,6 0,5 0,7 0,4	
Importations	6,0	6,5	5,9	2,0 1,9 1,8 -1,1	
<b>Demande intérieure</b>	<b>2,6</b>	<b>2,6</b>	<b>2,9</b>	<b>1,0 0,6 1,0 -0,1</b>	
Dépenses de consommation des ménages	2,6	2,5	2,5	0,8 0,7 0,8 0,5	
Dépenses de consommation des APU	1,3	1,4	1,4	0,3 0,4 0,4 0,3	
FBCF Totale	4,4	5,0	4,9	1,3 0,6 1,0 1,0	
<i>FBCF entrep non fin.</i>	3,8	5,4	7,3	2,0 1,1 1,7 1,1	
<i>FBCF ménages</i>	5,3	7,1	3,0	0,5 0,3 0,3 0,8	
<b>Exportations</b>	<b>3,5</b>	<b>5,6</b>	<b>3,2</b>	<b>0,8 1,5 0,7 0,3</b>	
<b>Contributions à la croissance</b>					
Demande intérieure (hors stocks)	2,6	2,7	2,7	0,8 0,7 0,8 0,5	
Variations de stocks	0,0	-0,1	0,2	0,2 0,0 0,3 -0,6	
Commerce extérieur	-0,7	-0,3	-0,8	-0,4 -0,1 -0,3 0,4	

Source : Insee – Comptes trimestriels, 15 mai 2008

## A2 - Les activités sectorielles

En France, la demande de consommation des ménages fléchit au deuxième semestre, ce qui se répercute sur les importations (- 1,1 % au quatrième trimestre). Mais la bonne tenue de l'investissement permet de maintenir la demande intérieure sur un rythme relativement élevé et de soutenir la croissance. La production de l'ensemble des branches de l'économie croît, elle, de 2,5 % en volume.

### Fortes disparités dans l'industrie

La production de l'industrie manufacturière se stabilise en 2007 à un niveau haut par rapport aux années précédentes, avec une croissance de 2,4 %, soit une légère accélération par rapport aux années précédentes. Malgré une hausse des exportations de produits manufacturés, le déficit se creuse suite à une nouvelle hausse des importations, tant vis-à-vis de la zone Euro que du reste du monde.

Les secteurs phares comme la pharmacie et l'aéronautique continuent de contribuer fortement à la hausse de la production et à celle des exportations, avec notamment la première livraison d'un A380. Parallèlement, la situation de l'industrie automobile française se redresse grâce à la reprise chez les équipementiers et malgré une forte baisse de la production de véhicules particuliers, de plus en plus délocalisée hors de France. Enfin, la fabrication d'autres matériels de transports (chantiers navals et matériel de transport ferroviaire) clôture sur une très bonne année.

Ces secteurs tirent derrière eux l'industrie de la plasturgie ou du travail des métaux, qui bénéficient en outre de la demande du secteur de la construction, à l'instar de l'industrie des équipements électriques et électroniques qui connaît une année mitigée.

A l'inverse, des secteurs plus traditionnels comme la sidérurgie, le travail des métaux non ferreux ou la chimie minérale reculent, subissant des restructurations, des délocalisations et les fortes fluctuations des prix des métaux : hausse des prix de l'aluminium et chute des cours du zinc et du cuivre dès l'été 2007. La production dans l'habillement poursuit son déclin, concurrencée par la Chine et les pays méditerranéens.

### La conjoncture de construction reste très bonne en 2007

La croissance de la production des entreprises du secteur de la construction atteint 4,2 % en 2007, après 5,4 % en 2006. Les segments du bâtiment non résidentiel neuf et des travaux publics ont enregistré les évolutions les plus fortes, tirés respectivement par l'investissement des entreprises et la commande publique. Mais l'entretien et l'amélioration du logement et la construction de logements neufs restent dynamiques, avec une stabilisation à un niveau haut de l'investissement des ménages : les mises en chantiers de logements neufs atteignent un niveau inégalé depuis près de 30 ans.

### Effervescence dans l'agriculture

La production française de la branche agricole est stable en 2007 (- 0,3 %), après deux années de décroissance. Les productions de pommes de terre (+ 3,3 % en tonnes) et de betteraves (+ 7,4 %) bénéficient d'une hausse des rendements. Mais, pour la troisième année consécutive, la production céréalière est en baisse. Notamment, la production de blé tendre chute de 6 % dans un contexte de flambée des prix incitant les producteurs au stockage ; parallèlement, on assiste à une réorientation des exportations françaises vers l'Union européenne avec une année de sécheresse à l'est (Hongrie, Roumanie, Bulgarie, Autriche...). La production de maïs est en légère hausse ; mais sur un marché mondial excédentaire et dans un contexte de hausse des prix des autres alimentations animales (blé fourrager), la demande en maïs a été plus forte cette année, impliquant pour la première fois des importations. Enfin, la hausse de la production d'oléagineux (colza) se poursuit, notamment pour répondre à la forte demande en agro-carburants.

### L'activité dans le commerce ralentit

Malgré une accélération de la consommation des ménages en produits manufacturés sur l'ensemble de l'année, à l'exception de la consommation de produits électroménagers qui ralentit, l'activité de la branche commerce connaît, en 2007, une croissance de la production moins vive : + 3,1 % après + 4,0 % en 2006.

**Figure A2.1 Evolution de la production par branche aux prix de 2000**

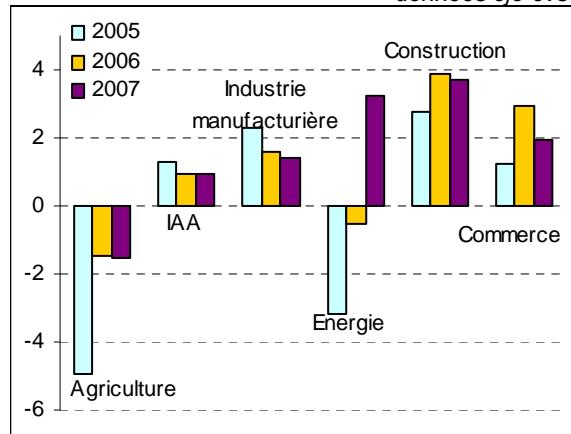
variations annuelles et trimestrielles en %, données cjo-cvs

Branches	2005	2006	2007	2007			
				T1	T2	T3	T4
<b>Agriculture</b>	-2,0	-1,8	-0,3	0,0	-0,2	-0,1	0,0
<b>Ensemble des branches industrielles</b>	1,5	1,7	2,0	0,7	0,8	1,1	0,1
I.A.A.	-0,5	0,5	1,3	0,5	0,3	0,1	0,2
Branches manufacturières	1,5	2,0	2,4	1,2	0,4	1,5	-0,1
- Biens de consommation	0,7	2,6	1,8	0,5	-0,1	1,4	-1,8
- Industrie automobile	-1,9	-2,8	2,1	3,1	-1,2	0,8	4,0
- Biens d'équipement	5,6	4,7	4,3	1,5	1,3	4,1	-0,5
- Biens intermédiaires	0,6	1,7	1,5	0,8	0,5	0,0	-0,3
Energie	3,4	1,0	-0,1	-2,1	4,0	0,1	0,8
<b>Ensemble des branches non industrielles</b>	2,9	3,6	2,9	0,6	0,7	0,7	0,6
dont construction	4,5	5,4	4,2	1,1	0,5	0,4	1,2
dont commerce	1,5	4,0	3,1	0,9	0,6	1,0	0,1
<b>Ensemble des branches</b>	2,4	2,9	2,5	0,6	0,7	0,8	0,4

Source : Insee - Comptes trimestriels, mai 2008

**Figure A2.2 Evolution de la valeur ajoutée des principales branches, aux prix de 2000**

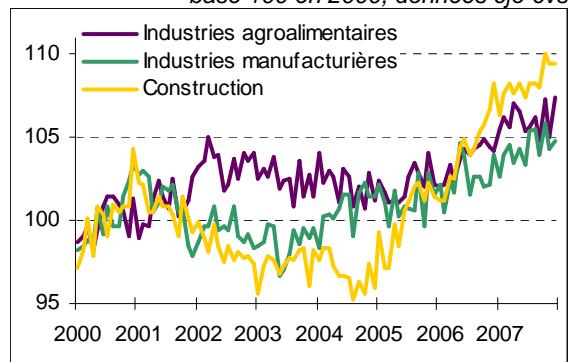
variation annuelle moyenne en %, données cjo-cvs



Source : Insee - Comptes trimestriels, mai 2008

**Figure A2.3 Evolution de l'indice de la production industrielle**

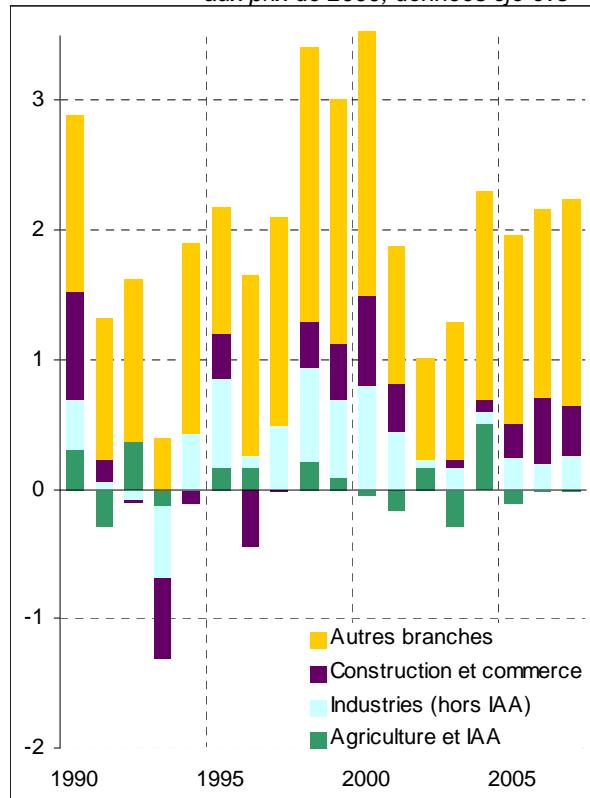
base 100 en 2000, données cjo-cvs



Source : Insee-IPI, le 23/06/2008

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

en points de croissance du total des branches aux prix de 2000, données cjo-cvs



Source : Insee - Comptes trimestriels, mai 2008, calculs MEEDDAT/SESP

## A3 - L'activité marchande de transports

Le volume de la production de la branche transport augmente de 3,7 % en 2007, soit à un rythme comparable à 2006 (+ 3,5 %). Comme l'année précédente, cette hausse est supérieure à celle de l'ensemble des branches de l'économie (+ 2,5%). Les prix de la production évoluent également plus vite dans les transports (+ 2,8 %) que dans l'ensemble de l'économie ; cela peut s'expliquer par une répercussion des hausses des prix de l'énergie, qui constitue une part importante des consommations intermédiaires de la branche, mais aussi par le dynamisme de la demande intérieure et par la croissance des échanges internationaux, notamment dans le transport maritime.

### **La route consolide la croissance du transport de marchandises**

Le volume de la production des transports de marchandises accélère fortement en 2007, avec une croissance de 4,1 % (après + 2,8 % en 2006). Dans le même temps, les prix accélèrent également et progressent de 4,2 % en 2007.

Seuls le transport fluvial et le transport par conduites enregistrent un recul de la production, en raison notamment du net repli de la demande en produits énergétiques suite à deux hivers doux (fiches M1 et M4). Les autres modes connaissent des croissances annuelles entre 3,5 % et 4,7 %.

Le transport routier de marchandises bénéficie pleinement de la hausse de la demande intérieure (marges et consommations intermédiaires) : la production en volume progresse de 4,5 % tandis que les prix progressent vivement pour la troisième année consécutive, permettant aux entreprises de continuer à refaire leurs marges (fiche S2a).

La production de services de transports ferroviaires de marchandises poursuit son redressement, avec une année de forte croissance qui se focalise sur les nouveaux opérateurs ; les prix restent stables cette année encore, après la forte hausse de 2005 qui visait à établir l'équilibre financier de l'activité fret de la SNCF.

Enfin, le transport maritime (+ 4,7 %) ainsi que le transport aérien (+ 3,5 %) profitent toujours de la croissance du commerce mondial. Pour ces deux modes, les prix semblent se détendre légèrement : dans l'aérien, les déséquilibres dans les flux continuent de peser sur la

tarification du fret tandis que, pour le mode maritime, la résorption des capacités de transports et les concentrations du secteur permettent un ralentissement de la hausse, qui reste néanmoins importante.

### **L'activité des services auxiliaires suit l'évolution du transport de marchandises**

À l'instar du transport de marchandises, les services auxiliaires accélèrent mais à rythme moins élevé (+ 3,3 % après + 2,8 % en 2006, y compris transport spatial). Cette accélération s'explique par la forte croissance de la production des organisateurs de transports internationaux (+ 6,9 %). Les gestionnaires d'infrastructures (+ 2,5 %), la manutention et l'entreposage contribuent également à la croissance des auxiliaires : l'entreposage frigorifique bénéficie du regain de croissance de la production des industries agroalimentaires, et les services de manutention portuaire connaissent un redressement de leur production, avec la forte hausse des conteneurs transitant par le Havre.

### **Ralentissement dans les transports de voyageurs**

Côté voyageurs, le volume de la production est en hausse de 3,9 %, soit un léger ralentissement par rapport à la croissance exceptionnelle de 2006 (+ 5,4 %) mais qui, malgré les grèves du 4<sup>eme</sup> trimestre, reste supérieure à la croissance annuelle moyenne de ces dernières années (+ 3,2 % en moyenne dans la nouvelle base de comptabilité nationale, c'est-à-dire depuis 1999).

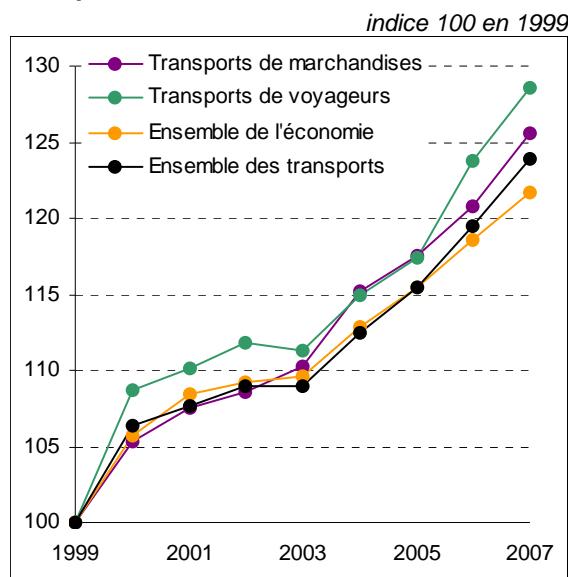
Les transports urbains de voyageurs confirment leur redressement. Ils retrouvent une croissance de 3,8 %, supérieure à celle de moyen terme (+ 2,5 % depuis 1999) et ce malgré les grèves de fin d'année, malgré aussi une hausse des prix (+ 2,4 %) relativement importante par rapport aux années précédentes. Les autres transports routiers collectifs de voyageurs connaissent également une forte hausse de la production.

À l'inverse, le volume de la production de transports ferroviaires de voyageurs (+ 1,9 %) ralentit nettement après trois années de forte croissance, et ce malgré la mise en service de la LGV Est et la bonne tenue des TER (fiche V3). Les transports aériens ralentissent également après une année 2006 exceptionnelle mais leur croissance reste soutenue (+ 4,0 % en volume après + 9,1 %).

**Figure A3.1 Production en valeur aux prix de base (hors TVA) et partage volume-prix de son évolution en 2007**

	2006 niveau	évolutions des moyennes annuelles en %			2007 niveau	2007 Structure
		Volume	Prix	Valeur		
<b>Transport ferroviaire de voyageurs</b>	<b>7 796</b>	<b>1,9</b>	<b>2,6</b>	<b>4,5</b>	<b>8 148</b>	<b>5,4</b>
<b>Transport ferroviaire de marchandises</b>	<b>1 913</b>	<b>3,8</b>	<b>-0,1</b>	<b>3,7</b>	<b>1 984</b>	<b>1,3</b>
Transport urbain de voyageurs	8 995	3,8	2,4	6,3	9 563	6,4
Transport routier interurbain de voyageurs	4 605	7,3	-1,9	5,3	4 847	3,2
Autres transports terrestres de voyageurs	3 546	2,9	2,2	5,2	3 729	2,5
<b>Transport urbains et routiers interurbains de voyageurs</b>	<b>17 146</b>	<b>4,6</b>	<b>1,1</b>	<b>5,8</b>	<b>18 139</b>	<b>12,1</b>
Transport routier de marchandises	38 291	4,5	3,6	8,2	41 434	27,6
Autres transports terrestres de marchandises	3 338	-0,8	5,5	4,7	3 494	2,3
<b>Transport routier et autre transport de marchandises</b>	<b>41 629</b>	<b>4,1</b>	<b>3,7</b>	<b>7,9</b>	<b>44 928</b>	<b>29,9</b>
<b>Transport fluvial</b>	<b>545</b>	<b>-4,0</b>	<b>7,3</b>	<b>2,9</b>	<b>561</b>	<b>0,4</b>
<b>Transport maritime</b>	<b>8 943</b>	<b>4,7</b>	<b>8,2</b>	<b>13,3</b>	<b>10 133</b>	<b>6,8</b>
Transport aérien de voyageurs	14 959	4,0	1,1	5,1	15 729	10,5
Transport aérien de marchandises	2 833	3,5	0,7	4,2	2 953	2,0
<b>Transport aérien</b>	<b>17 792</b>	<b>4,0</b>	<b>1,0</b>	<b>5,0</b>	<b>18 682</b>	<b>12,4</b>
Manutention	2 111	3,5	1,6	5,2	2 221	1,5
Entrepôsage	8 396	1,2	1,1	2,3	8 593	5,7
<b>Manutention et Entrepôsage</b>	<b>10 507</b>	<b>1,7</b>	<b>1,2</b>	<b>2,9</b>	<b>10 814</b>	<b>7,2</b>
<b>Gestion d'infrastructure</b>	<b>20 234</b>	<b>2,5</b>	<b>3,5</b>	<b>6,0</b>	<b>21 446</b>	<b>14,3</b>
<b>Messagerie, fret express</b>	<b>5 179</b>	<b>3,3</b>	<b>1,1</b>	<b>4,5</b>	<b>5 410</b>	<b>3,6</b>
<b>Affrètement, organisation de transports internationaux et transport spatial</b>	<b>9 100</b>	<b>6,9</b>	<b>1,1</b>	<b>8,1</b>	<b>9 833</b>	<b>6,6</b>
<b>Ensemble transports</b>	<b>140 784</b>	<b>3,7</b>	<b>2,8</b>	<b>6,6</b>	<b>150 078</b>	<b>100,0</b>
dont transport de voyageurs	40 750	3,9	1,4	5,3	42 905	28,6
dont transport de marchandises	55 014	4,1	4,2	8,5	59 670	39,8
dont autres	45 020	3,3	2,2	5,5	47 503	31,7

Source : Insee – Comptes des transports

**Figure A3.2 Evolution de la production de transports en volume**

Source : Insee – Comptes des transports

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

	évolution en % aux prix de l'année n-1			Valeur 2007 (M€)
	2005 (déf)	2006 (sd)	2007 (p)	
<b>Production de la branche (prix de base)</b>	<b>2,6</b>	<b>3,5</b>	<b>3,7</b>	<b>150 078</b>
dont sous-traitance	0,0	3,3	1,6	10 622
Produit fatal & production des branches non marchandes	-1,4	1,0	3,2	525
Importation totale	3,7	-2,4	0,7	26 926
dont ajustement CAF/FAB	9,8	-7,0	-0,9	-13 497
Impôts sur les produits	2,3	5,4	3,4	1 107
Subventions sur les produits	1,4	2,0	2,9	-6 671
Consommation intermédiaire (hors sous-traitance et marge)	2,0	6,2	4,1	54 284
Marge de transport (y c marge transitant par le commerce)	2,4	3,7	3,4	49 164
<b>Consommation finale</b>	<b>4,2</b>	<b>4,9</b>	<b>3,3</b>	<b>28 840</b>
Exportation totale	2,4	-3,4	4,1	20 043

Source : Insee – Comptes des transports

**Figure A3.4 L'emploi salarié de la branche**

	évolution annuelles en % (équivalents temps pleins)						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 (sd)
Toutes branches	3,2	2,5	1,0	0,2	0,0	0,5	0,8
Branche transports	4,5	3,6	1,8	0,0	0,1	-2,0	0,6

Source : Insee – Comptes des transports

## A4 - Les ménages et les transports

En 2007, les dépenses des ménages au titre de la fonction transport repartent à la hausse (+ 4,3 % en valeur). Cette croissance est inférieure à celle de la consommation totale des ménages (+ 4,5 %), induisant une nouvelle diminution du coefficient budgétaire des ménages pour la fonction transports. Celle-ci traduit en fait une lente modification de la structure de la consommation en transports des ménages, de plus en plus portée sur les services collectifs dont les prix augmentent moins vite que ceux liés à l'utilisation des véhicules particuliers.

### **En valeur, les dépenses des ménages en transports progressent de 4,3 %**

Les dépenses d'utilisation, hors carburants, qui représentent environ la moitié des dépenses des ménages en transports, contribuent pour près de 2 points à cette croissance. En volume, la plupart des dépenses d'utilisation sont quasiment stables, à l'exception des dépenses en infrastructures (péages, parkings, location de garages) et des dépenses en location de voitures (+ 6,9 %). Mais la forte hausse des prix, tant pour l'entretien et la réparation de véhicules automobiles (+ 4,3 %) que pour les pièces détachées (+ 4,4 %) tire à la hausse la valeur des dépenses sur ce poste.

Les dépenses en achats de véhicules aussi progressent fortement (+ 4,7 %) et expliquent 1,2 point de la croissance de l'ensemble des dépenses en transports. Elle est à mettre en lien avec la hausse des immatriculations de véhicules neufs, qui s'explique, en partie, par le lancement de nouveaux modèles et, en fin d'année, par l'anticipation du malus écologique applicable au 1<sup>er</sup> janvier 2008 (fiche C2). À l'inverse des prix de l'entretien et des réparations, les prix des véhicules ne progressent que modérément (+ 1,5 %).

En revanche, après trois années de forte croissance, les dépenses en carburants ne progressent que faiblement (+ 1,7 % en 2007) bénéficiant d'une détente de la croissance des prix en moyenne annuelle et d'un profil singulier de hausse concentrée après l'été, sur les trois derniers mois de l'année.

### **Les dépenses en services collectifs de transports restent sur une forte croissance**

Les dépenses des ménages en services de transports progressent de 5,5 % en 2007, soit la quatrième année consécutive de croissance supérieure à 5 %. La poursuite de la faible

croissance des prix (+ 1,3 % en 2007) favorise la hausse des dépenses en volume (+ 4,1 %). Ainsi, malgré un poids relativement limité dans les budgets des ménages, les services de transports contribuent pour 0,8 point à la croissance des dépenses des ménages en transports (+ 4,3 %).

Les dépenses en transports aériens restent dynamiques malgré un repli par rapport aux croissances observées les années précédentes (+ 4,6 % en volume, en 2007). Le constat est similaire pour les dépenses en transports routiers qui augmentent de 6,3 % en volume après 7,2 % et 7,3 % en 2006 et 2005.

Les dépenses en transports ferroviaires de voyageurs accélèrent (+ 3,6 % en volume) tandis que les transports urbains de voyageurs restent, pour la troisième année consécutive, sur une croissance plus que modérée (+ 1,5 % en 2007).

### Dépenses des ménages et consommation effective

En plus de leurs dépenses de consommation, les ménages bénéficient de transferts sociaux, versés pour l'essentiel par les administrations publiques (par exemple, certaines des réductions SNCF : familles nombreuses...). La consommation effective des ménages comprend donc les dépenses de consommation et les dépenses prises en charge directement par les administrations publiques et les institutions sans but lucratif au service des ménages.

Le texte ci-dessus ne prend en compte que les dépenses de consommation.

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

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

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

**Figure A4.1 Consommation des ménages en transport**

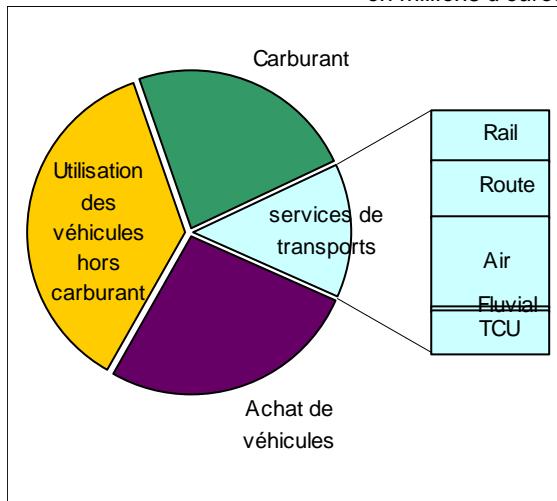
niveaux en milliards d'euros courants (y compris TVA), évolutions en %, prix chaînés

	Niveau 2006 sd	Evolution annuelle volume	prix	valeur	Niveau 2007 p
<b>Dépenses de consommation des ménages (ensemble)</b>	<b>1 002</b>	<b>2,5</b>	<b>2,0</b>	<b>4,5</b>	<b>1 047</b>
Achats de véhicules	37,8	3,2	1,5	4,7	39,6
Dépenses d'utilisation de véhicules	88	0,6	3,2	3,8	91,8
<i>dont carburants et lubrifiants</i>	35,1	-0,1	1,8	1,7	35,7
Services de transports	20,6	4,1	1,3	5,5	21,7
<i>dont Transports de voyageurs par rail</i>	4,2	3,6	2,2	5,9	4,4
<i>Transports de voyageurs par route</i>	4,6	6,3	-1,0	5,3	4,9
<i>Transports de voyageurs par air</i>	7,3	4,6	1,9	6,6	7,8
<i>Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intérieures</i>	0,3	3,4	1,4	4,9	0,4
<i>Titres de transports combinés et autres achats de services de transports (transports urbains de voyageurs)</i>	3,5	1,5	1,7	3,3	3,6
<b>Dépenses de consommation en transport</b>	<b>147</b>	<b>1,7</b>	<b>2,5</b>	<b>4,3</b>	<b>153</b>
Dépenses en mode individuel de déplacement	126,3	1,3	2,7	4,1	131,4
Dépenses en mode collectif de déplacement (services de transports)	20,6	4,1	1,3	5,5	21,7

Source : Insee – Comptes nationaux, juin 2008

**Figure A4.2 Structure des dépenses de transport des ménages en 2006**

en millions d'euros



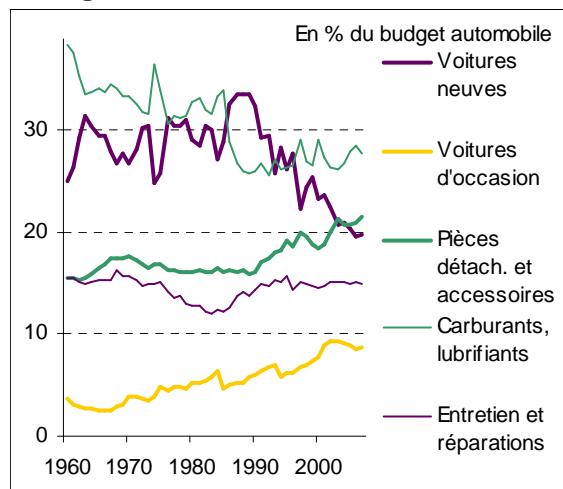
Source : Insee – Comptes nationaux, juin 2008

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

en % de l'ensemble des dépenses

	1990	1995	2000	2005	2006 (sd)	2007 (p)
Achats de véhicules	5,4	4,4	4,4	4,0	3,8	3,8
Dépenses d'utilisation des véhicules	8,3	8,7	9,0	8,9	8,8	8,8
<i>dont carburants et lubrifiants</i>	3,5	3,4	3,8	3,5	3,5	3,4
Services de transports	1,8	1,7	1,9	2,0	2,1	2,1
<b>Fonction transports</b>	<b>15,5</b>	<b>14,8</b>	<b>15,4</b>	<b>14,9</b>	<b>14,7</b>	<b>14,6</b>

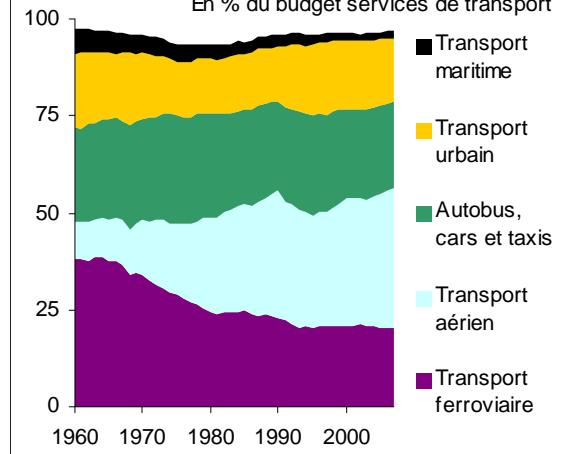
Source : Insee – Comptes nationaux, juin 2008

**Figure A4.4 Evolution de la part des différents postes de la consommation des ménages en automobiles**

Source : Insee – Comptes nationaux, juin 2008

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

en % du budget services de transport



Source : Insee – Comptes nationaux, juin 2008

## A5 - Les échanges extérieurs de services de transports

D'après les premières estimations (encadré), le solde des échanges de services de transports se dégrade à nouveau en 2007, mais de façon moins prononcée que les années précédentes. Le déficit s'établirait à 7,4 milliards d'euros, soit une dégradation de 0,3 milliards par rapport à 2006. Mode par mode, le solde se redresserait sur deux branches : le transport aérien de marchandises et le transport maritime de marchandises (0,3 milliard d'euros chacun). Pour tous les autres modes, le solde continue de se dégrader, à l'instar du solde concernant les organisateurs de transport de fret.

Les importations continuent de croître fortement, de 1,1 milliard d'euros par rapport à 2006, pour s'établir à 27 milliards d'euros (+ 4,3 % sur l'année). Les transports aériens de marchandises et les transports maritimes de marchandises, qui représentent près du quart des importations de services de transports (6,4 milliards d'euros), sont en légère diminution (- 3 %). Tous les autres modes de transport connaissent une augmentation des importations : tirées par le développement des compagnies « low-cost », les importations de transports aériens de voyageurs augmentent de 0,6 milliard d'euros (+ 5,6 %) ; de même, les importations de transports routiers de marchandises progressent de 0,5 milliard d'euros (+ 9,5 %). Mais les organisateurs de transports internationaux participent également de la hausse des importations, avec une croissance de 5,2 % (0,4 milliard d'euros).

Les exportations semblent connaître une accélération, avec une progression de 0,8 milliards d'euros (+ 4,5 % par rapport à 2006). A l'exception des exportations de transports fluviaux et de transports ferroviaires, stables, tous les modes seraient à la hausse : les transports aériens de 0,25 milliard d'euros (+ 3,4 % par rapport à 2006), les transports maritimes de marchandises de 0,2 milliard (+ 6,8 %) et les transports routiers de marchandises de 0,1 milliard (+ 6,0 %). Les organisateurs de transports de fret assurent un tiers de la croissance globale des exportations de la branche avec une augmentation de 0,3 milliard par rapport à 2006.

### Les échanges de services de transports

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

À partir de ces données, on estime les échanges de services, par type de service. Mais, d'une part les paiements peuvent être effectués auprès de tiers différents de ceux ayant effectué les services. D'autre part l'affectation des flux par fonction est entachée de marges d'erreur. En particulier, dans les paiements de services, on trouve une part importante de flux financiers internes aux groupes internationaux, mal ventilés, et qui peuvent constituer des transferts destinés 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 étant mesurées par les douanes en valeur CAF (incluant les coûts d'assurance et de fret), les importations de services de transports s'appuient sur l'estimation réalisée par la DGDDI de la part des transports dans la valeur des importations de marchandises.

Or, cette part qui avait été fixée à 2 % lors de la constitution de la base 2000 a été réévaluée à 3 % suite à la réalisation d'une nouvelle enquête relative à l'année 2004. Cette évolution traduit l'augmentation importante des coûts du transport maritime dans un contexte de forte croissance des échanges mondiaux et la hausse des prix du pétrole qui se répercute sur les coûts du transport. L'accroissement de la part des transports dans la valeur des marchandises s'est traduit par un choc à la hausse sur les importations de services de transports d'environ 4 milliards d'euros. L'intégration de ce montant dans les comptes nationaux a été répartie sur les années 2004 et 2005, pour une valeur d'environ 2 milliards d'euros chaque année, faisant porter sur ces deux années une évolution qui avait peut-être été plus progressive.

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

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

en millions d'euros courants

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004 (2)	2005 (2)	2006 sd	2007 p
<b>Exportations de services de transport</b>															
Transports ferroviaires	1 090	1 067	1 223	1 094	1 426	1 432	1 307	1 376	1 216	1 360	1 197	1 401	1 328	1 232	1 211
d <sup>ont</sup> voyageurs	394	370	432	383	529	479	572	546	511	604	563	774	769	711	699
d <sup>ont</sup> marchandises	696	697	791	711	897	953	735	830	705	756	634	627	559	521	512
Transports routiers	723	948	1 138	1 115	1 267	1 434	1 456	1 636	2 160	2 091	2 211	1 737	1 451	1 391	1 474
Transports fluviaux	14	15	17	15	16	15	14	17	23	25	26	25	21	19	18
Transports maritimes	1 393	1 474	1 475	1 376	1 494	1 420	1 773	2 569	3 261	3 243	3 133	3 599	3 741	3 634	3 882
d <sup>ont</sup> voyageurs	206	190	173	137	169	181	211	242	252	288	280	303	297	301	332
d <sup>ont</sup> marchandises	1 187	1 284	1 302	1 239	1 325	1 239	1 562	2 327	3 009	2 955	2 853	3 296	3 444	3 333	3 550
Transports aériens	3 190	3 010	3 047	3 251	5 102	5 798	6 083	6 470	6 266	6 282	6 074	6 177	6 895	7 343	7 595
d <sup>ont</sup> voyageurs	2 540	2 318	2 335	2 524	4 322	5 143	5 336	5 430	5 084	5 129	5 100	5 238	5 580	5 862	5 980
d <sup>ont</sup> marchandises	650	692	712	727	780	655	747	1 040	1 182	1 153	974	939	1 315	1 481	1 615
Transport par conduites	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total des modes</b>	<b>6 410</b>	<b>6 514</b>	<b>6 900</b>	<b>6 851</b>	<b>9 305</b>	<b>10 099</b>	<b>10 633</b>	<b>12 068</b>	<b>12 926</b>	<b>13 001</b>	<b>12 641</b>	<b>12 939</b>	<b>13 436</b>	<b>13 619</b>	<b>14 180</b>
Autres transports (1)	4 883	4 967	5 616	5 624	4 509	4 253	3 907	4 353	4 217	4 341	3 691	3 892	4 971	5 084	5 363
<b>Total transport</b>	<b>11 293</b>	<b>11 481</b>	<b>12 516</b>	<b>12 475</b>	<b>13 814</b>	<b>14 352</b>	<b>14 540</b>	<b>16 421</b>	<b>17 143</b>	<b>17 342</b>	<b>16 332</b>	<b>16 831</b>	<b>18 407</b>	<b>18 703</b>	<b>19 543</b>
<b>Importations de services de transport</b>															
Transports ferroviaires	750	670	775	739	896	985	1 031	943	922	1 126	1 018	903	905	868	957
d <sup>ont</sup> voyageurs	244	209	243	223	266	287	471	289	342	473	438	421	421	439	469
d <sup>ont</sup> marchandises	506	461	532	516	630	698	560	654	580	653	580	482	483	429	488
Transports routiers	2 173	2 161	2 446	2 302	2 393	2 691	2 699	3 138	3 462	3 197	3 198	3 999	4 868	5 005	5 478
Transports fluviaux	46	49	56	52	53	51	53	62	64	61	61	66	72	77	78
Transports maritimes	3 000	2 988	2 979	2 729	2 845	2 930	2 573	3 295	2 985	2 951	2 543	3 443	4 669	4 941	4 886
d <sup>ont</sup> voyageurs	47	48	29	45	54	53	40	63	76	115	103	132	128	119	153
d <sup>ont</sup> marchandises	2 953	2 940	2 950	2 684	2 791	2 877	2 533	3 232	2 909	2 836	2 440	3 311	4 541	4 822	4 733
Transports aériens	3 724	3 827	4 059	4 140	4 399	4 555	4 500	5 210	5 391	4 846	4 596	5 773	6 917	7 296	7 494
d <sup>ont</sup> voyageurs	3 011	2 977	3 108	3 171	3 364	3 526	3 517	4 161	4 197	3 893	3 711	4 410	5 264	5 522	5 833
d <sup>ont</sup> marchandises	713	850	951	969	1 035	1 029	983	1 049	1 194	953	885	1 363	1 653	1 774	1 661
Transport par conduites	118	128	143	133	137	118	121	125	126	112	114	131	148	160	164
<b>Total des modes</b>	<b>9 811</b>	<b>9 823</b>	<b>10 458</b>	<b>10 095</b>	<b>10 723</b>	<b>11 330</b>	<b>10 977</b>	<b>12 773</b>	<b>12 950</b>	<b>12 293</b>	<b>11 530</b>	<b>14 315</b>	<b>17 579</b>	<b>18 347</b>	<b>19 057</b>
Autres transports (1)	4 051	3 883	3 948	3 959	4 213	4 369	4 405	5 201	5 149	4 788	5 583	6 846	6 782	7 528	7 922
<b>Total transport</b>	<b>13 862</b>	<b>13 706</b>	<b>14 406</b>	<b>14 054</b>	<b>14 936</b>	<b>15 699</b>	<b>15 382</b>	<b>17 974</b>	<b>18 099</b>	<b>17 081</b>	<b>17 113</b>	<b>21 161</b>	<b>24 361</b>	<b>25 875</b>	<b>26 979</b>
<b>Solde des échanges</b>															
Transports ferroviaires	340	397	448	355	530	447	276	433	294	234	179	498	423	364	254
d <sup>ont</sup> voyageurs	150	161	189	160	263	192	101	257	169	131	125	353	348	272	230
d <sup>ont</sup> marchandises	190	236	259	195	267	255	175	176	125	103	54	145	76	92	24
Transports routiers	-1 450	-1 213	-1 308	-1 187	-1 126	-1 257	-1 243	-1 502	-1 302	-1 106	-987	-2 262	-3 417	-3 614	-4 004
Transports fluviaux	-32	-34	-39	-37	-37	-36	-39	-45	-41	-36	-35	-41	-51	-58	-60
Transports maritimes	-1 607	-1 514	-1 504	-1 353	-1 351	-1 510	-800	-726	276	292	590	156	-928	-1 307	-1 004
d <sup>ont</sup> voyageurs	159	142	144	92	115	128	171	179	176	173	177	171	169	182	179
d <sup>ont</sup> marchandises	-1 766	-1 656	-1 648	-1 445	-1 466	-1 638	-971	-905	100	119	413	-15	-1 097	-1 489	-1 183
Transports aériens	-534	-817	-1 012	-889	703	1 243	1 583	1 260	875	1 436	1 478	404	-22	47	101
d <sup>ont</sup> voyageurs	-471	-659	-773	-647	958	1 617	1 819	1 269	887	1 236	1 389	828	316	340	147
d <sup>ont</sup> marchandises	-63	-158	-239	-242	-255	-374	-236	-9	-12	200	89	-424	-338	-293	-46
Transport par conduites	-118	-128	-143	-133	-137	-118	-121	-125	-126	-112	-114	-131	-148	-160	-164
<b>Total des modes</b>	<b>-3 401</b>	<b>-3 309</b>	<b>-3 558</b>	<b>-3 244</b>	<b>-1 418</b>	<b>-1 231</b>	<b>-344</b>	<b>-705</b>	<b>-24</b>	<b>708</b>	<b>1 111</b>	<b>-1 376</b>	<b>-4 143</b>	<b>-4 728</b>	<b>-4 877</b>
Autres transports (1)	832	1 084	1 668	1 665	296	-116	-498	-848	-932	-447	-1 892	-2 954	-1 811	-2 444	-2 559
<b>Total transport</b>	<b>-2 569</b>	<b>-2 225</b>	<b>-1 890</b>	<b>-1 579</b>	<b>-1 122</b>	<b>-1 347</b>	<b>-842</b>	<b>-1 553</b>	<b>-956</b>	<b>261</b>	<b>-781</b>	<b>-4 330</b>	<b>-5 954</b>	<b>-7 172</b>	<b>-7 436</b>

Source : Insee

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

(2) Voir modification du « taux de fabrisation » dans l'encadré ci-contre.

## A6 - La consommation d'énergie dans les transports

Le secteur des transports est à l'origine de 69 % de la consommation énergétique de produits pétroliers en France (figure A6.3). Cette part n'a cessé de progresser durant la dernière décennie en contrepartie de la baisse relative du résidentiel tertiaire et de l'industrie.

### Des carburants pétroliers prépondérants

Les carburants issus du pétrole constituent 95 % de la consommation totale du secteur, l'électricité 2 % et les bio-carburants 3 %. Parmi les carburants routiers, la consommation de gazole, biocarburants inclus, est la seule à augmenter et elle accélère sa croissance avec + 3,3 %. Les ventes de GPLc, déjà à un niveau très faible, accentuent leur tendance baissière avec - 9,1 %. En 2007, le gazole représente 77 % des ventes de carburants routiers (+ 1,5 point) et les supercarburants 23 %.

### Doublement des biocarburants incorporés

D'importantes quantités de biocarburant irriguent le marché national (EMVH<sup>17</sup>, éthanol pur et ETBE<sup>18</sup>) : on observe un quasi doublement des quantités agréées produites avec 1,57 millions de tonnes correspondant à 1,34 Mtep (contre 0,68 en 2006, fiche C3). Ces fortes progressions concernent chacune des deux filières (biodiesel et bioéthanol). En l'absence d'information sur les productions et importations non agréées, le taux d'incorporation des biocarburants est estimé par l'Observatoire de l'énergie à 3,5 % dans les quantités d'essence et de gazole mises en vente, soit le double de celui de 2006.

### En 2007, l'énergie de traction des transports progresse de 1,1 %

Après avoir progressé en moyenne de plus de 2 % par an au cours des années quatre-vingt-dix, la consommation d'énergie de traction des transports est presque stable depuis 2000 (+ 0,2 % par an en moyenne). L'année 2007 marque cependant une augmentation de 1,1 % succédant à la stabilité et à la baisse enregistrées respectivement en 2006 et 2005.

Sur moyenne période, les transports individuels, essentiellement les voitures particulières, contribuent fortement à cette modération, les consommations énergétiques étant désormais orientées à la baisse. Les voitures particulières sont responsables de 44 % de la consommation d'énergie de traction des transports contre 51 % en 1990. L'amélioration des performances énergétiques

des moteurs mais également, depuis plusieurs années, la stabilisation de la circulation routière, expliquent cette diminution des consommations. Cette année, la légère hausse observée (+ 0,2 %) est liée au léger rebond de la circulation routière des voitures particulières (fiche C1) mais probablement aussi à d'autres facteurs comme les conditions de circulation qui ont pu participer à un accroissement des consommations des véhicules.

Responsable de 34 % de la consommation d'énergie de traction des transports en 2007, le TRM contribue en revanche sensiblement à la croissance de moyenne période (+ 1,0 % par an depuis 2000). Après deux années de relative stabilité, le TRM voit sa consommation croître (+ 1,3 %) un peu au-dessus de son rythme de moyenne période et contribue pour moitié à la croissance de cette année, tout en restant nettement en-deçà de son rythme des années quatre-vingt-dix (+ 3,0 %).

Le transport aérien, autre contributeur important à la hausse tant sur moyenne période qu'en 2007, voit sa consommation accélérer. Celle-ci, mesurée par les livraisons sur le territoire, tire nettement à la hausse la consommation des années 2000, et la croissance de 2007 se situe, avec + 3,2 %, nettement au-dessus de son rythme annuel de moyenne période (+ 1,6 %) amenant sa contribution cette année au même ordre de grandeur que le TRM (+ 0,4 point). Son poids dans le volume de consommation est cependant, avec 13 % presque 3 fois inférieur à celui du TRM.

Le transport maritime voit lui aussi sa consommation accélérer (+ 2,5 %) et dépasser son rythme de moyenne période avec une contribution à l'évolution de cette année du même ordre de grandeur que celle du TRM. Cependant, les liaisons internationales étant largement prépondérantes, il est encore plus délicat d'inférer l'évolution de la consommation totale du secteur 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.

A noter que le transport ferroviaire représente 1,6 % de la consommation totale d'énergie de traction des transports, ramenée en TEP (pour 11 % des t-km terrestres intérieurs et 8 % des voyageurs-km).

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

	Niveaux					évolutions / an		
	1990	2000	2005	2006	2007p	2007p/2006	1999/1990	2007/1999
<b>Transports ferroviaires SNCF</b>	<b>0,87</b>	<b>0,91</b>	<b>0,88</b>	<b>0,87</b>	<b>0,86</b>	<b>-1,3</b>	<b>0,3</b>	<b>-0,4</b>
dont électricité	0,53	0,67	0,68	0,68	0,68	0,6	2,3	0,6
<b>Transports routiers de marchandises</b>	<b>12,84</b>	<b>16,73</b>	<b>17,73</b>	<b>17,79</b>	<b>18,02</b>	<b>1,3</b>	<b>3,0</b>	<b>1,0</b>
Essence (français)	1,67	0,82	0,58	0,53	0,49	-7,6	-6,9	-7,0
Gazole (tous P.T.M.A.)	11,15	15,89	17,11	17,23	17,50	1,6	3,9	1,3
P.T.M.A. <=5t (VUL français)	3,23	5,61	6,53	6,59	6,71	1,9	6,1	2,5
P.T.M.A. > 5t, français + étrangers	7,92	10,28	10,58	10,64	10,79	1,4	2,9	0,6
GPLc (VUL français, P.T.M.A. <= 5t)	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	-9,1	-7,4	7,8
Gaz naturel véhicules (utilitaires français)	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	-4,9		
<b>Transports urbains de voyageurs</b>	<b>0,29</b>	<b>0,35</b>	<b>0,40</b>	<b>0,41</b>	<b>0,41</b>	<b>1,1</b>	<b>2,1</b>	<b>2,1</b>
Gazole	0,21	0,25	0,26	0,26	0,26	2,4	2,0	0,7
Électricité	0,08	0,09	0,10	0,10	0,10	0,6	1,3	1,4
Gaz naturel véhicules	0,00	0,01	0,04	0,05	0,05	-4,9		
<b>Transports routiers de voyageurs (gazole uniquement)</b>	<b>0,44</b>	<b>0,54</b>	<b>0,55</b>	<b>0,56</b>	<b>0,58</b>	<b>3,5</b>	<b>2,1</b>	<b>1,1</b>
<b>Navigation intérieure (fioul)</b>	<b>0,07</b>	<b>0,06</b>	<b>0,06</b>	<b>0,07</b>	<b>0,06</b>	<b>-5,0</b>	<b>-1,7</b>	<b>0,4</b>
<b>Transport maritime (diesel marine, fioul) (1)</b>	<b>2,47</b>	<b>2,92</b>	<b>2,68</b>	<b>2,78</b>	<b>2,85</b>	<b>2,5</b>	<b>1,5</b>	<b>0,1</b>
<b>Transport aérien (carburéacteur, essence aviation) (2)</b>	<b>3,95</b>	<b>6,29</b>	<b>6,44</b>	<b>6,70</b>	<b>6,91</b>	<b>3,2</b>	<b>4,9</b>	<b>1,6</b>
<b>Oléoducs (électricité)</b>	<b>0,04</b>	<b>0,04</b>	<b>0,04</b>	<b>0,04</b>	<b>0,03</b>	<b>-25,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-3,5</b>
<b>Transports individuels</b>	<b>22,36</b>	<b>24,55</b>	<b>24,07</b>	<b>23,71</b>	<b>23,79</b>	<b>0,3</b>	<b>1,3</b>	<b>-0,7</b>
Deux roues	0,18	0,23	0,29	0,30	0,33	8,5	2,8	4,5
Voitures particulières (y compris taxis et VUL étrangers)	22,18	24,31	23,78	23,41	23,46	0,2	1,3	-0,7
Essence	17,66	13,75	10,85	10,00	9,45	-5,5	-2,1	-5,3
Gazole	4,48	10,34	12,80	13,28	13,90	4,6	9,5	4,1
GPL	0,04	0,22	0,13	0,12	0,11	-9,1	20,2	-7,7
<b>Ensemble</b>	<b>43,33</b>	<b>52,39</b>	<b>52,84</b>	<b>52,92</b>	<b>53,51</b>	<b>1,1</b>	<b>2,2</b>	<b>0,2</b>

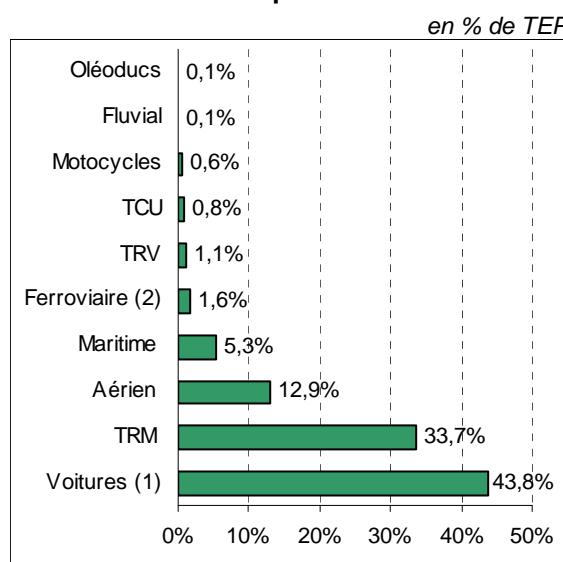
Sources : MEEDDAT/OE, MEEDDAT/SESP, CPDP ; estimations MEEDDAT/SESP

(1) livraisons en France aux soutes maritimes françaises et étrangères, hors lubrifiants

(2) livraisons en France aux aéronefs français et étrangers

(p) données provisoires

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

**Figure A6.2 Les consommations d'énergie de traction des transports en 2007**

Sources : OE, Direm, MEEDDAT/SESP

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

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

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

	En % de TEP, consommation corrigée du climat				
	1990	2000	2005	2006	2007p
Sidérurgie	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0
Industrie (hors sidérurgie)	12,7	9,5	8,4	8,8	8,3
Résidentiel Tertiaire	25,1	21,6	20,7	20,4	19,6
Agriculture	3,8	3,3	3,1	3,0	3,0
Transports (*)	57,9	65,5	67,8	67,8	69,0
<b>TOTAL</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Source : Observatoire de l'Energie

\* hors soutes maritimes internationales



## **M – Les transports de marchandises**

## M1 - Le transport intérieur terrestre de marchandises

L'année 2007 marque une deuxième année consécutive de croissance des transports intérieurs terrestres de marchandises, avec une hausse de 3,0 % des tonnes-kilomètres réalisées. Les transports nationaux (+ 4,5 %) assurent l'essentiel de cette croissance, les transports internationaux (+ 0,5 % mais + 1,4 % hors oléoducs) et en transit (+ 0,6 %) étant en net ralentissement par rapport aux années précédentes.

### **Hausse des transports terrestres malgré le ralentissement du Pib en fin d'année et la baisse de la demande énergétique**

Malgré une croissance économique en ralentissement, la progression du Pib français pour l'année 2007 s'appuie, comme en 2006 ou en 2004, sur une relative bonne tenue des branches les plus consommatrices de transports de marchandises : l'agriculture, l'industrie, la construction et le commerce contribuent en 2007 pour environ 30 % à la croissance de l'ensemble des branches de l'économie, impliquant une demande en transports de produits pondéreux relativement soutenue. En revanche, le quatrième trimestre marque un retournement d'activité : avec un Pib en ralentissement (+ 0,3 %), les transports intérieurs terrestres sont en net recul.

D'une part, la douceur de l'hiver 2006-2007 tire à la baisse la demande en produits énergétiques, notamment les livraisons de fioul domestique de 11,5 %. D'autre part, les raffineries françaises ont prélevé sur leurs stocks de pétrole brut pour une activité de raffinage en léger recul par rapport à 2006. Au total, les importations de produits bruts et les exportations de produits raffinés sont en forte baisse (respectivement - 1,2 % et - 9,0 %). Cela influence à la baisse l'activité des ports maritimes français (fiche M5) mais également les transports fluviaux et ferroviaires ainsi que les transports par oléoducs (- 2,1 %) qui pèsent sur la croissance à l'international : hors oléoducs, les transports intérieurs terrestres internationaux sont en hausse de 1,4 %.

### **La croissance, toujours assurée par les produits manufacturés, bénéficie à l'ensemble des modes et notamment au fret ferroviaire**

La mauvaise campagne céréalière française, accentuée par une flambée des prix qui a favorisé le stockage du grain, explique un recul des transports de produits agricoles pour les

modes fluvial et ferroviaire. À l'inverse, les transports par route connaissent une croissance sur ce segment, y compris pour les céréales et les produits dérivés (+ 1,4 %), phénomène qui peut s'expliquer par un repositionnement des exportations de céréales françaises vers l'intra-européen au détriment des exportations de grain vers des pays tiers via les ports européens, mieux connectés aux réseaux fluvial et ferroviaire.

Côté matériaux de construction, la conjoncture toujours favorable du BTP ne profite pas véritablement non plus aux modes fluvial et ferroviaire pour lesquels le transport de matériaux de construction serait à peu près stable. La route enregistre en revanche une forte croissance (+ 5,1 %) sur ces produits, soit près de 2 Gt-km supplémentaires.

Outre les matériaux de construction, ce sont donc majoritairement les produits manufacturés qui tirent à la hausse les transports terrestres de marchandises. Ce segment à haute valeur ajoutée profite à l'ensemble des modes, avec une croissance tous modes de 6,4 %. Cette évolution est à mettre en regard de la croissance de l'indice de production industrielle française (+ 1,5 %) et de la consommation des ménages en produits manufacturés.

La montée en puissance des infrastructures portuaires du Havre a permis une hausse de 30 % des conteneurs débarqués en France, tirant à la hausse le transport fluvial de conteneurs sur le Seine. De son côté, le mode ferroviaire a également pu bénéficier de la demande de transports de produits manufacturés avec la mise en place de nombreuses lignes régulières de conteneurs.

### **Ralentissement à l'international et pour le transit**

À l'international (+ 1,4 % hors oléoducs), le ralentissement des échanges français avec les autres pays de la zone Euro pèse sur les transports terrestres de marchandises. Par ailleurs, au national, la croissance des tonnages traités dans les ports français relativement aux autres ports européens a pu impliquer, en partie, un report des transports terrestres internationaux à destination des ports étrangers sur des transports nationaux à destination des ports français. Les transports en transit sont également en faible croissance (+ 0,5 %).

**Figure M1.1 Les transports intérieurs terrestres par mode**

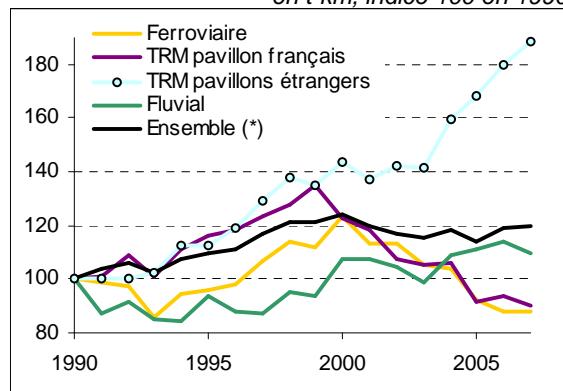
évolutions en %, niveaux en Gt-km

	2005/ 2004	2006/ 2005	2007/ 2006	2007 (p)
<b>Transport ferroviaire (1)</b>	<b>-12,2</b>	<b>0,6</b>	<b>4,1</b>	<b>42,6</b>
National	-11,1	5,7	8,1	24,7
International	-10,7	-5,2	-0,1	13,2
Transit	-20,0	-5,0	-3,2	4,8
<b>Transport routier (2)</b>	<b>-0,4</b>	<b>4,2</b>	<b>3,4</b>	<b>323,3</b>
<b>Pavillon français</b>	<b>-1,8</b>	<b>2,8</b>	<b>3,7</b>	<b>228,8</b>
National (PTAC>3,5t)	-1,0	3,0	4,6	191,3
Compte propre	-0,5	5,7	-6,6	29,8
Compte d'autrui	-1,1	2,5	7,0	161,4
International (PTAC>3,5t)	-13,2	1,8	-3,6	15,1
National (PTAC<3,5t)	1,4	1,9	1,9	22,2
Transit	ns	ns	ns	0,3
<b>Pavillon étranger</b>	<b>3,4</b>	<b>7,5</b>	<b>2,6</b>	<b>94,5</b>
Transit	0,6	10,6	1,0	56,7
International	5,5	6,5	5,2	32,6
Cabotage	0,8	2,0	4,6	5,2
<b>Transport fluvial (3)</b>	<b>7,4</b>	<b>1,2</b>	<b>-5,1</b>	<b>7,5</b>
National	11,5	0,1	-5,8	4,4
International	2,0	2,8	-4,2	3,2
<b>Oléoducs (4)</b>	<b>1,4</b>	<b>6,4</b>	<b>-2,1</b>	<b>21,7</b>
<b>Transports terrestres</b>	<b>-1,9</b>	<b>4,2</b>	<b>3,0</b>	<b>395,2</b>
National	-1,3	2,9	4,5	247,7
International	-3,4	4,4	0,5	85,7
Transit	-1,9	9,1	0,6	61,8

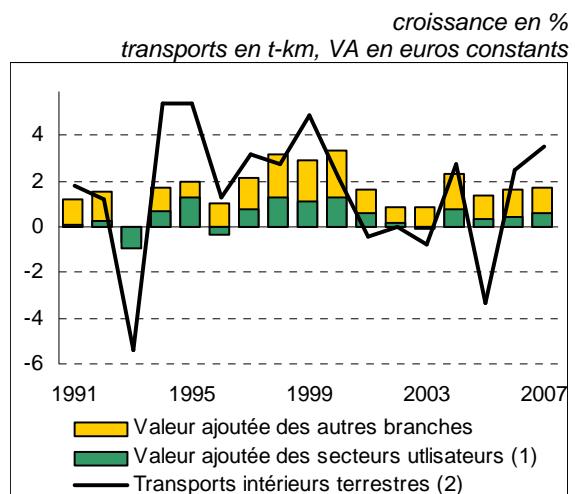
Sources : MEEDDAT/SESP, Eurostat, entreprises ferroviaires opérant en France, VNF, OE

(1) y compris transports réalisés par les nouveaux opérateurs ferroviaires, comptabilisés en national  
Pour la SNCF : t-km taxées sur le réseau, y compris marchandises en provenance d'autres réseaux ; transports par wagon, y compris t-km de service et non compris les wagons de particuliers vides, les transports routiers, ni les expéditions.(2) voir notes tableau M2a.1 sur le transport routier  
(3) hors transit rhénan et fluvio-maritime  
(p) données provisoires**Figure M1.4 Les transports terrestres internationaux sur le territoire français**

en t-km, indice 100 en 1990



Source : voir figure M1.1 (\*) y compris oléoducs

**Figure M1.2 Les transports intérieurs terrestres et la croissance économique**

Sources : MEEDDAT/SESP, entreprises ferroviaires opérant en France, VNF, Insee

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

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

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

évolutions des t-km intérieures en %

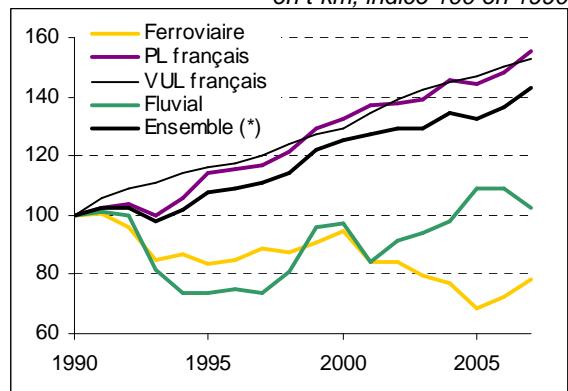
	Route	Rail	Fluvial	Ensemble
Produits agricoles	3,4	-1,4	-9,2	2,2
Produits alimentaires	0,9	-13,1	-4,4	-0,7
Matériaux de construction	5,1	-5,8	-6,1	3,2
Produits manufacturés	6,5	6,2	7,3	6,4
Autres	-0,8	0,1	-4,8	-0,7

Sources : MEEDDAT/SESP, SNCF, VNF

Champ : pour la route, ne sont pris en compte que les transports réalisés par des poids lourds immatriculés en France ; pour le ferroviaire, seuls les transports réalisés par la SNCF

**Figure M1.5 Les transports terrestres nationaux**

en t-km, indice 100 en 1990



Source : voir figure M1.1 (\*) y compris cabotage

## M2 - Le transport intérieur routier de marchandises

---

Le transport intérieur routier de marchandises (c'est-à-dire, réalisé sur le territoire français) augmente pour la deuxième année consécutive. Le transport réalisé par les poids lourds immatriculés en France connaît une hausse de 4,1 % cette année, après 2,9 % en 2006, dépassant assez nettement les 200 milliards de tonnes-kilomètres.

### **Hausse du transport national pour compte d'autrui**

Au national, la croissance du TRM français s'accélère : en moyenne annuelle, elle est de 4,7 % en 2007 (hors VUL) après 3,0 % en 2006. Elle bénéficie en fait d'un important acquis en début d'année, après une forte croissance au quatrième trimestre de 2006 (+ 3,9 %, données cjo-cvs). Les transports routiers se stabilisent ensuite à un niveau élevé au cours des trois premiers trimestres de 2007, avant la baisse observée au quatrième trimestre (- 2,3 % données cjo-cvs).

Seul le compte d'autrui progresse, tant sur la courte distance que sur la longue distance. Les tonnes-kilomètres réalisées pour compte propre sont, elles, en baisse de 6,1 % en moyenne annuelle 2007 par rapport à 2006.

Ce sont les transports de produits manufacturés qui assurent les deux tiers de la croissance (+ 6,5 % sur l'année, soit 5 milliards de tonnes-kilomètres supplémentaires), bénéficiant de la bonne tenue de la production industrielle française (fiche A2) et de la consommation des ménages. Le reste de la croissance est assuré par le transport de produits de construction (+ 5,1 %) pour lesquels la demande a été forte et de produits agricoles (+ 3,8 %), y compris de céréales.

### **Nouvelle baisse du pavillon français à l'international**

Pour les échanges routiers internationaux, le pavillon français, qui n'en représente plus qu'une faible part enregistre une baisse de 3,1 % après une année 2006 qui semblait avoir enrayé la chute observée, depuis le point haut de 1999. Cette nouvelle érosion concerne particulièrement les échanges du pavillon français avec l'Italie, l'Espagne et la Belgique (avec des baisses respectivement de 5,8 %, 5,1 % et 4,0 %) tandis qu'ils seraient stable pour les transports réalisés entre la France et l'Allemagne.

Dans le même temps, les transports d'échange entre la France et le reste de l'Europe réalisés par les pavillons routiers étrangers connaissent une croissance d'environ 5,2 %, notamment pour les flux entrants (importations). Cette croissance s'explique par la hausse des transports réalisés par les pavillons des pays d'échange mais également par la hausse des transports réalisés par les pavillons tiers qui représentent plus de 2 points de croissance.

Pour les pavillons des pays d'échange (+ 3,9 %), la croissance concerne notamment les échanges de la France avec l'Espagne, l'Allemagne mais aussi avec la Pologne et la Slovaquie. A l'inverse, les échanges routiers avec les Pays-Bas sous pavillon néerlandais sont en forte baisse, traduisant probablement un rééquilibrage des échanges maritimes de la France vers les ports français relativement à Rotterdam ou Anvers. En ce qui concerne le transport pour pays tiers, la croissance est tirée par le pavillon polonais qui prendrait la première place pour les échanges internationaux français, tant à l'importation qu'à l'exportation, devant les Pays-Bas et la Belgique qui détenaient le *leadership* sur ce segment. Les autres pavillons des nouveaux Etats membres de l'UE connaissent également une croissance soutenue sur ce créneau (Slovaquie, Hongrie, Lituanie, République Tchèque), tout comme le pavillon allemand et le pavillon belge.

### **Faible croissance du transit routier**

En transit, la croissance des tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire français est beaucoup plus modérée que les années précédentes (estimée à + 1,0 % en 2007).

Le transit généré par l'Espagne reste en légère hausse, y compris grâce aux transporteurs non espagnols, mais ralentit nettement par rapport aux années précédentes : le dynamisme des importations espagnoles en provenance du Bénélux ou d'Italie contraste avec le recul des importations en provenance d'Allemagne et du Royaume-Uni, mais surtout avec le recul des exportations espagnoles vers l'ensemble de ces pays.

Les transits routiers générés, en France, par les échanges de marchandises du Portugal et du Royaume-Uni seraient en recul.

**Figure M2.1 Le transport intérieur routier de marchandises**

en Gt-km, évolutions en %

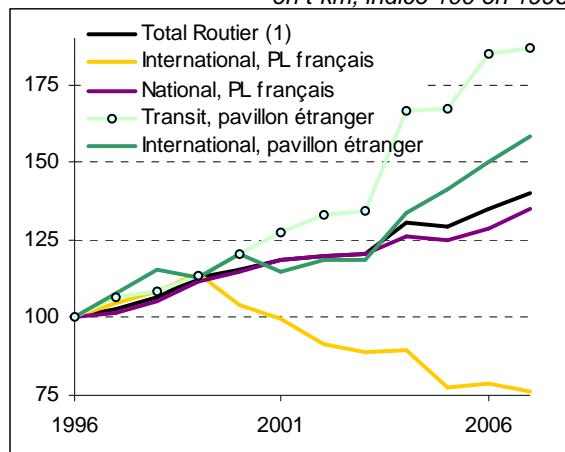
	2000	2006	2007	2007/ 2006
<b>Pavillon français (1)</b>	<b>218,5</b>	<b>220,6</b>	<b>229,2</b>	<b>3,9</b>
Total PL (PTAC>3,5t)	197,4	198,8	207,0	4,1
National (PTAC>3,5t)	179,2	182,8	191,5	4,7
Compte propre	30,4	32,0	30,0	-6,1
Compte d'autrui	148,9	150,8	161,5	7,0
International (PTAC>3,5t)	17,8	15,7	15,2	-3,1
Transit	0,4	0,3	0,3	ns
VUL (PTAC<3,5t) (2)	21,0	21,7	22,2	1,9
<b>Pavillon étranger (1) (3)</b>	<b>82,9</b>	<b>92,1</b>	<b>94,5</b>	<b>2,6</b>
Transit (3)	50,5	56,2	56,7	1,0
International (3)	27,5	31,0	32,6	5,2
Cabotage (4)	4,8	5,0	5,2	4,7
<b>Tous pavillons</b>	<b>301,4</b>	<b>312,7</b>	<b>323,7</b>	<b>3,5</b>
TRM national	205,1	209,5	218,9	4,5
TRM international	45,3	46,7	47,8	2,4
Transit	50,9	56,5	57,0	1,0
<b>TRM hors transit</b>	<b>250,5</b>	<b>256,2</b>	<b>266,7</b>	<b>4,1</b>

Source : MEEDDAT/SESP, Eurostat

- (1) Le pavillon est ici défini comme l'ensemble des véhicules à moteur immatriculés dans le pays.  
 (2) Les transports par VUL sont classés en national ; croissance tendancielle pour 2007 ;  
 (3) Voir encadré ci-contre  
 (4) Estimation 2006 conservatoire : évolution similaire à celle des PL français au national.

**Figure M2.3 Évolution du transport intérieur routier de marchandises**

en t-km, indice 100 en 1996



Source : MEEDDAT/SESP

- (1) y compris VUL, transit réalisé par le pavillon français et cabotage

**Avertissement**

Les niveaux des transports intérieurs terrestres sont en cours de réévaluation.

Concernant le pavillon étranger, les séries en cours, qui sont basées sur l'enquête « Transit 1993-1994 » et sur les données douanières (en tonnes) semblent sensiblement sous-évaluées.

En effet, année après année, le pavillon étranger opère de plus en loin en France : d'un transport d'échange transfrontalier au début des années 90, le pavillon étranger est devenu un acteur prépondérant pour les transports d'échange avec l'ensemble des régions françaises. Structurellement, pour des mêmes tonnages en échange, les trajets en France se sont donc rallongés. L'évolution des tonnes-kilomètres intérieures à partir des tonnages a donc été tendanciellement sous-estimée.

Les travaux en cours pour estimer de nouveaux niveaux et rétropoler les séries sur longue période s'appuient très largement sur le système européen harmonisé d'enquêtes TRM ainsi que sur la nouvelle enquête « Transit » (2004-2005). Leur finalisation est en attente d'une matrice origine-destination issue de la base de données Sitram, des résultats du sondage de la circulation 2004-2005 et des retours des travaux d'Eurostat visant à la « territorialisation » de l'ensemble des transports routiers réalisés en Europe.

À ce stade, les travaux intermédiaires donnent, pour l'année 2004 :

- 46,3 Gt-km au lieu de 27,5 Gt-km dans les séries actuelles pour l'international (échange),
- 60 Gt-km au lieu de 50,5 Gt-km dans les séries actuelles pour le transit,

Par la même occasion, de nouvelles estimations seront réalisées pour les véhicules utilitaires légers immatriculés en France, sur la base des enquêtes VUL 2001 et VUL 2006.

**Figure M2.4 Le transport intérieur routier de marchandises par type marchandises**

évolutions en %, niveaux en Gt-km

	06/05	07/06	2007
Produits agricoles et alimentaires	0,8	2,3	57,1
Minéraux et matériaux de construction	8,0	5,1	38,9
Machines, véhicules, produits manufacturés	1,1	6,5	83,2
Autres	6,4	-0,4	27,6
<b>Ensemble</b>	<b>2,9</b>	<b>4,1</b>	<b>206,7</b>

Source : MEEDDAT/SESP

Champ : PL immatriculés en France, hors transit

## M3 - Le transport ferroviaire de marchandises

---

### Forte croissance du transport ferroviaire de marchandises en 2007

L'année 2007 connaît une forte accélération de la croissance du transport ferroviaire de marchandises (+ 4,1 % en données provisoires après + 0,8 % en 2006). Elle est du même ordre de grandeur que la croissance des transports intérieurs terrestres de marchandises. Elle marque une deuxième année de stabilisation des tonnes-kilomètres réalisées par la SNCF, malgré les grèves de novembre qui ont pénalisé le trafic. L'augmentation globale du transport ferroviaire est donc assurée par l'apparition des nouveaux opérateurs qui accroissent à nouveau leur part de marché : après le lancement du service commercial de trois nouvelles entreprises ferroviaires en 2006, l'année 2007 voit l'apparition de trois autres concurrents (fiche S5).

### Baisse sensible du fret conventionnel à la SNCF, en lien avec la conjoncture

Le transport ferroviaire conventionnel réalisé par la SNCF, fortement soumis à l'activité de ses principaux clients, est en baisse de 2,4 %. Cela s'explique par l'importante diminution des transports de produits agricoles (- 1,4 %), notamment au deuxième semestre, dans un contexte de baisse de la production céréalière française (fiche A2) mais également, tout au long de l'année, par la diminution des transports de produits alimentaires (- 13,1 %) dont la baisse est accentuée par la politique de réduction des dessertes et l'apparition de la

concurrence. La baisse concerne également les matériaux de construction (- 5,8 %), qui bénéficient pourtant d'une conjoncture encore porteuse : cela s'explique par le report sur d'autres opérateurs et par l'achèvement du chantier de la LGV Est représentant un marché captif.

Ces segments contrastent avec la bonne tenue de la demande de l'industrie en transports ferroviaires : les transports en minerais et produits métallurgiques par la SNCF sont stables par rapport à 2006 tandis que les transports de produits manufacturés connaissent une nette hausse (+ 6,2 %).

### Le transport combiné repart nettement à la hausse

A l'inverse, dans la suite du redressement observé en 2006, le transport combiné connaît une forte croissance en 2007 : la progression est de 8,3 % en tonnes-kilomètres pour la seule SNCF. Le transport combiné bénéficie de l'ouverture de nombreuses lignes au cours de l'année, opérées principalement pour le compte de Novatrans et Naviland Cargo : Fos - Vénissieux, Clermont-Ferrand - Vénissieux, Le Havre - Valenton, Lille - Bordeaux - Bayonne, Anvers - Perpignan, Rotterdam - Vénissieux, Le Havre - Cognac... Ces liaisons se développent donc au départ ou à l'arrivée des principaux ports et / ou sur des longues distances, quasi-assimilables à du transit. Le ferroviaire se repositionne donc sur les hinterlands maritimes, à l'instar du transport fluvial.

---

### Le « Haut débit ferroviaire »

La restructuration à la SNCF se poursuit en 2007 avec le lancement du « Haut débit ferroviaire », plan à horizon 2009 qui concerne notamment l'acheminement du wagon isolé. Le plan vise à la pérennisation de cette activité en France et en Europe, notamment face à la croissance externe de Raillion (DB-fret) dans de nombreux pays européens, y compris en France (rachat de parts dans EWS, opérateur britannique sur le réseau français).

Lancé en milieu d'année 2007 ce plan prévoit une massification des flux construite autour de 3 ou 4 « hubs » connectés à une trentaine de plate-formes de tri et de distribution locales ainsi qu'au réseau européen, grâce aux partenariats passés pour accroître l'interopérabilité européenne (Aline avec CFF ; Sibelit avec B-Cargo, CFL et CFF par exemple). Ces flux bénéficieront d'une intensification des fréquences (fonctionnement des centres de tri 24h/24, départs fréquents) et d'un acheminement en 48 heures. Cette réorganisation doit permettre de mieux utiliser les moyens de production.

La mise en place du haut débit s'accompagne de la fermeture de 262 gares au wagon isolé dont les trafics ont vocation à être reportés et concentrés sur des gares proches. La desserte finale pourrait aussi être réalisée grâce à la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité. La démarche a également débouché sur la création de Proxirail, exemple de partenariat entre chargeurs, partenaires financiers et la SNCF (transporteur ferroviaire) visant à la mise en place d'un opérateur ferroviaire de proximité sur la région Centre ; parallèlement, la région Centre et l'Etat se sont engagés pour 30 M€ pour la régénération du réseau régional.

---

**Figure M3.1 Le transport intérieur ferroviaire de marchandises**

niveaux en Gt-km, évolutions en %

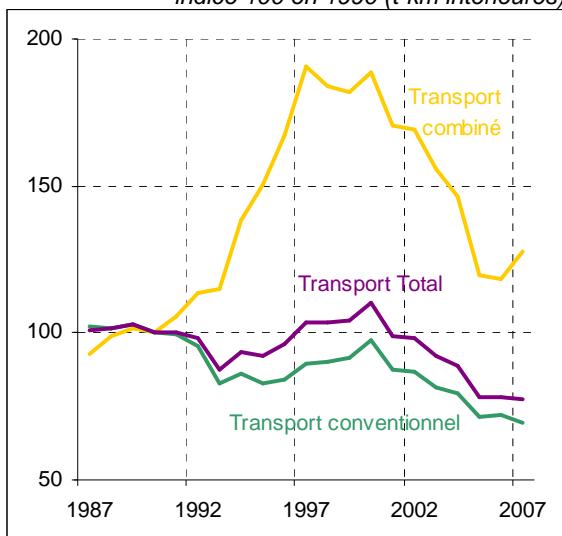
	2000	2006	2007	2007/ 2006	TCAM 2006/ 2000
<b>Ferroviaire (*)</b>	<b>57,7</b>	<b>40,9</b>	<b>42,6</b>	<b>4,1</b>	<b>-5,6</b>
<b>dont SNCF</b>	<b>57,7</b>	<b>40,7</b>	<b>40,6</b>	<b>-0,1</b>	<b>-5,7</b>
national	29,9	22,6	22,7	0,6	-4,6
international	18,5	13,2	13,2	-0,1	-5,5
transit	9,3	4,9	4,8	-3,2	-10,1

Source : MEEDDAT/SESP,

(\*) y compris nouveaux opérateurs ferroviaires, à l'exception de B-Cargo et de CFL pour l'année 2006 dont l'activité commerciale a débuté respectivement les 11 et 16 décembre 2006.

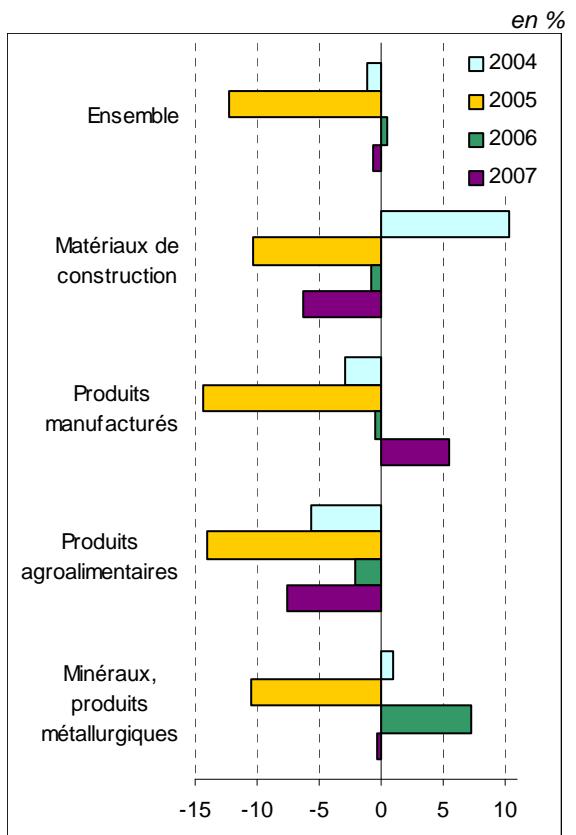
**Figure M3.2 Évolution du transport combiné et conventionnel à la SNCF**

indice 100 en 1990 (t-km intérieures)



Source : SNCF

**Figure M3.3 Évolution annuelle des principales marchandises transportées par rail à la SNCF**



Source : SNCF

## M4 - Le transport intérieur fluvial de marchandises

Après deux ans et demi de très bonne tenue du transport fluvial l'année 2007 est marquée par un net recul en rythme annuel. La diminution des tonnes-kilomètres (- 5,1 %) se fait sentir tant au national (- 5,8 %) qu'à l'international (- 4,2 %). Malgré ce retournement à la baisse, le niveau des transports fluviaux de marchandises reste élevé par rapport à la période précédent 2004. De plus, les tonnages transportés ne diminuent que de 0,9 %, l'écart avec les tonnes-kilomètres s'expliquant par une diminution de la distance moyenne parcourue sur le territoire.

### **La baisse des transports fluviaux provient des transports de pondéreux en vrac**

La baisse des tonnes-kilomètres en mode fluvial s'explique majoritairement par la diminution du transport de pondéreux : charbon, pétrole brut, céréales et sel représentent à eux seuls une baisse de 0,5 milliard de tonnes-kilomètres, à comparer à une baisse totale pour le transport fluvial de 0,4 milliard. La baisse des tonnages transportés pour ces types de produits est particulièrement marquée sur le bassin Rhône-Saône où les distances parcourues sont plus importantes, notamment que sur le bassin de la Seine, ce qui explique l'écart entre les évolutions des tonnages transportés et des tonnes-kilomètres réalisées.

Dans un contexte de baisse de la production française de céréales et d'effervescence sur les marchés mondiaux (fiches A), le transport fluvial de produits agricoles et alimentaires connaît une baisse de 8,1 %. La diminution des transports de blé, de plus de 10 %, contribue largement à cette baisse, mais les autres céréales et les produits dérivés (farines) sont également en net repli. A l'inverse, les transports fluviaux d'engrais connaissent une hausse de plus de 40 % qui ne compense pas la baisse sur les céréales.

Les transports de combustibles fossiles sont également en forte baisse : les transports de charbon diminuent de 18 % en raison de la douceur de l'hiver qui a limité la demande ; ceux de pétrole brut ont diminué de plus de moitié, en partie en raison de la fermeture technique de la raffinerie de Feyzin (Lyon).

La douceur de l'hiver a également affecté le transport de sel qui accuse une baisse de

124 millions de tonnes-kilomètres. Les transports d'autres minéraux et des matériaux de construction sont également en légère baisse malgré la bonne tenue de l'activité dans le secteur du BTP.

Cette baisse des transports fluviaux de produits pondéreux est accentuée par la baisse des transports fluvio-maritimes sur le réseau fluvial français (- 5 % en tonnes-kilomètres et - 25 % en tonnes). En effet, malgré une bonne tenue pour le transport de minerais, le transport fluvio-maritime subit une baisse importante sur le transport de charbon (- 15 %) et, dans une moindre mesure, sur le transport de produits pétroliers.

### **À l'inverse, le transport fluvial de conteneurs toujours à la hausse**

Les transports de marchandises conteneurisées continuent de croître fortement (+ 7,3 % en tonnes-kilomètres, soit une croissance de 9,6 % en EVP pour 460 000 unités). Cette croissance s'explique à nouveau par les trafics de conteneurs au départ des deux principaux ports maritimes français de conteneurs. Sur le bassin Seine - Oise (+ 29,2 % en EVP), le transport fluvial s'affirme sur l'hinterland maritime du port du Havre où il bénéficie de la mise en service de Port 2000 qui a permis une hausse de 25 % des conteneurs maritimes traités (fiche M5) ; mais il profite également de nouveaux trafics pour l'accès à Paris et à l'Île-de-France. Le bassin Rhône - Saône connaît également une forte croissance de son trafic de conteneurs (+ 9,5 % en EVP), s'affirmant comme un axe essentiel pour la desserte du port de Marseille.

Le transport fluvial ne semble donc pas subir de concurrence de la part du transport ferroviaire pour lequel le transport de conteneurs est également en croissance cette année, y compris avec l'ouverture de lignes de conteneurs au départ des ports du Havre et de Marseille.

Les autres bassins ne bénéficient pas d'une telle croissance. Notamment, le nombre d'EVP sur les ports français du Rhin est en baisse de 6 %, malgré la mise en service de nouveaux portiques au port de Mulhouse-Ottmarsheim.

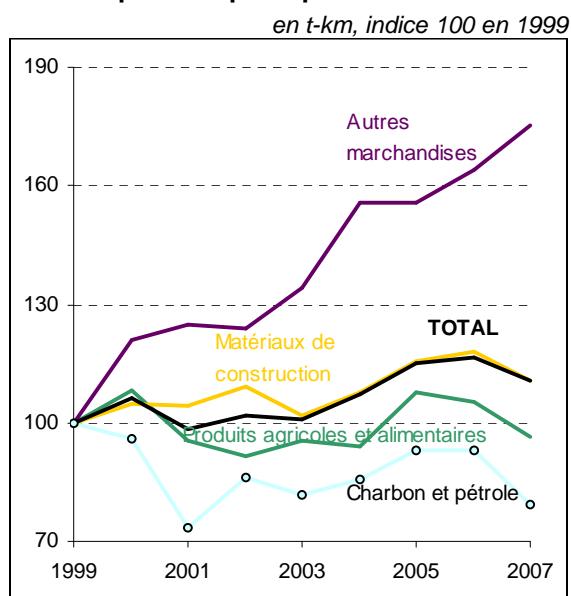
**Figure M4.1 Évolution du transport fluvial en 2007**

	évolutions en %			
	2000	2006	2007	07/06
<b>En millions de tonnes</b>				
Ensemble	58,7	62,3	61,7	-0,9
Transport national	26,7	30,6	29,9	-2,1
Transport international	32,0	31,8	31,8	0,2
<b>En millions de t-km</b>				
Ensemble	7261	7950	7544	-5,1
Transport national	4141	4645	4378	-5,8
Transport international	3120	3305	3166	-4,2
<b>Fluvio-maritime (Mt-km)</b>	286	398	378	-5,0
<b>Conteneurs (milliers d'EVP)</b>	204	419	459	9,6

Source : VNF

Champ : hors fluvio-maritime et transit rhénan

**Figure M4.3 Évolution des transports fluviaux pour les principales marchandises**



Source : VNF

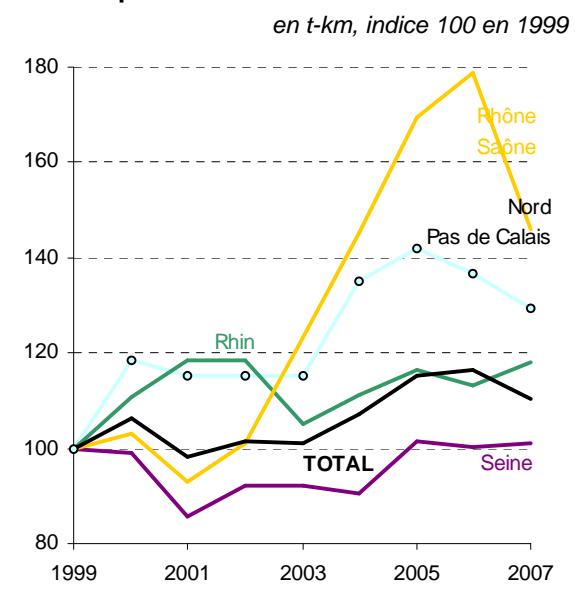
**Figure M4.2 Évolution du transport fluvial en 2007 par type de marchandises (\*)**

	niveaux en M t-km, évolutions en %			
	2000	2006	2007	07/06
Produits agricoles	1539	1511	1372	-9,2
Denrées alimentaires, fourrages	487	460	439	-4,4
Combustibles minéraux	773	761	617	-18,9
Produits pétroliers	708	676	603	-10,8
Minéraux, déchets métallurgiques	203	269	266	-1,1
Produits métallurgiques	408	383	423	10,4
Minéraux bruts et matériaux de construction (yc sel)	2376	2678	2515	-6,1
Engrais	159	179	250	39,4
Produits chimiques	390	424	403	-4,9
Machines, véhicules, transactions spéciales (conteneurs)	217	611	656	7,3
<b>Total fluvial (*)</b>	<b>7261</b>	<b>7952</b>	<b>7544</b>	<b>-5,1</b>

Source : VNF

(\*) hors fluvio-maritime et transit rhénan

**Figure M4.4 Évolution des transports fluviaux par bassin**



Source : VNF

## M5 - Le transport maritime de marchandises

---

Après plusieurs années de forte hausse des tonnages de marchandises traitées dans les ports français, leur croissance ralentit en 2007, avec une progression de 0,5 % après 2,8 % en 2006. Les tonnages de vracs sont en baisse cette année et contribuent fortement à ce ralentissement. Hors pétrole brut et raffiné les tonnages traités augmentent de 2,8 %. À l'inverse du vrac, les marchandises diverses connaissent une très forte croissance, et notamment les conteneurs (+ 17 %) qui bénéficient de la mise en service des nouvelles infrastructures portuaires au Havre.

### **La baisse s'explique par celle des tonnages de vracs**

Les vracs liquides traités dans les ports maritimes français sont en forte baisse : tant le pétrole brut en entrée (- 1,7 %) que les trafics de produits raffinés (- 4,2 %) expliquent cette forte baisse. A Marseille, principal port français pour les produits pétroliers, la baisse des tonnages est en partie liée à la fermeture de la raffinerie de Feyzin sur le Rhône, qui a fortement limité la demande en transports de vracs liquides. Mais la baisse concerne également les entrées de pétrole brut et de produits raffinés dans les autres ports : elle s'explique en partie par la douceur de l'hiver 2006-2007 qui a limité la demande énergétique, notamment en fioul domestique, mais également l'activité des raffineries françaises. Les sorties de produits raffinés se portent mieux, avec une quasi-stabilité sur l'ensemble des ports, malgré la forte baisse enregistrée au Havre.

Les tonnages de vracs solides sont également à la baisse (- 2 % en métropole). Les entrées connaissent une moindre baisse, les matériaux de construction restant orientés à la hausse, à l'instar des engrains et de la nourriture pour animaux, tirées par les importations visant à satisfaire la demande intérieure. Mais les entrées de charbon et de minerais connaissent une forte baisse en raison de la douceur de l'hiver et de la hausse des prix des matières premières qui a pu ralentir la demande en

*inputs* industriels. Ce sont les sorties (- 9,7 %) qui expliquent majoritairement la baisse des tonnages, touchant tant le Havre que Dunkerque. La baisse des exportations françaises de céréales via les ports européens français explique les trois quarts de cette baisse, mais les autres vracs liquides sont également en baisse.

### **Forte hausse sur les conteneurs**

L'année 2007 est à l'inverse marquée par la forte hausse des tonnages de conteneurs (+ 17,1 % pour l'ensemble des ports métropolitains).

Elle est tirée par la mise en service des nouvelles infrastructures au Havre, qui connaît une progression de 25 % des tonnages de conteneurs traités (+ 30 % en entrée et + 20 % en sortie). Le Havre représente désormais 63 % des trafics de conteneurs en métropole et reprend, cette année, des parts de marché aux autres grands ports de la façade de la Manche, qui connaissent malgré tout des croissances fortes : Zeebrugge, Rotterdam et Anvers affichent également une croissance sur les conteneurs à deux chiffres, tandis que les ports allemands progressent de 7,6 %. Mais le repositionnement du port du Havre se fait également au détriment des ports français proches (Dunkerque et Rouen).

A Marseille, la hausse est également soutenue (+ 8,1 %) et les conteneurs atteignent la barre des 10 millions de tonnes traitées. Mais la progression reste inférieure à celle de ses concurrents sur la façade méditerranéenne, avec une croissance à deux chiffres à Valence, Barcelone ou Gênes.

Les tonnages en autres marchandises diverses progressent plus modérément (+ 1,7 %) : Marseille et Dunkerque progressent assez fortement mais la stabilité du trafic roulier de marchandises à Calais, après la forte progression de 2006, pèse sur l'évolution des tonnages globaux.

**Figure M5.1 Activité des principaux ports de commerce français en 2007**

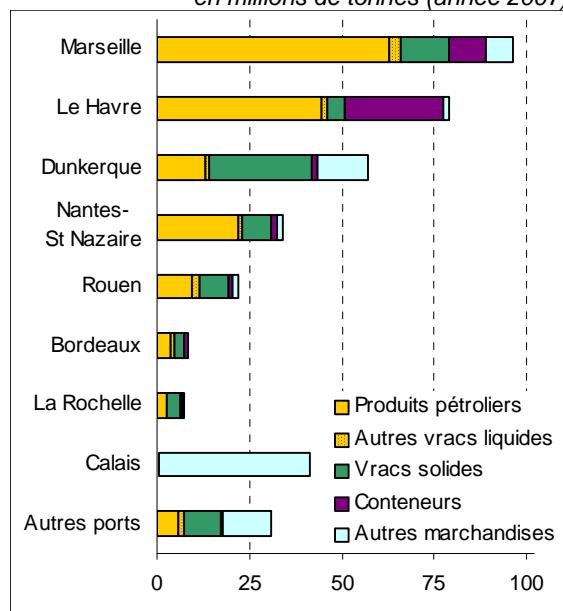
en millions de tonnes, évolutions en %

	Entrées		Sorties		Total	
<b>PORTS AUTONOMES (7 ports)</b>						
Vracs liquides	221,2	-0,1	83,2	0,9	304,4	0,2
dont pétrole brut	137,9	-3,1	30,0	-0,6	167,9	-2,6
dont produits raffinés	93,3	-17	0,1	-613	93,4	-2,0
26,8	-7,6	24,9	-0,2	51,7	42	
Vracs solides	51,4	-0,8	16,5	-9,7	67,8	-3,1
dont céréales	0,6	17092	10,4	-117	110	-7,0
dont charbon	16,3	-6,2	2,3	-4,2	18,5	-6,0
dont minéraux	20,4	-9,4	0,2	-23,5	20,5	-9,5
March. diverses	31,9	17,1	36,7	8,0	68,7	12,0
dont conteneurs	19,4	217	22,3	3,4	41,7	17,1
dont Ro/Ro (véh. embarqués)	8,5	2,0	10,5	6,1	19,0	8,7
P.I.N. (12 ports)	38,5	2,6	34,0	-0,7	72,5	1,0
Vracs liquides	6,1	-2,6	13	2,8	7,4	-0,2
Vracs solides	7,8	3,0	2,8	-9,9	10,6	6,0
Marchandises diverses	24,5	0,9	29,9	-0,3	54,5	0,3
dont Calais*	18,5	0,6	23,1	-0,5	41,5	0,0
Total métropole (20 ports)	259,7	0,3	117,2	0,4	376,9	0,4
Outre-mer (3 ports)	8,6	3,6	2,3	9,9	10,8	4,9
<b>TOTAL (23 ports)</b>	<b>268,3</b>	<b>0,4</b>	<b>119,5</b>	<b>0,6</b>	<b>387,8</b>	<b>0,5</b>

Source : DTMRF

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

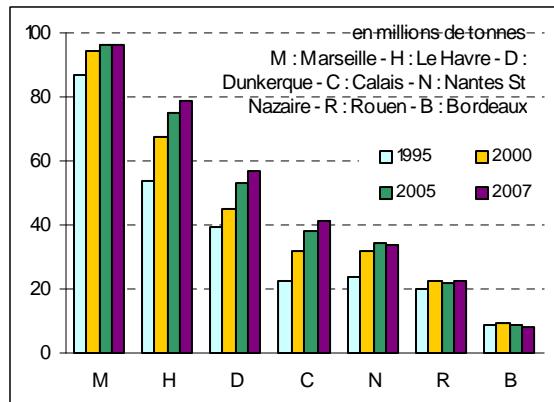
en millions de tonnes (année 2007)



Source : DTMRF

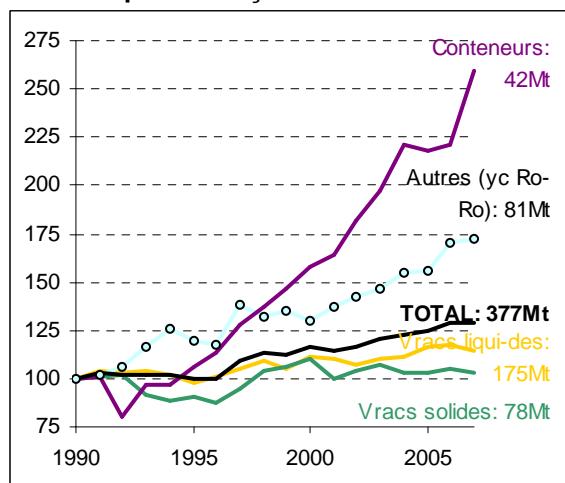
**Figures M5.3 et M5.4 Tonnages dans les principaux ports français**

**Ensemble des tonnages**



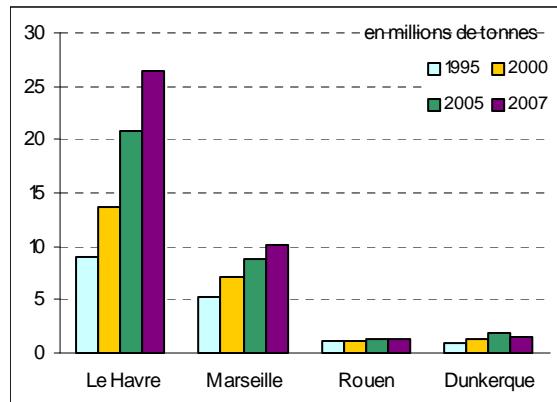
Source : DTMRF

**Figure M5.5 Les marchandises traitées dans les ports français**



Source : DTMRF

**Marchandises conteneurisées**



Source : DTMRF

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

en millions de tonnes, évolutions en %

	Ensemble des tonnages	Marchandises conteneurisées
<b>Le Havre</b>	<b>78,8</b>	<b>6,7</b>
Hambourg	140,4	4,1
Brême	69,2	6,3
Rotterdam	406,8	8,0
Anvers	182,9	9,3
Zeebrugge	42,1	6,6
Bilbao	38,4	3,3
<b>Marseille</b>	<b>96,3</b>	<b>-3,7</b>
Algeciras	69,3	4,3
Valence	53,3	12,6
Barcelone	50,0	7,8
Gênes	57,2	4,0
La Spézia	19,4	0,6

Source : DTMRF



## **V – Les transports de voyageurs**

## V1 - Les transports intérieurs de voyageurs

Le transport intérieur de voyageurs repart à la hausse en 2007 (+ 0,9 %), après deux années de légère décroissance, ce qui peut notamment s'expliquer par une accélération de la croissance de l'emploi total, impliquant des déplacements domicile-travail plus nombreux, mais également par des départs en vacances en voiture particulière plus nombreux. Cette inversion de tendance est liée à la reprise de la circulation des voitures particulières (+ 0,6 %), qui avait connu un recul les deux années précédentes. Les transports collectifs (+ 2,5 %) restent sur une bonne dynamique malgré les grèves qui ont perturbé le trafic à la SNCF et à la RATP à l'automne 2007.

### **La circulation automobile repart à hausse...**

La croissance de la circulation des voitures particulières en 2007 est estimée à 0,6 % en moyenne annuelle (fiche C1). La croissance du parc moyen (+ 1,0 %), en légère accélération par rapport à l'année précédente, conjuguée à une baisse des parcours annuels moyens, moins marquée que les années précédentes (- 0,4 % après - 1,4 % en moyenne entre 2001 et 2006), rendent compte de cette évolution.

La moindre baisse des parcours moyens peut s'expliquer par la quasi-stabilité, en moyenne annuelle, des prix des carburants : les relevés de prix de la Direm font état d'une progression de 2,9 % pour le supercarburant et de 1,5 % pour le gazole, à comparer à une hausse de 1,5 % de l'indice général des prix de l'Insee. Cette stabilisation des prix a pu permettre de mieux satisfaire la demande en mobilité, tendanciellement croissante. En 2007, cette demande semble s'être portée tout particulièrement sur les déplacements touristiques des français durant l'été, qui ont induit une hausse de la circulation liée aux trajets longue distance. Plus ponctuellement, la hausse de la circulation a également pu être influencée par les conditions de circulation et d'utilisation des véhicules (par exemple, moindre baisse des vitesses) ou par des déplacements contraints en véhicule personnel, lors des grèves à la SNCF et à la RATP en fin d'année.

La progression de la circulation routière semble se porter tout particulièrement sur les trajets longue distance, comme en témoigne la croissance observée sur les autoroutes

concédées (+ 3,2 % pour les véhicules légers). Mais cela ne suffit pas à expliquer l'ensemble : il semble que, contrairement aux années précédentes, la circulation soit également en légère hausse sur les autres réseaux (+ 0,3 %) et donc, probablement, sur les courts trajets.

### **...mais ne remet pas en cause la croissance des transports collectifs**

Les transports collectifs de voyageurs continuent de croître assez fortement cette année.

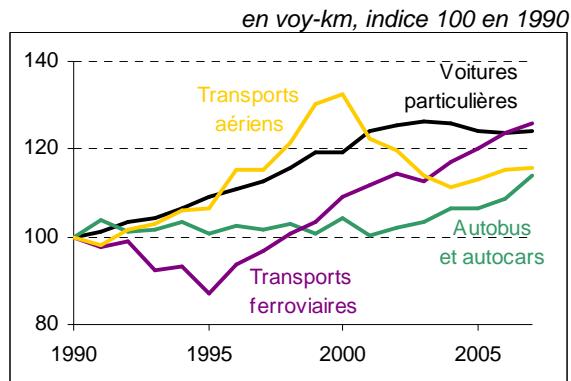
L'accroissement de l'offre dans les réseaux urbains de province semble porter ses fruits : le nombre de voyageurs est en hausse de 6,3 % (source UTP) par rapport à 2006. Parallèlement, le TER enregistre une croissance de 4,3 % sur l'année résultant d'un élargissement de l'offre lié à la restructuration des lignes autour de la LGV Est mais également par une diminution des trafics lors des grèves de novembre. La mise en place de systèmes de tarification et de billettique intégrés a également pu bénéficier à l'ensemble de ces réseaux. En Ile-de-France, la mesure des voyageurs-kilomètres sur l'année est fortement perturbée par les grèves d'octobre et de novembre à la RATP et à la SNCF. Pour autant, il semble que la fréquentation sur ces réseaux s'est accélérée : les transports de voyageurs sur le réseau Transilien affichent une progression de 5,2 % tandis que la RATP estime à 2,9 % la croissance « hors effet grève » (après respectivement 3,9 % et 1,9 % en 2006).

Sur la plus longue distance, l'année est marquée par la mise en service de la LGV Est. Celle-ci a pénalisé la croissance des transports aériens métropolitains dont le léger recul s'explique par la baisse de la fréquentation sur les liaisons entre Paris et Strasbourg ou Bâle-Mulhouse. Pour autant, la croissance des transports sur les autres lignes TGV au départ de Paris ralentit, exception faite de l' Eurostar, alors que les transports aériens sur les radiales stagnent. À l'inverse, les transports aériens nationaux connaissent une forte croissance sur les liaisons transversales (+ 5,6 % en nombre de passagers), à l'instar des liaisons TGV – Jonctions (+ 4,2 % en voyageurs-kilomètres).

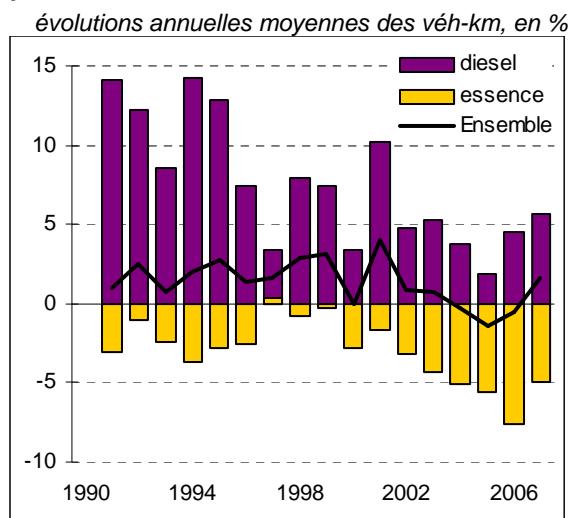
**Figure V1.1 Les transports intérieurs de voyageurs**

	évolutions en %, niveaux en G voy-km					
	évolution	2004	2005	2006	2007	Niveau
Voitures particulières	-0,2	-1,3	-0,5	0,6	727,8	
Transports collectifs	3,2	1,6	2,7	2,5	153,3	
Autobus, cars	3,0	-0,4	2,3	5,0	47,1	
dont RATP	4,5	-0,2	0,8	1,1	2,8	
Transports ferrés	4,2	2,7	2,9	1,6	92,9	
dont SNCF (TGV)	3,6	2,9	3,0	1,9	80,3	
dont RATP	4,6	3,1	3,0	5,8	46,6	
Transports aériens	-2,2	1,4	2,2	0,3	13,2	
Ensemble	0,3	-0,8	0,0	0,9	881,1	

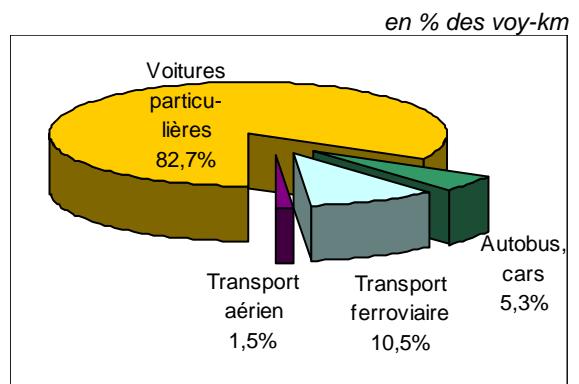
Sources : SNCF, RATP, DGAC, Optile, MEEDDAT/SESP, Certu, Bilan de la circulation

**Figure V1.3 Les transports intérieurs de voyageurs par mode**

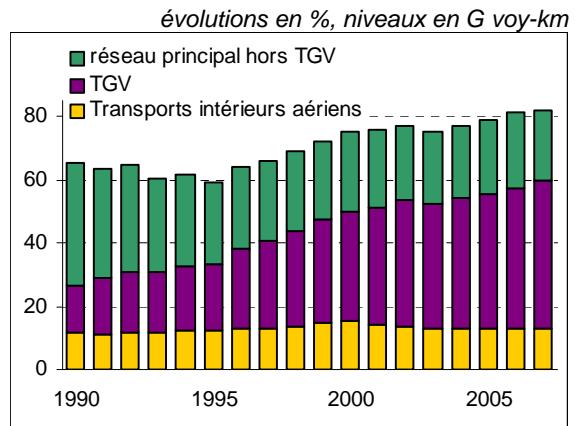
Sources : SNCF, RATP, DGAC, Optile, MEEDDAT/SESP, Certu, Bilan de la circulation

**Figure V1.5 La circulation des voitures particulières en France**

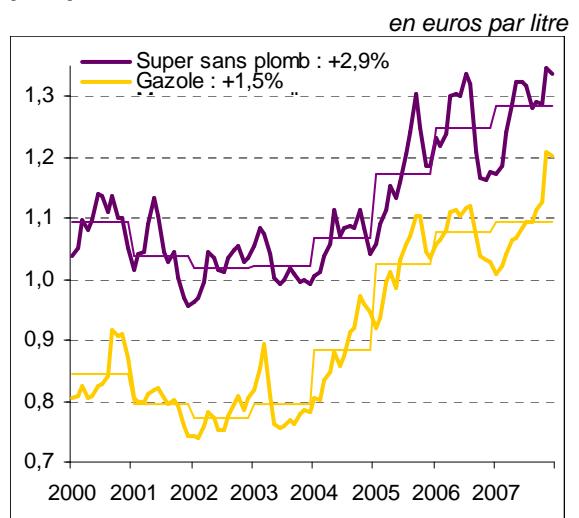
Source : Bilan de la circulation

**Figure V1.2 Les transports intérieurs de voyageurs**

Sources : SNCF, RATP, DGAC, Optile, MEEDDAT/SESP, Certu, Bilan de la circulation

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

Sources : SNCF, DGAC

**Figure V1.6 Les prix des carburants à la pompe**

Source : Direm, CPDP, calculs MEEDDAT/SESP

## V2 - Le transport aérien de voyageurs

La croissance du transport aérien se poursuit en 2007. Mesurée en nombre de passagers, elle augmente de 6,2 % au total. Cette année encore, ce dynamisme trouve son origine dans la progression de la fréquentation des vols internationaux, en hausse de 8,0 %. Celle des vols intérieurs enregistre une légère baisse (- 0,4 %) après la hausse de l'année précédente (+ 2,2 %).

### **La croissance s'appuie essentiellement sur l'international**

L'augmentation de l'activité est particulièrement significative pour les destinations internationales. Elle croît de 8,0 % dans l'ensemble, et même de 8,6 % avec l'Union Européenne. Les relations avec deux régions sont particulièrement dynamiques : le Moyen-Orient et le Maghreb. Parmi les 25 liaisons les plus importantes, les destinations hors UE particulièrement dynamiques sont l'Égypte, qui récupère partiellement les pertes de 2006, le Brésil et le Maroc.

Les relations intra-communautaires confirment leur progression des trois dernières années et augmentent encore, au rythme de 8,6 %. La clientèle touristique européenne, qui s'était effritée au cours des trois dernières années, contribue désormais à cette hausse.

Avec 18,6 % de croissance, les relations aériennes (passagers) avec l'Espagne dépassent celles avec l'Allemagne en niveau et se placent au deuxième rang. Le Royaume-Uni reste le premier pays partenaire mais sa croissance ralentit. C'est parmi les nouveaux entrants dans l'Union Européenne qu'on trouve les progressions les plus fortes, même si le nombre de passagers est encore faible : les pays Baltes avec 41 % pour la Lettonie, 37 % pour l'Estonie, 27 % pour la Lituanie et 22 % pour la Roumanie.

La croissance de l'activité intra-européenne a aussi pour moteur l'offre des compagnies à bas coûts. En passagers, elles contribuent à une grande part de cette croissance (7,8 points sur 8,6 %). Ainsi, le nombre de sièges offerts par ces compagnies a particulièrement progressé avec l'Espagne.

### **Faible recul pour les transports aériens nationaux**

Le transport intérieur métropole-métropole (- 0,4 % en 2006 en passagers) décroît à un rythme très modéré, mais cette tendance

d'ensemble recouvre des évolutions très variées.

La fréquentation des vols entre Paris et les régions diminue nettement (- 2,3 %). Cette évolution négative est imputable pour 1,9 point à la baisse de l'activité sur la ligne Paris – Strasbourg après la mise en service du TGV Est au 2<sup>ème</sup> trimestre 2007, ainsi qu'à la baisse sur la ligne Paris – Bâle-Mulhouse. Les autres destinations connaissent en 2007 une quasi-stagnation, ou une légère décroissance, mis à part la ligne Paris – Bordeaux qui progresse de 3,1 %.

La croissance des liaisons transversales depuis 2005 se confirme encore : le nombre de passagers augmente de 5,6 %. Même si les lignes les plus importantes en termes de passagers restent les mêmes, Lyon-Toulouse dépasse Bastia-Marseille. Mais ce sont de nouvelles liaisons qui expliquent cette année la croissance : + 12,6 % pour Marseille-Nantes, + 5,1 % pour Bordeaux-Marseille. Le transport aérien de passagers à destination des DOM reprend nettement en 2007 avec une hausse de 8 %, après une période de recul dû en partie à l'épidémie de chikungunya à La Réunion.

### **La fréquentation des aéroports.**

Au total, la fréquentation des aéroports de la métropole est en hausse de 5,1 %. Les aéroports parisiens contribuent à plus de la moitié de cet accroissement ; ils poursuivent tous deux leur croissance à un rythme voisin de celui de 2006. En province, sont en essor les aéroports de Marseille (+ 14 %, après l'ouverture fin 2006 de l'aérogare MP2, destiné aux compagnies à bas coûts, et la création d'une dizaine de nouvelles liaisons), de Beauvais (+ 14 %) et de Lille (+ 12 %). À l'inverse, l'aéroport de Strasbourg connaît une baisse de fréquentation (- 15 %), liée au nouveau TGV Est.

La situation des aéroports d'outre-mer est elle aussi bien meilleure : la reprise de la fréquentation se confirme. Après un fort recul en 2006, Saint-Denis de la Réunion enregistre une hausse conséquente (+ 16 %), qui ne lui permet toutefois pas de retrouver le niveau enregistré en 2005.

**Figure V2.1 La demande de transport aérien en 2007**

en milliers de passagers, évolutions en %

	Passagers		Mouvements d'avions	
	2007	07/06	2007	07/06
Métropole - International	94 769	8,0	975	5,3
Paris - International	65 324	6,8	559	5,0
Régions - International	29 445	10,5	416	5,6
Métropole - Métropole	23 217	-0,4	927	4,4
Paris - Régions	17 452	-2,3	581	3,9
Régions - Régions	5 765	5,6	443	6,5
<b>Total hors Outre mer</b>	<b>117 985</b>	<b>6,2</b>	<b>1 275</b>	<b>2,5</b>
Métropole - Outre mer	3 390	5,5	9	5,4
Outre mer - Intérieur	2 255	2,2	95	0,5
Outre mer - International	2 054	9,7	65	7,4
<b>Total Outre mer</b>	<b>7 699</b>	<b>5,6</b>	<b>169</b>	<b>3,3</b>
<b>TOTAL FRANCE</b>	<b>125 684</b>	<b>6,2</b>	<b>1 540</b>	<b>3,1</b>

Source : DGAC

**Figure V2.2 La fréquentation des principaux aéroports français**

en milliers de passagers, évolutions en %

	Passagers locaux*		Mouvements d'avions**	
	2007	07/06	2007	07/06
<b>PARIS</b>	<b>85 965</b>	<b>4,8</b>	<b>777</b>	<b>1,9</b>
Paris-CDG	59 550	5,5	544	2,0
Paris-Orly	26 416	3,2	233	1,6
Nice Côte d'Azur	10 381	4,6	173	5,2
Lyon Saint-exupéry	7 193	8,0	127	1,9
Marseille Provence	6 804	14,2	97	7,7
Toulouse Blagnac	6 111	3,6	81	1,3
Bâle-Mulhouse ***	4 261	6,8	60	2,1
Bordeaux Mérignac	3 408	5,6	51	1,8
Nantes Atlantique	2 519	8,0	37	-0,4
Beauvais Tille	2 155	14,1	15	15,8
Strasbourg	1 701	-15,0	35	-8,6
Montpellier Méditerranée	1 285	-2,9	15	-3,1
<b>Sous-total (hors Paris)</b>	<b>45 817</b>	<b>6,0</b>	<b>692</b>	<b>2,9</b>
<b>Autres Province</b>	<b>12 829</b>	<b>3,6</b>	<b>267</b>	<b>-0,6</b>
<b>Total province</b>	<b>58 646</b>	<b>5,5</b>	<b>959</b>	<b>1,9</b>
<b>Total métropole</b>	<b>144 611</b>	<b>5,1</b>	<b>1 736</b>	<b>2,0</b>
Pointe-à-Pitre / Le Raizet	1 863	6,2	29	0,7
Fort-de-France / Lamentin	1 602	4,0	24	0,8
Saint-Denis de la Réunion	1 520	16,1	11	0,4
Tahiti Faaa	1 494	-2,7	35	-6,7
<b>Autres Outre Mer</b>	<b>3 474</b>	<b>3,5</b>	<b>164</b>	<b>6,6</b>
<b>Total Outre Mer</b>	<b>9 953</b>	<b>4,8</b>	<b>264</b>	<b>3,2</b>
<b>TOTAL</b>	<b>154 565</b>	<b>5,0</b>	<b>1 999</b>	<b>2,1</b>

Source : DGAC

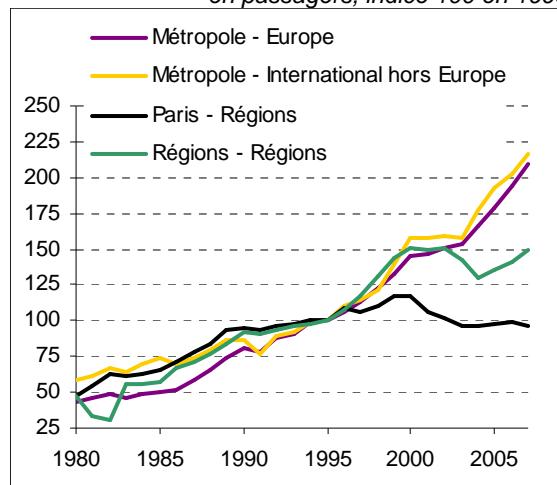
\* Hors transit international ; les passagers des liaisons intérieures sont comptabilisés à la fois dans l'aéroport de départ et dans l'aéroport d'arrivée.

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

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

**Figure V2.3 Evolution du nombre de passagers transportés par bateau**

en passagers, indice 100 en 1995



Source : DGAC

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

en milliers de passagers, évolutions en %

	2007	07/06	07/00
Royaume-Uni*	12308	1,5	5,4
Espagne**	8768	18,6	8,5
Allemagne	8048	5,9	5,2
Italie	7908	12,7	5,2
Etats-Unis	6130	1,0	-1,2
Maroc	4264	14,4	10,3
Tunisie	3559	8,2	3,8
Pays-Bas	2469	10,7	3,8
Algérie	2382	7,1	7,3
Suisse***	2370	5,4	-2,6

Source : DGAC

\* 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)	2007	07/06
PARIS - NICE	3200	-0,2
PARIS - TOULOUSE	3007	-0,8
PARIS - MARSEILLE	1836	-1,2
PARIS - BORDEAUX	1495	3,1
PARIS - MONTPELLIER	917	0,7
PARIS - STRASBOURG	743	-26,1
PARIS - LYON	679	-0,4
PARIS - BALE-MULHOUSE*	565	-17,3
AJACCIO MARSEILLE	270	2,6
BORDEAUX LYON	268	2,6
LYON NANTES	260	3,7
LYON TOULOUSE	259	5,1
BASTIA MARSEILLE	256	2,8
LYON NICE	167	0,8
MARSEILLE NANTES	163	12,6
BORDEAUX MARSEILLE	162	5,1

Source : DGAC

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

## V3 - Le transport ferroviaire de voyageurs

---

L'année 2007 est marquée par la mise en service de la LGV Est, marquant une nouvelle étape dans la concurrence entre les modes ferroviaire et aérien sur la moyenne distance (fiche S5). Parallèlement, les transports de voyageurs sur les réseaux régionaux continuent de croître rapidement. Mais les transports ferroviaires sont perturbés par les grèves d'octobre et de novembre qui ont touché de façon diverse les différents segments (encadré et figure V5.3).

### **La mise en service de la LGV Est dope la croissance sur le segment TGV / Europe**

Les transports de voyageurs sur les TGV et les lignes européennes connaissent, cette année, une hausse de 6,4 % du nombre de voyageurs-kilomètres. Elle s'explique pour plus des deux tiers par la mise en service de la LGV Est : cette ligne totalise 2,2 milliards de voyageurs-kilomètres entre le 10 juin 2007, date de la mise en service commercial, et le 31 décembre. Cette hausse se répercute à la baisse sur les grandes lignes classiques sur les liaisons Paris-Est.

En effet, les principales lignes TGV ne connaissent qu'une croissance très modérée cette année. Les liaisons sur la LGV Sud-Est semblent arriver à maturité, suite à la mise en service du TGV Méditerranée en 2001, avec une croissance de seulement 1,3 % des voyageurs-kilomètres. Les TGV Atlantique (+ 0,3 %) et Nord (+ 1,0 %) ne connaissent qu'une faible croissance.

À l'inverse, les liaisons TGV - Jonction (province à province) continuent de croître à un rythme soutenu (+ 4,2 %), de même que

l'Eurostar (+ 6,2 %) pour lequel le nombre de voyageurs-kilomètres n'a quasiment pas été affecté par les grèves de novembre. Le Thalys connaît lui une baisse de 5,1 % mais celle-ci s'explique par l'intégration d'une partie de ses lignes dans le périmètre des TGV - Jonction.

### **Sur les réseaux TER la hausse se poursuit**

Côté TER, la grève a fortement touché la mobilité voyageurs avec un mois de novembre en retrait de 9,5 % par rapport à novembre 2006 et ceci plus fortement que le Transilien (cf. fiche V4). Cela s'explique sans doute par des reports modaux plus aisés pour les utilisateurs des TER en région que pour les usagers du Transilien : outre une utilisation de la voiture plus difficile en Ile-de-France en cas de grève compte tenu des temps de déplacement et de la congestion, les reports modaux de la route vers le train sont aussi plus récents pour le TER que pour le Transilien ; le retour à l'usage de la voiture semble ainsi plus aisés en province.

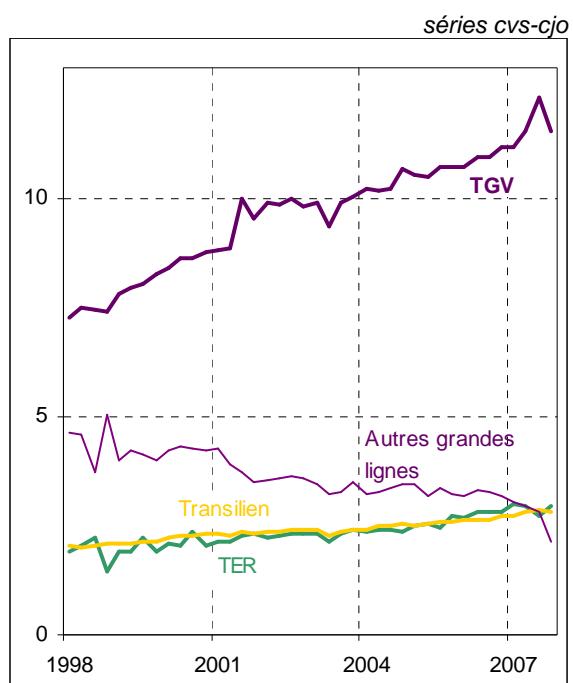
Malgré tout, l'année clôture sur une hausse de 4,3 % des voyageurs-kilomètres pour les TER, soit un rythme de croissance encore soutenu mais essentiellement acquis en début d'année. La croissance et la réorganisation de l'offre suite à la mise en place du TGV Est, la livraison de nouveaux matériels et l'attrait des tarifications régionales particulières ont participé à cette évolution.

Les grèves d'octobre et de novembre ont eu un impact nettement défavorable sur le trafic qui, d'après la SNCF, aurait augmenté de 5,6 % sans les mouvements sociaux.

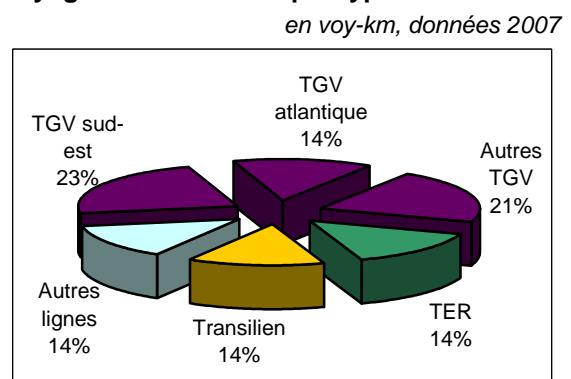
**Figure V3.1 Evolution du transport ferroviaire de voyageurs (SNCF uniquement)**

	évolutions annuelles						évolutions t/t-1 en 2007				Niveau 2007
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	T1	T2	T3	T4	
TGV	6,3	-0,8	5,1	3,1	3,0	6,4	0,1	3,2	6,7	-6,0	46,6
TER	3,6	-0,2	4,5	6,5	9,3	4,3	5,3	-1,7	-7,6	9,7	11,6
Transilien	2,6	-0,6	5,1	3,1	3,9	5,2	0,9	2,2	1,4	-1,5	11,2
Autres lignes	-7,2	-6,1	-1,0	-0,6	-2,3	-15,7	-3,9	-3,8	-4,8	-24,0	10,9
<b>Total hors Transilien</b>	<b>2,6</b>	<b>-1,9</b>	<b>3,7</b>	<b>2,8</b>	<b>2,9</b>	<b>1,8</b>	<b>0,2</b>	<b>1,1</b>	<b>2,3</b>	<b>-6,4</b>	<b>69,1</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2,6</b>	<b>-1,7</b>	<b>3,9</b>	<b>2,9</b>	<b>3,0</b>	<b>2,3</b>	<b>0,3</b>	<b>1,2</b>	<b>2,2</b>	<b>-5,7</b>	<b>80,3</b>

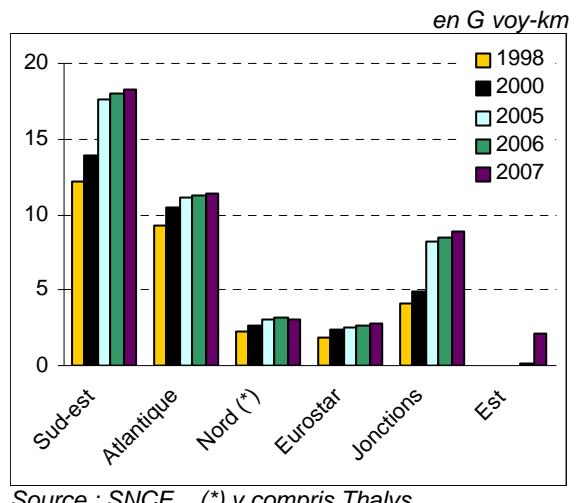
Source : SNCF ; cvs-cjo MEEDDAT/SESP

**Figure V3.2 Transport de voyageurs par la SNCF**

Source : SNCF ; CVS MEEDDAT/SESP

**Figure V3.3 Répartition de l'activité voyageurs de la SNCF par type de réseau**

Source : SNCF

**Figure V3.4 Transport de voyageurs sur les différentes lignes TGV**

Source : SNCF (\* y compris Thalys)

**Figure V3.5 Aperçu de l'impact des grèves par type de réseau**

données brutes, évolutions en %

	Croissance oct 2007 / oct 2006	Croissance nov 2007 / nov 2006	Croissance sur les 10 autres mois	Croissance annuelle
TGV hors Eurostar (*)	-1,7	-14,2	3,3	1,5
Eurostar	15,8	13,8	4,5	6,2
Autres grandes lignes (*)	-37,5	-37,1	-12,3	-15,7
TER	1,1	-9,5	6,2	4,3
Transilien	3,5	-1,9	6,2	5,2

Source : SNCF (\* hors TGV Est)

## V4 - Les transports collectifs urbains

---

Le transport collectif de voyageurs en Ile-de-France progresserait cette année de 1,9 % par rapport à 2006. La croissance est tirée par le Transilien qui connaît une hausse de 5,2 % des voyageurs-kilomètres, moins affecté par les grèves d'octobre et de novembre que le réseau de la RATP pour lequel le nombre de voyageurs-kilomètres est en baisse de 0,9 %.

### Le Transilien SNCF toujours en hausse

Pour la quatrième année consécutive et malgré les grèves, le réseau Transilien connaît une hausse des voyageurs-kilomètres. L'année 2007 est même marquée par une légère accélération de cette croissance (+ 5,2 %), fruit d'un acquis de croissance important en début d'année (+ 2,6 % au quatrième trimestre 2006) mais aussi d'une croissance soutenue au deuxième et troisième trimestre 2007 (+ 2,2 % et + 1,4 %).

Le Transilien profite largement de la création du Forfait Gratuité Transport (FGT) en avril 2007 qui explique près de la moitié de la hausse. La substitution des cartes *Intégrale* aux cartes *Orange*, la progression des cartes Solidarité-Transport, dont les prix ont baissé en octobre 2006, et la bonne fréquentation touristique contribuent aussi à l'essor de l'activité. Le réseau Transilien enregistre aussi l'effet d'année pleine du tram-train Bondy-Aulnay et de la liaison Ermont-Saint-Lazare.

### Les transports réalisés par la RATP restent sur une dynamique de croissance

Le recul de 0,9 % des voyageurs-kilomètres transportés par la RATP s'explique en grande partie par la limitation du trafic lors des grèves de fin d'année. En effet, les estimations données par la RATP font état d'une augmentation de 1,9 % du nombre de voyageurs, hors effet des grèves (encadré).

Les transports de surface de la RATP (+ 1,1 % après deux années de stagnation) profitent de l'amélioration des conditions de circulation en raison de l'achèvement des principaux chantiers de la voirie parisienne, notamment celui du tramway des maréchaux (T3). À l'inverse, sur le réseau ferré de la RATP, le nombre de voyageurs-kilomètres recule de 1,4 % sur l'année mais serait en hausse hors effets grèves, les résultats à fin septembre ayant capitalisé une hausse de 3,3 %.

Les renforts d'offre décidés par le STIF et mis en œuvre par la RATP expliquent la poursuite

de ce dynamisme : mise en service de la ligne de tram T3 en décembre 2006, allongement de l'amplitude des services métro/RER le soir jusqu'à 2h du matin, extension de la ligne 14 jusqu'à Olympiades, extension du TVM 0uest Rungis – Croix de Berny... Le troisième trimestre bénéficie également d'un important afflux de la clientèle touristique cette année dans la capitale. Enfin,

### En province, la fréquentation des transports urbains accélère fortement

Les indicateurs de suivi de l'activité en province font état d'une nette augmentation des transports de voyageurs sur les réseaux de transports en commun urbain : + 6,3 %, en nombre de voyages (source UTP). Les plus gros réseaux (plus de 250 000 habitants) expliquent quasi-intégralement cette forte croissance de la fréquentation, celle sur les autres réseaux restant modérée.

Les grands réseaux de province bénéficient d'un fort accroissement de l'offre sur l'année, avec de nombreuses mises en service de lignes, notamment sur site propre : ligne 1 du tramway à Marseille ligne B du métro à Toulouse le 30 juin, première ligne de tramway au Mans et à Nice en fin d'année. Bien qu'en nette accélération par rapport à 2006, cette hausse de l'offre ne se mesure pas nécessairement par l'indicateur d'offre kilométrique de l'UTP (+ 2,7 % en 2007 après + 1,2 %) car l'ouverture de ces lignes s'accompagne souvent d'une modification structurelle des réseaux, avec une diminution de la production sur les lignes de bus.

### L'impact des grèves à la RATP

Si on compare les 4<sup>ème</sup> trimestres de 2006 et de 2007, la variation est de - 4 % sur les bus de Paris, - 3,1 % sur ceux de banlieue (y compris tram), - 13,8 % sur le métro et - 14,7 % sur les RER.

D'après la RATP, l'impact des grèves explique une baisse (- 6,6 %) pour les bus de Paris et pour les bus de banlieue (- 6,9 %), soit une poursuite de la croissance de l'ensemble du réseau de surface, à l'instar des 9 premiers mois de l'année sur lesquels il avait capitalisé une forte progression (+ 5,5 %) ; la croissance 2007 hors effets grèves serait de 5,1 %.

Toujours d'après la RATP, l'impact des grèves sur le métro est de - 12,6 % et de - 14,5 % sur les RER sur le quatrième trimestre. La grève explique donc quasi-intégralement la baisse observée ; la fréquentation hors effet des grèves serait donc stable au quatrième trimestre, soit une croissance annuelle de 1,9 %.

**Figure V4.1 Evolution du transport collectif urbain de voyageurs**

données trimestrielles cjo-cvs, évolutions en %, niveaux en G voy-km

	évolutions annuelles						évolutions t/t-1 en 2007 (cjo-cvs)				Niveau 2007
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	T1	T2	T3	T4	
RATP	5,1	-2,2	7,9	1,0	1,9	-0,9	-0,7	0,6	1,8	-14,7	14,5
RER + métro	5,9	-2,6	8,0	1,2	2,3	-1,4	-1,0	0,4	1,9	-16,4	11,7
bus + tramway (1)	1,7	-0,5	7,3	0,4	0,2	1,1	0,8	1,7	1,3	-7,6	2,8
Transilien	2,6	-0,6	5,1	3,1	3,9	5,2	0,9	2,2	1,4	-1,5	11,2
Optile (2)	6,9	1,4	1,6	0,1	3,5	5,3	-	-	-	-	3,2
<b>Ensemble IdF</b>	<b>4,2</b>	<b>-1,4</b>	<b>6,4</b>	<b>1,8</b>	<b>2,8</b>	<b>1,9</b>	-	-	-	-	<b>28,9</b>
Métros de province	2,0	5,7	6,2	0,6	4,1	7,9	-	-	-	-	0,9
Bus de province	1,6	2,9	4,0	0,1	3,0	6,1	-	-	-	-	6,3
<b>Ensemble province</b>	<b>1,6</b>	<b>3,2</b>	<b>4,3</b>	<b>0,2</b>	<b>3,1</b>	<b>6,3</b>	-	-	-	-	<b>7,3</b>
<b>Ensemble TCU</b>	<b>2,5</b>	<b>0,0</b>	<b>6,8</b>	<b>1,7</b>	<b>2,7</b>	<b>2,4</b>	-	-	-	-	<b>36,1</b>

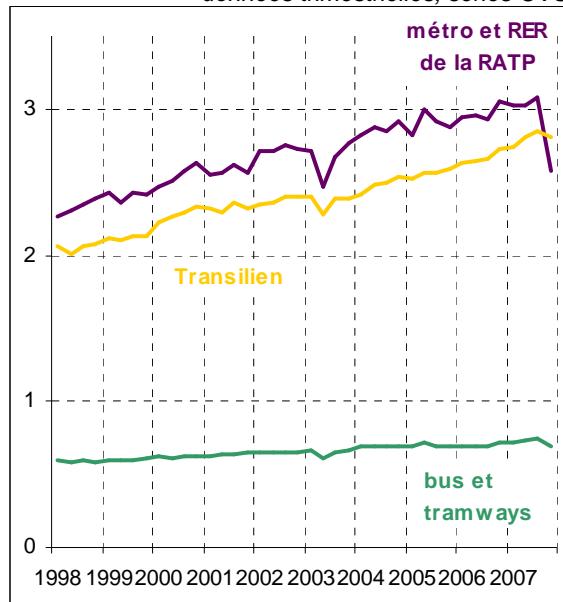
Sources : SNCF, RATP, Optile, UTP, Certu, MEEDDAT/SESP ; cjo-cvs MEEDDAT/SESP

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

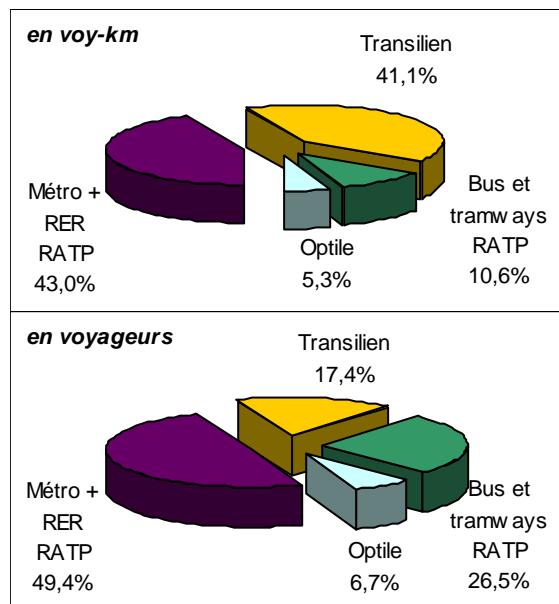
(2) évolutions rétropolées sur la base des informations Optile ; niveaux des séries non modifiés

**Figure V4.2 Transport collectif de voyageurs en Ile-de-France**

données trimestrielles, séries CVS



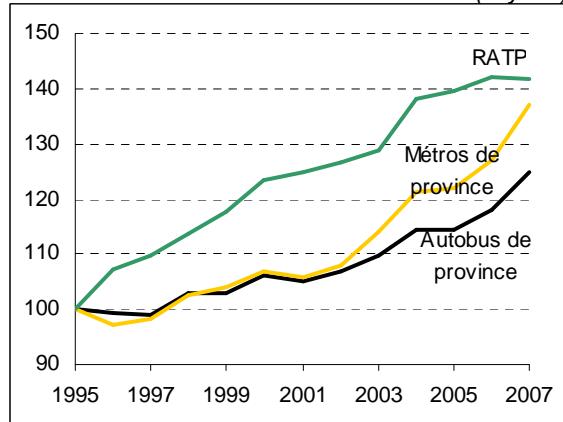
Sources : SNCF, RATP ; cjo-cvs MEEDDAT/SESP

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

Sources : SNCF, RATP, Optile

**Figure V4.4 Evolution des TCU en province et en Ile-de-France**

indice 100 en 1995 (voy-km)



Sources : RATP, UTP, Certu, MEEDDAT/SESP

**Figure V4.5 Aperçu de l'impact des grèves en Ile-de-France par type de réseau**

données brutes, évolutions en %

	Métro et RER RATP	Bus et tramways RATP	Transilien
octobre 2007 / octobre 2006	-4,0	1,3	3,5
novembre 2007 / novembre 2006	-32,2	-17,8	-1,9
10 autres mois 2007 / 10 autres mois 2007	2,3	3,1	6,2
<b>Croissance annuelle</b>	<b>-1,4</b>	<b>1,1</b>	<b>5,2</b>
<i>Croissance annuelle "hors effet grèves" (*)</i>	<i>1,9</i>	<i>5,1</i>	<i>-</i>

Sources : RATP, SNCF (\* estimations RATP)

## V5 - Les liaisons trans-Manche et avec la Corse

---

Sur l'ensemble des ports français de métropole, le nombre de passagers maritimes augmente (+ 1,8 %). Cette hausse s'explique par la stabilisation des parts de marché du maritime pour les liaisons trans-Manche, marché en croissance. Le maritime y avait perdu, ces dernières années des voyageurs au profit des autres modes (rail et aérien).

### **Trans-Manche : progrès du rail, reprise du maritime**

La baisse tendancielle du transport maritime de voyageurs sur le littoral de la Manche et de la Mer du Nord (- 5,2 % par an entre 1997 et 2005) est désormais enravée, enregistrant une hausse de 2,4 % (après + 0,2 % en 2006). Calais, premier port trans-Manche retrouve une légère croissance (+ 0,5 %), après une perte de 43 % du nombre de passagers entre 1997 et 2006 (- 6,1 % par an). Par ailleurs, cette embellie de la fréquentation de Calais peut expliquer la baisse du transport de passagers dans d'autres ports comme Boulogne (- 5,8 %), Ouistreham ou Dieppe. Le Havre, après avoir perdu en 2006 plus de la moitié de ses passagers suite au retrait de P&O, regagne des clients en 2007 (+ 15,4 %).

Le rail renforce sa position dans la concurrence modale trans-Manche, avec un nombre de passagers en hausse de 4,6 %. Cette augmentation touche tous les types de traversée : le nombre de voyageurs empruntant l'Eurostar a crû pour la quatrième année consécutive, atteignant 8,3 millions de voyageurs ; mais l'activité des navettes de tourisme a également augmenté cette année : le nombre des véhicules particuliers (voitures, motos, caravanes) empruntant les navettes s'est accru de 5,9 %. Cet accroissement des principaux trafics d'Eurotunnel s'accélère au quatrième trimestre, avec l'ouverture de la nouvelle gare internationale de Saint-Pancras, à Londres, et l'entrée en service de la ligne à

grande vitesse « *High Speed One* » qui rend plus rapide le trajet entre Paris et Londres.

### **La croissance de l'aérien se concentre sur les vols au départ des aéroports non londoniens**

Le nombre de passagers sur les liaisons aériennes entre Londres et Paris est en forte baisse cette année (- 6,7 %), vraisemblablement du fait de la concurrence de l'Eurostar. Les liaisons entre Londres et la province connaissent une deuxième année de faible croissance (+ 0,9 % après + 0,7 %), après les nombreuses ouvertures de lignes des années précédentes.

Mais les autres liaisons aériennes entre la France et le Royaume-Uni connaissent une nouvelle année de croissance soutenue (+ 6,5 %), avec près de cinq millions de passagers.

### **Méditerranée, reprise des échanges avec la Corse**

Le bilan maritime est également positif sur la façade méditerranéenne en 2007. La croissance y est de 2,5 % tous ports confondus.

A la différence de la façade Manche mer du nord, les échanges portuaires en méditerranée sont constitués de plusieurs marchés distincts : les échanges avec l'Afrique du Nord, les échanges entre la Corse, la France continentale, l'Italie et la Sardaigne, et enfin les croisières qui y sont très développées.

L'ensemble des trafics avec la Corse progresse au total de 4,3% et ceux avec la France continentale et la Corse, qui enregistrent une reprise sensible après une année précédente perturbée, progressent de 5,9%. Le port de Toulon et celui de Marseille affichent un nombre de passagers en hausse (respectivement + 12,5 % et + 2,4 %).

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

en milliers de passagers, évolutions en %

	06/05	07/06	2007
Dunkerque	88,7	26,7	1 945
Calais	-2,0	0,5	11 514
Boulogne	4,7	-5,9	700
Dieppe	63,6	-2,9	265
Le Havre	-57,2	15,4	442
Caen - Ouistreham	10,4	-5,4	1 021
Cherbourg	-3,9	-5,0	764
Saint Malo	-11,7	3,9	984
Roscoff-Bloscon	-11,6	1,3	561
<b>Total Manche - Mer du Nord</b>	<b>0,2</b>	<b>2,3</b>	<b>18 196</b>
Sète	14,9	-2,5	274
Marseille	10,6	2,4	2 379
Toulon	4,0	12,5	1 148
Nice	21,8	1,5	1 738
Bastia	6,6	1,6	2 197
L'Île Rousse	127,1	-17,4	270
Ajaccio	-0,1	4,3	1 155
Bonifacio	-3,1	-55,5	122
<b>Total Méditerranée</b>	<b>11,0</b>	<b>0,8</b>	<b>9 283</b>
<b>Total Métropole (17 ports)</b>	<b>3,6</b>	<b>1,8</b>	<b>27 479</b>

Source : DTMRF

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

en milliers de passagers, évolutions en %

Nombre de passagers	2006	2007	2007/ 2006
<b>Passagers aériens</b>	<b>7 560</b>	<b>7 445</b>	<b>-1,5</b>
Paris - Londres (1)	2 390	2 230	-6,7
Régions - Londres (1)	5 170	5 215	0,9
<b>Passagers ferries (9 ports) (2)</b>	<b>17 613</b>	<b>18 197</b>	<b>3,3</b>
dont Calais (2)	11 460	11 514	0,5
<b>Passagers Eurotunnel</b>	<b>16 937</b>	<b>17 717</b>	<b>4,6</b>
Passagers Eurostar	7 858	8 261	5,1
Navettes tourisme	7 611	7 846	3,1
Véhicules navettes fret	1 467	1 610	9,7
<b>Total</b>	<b>42 110</b>	<b>43 359</b>	<b>3,0</b>

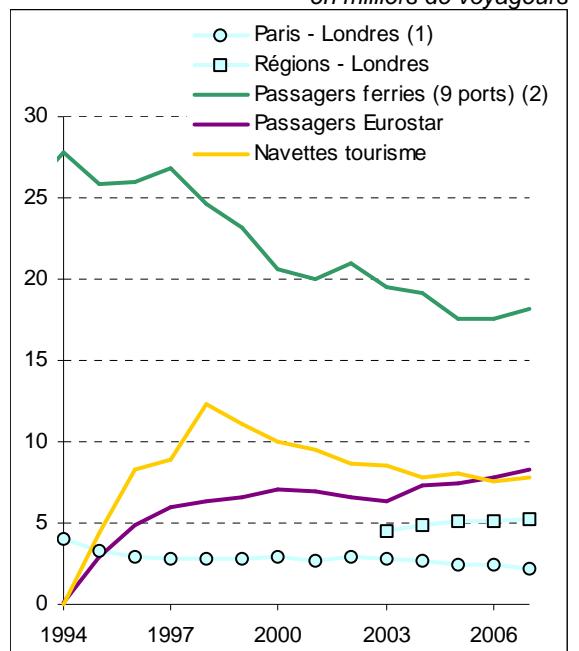
Nombre de véhicules	2006	2007	2007/ 2006
Navettes tourisme, voitures (3)	2 022	2 142	5,9
Navettes tourisme, autocars	67	65	-2,8
Maritime, voitures	3 529	-	-
Maritime, autocars	111	-	-

Sources : DGAC, DTMRF, Eurotunnel, calculs MEEDDAT/SESP

(1) aéroports d'Orly et de Roissy-Charles-de-Gaulle  
 (2) y compris liaisons avec l'Irlande et les îles Anglo-normandes  
 (3) y compris motos, caravanes et camping-cars  
 (p) données provisoires

**Figure V5.3 Evolution des passagers trans-Manche par mode**

en milliers de voyageurs



Sources : DGAC, DTMRF, Eurotunnel, calculs MEEDDAT/SESP

(1) aéroports d'Orly et de Roissy-Charles-de-Gaulle  
 (2) y compris liaisons avec l'Irlande et les îles Anglo-normandes



## **C – Le bilan de la circulation**

## C1 - Le bilan de la circulation

---

A l'instar des livraisons et des ventes de carburants (fiche C3), la circulation routière repart à la hausse en 2007 (+ 0,8 %) après plusieurs années de stagnation, voire de baisse. Cette reprise correspond en premier lieu à une hausse de la circulation routière des voitures particulières (+ 0,6 %), qui représentent l'essentiel de la circulation routière. La circulation des véhicules utilitaires légers et celle des véhicules lourds (poids lourds, bus et cars) est également à la hausse.

### **Croissance du parc et atténuation de la baisse des kilométrages annuels moyens pour les voitures particulières**

La hausse de la circulation des voitures particulières (+ 0,6 %) s'explique tout d'abord par la croissance du parc moyen (fiche C2) : il progresse cette année de 1,0 %, soit à un rythme comparable à celui des dernières années. Mais cette année, la baisse du kilométrage annuel moyen est plus faible que les années précédentes : il ne diminue que de 0,4 % pour l'ensemble du parc, après cinq années où la baisse avait été de 1,4 % en moyenne annuelle.

Pour les véhicules essence, la baisse (- 2,5 %) est du même ordre de grandeur que celle observée annuellement depuis le début de la décennie. Mais pour les véhicules diesel, dont la part dans le parc ne cesse d'augmenter, le ralentissement confirme les résultats de 2006 : le kilométrage annuel moyen ne recule que de 0,9 %, alors qu'au début des années 2000 la baisse était supérieure à 3 % par an.

Compte tenu du fait que les véhicules diesel circulent, en moyenne, plus que les véhicules essence (respectivement 16 407 et 9 535 kilomètres par an en 2007), le phénomène de diésélisation du parc continue ainsi d'avoir un effet de structure sur la moyenne générale, limitant la baisse du kilométrage moyen toutes motorisations confondues.

La hausse de la circulation routière pour les voitures particulières est doublée d'une croissance soutenue pour les deux-roues motorisés (+ 5,5 %), liée à une forte augmentation du parc.

### **Décomposition par réseau de la circulation des voitures particulières**

La circulation tend à croître tout particulièrement sur les autoroutes concédées

(+ 3,3 %), tant pour les véhicules lourds (poids lourds, bus et cars, + 3,9 %) que pour les véhicules légers (voitures particulières et véhicules utilitaires légers, + 3,2 %). Les déplacements touristiques, en hausse cette année peuvent expliquer une partie de cette croissance : les séjours des Français en France progressent de 3 % en 2007 et les arrivées de touristes étrangers de près de 4 %.

La croissance de la circulation routière est en revanche plus faible sur les autoroutes non concédées (+ 0,5 % tous véhicules confondus) et probablement sur les routes nationales (+ 1,0 % tous véhicules confondus). Sur ces réseaux, en partie dédiés à des déplacements en zone périurbaine, il semble crédible de retenir une hypothèse explicative de reports modaux compte tenu de la croissance des TER et du Transilien.

Enfin, sur les autres routes, la croissance de la circulation des voitures particulières serait de l'ordre de 0,3 %. Cela représente une légère inflexion par rapport aux trois années précédentes où l'on avait observé une forte diminution de la circulation sur les réseaux secondaires. Cela peut s'expliquer par la reprise de l'emploi en nombre de postes qui contribue à une croissance des trajets domicile-travail. Pour autant, la hausse constatée reste extrêmement modérée par rapport aux croissances qui avaient prévalu durant les années 90. Compte tenu du dynamisme des modes collectifs (fiche V1), ce chiffrage ne remet pas en cause le phénomène de report modal observé depuis le début des années 2000.

### **Forte croissance de la circulation des poids lourds en France**

Compte tenu de la bonne tenue de l'activité de transport routier de marchandises en 2007, la croissance de la circulation des poids lourds devrait être de l'ordre de 2,5 %. Pour les poids lourds français, la hausse des véhicules-kilomètres réalisés sur le territoire est de 2,2 %. Pour les poids lourds étrangers, qui assurent une grande partie des échanges de biens entre la France et les autres pays européens mais génèrent également de la circulation en transit, la croissance est estimée à 3,2 %.

**Figure C1.1 Bilan de la circulation en 2007 et évolutions par rapport à 2006**

2007	Parc moyen (1000 véhicules)	Parcours moyen (km/véhicule)	Circulation sur le territoire (Gvéh.km)	Consommation unitaire (L/100km)	Consommation totale (1000m3)	Livraisons de carburant (1000m3)
<b>Voitures particulières</b>	<b>30 550</b>	<b>13 029</b>	<b>398,0</b>	<b>6,8</b>	<b>27 145</b>	
essence	15 018	9 535	143,2	7,6	10 858	
Diesel	15 533	16 407	254,8	6,4	16 287	
<b>Véhicules utilitaires légers</b>	<b>5 655</b>	<b>16 394</b>	<b>92,7</b>	<b>9,3</b>	<b>8 666</b>	
essence	873	8 130	7,1	8,9	629	
Diesel	4 783	17 901	85,6	9,4	8 037	
<b>Véhicules lourds</b>	<b>642</b>	<b>47 744</b>	<b>30,7</b>	<b>35,5</b>	<b>10 870</b>	
poids lourds	559	50 084	28,0	35,9	10 042	
bus et cars	83	31 985	2,7	31,2	828	
<b>TOTAL VEHICULES USUELS</b>	<b>36 847</b>	<b>14 150</b>	<b>521,4</b>	<b>9,0</b>	<b>46 681</b>	
Véhicules étrangers			29,6	15,8	4 664	
Véhicules divers (+ventes ss douane) (2)			9,2	4,5	2 235	
<b>TOTAL GENERAL (1)</b>			<b>560,2</b>	<b>9,2</b>	<b>53 580</b>	
<b>Essence</b>			175,1	7,5	13 525	13 054
<b>Gazole</b>			385,1	10,0	40 055	38 819
<b>TOTAL GENERAL</b>			<b>560,2</b>	<b>9,2</b>	<b>53 580</b>	<b>51 874</b>
			Achats aux frontières et ajustement statistique			
						-1 706

	évolutions en %									
	Parc moyen		Parcours moyen		Circulation		Consommation unitaire		Consommation totale	
	06/05	07/06	06/05	07/06	06/05	07/06	06/05	07/06	06/05	07/06
<b>Voitures particulières</b>	<b>0,8</b>	<b>1,0</b>	<b>-1,3</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,5</b>	<b>0,6</b>	<b>-1,3</b>	<b>-0,5</b>	<b>-1,8</b>	<b>0,1</b>
essence	-3,3	-3,1	-4,4	-2,5	-7,6	-5,5	-0,8	-0,3	-8,3	-5,9
Diesel	5,6	5,3	-1,0	-0,9	4,5	4,3	-0,8	0,2	3,7	4,5
<b>Véhicules utilitaires légers</b>	<b>1,1</b>	<b>1,2</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,9</b>	<b>1,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>1,1</b>
essence	-6,1	-6,7	-0,6	-0,6	-6,7	-7,3	-2,0	-0,3	-8,6	-7,6
Diesel	2,7	2,8	-1,0	-1,0	1,6	1,7	-0,8	0,2	0,8	1,9
<b>Véhicules lourds</b>	<b>0,2</b>	<b>0,4</b>	<b>0,7</b>	<b>2,0</b>	<b>0,8</b>	<b>2,4</b>	<b>-0,8</b>	<b>-1,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1,4</b>
poids lourds	0,1	0,4	0,7	1,8	0,8	2,2	-0,9	-1,0	0,0	1,2
bus et cars	0,6	0,0	0,5	4,0	1,1	4,0	-0,3	-0,3	0,8	3,7
<b>TOTAL VEHICULES USUELS</b>	<b>0,9</b>	<b>1,0</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,7</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,1</b>	<b>-1,0</b>	<b>0,6</b>
Véhicules étrangers					0,6	1,5	0,5	0,0	1,1	1,5
Véhicules divers (+ventes ss douane)									-0,7	2,9
<b>TOTAL GENERAL (1)</b>					<b>-0,1</b>	<b>0,8</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,8</b>	<b>0,8</b>
dont : essence					-6,7	-4,8	-0,9	-0,4	-7,4	-5,1
gazole					3,6	3,6	-1,5	-0,7	1,8	2,9
					<b>Livraisons totales (CPDP)</b>				<b>0,2</b>	<b>0,9</b>
					Achats aux frontières et ajustement statistique (en % des livraisons)				-3,4	-3,4

Sources : CCFA, Setra, Asfa, TNS-Sofres (panel Ademe/SESP/OE et panel "Inrets"), CPDP, MEEDDAT/SESP ; estimations MEEDDAT/SESP

**Figure C1.2 Circulation par catégorie de réseau**

	évolutions en %, niveaux en G Véh-km			
	05/04	06/05	07/06	2007
Autoroutes	0,7	2,3	2,2	127,8
Autoroutes concédées	1,4	2,7	3,3	81,7
Autres autoroutes	-0,4	1,6	0,5	46,1
Routes nationales (2)	0,0	-0,2	1,0	96,9
<b>Total réseau national (2)</b>	<b>0,4</b>	<b>1,2</b>	<b>1,7</b>	<b>224,7</b>
<b>Autres routes (1)</b>	<b>-1,4</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,3</b>	<b>335,5</b>
<b>TOTAL</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,8</b>	<b>560,2</b>

Sources : voir figure C1.1

(1) routes départementales et locales, par solde  
(2) ancien réseau routier national, avant décentralisation de 2006

**Figure C1.3 Circulation par catégorie de réseau et type de véhicules**

	évolutions en %, niveaux en G Véh-km			
	05/04	06/05	07/06	2007
Autoroutes véhicules légers (1)	0,8	2,2	2,1	108,5
Autoroutes véhicules lourds (2)	0,4	2,7	3,0	19,3
<b>Total autoroutes</b>	<b>0,7</b>	<b>2,3</b>	<b>2,2</b>	<b>127,8</b>
Routes véhicules légers (1)(3)	-1,1	-0,8	0,4	412,1
Routes véhicules lourds (2)(3)	0,0	0,2	2,1	20,3
<b>Total routes</b>	<b>-1,1</b>	<b>-0,8</b>	<b>0,4</b>	<b>432,4</b>
<b>TOTAL</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,8</b>	<b>560,2</b>

Sources : voir figure C1.1

(1) voitures particulières, véhicules utilitaires légers et motocycles  
(2) poids lourds, bus et cars  
(3) calcul par solde

## C2 - Le parc de véhicules

---

### **Les immatriculations de voitures particulières neuves se redressent**

La hausse globale des immatriculations de voitures particulières est de 3,2 % sur l'année, après une baisse de 3,3 % en 2006. Elle s'explique quasi-exclusivement par la hausse constatée au quatrième trimestre puisque, sur les neufs premiers mois, la hausse n'avait été que de 0,2 %. Ce rebond s'explique en partie par l'apparition sur le marché de nouveaux modèles, notamment dans les marques françaises la Citroën C4 Picasso et la nouvelle Renault Twingo. Mais il semble également lié à l'annonce de la mise en place, dans le cadre du « Grenelle de l'environnement », d'un bonus-malus à l'achat de véhicules particuliers en fonction de leurs émissions unitaires de CO<sub>2</sub>. La perspective de l'instauration du malus au 1<sup>er</sup> janvier 2008 a créé des phénomènes d'anticipation sur l'achat de véhicules soumis à ce malus. Ainsi, on constate par exemple que les ventes de véhicules de 10 CV ou plus de décembre 2007 ont plus que doublé relativement à décembre 2006 : le mois de décembre assure plus du tiers de la croissance annuelle sur ce segment, soit un cinquième de la hausse globale des immatriculations.

Les constructeurs français historiques ne tirent que peu avantage de cette hausse : sur l'année, les immatriculations de véhicules de marque française sont en recul de 1,5 %, tandis que celles de marques étrangères progressent de 8,8 %, flirtant avec la barre du million de véhicules vendus.

Parallèlement, le phénomène de diésélisation s'accélère : les moteurs diesel représentent, en 2007, 74 % des immatriculations de véhicules légers neufs, contre 71,5 % en 2006.

### **L'investissement en véhicules industriels reste élevé**

Les immatriculations de tracteurs routiers neufs sont à un palier relativement bas entre octobre 2006 et avril 2007, consécutif au pic observé en septembre 2006, lorsque les

transporteurs avaient anticipé la mise en œuvre de la norme EURO IV (entrée en vigueur en octobre 2006). Sur le second semestre 2007, le marché des tracteurs neufs est à nouveau en hausse et reste donc à un niveau élevé. Sur l'ensemble de l'année, on enregistre 27 800 immatriculations, niveau proche de celui de 2006.

Le marché des porteurs a en revanche connu un nouveau ralentissement (- 3,6 %) sur l'année : le renouvellement des flottes des entreprises de TRM semble plutôt se porter sur les deux extrémités de la gamme : d'un côté sur les tracteurs routiers, de l'autre sur les véhicules utilitaires légers. En effet, les immatriculations de véhicules utilitaires légers croissent vivement en 2007 (+ 4,9 %), pour la deuxième année consécutive, atteignant les 460 000 unités sur l'année.

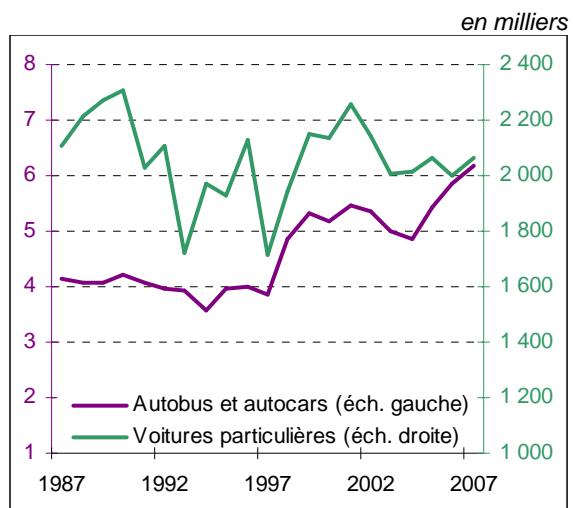
Enfin, la progression des immatriculations de bus et cars reste également vive (+ 5,5 %), bien qu'en léger ralentissement par rapport aux deux années précédentes.

### **Au final, le parc de véhicules augmenterait légèrement sur l'ensemble des segments**

Les estimations de parc moyen donnent une hausse de 1 % des voitures particulières. Compte tenu du phénomène de diésélisation qui se poursuit, le nombre de voitures particulières diesel en France serait, pour la première année, supérieur au parc essence. Dans l'ensemble, cette très légère accélération peut s'expliquer par celle du nombre de ménages. Mais la croissance du parc reste désormais très en-deçà des croissances de la décennie précédente.

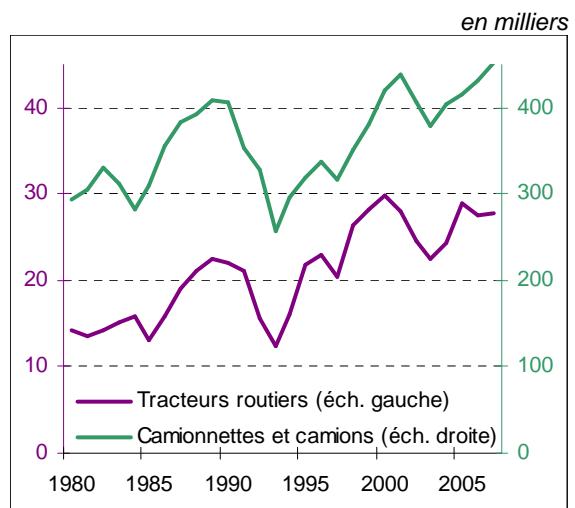
Le parc de VUL augmenterait un peu plus vite que celui des voitures particulières (+ 1,2 %), à l'instar de la tendance des années précédentes. Enfin, le parc de véhicules lourds serait en légère croissance (+ 0,4 %) après deux ans de stabilité.

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



Source : MEEDDAT/SESP

**Figure C2.2 Immatriculations annuelles de véhicules industriels neufs**



Source : MEEDDAT/SESP

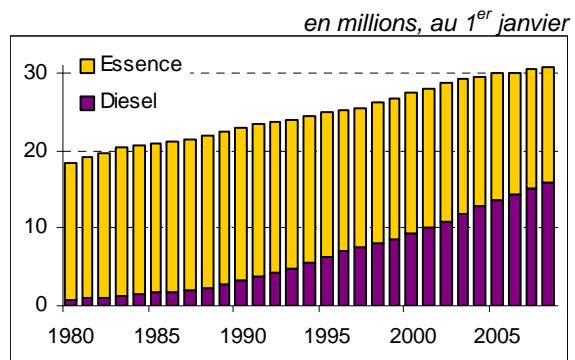
**Figure C2.3 Parc moyen (\*) de véhicules immatriculés en France**

	2007	07/06
<b>Voitures particulières</b>	<b>30 550</b>	<b>1,0</b>
Essence	15 018	-3,1
Diesel	15 533	5,3
<b>Véhicules utilitaires légers</b>	<b>5 655</b>	<b>1,2</b>
Essence	873	-6,7
Diesel	4 783	2,8
<b>Véhicules lourds</b>	<b>642</b>	<b>0,4</b>
Poids lourds	559	0,4
Bus et cars	83	0,0
<b>TOTAL VÉHICULES USUELS</b>	<b>36 852</b>	<b>1,0</b>

Source : estimations CCFA

(\*) moyenne du parc au 1<sup>er</sup> janvier de l'année en cours et de l'année suivante

**Figure C2.4 Évolution du parc de voitures particulières selon la motorisation**



Source : estimations CCFA

## C3 - Les carburants

---

Les livraisons de carburant en France, mesurées en m<sup>3</sup>, progressent de 0,9 % en 2007 (les ventes progressant de 1,3 % - voir encadré). Comme les années précédentes, les livraisons de supercarburant diminuent (- 4,5 % en 2007), notamment pour le sans plomb 98 qui représente désormais moins du quart des livraisons totales de supercarburant. Les livraisons de diesel sont elles en hausse de 2,8 % en raison de la diésélisation du parc de voitures particulières françaises mais également de la plus forte croissance de la circulation de poids lourds relativement à celle des voitures particulières (fiche C1).

### **Compte tenu de la baisse des prix à la pompe fin 2006, les livraisons de carburants repartent à la hausse pour satisfaire la demande croissante de mobilité**

A l'instar des prix du pétrole brut, les prix des carburants à la pompe sont en baisse à l'automne 2006, pour atteindre un point bas en janvier 2007. Ainsi, en début d'année, le prix du litre de gazole est de 1 euro par litre tandis que le prix du supercarburant s'établit à 1,16 euro par litre. Ils restent inférieurs à ceux de 2006 jusqu'au mois d'août puis augmentent nettement à partir de septembre pour atteindre des nouveaux records en décembre 2007.

Ainsi, sur l'année et compte tenu de la dépréciation du dollar relativement à l'euro et du niveau plus bas des prix par litre en début d'année, le prix du baril de pétrole en euros et en moyenne annuelle ne progresse que de 1,5 % (contre 11,3 % en dollars). Il en va de même pour les carburants, pour lesquels les taxes sont restées quasiment inchangées entre 2006 et 2007 (fiche E1). La hausse de l'année 2007 rattrape la baisse observée fin 2006, si bien que le prix annuel moyen ne progresse que très modérément : d'après la Direm, la progression est de 2,9 % pour le supercarburant et de 1,5 % pour le gazole, à comparer à une inflation annuelle de 1,5 %.

### **Hausse des consommations unitaires des voitures particulières ?**

En 2007, la baisse des consommations unitaires se poursuit pour les véhicules particuliers (- 0,5 %), mais à un rythme plus faible que les années précédentes. Ce ralentissement concerne les voitures à essence (- 0,3 %) mais surtout les voitures diesel pour lesquelles on aurait même une légère croissance (+ 0,2 %).

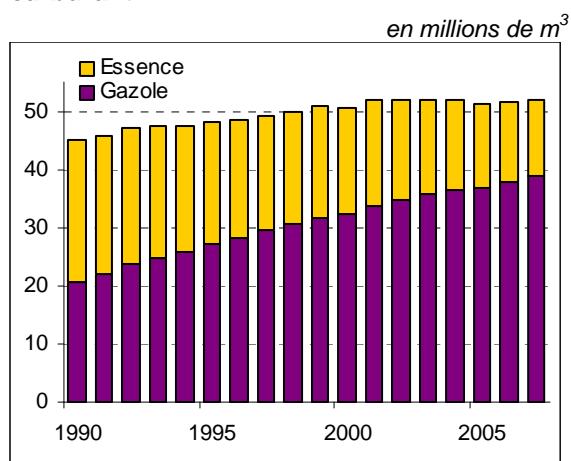
Cette apparente inflexion s'explique en premier lieu par la hausse du taux d'incorporation de biocarburants, qui réduit la teneur énergétique des carburants consommés par les véhicules (encadré ci-contre). Hors effet biocarburants, les évolutions des consommations unitaires pour les voitures particulières seraient de - 1,0 % et - 0,1 %, respectivement pour les véhicules essence et pour les véhicules diesel.

D'autres facteurs peuvent jouer sur les consommations unitaires des véhicules, comme par exemple les conditions de circulation (congestion), le type d'utilisation des véhicules (ville / route / autoroute), le mode de conduite... En 2007, la légère accélération du parc (fiche C2), l'accélération de la croissance de la circulation sur les réseaux secondaires, donc probablement en ville (fiche C1) ou la moindre baisse des vitesses constatées (fiche D1) peuvent expliquer ce phénomène. Ponctuellement, la reprise de la circulation de vieux véhicules, en lien avec la hausse du nombre d'emplois, a pu jouer à la hausse sur les consommations unitaires moyennes en 2007. Compte tenu du système d'observation disponible pour réaliser le bilan de la circulation, le chiffrage de tous ces facteurs dans un bilan annuel (et de leurs effets croisés) est impossible.

Enfin, la mesure de ces consommations unitaires à partir de panels d'utilisateurs est entachée d'une marge d'erreur, compte tenu de taux de sondages assez faibles. Ces incertitudes ont déjà marqué l'année 2000, pour laquelle on avait observé une stabilité de la circulation routière et une légère hausse des consommations unitaires des véhicules diesel. Au regard du rattrapage observé en 2001 pour la circulation, il semble que la moyenne en 2000 des consommations unitaires a pu être ponctuellement surestimée par les enquêtes ménages. Il est donc nécessaire d'attendre quelques années pour parler de retournement de tendance.

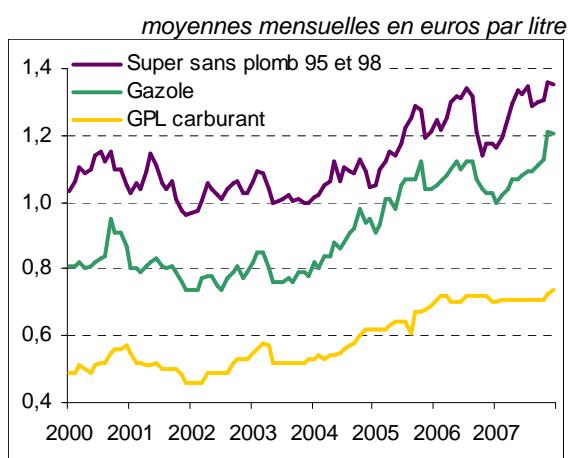
Quoiqu'il en soit, cela ne remet pas en cause l'évolution à la baisse des consommations unitaires du parc (hors conditions d'utilisation). En effet, les déformations de la structure du parc liées au renouvellement étant des phénomènes aux effets lents, l'éventualité d'un impact à la hausse de ces déformations sur les consommations unitaires (véhicules plus lourds ou généralisation de la climatisation par exemple) ne peut à elle seule expliquer les chiffres de 2007.

**Figure C3.1 Évolution des livraisons de carburant**



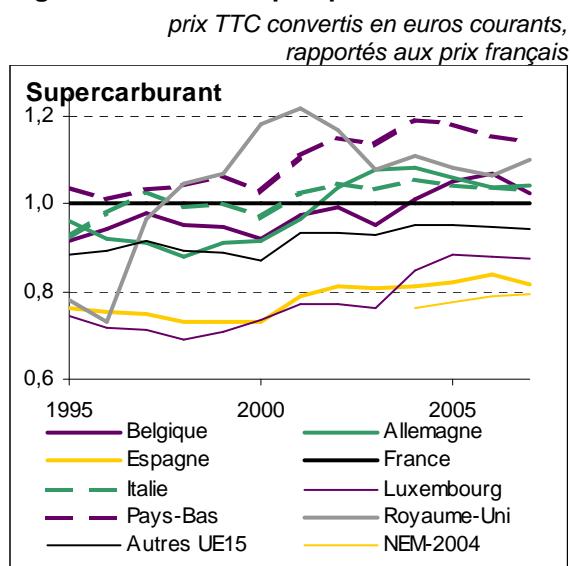
Source : CPDP

**Figure C3.2 Évolution du prix à la pompe des carburants en France**

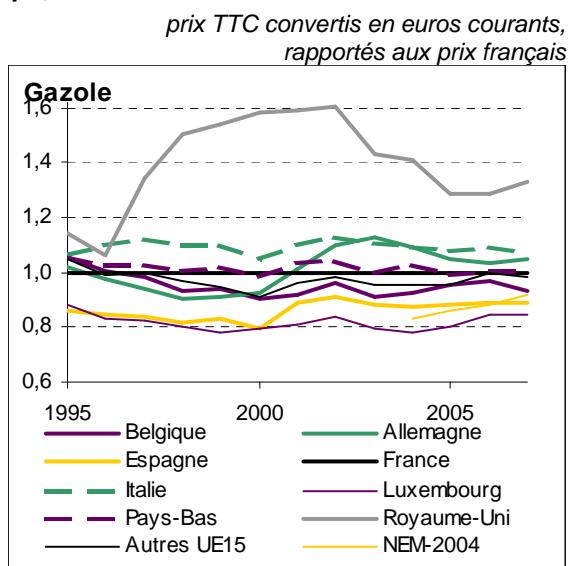


Sources : Direm, calculs MEEDDAT/SESP

**Figure C3.1 Prix à la pompe des carburants en Europe, relativement à la France**



Source : Eurostat



Source : Eurostat

#### Impact énergétique de la croissance de l'incorporation de biocarburants dans les carburants pétroliers

Les biocarburants incorporés dans les carburants pétroliers sont en forte hausse, en relation avec les objectifs fixés aux professionnels. Selon les premières estimations réalisées par l'Observatoire de l'énergie, le taux d'incorporation d'éthanol dans le supercarburant (sous forme d'ETBE) et de biodiester dans le gazole aurait doublé entre 2006 et 2007 (fiche A6). Compte tenu de la moindre teneur énergétique de ces carburants d'origine végétale, les livraisons de supercarburant mesurées en Joules seraient en baisse de 5,2 % (contre 4,5 % en m<sup>3</sup>) et en hausse de 2,6 % pour le gazole (contre 2,8 % en m<sup>3</sup>).

#### Statistiques de ventes et de livraisons de carburants

Les ventes sur le marché intérieur français (et les ventes de soutes maritimes) sont issues des déclarations des sociétés ayant le statut d'entrepositaire agréé ; les déclarations sont issues des chaînes de facturation des sociétés pour des ventes faites à des **non-entrepositaires agréés** (ventes s'effectuant en acquitté).

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

En 2007, l'écart entre ces deux statistiques est important pour le gazole : alors que les livraisons progressent de 2,8 %, les ventes progressent de 3,3 %. Bien qu'elles proviennent de deux chaînes de traitement distinctes et représentent deux concepts différents, les deux séries doivent être très proches l'une de l'autre sur longue période. Les écarts peuvent traduire des décalages dans le temps entre facturations et sorties physiques ou s'expliquer ponctuellement par des rachats de sociétés.



## **S – Les entreprises et l'emploi**

## S1a - La démographie des entreprises

Le nombre d'entreprises du secteur des transports (hors agences de voyages) s'établissait à environ 82 900 au 1<sup>er</sup> janvier 2007 (+ 0,7 %). Il s'agit de la première progression de la dernière décennie au cours de laquelle on a assisté à un mouvement de concentration du secteur. Puis au cours de l'année 2007 le nombre annuel de créations reprend fortement après sept années à un bas niveau.

### **Forte reprise des créations d'entreprises dans tous les secteurs des transports en 2007**

Suite à un plateau bas entre 2000 et 2006, nettement inférieur à 6 000 créations annuelles d'entreprises dans les transports hors agences de voyages, les créations ont fortement progressé en 2007 (+ 24,0 % soit 7 300 unités), pour retrouver un niveau comparable à celui de 1999. Cette progression annuelle est aussi supérieure à celle de l'ensemble des secteurs de l'économie, 13 % en 2007, alors que les années précédentes les secteurs des transports étaient moins dynamiques à cet égard. Le taux de création dans les transports (encadré) est désormais en 2007 de 8,8 % alors qu'il était devenu l'un des plus faibles de l'ensemble de l'économie : passant de 10,8 % en 1993 à 7,9 % en 2006 (comparable alors à celui de l'industrie hors IAA, 7,4 %), contre 12,1 % pour l'ensemble des secteurs cette même année.

Si en 2006 les créations dans les transports routiers de marchandises (TRM) et les transports routiers de voyageurs (TRV) avaient déjà légèrement progressé (respectivement + 5,5 % et + 2,5 %), le phénomène s'est largement amplifié en 2007 avec des hausses de 23,4 % et 26,2 %. Dans le TRM, la plus forte augmentation en évolution est celle du TRM interurbain (602M) avec + 42 %, mais en nombre, c'est le TRM de proximité qui enregistre le chiffre le plus élevé (+ 422 créations). Les taxis (602E) sont les principaux contributeurs à l'accroissement du TRV en 2007 avec 481 créations de plus qu'en 2006.

### **Le nombre de défaillances continue de décroître**

La forte baisse des défaillances d'entreprises de 2006 se confirme en 2007 (- 10,2 %) pour

atteindre le point le plus bas des quatorze dernières années.

La baisse de cet indicateur est principalement imputable au TRM (- 10,3 %) tandis que dans le TRV le seul secteur en baisse en 2007 est celui des taxis (- 19,2 %).

### Notes sur la démographie d'entreprises

Le concept de « création d'entreprise » a été modifié dans *Sirène* le 01/01/2007 et les séries de créations ont été rétropolées jusqu'en 1993. Désormais la création d'entreprise est définie comme la mise en œuvre de nouveaux moyens de production. Cette nouvelle définition s'appuie dorénavant, pour faciliter les comparaisons, sur les concepts harmonisés au niveau européen : une création d'entreprise correspond à l'apparition d'une unité légale exploitante n'ayant pas de prédécesseur identifié. La nouvelle notion de création d'entreprise est plus large que celle de création *ex nihilo* puisqu'elle inclut notamment les réactivations d'entreprises 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. Cette continuité est évaluée à la lumière de la localisation de l'entreprise et de l'activité qui y est exercée. Les statistiques de créations d'entreprises sont issues du répertoire *Sirène* géré par l'Insee et incluent les « réactivations » et les « reprises » d'entreprises. Le nouveau concept est donc véritablement intermédiaire entre les créations pures et l'ensemble des créations au sens de l'ancien concept. Les créations ne sont pour l'instant pas comptabilisées à la date d'événement mais à la date de traitement par les gestionnaires de *Sirène*.

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

Le secteur auquel est rattachée une entreprise une année donnée dépend de son activité principale cette même année. Il n'est donc pas nécessairement constant au cours du temps. En conséquence, les variations des nombres d'entreprises dans chacun des secteurs ne dépendent pas uniquement de facteurs démographiques (créations et cessations), mais également d'éventuels reclassements sectoriels.

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

**Figure S1a.1 Nombre d'entreprises dans le secteur des transports en début d'année**en nombre d'entreprises au 1<sup>er</sup> janvier, évolutions en %

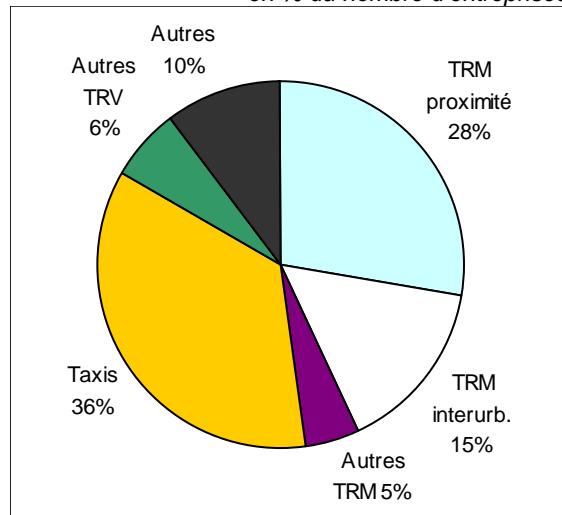
	2000	2006	2007	07/06
TRM de proximité	26811	22950	22981	0,1
TRM interurbain	15106	12877	12799	-0,6
Autres secteurs TRM	4858	3868	3788	-2,1
<b>Ensemble TRM</b>	<b>46775</b>	<b>39695</b>	<b>39568</b>	<b>-0,3</b>
Taxis	28471	29265	29569	1,0
Autres secteurs TRV	5704	5294	5314	0,4
<b>Ensemble TRV</b>	<b>34175</b>	<b>34559</b>	<b>34883</b>	<b>0,9</b>
Autres secteurs	8046	8028	8436	5,1
<b>Transports</b>	<b>88996</b>	<b>82282</b>	<b>82887</b>	<b>0,7</b>

Source : Insee-Sirene

Champ : ensemble des entreprises françaises (y compris DOM) dont l'activité principale relève des transports (postes 60 à 63 de la nomenclature NAF) hors agences de voyage (NAF 63.3Z)

**Figure S1a.2 Répartition sectorielle des entreprises de transport au 01/01/2007**

en % du nombre d'entreprises



Source : Insee-Sirene

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

en nombre d'entreprises, évolutions en %

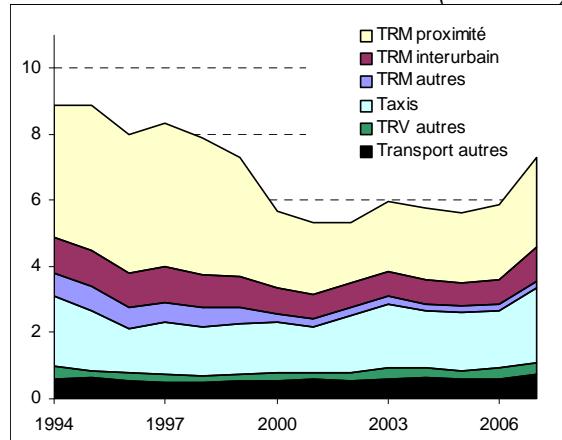
	2000	2006	2007	07/06
TRM de proximité	2335	2254	2676	18,7
TRM interurbain	759	737	1046	41,9
Autres secteurs TRM	265	211	228	8,1
<b>Ensemble TRM</b>	<b>3359</b>	<b>3202</b>	<b>3950</b>	<b>23,4</b>
Taxis	1505	1744	2225	27,6
Autres secteurs TRV	253	319	379	18,8
<b>Ensemble TRV</b>	<b>1758</b>	<b>2063</b>	<b>2604</b>	<b>26,2</b>
Autres secteurs	551	607	729	20,1
<b>Transports</b>	<b>5668</b>	<b>5872</b>	<b>7283</b>	<b>24,0</b>

Source : Insee-Sirene

Champ : ensemble des entreprises françaises (y compris DOM) dont l'activité principale relève des transports (postes 60 à 63 de la nomenclature NAF) hors agences de voyage (NAF 63.3Z)

(\*) le concept de « création d'entreprise » a été modifié le 1<sup>er</sup> janvier 2007 (encadré ci-contre).**Figure S1a.4 Évolution des créations d'entreprises de transport**

en milliers d'entreprises (hors 63.3Z)



Source : Insee-Sirene

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

	2000	2006				2007	Total	07/06
		T1	T2	T3	T4			
TRM de proximité	806	183	154	131	131	599	158	159
TRM interurbain	496	117	82	77	76	352	74	77
Autres secteurs TRM	185	28	29	24	25	106	29	16
<b>Total TRM</b>	<b>1487</b>	<b>328</b>	<b>265</b>	<b>232</b>	<b>232</b>	<b>1057</b>	<b>261</b>	<b>252</b>
Taxis	96	33	28	14	24	99	18	18
Autres secteurs TRV	52	16	11	8	14	49	27	9
<b>Total TRV</b>	<b>148</b>	<b>49</b>	<b>39</b>	<b>22</b>	<b>38</b>	<b>148</b>	<b>45</b>	<b>27</b>
<b>Autres secteurs Transports</b>	<b>119</b>	<b>31</b>	<b>34</b>	<b>26</b>	<b>37</b>	<b>128</b>	<b>25</b>	<b>34</b>
<b>TOTAL TRANSPORTS</b>	<b>1754</b>	<b>408</b>	<b>338</b>	<b>280</b>	<b>307</b>	<b>1333</b>	<b>331</b>	<b>313</b>

Source : Insee, Bodacc

Champ : ensemble des entreprises françaises (y compris DOM) dont l'activité principale relève des transports (postes 60 à 63 de la nomenclature NAF) hors agences de voyage (NAF 63.3Z).

## S1b - L'emploi dans le secteur des transports

### L'emploi salarié en hausse de 2,1 % en 2007

En 2007, l'emploi salarié dans le secteur des transports, en fin d'année, augmenterait de 2,1 % par rapport à 2006, soit environ 21 500 emplois supplémentaires. Cette croissance de l'emploi salarié paraît confirmer et renforcer une reprise déjà amorcée en 2006 (+ 0,8 %), après une période de stagnation de trois ans.

Deux secteurs d'activité sont principalement à l'origine de ces créations : les transports routiers de marchandises et les transports routiers de voyageurs, avec respectivement + 4,3 % et + 5,4 %.

#### Créations nettes d'emplois dans le TRM...

Le secteur du transport routier de marchandises aurait créé 14 800 emplois entre fin 2006 et fin 2007, et 14 000 emplois en moyenne annuelle. Ces créations élèvent l'emploi du secteur à un niveau sans précédent. La conjoncture est en effet plus favorable : l'activité des transporteurs routiers mesurée en véhicules-kilomètres progresse de 5,9 % en 2007. Ce regain d'activité est soutenu essentiellement par le bond du transport de proximité, + 10,3 % en 2007, qui est responsable à lui seul de la création de 11 500 emplois, soit 77 % des créations du secteur. Les transporteurs de longue distance (TRM interurbain) gagnent 3 100 emplois en 2007 et confortent ainsi leur dynamisme de 2006.

#### ... ainsi que dans le TRV

Les transports routiers de voyageurs (urbains, routiers, taxis, remontées mécaniques, ...) auraient créé cette année 7 900 emplois. Ce mouvement, qui correspond à une progression de 5,4 % de l'effectif salarié du secteur, fait suite au léger ralentissement constaté en 2006. Les remontées mécaniques qui avaient connu en 2006 une chute importante de leur activité, retrouvent leur niveau de 2005.

#### Entreprises publiques et secteur privé, l'écart se creuse

Le secteur privé connaît en 2007 une augmentation de + 3,1 % des effectifs due au dynamisme du TRM et du TRV. Dans le même

temps, les grandes entreprises nationales enregistrent une baisse de 1,7 % de leurs effectifs. Le maintien des effectifs de la RATP à son niveau de 2006 ne suffit pas à contrebalancer la perte des 3 600 emplois de la SNCF.

#### Progression de l'intérim en 2007

Le secteur des transports a utilisé beaucoup plus largement l'intérim en 2007 (source : Dares). Entre 2006 et 2007, on observe, sur les trois premiers trimestres, une progression de 11 % du recours à l'intérim, contre 7,6 % pour les mêmes trimestres de 2005 et 2006. Cette évolution dépasse celle de l'ensemble des secteurs de l'économie (6,3 %), ainsi que celle de la construction (5,5 %), de l'industrie (6,6 %), ou de l'automobile (4,2 %). En moyenne, sur les trois premiers trimestres de 2007, 52 400 intérimaires (en équivalents emplois à temps plein) sont présents dans les établissements du secteur des transports.

#### Estimation de l'emploi en 2007

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

Pour l'année 2007, les chiffres présentés sont des estimations du SESP qui reposent sur :

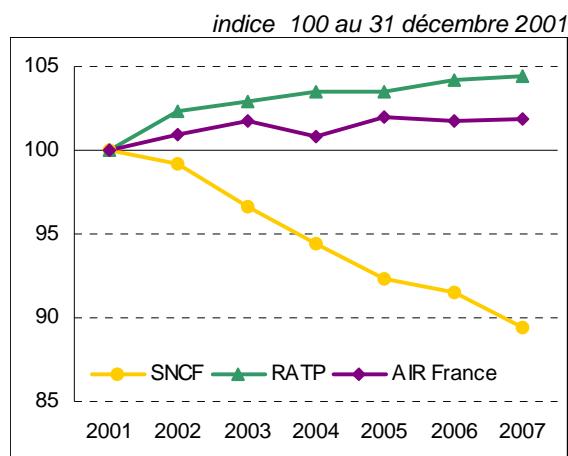
- les statistiques d'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Unedic. Les dernières données exhaustives disponibles sont celles de l'année 2006. Ces données sont provisoires et seront revues en août 2008, lorsque les données 2007 provisoires seront elles aussi diffusées.
- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié provenant de l'Acoss, qui incluent l'année 2007. Cette source est basée sur des personnes et non des EQTP.
- les statistiques trimestrielles des établissements de plus de 10 salariés du transport aérien, provenant elles aussi de l'Unedic.
- la SNCF et la RATP.

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

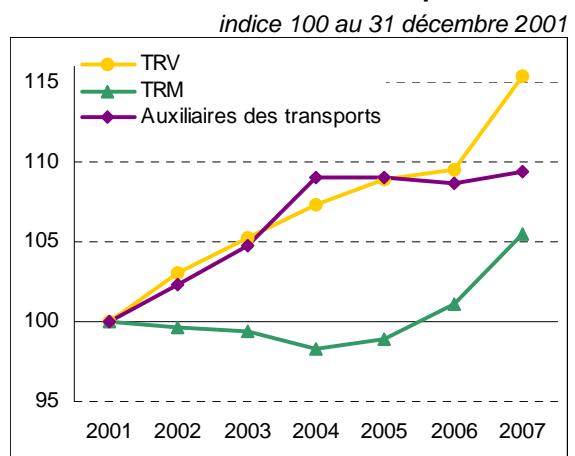
**Figure S1b.1 Effectif salarié dans les transports au 31 décembre**

	1998	2002	2003	2004	2005	2006	2007p	06/05	07/06
<b>Grandes Entreprises Nationales</b>	<b>214,1</b>	<b>219,9</b>	<b>215,8</b>	<b>211,9</b>	<b>208,4</b>	<b>207,1</b>	<b>203,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>-1,7</b>
SNCF	174,4	176,4	172,0	167,9	164,3	162,8	159,2	-0,9	-2,2
RATP	39,7	43,6	43,8	44,0	44,1	44,4	44,4	0,7	0,2
<b>Secteur privé</b>	<b>677,3</b>	<b>789,2</b>	<b>793,6</b>	<b>801,8</b>	<b>807,9</b>	<b>817,2</b>	<b>842,2</b>	<b>1,1</b>	<b>3,1</b>
Transports ferroviaires	0,4	0,4	0,5	0,4	0,3	0,4	0,8	73,6	77,2
TRV	121,7	138,1	141,0	143,7	145,9	146,8	154,6	0,6	5,4
TRM, dont :	301,3	339,8	338,7	335,2	336,9	344,6	359,4	2,3	4,3
TRM de proximité	88,8	103,0	102,4	102,2	106,2	111,8	123,3	5,2	10,3
TRM interurbain	178,1	200,7	200,1	198,9	196,2	198,6	201,8	1,2	1,6
Location avec chauffeur	20,0	21,2	21,1	19,0	19,1	19,4	19,6	1,6	0,7
Transports par eau	13,8	15,2	15,6	15,6	15,9	16,1	16,1	1,3	0,0
Transports aériens et spatial	60,7	70,7	67,7	67,1	69,2	70,4	70,8	1,7	0,7
Auxiliaires des transports	179,5	225,0	230,1	239,8	239,8	239,0	240,5	-0,3	0,6
Manutention, entreposage, infrastructures	89,9	113,1	117,0	125,9	126,5	127,4	133,6	0,7	4,9
Organisation du transport de fret	89,5	112,0	113,2	113,9	113,3	111,6	106,8	-1,5	-4,3
<b>Total Transport</b>	<b>891,4</b>	<b>1009,2</b>	<b>1009,5</b>	<b>1013,8</b>	<b>1016,3</b>	<b>1024,3</b>	<b>1045,8</b>	<b>0,8</b>	<b>2,1</b>

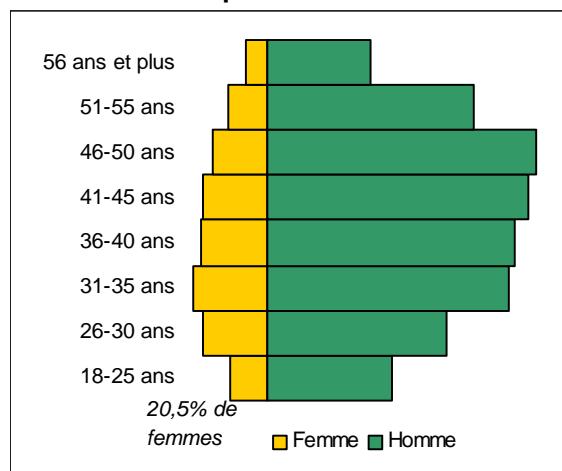
Sources : Unedic, Acoss, SNCF, RATP, Air France ;  
(p) estimations MEEDDAT/SESP pour 2007 (voir encadré)

**Figure S1b.2 Effectifs salariés de la SNCF, de la RATP et d'Air France au 31 décembre**

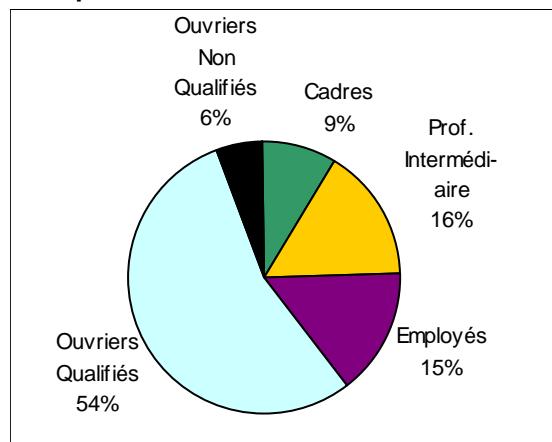
Sources : SNCF, RATP, Air France

**Figure S1b.3 Effectifs salariés dans le TRV, le TRM et les auxiliaires de transports**

Sources : Unedic, Acoss, SNCF, RATP, Air France ; estimations MEEDDAT/SESP pour 2007

**Figure S1b.4 Pyramide des âges des salariés du transport au 31 décembre 2006**

Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

**Figure S1b.5 Structure par catégorie sociale de la population salariée du transport au 31 décembre 2006**

Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

## S1c - Les conditions de travail

### **Augmentation de 1,4 % du pouvoir d'achat du salaire de base des ouvriers en 2007**

En 2007, l'augmentation du taux de salaire horaire de base des ouvriers du transport est de 3 % (en moyenne annuelle, hors primes et heures supplémentaires). L'indice des prix à la consommation ayant augmenté de 1,5 %, le pouvoir d'achat procuré par une heure de travail augmente de 1,4 %, à comparer avec + 1,3 % pour l'ensemble de l'économie.

### **Augmentation de 2,3 % des salaires réels des salariés à temps complet sur la période 2002/2006**

Pour ce qui concerne le salaire moyen réel sur une période de temps donné (salaire net moyen annualisé), l'évolution est de + 2,3 % pour l'ensemble des salariés à temps complet du transport, de 2002 à 2006, compte tenu de la hausse des prix à la consommation. Elle est de + 0,2 % en 2006, après + 1,8 % en 2005, contre respectivement - 0,3 % et + 1,3 % pour l'ensemble des secteurs. Le transport maritime et fluvial se distingue avec une augmentation de 9,8 % sur ces quatre ans.

### **Un secteur accidentogène**

De 1996 à 2006, le taux de risque d'accident du travail, avec arrêt, du secteur des transports et de la manutention a perdu 0,9 point. Mais le secteur reste parmi les plus accidentogènes, avec un taux de risque de 6,7 % (contre 3,9 % pour l'ensemble de l'économie). La situation est inchangée par rapport à 2005.

### **Forte progression de l'accès à la formation continue dans la manutention entre 2004 et 2005**

Les secteurs des transports ont un taux d'accès à la formation continue supérieur à la moyenne, la palme revenant aux transports aériens avec un taux de stagiaires par rapport à l'ensemble de la population salariée de 85,7 % en 2005. Depuis 2000, le taux d'accès à la formation a augmenté dans l'ensemble des secteurs du transport.

Si les transports maritimes connaissent la plus forte progression avec 12,6 points (+ 38,6 % en 2000 contre + 51,2 % en 2005), la manutention tire aussi son épingle du jeu, avec + 20 %, dont + 7 % entre 2004 et 2005. Mais, pour l'ensemble des transports, comme pour le reste de l'économie, les ouvriers et les employés restent les catégories sociales aux taux d'accès les plus faibles.

### **553 000 journées de grève en 2007**

En 2007, on compte 2,8 fois plus de journées perdues pour grève dans le transport. Les agents de la RATP et de la SNCF se sont fortement mobilisés : le nombre de journées perdues pour grèves atteint près de 522 000, soit 95 % du nombre total de journées perdues pour grèves dans le transport.

A la RATP, les principales journées de grève ont porté sur l'évolution du régime de retraite. La mobilisation à la SNCF concernait le service minimum, les retraites, mais aussi le fret, les emplois, salaires, et métiers.

Les revendications des salariés d'Air France ont porté sur l'emploi, les conditions de travail, et les salaires.

En 2007, on a observé plus de 3 800 journées de grève dans les ports autonomes, avec notamment en mars, le port autonome de Marseille qui a connu un mouvement de grève de 18 jours contre la privatisation des quais, suite à la volonté de GDF d'assurer sa propre manutention sur le terminal méthanier du port.

### **Le salaire horaire de base ouvrier (SHBO) issu de l'enquête Acemo**

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

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

### **Le salaire annuel net moyen selon les DADS**

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

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

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

**Figure S1c.1 Salaires réels nets moyens en année travail**

niveaux en euros, évolutions en %

	CS	04/03	05/04	06/05	Niveau 2006	06/02
Transport routier de marchandises	Cadres	-1,6	1,0	-0,6	37 758	-4,1
	Prof. Interm.	-0,2	1,6	0,5	23 289	1,2
	Employés	0,4	1,6	0,8	16 912	3,1
	Ouvriers NQ	0,5	1,6	0,5	15 591	3,2
	Ouvriers Q	0,6	1,6	0,9	18 096	3,8
	Total	0,5	1,4	0,8	18 797	3,1
Transport urbain et routier de voyageurs	Cadres	0,2	2,0	-0,4	45 127	-1,9
	Prof. Interm.	1,8	1,3	-0,5	28 733	1,5
	Employés	-0,2	1,5	-0,2	20 583	1,9
	Ouvriers NQ	1,6	3,8	0,8	19 031	5,3
	Ouvriers Q	-0,6	2,1	-0,6	20 173	2,0
	Total	-0,3	2,4	-0,8	22 346	1,7
Transports maritime et fluvial	Cadres	0,2	4,6	2,1	47 402	7,9
	Prof. Interm.	-1,2	0,0	8,0	27 977	7,2
	Employés	-0,4	0,7	11,7	19 971	13,3
	Ouvriers NQ	5,3	-4,3	8,4	20 800	4,6
	Ouvriers Q	0,4	1,0	2,8	22 887	3,0
	Total	1,2	5,8	2,8	29 711	9,8
Logistique et messagerie	Cadres	0,8	1,3	-1,0	42 626	0,8
	Prof. Interm.	0,2	1,4	0,5	23 659	2,7
	Employés	-0,4	1,9	0,4	17 521	2,4
	Ouvriers NQ	-0,6	1,1	0,9	15 413	2,5
	Ouvriers Q	-1,9	1,8	0,5	17 433	2,4
	Total	-0,1	1,4	0,4	20 624	2,4
Transport	Cadres	-0,2	0,8	-0,4	45 143	0,3
	Prof. Interm.	-0,2	1,1	0,7	26 034	1,6
	Employés	0,1	3,0	-1,2	19 377	2,4
	Ouvriers NQ	-1,2	3,7	1,4	16 371	5,2
	Ouvriers Q	-0,2	1,4	0,2	19 229	1,5
	Total	-0,1	1,8	0,2	22 577	2,3

Source : Insee – DADS, calculs SESP

NQ : non qualifiés

Q : qualifiés

**Figure S1c.2 Accidentologie du travail**

effectifs et accidents en milliers, taux de risque et évolutions en %

	1996	2005	2006	06/96
<b>Transports et manutention</b>				
Effectifs	710	956	951	34
Accidents avec arrêt	54	64	64	17
Accidents avec IP	4	5	5	9
Décès	0,15	0,10	0,09	-41
Taux de risque	7,6	6,7	6,7	-12
Taux de risque avec IP	0,6	0,5	0,5	-19
<b>Ensemble des secteurs</b>				
Effectifs	14 474	17 878	17 787	23
Accidents avec arrêt	658	699	701	6
Accidents avec IP	49	52	47	-4
Décès	0,77	0,47	0,54	-31
Taux de risque	4,5	3,9	3,9	-13
Taux de risque avec IP	0,3	0,3	0,3	-22

Source : CNAMTS

Taux de risque : nombre d'accidents avec arrêt rapporté au nombre de salariés.

IP : incapacité permanente.

**Figure S1c.3 Taux d'accès à la formation continue en 2005**

en %

Secteur d'activité	Tx d'accès à la form. continue				TPF
	Ouvr	Empl.	TAM	Cadr	
Transports terrestres	47,9	46,7	66,0	56,5	50,8
maritimes	18,7	48,9	62,8	60,3	51,2
aériens	95,2	86,3	87,1	80,0	85,7
Manut. & entrepo.	39,3	33,2	51,6	57,3	42,4
Ens. de l'économie	30,9	32,2	55,2	53,6	39,8
					2,84

Source : Cereq

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

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

TAM : techniciens et agents de maîtrise.

**Figure S1c.4 Conflictualité dans les transports en 2006 et 2007**

Secteurs d'activité	Nb de grèves 2006	Nb de grèves 2007	Nb de jours perdus 2006	Nb de jours perdus 2007
Entreprises ferroviaires et de transport urbain	678	842	174 450	530 223
SNCF	387	402	129 213	423 307
RATP	173	367	19 002	98 677
Transports urbains	113	73	25 704	8 239
Manutention ferroviaire	3	0	239	0
Restauration ferroviaire	2	0	292	0
Autres entreprises de transports	228	256	23 377	22 817
Air France	132	169	10 630	5 206
Aéroport de Paris	18	15	584	952
Transports routiers	59	54	10 276	8 865
Ports Autonomes	0	2	0	3 819
Autres entreprises (hors ordures ménagère)	19	16	1 887	3 975
<b>Total transport</b>	<b>906</b>	<b>1 098</b>	<b>197 827</b>	<b>553 040</b>

Sources : MEEDDAT/IGTT, SNCF, RATP, Air France, ADP, calculs SESP

Le nombre de jours perdus pour grèves ADP est estimé à partir du nombre d'heures perdues pour grèves, sur la base de 8 heures par jour.

**Les statistiques de l'IGTT**

ne comptabilisent que les conflits localisés. Le nombre de grèves correspond soit :

- au nombre de préavis de grèves déposés (RATP) ou effectivement suivis d'une grève (SNCF).

Un préavis peut être de niveau local (établissement), régional ou national. Plusieurs préavis peuvent être déposés pour un même conflit.

- au nombre de jours calendaires de grèves (Air France)

- au nombre de conflits (ADP et autres agrégats).

## S1d - Le marché du travail « Transport et Logistique »

Le marché du travail « Transport et Logistique » (T&L) est plus vaste que celui des transports au sens strict : avec les conventions retenues par le SESP, il couvre 33 métiers, chacun caractérisé par un code ROME (répertoire opérationnel des métiers, de l'ANPE). Mais 78,2 % des offres sont concentrées sur 4 métiers : les conducteurs de transport de marchandises (réseau routier), (24,2 %), les agents de stockage (25,4 %), les conducteurs livreurs (11,8 %), et les agents de manipulation (17,4 % ; figure S1d.1).

### **Une offre « transport et logistique » sur trois est émise par les agences de travail temporaire**

Ainsi, les établissements du transport ne sont pas les seuls acteurs de ce marché. En effet, sur les 293 400 offres d'emploi enregistrées (OEE) en 2007, seules 25,8 % sont émises par des établissements du secteur : les agences de travail temporaire et le commerce sont respectivement à l'origine de 35,9 % et 15,6 % des offres. Sur le marché des conducteurs de TRM, l'influence du secteur est plus grande : les établissements du transport représentent 43,4 % des offres (figure S1d.1).

### **43,6 % des offres de conducteurs TRM sont des CDI**

En 2007, les régions Ile-de-France, Rhône-Alpes et PACA concentrent 33,1 % des 71 000 OEE de conducteurs de TRM (figure S1d.3). Celles-ci sont majoritairement d'une durée inférieure à 6 mois. Mais la part des CDI ne cesse de croître avec 43,6 % en 2007 après 39,6 % en 2006 et 36,1 % en 2005 (figure S1d.2).

Pour les agents de stockage, à l'opposé, seule une offre d'emploi sur quatre est un CDI, en 2007 comme en 2006 (figure S1d.2).

### **Demandeurs d'emploi en baisse de 9,4 %**

De fin décembre 2006 à fin décembre 2007, le nombre de demandeurs d'emploi de catégorie 1 (DEFM1) des métiers « Transport et Logistique » a baissé de 9,4 %.

Fin décembre 2007, au sein de ceux-ci, 26,3 % sont des chômeurs de longue durée, soit une baisse de 4,2 points par rapport à 2006.

### **Intensification des tensions sur le marché du travail des conducteurs de TRM...**

De 2006 à 2007, l'augmentation des offres d'emploi (+ 13,2 %, figure S1d.3) conjuguée à la baisse des demandes d'emploi génère de fortes tensions sur le marché du travail des conducteurs de TRM. L'indicateur de tension est passé en moyenne de 0,86 en 2006 à 1,00 en 2007, soit + 17 %. Le marché est très saisonnier (figure S1d.4) : les tensions culminent au deuxième trimestre 2007 à 1,55 en métropole et sont minimales au quatrième trimestre (0,72).

De ce fait, le laps de temps écoulé entre le dépôt d'une offre d'emploi et sa satisfaction est en augmentation : en 2006, après 34 jours, une offre sur deux était satisfaite ; en 2007, il faut attendre 39 jours. Le pic des offres du deuxième trimestre explique les délais extrêmes du troisième : 45 jours en 2007.

Au quatrième trimestre 2007, les tensions sont retombées (0,72), mais les délais avant satisfaction des offres n'ont jamais été aussi élevés depuis 3 ans : 84 jours et plus pour une offre sur 4.

### **... mais aussi des agents de stockage**

Alors que le marché du travail des agents de stockage était relativement stable en 2005-2006 (indicateur de tension à 0,93 et 0,92), l'année 2007 est marquée par une forte augmentation des tensions : 1,04.

Les difficultés de recrutement sont plus prononcées en régions Rhône-Alpes et PACA, soit une certaine dissymétrie par rapport au marché du travail des conducteurs du TRM (figures S1d.4 et S1d.5).

### **DEFM1**

Les statistiques officielles sur le nombre de demandeurs d'emploi portent sur les demandeurs inscrits à l'ANPE en fin de mois en catégorie 1 : recherche de contrat en CDI, sans activité réduite au cours du mois ou d'une durée n'excédant pas 78 heures.

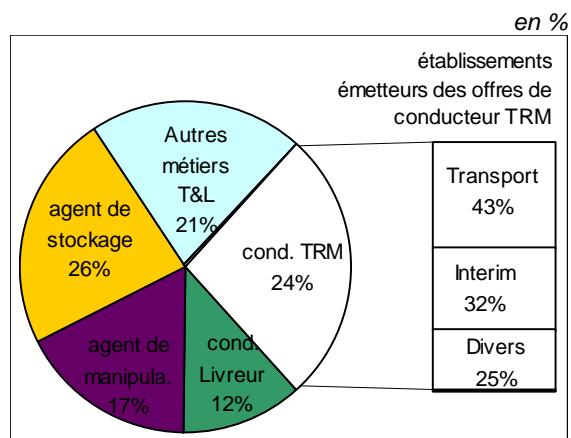
### **Les chômeurs de longue durée (CLD)**

sont les demandeurs d'emploi dont l'ancienneté de la demande est supérieure ou égale à un an.

### **L'indicateur de tension**

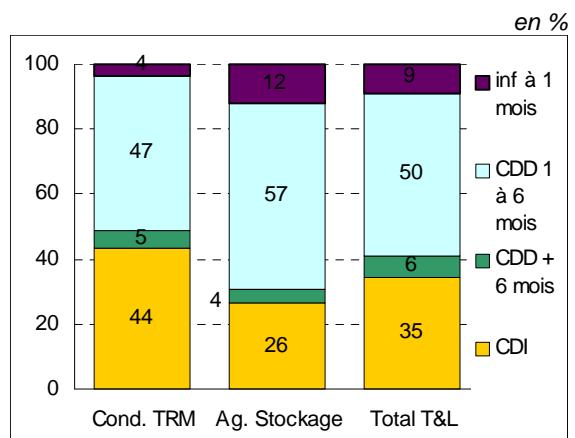
est le nombre d'Offres d'Emploi Enregistrées (OEE) à l'ANPE, rapporté au nombre de Demandes d'Emploi Enregistrées (DEE) sur une même période.

**Figure S1d.1 Offres d'emploi enregistrées « transport & logistique » en 2007**



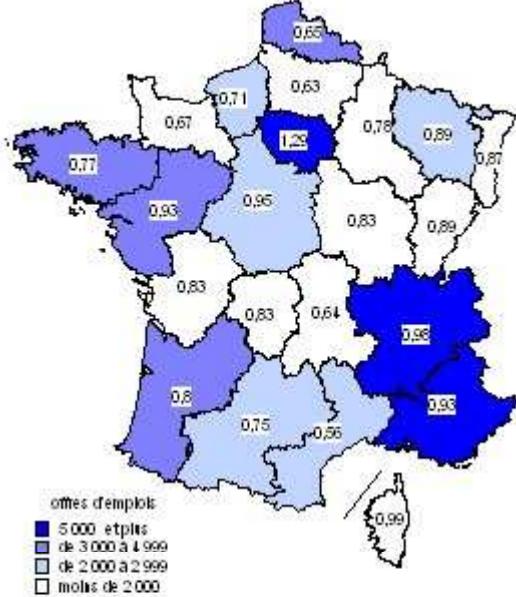
Sources : STMT-Dares ; calculs MEEDDAT/SESP

**Figure S1d.2 Offres d'emploi enregistrées selon le contrat de travail proposé en 2007**

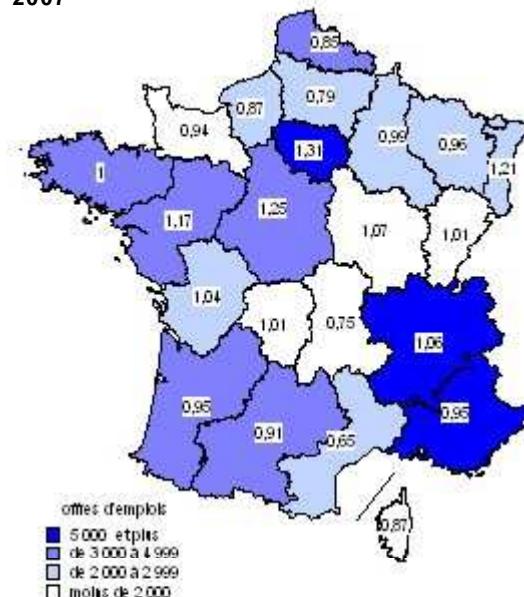


Sources : STMT-Dares ; calculs MEEDDAT/SESP

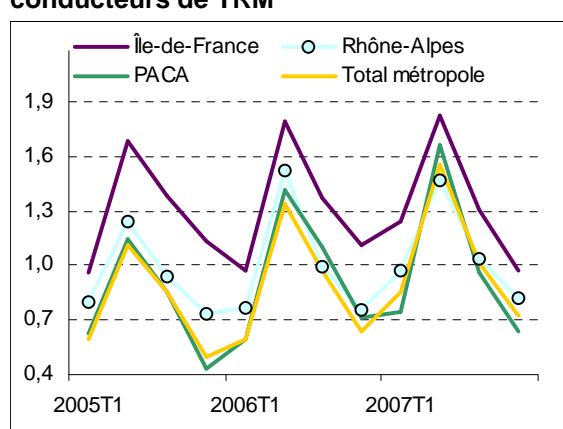
**Figure S1d.3 Offres d'emploi enregistrées et indicateur de tension des « conducteurs de TRM » 2006**



Sources : STMT-Dares ; calculs MEEDDAT/SESP

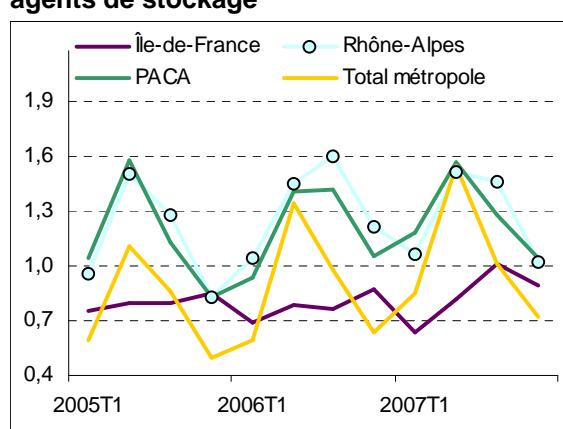


**Figure S1d.4 Indicateur de tension des conducteurs de TRM**



Sources : STMT-Dares ; calculs MEEDDAT/SESP

**Figure S1d.5 Indicateur de tension des agents de stockage**



Sources : STMT-Dares ; calculs MEEDDAT/SESP

## S1e - Les comptes des entreprises des transports en 2006

En 2006 les entreprises du secteur des transports se sont bien portées : croissance de la valeur ajoutée, forte reprise de l'excédent brut d'exploitation et résultat net positif mais les investissements ont connu une baisse importante.

### Poursuite de la hausse du chiffre d'affaires du secteur

Le chiffre d'affaires dans les transports a progressé de 5,5 % en 2006. Cette hausse est principalement issue de la forte croissance des secteurs des transports aériens (+ 9,5 %), des transports maritimes et côtiers (+ 12,9 %) et de la manutention et entreposage (+ 15,2 %).

Comme les deux années précédentes la production des transports maritimes a pleinement bénéficié de la croissance des échanges maritimes mondiaux (+ 12,9 % en 2006).

La sous-traitance générale, c'est-à-dire la sous-traitance en activité transport, ayant légèrement diminué en 2006, l'activité directement réalisée par les entreprises du secteur a encore plus augmenté (+ 7,1 % en 2006, dans la lignée des années précédentes) que l'activité globale.

### Reprise de l'excédent brut d'exploitation mais légère baisse du résultat net

Après deux années de hausse à deux chiffres les consommations intermédiaires n'ont augmenté que de 3,2 % en 2006. Ceci s'explique par une maîtrise des achats de carburants qui n'ont augmenté que de 4,7 % en 2006 après les fortes hausses des années précédentes. Ceci a permis un redressement de la valeur ajoutée (+ 7,6 % en 2006), en particulier dans les secteurs « gourmands » en carburants comme les transports routiers de marchandises (+ 10,6 %), les transports aériens (+ 9,6 %) et les transports urbains et routiers de voyageurs (+ 7,7 %).

La hausse des charges de personnel a légèrement ralenti en 2006 : + 4,2 %. Le secteur des transports aériens a connu la hausse la plus forte soit 7,5 %.

La forte hausse de la valeur ajoutée conjuguée à la progression modérée des frais de

personnel a permis une forte appréciation de l'excédent brut d'exploitation en 2006 (+ 11,7 %) consécutive à une quasi stagnation en 2005 (+ 1,2 %). Les principaux secteurs bénéficiaires ont été les transports routiers de marchandises (+ 33,7 %) et la manutention et entreposage (+ 22,9 %). Le taux de marge a globalement augmenté de 1,4 point, avec des augmentations notables dans le TRM, les transports fluviaux et l'organisation de transport de fret.

À cause de la baisse du résultat net dans les transports ferroviaires (-1,2 milliard d'euros) due à de fortes charges exceptionnelles (0,68 milliard d'euros) engagées en 2006 pour l'activité fret de la SNCF, et dans les transports aériens (-0,65 milliard d'euros), le résultat net de l'ensemble des transports est passé entre 2005 et 2006 de près de 7 milliards d'euros à 5,6 milliards d'euros.

### Forte chute des investissements

Les investissements totaux ont fortement diminué en 2006 (- 23,2 %). Néanmoins, ce recul fait suite à une année 2005 sur laquelle les investissements totaux avaient atteint un niveau exceptionnel. En effet, les importantes restructurations d'entreprises dans le secteur (dont la filialisation par Gaz de France de son activité de transport par conduites via la création de GRT-Gaz) avaient largement gonflé le montant des investissements. Hors apports, la baisse des investissement en 2006 est bien moindre (- 10,2 %) mais elle reste marquée, notamment dans les transports aériens (- 25,0 %) et chez les gestionnaires d'infrastructures terrestres (- 24,0 %).

### Ratios de rentabilité : situation contrastée

L'ensemble des transports routiers de voyageurs et de marchandises ainsi que les secteurs d'activité associés (manutention et entreposage, organisation du transport de fret) ont connu une amélioration notable de leurs ratios financiers en 2006 contrairement aux transports ferroviaires et aux transports maritimes et côtiers où la situation s'est dégradée (figure S1e.3).

**Figure S1e.1 Les comptes du secteur des transports**

	évolutions annuelles en %		
	2004	2005	2006
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>5,6</b>	<b>7,0</b>	<b>5,5</b>
Sous-traitance "transport"	2,7	4,7	-1,5
CA hors ss-traitance "transport"	6,3	7,5	7,1
Consommations intermédiaires	7,7	9,9	3,2
dont achats de carburants	18,4	29,6	4,7
<b>Valeur ajoutée</b>	<b>7,1</b>	<b>4,4</b>	<b>7,6</b>
Charges de personnel (3)	2,6	4,5	4,2
<b>Excédent brut d'exploitation (1)</b>	<b>14,3</b>	<b>1,2</b>	<b>11,7</b>
Investissements	14,1	46,6	-23,2
dont hors apports (2)	14,1	15,6	-10,2
Locations, redevances de crédit-bai	18,6	-8,2	8,4
Effectif total	-0,1	-0,1	0,2

Source : MEEDDAT/SESP - EAE Transports

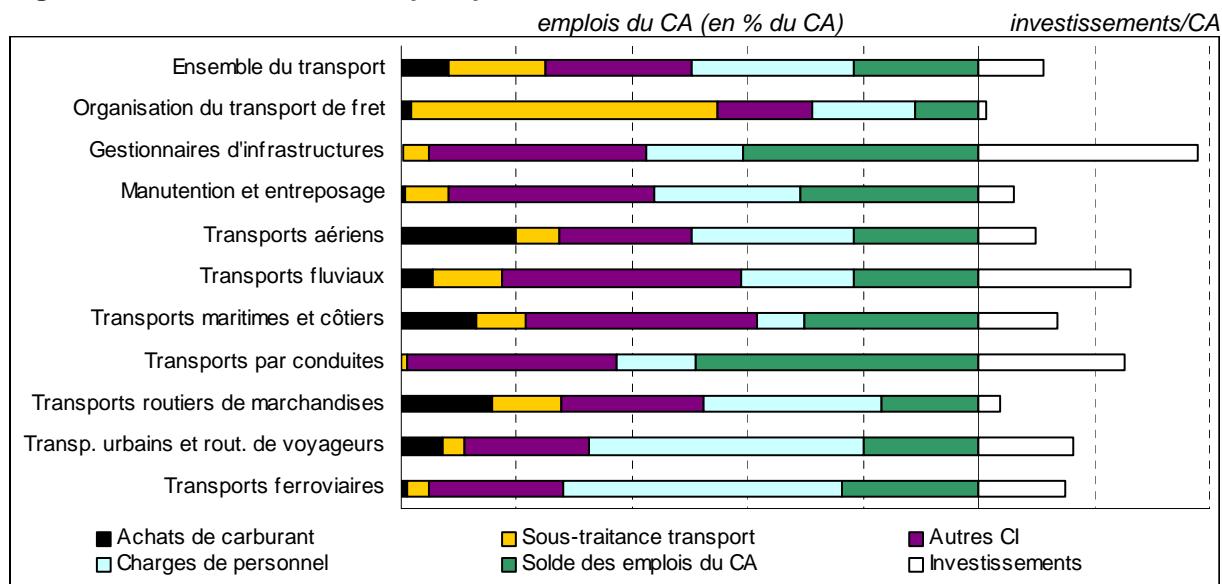
(1) entreprises de 6 salariés et plus pour 2004

(2) permet d'exclure les restructurations d'entreprises

(3) Comptes RATP 2006 pro forma 2005 pour pouvoir comparer les charges de personnel, suite à la création de la caisse de retraite de la RATP au 1<sup>er</sup> janvier 2006.**Avertissement**

L'enquête annuelle auprès des entreprises de transport interroge les entreprises du secteur sur les résultats comptables, l'emploi et le parc ou la flotte. Elle permet une analyse fine de la situation des différents secteurs. Les résultats complets de l'enquête sont disponibles sur le site internet du SESP.

Les données utilisées dans cette fiche sont issues de l'EAE et diffèrent légèrement des données publiées dans les annexes, issues du Système intermédiaire d'entreprises (SIE) de l'Insee, qui intègre en outre des données fiscales et quelques corrections conceptuelles liées au système de comptabilité nationale.

**Figure S1e.2 Structure des comptes par secteurs**

Source : MEEDDAT/SESP - EAE Transports 2006

**Figure S1e.3 Principaux ratios économiques par secteurs en 2006**

	VA/ CA	EBE/ CA	en %, données 2005 en italique entre parenthèses	
			Résultat courant/CA (*)	Résultat net/ CA (*)
Transport ferroviaires	78,3 ( 79,6 )	25,6 ( 26,2 )	1,3 ( 5,8 )	0,8 ( 8,3 )
Transports urbains et routiers de voyageurs	68,1 ( 66,9 )	17,5 ( 16,9 )	1,4 ( -1,7 )	4,0 ( 2,5 )
Remontées mécaniques	75,5 ( 74,1 )	36,5 ( 35,6 )	10,6 ( 10,8 )	7,6 ( 8,3 )
Transports routiers de marchandises	50,5 ( 46,9 )	15,9 ( 12,3 )	3,8 ( -0,2 )	1,3 ( 0,8 )
Transports par conduites	71,8 ( 72,1 )	52,9 ( 52,7 )	32,6 ( 30,7 )	12,4 ( 10,6 )
Transports maritimes et côtiers	24,2 ( 25,7 )	15,1 ( 15,8 )	1,2 ( 6,6 )	3,4 ( 9,4 )
Transports fluviaux	42,5 ( 36,4 )	19,9 ( 15,9 )	6,4 ( 2,4 )	5,1 ( 3,5 )
Transports aériens	49,3 ( 49,3 )	19,1 ( 18,8 )	2,1 ( 0,9 )	1,6 ( 5,7 )
Manutention et entreposage	56,3 ( 53,9 )	19,7 ( 18,4 )	6,5 ( 0,9 )	3,1 ( 1,8 )
Gestionnaires d'infrastructures terrestres	62,0 ( 62,4 )	43,6 ( 44,3 )	15,5 ( 9,5 )	9,8 ( 9,4 )
Organisation du transport de fret	29,5 ( 28,5 )	7,8 ( 6,9 )	1,8 ( 1,3 )	1,9 ( 1,1 )
<b>Ensemble du transport</b>	<b>51,2 ( 50,2 )</b>	<b>19,5 ( 18,4 )</b>	<b>4,3 ( 2,7 )</b>	<b>3,0 ( 4,1 )</b>

Source : MEEDDAT/SESP - EAE Transports 2006 et 2005

(\*) Entreprises de six salariés et plus

## S2a - Les entreprises de TRM

### **Le chiffre d'affaires 2007 des entreprises du secteur devrait continuer à progresser**

Deux facteurs devraient contribuer à la progression du chiffres d'affaires en 2007. D'une part, l'augmentation du volume de l'activité du TRM de 2006 semble se confirmer en 2007 avec une croissance de 5,3 % des t-km transportées pour compte d'autrui par le pavillon français (intérieur et international). Mais l'activité a fléchi au cours du second semestre et plus particulièrement au quatrième trimestre. D'autre part, la progression des prix (+ 4,0 % en 2007) continue sur un rythme un peu plus élevé que les deux années précédentes, rythme qui reste largement supérieur à celui de l'indice des prix à la consommation (+ 1,5 %) et surtout à l'évolution globale des coûts dans le secteur.

Le prix des prestations de transport national longue distance continue de croître à un rythme régulier : + 4,6 % en 2007, contre + 2,4 % pour les coûts. Le prix des transports courte distance progresse au même rythme que les coûts (respectivement + 3,5 % et + 3,2 % en moyenne annuelle, figure S2a.6) et cette hausse reste inférieure à celle du transport sur longue distance. Pour les coûts en revanche, la hausse pour le transport courte distance (+ 3,2 %) est un peu plus prononcée que pour la longue distance. Mais, sur ce segment aussi, les coûts progressent moins que les prix (+ 3,5 %), permettant une reconstitution partielle des marges qui s'étaient fortement dégradées les années précédentes.

Sur l'international, où la concurrence des autres pavillons européens est importante, le prix du transport routier redémarre (+ 3,5 %) après une quasi-stabilité en 2005 (+ 1,0 %).

### **En 2007 les achats de carburant devraient moins augmenter que les autres consommations intermédiaires**

Après les fortes hausses au cours des années 2004 et 2005, compte tenu du profil infra-annuel, le prix du gazole professionnel a beaucoup moins augmenté les deux années suivantes (cf. fiche A1) : la barre symbolique de 1 € / L à la cuve hors TVA a été frôlée en novembre 2007 puis dépassée en mars 2008 mais les progressions annuelles de l'indice CNR sont de 5,0 % en 2006 et de 1,0 % en 2007. Cette hausse, relativement modérée, combinée au fort taux de renouvellement du parc de poids lourds fin 2006 qui a amélioré les performances énergétiques des véhicules,

devrait infléchir en 2007 la hausse récurrente des achats de carburant : + 3,5 % contre + 16,2 % en 2006, + 9,1 % en 2005. Néanmoins, selon l'enquête de la FNTR, l'évolution du prix du gazole figure toujours en tête des préoccupations des entreprises de TRM, alors même que les autres postes de consommation intermédiaire, notamment l'entretien - réparation, connaissent en réalité une évolution plus importante. L'ensemble des consommations intermédiaires devrait augmenter de 8,5 % en 2007.

Les charges de personnel connaîtraient elles aussi une croissance forte en 2007 (+ 8,1 % selon l'Acoss), cette hausse étant expliquée à la fois par l'augmentation des effectifs salariés et par la hausse du coût unitaire de la main d'œuvre (voir indices CNR du personnel roulant et du personnel sédentaire).

Même si les charges s'accroissent, la production devrait augmenter de manière plus importante en 2006 et 2007 et au final l'excédent brut d'exploitation des entreprises de TRM en 2007 approcherait les deux milliards d'euros (figure S2a.1) : le taux de marge (EBE/VA) progresserait modérément mais régulièrement en 2006 et 2007 (respectivement égal à 13,0 % et 13,4 %).

### **L'investissement en poids lourds continue**

L'effort d'investissement des entreprises de TRM se poursuit en 2007. Ce secteur est le principal acquéreur de véhicules industriels de plus de cinq tonnes dont le nombre d'immatriculations neuves est supérieur à 52 500 (source FCA) soit une légère baisse par rapport à 2006 (- 1,1 %). En réalité le marché est reparti nettement à la hausse à partir de mai après un palier relativement bas au début de l'année consécutif aux achats anticipés à l'automne 2006. En particulier les immatriculations de porteurs ont sensiblement baissé (- 3,6 %) suite à la spécialisation des flottes, avec remplacement à un bout de la gamme par des tracteurs routiers (+ 1,2 % d'immatriculations neuves) et à l'autre bout par des VUL (+ 4,9 % d'immatriculations neuves), sans que l'on puisse distinguer la part propre aux entreprises de TRM. Enfin l'investissement des entreprises de TRM se porte désormais plus sur les remorques et semi-remorques, avec une forte accélération tout au long du premier semestre 2007 et un niveau haut tout au long du second semestre (progression annuelle de 21,5 %).

**Figure S2a.1 Les comptes des entreprises du TRM (\*)**

	2002	2003	2004	2005	2006 (sd)	2007 (e)	07/06
<b>Production</b>	<b>31 397</b>	<b>31 770</b>	<b>33 340</b>	<b>34 143</b>	<b>36 397</b>	<b>39 628</b>	<b>8,9</b>
Consommations Intermédiaires	18 858	19 220	20 345	21 314	22 814	24 829	8,5
<i>dont achats de carburant</i>	4 305	4 410	4 710	5 137	5 967	6 173	3,5
Valeur ajoutée (VA)	12 539	12 550	12 995	12 829	13 583	14 799	9,0
Charges de personnel	9 659	9 869	10 254	10 414	10 925	11 806	8,1
Impôts, taxes - subventions	803	840	883	854	890	1 014	10,9
Excédent brut d'exploitation (EBE)	2 077	1 841	1 859	1 561	1 769	1 979	13,4
Taux de marge (EBE/VA) en %	16,6	14,7	14,3	12,2	13,0	13,4	4,1

Sources : Insee, CNR, Acoss, MEEDDAT/SESP, estimations MEEDDAT/SESP pour 2006 et 2007

(\*) entreprises des codes NAF 60.2L, 60.2M, 60.2N et 60.2P, toutes tailles

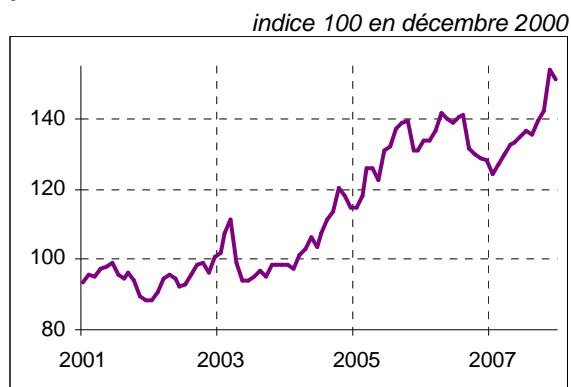
**Figure S2a.2 Indice des prix du transport routier de marchandises**

	2005	2006	2007
Prix du TRM national courte distance	2,6	3,1	3,5
Prix du TRM national longue distance	4,6	4,5	4,6
Prix du TRM à l'international	3,0	1,0	3,5
Ensemble	3,7	3,5	4,0

Source : MEEDDAT/SESP-IPTRM

L'IPTRM

Le nouvel indice des prix du transport routier de marchandises (IPTRM - base 100 au premier trimestre 2003) succède aux précédents indices de prix qui étaient calculés à partir de l'enquête TRM sur la base des prix moyens à la tonne-kilomètre ou au véhicule-kilomètre. Il est élaboré à partir de la méthodologie dite des prestations représentatives sur un échantillon de 400 entreprises appartenant aux APE 602L, 602M, 602N et 602P.

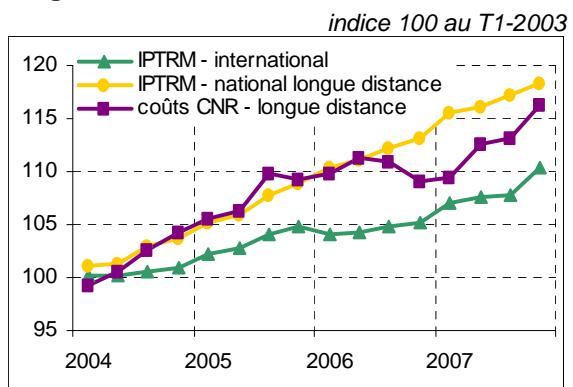
**Figure S2a.3 Indice de prix du gazole professionnel**

Source : CNR

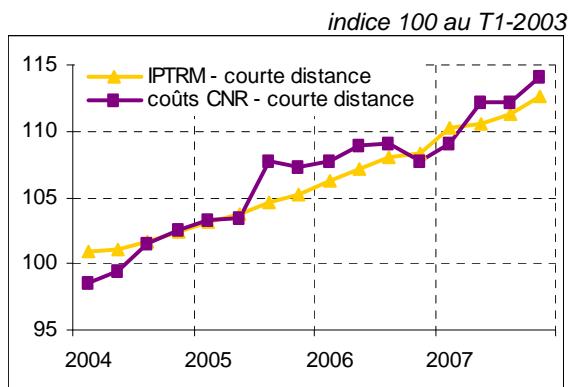
**Figure S2a.4 Indices de coûts du TRM de longue distance**

	évolutions annuelles moyennes en %	04/03	05/04	06/05	07/06
Gazole professionnel	8,9	19,5	5,0	1,0	
(coût cuve / pompe après remb. partiel de la TIPP)					
Maintenance	3,2	3,8	3,8	4,4	
(entretien, réparation, pneus)					
Infrastructures	2,2	2,7	2,8	2,4	
(péages, taxe à l'essieu)					
Détection du matériel	2,4	3,5	3,4	2,3	
(renouvellement, financement, assurances)					
Personnel de conduite	1,1	0,9	1,1	3,0	
(salaires et charges)					
Frais de déplacement	2,5	2,0	1,6	1,6	
(repas et nuitées)					
Charges de structure	1,6	2,1	-1,8	3,3	
(personnel administratif)					
<b>Indice synthétique</b>	<b>3,2</b>	<b>6,0</b>	<b>2,4</b>	<b>2,4</b>	

Source : CNR

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

Sources : MEEDDAT/SESP-IPTRM, CNR

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

Sources : MEEDDAT/SESP-IPTRM, CNR

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

### 4,3 % de créations nettes d'emplois dans le TRM

Le secteur du transport routier de marchandises aurait créé 14 800 emplois entre fin 2006 et fin 2007 (ou 14 000 emplois en moyenne annuelle). Ces créations élèvent l'emploi du secteur à un niveau sans précédent : 359 400 salariés. La conjoncture est en effet favorable : l'activité des transporteurs routiers mesurée en véhicules-kilomètres progresse de 5,9 % en 2007. Ce regain d'activité est soutenu essentiellement par le bond du transport de proximité, + 10,3 % en 2007, qui est responsable à lui seul de la création de 11 500 emplois, soit 77 % des créations du secteur. Les transporteurs de longue distance (TRM interurbain) gagnent 3 100 emplois en 2007 et confortent ainsi leur dynamisme de 2006 (figure S2b.1).

### Augmentation de 1,8 % du pouvoir d'achat du salaire horaire de base des ouvriers en 2007

En 2007, l'augmentation du taux de salaire horaire de base des ouvriers de l'ensemble du transport routier de marchandises est de 3,3 % (en moyenne annuelle). Mais l'indice des prix à la consommation ayant augmenté de 1,5 %, leur pouvoir d'achat procuré par une heure de travail augmente de 1,8 %, contre 1,4 % pour l'ensemble du transport (fiche S1c).

### Augmentation de 3,1 % des salaires réels des salariés à temps complet sur la période 2002/2006

En 4 ans, de 2002 à 2006, compte tenu de la hausse des prix à la consommation, les salaires nets réels des salariés à temps complet du TRM ont augmenté de 3,1 %, contre + 2,3 % pour l'ensemble du transport (figure S2b.5).

Mais la situation diffère selon les catégories sociales. Cette augmentation ne touche pas les cadres dont le salaire net réel moyen baisse de 4,1 %. Quant à ceux des ouvriers qualifiés, ils connaissent la plus forte hausse : + 3,8 % (application du protocole d'accord conclu le 25 novembre 2002, étendu par arrêté du 24 février 2003), mais restent cependant en niveau très inférieurs au salaire moyen des ouvriers qualifiés du transports : 18 096 euros contre 19 229 euros.

Si ces quatre dernières années, les salaires réels des employés du TRM ont augmenté de 3,1 %, sur cette même période, ceux du déménagement font exception à la règle avec une baisse de 0,4 %.

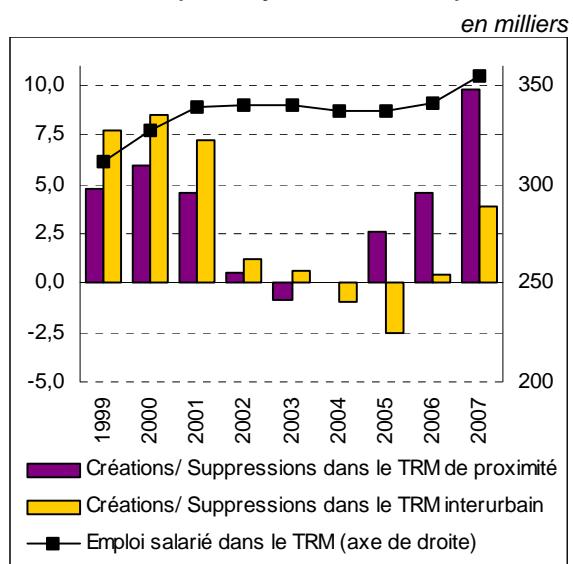
### Une population ouvrière et masculine

La pyramide des âges des salariés du TRM est légèrement plus jeune que celle de l'ensemble des transports, avec un âge moyen de 39 ans et 9 mois contre 40 ans et 3 mois. C'est dans le déménagement que la population est la plus jeune : un salarié sur deux a 37 ans ou moins.

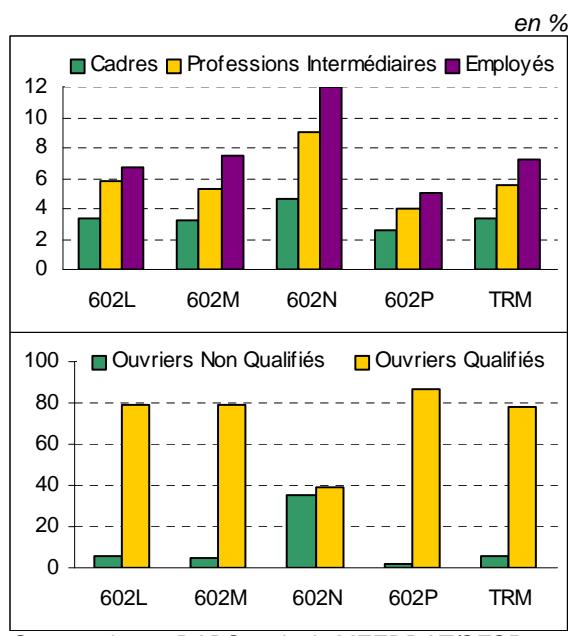
La sous-population des conducteurs est en moyenne plus âgée de 5 mois que l'ensemble des salariés.

Au sein du TRM, 8 salariés sur 10 sont des ouvriers qualifiés (conducteurs routiers pour la plupart). Toutefois, le déménagement se singularise avec une plus forte proportion d'employés et de professions intermédiaires en contrepartie d'ouvriers moins nombreux (74 %), mais aussi moins qualifiés : un ouvrier sur deux est non qualifié.

La dominante ouvrière (72% des salariés du TRM sont des conducteurs) conjuguée à la faible représentation des femmes au sein de la profession « conducteur » (2,3 %) explique le faible taux de féminisation au sein du TRM : 10,5 %.

**Figure S2b.1 Evolution de l'emploi salarié dans le TRM (en moyenne annuelle)**

Source : Unedic ; estimations MEEDDAT/SESP

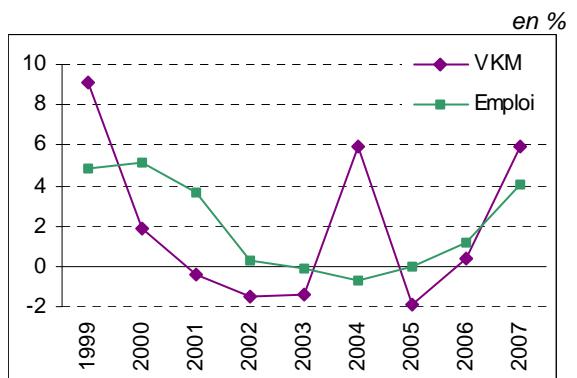
**Figure S2b.3 Structure sociale du TRM au 31 décembre 2006**

Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

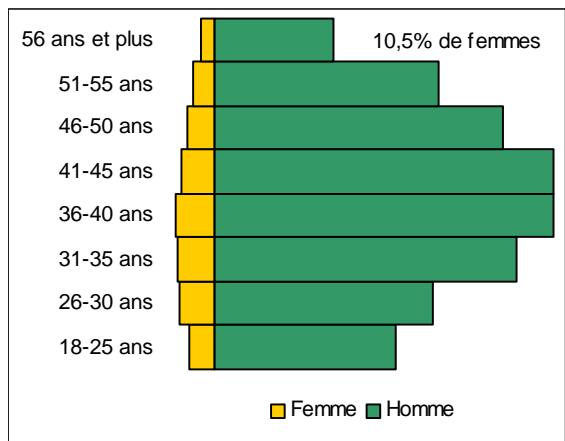
**Figure S2b.5 Salaire réel net moyen du TRM en année travail**

CS	Niveau 2006	salaire en euros, évolutions des salaires réels en %				
		2004/2003	2005/2004	2006/2005	2006/2002	
Cadres	37 758	-1,6	1,0	-0,6	-4,1	
Prof. Intermédiaires	23 289	-0,2	1,6	0,5	1,2	
Employés	16 912	0,4	1,6	0,8	3,1	
Ouv. non qualifiés	15 591	0,5	1,6	0,5	3,2	
Ouv. qualifiés	18 096	0,6	1,6	0,9	3,8	
Ensemble	18 797	0,5	1,4	0,8	3,1	

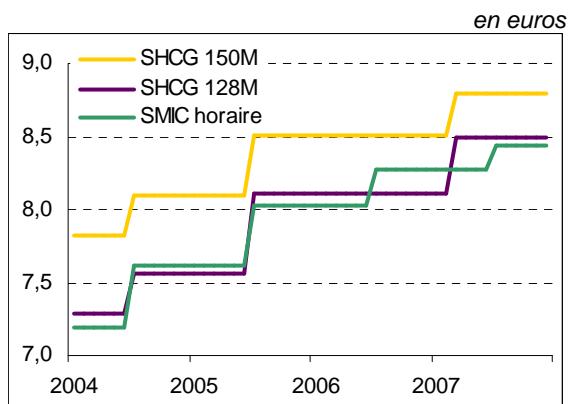
Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

**Figure S2b.2 Evolution de l'effectif salarié dans le TRM et des véhicules-km réalisés par le compte d'autrui**

Sources : MEEDDAT/SESP-Enquête TRM, Unedic ; estimations MEEDDAT/SESP

**Figure S2b.4 Pyramides des âges des salariés du TRM au 31 décembre 2006**

Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

**Figure S2b.6 Salaires conventionnels, SMIC horaire**

Sources : Insee, DTMRF

SHCG : salaire horaire conventionnel garanti

Références : courte distance, coefficient 128M  
grands routiers, coefficient 150M

## S2c - Les entreprises de TRM en Europe en 2005

Le secteur du TRM regroupe plus de 576 000 entreprises et emploie environ 2,74 millions d'actifs dans l'Union européenne (figure S2c.1). Il est constitué de très nombreuses petites entreprises, ce qui explique la part importante des actifs non salariés (plus de 20 % des actifs).

Comme en 2004, le nombre d'entreprises du TRM diminue sensiblement en 2005 (- 0,8 % soit - 4 700 unités) tandis que les effectifs occupés progressent de + 2,0 % représentant quelques 51 500 créations d'emplois salariés et non salariés. Parmi les grands pays de l'Union, l'Espagne a continué de se singulariser avec + 3 700 entreprises (+ 2,8 %) et 25 000 créations d'emplois (+ 6,9 %), confortant sa première place européenne : elle représente près de 136 000 entreprises pour 390 000 personnes occupées.

### Croissance de la Pologne en 2005

Le rang des principaux pavillons est différent selon que l'on considère l'ensemble des transports ou la seule activité pour compte d'autrui. Du fait d'un compte propre important, l'Allemagne n'apparaît qu'au cinquième rang européen, tant en termes de chiffres d'affaires, derrière l'Italie, la France, le Royaume-Uni et l'Espagne, que d'effectif total du secteur (figure S2c.2), situation identique à celle de l'année précédente. Avec les Pays-Bas, ces six États concentrent les deux tiers des emplois et surtout les trois quarts de la valeur ajouté du TRM en Europe.

La Pologne, principal pavillon entrant en 2004, conserve son rang en 2005 : huitième position en termes de chiffre d'affaires, soit 3,4 % du chiffre d'affaires total du TRM dans l'Union Européenne et surtout sixième pavillon en emplois totaux, devant les Pays-Bas et derrière les cinq principaux pavillons soit 7,1 % des effectifs. Ce pays jouit d'une croissance dynamique en 2005 : respectivement + 18,4 % pour son chiffre d'affaires et + 21,7 % pour sa valeur ajoutée.

Le poids des nouveaux entrants est d'ailleurs généralement plus élevé en termes d'effectif qu'en termes de chiffre d'affaires ou de valeur ajoutée : en incluant les nouveaux membres de 2007 les nouveaux entrants représentent plus du cinquième des effectifs mais moins du dixième (9,6 %) de l'activité et 5,8 % de la valeur ajoutée. Cette plus faible productivité apparente du travail est sans doute liée aux prix des prestations dans les différents pays et,

indirectement aux frais de personnel. En effet, les frais de personnel sont inférieurs à 10 000 euros par salarié et par an dans la plupart de ces pays, alors que dans les pays de l'UE 15 la fourchette va de 15 000 à 40 000 euros.

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

Les entreprises dans les nouveaux États membres sont globalement de petite taille (2,9 emplois salariés moyen par entreprise contre 3,8 pour l'ensemble de l'UE) mais avec une grande variance. Pour les principaux pavillons comme la Pologne, la République Tchèque ou la Hongrie, le secteur est très éclaté et la taille moyenne des entreprises se rapproche de celle de l'Espagne ou de l'Italie. Par contre, les pavillons baltes, qui disposent d'un secteur du TRM fortement concentré, sont de grande taille avec des effectifs salariés par entreprise proches de ceux de la France, de l'Allemagne ou du Royaume-Uni.

Malgré cela, même dans les pays baltes, le chiffre d'affaires par entreprise reste bien en deçà de ceux observés dans les pays de l'UE 15. Ces écarts entre anciens et nouveaux membres de l'UE sont tout aussi importants si l'on s'intéresse à la valeur ajoutée : le ratio valeur ajoutée / chiffre d'affaires des nouveaux États membres tire fortement la moyenne européenne vers le bas (25,6 % contre 35,7 % pour l'ensemble de l'UE).

### Champ des pays retenus dans les statistiques 2005

Les 27 pays membres de l'Union Européenne en 2007 sauf la Grèce et Malte mais en rajoutant la Norvège soit 26 pays.

### Les limites des statistiques européennes

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

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

**Figure S2c.1 Quelques données de cadrage sur les entreprises de TRM en Europe en 2005**

	Nombre d'entreprises	Part des entreprises dont l'effectif est de 10 personnes ou plus (1)	Effectif non salarié	Effectif salarié	Effectif total	en millions d'euros		
						Chiffre d'affaires	VA brute aux coûts des facteurs	Frais de personnel (4)
Espagne	135 549	4,2%	130 173	259 827	390 000	33 009	12 527	6 380
France	42 643	16,2%	12 212	329 056	341 268	35 433	12 187	10 881
Italie	101 813	n.c.	135 235	204 535	339 770	40 553	11 842	6 455
Royaume-Uni	34 734	11,0%	30 658	278 280	308 938	34 018	14 191	8 537
Allemagne	33 472	21,4%	33 484	256 434	289 918	26 871	11 837	6 819
Pologne	70 276	1,9%	78 244	117 117	195 361	8 770	1 938	601
Pays-Bas	9 140	23,6%	9 283	105 560	114 843	15 933	6 156	4 543
Rép. Tchèque	26 538	6,8%	28 469	74 100	102 569	4 330	1 624	543
Hongrie	19 646	5,4%	14 249	54 121	68 370	3 521	805	404
Roumanie (2)	13 555	8,8%	2 106	65 944	68 050	2 215	435	148
Suède	14 779	8,6%	12 007	55 723	67 730	7 580	2 995	2 107
Belgique	7 602	19,5%	7 160	56 031	63 191	9 886	3 075	2 235
Portugal	12 237	9,1%	1 136	61 078	62 214	4 315	1 382	985
Autriche	6 706	19,3%	5 864	51 712	57 576	7 566	2 567	1 718
Bulgarie (2)	n.c.	n.c.	22 277	26 404	48 681	1 435	271	84
Danemark	7 140	12,6%	5 377	35 020	40 397	5 405	2 048	1 326
Finlande	10 935	5,9%	5 798	33 771	39 569	4 727	1 921	1 206
Lituanie	3 111	25,5%	1 676	29 765	31 441	1 266	363	139
Norvège (3)	9 693	5,2%	6 334	20 893	27 227	3 814	1 432	891
Slovénie	6 143	3,9%	5 482	12 409	17 891	1 378	386	194
Lettonie	1 895	24,9%	98	16 122	16 220	557	167	38
Irlande	3 901	9,5%	3 908	12 267	16 175	2 010	720	349
Estonie	1 763	23,1%	224	12 994	13 218	695	163	75
Slovaquie	824	17,2%	130	9 891	10 021	449	128	56
Luxembourg	443	33,4%	168	7 445	7 613	980	388	269
Chypre	1 481	1,4%	1 209	1 206	2 415	85	41	40
<b>Union Européenne (UE) (3)</b>	<b>576 019</b>	<b>7,1%</b>	<b>552 961</b>	<b>2 187 705</b>	<b>2 740 666</b>	<b>256 799</b>	<b>91 587</b>	<b>57 020</b>
<b>dont UE15 (3)</b>	<b>430 787</b>	<b>7,8%</b>	<b>398 797</b>	<b>1 767 632</b>	<b>2 166 429</b>	<b>232 099</b>	<b>85 266</b>	<b>54 699</b>
<b>dont NEM en 2004-2007 (3)</b>	<b>145 232</b>	<b>5,1%</b>	<b>154 164</b>	<b>420 073</b>	<b>574 237</b>	<b>24 700</b>	<b>6 321</b>	<b>2 321</b>

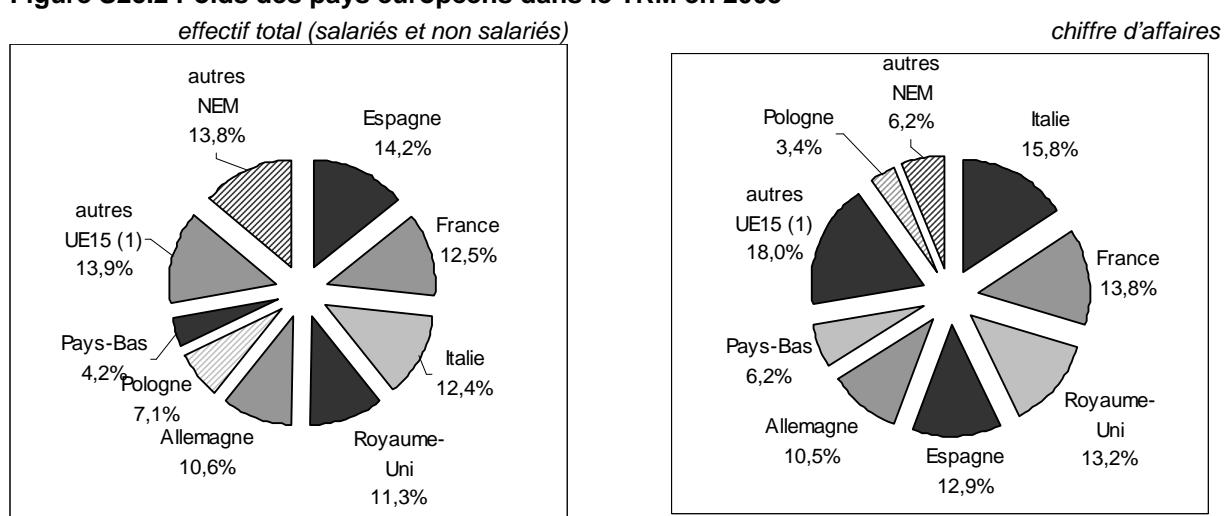
Source : Eurostat

(1) non renseigné pour l'Italie et la Bulgarie ; année 2004 pour le Royaume-Uni, la République Tchèque, la Belgique, l'Irlande, l'Estonie.

(2) les statistiques 2005 de la Roumanie et de la Bulgarie sont prises en compte bien que ces états n'aient intégrés l'UE qu'en 2007.

(3) voir champ ci-contre.

(4) voir cotisations sociales ci-contre

**Figure S2c.2 Poids des pays européens dans le TRM en 2005**

Source : Eurostat

Source : Eurostat

## S3 - Les entreprises de la messagerie

Le secteur de la messagerie – fret express connaît, en 2007, une quatrième année de croissance consécutive.

### **La croissance s'accélère presque partout en 2007, en particulier dans la messagerie « express »**

Le chiffre d'affaires de la messagerie traditionnelle nationale, qui représente environ la moitié de la production du secteur, progresse toujours plus (+4,7 %, contre +3,0 % en 2006). Les tonnages traités croissent également mais le nombre total d'envois diminue légèrement (- 1,2 %). Toujours au national, la croissance de l'express « tous poids » (colis lourds) ainsi que celle de l'express « colis légers » poursuit également sa croissance, tant en chiffre d'affaires (respectivement +6,7 % et +3,4 % en 2007) qu'en volumes traités. Pour les prestations nationales, les produits moyens (CA/kg ou CA/envoi) progressent en 2007 (figure S3.3) après une baisse sensible l'année précédente.

À l'international (intracommunautaire) on constate aussi globalement une progression en 2007 mais, contrairement au national, moins prononcée qu'en 2006 que ce soit en tonnages traités, en envois ou en chiffre d'affaires. Cette croissance est même infirmée en ce qui concerne l'activité des importations intracommunautaires en « express » (- 3,6 %). Dans la messagerie traditionnelle, les importations intracommunautaires sont plus dynamiques en 2007 (+ 8,0 % de chiffre d'affaires) que les exportations intracommunautaires (+ 3,6 %).

### **L'excédent brut d'exploitation des entreprises est stable entre 2003 et 2006**

La production et les consommations intermédiaires des entreprises évoluent de manière relativement semblable entre 2003 et 2006 (figure S3.1), respectivement + 4,2 % et + 4,4 % en moyenne annuelle, la valeur ajoutée (VA) progresse en moyenne annuelle sur la même période de 3,5 %. Les charges de personnel, qui constituent près de 85 % de la VA dans ce secteur, augmentent légèrement plus vite que la VA (+ 3,7 %), limitant la progression de l'excédent brut d'exploitation (+ 1,1 %) en moyenne annuelle.

### **Un taux de marge qui marque le pas**

Ainsi le taux de marge se situerait à 9,2 %, inférieur de presque un point à sa moyenne des trois dernières années. Dans ce sens, les dirigeants des réseaux de messagerie considèrent actuellement que les prix de leurs prestations sont sous-évalués mettant en péril l'avenir de leurs entreprises. La question se pose donc de savoir si on va observer prochainement une hausse des prix et / ou une reprise de la concentration du secteur, qui n'a pas vécu de restructurations en 2007.

### **Les cadres moins bien rémunérés en 2006**

Les rémunérations réelles, c'est-à-dire par salarié et déflatées par l'indice des prix à la consommation, sont restées globalement stables en 2006 mais ceci masque des disparités au sein des différentes catégories socio-professionnelles (CS) : la baisse des rémunérations des cadres (- 1,4 %) contrebalance entièrement les augmentations des autres catégories qui varient de + 0,3 % pour les professions intermédiaires à + 0,8 % pour les ouvriers.

### **L'activité de messagerie – fret express**

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

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

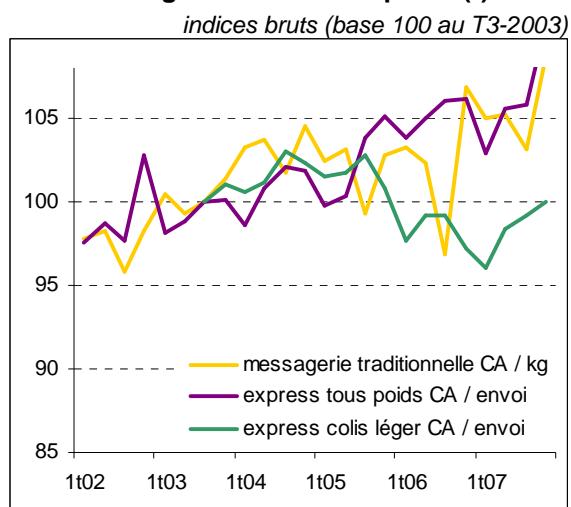
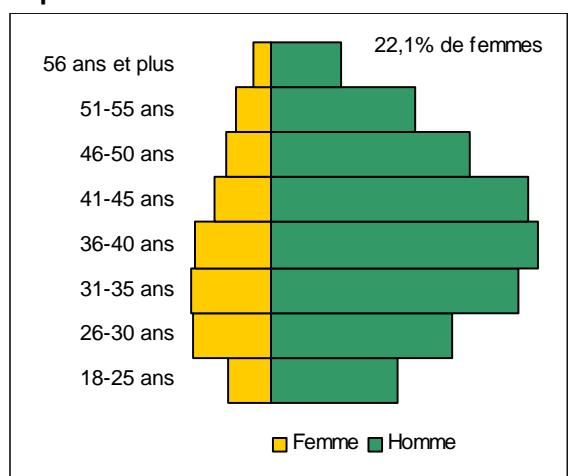
Les « conducteurs de messagerie » sont les personnels roulants affectés, à titre principal, à des services organisés de messagerie, d'enlèvement et de livraison de marchandises ou de produits dans le cadre de tournées régulières nécessitant, pour une même expédition de domicile à domicile, des opérations de groupage et de dégroupage, et comportant des contraintes spécifiques de délais de livraison.

**Figure S3.1 Comptes des entreprises de la messagerie et du fret express**

	en millions d'euros			
	2003	2004	2005	2006p
Production	10 421	11 131	11 283	11 783
Consommations Intermédiaires	7 592	8 040	8 198	8 650
Valeur ajoutée	2 829	3 091	3 086	3 133
Frais de personnel	2 384	2 558	2 621	2 656
Impôts, taxes - subventions	164	183	184	190
Excédent brut d'exploitation	281	349	280	287

Source : Insee-SIE

p : estimations MEEDDAT/SESP pour 2006

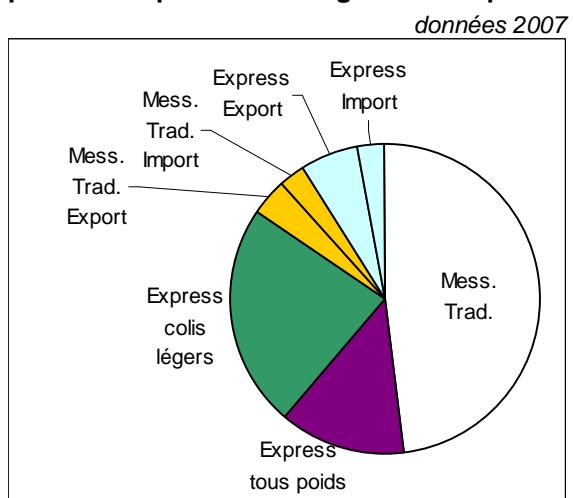
**Figure S3.3 Évolution des produits moyens de la messagerie et du fret express (\*)**Source : MEEDDAT/SESP-Enquête messagerie  
(\*) activité nationale uniquement**Figure S3.5 Pyramide des âges des salariés du secteur de la messagerie et du fret express au 31 décembre 2006**

Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

**Figure S3.2 Indices de production de la messagerie et du fret express en 2007**

	évolutions en % (moyennes annuelles des indices)		
	2007/2006	tonnes envois	CA
<b>national</b>	messagerie traditionnelle	2,9	-1,2
	express tous poids	8,6	5,7
<b>import</b>	express colis légers	5,2	3,3
	messagerie traditionnelle	3,9	3,2
<b>export</b>	express	8,0	5,3
	messagerie traditionnelle	0,0	6,9
	express	8,8	2,6
			5,2

Source : MEEDDAT/SESP-Enquête messagerie

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

Source : MEEDDAT/SESP-Enquête messagerie

**Figure S3.6 Indicateurs d'emploi et rémunérations dans la messagerie fret express (63.4A)**

Structure par CS, part des temps partiels et rémunérations (2006)	CS (% du total)	Temps partiel (%)	Salaire net moyen
Cadres	7,0	3,3	41 741
Professions Intermédiaires	16,6	4,4	22 898
Employés	16,6	11,7	16 742
Ouvriers Non Qualifiés	12,6	14,0	15 640
Ouvriers Qualifiés	47,3	4,5	16 825
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>6,8</b>	<b>19 510</b>

Evolutions annuelles des rémunérations réelles (*)	2003/2002	2004/2003	2005/2004	2006/2005
Cadres	-1,7	1,5	0,3	-1,4
Professions Intermédiaires	0,9	2,1	0,9	0,3
Employés	-1,4	1,5	0,1	0,7
Ouvriers	0,1	1,4	1,4	0,8
Ouvriers Non Qualifiés	1,8	2,3	2,0	0,3
Ouvriers Qualifiés	-0,4	1,0	1,2	0,9
<b>Total</b>	<b>-0,3</b>	<b>1,0</b>	<b>0,8</b>	<b>0,0</b>

Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

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

## S4 - Les entreprises de transport collectif urbain

### Les entreprises de transports urbains de province en 2006

L'offre de services de transports collectifs urbains de province, mesurée en véhicules-kilomètres, progresse de 1,1 % entre 2005 et 2006, alors que le nombre de voyages augmente de 3,0 %.

Les recettes directes du trafic (hors compensations tarifaires) connaissent une croissance soutenue (+ 5,1 %) traduisant ainsi la hausse du nombre de voyages (+ 3,0 %) et une augmentation des tarifs (+ 2,0 %). Les subventions perçues progressent moins rapidement (+ 2,8 %) après une année 2005 de forte croissance (+ 8,3 %). Globalement, l'ensemble des recettes des entreprises de transport collectif urbain de province, dont 63 % sont des contributions versées par les administrations publiques, augmentent de 3,7 %.

Les frais de personnels, qui constituent le premier poste dans les charges de fonctionnement des exploitants progressent de 4,4 % en 2006 (contre 3,3 % en 2005). De plus, le poste achat qui comprend en particulier l'achat de carburant continue de croître fortement (+ 8,8 % en 2006 et + 12,5 % en 2005).

### Les soldes comptables de la RATP en 2007

En 2007, les recettes de la RATP liées au transport augmentent de 147 millions d'euros, soit une augmentation de 4,4 %.

Les recettes directes du trafic augmentent de 2,0 % sur l'année et progressent plus vite que le nombre de voyages (+ 0,3 %). Sa progression sur les trois premiers trimestres se situait à 3,1 % avant les mouvements sociaux du dernier trimestre.

Les dispositions contractuelles avec le STIF et le dédommagement consenti aux voyageurs suite aux grèves ont pesé sur le résultat brut à hauteur de 30 millions d'euros (après correction des économies de charges.)

L'excédent brut d'exploitation progresse de 88 millions d'euros (+ 11,1 %), ce qui traduit une augmentation plus rapide de la valeur ajoutée par rapport aux frais de personnel. De plus, après la prise en compte des charges d'entreprise, de la contribution forfaitaire et de l'application du contrat d'intéressement des

salariés, la RATP obtient en 2007 un résultat net s'élevant à 84 millions d'euros soit une augmentation de 43 millions par rapport à 2006.

D'autre part, la capacité d'autofinancement progresse fortement par rapport à 2006 mais dans le même temps, l'endettement s'accroît.

L'année 2007 a été marquée par une augmentation de l'offre de transport suite aux décisions du STIF (ouverture du métro une heure de plus le vendredi et samedi par exemple).

Le service offert réalisé en 2007 par la RATP enregistre une hausse de 0,9 % par rapport à 2006 (solde d'une croissance de 3,5 % et d'une perte de 2,6 % liée aux mouvements sociaux du dernier trimestre). Les renforcements d'offre décidés en fin d'année 2006 et en 2007 par le STIF interviennent pour + 3,2 % dans cette évolution au bénéfice des réseaux de surface et du métro.

D'autre part, les transports ont été favorisés par la poursuite de la politique de la ville de Paris visant à instaurer un partage de voirie plus favorable aux transports collectifs et à restreindre l'usage de la voiture particulière dans la capitale.

A l'exception des billets, les ventes de titres de transport en Ile-de-France marquent dans leur ensemble une évolution positive en 2007.

Cette évolution a été portée par une croissance des ventes d'abonnements annuels et par un doublement du nombre des bénéficiaires de forfaits sociaux affiliés à la carte solidarité transport, induit notamment par un abaissement du prix des forfaits sociaux en octobre 2006 par le STIF et des mesures de gratuité en faveur des érémitistes et de leurs ayants droit à partir du 30 mars 2007.

Les ventes de forfaits courts progressent aussi significativement malgré les perturbations du dernier trimestre, traduisant le très bon dynamisme de l'activité touristique au cours de l'année 2007.

Les ventes de billets accusent pour leur part une baisse due à l'impact défavorable des mouvements sociaux de l'automne, à l'effet des réformes tarifaires (CST et ticket t+) et à la montée en puissance des abonnements.

**Figure S4.1 Evolution des comptes des entreprises de transport urbain de province**

niveaux en millions d'euros, évolutions en %

	05/04	06/05	2006
Total des produits	7,3	3,7	3342
dont produits du trafic			
hors compensations tarifaires	3,4	5,1	1093
dont compensations tarifaires	-1,1	25,2	123
dont autres subventions d'exploitation	8,3	2,8	1968
Total des charges (yc. Résultat)	7,3	3,7	3342
dont achats	12,5	8,8	355
dont frais de personnel	3,3	4,4	1740

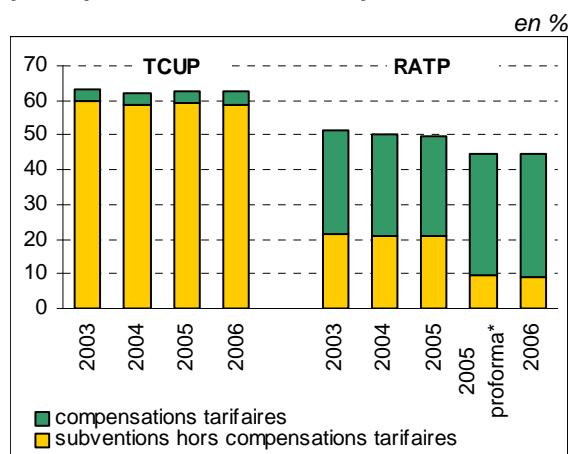
Source : Certu ; estimations MEEDDAT/SESP

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 scolaires) qui ne sont pas retracées ici.

**Figure S4.2 Evolution des parts des différentes formes de contributions publiques dans le total des produits**

Sources : Certu, RATP ; estimations MEEDDAT/SESP

(\*) à partir de 2006, la contribution forfaitaire ne contient plus la partie visant à financer le déficit des régimes spéciaux de retraite de la RATP (Fiche E5)

Note : parts des compensations tarifaires et des autres subventions dans le total des recettes des entreprises de transport.

**Figure S4.4 Les comptes de la RATP**

en millions d'euros

	2005	2006	2007	07/06
<b>Production</b>	<b>3 475</b>	<b>3 648</b>	<b>3 809</b>	<b>4,4</b>
Recettes du trafic	2 962	3 112	3 260	4,7
Produits directs du trafic (hors compensations tarifaires)	1 755	1 826	1 862	2,0
Compensations tarifaires (après application de la bande passante)	1 206	1 286	1 398	8,7
Contribution incitative à la vente	109	113	115	1,8
Autres recettes (prestations à la SNCF, pénalités forfaitaires...)	179	190	176	-7,2
Consommations intermédiaires	668	723	753	4,1
<b>Valeur ajoutée</b>	<b>2 807</b>	<b>2 925</b>	<b>3 057</b>	<b>4,5</b>
Impôts	211	233	215	-7,5
Subventions (contribution forfaitaire)	235	224	236	5,7
Salaires et charges sociales	2 071	2 135	2 203	3,1
Déficit régimes sociaux	-3	-7	-1	-90,1
<b>EBE</b>	<b>762</b>	<b>788</b>	<b>876</b>	<b>11,1</b>
Amortissements	479	494	500	1,2
Frais financiers	189	202	199	-1,4
Autres charges (charges de gestion courante,	41	50	81	61,2
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>251</b>	<b>249</b>	<b>299</b>	
Résultat financier	-188	-201	-198	
Résultat courant	63	49	101	
Résultat exceptionnel	5	7	14	
Intéressement des salariés	-18	-15	32	
Résultat comptable	50	41	84	
Capacité d'autofinancement	539	556	625	

Source : RATP

**Figure S4.3 Recettes en 2007 de la RATP par titres**

recettes et compensations tarifaires en millions d'euros, titres en milliers, évolutions en %

	Recettes directes (2007)	Comp. tarifaires (2007)	Nombre de titres (1)	
			2007	07/06
Billets	621	158	607	-3,2
Cartes Oranges (2)	943	899	31	3,8
Cartes Imagin'R	136	333	9	0,5
Autres titres	162	57		
<b>Total</b>	<b>1 862</b>	<b>1 447</b>		

Source : RATP

(1) totalité des ventes réalisées par la RATP, la SNCF, Optile et TRA

(2) y compris cartes Intégrale

## S5 - Les entreprises ferroviaires

La libéralisation du transport ferroviaire de marchandises intervenue en 2006 continue de modifier le paysage du secteur, même si la prédominance de la SNCF n'est pas remise en cause.

### Côté fret, la SNCF poursuit ses restructurations face à l'accroissement de la concurrence

La concurrence sur le fret ferroviaire s'accroît toujours en 2007 avec la montée en charge des nouveaux entrants et, comme en 2006, l'apparition de 2 nouveaux opérateurs ferroviaires : Seco-Rail en janvier et Europorte 2 en fin d'année.

Dans ce contexte, pour l'opérateur historique, l'année 2007 est marquée par un léger recul des produits du trafic (- 1,4 %). Ce recul s'explique par une nouvelle dégradation du produit moyen puisque les flux, en tonnes-kilomètres, sont stables (fiche M3). Elle est également marquée par la poursuite des réorganisations : lancement du « Haut débit ferroviaire », plan de massification des flux à horizon 2009 (encadré fiche M3), ouverture de nombreuses lignes de transport combiné et entrée sur le marché de VFLI, filiale de la SNCF.

### Poursuite de la croissance à la SNCF pour les branches voyageurs et la branche Infrastructures

Dans le domaine « voyageurs », où la SNCF reste le seul opérateur, le CA reste orienté à la hausse (+ 5,5 %). Cette hausse traduit une augmentation du trafic, notamment sur les TER, les TGV (mise en service de la LGV Est) et les lignes internationales (fiche V3) mais également une croissance du produit moyen (+ 3,2 %). Dans le même temps, les versements des autorités organisatrices (AO – les régions et le Stif) progressent de 3,8 %.

La SNCF continue d'affirmer sa volonté de concurrencer le mode aérien sur les déplacements de moyenne distance en France et en Europe, comme en témoigne l'accord de coopération Railteam conclu avec les principaux partenaires européens pour le réseau à grande vitesse européen. Parallèlement, sur la courte distance, l'année 2007 marque la poursuite de la renégociation des contrats TER avec les régions (quatre conventions renouvelées) et le lancement d'un programme d'amélioration de la qualité de

service pour la branche « ProximitéS » (TER, Transilien, Corail IC).

La branche Infrastructures est marquée par une hausse de 4,1 % de la rémunération du gestionnaire d'infrastructure versée par RFF dont la convention a par ailleurs été renouvelée le 25 mai. Cette hausse s'explique par la délégation à la SNCF de l'entretien et l'exploitation de la LGV Est et par la révision à la hausse du forfait de la convention de gestion avec RFF suite au rapport de l'Inspection générale des finances. À l'inverse, les travaux pour RFF sont en baisse de 6,7 %.

### Nette amélioration du résultat de la SNCF

Au total, la production de l'établissement public (EPIC), augmente de 3,9 % à 18,7 G€. Compte tenu de la forte progression des consommations intermédiaires (+ 7 %), notamment des charges énergétiques (+ 22 %) et des péages (+ 6,3 %), la valeur ajoutée générée est de 10,6 G€, soit une croissance de 1,7 %. Dans un contexte de diminution de l'emploi (3 600 emplois en moins sur l'année, soit - 2,2 %), les frais de personnel progressent peu et contribuent à une amélioration sensible de l'EBE, qui atteint 1,7 G€ (+ 6,1 % par rapport à 2006) ; le taux de marge (EBE/VA) progresse de 0,6 point, à 15,7 %.

Le résultat d'exploitation ressort à 805 millions d'euros, soit une nette progression par rapport à 2006 (683 millions d'euros, *pro forma* 2007) à l'image du résultat courant (658 millions contre 444 en 2006) qui bénéficie également d'une diminution des charges financières.

### Les efforts d'investissement se poursuivent, la dette diminue fortement

Les investissements tous financements confondus dépassent 2,6 G€ en progression de 5 % par rapport à 2006. Le matériel roulant représente 70 % de ces investissements : ce sont les transports de la vie quotidienne qui sont le premier poste d'investissement devant le TGV et le fret.

L'autofinancement des investissements conjugué à la poursuite de cessions d'actifs permet une diminution de la dette, accentuée encore par des évolutions de périmètre (autonomisation de la caisse de prévoyance et de retraite, fin du SAAD dont la dette est reprise par l'Etat au 31/12/07). La dette passe ainsi de 5,6 G€ à fin 2006 à 4,3 G€ à fin 2007.

**Figure S5.1 Panorama des entreprises ferroviaires en France en 2007**

Entreprise	Date de délivrance du certificat de sécurité en cours	Lancement du service commercial
SNCF (EPIC de SNCF Participations)	28/06/2007	antérieure à la délivrance du certificat
Veolia Cargo France (groupe Veolia)	27/11/2006	13 juin 2005
EuroCargoRail (EWSI)	01/12/2006	13 mai 2006
B-Cargo (Filiale de la SNCB)	03/02/2006	11 décembre 2006
CFL	29/03/2006	19 décembre 2006
Seco Rail (division ferroviaire du groupe Colas)	01/12/2006	8 janvier 2007
VFLI (groupe SNCF Participations)	03/10/2007	4 octobre 2007
Europoite 2 (groupe Eurotunnel)	29/10/2007	26 novembre 2007
CFL Cargo (Filiale des CFL et Arcelor-Mittal)	13/12/2007	prévue le 4 février 2008
Rail4Chem	27/01/2006	-

Source : *Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)***Figure S5.2 Les comptes de la SNCF**

	en millions d'euros, évolutions en %						
	2005		2006	06/05	2006		07/06
	proforma	2006			proforma	2007	
<b>Production</b>	<b>17232</b>	<b>17947</b>	<b>4,1</b>	<b>18017</b>	<b>18721</b>	<b>3,9</b>	
Produits du trafic (1)	7959	8357	5,0	8357	8714	4,3	
Produits annexes au trafic	184	191	3,8	191	229	19,9	
Prestations de service pour les AO et le STIF et compensations tarifaires (1)	3385	3555	5,0	3556	3690	3,8	
Rémunération du gestionnaire d'infrastructure	2653	2695	1,6	2695	2805	4,1	
Travaux pour RFF	1029	1118	8,6	1104	1030	-6,7	
Autres produits	860	948	10,2	948	1039	9,6	
Production immobilisée	1162	1083	-6,8	1166	1214	4,1	
<b>Consommations intermédiaires</b>	<b>7221</b>	<b>7601</b>	<b>5,3</b>	<b>7589</b>	<b>8119</b>	<b>7,0</b>	
<i>dont redevance infrastructure</i>	2455	2573	4,8	2573	2734	6,3	
<b>Valeur ajoutée</b>	<b>10011</b>	<b>10346</b>	<b>3,3</b>	<b>10428</b>	<b>10602</b>	<b>1,7</b>	
Impôts	698	752	7,7	752	707	-6,0	
Rémunérations	7904	8107	2,6	8107	8229	1,5	
<b>Excédent brut d'exploitation (EBE)</b>	<b>1409</b>	<b>1487</b>	<b>5,5</b>	<b>1569</b>	<b>1666</b>	<b>6,2</b>	
Résultat d'exploitation	631	702	-	683	805	-	
Résultat financier	-223	-239	-	-239	-147	-	
Résultat courant	409	462	-	444	658	-	
Résultat exceptionnel (2)	844	-388	-	-388	287	-	
Produits de l'intégration fiscale	77	64	-	64	51	-	
<b>Résultat net</b>	<b>1330</b>	<b>138</b>	<b>-</b>	<b>120</b>	<b>996</b>	<b>-</b>	

Source : SNCF

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

(2) y compris dividendes exceptionnels de SNCF Participations.

**Figure S5.3 Les produits du trafic à la SNCF**

Année 2007	Produits du trafic*		Transports		Produit moyen	
	2007 en millions d'euros	07/06 en %	2007 en milliards de voyageurs-kilomètres ou de tonnes-kilomètres	07/06 en %	en c€/voy-km ou c€/t-km	07/06 en %
voyageurs grandes lignes	5 258	6,6	53,1	2,1	9,9	4,4
voyageurs TER	1 145	6,5	11,6	4,5	9,9	1,9
voyageurs Ile-de-France	871	2,9	11,2	4,7	7,8	-1,7
voyageurs CIC	402	-5,4	4,6	-8,0	8,7	2,8
<b>Total voyageurs</b>	<b>7 676</b>	<b>5,5</b>	<b>80,5</b>	<b>2,2</b>	<b>9,5</b>	<b>3,2</b>
<b>Fret</b>	<b>1 660</b>	<b>-1,4</b>	<b>40,6</b>	<b>-0,2</b>	<b>4,1</b>	<b>-1,3</b>

Source : SNCF

(\*) y compris compensations tarifaires

## S6 - Les entreprises de transport fluvial

L'activité globale des entreprises françaises de transport fluvial a continué de progresser en 2006 : + 6,1 % après d'importantes hausses oscillant autour de 10 % les années précédentes (figure S6.1). Cette augmentation s'est répercutee sur les consommations intermédiaires de manière quasi similaire (+ 5,9 %) et donc sur la valeur ajoutée (+ 6,8 %). Bien que la masse salariale évolue moins vite (+ 6,1 %) que la valeur ajoutée, l'importante augmentation des impôts et taxes (supérieure à 35 %) a réduit la croissance de l'excédent brut d'exploitation (+ 2,8 %). À un niveau infra, ces évolutions sont un peu différentes selon qu'on étudie le transport fluvial de marchandises ou celui de voyageurs mais les deux secteurs ont contribué conjointement à la croissance de la valeur ajoutée en 2006.

### Transport fluvial de marchandises

En 2006 les constats économiques sont à l'opposé de l'année précédente. La valeur ajoutée et l'excédent brut d'exploitation ont nettement progressé après respectivement leur stagnation et tassement en 2005.

Pour 2007 les perspectives de chiffre d'affaires du secteur restent orientées vers une probable diminution. En effet la croissance des prix ralentit et, pour la première fois depuis plusieurs années, le volume d'activité chute : 61,7 millions de tonnes et 7,54 milliards de tonnes-kilomètres, soit une légère diminution des volumes (- 0,9 % par rapport à 2006) et des prestations (- 5,1 %) en grande partie imputable au bassin rhodanien.

Depuis 2004, l'indice général des prix du transport fluvial de marchandises a augmenté par an de 10,3 % en glissement annuel, pour atteindre 137,4 au quatrième trimestre 2007 (figure S6.3). Sur la seule année 2007 sa croissance en moyenne annuelle est moindre, + 4,2 % en lien avec le recul constaté aux deux premiers trimestres. En outre cette hausse concerne essentiellement le trafic international car au niveau national les prix progressent seulement de 1,3 % en moyenne annuelle. Même constat de disparité si on compare les différents bassins fluviaux : les progressions des prix dans les bassins de la Seine et du Nord-Pas-de-Calais

(respectivement + 6,2 % et + 6,0 % en glissement annuel) expliquent en grande partie la croissance annuelle des prix, nationaux et internationaux, car les prix sur les bassins du Grand Est n'augmentent quasiment pas (+ 0,2 %).

### Transport fluvial de passagers

Bien que regroupant seulement 20 % des entreprises du transport fluvial, les soldes comptables du transport fluvial de passagers ont des niveaux similaires à ceux des transports de marchandises (figure S6.2). Contrairement à 2005, le transport de passagers a connu une année 2006 avec une progression de sa valeur ajoutée.

### La flotte fluviale française continue sa modernisation en 2007

En 2007, la flotte fluviale française est composée de 1369 bateaux porteurs français (automoteurs + barges) représentant une capacité de près de 1,1 million de tonnes de port en lourd. La diminution du nombre de bateaux sur l'année (- 1,7 %) est concomitante de celle de la capacité totale (- 0,2 %) mais cette dernière est moindre car la capacité moyenne des unités fluviales progresse de 1,5 % pour s'élever à 784 tonnes. La baisse du nombre d'unités de moins de 1 000 tonnes (- 3,4 %) ajoutée à la hausse des grosses unités (+ 1,1 %) confirment la progression de la capacité moyenne.

Autre facteur de modernisation : la rationalisation de l'exploitation qui se traduit notamment par un quasi-doublement de la productivité apparente des bateaux (niveau de trafic réalisé en fonction de la capacité disponible) entre 1985 et 2007. Reste encore des possibilités de modernisation en matière environnementale (réduction des émissions de dioxyde de carbone ou de soufre).

### Un secteur jeune et féminisé

La pyramide des âges fait apparaître un poids important des plus jeunes classes d'âge dans l'emploi. En outre ces classes jeunes étant fortement féminisées, le transport fluvial apparaît comme le secteur des transports ayant le plus fort taux de féminisation qui s'élève à 36,5 % des emplois salariés.

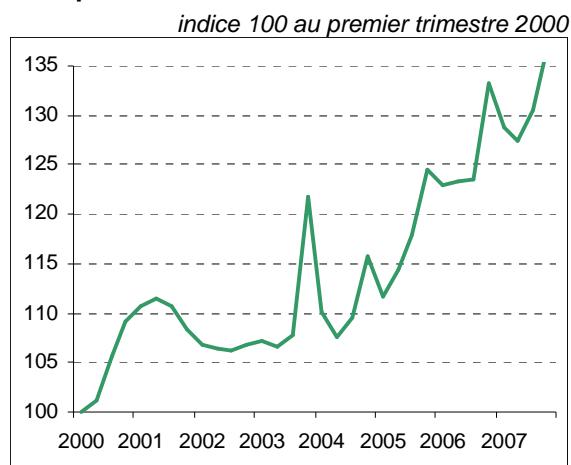
**Figure S6.1 Les comptes des entreprises de transport fluvial (61.2Z)**

	en millions d'euros			
	2003	2004	2005	2006p
Production	494	539	597	634
Consommations Intermédiaires	335	376	422	447
Valeur ajoutée	158	163	175	187
Frais de personnel	86	97	99	105
Impôts, taxes - subventions	11	12	12	16
Excédent brut d'exploitation	61	55	64	66

Source : Insee-SIE

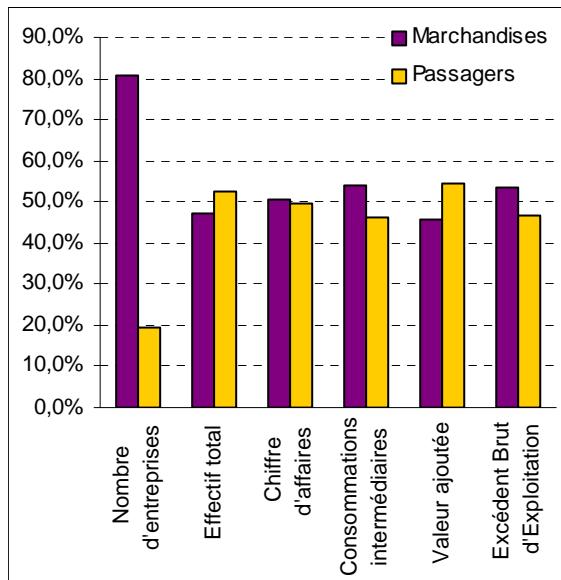
P : estimations MEEDDAT/SESP pour 2006

**Figure S6.3 Indice général des prix du transport fluvial de marchandises**



Source : MEEDDAT/SESP-IPTFM

**Figure S6.2 Répartition des entreprises selon le type d'activité en 2006**



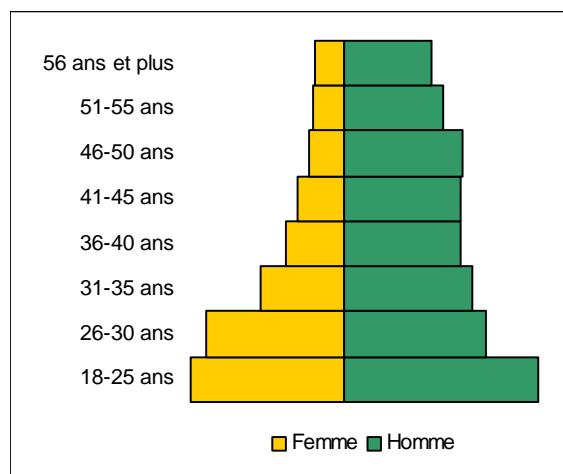
Source : EAE transports

**Figure S6.4 La flotte fluviale française au 31 décembre 2007**

	capacité en tonnes, évolutions en %		capacité 2007 07/06	capacité 2007 07/06
	unités	2007		
<b>Marchandises générales</b>	1 292	-1,8	967 875	0,7
automoteurs	867	-2,8	503 926	0,5
barques et chalands	425	0,2	463 949	0,9
<b>Marchandises liquides</b>	77	0,0	105 095	-8,1
automoteurs citerne	33	6,5	39 590	-4,7
barques citerne	44	-4,3	65 505	-10,1
<b>Total</b>	1 369	-1,7	1 072 970	-0,2

Source : VNF

**Figure S6.5 Pyramide des âges des salariés du secteur des transports fluviaux au 31 décembre 2005**



Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

**Figure S6.6 Indicateurs d'emploi et rémunérations dans les transports fluviaux**

Structure par CS, part des temps partiels et rémunérations (2006)	CS (% du total)	Temps partiel (%)	Salaire moyen
Cadres	7,6	17,2	44 905
Professions Intermédiaires	13,1	16,2	24 765
Employés	33,1	13,7	15 641
Ouvriers Non Qualifiés	2,5	15,6	17 522
Ouvriers Qualifiés	43,6	7,2	20 402
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>11,5</b>	<b>21 033</b>

Evolutions annuelles des rémunérations réelles (*)	2003/2002	2004/2003	2005/2004	2006/2005
Cadres	0,4	3,6	7,6	6,9
Professions Intermédiaires	0,2	1,4	0,8	3,3
Employés	-0,3	-2,9	3,4	3,8
Ouvriers	-0,7	1,6	2,1	0,9
Ouvriers Non Qualifiés	-0,1	6,1	2,3	3,0
Ouvriers Qualifiés	-0,8	1,3	1,8	1,0
<b>Total</b>	<b>-1,7</b>	<b>0,7</b>	<b>2,9</b>	<b>1,8</b>

Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

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

## S7 - Les entreprises de transport maritime

### Bilan économique 2006 contrasté

Bien que la production des entreprises françaises de transport maritime a connu en 2006 une croissance plutôt élevée (+ 13,5 %) mais moindre qu'en 2004 et 2005 (respectivement + 19,3 % et + 16,4 %), le secteur a subi un recul de sa valeur ajoutée. En effet les consommations intermédiaires en forte hausse (+ 21,9 %) ont fait chuter la valeur ajoutée (- 25,1 %) pour retomber à 1 042 milliard d'euros, niveau largement inférieur à celui de 2004 (figure S7.1). Associé à une augmentation des frais de personnel, l'excédent brut d'exploitation a diminué de moitié (- 49,9 %) retrouvant ainsi un taux de marge de 35 %, soit l'ordre de grandeur de 2005 (34 %) après deux années au-dessus de 50 %.

### Le secteur des marchandises continue de polariser l'ensemble du secteur maritime

Malgré le fait que le transport de passagers compte autant d'entreprises et d'emplois que le transport de marchandises (figure S7.2) c'est ce dernier qui tire l'économie de l'ensemble du secteur du transport maritime : il représente environ 90% du chiffre d'affaires, des consommations intermédiaires ou de la valeur ajoutée et même plus de 96% de l'excédent brut d'exploitation

### CMA-CGM, première entreprise française, toujours en expansion

En quelques années, une entreprise française s'est affirmée comme un leader mondial du secteur. Depuis le 1er janvier 2006 CMA-CGM s'est hissée à la place de troisième armateur mondial derrière le danois Maersk et l'italo-suisse MSC dans le transport de conteneurs, segment connaissant la plus forte croissance (dans ce domaine la CMA-CGM lance en août

2007, les *Trans rak*, conteneurs "porte-voitures" à rampes coulissantes et escamotables, 4 voitures dans un 40 EVP). Cette évolution s'est faite à la fois de manière interne, par l'augmentation et le renouvellement progressif de sa flotte (336 navires en juin 2007 et 387 en mars 2008), et de manière externe, par rachat de certains concurrents français, Delom SA (2003) et Delmas (2006), ou étrangers, US-Lines, compagnie maritime américaine (fin 2007). La compagnie s'étend aussi sur le transport de passagers puisqu'elle a désormais une branche "Croisières", ayant acquis 70 % de la Compagnie des îles du Ponant en 2006.

### Petit redressement pour le transport maritime de passagers en 2006

Les indicateurs économiques provisoires en 2006 semblent meilleurs avec une valeur ajoutée et un excédent brut d'exploitation qui semblent croître tous deux, après leur forte baisse de 2005.

### La flotte maritime française

La flotte de commerce sous pavillon français compte 211 navires au 1er janvier 2008 (figure S7.3). Le volume commercial de la flotte française à cette même date est de près de 5,9 millions d'unités de jauge brute (+0,5% par rapport à 2007) et sa capacité d'emport à plus de 7,5 millions de tonnes de port en lourd (-0,3%). Les onze navires neufs entrés en flotte au cours de l'année et les huit sorties de navires (âgés de 23 ans et plus), ont permis un renouvellement équilibré de la flotte française. Ainsi son âge moyen s'élève à 7,3 ans contre 7,6 ans un an auparavant (*l'âge moyen de la flotte mondiale est de 18,6 ans et celui de l'Union Européenne est de 12,9 ans*).

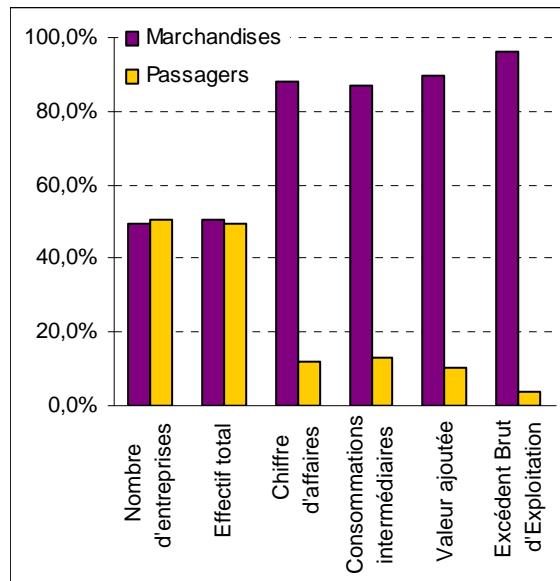
**Figure S7.1 Les comptes des entreprises de transport maritime (61.1A et 61.1B)**

	en millions d'euros			
	2003	2004	2005	2006p
Production	5582	6658	7747	8794
Consommations Intermédiaires	4698	5456	6356	7751
Valeur ajoutée	884	1202	1392	1042
Frais de personnel	618	651	685	724
Impôts, taxes - subventions	-34	-35	-26	-49
Excédent brut d'exploitation	300	586	732	367

Source : Insee-SIE

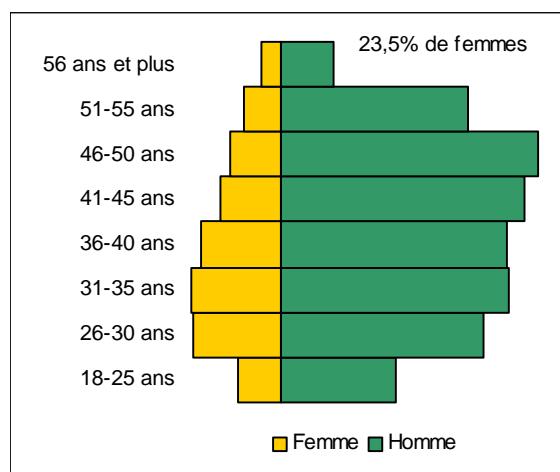
p : estimations MEEDDAT/SESP pour 2006

**Figure S7.2 Répartition des entreprises selon le type d'activité en 2006**



Source : MEEDDAT/SESP - EAE Transports

**Figure S7.5 Pyramide des âges des salariés du secteur des transports maritimes au 31 décembre 2006**



Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

**Figure S7.3 Evolution de la flotte de commerce française en 2007**

	01/01/2007	01/01/2008
Nombre de navires	215	211
Jauge brute	5 856 148	5 881 944
Tonnes de port en lourd	7 590 455	7 567 921
Age moyen	7,7	7,3

Source : DTMRF

**Figure S7.4 Indicateurs de coût du transport maritime**

	en moyennes annuelles	2005	2006	2007
Taux d'affrètement à temps				
Pétroliers (Panamax - 70 000 TPL)	30,6	30,7	29,5	
Pétroliers (VLCC - 280 000 TPL)	57,2	57,5	53,3	
Vraquiers (Capesize - 120 000 TPL)	51,0	44,6	103,3	
Porte-conteneurs (> 2 000 EVP)	16,3	10,6	11,5	
Prix des navires neufs				
Pétroliers (Panamax)	50,6	53,5	58,9	
Pétroliers (VLCC)	121,5	125,5	135,8	
Vraquiers (Capesize)	62,9	62,4	84,7	
Porte-conteneurs (2500 EVP)	47,3	45,1	50,4	

Sources : Lloyd's SHIPPING economist, ISL (institute of shipping economics and logistics), Market reports, calculs MEEDDAT/SESP

Notes : les taux d'affrètement des pétroliers et des vraquiers sont exprimés en milliers de \$US par jour, pour un affrètement à 12 mois.

Les taux d'affrètement des porte-conteneurs sont très variables selon les conditions. Ils sont exprimés ici en \$US par jour et par conteneur, pour un poids moyen de 14 tonnes par conteneur, pour des navires ne disposant pas de système de chargement / déchargement à bord.

Les prix des navires neufs sont exprimés en millions de \$US.

**Figure S7.6 Indicateurs d'emploi et rémunérations dans les transports maritimes (611A et 611B)**

Structure par CS, part des temps partiels et rémunérations (2006)	CS (% du total)	Temps partiel (%)	Salaire moyen
Cadres	31,4	8,9	47 520
Professions Intermédiaires	18,7	6,1	28 409
Employés	17,4	15,2	21 715
Ouvriers Non Qualifiés	1,1	13,7	22 049
Ouvriers Qualifiés	31,3	6,3	23 573
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>8,7</b>	<b>31 466</b>

Evolutions annuelles des rémunérations réelles (*)	2003/2002	2004/2003	2005/2004	2006/2005
Cadres	0,6	0,0	4,5	1,7
Professions Intermédiaires	-0,1	-1,6	0,1	8,6
Employés	-0,2	0,6	2,9	12,1
Ouvriers	-1,5	0,7	1,9	2,7
Ouvriers Non Qualifiés	-4,6	5,4	-4,4	11,5
Ouvriers Qualifiés	-1,3	0,2	2,0	2,1
<b>Total</b>	<b>-0,7</b>	<b>1,3</b>	<b>7,9</b>	<b>1,6</b>

Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

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

## S8 - Les compagnies aériennes françaises

---

### Le leadership d'Air France diminue un peu en 2007

L'année 2007 est favorable à Air France car son activité continue à progresser (+ 1,2 % en passagers et + 4,1 % en passagers-kilomètres). Néanmoins pour ces deux indicateurs sa croissance est désormais moindre que celle de l'ensemble des compagnies françaises (+ 2,9 % en passagers et + 5,5 % en passagers-km) (figure S8.3).

Ainsi la part de marché d'Air France au sein des compagnies françaises diminue entre 2006 et 2007 (de 71,4 % à 70,3 % pour les passagers et de 76,9 % à 75,9 % pour les passagers-km). Même si le groupe Air France (qui inclut aussi les compagnies franchisées ainsi qu'une nouvelle filiale, Transavia.com), enregistre de meilleures progressions (figure S8.3) que la société mère, les croissances de son activité restent en deçà des progressions du pavillon français. Au sein de groupe Air France, Brit Air continue de se distinguer (+ 6,2 % en passagers et + 6,5 % en passagers-km) même si elle n'enregistre plus une progression à deux chiffres de son activité comme en 2006.

### Les autres compagnies françaises

Parmi les autres compagnies qui dépassent le million de passagers, Aigle Azur et Air Caraïbes sont les plus dynamiques, Aigle Azur répétant ses bonnes performances depuis 2005. Enfin parmi les petites sociétés (moins de 1 million de passagers), XL Airways/Star Airlines et Europe Airpost affichent des fréquentations en hausse de plus de 30 %. Dans l'ensemble les compagnies françaises se portent bien, et ce malgré la vive concurrence des compagnies étrangères à « bas coûts » : EasyJet et Ryanair sont les deuxième et troisième transporteurs opérant en France métropolitaine en termes de passagers, et enregistrent respectivement une croissance de 16,7 % et 24,1 %.

### Situation mitigé des pavillons français sur les faisceaux étrangers

En termes de passagers transportés, la part des compagnies françaises continue de diminuer sur les faisceaux européen et africain (depuis la métropole) mais elle augmente sur les liaisons long-courrier en particulier sur l'Asie (figure S8.2).

### Poursuite de l'amélioration des résultats 2006 des entreprises malgré un environnement contraignant

Pour 2006 les compagnies résidentes présentent des résultats globalement améliorés car elles répercutent en partie les hausses de charges sur les clients et enregistrent de nouveaux gains de productivité apparente.

Ainsi, leur production augmenterait plus rapidement que leurs consommations intermédiaires, dégageant un surcroît significatif de valeur ajoutée (VA). Celle-ci croît en effet de 9,9 % en 2006 (figure S8.1). Dans le même temps les charges de personnel n'augmentent que de 7,1 %. Ainsi l'excédent brut des entreprises des secteurs 62.1Z et 62.2Z enregistre une progression de 20,3 % en 2006. Celui-ci aura donc plus que triplé depuis 2003 en passant de 441 millions d'euros à 1,455 milliard soit une progression annuelle moyenne de 49 %. Cette dynamique risque cependant d'être remodelée à l'avenir par les nouvelles contraintes environnementales (mise en œuvre au niveau européen d'un système de quotas de gaz à effet de serre) et par l'augmentation du prix des carburants, qui inciteront les compagnies à renouveler rapidement leur flotte d'appareils.

### Les compagnies européennes se portent bien en 2007

Depuis 2007 l'activité passagers ne cesse de croître régulièrement (figures S8.2 et S8.4). Parmi les huit principales compagnies européennes, outre SAS (- 0,6 %), seule British Airways (- 1,4 %) a connu un léger fléchissement en 2007 et a été dépassée pour la deuxième place en passagers-km par Lufthansa, Air France conservant la première place avec 128,6 milliards de passagers-km.

**Figure S8.1 Les comptes des entreprises de transport aérien (62.1Z et 62.2Z)**

	en millions d'euros			
	2003	2004	2005	2006p
Production	15 013	15 444	16 915	18 283
Consommations Intermédiaires	10 007	9 908	10 737	11 496
Valeur ajoutée	5 006	5 536	6 178	6 787
Charges de personnel	4 367	4 427	4 751	5 089
Impôts, taxes - subventions	198	211	217	243
Excédent brut d'exploitation	441	897	1 210	1 455

Source : Insee-SIE

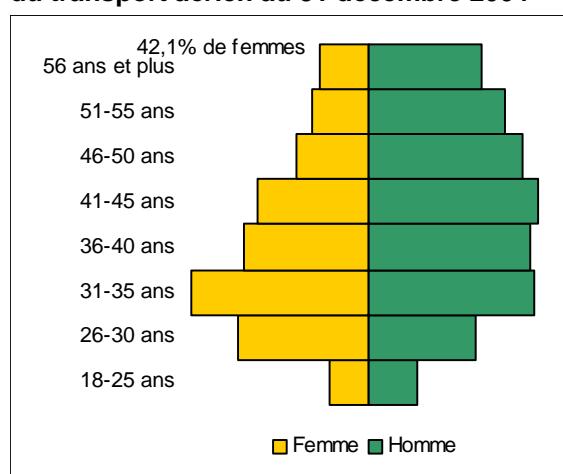
p : estimations MEEDDAT/SESP pour 2006

**Figure S8.3 Activité des principales compagnies aériennes françaises en 2007**

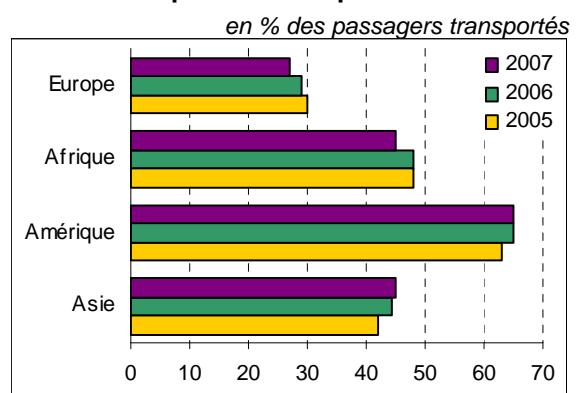
Compagnies	Passagers		Passagers-km	
	2007	07/06	2007	07/06
Air France + Cie	52 201	2,4	132 594	4,6
Franchisées + Transavia.com				
dont Air France	44 324	1,2	127 279	4,1
dont Regional CAE	3 028	1,9	1 896	3,7
dont Brit Air	2 809	6,2	1 674	6,5
dont Transavia.com	377		573	0,0
CCM Airlines *	1 654	5,9	854	7,0
Corsairfly	1 584	-3,2	11 340	5,3
Aigle Azur	1 428	14,2	2 150	9,7
Air Méditerranée	1 376	4,7	2 996	8,6
Air Caraïbes	1 025	14,0	3 794	22,4
<b>TOTAL COMPAGNIES FRANÇAISES</b>	<b>63 088</b>	<b>2,9</b>	<b>167 749</b>	<b>5,5</b>

Source : DGAC

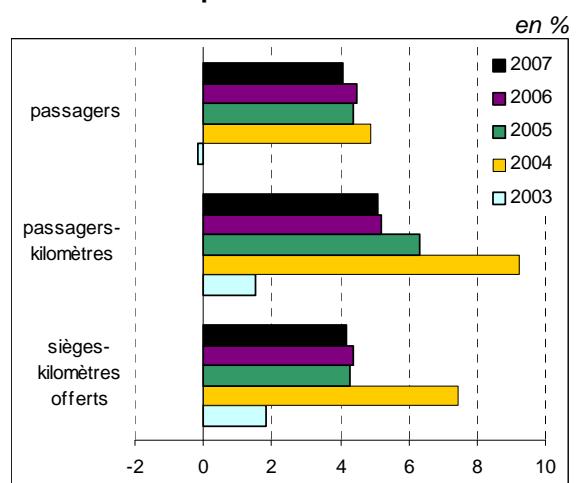
(\*) y compris les lignes franchisées Air France

**Figure S8.5 Pyramide des âges des salariés du transport aérien au 31 décembre 2004**

Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

**Figure S8.2 Part de marché des compagnies françaises pour les grands faisceaux depuis la métropole**

Source : DGAC

**Figure S8.4 Évolution de l'activité passagers des principales compagnies aériennes européennes**Source : Association of European Airlines (AEA)  
Évolutions estimées à partir des résultats des compagnies ayant transmis des informations à l'AEA (vols réguliers uniquement)**Figure S8.6 Évolution de l'activité passagers des huit principales compagnies aériennes européennes**

	04/03	05/04	06/05	07/06	2007
Air France	8,3	8,5	6,4	4,4	128,6
Lufthansa	13,3	3,0	1,7	6,5	122,1
British Airways	6,0	4,2	3,5	-1,4	113,1
KLM	11,6	8,4	5,0	4,0	74,5
Iberia	9,1	6,9	7,0	3,4	54,2
Virgin Atlantic	12,2	6,8	9,9	14,9	40,5
Alitalia	10,0	10,0	1,3	0,9	38,1
SAS	4,5	3,3	-0,9	-0,6	27,3
Huit premières compagnies	8,5	6,3	3,2	4,0	598,4
Total AEA	9,2	6,3	5,2	5,1	774,6

Source : Association of European Airlines (AEA)  
Note : Niveaux estimés à partir des résultats des compagnies ayant transmis des informations à l'AEA (vols réguliers uniquement)

## S9 – Aéroports de Paris

---

### Aéroports de Paris voit une fois de plus son activité progresser en 2007

Le dynamisme du chiffre d'affaires 2007 d'Aéroports de Paris (ADP) se traduit par une augmentation de 6,9 % (figure S9.1) supérieure à celle du trafic (+ 4,7 %), ce qui était déjà le cas en 2006. Cette hausse s'explique notamment par la progression des redevances aéronautiques pour 9,68% et des recettes locatives pour 15,11%.

L'excédent brut d'exploitation poursuit sa bonne progression, de + 12,4 % en 2007, porté par une évolution maîtrisée des charges courantes : même si les impôts et taxes progressent nettement (+ 9,8 %), les charges de personnel diminuent (- 0,7 %) traduisant les efforts de productivité de l'entreprise ainsi que

la poursuite de la décroissance des effectifs de l'assistance en escale, et les consommations intermédiaires connaissent une hausse relativement modérée (+ 6,9 %).

Les investissements sont encore en hausse (+ 2,8 %) et la dette financière à moyen et long terme (plus d'un an) a chuté (- 10,3 %).

Basées sur le trafic déclaré, les recettes dues à la taxe d'aéroport, depuis sa création en 1999, permettent de financer les missions de sûreté et de sécurité (protection des vies humaines) ainsi que les contrôles environnementaux. En 2007, le produit de la taxe d'aéroport s'accroît de 2,8 % (figure S9.4). Elle s'élève à 8,75 euros par passager au départ et à 1,0 euro par tonne de fret ou de courrier.

**Figure S9.1 Les comptes d'Aéroports de Paris (ADP)**

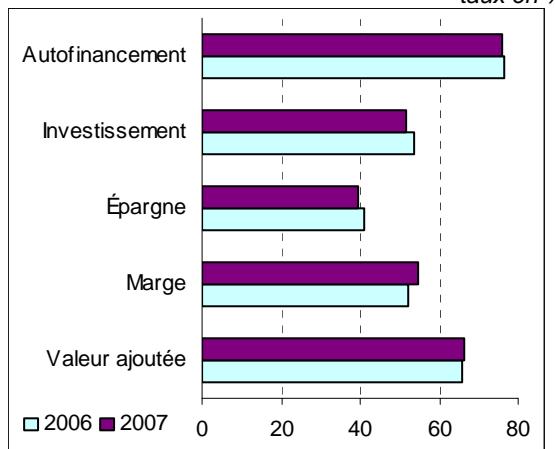
en millions d'euros et en %

	2003	2004	2005	2006	2007	2007/2006
Chiffre d'affaires	1622	1721	1815	1947	2082	6,9
Consommation intermédiaire	602	639	664	702	745	6,1
Valeur ajoutée	1073	1127	1193	1285	1377	7,1
Charges de personnel	455	473	494	503	500	-0,7
Impôts, taxes	83	86	101	113	125	9,8
Excédent brut d'exploitation	537	570	598	670	754	12,4
Charges financières	162	147	141	151	163	7,8
Capacité d'autofinancement	353	356	444	529	542	2,3
Investissements	545	552	579	693	712	2,8
Dette financière MLT au 31/12	1878	2448	2496	2232	2001	-10,3

Source : ADP

**Figure S9.2 Les ratios financiers d'ADP**

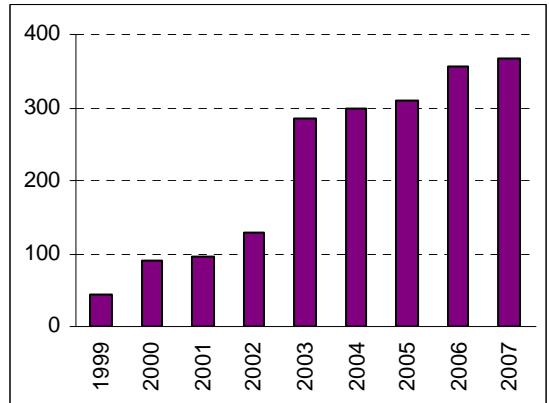
taux en %



Sources : ADP, MEEDDAT/SESP

**Figure S9.3 Produit de la taxe d'aéroport perçue par ADP**

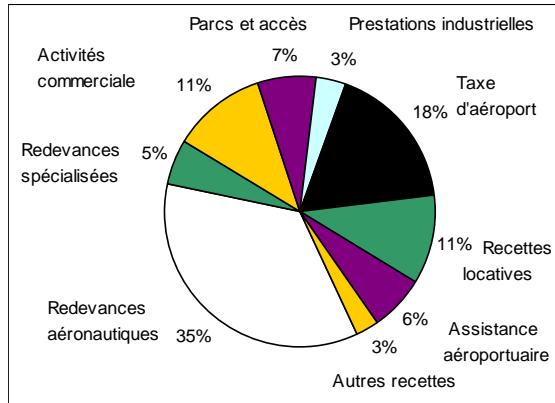
en millions d'euros et évolutions annuelles en %



Source : ADP

**Figure S9.4 Répartition du chiffre d'affaires d'ADP**

données 2007



Source : ADP



## **I – Les infrastructures de transport**

## 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 ; les statuts juridiques des gestionnaires et les décisionnaires réels se diversifient. Parallèlement, la création de l'AFITF permet à l'Etat de coordonner les investissements en nouvelles infrastructures en France (fiche I2).

### **Certains réseaux restent majoritairement gérés par l'Etat (ferroviaire et fluvial)**

Le réseau fluvial et les ports fluviaux sont gérés par Voies Navigables de France (VNF) ainsi que par les ports autonomes de Paris et de Strasbourg, qui sont des établissements publics à caractère industriel et commercial, sous tutelle de l'Etat. Par ailleurs, une partie du réseau rhodanien est concédé à la compagnie nationale du Rhône (CNR), société anonyme d'intérêt général à capital majoritairement public. Le réseau fluvial breton est géré par les collectivités locales.

Le réseau ferroviaire est géré par RFF, établissement public créé il y a dix ans (loi n°97-135 du 13 février 1997). Cette activité était jusqu'alors dévolue à la SNCF. Les projets d'infrastructures ferroviaires bénéficient par ailleurs, depuis fin 2005, des possibilités offertes par le développement des partenariats public-privé (PPP).

Bien que largement dépendants des versements publics (fiche E6), RFF et VNF perçoivent des péages, payés par les utilisateurs des infrastructures afin d'assurer la couverture des coûts liés à l'usage de ces infrastructures.

### **Une gestion publique de plus en plus décentralisée (ports maritimes et routes)**

L'infrastructure portuaire maritime, en France, est constituée de 8 ports autonomes (dont le port de La Rochelle, depuis le 1er janvier 2006), de ports d'intérêt national (Réunion, Guyane, Martinique, Saint Pierre et Miquelon) et de ports décentralisés.

Les ports autonomes sont des établissements publics exerçant conjointement des missions de service public à caractère administratif, industriel et commercial. Ils sont gérés comme des EPIC et sont sous la tutelle de l'Etat.

Les ports d'intérêt national sont, pour leur grande majorité, des concessions gérées par

les chambres de commerce et d'industrie (le port de Saint Pierre et Miquelon est géré en régie par l'Etat). Les ports décentralisés sont des ports de plaisance, de pêche ou de commerce. 18 ports d'intérêt national représentant environ 20 % du trafic de commerce ont été transférés aux collectivités locales à compter du 1er janvier 2007 (1er août 2006 pour le port de Bayonne).

La décentralisation concerne aussi le réseau routier. Le partage de la gestion du réseau entre l'Etat (routes nationales et autoroutes non concédées) et les collectivités territoriales (routes locales et départementales) a été fondamentalement modifié en décembre 2005. Le 1<sup>er</sup> janvier 2006, 16 947 km de voies du réseau national ont été transférés aux départements, 328 km supplémentaires l'ont également été au cours de 2006. Et 359 km d'anciennes routes nationales relèvent maintenant de la compétence des communes.

### **Un mouvement de privatisation des infrastructures (autoroutes et aéroports)**

A l'exception de Cofiroute, société présente depuis 1970 dans la gestion d'infrastructures autoroutières en France, la plupart des autoroutes concédées ont été gérées par des sociétés d'économie mixte (SEMCA) jusqu'en avril 2005. Depuis cette date, un processus de privatisation a été engagé : seules les sociétés gestionnaires du tunnel du Mont-Blanc (ATMB) et du tunnel de Fréjus (SFTRF) ont conservé un actionnariat public et leur statut de SEMCA, toutes les autres ayant été intégralement cédées à des actionnaires privés.

A l'instar du réseau autoroutier, la loi n°2005-357 du 20 avril 2005 a transformé Aéroports de Paris (ADP) en une société anonyme ; en juin 2006, le capital de l'entreprise est ouvert au public lors de son introduction en Bourse, mais la loi impose que l'Etat reste l'actionnaire majoritaire.

Depuis janvier 2007, les principaux aéroports peuvent également être gérés par des sociétés aéroportuaires, entièrement détenues, dans un premier temps, par des capitaux publics. L'année 2007 a vu la modification de statut des aéroports de Lyon-Saint-Exupéry et Lyon-Bron dont les concessions ont été transférées à la société Aéroports de Lyon, celle de Toulouse - Blagnac (Aéroport Toulouse - Blagnac) et celle de Bordeaux - Mérignac (Aéroport de Bordeaux - Mérignac).

**Figure I1.1 La gestion des infrastructures de transport en France en 2007**

	Infrastructure	Statut juridique (capital public)	Ressources principales
Réseau routier	Routes nationales	Gestion par L'Etat (DGR et DSCR)	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
Réseau ferré	Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB)	SA (Etat : 60,05% ; Coll. Terr. : 24,03%)	
	Société Française du Tunnel de Fréjus (SFTRF)	SA (Etat : 97,34% ; Coll. Terr. : 1,93%)	
	Pont de Tancarville et Pont de Normandie	Concession attribuée à la CCI du Havre	
Réseau fluvial navigable	Réseau ferré de France (RFF)	EPIC (100% Etat)	Redevances d'infrastructure
	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 groupements de communes	Budget des AO (2)
	Ports autonomes (depuis 2007, pour le réseau ferré sur leur domaine)	EPA/EPIC (100%)	Recettes des ports
Aéroports	Voies navigables de France (VNF)	EPIC (100% Etat)	Péages, autres ressources de VNF (3)
	Compagnie nationale du Rhône (CNR)	SA (CDC : 33,2% ; Coll. Terr. : 16,83%)	Ventes d'électricité d'origine hydraulique, subvention Etat et régions, redevances d'utilisation du fleuve
	Canaux parisiens	Ville de Paris	Budget de la ville
	Collectivités locales pour le réseau fluvial non ouvert au fret	Gestion par les collectivités locales	Budget des CL
Ports	Aéroports de Paris (ADP)	SA depuis juillet 2005 (Etat: 68,4%)	Redevances aéronautiques - taxe d'aéroport
	Aéroport de Lyon	SA depuis mars 2007	
	Aéroport de Bordeaux	SA depuis mars 2007	
	Aéroport de Toulouse	SA depuis avril 2007	
	Autres principaux aéroports français	Concession aéroportuaire attribuée aux CCI	
	Ports autonomes (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)

(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) Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, La Rochelle, Marseille, Nantes - Saint-Nazaire, Paris, Rouen, Strasbourg

(5) 18 ports d'intérêt national ont été décentralisés en janvier 2007; seuls restent des ports d'intérêt national dans le 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** en kilomètres

	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007
<b>Réseau routier</b>	-	-	-	1 014 082	989 780	1 007 167	1 013 873	1 027 002
Réseau routier national	33 377	34 235	35 112	36 393	36 576	37 138	21 060	20 638
Autoroutes concédées	3 707	4 603	5 489	6 321	7 180	7 917	8 217	8 279
Autoroutes non concédées	1 155	1 297	1 349	1 975	2 446	2 573	2 625	2 612
Routes nationales	28 515	28 335	28 274	28 097	26 950	26 648	10 218	9 747
Réseau routier départemental	-	-	-	368 054	359 055	359 699	377 205	377 377
Routes locales	-	-	-	609 635	594 149	610 330	615 607	628 987
<b>Réseau ferroviaire</b>	34 362	34 676	34 070	31 940	31 397	30 871	30 883	31 154
Lignes grande vitesse (LGV)	0	389	709	1 253	1 281	1 548	1 548	1 876
Lignes classiques parcourues par des TGV	1 876	4 013	4 554	5 252	6 108	6 610	7 842	
Autres lignes exploitées	34 362	32 411	29 348	26 133	24 864	23 215	22 725	21 436
<b>Voies fluviales navigables</b>	8 568	8 500	8 500	8 500	8 501	8 501	8 501	8 501
dont voies navigables fréquentées	6 568	6 324	6 197	5 962	5 789	5 791	5 497	5 444

Sources : MEEDDAT/Setra-Sicre, DGCL, SNCF, RFF, VNF

## I2 - Les investissements en infrastructures de transport

Selon les premières estimations, les investissements en infrastructures de transport, tous modes confondus, se monteraient en 2007 à 18,3 milliards d'euros, en augmentation de 3,8 % en valeur par rapport à 2006, après une croissance de 5,9 % en 2006 (données révisées).

### **Nouvelle hausse des investissements routiers en 2007**

L'investissement dans le réseau routier représente 68 % du total des investissements en infrastructures de transports, pour un montant de 12,5 milliards d'euros. Globalement, l'investissement routier progresserait de 3,2 % en 2007.

Cette croissance est tirée par l'investissement en voirie des départements, qui avait déjà connu une forte progression en 2006 (+ 10 %), mais également par les dépenses des communes et EPCI (+ 4,6 % en 2006). En 2007, suite à la décentralisation d'une partie du réseau routier national et compte tenu de la poursuite de la hausse des prix des travaux publics (+ 4,1 % pour l'indice TP01 en moyenne annuelle), les dépenses des départements et des communes devraient se poursuivre : on estime à 7,7 % la croissance de leurs investissements sur voirie, soit près de 700 millions d'euros supplémentaires.

Cette hausse est en partie compensée par une diminution des investissements de l'État sur le réseau routier national, en baisse de 20 % entre 2006 et 2007 (soit 300 millions d'euros en moins). L'investissement des sociétés concessionnaires reste stable, à 1,8 milliard.

### **Relance des investissements ferroviaires**

Après deux années de baisse, l'investissement sur le réseau ferroviaire principal progresse de 9,1 % en 2007 pour atteindre 2 279 millions d'euros. La diminution des investissements se poursuit sur les LGV (- 15 % en 2007), la baisse consécutive à l'aboutissement de la LGV Est (- 348 millions en 2007 par rapport à 2006) n'étant pas compensée par la hausse des dépenses sur la branche Est de la LGV Rhin-Rhône (+ 264 millions). A l'inverse, sur le réseau classique, les dépenses d'investissement sont en forte hausse : alors que les opérations de maintien du réseau sont quasiment stables (+ 22 millions), celles de

développement passent de 390 millions à 630 millions.

Les investissements ferroviaires de RFF pour 2007 bénéficient de la hausse des concours de l'ensemble des collectivités locales. À l'inverse et malgré la forte hausse des dépenses d'intervention de l'AFITF pour les investissements ferroviaires (hors CPER-fiche I3), le montant total des subventions d'investissement de l'État se réduit.

### **Ralentissement pour les transports collectifs urbains**

Après deux années de forte augmentation, les investissements pour les transports collectifs urbains ralentissent (+ 0,9 %). Ce ralentissement s'explique par la diminution des investissements sur le réseau ferré francilien : 50 millions de moins pour RFF et 13 millions de moins pour la RATP, suite à l'achèvement du tramway des maréchaux (T3). À l'inverse, les investissements en province devraient rester orientés à la hausse (estimation de + 6,2 % pour 2007).

### **Poursuite des efforts dans l'aérien, le fluvial et les ports maritimes**

L'investissement aéroportuaire, qui représente un peu moins de 6 % de l'investissement total en infrastructures de transport, est constitué majoritairement par l'investissement d'Aéroports de Paris (ADP). L'investissement d'ADP progresse de 2,8 % en 2007 et s'établit à plus de 700 millions d'euros ; l'inauguration du CDGVal et de la Galerie Parisienne en 2007 illustrent cet effort d'investissement qui devrait se poursuivre les années suivantes, notamment afin d'accroître la capacité de l'aéroport de Roissy-CDG. Les autres investissements pris en compte sont, d'une part ceux liés aux services de navigation aérienne (+ 11,3 %), d'autre part ceux des aéroports de province dont la forte croissance sur 2007 est tirée par l'aéroport de Nice.

Les investissements de VNF en infrastructures restent également à un niveau élevé (près de 170 millions d'euros en 2007) dans le cadre de la réalisation du canal Seine – Nord-Europe.

Enfin, les investissements des ports autonomes maritimes de métropole doublent quasiment pour s'établir à 252 millions d'euros.

**Figure I2.1 Les investissements en infrastructures de transport**

niveaux en milliards d'euros courants, évolution et structure en %

	1990	1995	2000	2005	2006	2007	07/06	Structure 1990	Structure 2007
<b>Réseau routier</b>	<b>9,0</b>	<b>10,4</b>	<b>10,5</b>	<b>11,4</b>	<b>12,1</b>	<b>12,5</b>	<b>3,2</b>	<b>71,3</b>	<b>67,9</b>
Réseau non concédé	7,5	7,9	8,5	9,3	10,3	10,7	3,6	59,2	57,9
<i>dont réseau départ. et local (1)</i>	5,7	6,3	7,0	7,8	8,7	9,4	7,7	45,2	51,1
<i>dont réseau national (2)</i>	1,8	1,6	1,5	1,5	1,6	1,3	-19,6	13,9	6,8
Réseau concédé (3)	1,5	2,5	2,1	2,1	1,8	1,8	1,3	12,1	10,0
<b>Réseau ferré principal</b>	<b>2,0</b>	<b>1,4</b>	<b>1,3</b>	<b>2,1</b>	<b>2,1</b>	<b>2,3</b>	<b>9,1</b>	<b>15,9</b>	<b>12,4</b>
Réseau grande vitesse	1,0	0,3	0,6	1,0	0,8	0,6	-15,0	8,0	3,5
Réseau principal hors LGV	1,0	1,1	0,7	1,1	1,3	1,6	22,9	8,0	8,9
<b>Transports collectifs urbains</b>	<b>0,8</b>	<b>1,3</b>	<b>1,7</b>	<b>2,0</b>	<b>2,1</b>	<b>2,1</b>	<b>0,9</b>	<b>6,6</b>	<b>11,7</b>
Réseau ferré Ile de France	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	-21,7	1,3	1,0
RATP	0,3	0,6	0,4	0,6	0,5	0,5	-2,4	2,4	2,8
TCU de province (4)	0,4	0,4	1,1	1,2	1,4	1,4	6,2	2,9	7,9
<b>Autres infrastructures</b>	<b>0,8</b>	<b>0,9</b>	<b>1,1</b>	<b>1,3</b>	<b>1,4</b>	<b>1,5</b>	<b>5,1</b>	<b>6,2</b>	<b>8,0</b>
Ports maritimes (5)	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	nd (4)	2,0	1,4
Aéroports et navigation aérienne	0,5	0,6	0,8	0,9	1,0	1,1	7,6	3,6	5,7
Voies navigables et ports fluviaux	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	3,5	0,6	0,9
<b>Total des investissements</b>	<b>12,7</b>	<b>14,1</b>	<b>14,6</b>	<b>16,7</b>	<b>17,7</b>	<b>18,4</b>	<b>3,8</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Sources : DGCP, DGCL, Asfa, RFF, RATP, Certu, DTMRF, DGAC, VNF, estimations MEEDDAT/SESP

(1) Estimation pour 2007 sur la base des budgets primitifs des départements

(2) Non compris le gros entretien du RRN ni les investissements réalisés par la DSCR.

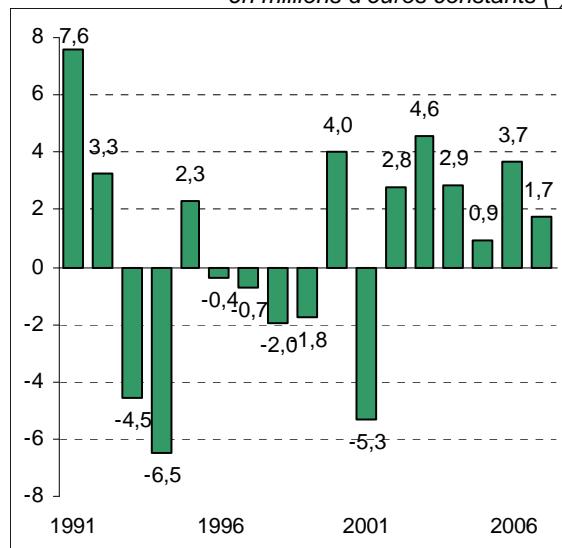
(3) Estimations à partir des données de l'Asfa depuis 2004.

(4) Estimations pour 2007 sur la base des budgets primitifs des EPCI

(5) À compter de 2007, seuls sont pris en compte les ports autonomes maritimes (7 ports). Les 15 principaux ports d'intérêt national qui étaient également pris en compte dans les séries jusqu'en 2006, et qui ont été décentralisés au 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 ports autonomes ; ce montant est passé à 252 millions en 2007.

**Figure I2.2 Croissance annuelle en volume (\*) des investissements en infrastructures de transports**

en millions d'euros constants (\*)

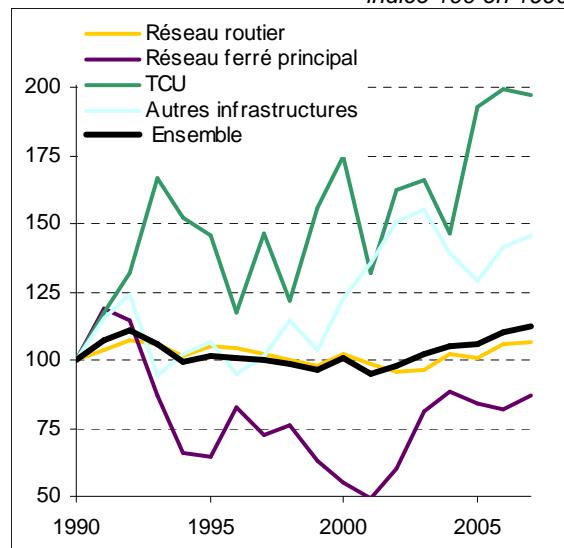


Sources : DGCP, DGCL, Asfa, RFF, RATP, Certu, DTMRF, DGAC, VNF, Insee, estimations MEEDDAT/SESP

(\*) euros courants déflatés par l'indice des prix à la consommation

**Figure I2.3 Evolution du volume (\*) des investissements en infrastructures de transport, par grand type d'infrastructure**

indice 100 en 1990



Sources : DGCP, DGCL, Asfa, RFF, RATP, Certu, DTMRF, DGAC, VNF, Insee, estimations MEEDDAT/SESP

(\*) euros courants déflatés par l'indice des prix à la consommation

## I3 - L'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)

### Stabilité des ressources annuelles de l'AFITF

La création de l'AFITF est concomitante de la privatisation des sociétés d'autoroutes (2003) ; elle a reçu, à sa création, une dotation en capital de 4 milliards d'euros financée sur la cession des parts de l'Etat dans ces sociétés d'autoroutes. En outre, l'AFITF reçoit annuellement des ressources pérennes affectées à son financement. Il s'agit des redevances domaniales et de la taxe d'aménagement du territoire dues par les sociétés d'autoroutes (694 millions d'euros en 2007) ainsi que d'une partie des produits des « amendes radar » (40 % de ce montant, plafonné à 100 millions d'euros). Ces ressources sont stables par rapport à 2006 (+ 2,5 % en prix courants) ; mais compte tenu des apports exceptionnels de l'Etat en 2006 (62 millions d'euros), les ressources annuelles sont en légère baisse (- 5,2 %) puisque aucune subvention supplémentaire n'a abondé les ressources de l'Agence cette année.

### Les dépenses d'intervention de l'AFITF

Les dépenses de fonctionnement de l'AFITF sont très marginales. L'essentiel des dépenses vise donc à mettre en œuvre les projets d'infrastructures, soit décidés lors du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) de 2003, soit planifiés dans le cadre des Contrats de plan Etat - Régions (CPER). En 2005, les interventions de l'AFITF ont concerné essentiellement les projets structurants du CIADT : seuls 250 millions d'euros sur les 912 millions versés visaient à l'accélération des volets routiers des CPER. En 2006, les interventions de l'AFITF augmentent fortement pour atteindre 1 686 millions d'euros. Cette augmentation avait été le fruit de l'accélération de la mise en œuvre des CPER : les volets routiers avaient bénéficié d'une dépense de 854 millions d'euros tandis que les volets pour les autres modes avaient également bénéficié de l'intervention de l'AFITF (312 millions d'euros). A l'inverse, les dépenses hors CPER étaient en net recul (510 millions d'euros contre 662 en 2005), malgré une ouverture aux transports en commun urbains (TCU).

En 2007, les dépenses d'intervention de l'AFITF progressent à nouveau fortement pour s'établir à 2 171 millions d'euros.

Les dépenses dans le cadre des CPER restent à peu près stables à 1 103 millions d'euros (1 175 en 2005), le mode routier restant largement prépondérant (près de 800 millions d'euros). A l'inverse, les autres dépenses d'intervention mandatées doublent quasiment, atteignant les 1 034 millions d'euros (voir infra).

### Tous les modes bénéficient de la hausse des dépenses d'intervention liées au CIADT

Le mode ferroviaire représente à lui seul une hausse de 257 millions d'euros de dépenses, qui s'explique par la convention de subrogation de l'AFITF à l'Etat pour la réalisation de la LGV Est pour laquelle près de 250 millions d'euros ont été mandatés en 2007 (mais majoritairement décaissés en janvier 2008). Les dépenses liées aux autres projets de LGV (Rhin-Rhône et Figeures - Perpignan) sont également en hausse.

Les TCU n'avaient bénéficié d'aucune dépense en provenance de l'AFITF en 2005 et de seulement 23 millions d'euros en 2006 hors prise en charge de volets des CPER. En 2007, les TCU sont destinataires de 218 millions d'euros de l'Agence. Le Stif reçoit 60 millions d'euros pour l'achat de matériel roulant, le reste allant aux réseaux des agglomérations de province, au premier rang desquelles Bordeaux et Montpellier qui avaient déjà reçu des subventions en 2006.

Les actions pour le fluvial et le maritime, bien que limitées, connaissent également une accélération, notamment du fait du lancement d'études techniques pour la réalisation du canal Seine – Nord Europe.

Les dépenses en infrastructures routières (179 millions d'euros) s'intensifient également, centrées sur les projets de l'A75 et de la RN7 mais également sur l'A65, l'A19, la Route Centre Europe Atlantique ou la réalisation du pont sur l'Oyapock en Guyane.

### 13.1 Ressources et emplois de l'AFITF

Ressources	en millions d'euros		
	2005	2006	2007
Dotation en capital (1)	4000,0	-	-
Dividendes des sociétés d'autoroutes (2)	332,4	-	-
Redevance domaniale	155,7	162,9	168,6
Taxe d'aménagement du territoire	-	511,9	525,8
Produit des amendes radar	-	100,0	100,0
Produits financiers	0,3	1,1	0,0
Subvention d'investissement Etat	-	62,0	-
Programme TTM	-	36,0	-
Programme RRN	-	26,0	-
<b>Total (hors dotation en capital)</b>	<b>488,4</b>	<b>837,9</b>	<b>794,4</b>

Dépenses	2005	2006	2007
Fonctionnement et personnel	0,3	0,4	0,5
Dépenses d'intervention (3)	911,7	1685,6	2171,4
<b>Total</b>	<b>911,9</b>	<b>1686,0</b>	<b>2171,9</b>

Résultat d'exploitation	-423,5	-848,1	-1377,5
Dépenses d'investissement	0,0	0,0	0,0
<b>Actif en fin d'exercice (4)</b>	<b>3581,9</b>	<b>2768,3</b>	<b>1390,8</b>

Source : AFITF

(1) dotation financée sur le produit des privatisations des sociétés d'autoroutes

(2) plus de dividendes versés à partir de 2006

(3) dépenses mandatées y compris dépenses non décaissées : seuls les deux tiers des dépenses hors CPER ont effectivement été payés sur 2007, soit 355 millions d'euros restant à charge au 1<sup>er</sup> janvier 2008.

(4) y compris amortissements

### Missions et organisation de l'AFITF

La création de l'AFITF fait suite aux débats parlementaires de mai-juin 2003 sur la politique des transports à horizon 2020 qui avait affirmé le besoin d'une politique d'équipement pour développer les modes alternatifs à la route. A la suite de ces débats, le Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a entériné la création de l'AFITF pour « concourir, aux côtés des autres co-financeurs et dans un objectif de développement durable, au financement des grands projets d'infrastructures ferroviaires, routières, fluviales ou portuaires, ainsi qu'aux autoroutes de la mer » ; l'Agence apporte le concours financier de l'Etat dans les grands projets structurants décidés lors de ce CIADT.

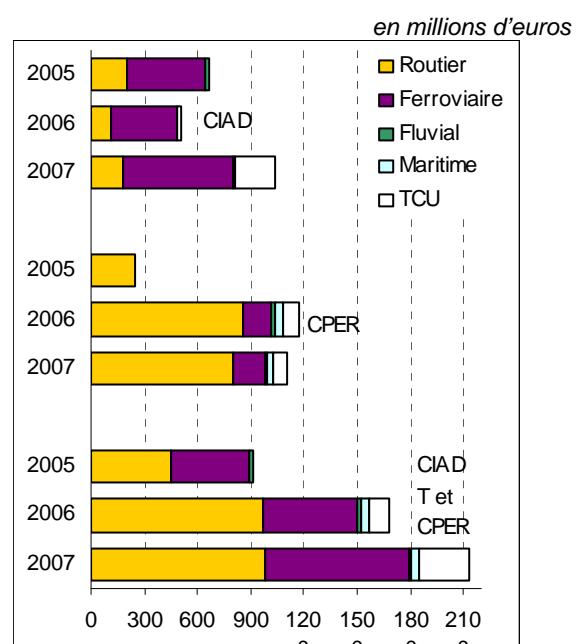
Le décret n°2004-1317 du 26 novembre 2004 institue l'AFITF comme un établissement public national à caractère administratif. Sa mise en place effective, et notamment celle de son conseil d'administration, date du début de l'année 2005, première année de son activité. Le décret n°2006-894 du 18 juillet 2006 étend le domaine d'intervention de l'Agence aux volets transport des Contrats de plan Etat-Régions (CPER) et procédures contractuelles assimilées, dont la réalisation a été accélérée en 2006.

### 13.2 Dépenses d'intervention de l'AFITF par mode

	en millions d'euros		
	2005	2006	2007
Opérations hors CPER	661,7	510,6	1034,0
Routier	202,8	116,0	178,8
Ferroviaire	442,1	366,2	623,0
Fluvial	16,7	5,3	10,9
Maritime	0,0	0,0	3,5
TCU	0,0	23,1	217,8
CPER et assimilé	250,0	1175,0	1102,6
Routier	250,0	854,0	799,3
Ferroviaire	0,0	166,5	187,2
Fluvial	0,0	20,5	10,8
Maritime	0,0	37,0	31,3
TCU	0,0	97,0	74,0
Autres	0,0	0,0	34,8
<b>TOTAL</b>	<b>911,7</b>	<b>1685,6</b>	<b>2171,4</b>
<b>Total routier</b>	<b>452,8</b>	<b>970,0</b>	<b>978,1</b>
<b>Total ferroviaire</b>	<b>442,1</b>	<b>532,7</b>	<b>810,2</b>
<b>Total fluvial</b>	<b>16,7</b>	<b>25,8</b>	<b>21,7</b>
<b>Total maritime</b>	<b>0,0</b>	<b>37,0</b>	<b>34,8</b>
<b>Total TCU</b>	<b>0,0</b>	<b>120,1</b>	<b>291,8</b>

Sources : AFITF (dépenses mandatées)

### 13.3 Dépenses d'intervention de l'AFITF par mode



Source : AFITF (dépenses mandatées)

Note : décomposition modale hors poste « divers » incluant notamment le programme exceptionnel de développement pour la Corse.



## **E – Les transferts de l'État et des collectivités locales**

## E1 – Recettes publiques diverses liées au transport

---

Plusieurs recettes des administrations liées au transport sont retracées dans le tableau ci-contre (figure E1.1). En 2007, il y a deux principaux changements. Tout d'abord, la part des recettes de la TIPP affectée aux régions a presque triplé. Ensuite, la taxe sur les véhicules de sociétés a été allégée suite à des barèmes 2006 jugés trop importants, ce qui entraîne une baisse des recettes en 2007.

Chaque recette est spécifique, mais on peut distinguer plusieurs cas.

### Les redevances

Les redevances constituent les recettes d'utilisation de l'infrastructure lorsque celle-ci est gérée par un organisme public. C'est le cas des redevances payées par les compagnies aériennes à l'aviation civile pour les services de navigation aérienne ou d'atterrissement, ou encore des droits de port payés par les usagers des infrastructures portuaires.

### Les taxes spécifiques au transport non affectées

Les taxes spécifiques au transport sont payées par les usagers des transports mais sont intégrées au budget général des administrations ou affectées au financement d'une mission sans lien avec le transport. C'est le cas de l'ensemble des taxes payées directement par les usagers des transports routiers, dont la plus importante est la TIPP (voir encadré).

### Le financement par des « non-usagers » du transport

Des « non-usagers » peuvent financer du transport ou des infrastructures à travers des taxes. C'est le cas du versement transport payé par les entreprises qui emploient dix salariés ou plus travaillant à l'intérieur d'un périmètre de transport urbain d'une autorité organisatrice des transports urbains ; cette taxe est assise sur la masse salariale de l'entreprise et constitue la principale source de financement des transports urbains. De même, la taxe hydraulique est une taxe payée par les concessionnaires des barrages et finance les infrastructures fluviales gérées par VNF.

### Les amendes

Les amendes prises en compte sont les recettes pour infraction au code de circulation. Ainsi, en 2007, l'Etat a reçu 573 millions d'euros dont 100 millions sont affectés au

financement de l'AFITF et 45 millions d'euros au financement des investissements du STIF.

### Les taxes générales

La production de transport ou l'existence des entreprises génère des impôts et des taxes générales comme la TVA, la taxe professionnelle, l'impôt sur les bénéfices ou les cotisations sociales.

Ces dernières taxes peuvent être le levier de différentes aides à travers l'allègement de ces taxes. Ainsi, le transport de voyageurs n'est pas soumis à la TVA à 19,6 % mais à la TVA à 5,5 % ce qui peut être considéré comme une aide indirecte au transport de voyageurs. De même, les exploitants de transport bénéficient de dégrèvements spécifiques de la taxe professionnelle (TP). Ainsi les entreprises ont bénéficié en 2005 de 113 millions d'euros de dégrèvement de la TP lorsqu'elles possèdent des véhicules de transport (camions, autocars, bateaux) et 33 millions de dégrèvement « armateurs ».

### Les dividendes

Un dernier type de recettes sont les éventuels dividendes versés par les entreprises dont l'Etat et les collectivités locales sont actionnaires. Ainsi, jusqu'en 2005, les sociétés d'autoroutes versaient des dividendes à l'Etat (299 millions d'euros en 2005). A noter qu'à compter de 2008, la SNCF versera également un quasi-dividende à l'Etat au titre de 2007.

#### La taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP)

La TIPP est une taxe assise sur le volume de produits pétroliers consommés et ne dépend donc pas du prix ; c'est la taxe spécifique transport la plus importante en recettes pour les administrations publiques, soit 24,6 milliards d'euros en 2007 dont 16,5 milliards affectés au budget général de l'Etat, 2,8 milliards pour le financement des aides aux entreprises par les régions, 4,9 milliards pour les départements et 464 millions d'euros aux DOM pour le fonds des investissements routiers et des transports (FIRT). Ainsi, le taux minimal de TIPP est de 57,92 euros par hl de supercarburant et de 41,69 euros par hl de gazole. A partir de 2007, les régions ont la possibilité d'augmenter le taux de TIPP (figure E1.2). Enfin, les professionnels bénéficient de dégrèvements de TIPP sur le gazole. Ainsi, le remboursement de la TIPP aux professionnels (toutes activités confondues) s'élève en 2007 à 419 millions (445 millions en 2005), dont 215 millions pour le transport routier, 23 millions pour le transport public, 92 millions pour les taxis, 84 millions pour les exploitants agricoles et 5 millions pour les commerçants.

**Figure E1.1 Recettes diverses des administrations publiques liées au transport (\*)**

en millions d'euros

	Affectation	2003	2004	2005	2006	2007
- Taxe à l'essieu	Etat	184	216	205	215	217
- Taxe sur contrats d'assurance automobile	Sécurité sociale (depuis 2005)	1 002	935	995	940	1 004
- Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	Etat (Séc. Soc. entre 2001 et 2003)	827	843	867	1 126	892
- Dividendes des sociétés d'autoroutes	Etat	65	137	299	0	0
- Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation	Etat	480	638	710	434	473
- Taxe sur l'aménagement du territoire	AFITF (à partir de 2005)	-	-	-	100	100
- Redevances domaniales	AFITF (à partir de 2006)	481	493	499	512	526
- Certificats d'immatriculation	AFITF (à partir de 2005)	144	149	154	163	169
- Vignette	Régions	1 427	1 479	1 623	1 832	1 891
	Départements	148	129	145	19	0
<b>Total route (hors TIPP)</b>		<b>4 758</b>	<b>5 020</b>	<b>5 497</b>	<b>5 341</b>	<b>5 271</b>
- Péages	VNF	nd	nd	13	13	13
- Taxe hydraulique	VNF	nd	nd	122	124	120
Redevances domaniales	VNF	nd	nd	19	21	24
<b>Total voies navigables</b>		<b>112</b>	<b>107</b>	<b>155</b>	<b>157</b>	<b>157</b>
- Taxe de l'Aviation Civile	Etat	-	-	122	189	177
	BACEA <sup>(1)</sup>	220	230	233	149	174
	FIATA <sup>(2)</sup>	66	119	-	-	-
	FSD <sup>(3)</sup>	-	-	-	45	164
- Redevances de la circulation aérienne	BACEA	1 100	1 162	1 196	1 214	1 315
- Taxe d'aéroport	Aéroports	182	396	524	581	639
- Taxe sur les nuisances sonores aériennes	Aéroports (redistribuée aux ménages)			17	41	50
- Dividendes d'Air France et d'ADP	Etat	7	18	34	78	88
<b>Total transport aérien</b>		<b>1 576</b>	<b>1 926</b>	<b>2 125</b>	<b>2 297</b>	<b>2 607</b>
Dividendes des ports autonomes	Etat	4	6	3	25	10
<b>Total ports</b>		<b>4</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>25</b>	<b>10</b>
- TIPP <sup>(4)</sup>	Etat	23 621	19 807	18 456	18 404	16 470
	Régions (aides aux entreprises)	0	0	454	1 046	2 776
	Départements (RMI)	391	4 959	5 295	5 040	4 924
- Taxe spéciale (DOM)	DOM (FIRT <sup>(5)</sup> )	486	477	494	480	464
<b>Total taxes sur les carburants</b>		<b>24 498</b>	<b>25 243</b>	<b>24 699</b>	<b>24 970</b>	<b>24 634</b>
<b>TOTAL (HORS VERSEMENT TRANSPORTS)</b>		<b>30 948</b>	<b>32 301</b>	<b>32 479</b>	<b>32 789</b>	<b>32 680</b>
- Versement transport en Province <sup>(6)</sup>	Autorités organisatrices	2 036	2 206	2 340	2 496	2 674
	- Dont à TCSP <sup>(7)</sup>	1 196	1 296	1 352	1 493	1 600
	- Dont autres de plus de 100 000 hab.	586	624	686	767	822
	- Dont moins de 100 000 habitants	254	287	301	236	253
- Versement transport Ile-de-France	STIF	2 381	2 557	2 631	2 749	2 876
<b>Total versement transport</b>		<b>4 417</b>	<b>4 763</b>	<b>4 971</b>	<b>5 245</b>	<b>5 550</b>
<b>TOTAL</b>		<b>35 365</b>	<b>37 064</b>	<b>37 450</b>	<b>38 034</b>	<b>38 230</b>

Sources : Insee, Certu, DGAC, STIF, VNF, calcul MEEDDAT/SESP

(\*) Ce tableau ne retrace qu'une partie des recettes des administrations publiques liées au transport. Ne sont pas retracées les impôts et taxes généraux liés à la production de transport (impôt sur les sociétés, taxe professionnelle, cotisations sociales, TVA...).

Notes : (1) BACEA : Budget annexe « contrôle et exploitation aérien », cette dénomination remplace depuis 2006 celle de Budget annexe de l'aviation civile (BAAC) ; (2) FIATA : Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien ; (3) FSD : Fonds de solidarité pour le développement ; (4) le montant de la TIPP comprend la TIPP sur le gazole et le supercarburant, mais aussi sur les autres produits pétroliers ; (5) FIRT : Fonds d'investissement routier et des transports ; (6) estimations sur la base de 186 réseaux, projection MEEDDAT/SESP pour 2007 ; (7) TCSP : Transport collectif en site propre

**Figure E1.2 Taux de TIPP par régions**

en euros/hl

	Gazole		Supercarburant	
	Modulation votée	Taux de TIPP	Modulation votée	Taux de TIPP
Région				
11 - ILE-DE-FRANCE	1,15	<b>42,84</b>	1,77	<b>60,69</b>
21 - CHAMPAGNE-ARDENNE	0,83	<b>42,52</b>	1,17	<b>60,09</b>
22 - PICARDIE	1,15	<b>42,84</b>	1,77	<b>60,69</b>
23 - HAUTE-NORMANDIE	1,15	<b>42,84</b>	1,77	<b>60,69</b>
24 - CENTRE	1,15	<b>42,84</b>	1,77	<b>60,69</b>
25 - BASSE-NORMANDIE	0,97	<b>42,66</b>	1,39	<b>60,31</b>
26 - BOURGOGNE	0,60	<b>42,29</b>	0,86	<b>59,78</b>
31 - NORD-PAS-DE-CALAIS	1,15	<b>42,84</b>	1,77	<b>60,69</b>
41 - LORRAINE	1,15	<b>42,84</b>	1,77	<b>60,69</b>
42 - ALSACE	1,15	<b>42,84</b>	1,40	<b>60,32</b>
43 - FRANCHE-COMTE	0,95	<b>42,64</b>	1,35	<b>60,27</b>
52 - PAYS DE LA LOIRE	0,71	<b>42,40</b>	1,01	<b>59,93</b>
53 - BRETAGNE	0,78	<b>42,47</b>	1,10	<b>60,02</b>
54 - POITOU-CHARENTES	0,00	<b>41,69</b>	0,00	<b>58,92</b>
72 - AQUITAINE	0,78	<b>42,47</b>	1,12	<b>60,04</b>
73 - MIDI-PYRENEES	0,79	<b>42,48</b>	1,11	<b>60,03</b>
74 - LIMOUSIN	1,15	<b>42,84</b>	1,66	<b>60,58</b>
82 - RHONE-ALPES	0,83	<b>42,52</b>	1,17	<b>60,09</b>
83 - AUVERGNE	0,85	<b>42,54</b>	1,22	<b>60,14</b>
91 - LANGUEDOC-ROUSSILLON	0,90	<b>42,59</b>	1,28	<b>60,20</b>
93 - PACA	0,68	<b>42,37</b>	0,98	<b>59,90</b>
94 - CORSE	0,00	<b>41,69</b>	0,00	<b>57,92</b>

Source : DGDDI

**La « TIPP régionale »**

En vertu de la décision du conseil des ministres européens du 24/10/2005, les régions françaises sont autorisées à appliquer une surtaxation ou une décote de 1,15 euro par hectolitre sur la TIPP du gazole et 1,77 euro par hectolitre sur la TIPP du super.

En réalité, les régions n'utiliseront cette faculté que dans le sens d'une augmentation, comme le montrent les taux par région ci-contre.

## **E2 – Les dépenses des administrations publiques centrales**

---

En 2007, la dépense en transport et en infrastructures des administrations publiques centrales (APUC) s'élève à 11,9 milliards d'euros (hors charges de retraites) et est en diminution de 5,9 % par rapport à 2006. Parmi ces dépenses, 59 % sont destinées à financer des opérations de fonctionnement, les 41 % restant des opérations en capital.

Hors charges de retraites (SNCF, RATP, CARCEPT, FONGECFA), le premier poste est le transport ferroviaire, avec 45 % des dépenses. Le second poste de dépense concerne la route et le transport routier avec 30 % des dépenses, les autres modes se répartissant de façon relativement équivalente (entre 3 % et 5 % de la dépense).

### **Le processus de décentralisation continue**

A partir de 2006, une partie de la gestion des routes nationales a été transférée sous l'autorité des départements. Ce transfert explique en partie la baisse des investissements en infrastructures routières de l'Etat, alors que la dépense d'investissement des départements augmente sensiblement en 2006 (fiche E3).

En 2007, le processus de décentralisation continue, avec près de 30 000 agents de l'Etat transférés aux départements. En termes de dépense pour l'Etat, cela n'a pas encore eu d'incidence pour 2007. En effet, pour l'année 2007, l'Etat a continué de payer directement les agents transférés (soit environ 1 milliard d'euros). En 2008 et en 2009, ces agents pourront soit rester dans leurs corps d'origine (agent de l'Etat) soit prendre le statut d'agent territorial, auquel cas les départements auront en charge leurs rémunérations.

### **Baisse des investissements en route et en ferroviaire**

Les dépenses d'investissements diminuent de 9,0 % en 2007. Cette diminution est principalement imputable à la baisse des investissements pour la route (- 16 %) et pour le ferroviaire (- 13 %).

Pour le ferroviaire, cela s'explique pour moitié par la baisse des subventions versées à la

SNCF et pour l'autre moitié par la baisse des subventions versées à RFF. En particulier, les subventions de désendettement, sont en forte diminution, cela dans la perspective de l'incorporation de la dette de la SNCF et de RFF dans la dette de l'Etat à partir de 2008 (fiche E4 et fiche E5).

Par contre, les dépenses d'investissement en transports collectifs augmentent fortement en 2007 pour atteindre 247 millions d'euros. En particulier, le STIF a reçu 60 millions d'euros pour le financement de matériel roulant en Ile-de-France, le reste étant consacré principalement au financement des transport collectif en site propre (tramway, métro). Cette augmentation fait suite à une année 2006 marquée par le désengagement de l'Etat dans le financement du STIF et donc à une forte baisse des dépenses totales en transports collectifs urbains.

### **Le financement des investissements de l'Etat**

En 2007, l'Etat a reçu 2,0 milliards d'euros de la part de l'AFITF, des collectivités locales et de l'Union européenne pour financer les investissements en infrastructures de transport, la route représentant près de 78 % de ces transferts. L'AFITF y contribue à hauteur de 68 %, les collectivités locales 31 % et l'Europe 1 %.

---

#### **Champ**

Les administrations publiques centrales comprennent l'Etat et les organismes divers d'administration centrale (ODAC) : Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF) et Voies navigables de France (VNF). Le champ ne comprend par contre pas les entreprises publiques de transport ou de gestion d'infrastructures comme RFF.

Ici, on n'estime pas le montant des charges financières imputables aux infrastructures de transport.

---

**Figure E2.1 Les dépenses des administrations centrales en 2007 (\*)**

Niveaux en millions d'euros, évolutions en %

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	07/06
<b>Fonctionnement (hors charges de retraites)</b>	<b>7 713</b>	<b>7 873</b>	<b>7 823</b>	<b>7 730</b>	<b>7 333</b>	<b>7 069</b>	<b>-3,6</b>
Route	1 675	1 756	1 763	1 837	2 326	2 191	-5,8
Fer	3 367	3 383	3 365	3 279	2 690	2 752	2,3
Transports collectifs urbains	807	843	784	590	67	48	-29,4
Voies navigables	298	287	292	308	362	338	-6,6
Transport maritime	388	391	393	397	448	444	-0,9
Transport aérien	241	246	248	347	261	277	5,9
Services communs	937	966	979	973	1 178	1 020	-13,4
<b>Investissement (infrastructures, désendettement, matériel roulant etc..)</b>	<b>4 972</b>	<b>3 817</b>	<b>5 097</b>	<b>5 872</b>	<b>5 439</b>	<b>4 948</b>	<b>-9,0</b>
Route	1 528	1 679	1 530	2 069	1 670	1 408	-15,7
Fer	2 361	1 248	2 737	2 957	3 077	2 679	-12,9
Transports collectifs urbains	22	72	33	34	94	247	161,8
Voies navigables	117	152	127	113	163	170	4,8
Transport maritime	138	83	83	128	101	139	38,6
Transport aérien	539	308	348	336	297	286	-4,0
Services communs	267	275	238	236	37	19	-49,5
<b>Total (hors charges de retraites)</b>	<b>12 685</b>	<b>11 690</b>	<b>12 920</b>	<b>13 602</b>	<b>12 772</b>	<b>12 017</b>	<b>-5,9</b>
Route	3 203	3 435	3 293	3 905	3 996	3 598	-9,9
Fer	5 729	4 631	6 102	6 236	5 767	5 431	-5,8
Transports collectifs urbains <sup>(1)</sup>	829	915	817	623	162	295	82,2
Voies navigables	416	439	419	421	525	509	-3,1
Transport maritime	526	474	475	525	548	583	6,3
Transport aérien	779	554	596	683	559	562	0,6
Services communs	1 204	1 241	1 218	1 209	1 216	1 039	-14,5
<b>Charges de retraites</b>	<b>2 335</b>	<b>2 376</b>	<b>2 504</b>	<b>2 876</b>	<b>3 028</b>	<b>3 371</b>	<b>11,3</b>
CARCEPT + FONGECFA <sup>(2)</sup>	53	60	73	88	94	102	8,5
charges de retraites de la SNCF	2 282	2 316	2 431	2 552	2 543	2 855	12,2
charges de retraites de la RATP				236	390	414	6,1
<b>Total</b>	<b>15 020</b>	<b>14 066</b>	<b>15 424</b>	<b>16 478</b>	<b>15 800</b>	<b>15 388</b>	<b>-2,6</b>

Source : DGCP, MEEDDAT/SESP

(\*) Voir encadré

(1) à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2005, l'Etat, 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 : Fonds nationaux de gestion paritaire du congé de fin d'activité

Modification méthodologique : en 2006, l'estimation des dépenses de rémunération des salariés et sa ventilation par mode ont été revues à partir des équivalents temps pleins des agents de l'Etat : en 2006, la répartition des salaires est de 57 % pour la route, 24 % pour les services communs, 9 % pour le maritime, 8 % pour les voies navigables et 2 % pour le transport aérien. Les séries ici présentées ont été rétropolées sur la base de ces clés.

Avertissement : les dépenses des administrations publiques centrales en transport et celles des administrations locales, telles que retranscrites dans la fiche E3, ne peuvent être directement sommées. En effet, il existe de nombreux transferts entre les deux types d'administration, partiellement retracés dans l'un et l'autre compte. A titre d'indication, les transferts de l'Etat vers les collectivités locales représentent plus de 3 milliards d'euros en 2007, si on considère la rémunération des anciens agents de l'Etat transférés aux départements comme un flux allant de l'Etat aux départements. A l'inverse, l'Etat reçoit des contributions de la part des collectivités locales, en particulier des régions pour le financement des investissements inscrit dans les plans Etat-Régions.

## E3 – Les dépenses des administrations publiques locales

**En 2006**, les administrations publiques locales (APUL) ont dépensé 30,0 milliards d'euros en transport et en infrastructures (hors transferts financiers entre administrations publiques locales). Le transport de voyageurs et la voirie sont les deux principaux postes de dépenses des APUL avec respectivement 13,6 et 12,1 milliards d'euros.

### Les régions

Les régions ont en charge l'organisation d'un plan régional de transport et la coordination des services régionaux non urbains de transport routier et ferroviaire. En particulier, depuis 2002, les régions sont les autorités organisatrices du transport ferroviaire régional (sauf en Corse). De plus, depuis 2006, l'Etat qui finançait en partie le STIF (Syndicat des transports d'Ile-de-France) s'est retiré du conseil d'administration et ne finance donc plus directement le STIF. C'est dorénavant la région qui est compétente sur le sujet. Ce transfert a pour conséquence d'augmenter la dépense de la région Ile-de-France ce qui explique en grande partie la forte hausse des dépenses des régions en transport de voyageurs. Par ailleurs, la forte augmentation des dépenses en voirie s'explique par un effort d'investissement important de la Réunion. A noter que les régions financent aussi une partie des investissements en voirie faits par l'Etat (Contrat de plan Etat-Régions) à hauteur d'environ 350 millions d'euros. Au total les régions ont dépensé 5,2 milliards d'euros, en forte augmentation par rapport à 2005 (+ 25 %).

### Les départements

Les départements ont dépensé 8,6 milliards d'euros en 2006 en transport et en infrastructures de transport.

Les départements ont en charge la gestion du domaine public routier départemental. A ce titre, ils ont dépensé 5,5 milliards d'euros (+ 11 % par rapport à 2005). A partir de 2006, le transfert d'une partie des routes nationales aux départements est devenu effectif. Ceci peut expliquer une partie de l'augmentation des dépenses en infrastructures et est à mettre en regard de la baisse des investissements routiers de l'Etat en 2006, confirmée en 2007 (Fiche E2).

Les départements ont aussi comme compétence l'organisation du transport

scolaire. Ils ont à ce titre dépensé 1,8 milliard d'euros (+ 7,3 %), principalement en subventions et en compensations tarifaires. De même, ils ont dépensé 942 millions d'euros dans les transports collectifs.

Enfin, les départements ont la possibilité de gérer des ports et la compétence de créer et d'exploiter des infrastructures de transport ferrés ou guidés non urbains (tramway, lignes ferroviaires). A ce titre, ils ont dépensé 157 millions en infrastructures fluviales, maritimes et portuaires et 94 millions d'euros en infrastructures ferroviaires.

### Les communes et les EPCI

Les communes ont la responsabilité de la voirie communale, et aussi le rôle d'autorité organisatrice des transports urbains. Pour remplir ces missions, les communes se regroupent de plus en plus au sein d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Ainsi, si la voirie reste principalement sous la compétence des communes, l'organisation des transports publics relève en grande partie des EPCI.

Globalement, on estime que les communes et les EPCI ont dépensé en 2006 8,7 milliards d'euros.

### Les autres établissements publics locaux

Les autres établissements publics (syndicats, régies, STIF, Chambres de Commerce et d'Industrie) ont dépensé 10,5 milliards d'euros en transport et en infrastructures de transport, dont 8,5 milliards en transport de voyageurs.

Les syndicats et les régies sont des établissements publics locaux financièrement indépendants auxquels une collectivité locale ou un groupement de collectivités locales délègue une compétence qui lui est normalement attribuée. Ces derniers ont dépensé 4,9 milliards d'euros principalement en transport de voyageurs.

Les autorités organisatrices des transports d'Ile-de-France (STIF) et de Corse (OTRC) ont dépensé 4,0 milliards d'euros en 2006.

Enfin, les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) assurent l'exploitation d'aéroports et de ports. On estime leurs dépenses à près de 1,5 milliards d'euros.

**Figure E3.1 Les dépenses des administrations publiques locales (APUL) en transport**

Niveaux en millions d'euros ; évolutions en %

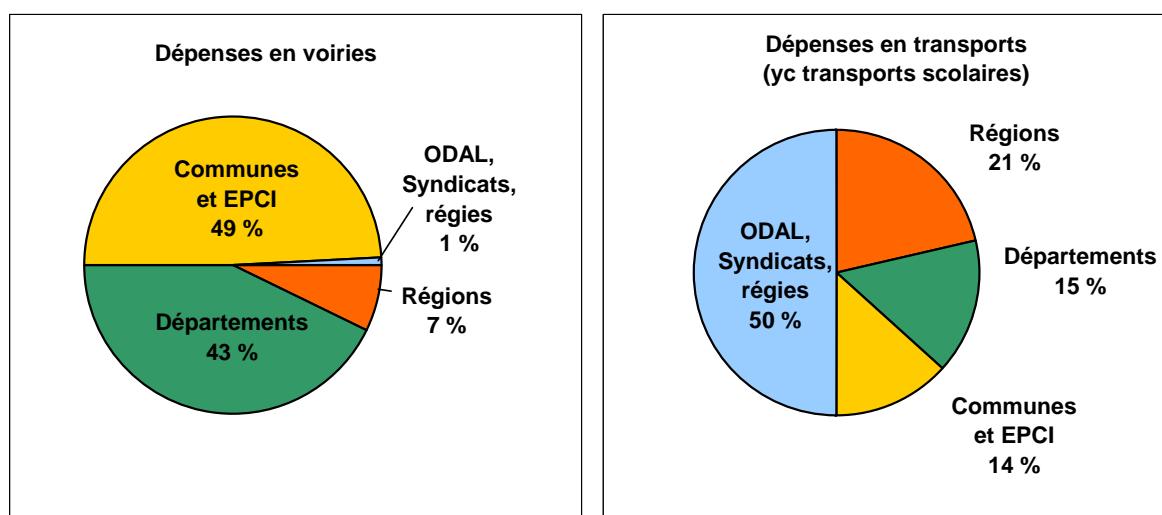
	Dépenses de fonctionnement			Dépenses d'investissement			Total dépenses		
	2005	2006	06/05	2005	2006	06/05	2005	2006	06/05
<b>Régions<sup>(1)</sup></b>	<b>2 329</b>	<b>2 808</b>	<b>20,6</b>	<b>1 813</b>	<b>2 368</b>	<b>30,6</b>	<b>4 141</b>	<b>5 175</b>	<b>25,0</b>
dont : - Voirie	6	15	137,7	522	912	74,6	529	927	75,3
- Autres infrastructures de transport	8	4	-56,5	396	447	12,8	405	451	11,4
- Transports de voyageurs et de marchandises	2 314	2 789	20,5	894	1 009	12,9	3 208	3 798	18,4
<b>Départements</b>	<b>3 609</b>	<b>3 987</b>	<b>10,5</b>	<b>4 228</b>	<b>4 593</b>	<b>8,6</b>	<b>7 837</b>	<b>8 580</b>	<b>9,5</b>
dont : - Voirie	1 191	1 359	14,0	3 724	4 095	10,0	4 915	5 454	11,0
- Autres infrastructures de transport	84	70	-16,9	367	346	-5,6	451	416	-7,7
- Transports de voyageurs et de marchandises	690	795	15,1	132	147	11,1	823	942	14,5
- Transports scolaires	1 643	1 764	7,4	5	5	-4,4	1 647	1 768	7,3
<b>Communes et EPCI</b>	<b>3 918</b>	<b>3 769</b>	<b>-3,8</b>	<b>4 566</b>	<b>4 921</b>	<b>7,8</b>	<b>8 484</b>	<b>8 690</b>	<b>2,4</b>
dont : - Voirie	2 097	1 980	-5,6	4 115	4 306	4,6	6 213	6 286	1,2
- Transports de voyageurs et de marchandises	1 585	1 554	-2,0	442	611	38,2	2 028	2 165	6,8
- Transports scolaires	235	235	-0,1	9	4	-54,8	244	239	-2,1
<b>ODAL<sup>(2)</sup>, syndicats, régies</b>	<b>8 352</b>	<b>8 466</b>	<b>1,4</b>	<b>1 591</b>	<b>2 006</b>	<b>26,1</b>	<b>9 943</b>	<b>10 472</b>	<b>5,3</b>
dont : - Voirie	89	85	-4,5	34	26	-23,5	123	111	-9,8
- Autres infrastructures de transport	1 304	1 375	5,4	104	105	1,0	1 408	1 480	5,1
- Transports de voyageurs et de marchandises	6 641	6 686	0,7	1 430	1 852	29,5	8 071	8 538	5,8
- Transports scolaires	318	320	0,6	23	23	0,0	341	343	0,6
<b>Total hors transferts entre administrations locales<sup>(3)</sup></b>	<b>17 110</b>	<b>17 075</b>	<b>-0,2</b>	<b>11 313</b>	<b>12 903</b>	<b>14,1</b>	<b>28 423</b>	<b>29 978</b>	<b>5,5</b>
dont : - Voirie	3 330	3 362	1,0	7 830	8 727	11,5	11 160	12 089	8,3
- Autres infrastructures de transport	1 335	1 422	6,5	700	735	5,0	2 035	2 157	6,0
- Transports de voyageurs et de marchandises	10 433	10 162	-2,6	2 748	3 418	24,4	13 180	13 580	3,0
- Transports scolaires	2 012	2 129	5,8	35	23	-33,8	2 047	2 152	5,1

Sources : DGCP, MEEDDAT/SESP

(1) En 2005, la nomenclature comptable des régions a été modifiée, ce qui permet d'isoler les dépenses de voirie. Les données des années précédentes ont été rétropolées à partir de la clé de répartition 2005.

(2) ODAL : Organismes Divers d'Administration Locale

(3) Le total est égal à la somme des dépenses de chaque administration locale moins les transferts entre celles-ci (en 2006, le montant des transferts entre administration et établissements publics locaux pour le transport s'élève à 3 milliards d'euros). Par contre, le total pour chaque administration est donnée y compris transferts vers d'autres administrations.

**Figure E3.2 Répartition des dépenses des APUL en voirie et en transport**

Sources : DGCP, MEEDDAT/SESP

## E4 – Les transferts publics financiers à la SNCF

En 2007, les dépenses des administrations publiques centrales et locales au profit de la SNCF toutes activités confondues (Grandes lignes, TER, fret...) se sont élevées à 5,2 milliards d'euros, hors contributions aux charges de retraites et surcompensation des régimes spéciaux (3,0 milliards d'euros en 2007), soit une baisse de 7,0 % par rapport à 2006.

Au total, en 2007, l'Etat finance directement 45,4 % des versements publics au profit de la SNCF (37 % pour les charges de retraites). Les montants versés par le STIF représentent 17 % des transferts reçus. Enfin, depuis 2002 et la régionalisation du TER, les régions participent de plus en plus au financement public de la SNCF, passant de 29,5 % en 2002 à 37,8 % en 2007.

### Le financement de la SNCF par l'Etat

La baisse des transferts publics s'explique principalement par la fin du cycle des dotations en capital au profit du plan fret. A ce titre, la SNCF avait reçu en 2005 et 2006 un total de 700 millions d'euros, dont 250 millions en 2005 et 450 millions en 2006. Cette dotation avait pour finalité de doter Fret SNCF d'une structure financière saine.

De plus, la SNCF voit sa subvention de désendettement diminuer fortement passant de 627 millions d'euros en 2006 à 404 millions d'euros en 2007. A noter qu'à partir de 2008, la dette de la SNCF sera intégrée à la dette de l'Etat ce qui aura pour conséquences, entre autres, l'arrêt du versement par l'Etat de la subvention de désendettement.

Enfin, l'Etat verse des subventions à caractère social, principalement dans le cadre de la politique pour l'emploi. A ce titre, la SNCF a perçu en 2007 21 millions d'euros comme l'année précédente.

En 2007, l'ensemble des compensations tarifaires et des contributions de service versées par les administrations publiques se sont accrues, tous réseaux confondus, de 5,0 % (après + 6,7 % en 2006).

### Financement public de l'activité TER de la SNCF

En ce qui concerne les services régionaux de voyageurs (SRV), la loi prévoit, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002, que leur organisation et leur financement relèvent de la compétence des régions (à l'exception de l'Ile-de-France et de la Corse), et non plus de l'Etat.

Ainsi, les régions ont versé 2 955 millions d'euros au profit de l'activité TER de la SNCF (+ 11 % par rapport à 2006), dont 2 056 millions d'euros en fonctionnement et 882 millions d'euros en investissements, en forte augmentation en 2007 (+ 25 %). A noter que l'Etat continue de financer les compensations des tarifs militaires à hauteur de 17 millions d'euros.

### Financement public de l'activité Transilien Ile-de-France

Enfin, la SNCF Ile-de-France a reçu des administrations publiques pour son activité Transilien 1 431 millions d'euros, soit une augmentation de 1,5 % par rapport à 2006. La quasi totalité de ces transferts est destinée à l'exploitation (1 370 millions d'euros) et est versée par le STIF. Le solde se divise en subventions d'investissement de la part de l'Etat, du STIF et des collectivités locales.

### Estimation de la compensation financière versée aux régions par l'Etat pour le financement de l'activité TER

Pour permettre aux régions de financer l'activité TER, l'Etat a augmenté, au moment du transfert de compétence, le montant de la dotation globale de fonctionnement (DGF) et celui de la dotation globale de décentralisation (DGD) versées aux régions, d'une somme équivalente à ce que l'Etat dépenserait s'il finançait directement le TER. 95 % de cette dotation a été incorporé dans la DGF et 5 % dans la DGD. A partir du montant du transfert de 2002 actualisé par les évolutions globales de la DGF et de la DGD, on estime que les régions ont reçu au titre du financement du TER 1 866 millions d'euros de l'Etat, dont 1 642 millions pour l'exploitation et 224 millions d'euros pour l'investissement.

**Figure E4.1 Les transferts des administrations centrales et locales au profit de la SNCF**

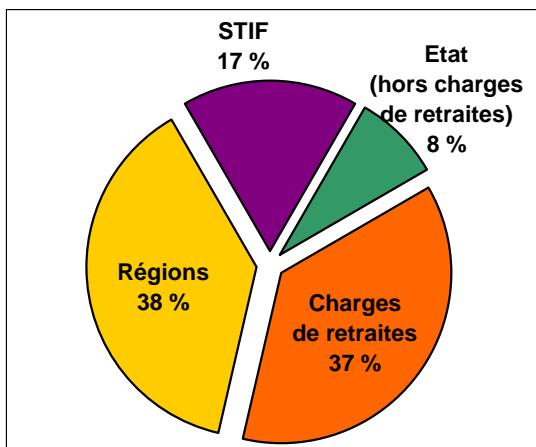
	en millions d'euros			
	2004	2005	2006	2007
Compensations tarifaires et contributions de service	2370	2496	2664	2798
- versées par l'Etat	276	275	269	266
- versées par les régions	1783	1866	1954	2048
- versées par le STIF	311	355	441	484
Subventions de fonctionnement (versées par l'Etat)	28	22	21	21
Rémunération versée par le STIF <sup>(1)</sup>	853	886	892	891
Service amortissement de la dette (versé par l'Etat)	677	677	627	404
Dotation en capital pour l'aide au plan Fret		250	450	0
Subventions d'investissement	572	735	902	1055
<b>Total (hors charges de retraites et compensation régimes spéciaux)</b>	<b>4500</b>	<b>5066</b>	<b>5556</b>	<b>5169</b>
charges de retraites	2437	2552	2636	2807
surcompensation régimes spéciaux	381	327	280	228
<b>Total régimes spéciaux de retraites</b>	<b>2818</b>	<b>2879</b>	<b>2916</b>	<b>3034</b>
<b>Total (charges de retraites et compensation régimes spéciaux comprises)</b>	<b>7318</b>	<b>7945</b>	<b>8472</b>	<b>8204</b>

Source : SNCF

(1) y compris commission sur ventes

Note : depuis le premier juillet 2008, la caisse de prévoyance et de retraite est un organisme autonome et plus un service annexe de la SNCF

**Figure E4.2 Origine des transferts vers la SNCF**



Source : SNCF

**Figure E4.3 Les transferts des administrations centrales et locales au profit de l'activité Transilien de la SNCF**

en millions d'euros

	2005	2006	2007
<b>Fonctionnement (uniquement du STIF)</b>			
Subventions	400	489	535
- contribution forfaitaire	343	390	394
- rémunération de la vente	51	54	56
- bonus/malus qualité service	6	45	84
Compensations tarifaires	835	837	835
<b>Total</b>	<b>1235</b>	<b>1327</b>	<b>1370</b>
<b>Investissement / SOMMES PERCUES</b>			
Subventions au titre du programme	10	26	25
- de l'Etat	3	3	6
- de la Région IdF	8	23	19
- des Départements	///	///	///
Subventions hors programme	61	58	36
- du STIF (sur le produit des amendes)	44	45	22
- de l'Etat	///	///	///
- de la Région IdF	16	13	13
- des Départements et autres	1	ns	2
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>84</b>	<b>61</b>
<b>Total</b>	<b>1306</b>	<b>1411</b>	<b>1431</b>

Source : SNCF

**Figure E4.4 Les transferts de l'Etat et des collectivités locales au profit de l'activité TER de la SNCF en 2007**

en millions d'euros

ÉTAT			
en millions d'€ HT	2005	2006	2007
Somme versée par l'Etat à la SNCF activité TER :	15	17	17
- tarifs militaires	15	17	17
Sommes versées par l'Etat aux Régions (*) :	1776	1820	1866
Exploitation	1563	1602	1642
- la contribution pour l'exploitation des services transférés à la Région	1380	1413	1449
- la dotation compensation tarifs sociaux	183	188	193
Investissement	213	219	224
- la dotation complémentaire pour le renouvellement du matériel roulant	213	219	224

REGIONS (Hors Ile de France et Hors Corse)			
en millions d'€ HT	2005	2006	2007 p
Sommes versées par les Régions à la SNCF activité TER :	2 398	2 645	2 938
Contribution d'exploitation	1 838	1 938	2 056
- exploitation des services	1 600	1 650	1 744
- compensation tarifs sociaux	239	288	312
Subventions d'investissement	560	707	882
- pour financement du matériel roulant	560	707	882

Source : SNCF

(\*) Voir encadré

en millions d'€ HT	2005	2006	2007 p
Sommes versées par l'Etat à la SNCF activité TER :	15	17	17
- tarifs militaires	15	17	17
Sommes versées par les Régions à la SNCF activité TER :	2398	2645	2938
Exploitation	1838	1938	2056
- la contribution pour l'exploitation des services transférés à la Région	1600	1650	1744
- la dotation compensation tarifs sociaux	239	288	312
Subventions d'investissement	560	707	882
- pour financement du matériel roulant	560	707	882
<b>Total reçu par SNCF Activité TER</b>	<b>2413</b>	<b>2661</b>	<b>2955</b>

## E5 – Les transferts aux transports collectifs urbains

### Les transferts vers la RATP en 2007

En 2007, la RATP a perçu des administrations publiques un montant de 1 905 millions d'euros, soit 83 millions de plus qu'en 2006 (+ 4,6 %).

Le premier poste de dépense des administrations publiques en faveur de la RATP reste, comme les années précédentes, celui des compensations tarifaires, dont le montant s'élève à 1 397 millions d'euros. Ainsi, les compensations tarifaires qui augmentent de 8,7 % en 2007, représentent 80 % des concours publics pour le fonctionnement reçus par la RATP.

Les contributions publiques au fonctionnement diminuent légèrement en 2007 (- 0,9 %). Elles regroupent trois contributions ; la principale est la contribution forfaitaire (236 millions d'euros en 2007) qui permet d'assurer l'équilibre économique et financier compte tenu des contraintes spécifiques du contrat de l'entreprise. Jusqu'en 2005, une partie de la contribution forfaitaire permettait de financer les régimes spéciaux de retraites (460 millions d'euros en 2005). A partir de 2006, ce n'est plus la RATP qui gère les régimes spéciaux de retraites des agents de la RATP, mais une caisse de retraite. La contribution forfaitaire perçue par la RATP ne comprend donc plus, depuis 2006, la partie visant à combler le déficit du régime de retraite, qui est dorénavant directement versée à la caisse de retraite par l'Etat (414 millions d'euros en 2007). Les autres concours publics au fonctionnement sont composés d'une contribution incitative à la vente et d'un bonus/malus sur la qualité des services. Enfin, en 2007, suite aux grèves de novembre et de décembre, la RATP s'est vu infliger une pénalité de 18 millions d'euros. Ainsi, hors pénalité, les subventions de fonctionnement auraient augmenté de 4,4 %.

Les aides à l'investissement diminuent fortement en 2007 (- 13 %, soit 167 millions d'euros). Cette baisse fait suite à plusieurs années de forte augmentation des contributions publiques aux investissement de la RATP, passant de 58 millions d'euros en 2001 à 192 millions d'euros en 2006. En 2007,

l'ensemble des aides à l'investissement couvre 18 % des dépenses en investissement de la RATP.

En matière de subventions d'équipement, on distingue les « subventions du programme » (destinées à la réalisation d'opérations du contrat de plan) et « les subventions hors programme » (correspondant à des opérations d'amélioration de la qualité du service aux voyageurs).

L'année 2007 a été marquée par la signature entre l'Etat et la région, en mars, du contrat de projets 2007-2013. Il prévoit notamment la poursuite des projets inscrits au plan précédent : prolongement des lignes de métro 4, 8 et 12 et du tramway T2.

### Les transferts vers les entreprises de transport collectif urbain de province (TCUP) en 2006

En 2006, les entreprises de TCUP ont reçu de la part des administrations publiques près de 2,1 milliards d'euros pour l'exploitation des lignes urbaines, soit 77 millions d'euros de plus qu'en 2005 (+ 3,9 %). La quasi-totalité de ces subventions est versée par les autorités organisatrices de transport urbain (AOTU). Ainsi, pour le fonctionnement des réseaux, les autorités organisatrices ont dépensé en moyenne 86 euros par habitant vivant dans le périmètre des transport urbains (PTU). De plus, l'ensemble de ces subventions d'exploitation couvre 63 % des charges d'exploitation en 2006 (fiche S4).

Les autorités organisatrices de transport gèrent les infrastructures des réseaux urbains. De plus, elles possèdent 80 % du matériel roulant en 2006. L'ensemble des dépenses d'investissements (infrastructures et matériels roulants) des AOTU s'élève à 2,7 milliards d'euros en 2006, soit une augmentation 10 % par rapport à l'année précédente. Pour cela, les autorités organisatrices ont reçu, en 2006, en subventions d'investissement 202 millions d'euros de la part de leurs administrations publiques soit 7,4 % des dépenses d'investissement, le reste étant financé par emprunt et autofinancement.

**Figure E5.1 Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de la RATP**

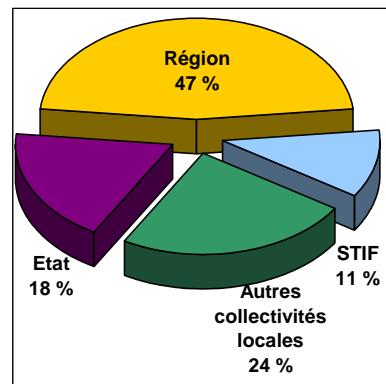
	En millions d'euros HTVA					
	2003	2004	2005	2005 proforma	2006	2007
Concours de fonctionnement versées par le STIF	764	787	801	352	344	341
- Contribution forfaitaire <sup>(1)</sup>	663	677	685	235	224	236
- Pénalités suite aux grèves <sup>(2)</sup>						-18
- Contribution incitative à la vente	93	102	109	109	113	115
- Bonus/malus qualité de service	7	8	8	8	7	8
Compensations tarifaires versées par le STIF	1067	1078	1116	1206	1286	1397
Aides à l'investissement	118	162	173	173	192	167
- Subventions du programme <sup>(3)</sup>	95	117	116	116	120	103
versées par : Région	70	84	80	80	63	51
Etat	23	17	21	21	33	25
Autres collectivités	2	16	16	16	23	27
- Subventions hors programme	23	45	57	57	73	64
versées par : Région	13	19	20	20	30	27
Etat	1	0	0	0	6	5
STIF	5	17	24	24	15	18
Collectivités locales	3	9	12	12	21	13
Total transferts publics perçus	1948	2027	2090	1731	1822	1905

Source : RATP

(1) La contribution forfaitaire comprenait jusqu'en 2005 une contribution afin de financer les régimes spéciaux de retraite des agents de la RATP. A partir de 2006, ce n'est plus la RATP qui finance les régimes spéciaux de retraite mais une caisse de retraite. La contribution forfaitaire a donc été amputée en 2006 de la partie retraite. En 2007, l'Etat a dépensé 414 millions d'euros pour le financement des régimes spéciaux de retraites de la RATP. Pour comparaison les données ont été rétropolées en 2005.

(2) Ce montant correspond aux pénalités journalières pour non respect du service garanti et non production d'offre.

(3) En 2000, l'Etat et la région ont signé un contrat de plan Etat-Région fixant des objectifs de développement de l'offre et de la qualité des services de transport pour la période 2000 et 2006, auquel correspond un plan de financement.

**Figure E5.2 Répartition des subventions d'investissement des administrations publiques au profit de la RATP**

Source : RATP

**Figure E5.3 Subventions des administrations publiques au profit des entreprises de transport public urbain de province**

	en millions d'euros			
	2003	2004	2005	2006
<b>Subventions de fonctionnement (perçues par les entreprises de TPU)</b>	<b>1735</b>	<b>1868</b>	<b>2014</b>	<b>2091</b>
dont compensations tarifaires	106	99	98	123
dont subvention d'exploitation	1404	1609	1753	1813
provenant de l'AO	1375	1603	1748	1809
provenant d'autres collectivités	30	7	5	5
dont refacturation de charges à l'AO	4	2	1	0
dont subvention aux transports scolaires	13	10	9	6
dont subvention d'Etat pour les aides pour l'emploi	2	1	0	3
dont subventions d'équilibre	205	146	152	146
<b>Subventions d'investissement (perçues par l'AO)</b>	<b>159</b>	<b>137</b>	<b>157</b>	<b>202</b>
Etat	101	79	68	83
Collectivités locales	29	40	58	86
Union européenne	0	8	14	12
Dotation (DGE, FCTVA,...)	28	10	16	21

Source : Certu, calculs MEEDDAT/SESP

## E6 – Les transferts aux gestionnaires d'infrastructures

### Les transferts publics vers RFF

Le montant des versements publics effectués au profit de Réseau ferré de France (RFF – Fiche I1) s'élève, en 2007, à 3 708 millions d'euros. Cette somme est en diminution de 65 millions d'euros par rapport à 2006.

Depuis 2004, RFF reçoit de l'Etat une contribution de désendettement qui se monte en 2007 à 694 millions d'euros. Ce versement se substitue en partie à la dotation en capital qui visait à couvrir la dette transférée à RFF lors de sa création ; en effet, le compte d'affectation spécial qui permettait de financer cette dotation (1 829 millions d'euros par an) s'est avéré insuffisant et a disparu en 2003. Parallèlement, l'évolution croissante de la dette de RFF a incité l'Etat à créer une ligne budgétaire supplémentaire de subvention de régénération, afin de couvrir la totalité des investissements de renouvellement et de sécurité « qui ne produisent pas de revenus futurs ». A ce titre, RFF a reçu 985 millions d'euros en 2007 (+ 1,6 % par rapport à 2006).

Ces deux versements (1 679 millions d'euros) amoindrissent le déficit de RFF. Cependant, contrairement aux trois dernières années où le déficit avait tendance à se réduire, l'année 2007 marque une forte hausse du déficit courant, soit 796 millions d'euros (contre 283 millions en 2006) avec, pour la première fois depuis 2004, des produits d'exploitation inférieurs aux charges d'exploitation.

Par ailleurs, l'Etat contribue aux charges d'infrastructure de RFF, par un versement qui diminue de nouveau en 2007 : 828 millions d'euros, soit – 15,4 % par rapport à 2006. Cette aide a pour but de limiter le déficit courant de RFF et de lui permettre de faire face aux coûts d'exploitation et d'entretien dont une grande partie est assurée par la SNCF (en 2007, la SNCF a reçu de la part de RFF une rémunération de 2,8 milliards d'euros pour ses activités de gestionnaire d'infrastructure). La diminution progressive de cette contribution est liée à la montée en régime des produits d'exploitation de RFF : les péages versés par les opérateurs de transport ferroviaire à RFF progressent de 6,2 % en 2007 et représentent désormais 2 449 millions d'euros.

Enfin, RFF reçoit des subventions pour le financement des nouvelles infrastructures. L'évolution de ces montants est donc liée aux investissements en cours (RFF – Fiche I2). A ce titre, RFF a reçu, en 2007, 1,2 milliard

d'euros de la part des administrations publiques, subventions européennes comprises. Au final, ces subventions d'investissement couvrent 49 % des 2,5 milliards d'euros d'investissement dépensés par RFF en 2007.

### Transfert d'une partie des infrastructures de RFF aux ports

En 2007, RFF a transféré une partie de son patrimoine aux ports, accompagné du versement d'une souste correspondant à la valeur de l'économie réalisée par RFF. A ce titre, 116 millions d'euros seront versés aux ports, dont 80 % à la date du transfert et le solde en 2011. Cette souste a été comptabilisée en charges exceptionnelles dans le résultat de l'exercice 2007. Les terrains et les installations de RFF situés sur les zones portuaires, seront transférés. La valeur de ces actifs a été estimée à 18 millions d'euros et comptabilisée en charges exceptionnelles.

### Les transferts publics vers VNF

Voies navigables de France (VNF) a reçu, en 2007, 132 millions d'euros de subventions, soit une augmentation de 11,5 % par rapport à 2006. Cette hausse fait suite à deux années de forte croissance des subventions versées à VNF (+ 10 % en 2006 et + 52 % en 2005).

Parmi celles-ci, les subventions d'exploitation, avec 7,9 millions d'euros, restent stables par rapport à 2006 (8,1 millions).

En même temps, les subventions d'investissement qui s'élèvent à 124 millions d'euros augmentent de 12,5 % par rapport à l'année précédente. Cette hausse s'explique par la croissance des subventions d'investissement versées par l'Etat (yc. AFITF) et les régions (respectivement + 11 % et + 35 % par rapport à 2006). L'Etat et les régions sont en effet les principaux financeurs de l'investissement de VNF avec respectivement 52 % et 29 % des subventions.

### Baisse des immobilisations incorporelles de VNF

Les immobilisations incorporelles ressortent en forte diminution à cause de la sortie des montants inscrits au titre de la Loi Morice. Les taxes dites de la loi MORICE ont été créées par la loi du 9 avril 1953 pour apporter un financement complémentaire aux investissements fluviaux sous forme d'emprunts. Le produit des taxes a été consacré au remboursement de ces emprunts. Le montant des emprunts levés a été de 85,6 millions d'euros entièrement remboursés. En 2007 ces montants ont été soustraits du bilan de VNF, sans impact sur le résultat.

**Figure E6.1 Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de RFF**

	en millions d'euros			
	2004	2005	2006	2007
Contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures	1 100	1 038	979	828
Contribution au désendettement	800	800	730	694
Subventions aux travaux de régénération	665	900	970	985
Subventions d'investissement	1 037	996	1 094	1 201
donc : - Communauté européenne	108	65	28	35
- Etat (hors AFITF)	383	109	342	202
- AFITF	315	159	262	
- Régions	356	315	352	385
- Départements	99	87	103	177
- Communes	52	75	71	89
- Autres	40	28	40	51
<b>Total</b>	<b>3 602</b>	<b>3 734</b>	<b>3 773</b>	<b>3 708</b>

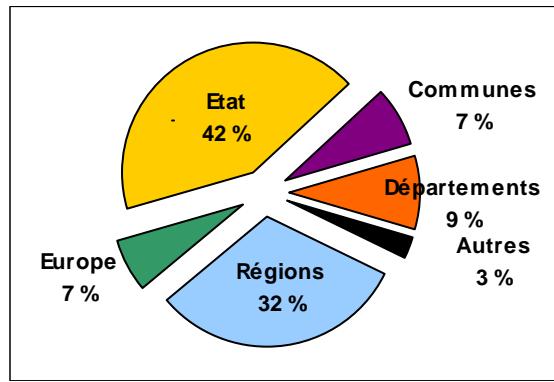
Source : RFF

**Figure E6.2 Les comptes de RFF**

	En millions d'euros		
	2005	2006	2007
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>4 850</b>	<b>4 577</b>	<b>4 675</b>
- dont redevances d'infrastructure	2 183	2 304	2 449
- dont contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures	1 038	979	828
- dont production immobilisée	958	631	621
<b>Charges d'exploitation</b>	<b>4 591</b>	<b>4 351</b>	<b>4 744</b>
- dont rémunération versée au gestionnaire d'infrastructure délégué	2 688	2 676	2 756
- dont dotation aux amortissements du réseau ferré	508	592	630
- dont travaux	880	549	621
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>260</b>	<b>227</b>	<b>-69</b>
<b>Résultat financier</b>	<b>-510</b>	<b>-539</b>	<b>-657</b>
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>-126</b>	<b>-283</b>	<b>-796</b>
<b>Capacité d'autofinancement</b>	<b>114</b>	<b>86</b>	<b>-234</b>
<b>Investissements</b>	<b>2 347</b>	<b>2 330</b>	<b>2 462</b>
<b>Dette LT nette au 31-12</b>	<b>25 459</b>	<b>26 053</b>	<b>26 469</b>

Source : RFF

**Figure E6.3 Origine des subventions d'investissement versées à RFF en 2007**



Source : RFF

**Figure E6.4 Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de VNF**

	en millions d'euros			
	2004	2005	2006	2007
<b>Subventions de fonctionnement versées</b>	<b>4,6</b>	<b>6,0</b>	<b>8,1</b>	<b>7,9</b>
- Etat	0,7	3,2	5,2	5,6
- départements	1,2	1,0	0,9	0,0
- autres (communes, CCI,...)	2,7	1,8	1,9	2,3
<b>Subventions d'investissement versées</b>	<b>66,1</b>	<b>101,8</b>	<b>110,4</b>	<b>124,2</b>
- Etat	39,7	65,7	58,2	64,6
- régions	14,5	20,1	26,3	35,6
- départements	5,1	5,7	6,8	9,6
- union européenne	5,8	7,5	15,7	11,2
- autres (communes, CCI,...)	0,9	2,8	3,4	3,2
<b>Total</b>	<b>70,7</b>	<b>107,7</b>	<b>118,5</b>	<b>132,1</b>

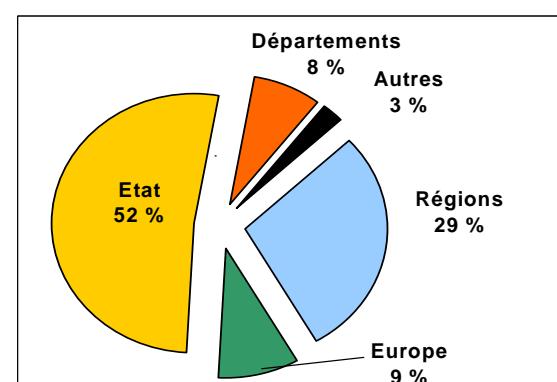
Source : VNF

**Figure E6.5 Les comptes de VNF**

	en millions d'euros			
	2004	2005	2006	2007
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>110,5</b>	<b>154,0</b>	<b>157,0</b>	<b>158,6</b>
Consommations intermédiaires	52,4	72,2	80,4	79,8
<b>Valeur ajoutée</b>	<b>59,5</b>	<b>84,0</b>	<b>79,9</b>	<b>81,4</b>
Frais de personnel	15,8	17,5	18,2	18,2
Impôts et taxes	1,3	1,6	1,9	1,8
<b>Excédent brut d'exploitation</b>	<b>46,9</b>	<b>70,8</b>	<b>67,9</b>	<b>69,4</b>
donc concours à l'exploitation	4,5	6,0	8,1	7,9
Frais financiers	0,0	0,0	0,5	0,3
<b>Capacité d'autofinancement</b>	<b>34,0</b>	<b>60,6</b>	<b>53,6</b>	<b>54,7</b>
<b>Investissements</b>	<b>125,3</b>	<b>126,6</b>	<b>183,4</b>	<b>83,4</b>
<b>Dette MLT au 31-12</b>	<b>3,4</b>	<b>3,4</b>	<b>4,1</b>	<b>3,9</b>

Source : VNF

**Figure E6.6 Origine des subventions d'investissement versées à VNF en 2007**



Source : VNF



## **D – Transports et développement durable**

## D1 - L'accidentologie routière

Le bilan de l'accidentologie routière pour l'année 2007 en métropole s'établit à 81 272 accidents corporels qui ont occasionné 103 201 blessés et 4 620 tués. L'année est donc un peu mitigée : au léger rebond du nombre d'accidents corporels (+ 1,2 %) et du nombre de blessés (+ 1,1 %) s'oppose la poursuite de la baisse du nombre de tués (- 1,9 %). Ainsi, le taux de gravité des accidents (nombre de tués pour 100 accidents) connaît un nouveau repli, à l'instar du taux d'hospitalisation pour les blessés.

### Plus d'accidents en ville et des accidents plus dangereux sur les routes départementales

Selon la localisation et le type de réseau, les évolutions et les caractéristiques de l'accidentologie, comme par exemple le taux de gravité, sont différentes : alors que près de 70 % des accidents corporels se produisent en milieu urbain, ils représentent moins de 30 % des tués sur les routes françaises.

En 2007, la hausse du nombre d'accidents corporels se concentre sur le milieu urbain, et plus précisément sur les voies communales (+ 2,9 %). La hausse est également sensible sur les autoroutes (+ 4,7 %) mais à comparer à une hausse de la circulation particulièrement forte sur ce réseau (+ 2,2 % tous véhicules confondus sur l'ensemble des autoroutes). L'accroissement du nombre de blessés va de pair avec ces évolutions : il est de 3,2 % sur les voies communales et 3,5 % sur les autoroutes, alors que la baisse est de 2,1 % sur le réseau national et départemental.

En revanche, le nombre de tués est en baisse sur l'ensemble des réseaux. En conséquence, le taux de gravité diminue en moyenne, sur le réseau communal où il était déjà faible et sur le réseau autoroutier où le nombre de tués pour 100 accidents passe de 5,81 à 5,12. Sur le réseau national la diminution du taux de gravité est également importante, passant de 10,20 à 8,44 mais cette baisse intègre les effets de la décentralisation du réseau routier national : il est probable que les routes restées dans le réseau national soient parmi les plus sûres, induisant une baisse structurelle du taux de gravité. À l'inverse, et malgré ces effets de structure, il semble néanmoins que le réseau départemental connaisse une dégradation du taux de gravité des accidents.

### Les usagers de deux-roues de plus en plus victimes des accidents de la route

La hausse du nombre de blessés ne concerne pas les passagers des voitures particulières, pour lesquels la diminution du nombre de blessés et de tués se poursuit, tout comme celle de la gravité des blessures : le nombre de tués pour 100 blessés passe de 5,27 à 5,05 tandis que la part de blessés hospitalisés passe de 38,3 % à 35,6 %. L'accidentologie des poids lourds est également en recul.

En revanche, on constate à nouveau en 2007 une hausse des accidents corporels impliquant des camionnettes, avec une progression de 4,6 % du nombre de victimes parmi les usagers de ces véhicules et 11 tués de plus qu'en 2006. Les cyclistes et les piétons blessés sont également plus nombreux qu'en 2006 et la baisse des cyclistes tués ne compense pas la hausse du nombre de piétons tués.

Surtout, l'accidentologie des deux-roues est orientée à la hausse, alors même que les cyclomotoristes et les motocyclistes représentaient déjà une population particulièrement touchée : ils représentent plus un blessé sur trois et un tué sur quatre alors même que le parc de deux roues représente à peine 8 % du parc de véhicules particuliers en France. En 2007, le nombre de blessés comme le nombre de tués progresse, tant pour les cyclomoteurs que pour les motocyclettes et tant en milieu urbain qu'en rase campagne.

### Les facteurs de risque

Alors que l'on observait une baisse des vitesses moyennes et du taux nombre de dépassement des vitesses autorisées depuis le début de l'année 2002, l'année 2007 est marquée par une stabilisation des vitesses moyennes et une inflexion à la hausse des taux de dépassement.

À ce facteur de risque, s'ajoute, en 2007, une croissance du taux d'accident mortel avec alcool (29 % en 2007 contre 28,4 % en 2006).

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) dispose d'indicateurs liés à d'autres facteurs de risque, comme les inter-distances, les infractions au code de la route comme le port de la ceinture pour les automobilistes ou le port du casque pour les usagers des deux-roues, l'utilisation du téléphone portable au volant ou la consommation de cannabis.

**Figure D1.1 Accidents corporels par localisation et type de réseau**

accidents, blessés et tués en nombre, évolutions en %

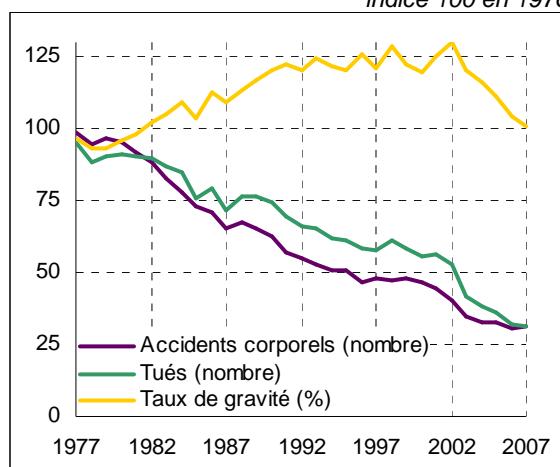
	Accidents corporels (1)		Blessés (2)		Tués (3)		Taux de gravité des accidents (3)/(1)		Taux de gravité (3)/((3)+(2))	
	2007	07/06	2007	07/06	2007	07/06	2007	07/06	2007	07/06
<b>Par localisation</b>										
Rase campagne	25 218	-0,4	35 421	-0,2	3 261	-3,0	12,93	-2,6	8,43	-2,6
Milieu urbain	56 054	1,9	67 780	1,7	1 359	1,0	2,42	-1,0	1,97	-0,7
<b>Par type de réseau</b>										
Autoroutes	5 337	4,7	7 415	3,5	273	-7,8	5,12	-11,9	3,55	-10,5
Routes nationales et départementales	30 434	-1,8	41 044	-2,1	3 407	-1,6	11,19	0,2	7,66	0,5
Routes nationales (*)	-	-	-	-	-	-	8,44	-17,3	5,75	-16,5
Routes départementales (*)	-	-	-	-	-	-	11,95	3,6	8,19	3,5
Autres voies	45 501	2,9	54 742	3,2	940	-1,3	2,07	-4,0	1,69	-4,2
<b>Ensemble</b>	<b>81 272</b>	<b>1,2</b>	<b>103 201</b>	<b>1,1</b>	<b>4 620</b>	<b>-1,9</b>	<b>5,68</b>	<b>-3,1</b>	<b>4,28</b>	<b>-2,8</b>

Source : ONISR

(\*) le transfert de certaines routes nationales de l'État vers les départements qui a débuté en 2006 ne se répercute que progressivement sur les statistiques de la sécurité routière ; il est donc impossible d'entreprendre des comparaisons pertinentes entre ces deux réseaux.

**Figure D1.2 Evolution des accidents corporels et du nombre de tués**

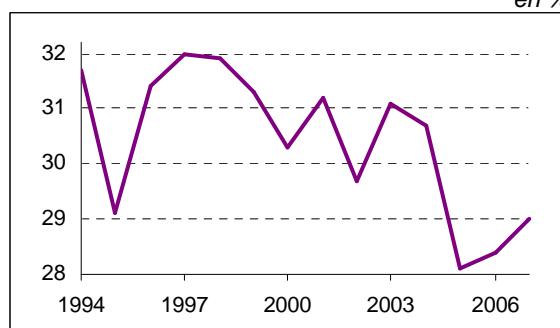
indice 100 en 1976



Source : ONISR

**Figure D1.4 Part des accidents mortels avec alcool (\*)**

en %



Source : ONISR

(\*) dans les accidents mortels avec taux d'alcoolémie connu

**Figure D1.3 Victimes**

blessés et tués en nombre, taux de gravité en nombre de tués pour 100 victimes, évolution en %

	Blessés		Tués		Taux de gravité	
	2007	2007/2006	2007	2007/2006	2007	2007/2006
<b>Par catégories d'usagers</b>						
Piétons	13 406	0,4	561	4,9	4,02	4,3
Cyclistes	4 638	2,7	142	-21,5	2,97	-22,9
Cyclomotoristes	15 633	7,5	325	2,5	2,04	-4,5
Motocyclistes	17 808	5,3	830	7,9	4,45	2,4
Voitures de tourisme	46 332	-1,9	2 464	-6,2	5,05	-4,2
Poids lourds	1 003	-29,4	68	-21,8	6,35	10,1
Autres	4 381	5,4	230	18,6	4,99	11,9
<b>Par classes d'âge</b>						
0-14 ans	7 490	-2,2	164	25,2	2,14	27,4
15-17 ans	8 456	0,3	200	-11,1	2,31	-11,1
18-24 ans	22 992	1,3	981	-5,4	4,09	-6,4
25-44 ans	36 729	2,1	1 491	6,2	3,90	3,9
45-64 ans	19 048	3,1	892	-5,7	4,47	-8,1
65 ans et plus	8 325	0,8	884	-1,9	9,60	-2,4
Age indéterminé	161	-73,3	8	-87,7	4,73	-51,4
<b>Ensemble</b>	<b>103 201</b>	<b>1,1</b>	<b>4 620</b>	<b>-1,9</b>	<b>4,28</b>	<b>-2,8</b>

Source : ONISR

## D2 - L'accidentologie poids lourds en 2006

De 1990 à 2004, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un poids lourd a diminué fortement et davantage que le nombre total d'accidents corporels : - 58 % dans le premier cas et - 47 % dans le second.

Cependant, depuis 2 ans, le nombre d'accidents poids lourds est en hausse (+ 14 %). On dénombre ainsi en 2006, 4 813 accidents impliquant au moins un poids lourd.

En 2006, le taux de gravité des accidents impliquant un poids lourd, tout en se maintenant à un niveau élevé, baisse de 2,2 points et atteint : 14,2. Il reste 2,4 fois plus élevé que celui de l'ensemble des accidents : un ratio quasiment stable depuis 15 ans.

### **Les accidents impliquant un poids lourd : plus fréquents en rase campagne, mais plus graves en milieu urbain**

40 % des accidents corporels impliquant un poids lourd ont lieu sur le réseau national 2006 (autoroutes et routes nationales). Cette proportion est plus réduite (17 %) pour l'ensemble des accidents : cela s'explique par le fait que la circulation (mesurée en nombre de véhicules-kilomètres) se fait en majorité sur le réseau départemental et local pour l'ensemble des véhicules alors que les poids lourds roulent surtout sur le réseau national (figure D2.3 ; encadré).

La majorité des accidents corporels impliquant un poids lourd se sont déroulés en rase campagne (64 %) alors que, tous véhicules confondus, les accidents se produisent, le plus souvent, en ville (69 %). Par contre, pour les poids lourds comme pour l'ensemble des véhicules, le taux de gravité des accidents est plus élevé en rase campagne qu'en milieu urbain. En effet, pour les poids lourds, il est de 19,5 en rase campagne, contre 11,3 en milieu urbain (respectivement 13,3 et 2,5 pour l'ensemble des véhicules). Toutefois, comparée à la gravité des accidents pour l'ensemble des véhicules, la gravité des accidents impliquant un poids lourd est 4,6 fois plus élevée en ville alors qu'en rase campagne, elle n'est que 1,5 fois plus élevée (figure D2.4).

### **Des accidents en journée et en semaine**

Les accidents impliquant un poids lourd sont plus nombreux entre 6 heures et 18 heures.

De même, 76 % des accidents corporels impliquant un poids lourd se sont produits le jour, soit un peu plus que pour l'ensemble des véhicules (68 %). Egalelement, 88 % de ces accidents se déroulent du lundi au vendredi, alors que ce chiffre est de 72 % pour l'ensemble des véhicules.

La réglementation de la circulation des poids lourds et les conditions de travail des conducteurs expliquent ces caractéristiques.

### **Diminution des excès de vitesse en 2006**

La vitesse est une cause reconnue d'accidents de la route pour l'ensemble des véhicules. Pour les poids lourds, le taux de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h, hors autoroutes, est en très forte baisse : 13,9 % en 2006 contre 18,7 en 2005 (pour les véhicules légers, il est de 15,5 % et pour les motos de 33,5 % ; figure D2.5).

L'alcool, à l'origine d'accidents corporels et, en particulier, d'accidents mortels, est un facteur qui intervient rarement dans les accidents de poids lourds. 2,5 % des conducteurs de poids lourd impliqués dans un accident corporel ont un taux d'alcoolémie positif. Ce pourcentage s'établit à 2,3 % pour les accidents mortels. Pour les conducteurs de voitures de tourisme, les chiffres sont respectivement de 6,2 % et 18,2 % (figure D2.6).

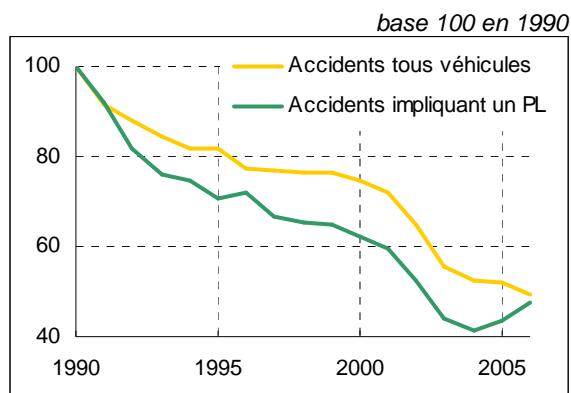
### Le transport de matières dangereuses

Il peut constituer un facteur d'aggravation des risques d'accidents du travail des conducteurs. S'il ne représente annuellement que 5 % du transport (en milliards de tonnes-kilomètres), il fait l'objet d'une réglementation et d'une comptabilisation spécifiques. Les accidents de poids lourds transportant des matières dangereuses peuvent être dus ou non à la matière dangereuse transportée ; une partie d'entre eux sont des accidents corporels, "cas particulier" d'accidents impliquant un poids lourd. Selon la Mission des transports des matières dangereuses, en 2004, il y a eu 77 accidents corporels dans le transport routier de matières dangereuses. Ils ont fait 87 blessés et 18 tués. Parmi les blessés, 18 l'ont été au cours de la manutention des matières dangereuses.

### Réseau

Des routes nationales ont été déclassées en 2006, principalement en routes départementales. Certains accidents ont bien été enregistrés dans leur nouvelle catégorie mais pas tous. Il est donc souhaitable de regrouper les RN et les RD pour des comparaisons avec les années antérieures.

**Figure D2.1 Accidents de la route, impliquant au moins un poids lourd (PL) et tous véhicules**



Source : ONISR

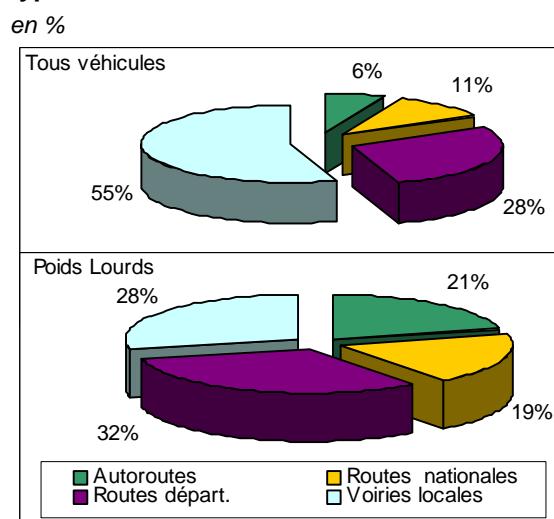
**Figure D2.2 Taux de gravité\* des accidents de la route impliquant au moins un poids lourd et tous véhicules depuis 1990**

	1990	2000	2004	2005	2006
Accidents PL en % du total des accidents	6,2	5,2	4,9	5,2	6,0
Taux de gravité *					
Accidents PL (1)	16,26	16,96	17,66	16,49	14,23
Tous véhicules (2)	6,77	6,74	6,55	6,29	5,86
(1) / (2)	2,4	2,5	2,7	2,6	2,4

Source : ONISR

\* voir encadré

**Figure D2.3 Accidents corporels suivant le type de réseau en 2006**

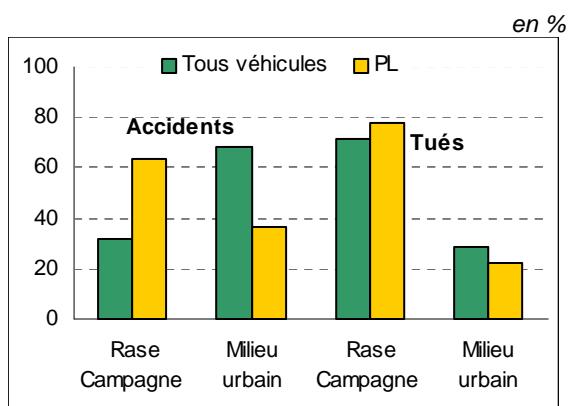


Source : ONISR

#### Le taux de gravité

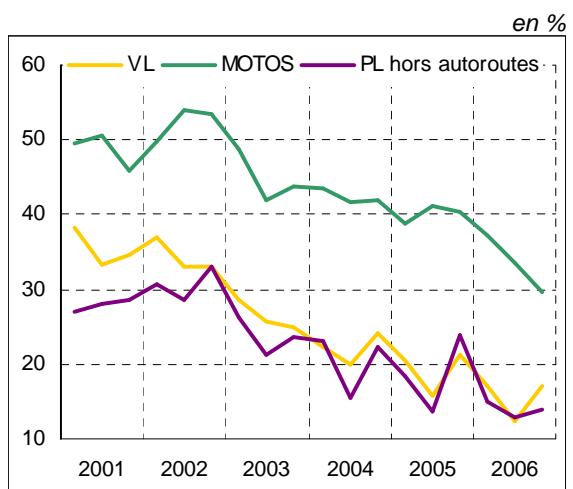
C'est le nombre de tués pour 100 accidents corporels.

**Figure D2.4 Accidents corporels et tués selon la localisation en 2006**



Source : ONISR

**Figure D2.5 Taux de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h**



Source : ONISR

Ces chiffres sont extraits d'observations ponctuelles sur les routes, réalisées pour la DSCR, selon le poids du réseau, à partir de données de trafic.

Lecture : en dehors du réseau autoroutier, 13,9 % des poids lourds ont dépassé la vitesse limite autorisée de plus de 10 km/heure en 2006.

**Figure D2.6 Conducteurs impliqués dans un accident corporel ou mortel en fonction de l'alcoolémie en 2006**

Conducteurs	au taux d'alcoolémie		%
	positif	connu	
<b>Impliqués dans un accident corporel</b>			
Ensemble, dont	7 203	115 742	6,2
voitures de tourisme	5 053	74 057	6,8
poids lourds	118	4 771	2,5
<b>Impliqués dans un accident mortel</b>			
Ensemble, dont	955	5 822	16,4
voitures de tourisme	671	3 679	18,2
poids lourds	14	614	2,3

Source : ONISR

## D3 - L'accidentologie ferroviaire, aérienne et maritime

Les données sur les accidents ferroviaires et aériens ne sont pas directement comparables à celles de la route, en raison de la différence de nature des accidents. Les accidents ferroviaires et aériens ont un caractère collectif marqué, en conséquence l'irrégularité des chiffres due aux aléas en est démultipliée. En général, ils concernent plus des professionnels du transport, les transports par route en voitures particulières n'étant pour l'essentiel pas le fait de professionnels.

### **Le train et l'avion plus sûrs que la voiture**

Par milliard de voyageurs-kilomètres sur le territoire national, le nombre de décès a été, en 2006, de 3,86 pour l'aviation commerciale et générale, de 0,89 pour le transport ferroviaire et de 0,13 pour les transports collectifs routiers de voyageurs. Ce taux est de 3,8 pour les voitures de tourisme. Toutes proportions gardées, on peut estimer en 2006 que le train est en moyenne 4 fois plus sûr que la voiture et les transports en commun 28 fois.

Pour l'aérien, les décès ne sont cependant pas imputables à l'aviation commerciale (les compagnies aériennes), mais à l'aviation générale, soit de petits avions d'aéroclubs, d'écoles, de sociétés et privés. A noter également que les transports intérieurs de voyageurs ne tiennent pas compte des vols internationaux qui représentent, pourtant, la majorité des liaisons.

En tendance, cet indicateur s'est amélioré régulièrement pour la route alors que, pour les autres modes, les évolutions sont plus erratiques autour de valeurs beaucoup plus faibles.

### **En 2007, moins d'accidents ferroviaires**

En 2007, la SNCF a enregistré un ensemble de 469 accidents de chemin de fer ou aux passages à niveau, soit 9,6 % de moins qu'en 2006 mais en niveau proche de 2005. Ils sont

constitués de 73 % d'accidents de chemin de fer et de 27 % d'accidents aux passages à niveau.

Les accidents de chemin de fer, moins nombreux qu'en 2006, ont fait, également, moins de morts : 47 contre 53, essentiellement des agents en service et des ouvriers travaillant sur le réseau SNCF (figure D3.1).

Les accidents aux passages à niveau diminuent ; ils sont la cause de 17 % de décès de moins qu'en 2006. La tendance est à la diminution du nombre de passages à niveau.

### **Et, moins d'accidents aériens**

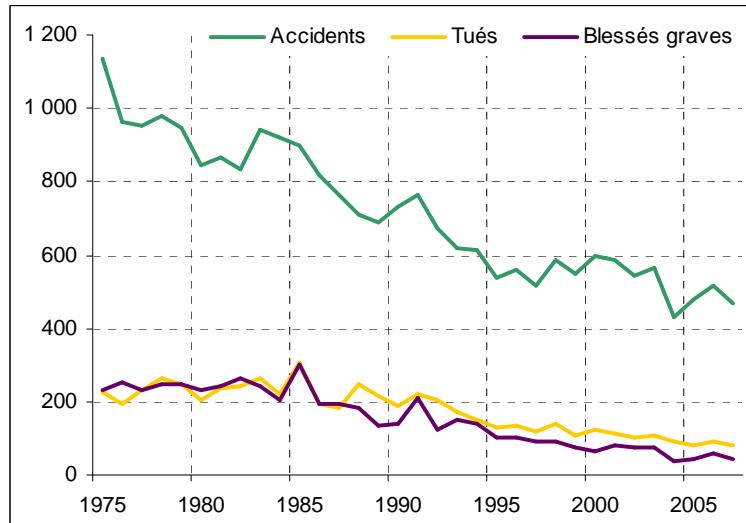
En 2007, l'aviation commerciale française n'a enregistré aucun accident corporel. L'aviation générale a connu 51 accidents corporels, soit 12 % de moins qu'en 2006 (figure D3.2).

### **L'accidentologie maritime**

Les accidents majeurs sont relativement peu nombreux comparés aux autres modes de transport. En dehors de la navigation de plaisance, dont les données sont parcellaires, la quasi-totalité des accidents et des victimes concernent des navires de pêche (figure D3.3).

Le bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEA-mer) diligente des enquêtes techniques après des événements de mer. Son but est de rechercher les causes de ces accidents afin de développer la sécurité maritime.

Les principales causes de ces accidents résident dans la vétusté et les conditions d'utilisation des navires, la communication à bord et avec la terre ; mais les contraintes économiques, l'organisation du travail à bord et la qualification des équipages peuvent être, également, source d'accidents.

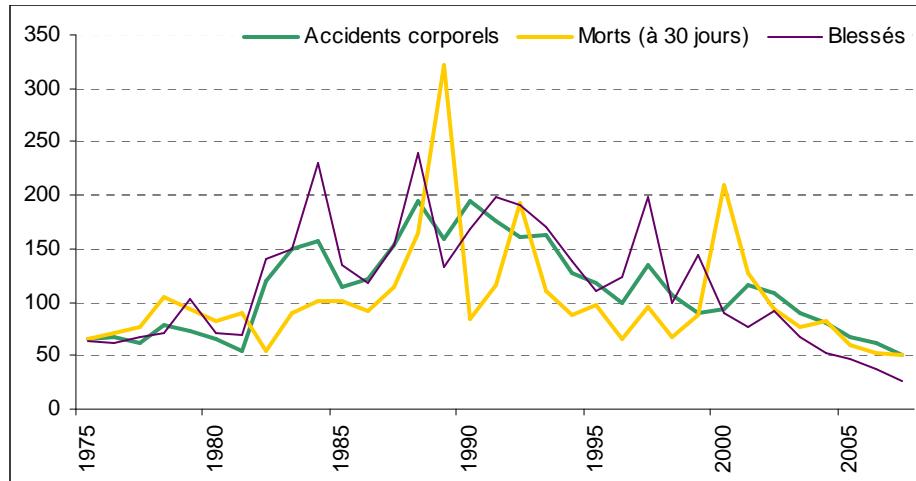
**Figure D3.1 Accidents ferroviaires**

Source : SNCF

Accidents : accidents impliquant un véhicule en mouvement et accidents aux passages à niveau ; ne sont pris en compte que les accidents ayant entraîné une "conséquence grave". Les suicides et tentatives de suicide ne sont pas compris.

Tués : Voyageurs, agents en service et autres ouvriers travaillant sur le réseau national et victimes routières des accidents aux passages à niveau, décédés le jour ou le lendemain de l'accident, et ce jusqu'en 2003. A compter de 2004, personnes décédées dans les 30 jours suivant l'accident.

Blessés graves : Personnes ayant été hospitalisées plus de trois jours, et ce jusqu'en 2003. A compter de 2004, personnes hospitalisées plus de 24 heures.

**Figures D3.2 Accidents aériens sur le territoire français**

Source : Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile (BEA)

**Figures D3.3 Accidents maritimes**

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Navires de commerce</b>										
ETA* ouvertes	4	8	10	7	13	11	2	6	5	3
Nombre de victimes**	0	11	0	0	1	10	0	1	0	0
<b>Navires de pêche</b>										
ETA* ouvertes	13	29	24	26	14	14	16	8	8	8
Nombre de victimes**	6	15	17	24	9	3	14	7	14	15
<b>Collisions pêche/commerce</b>										
ETA* ouvertes	0	1	0	4	3	3	4	1	0	3
Nombre de victimes**	0	0	0	0	4	3	0	0	0	1
<b>Total</b>										
ETA* ouvertes	17	38	34	37	30	28	22	16	13	14
Nombre de victimes**	6	26	17	24	14	16	14	8	14	16
<b>Navires de plaisance</b>										
ETA* ouvertes	3	1	2	3	3	1	3	1	1	1
Nombre de victimes**	7	0	1	3	2	1	6	0	4	1

Source : BEA-mer

Champ : Eaux territoriales françaises – Métropole

Les données sur les navires de plaisance ne sont pas exhaustives

\* ETA : Enquêtes techniques et administratives

\*\* décédés ou disparus

## D4 - La pollution locale liée aux transports en 2006

Les émissions de la plupart des polluants atmosphériques tendent à diminuer ou sont stables depuis quinze ans, et ce dans l'ensemble des secteurs. Dans les transports, sur la route, en particulier, les améliorations environnementales des moteurs et des carburants ont permis une diminution régulière des émissions polluantes, et ce malgré la croissance de la circulation.

### **Des progrès techniques qui contrecarrent les effets de la croissance de la circulation**

Entre 1990 et 2006, la circulation routière a augmenté de 28 %. Dans le même temps, les rejets de cuivre du secteur des transports sur route ont augmenté de 29%. En effet, pour les véhicules routiers, ces rejets sont principalement issus de l'usure des plaquettes de freins, et donc intimement liés au volume de la circulation.

En l'absence de progrès technique, cela aurait aussi été le cas pour les émissions liées à la combustion du carburant. Or, la plupart des émissions gazeuses issues des transports diminuent sur la période, notamment pour la route, principal contributeur (encadré).

Tout d'abord, la diminution des consommations unitaires de carburant des véhicules a permis de limiter l'ensemble des rejets gazeux, relativement à la circulation.

De plus, l'introduction des pots catalytiques pour les véhicules essence depuis 1993 a permis une très forte diminution des émissions d'oxydes d'azote (NOX), responsables de la pollution acide et de la formation d'ozone troposphérique et donc, indirectement, de l'accroissement de l'effet de serre. Cette amélioration technique a également contribué à la baisse des émissions de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et à celle de monoxyde de carbone (CO).

Enfin, des améliorations concernant les carburants ont aussi permis la limitation des émissions de la circulation routière. Depuis le 1er octobre 1994 pour le gazole et le 1er janvier 2000 pour l'essence, la réduction de la teneur en soufre des carburants s'est faite par étapes, dont la dernière date du 1er janvier 2005. Ainsi, en 2006, la route n'émet plus que 1 % des émissions totales de SO2. Le transport maritime, comme en 2005, est le premier contributeur des transports, avec 2 % des émissions totales de SO2.

Depuis le 2 janvier 2000, la disparition du plomb dans l'essence a constitué également un progrès pour l'environnement.

### **La diéselisation du parc a des effets contrastés**

Les moteurs à essence et les moteurs diesel ne sont pas à l'origine des mêmes émissions gazeuses. Ainsi, la diéselisation du parc automobile tire à la baisse les émissions de CO2 (fiche D5), de CO et des COVNM : en 2006, l'essence est responsable de 83 % des émissions de monoxyde de carbone de la circulation routière et de 81 % des émissions de COVNM.

Par contre, les émissions de particules et d'oxydes d'azote restent relativement élevées. En effet, le gazole produit 92 % des PM10 et 86 % des oxydes d'azotes de la route, soit plus que la part du diesel dans la circulation routière. La généralisation du filtre à particules pour les véhicules diesel, d'ici à l'entrée en vigueur de la norme Euro 5 au 1er janvier 2011, devrait permettre des diminutions importantes des émissions de particules liées à la combustion. Surtout, avec la diéselisation du parc et la croissance du trafic, les émissions d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), en partie cancérogènes, ont augmenté de 80 % depuis 1990 (stables en 2006).

### **La place des transports dans les émissions totales**

Les bilans des émissions nationales déterminés par le Citepa, au format Secten, permet d'observer le poids de chaque secteur contributeur des différentes émissions.

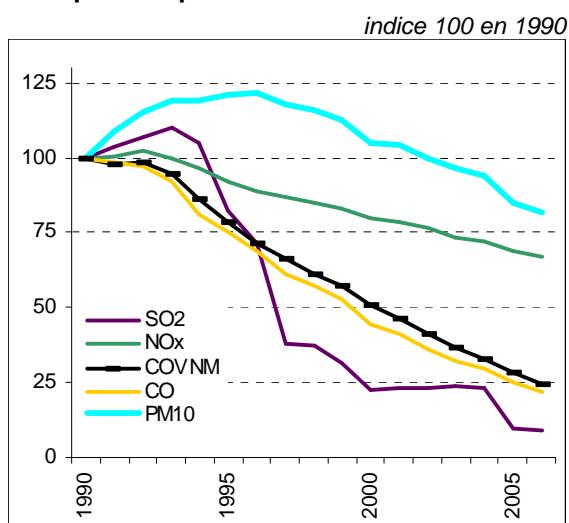
Pour les transports, conformément aux règles de comptabilité internationales, le total national exclut les rejets du trafic maritime international et ceux du trafic aérien relatif aux vols internationaux. Selon cet inventaire, les transports sont des émetteurs prépondérants d'oxydes d'azote (NOx) et de monoxyde de carbone (CO). Ils sont aussi une source importante d'émissions de gaz carbonique (CO2, fiche D5), de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et de cuivre (Cu).

En raison de son poids dans les transports, la route (tous véhicules confondus) est à l'origine de l'essentiel de ces émissions. Toutefois, l'usure des caténaires (ferroviaire) contribue pour un tiers aux rejets de cuivre, tandis que les transports aériens (hors international), contrairement au transport routier, continuent d'émettre du plomb après 2000 (13 % du total national en 2006) et que, depuis 2005, les transports maritimes (hors international) émettent plus de SO2 que le transport routier.

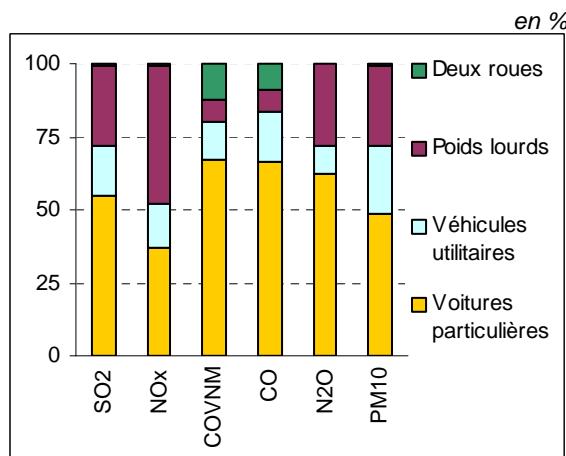
**Figure D4.1 Evolution des émissions dans l'air dues aux transports**

	Ensemble des transports			dont routier		
	2006	% par rapport au total national	Croissance 1990-2006 (%)	2006	% par rapport au total transport	Croissance 1990-2006 (%)
SO2 (kt)	14	3	-91	4	29	-97
NOx (kt)	800	59	-33	726	91	-35
CO (kt)	1375	27	-78	1230	89	-80
COVNM (kt)	265	20	-76	219	83	-79
Pb (t)	17	13	-100	0	0	-100
Cu (t)	143	84	24	88	61	29
HAP (t)	5	20	75	5	95	81
N2O (kt)	2	1	42	2	90	47
TSP (kt)	115	10	-2	103	90	-2
PM10 (kt)	61	13	-18	52	86	-21
PM2,5 (kt)	44	14	-25	38	85	-28
PM1,0 (kt)	35	19	-28	31	87	-32

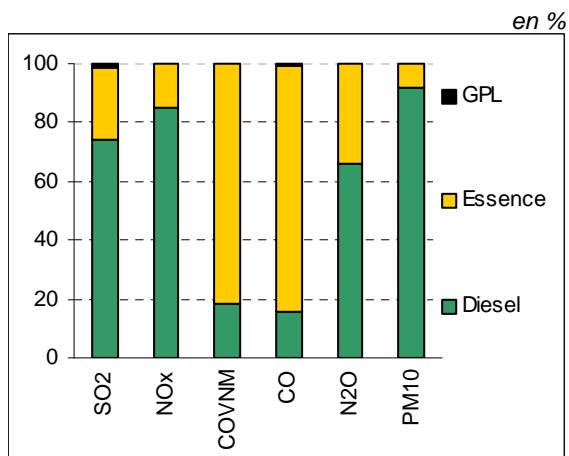
Source : Citepa - série Coralie/secten, février 2008  
 Notes : somme des HAP telle que définie par la CEE-NU ; CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>O et autres gaz à effet de serre : selon définitions de la CCNUCC ; total national hors UTCF

**Figure D4.2 Emissions polluantes des transports depuis 1990**

Source : Citepa - série Coralie/secten, février 2008

**Figure D4.3 Emissions de la route par type de véhicules en 2006**

Source : Citepa - série Coralie/secten, février 2008

**Figure D4.4 Emissions de la route par carburant en 2006**

Source : Citepa - série Coralie/secten, février 2008

**Figure D4.5 Normes européennes d'émissions des voitures particulières et des poids lourds applicables pour les immatriculations de véhicules neufs**

Véhicules particulières (g/km)	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6
	oct-93	oct-97	janv-01	janv-05	janv-11	sept-15
Essence	CO	2,72	2,2	2,3	1,0	1
	HC	-	-	0,2	0,1	0,1
	NOx	-	-	0,15	0,08	0,06
	HC+NOx	0,97	0,5	-	-	-
	COVNM				0,068	0,068
Diesel	Particules				0,005	0,005
	CO	2,72	1,0	0,64	0,5	0,5
	NOx	-	-	0,5	0,18	0,08
	HC+NOx	0,97	0,7 <sub>(2)</sub>	0,56	0,3	0,23
	Particules	0,14	0,08 <sub>(2)</sub>	0,05	0,025	0,005
Poids lourds (g/kWh)						
oct-88						
CO	11,2	4,5	4,0	2,1	1,5	1,5
	HC	2,4	1,1	1,1	0,7	0,5
	NOx	14,4	8,0	7,0	5,0	3,5
	Poussières <85kW	-	0,61	0,255	0,10 <sub>(1)</sub>	0,02
	Poussières >85kW	-	0,36	0,15	0,10 <sub>(1)</sub>	0,02
Fumées						
oct-09						

(1) 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée est inférieure à 0,73 dm<sup>3</sup> et le régime nominal supérieur à 3000 tr/min,  
 (2) véhicule à injection indirecte,  
 (3) véhicule à injection directe.

Note de lecture : les normes d'émissions sont des maxima à ne pas dépasser pour les émissions de polluants, pour les véhicules neufs.

## D5 - Les émissions de GES des transports en 2006

En 2006, la baisse est générale : les émissions totales de CO<sub>2</sub> ont diminué de 2,7 %. Dans les transports, elles ont baissé de 0,3 %. Si l'on tient compte de l'ensemble des gaz à effet de serre (encadré), les émissions du secteur des transports en 2006 ont diminué de 0,35 %.

### Diminution des émissions de CO<sub>2</sub> en 2006

Mécaniquement liées à la combustion des carburants, les émissions de CO<sub>2</sub> des transports dépendent fortement de la circulation routière, qui représente 94 % des émissions du secteur. Dans ce domaine, le développement de motorisations plus économies d'une part, la substitution progressive des moteurs essence par des moteurs diesel (diésélisation du parc), plus économies en carburants, d'autre part, ont permis de modérer les émissions des transports sur longue période malgré une croissance de la circulation : entre 1990 et 2006, les émissions de CO<sub>2</sub> de la route ont augmenté de 16 % pour une croissance de 28 % de la circulation routière (tous véhicules confondus). Pour autant, l'absence de véritables énergies de substitution aux moteurs essence et Diesel n'ont pas permis de réductions aussi importantes que dans les autres secteurs et les transports sont aujourd'hui les premiers émetteurs de CO<sub>2</sub> en France, avec le « résidentiel - tertiaire ».

Depuis 2001, la poursuite de l'amélioration du rendement énergétique des moteurs (graphique D5.5) et de la diésélisation du parc automobile se conjuguent à un ralentissement de la circulation routière. Par ailleurs, la croissance du taux d'incorporation de biocarburants dans les carburants utilisés induit une baisse des bilans CO<sub>2</sub> du transport routier, puisque les émissions des biocarburants, neutres en termes de bilan, ne sont pas comptabilisées dans les inventaires. Ainsi, les émissions de CO<sub>2</sub> dues à la circulation routière se sont stabilisées au cours de cette période. En 2006, tous ces phénomènes contribuent à la quasi-stagnation des émissions, pour une stabilisation de la circulation routière (fiche C1).

### Les émissions des autres gaz à effet de serre sont en forte croissance

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 CO<sub>2</sub> (encadré). Les transports ne produisent ni SF<sub>6</sub>, ni PFC mais, en 2006, ils sont la source de 0,2 % des émissions de CH<sub>4</sub>, de 1 % des émissions de N<sub>2</sub>O et, surtout, de 32 % des HFC de l'ensemble des secteurs.

Les HFC émis par les transports représentent 4,2 millions de tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub>, sachant que le pouvoir de réchauffement des HFC est de 140 à 3000 fois supérieur au CO<sub>2</sub>. Leur forte croissance depuis 1990 reflète le développement de la climatisation des véhicules, notamment des voitures particulières mais aussi des trains, mais également la substitution par les HFC d'autres gaz réfrigérants, désormais interdits et non mesurés dans les inventaires du Citepa.

### Le calcul des émissions de gaz à effet de serre

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont estimées par le Citepa conformément à la législation internationale en vigueur et les règles fixées par la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC). Les six gaz à effet de serre retenus par le Protocole de Kyoto sont pris en compte : le gaz carbonique (CO<sub>2</sub>), l'oxyde nitreux (N<sub>2</sub>O), le méthane (CH<sub>4</sub>), les HFC, le SF<sub>6</sub> 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 CO<sub>2</sub>, 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 en CO<sub>2</sub> ne sont plus prises en compte. Ainsi dans tous les formats, les transports représentent 34 % du total des émissions de CO<sub>2</sub>.

Le format *Secten* correspond aux émissions en France métropolitaine, divisées en secteurs d'activité. Dans ce format, les émissions répertoriées « hors total » (émissions des sources non anthropiques par exemple) ne sont pas incluses ; dans les émissions de CO<sub>2</sub> des transports sont notamment exclues du total national les émissions liées aux trafics maritime et aérien internationaux. Dans ce format, les émissions du mode routier représentent 94 % des émissions de CO<sub>2</sub> de l'ensemble des émissions des transports.

Le format *UNFCCC* intègre les émissions d'outre-mer, avec un découpage sectoriel différent.

Le format *dit PNLLCC* correspond à une sectorisation mise en place par la MIES pour assurer le suivi des évolutions des émissions des GES des différents secteurs et notamment des mesures prises du Plan Climat 2004. Ce format intègre généralement les émissions dans les DOM (Départements d'Outre-Mer).

**Figure D5.1 Emissions de GES au format PNLCC**en millions de tonnes d'équivalent  $CO_2$ 

	1990	1995	2000	2005	2006
<b>Transports</b>	<b>118,8</b>	<b>129,5</b>	<b>139,3</b>	<b>143,3</b>	<b>142,8</b>
Aérien (1)	4,3	5,1	6,2	5,0	4,7
Routier	111,5	120,5	127,8	130,2	129,8
Fer	1,1	0,8	0,8	0,6	0,6
Maritime (2)	1,7	1,9	1,7	2,6	2,8
Autre	0,2	0,4	0,5	1,0	0,6
Consommation de gaz fluorés	0,0	0,8	2,3	3,8	4,2
Résidentiel tertiaire					
institutionnel et commercial	89,0	93,7	95,3	104,5	101,0
Industrie manufacturière	142,8	132,5	117,9	112,1	107,8
Industrie de l'énergie	79,0	69,9	74,5	75,4	72,0
Agriculture/sylviculture	117,9	111,1	112,5	105,7	104,1
Traitement des déchets	15,8	18,5	16,1	14,0	13,4
<b>Total hors UTCF (2)</b>	<b>563,3</b>	<b>555,3</b>	<b>555,6</b>	<b>555,1</b>	<b>541,3</b>
UTCF (2)	-40,2	-47,1	-51,4	-65,4	-69,9
<b>Total net</b>	<b>523,1</b>	<b>508,2</b>	<b>504,1</b>	<b>489,7</b>	<b>471,4</b>

Source : Citepa - format Plan Climat, Secten - février 2008

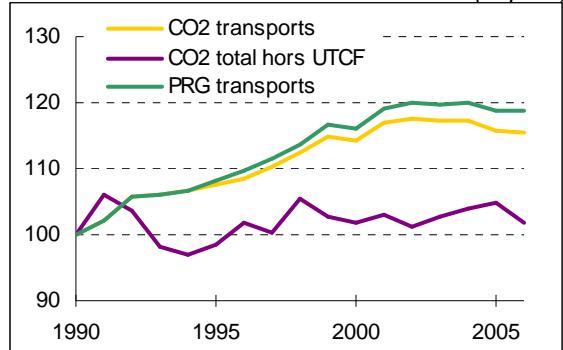
(1) trafic domestique uniquement

(2) UTCF : utilisation des terres, leurs changements et la forêt

Les objectifs du protocole de Kyoto sur la réduction des gaz à effet de serre

Le protocole de Kyoto, mis en place en novembre 1997, établit des objectifs de réduction d'émissions pour six gaz à effet de serre (GES) : les pays cités dans l'annexe du protocole se sont engagés, à l'horizon 2008-2012, à réduire globalement leurs émissions de 5,2 % par rapport à celles de 1990. L'objectif de réduction pour l'Union Européenne (réduction de 8 %) a été décliné au niveau national, la France s'engageant à stabiliser ses émissions au niveau de celles de 1990.

Afin d'atteindre ces objectifs, le gouvernement français a mis en place le Programme National de Lutte contre le Changement Climatique (PNLCC) en janvier 2000, ensemble de mesures destinées à atteindre cet objectif. Ce programme a été complété en 2004 par l'adoption du Plan Climat, réactualisé en novembre 2006.

**Figure D5.2 Emissions françaises de  $CO_2$  et des autres gaz à effet de serre depuis 1990**base 100 en 1990 (teq $CO_2$ )

Source : Citepa - série Coralie/Secten, février 2008

**Figure D5.3 Emissions des gaz à effet de serre des transports**

évolutions en %

	CO2 équivalent (Tg)	1990	2006	2006/1990
<b>CO2</b>	Tous transports	118	138	17
	Total (hors UTCF)	393	404	3
<b>CH4</b>	Tous transports	366	120	-67
	Total (hors UTCF)	68	56	-18
<b>N2O</b>	Tous transports	498	721	45
	Total (hors UTCF)	92	65	-30
<b>HFC</b>	Tous transports	0	4 234	ns (*)
	Total (hors UTCF)	4	13	266

Source : Citepa - format Plan Climat, Secten - février 2008

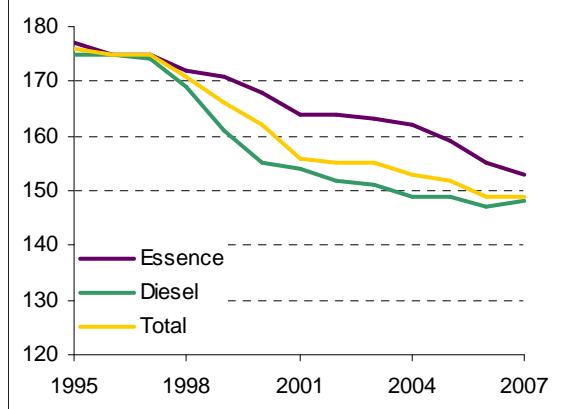
(\*) avant 1990, les transports émettaient un autre gaz réfrigérant que les HFC, non mesuré.

**Figure D5.4 Emissions de  $CO_2$  du transport routier selon le véhicule et la motorisation**

niveaux en millions de tonnes, structure en %

	2006	Niveau	Structure
<b>Voitures particulières</b>	<b>68,9</b>	<b>54,6</b>	
Diesel	40,5	32,1	
Essence	27,9	22,1	
GPL	0,5	0,4	
<b>Véhicules utilitaires</b>	<b>21,8</b>	<b>17,3</b>	
Diesel	19,4	15,4	
Essence	2,4	1,9	
<b>Poids lourds</b>	<b>34,6</b>	<b>27,4</b>	
Diesel	34,6	27,4	
Essence	0,0	0,0	
<b>Deux roues</b>	<b>0,9</b>	<b>0,7</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>126,2</b>	<b>100,0</b>	
dont Diesel	94,5	74,9	
dont Essence	31,2	24,7	

Source : Citepa - série Coralie/Secten, février 2008

**Figure D5.5 Emissions unitaires de  $CO_2$  des voitures particulières neuves en France**moyenne annuelle en g $CO_2$  / km

Source : Ademe



## Annexes

## **Liste des annexes dématérialisées**

---

Les annexes du rapport sont disponibles au format électronique sur le site Internet du Service économie, statistiques et prospective du Ministère de l'équipement, des transports, du tourisme et de la mer : [www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://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 de 2000 à 2007, aux prix de l'année précédente (chaînés), base 2000

#### **A3 - La branche transports**

ANNEXE A3.1 Les comptes de la branche transports

ANNEXE A3.2 Les comptes du transport ferroviaire

ANNEXE A3.3 Les comptes du transport terrestre de voyageurs

ANNEXE A3.4 Les comptes du transport terrestre de marchandises

ANNEXE A3.5 Les comptes du transport par eau

ANNEXE A3.6 Les comptes du transport aérien

ANNEXE A3.7 Les comptes des autres postes transport

ANNEXE A3.8 Production des branches au prix de base (en volume et en valeur)

ANNEXE A3.9 L'emploi dans les branches des transports

#### **A4 - Les ménages et les transports**

ANNEXE A4.1 Evolution en valeur de la consommation des ménages en transport

ANNEXE A4.2 Consommation en transport - Evolution en volume - indice base 100 l'année n-1

ANNEXE A4.3 Consommation en transport - Evolution en prix - indice base 100 l'année n-1

ANNEXE A4.4 Consommation en transport - Evolution en volume - indice base 100 en 2000

ANNEXE A4.5 Consommation en transport - Evolution en prix - indice base 100 en 2000

ANNEXE A4.6 Evolution des coefficients budgétaires des ménages au titre de la fonction transport (en valeur)

#### **A5 - Les échanges extérieurs de services de transports**

ANNEXE A5.1 Les échanges FAB-FAB de services de transport

#### **A6 - La consommation d'énergie dans les transports**

ANNEXE A6.1 Indicateurs généraux sur la consommation d'énergie

ANNEXE A6.2 Part des secteurs d'activité dans la consommation énergétique de produits pétroliers

ANNEXE A6.3 Part des produits pétroliers dans les consommations intermédiaires, en valeur

ANNEXE A6.4 Evolution des prix des carburants

ANNEXE A6.5 Prix des principaux carburants (en euros par litre)

ANNEXE A6.6 Evolution de la part des taxes dans le prix des carburants

ANNEXE A6.7 Consommation d'énergie de traction ferroviaire par la SNCF

ANNEXE A6.8 Ventilation par mode des consommations d'énergie de traction des transports sur le territoire métropolitain

**Partie M : Les transports de marchandises**

ANNEXE M.1 Les transports intérieurs terrestres de marchandises

ANNEXE M.2 Parts modales pour le transport de marchandises (hors transit)

ANNEXE M.3 Répartition par produits du transport intérieur routier de marchandises pour compte d'autrui (hors transit)

ANNEXE M.4 Répartition par produits du transport intérieur routier de marchandises pour compte propre (hors transit)

ANNEXE M.5 Répartition par produits du transport intérieur ferroviaire de marchandises (y compris transit)

ANNEXE M.6 Répartition par produits du transport intérieur fluvial de marchandises (hors transit rhénan)

ANNEXE M.7 Le fret trans-Manche passant par la France

ANNEXE M.8 Les échanges extérieurs de biens, par mode de transport

ANNEXE M.9 Les échanges de la France avec les pays hors UE, en tonnage, par mode de transport

**Partie V : Les transports de voyageurs**

**V1- Les transports intérieurs de voyageurs**

ANNEXE V1.1 Les transports intérieurs de voyageurs

**V2a - Le transport aérien de voyageurs**

ANNEXE V2.1 Evolution de la demande de transport aérien de voyageurs

ANNEXE V2.2 Fréquentation des principaux aéroports (passagers locaux)

**V5 - Les liaisons trans-Manche et Corse-Métropole**

ANNEXE V5.1 Les passagers trans-Manche passant par la France

**Partie C : Le bilan de la circulation**

ANNEXE C.1 Parcs moyens (véhicules immatriculés en France)

ANNEXE C.2 Parcours annuels moyens

ANNEXE C.3 Circulation en France

ANNEXE C.4 Consommations unitaires

ANNEXE C.5 Consommations sur le territoire français, et livraisons de carburants

ANNEXE C.6 Circulation par réseau

ANNEXE C.7 Circulation par réseau et type de véhicule

## **Partie S : Les entreprises de transport**

### **S1a - La démographie d'entreprises**

ANNEXE S1a.1 Démographie des entreprises de transport

### **S1b - L'emploi dans le secteur des transports**

ANNEXE S1b.1 Les effectifs salariés dans les transports

### **S1c – Les conditions de travail dans le secteur des transports**

ANNEXE S1c.1 Part des emplois à temps partiel et salaire net moyen, par CS et secteurs d'activité

### **S0 (fiches S2 à S8) - Les comptes des entreprises du secteur des transports**

ANNEXE S0.1 Compte des sociétés et quasi sociétés du transport routier de marchandises

ANNEXE S0.2 Compte des entreprises (sociétés et quasi-sociétés et entrepreneurs individuels) du transport routier de marchandises

ANNEXE S0.3 Compte des sociétés et quasi sociétés de messagerie-fret express

ANNEXE S0.4 Compte des sociétés et quasi sociétés du transport fluvial

ANNEXE S0.5 Compte des sociétés et quasi sociétés du transport maritime

ANNEXE S0.6 Compte des sociétés et quasi sociétés du transport aérien

ANNEXE S0.7 Compte des sociétés et quasi sociétés du transport routier de voyageurs

ANNEXE S0.8 Compte des sociétés et quasi sociétés d'affrètement et d'organisation de transports internationaux

## **Partie I : Les infrastructures de transports**

ANNEXE I.1 Investissements en infrastructures de transport

ANNEXE I.2 Les comptes de Réseau ferré de France (RFF)

ANNEXE I.3 Les comptes de Voies navigables de France (VNF)

ANNEXE I.4 Les comptes des principaux ports maritimes métropolitains

ANNEXE I.5 Les comptes des principaux aéroports français

ANNEXE I.6 Les comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes (année 2005)

## **Partie E: Les recettes et les dépenses des administrations publiques en transport**

### **E1 - Les recettes fiscales liées aux transports**

ANNEXE E1.1 Recettes publiques diverses liées aux transports (hors TIPP et versement transport)

ANNEXE E1.2 Rendement fiscal des taxes sur les carburants (TIPP)

ANNEXE E1.3 Produit du versement transport

ANNEXE E1.4 Montant des fonds de concours perçus par l'Etat

### **E2 - Les dépenses des administrations publiques centrales (APUC) consacrées aux transports**

ANNEXE E2.1 Ventilation par fonction des dépenses des APUC

## **Partie D : Transports et développement durable**

### **D1 - L' accidentologie routière**

ANNEXE D1.1 Accidents corporels de la circulation routière

ANNEXE D1.2 Evolution du nombre de tués dans les accidents de la circulation routière par million d'habitants dans les principaux pays européens

ANNEXE D1.3 Nombre de tués à trente jours par million d'habitants et par milliard de kilomètres parcourus en 2004

### **D3 - L'accidentologie ferroviaire et aérienne**

ANNEXE D3.1 Accidents ferroviaires (de chemin de fer et aux passages à niveau)

ANNEXE D3.2 Accidents aériens survenus en métropole

### **D4 - La pollution locale liée aux transports**

ANNEXE D4.1 Quantité de polluants émis dans l'air, en France métropolitaine

ANNEXE D4.2 Emissions du trafic routier en France métropolitaine en 2006

### **D5 - Les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports**

ANNEXE D5.1 Emissions de CO2 en France métropolitaine

ANNEXE D5.2 Emissions de HFC en France métropolitaine

ANNEXE D5.3 Emissions de gaz à effet de serre en France métropolitaine (exprimées en potentiel de réchauffement global)

## Bibliographie

---

### Ménages

- « Une consommation toujours dynamique en 2006 malgré le recul de l'automobile » *Insee Première*, n°1143, juillet 2007
- « L'industrie automobile française », *Analyses et statistiques*, 2006 CCFA
- « Les dépenses de motorisation en France – 2003 » CCFA 2005
- « Plus de la moitié des déplacements des Franciliens pour leurs affaires personnelles et leurs loisirs » INSEE- Ile-de-France, décembre 2003
- « Les déplacements domicile-travail amplifiés par la péri-urbanisation » *Insee Première*, n° 1129, mars 2007
- « Le budget transports des ménages depuis 40 ans - La domination de l'automobile s'est accrue » *Insee Première*, n°1039, septembre 2005

### Trafics et transports

- « L'année 2005 des transports urbains » GART 2007
- « Evolution contrastée de la mobilité des français en 2005 », *SESP en bref*, n°10
- « Le transport routier de marchandises en Europe en 2004 », *Notes de synthèse du SESP*, n°161
- « Le pavillon français face à ses concurrents européens en 2004 », *SESP en bref*, n°7
- « L'essor du transport régional de voyageurs », *SESP en bref*, n°3
- « Transports routiers de marchandises » enquête TRM, année 2002
- « Transports routiers de marchandises en Europe en 2002 » 2004
- « Les transports de marchandises résultats 2002 » SITRAM
- « Annuaire statistique - transports collectifs urbains évolution 1997 - 2002 » CD-Rom Certu janvier 2004
- « Bulletin statistique - trafic commercial » *DGAC 2003*
- « Résultats de l'exploitation des ports maritimes, Statistiques 2002 » *DTMPL 2004*
- « Activité des ports de commerce français en 2003 » *DTMPL 2004*
- « Cahier statistique maritime 2003 » *Armateurs de France*
- « Transport de marchandises et de passagers par mer 1997-2002 » Eurostat juillet 200
- « Statistique annuelle de la navigation intérieure année 2003 » VNF 2004
- « Summary of Traffic and Airlines Results » AEA 2003
- « Evolution des transports 1970-2002 » CEMT 2004
- « Panorama des transports Données 1970 - 2001 » Eurostat édition 2004.
- « Everything on transport statistics » - DVD Eurostat 2004
- « Tendances des transports routiers de marchandises 1990-2002 » Eurostat juin 2004

### Comptes

- « Comptes nationaux », *Informations Rapides*, n°183, Insee, 27 juin 2008
- « Les comptes de la nation en 2007 » *Insee Première* n°1189, mai 2008
- « Les comptes financiers de la nation en 2007 » *Insee Première* n°1193, mai 2008

- « En 2007, la consommation des ménages demeure solide » *Insee Première* n°1192, mai 2008
- « Les comptes des administrations publiques en 2007 » *Insee Première* n°1190, mai 2007
- *Note de conjoncture*, Insee, juin 2008
- « Compte transport de voyageur pour la région d'Ile-de-France » STP - DRE IdF - RATP - SNCF
- « Comptes nationaux SEC-tableaux détaillés par branches » Eurostat
- « Note de conjoncture sur les Finances Locales » Crédit Local de France, février 2007

### **Matériel de transport et énergie**

- « L'industrie automobile en France » CCFA 2003
- « Le marché des véhicules en 2003 » MTETM - SESP
- « Pétrole 2007 » CPDP 2008
- « Véhicules légers d'occasion en 1999 » CCFA 2000
- « Le financement automobile en 1999/2000 » CCFA 2001
- « Utilisation des véhicules utilitaires légers en 2000 » MTETM - SESP
- « Energy transport and environmental indicators – Data 1991-2001 » *Statistical pocketbook* - Eurostat 2004

### **Entreprises**

- « Les entreprises de transport EAE année 2001 » Résultats 2002 - 2003 - 2004 (cédérom) SES 2006
- « Un rythme des créations d'entreprises très élevé en 2007 », *Insee Première*, n°1172, janvier 2008
- « Résultats annuels du groupe SNCF » communiqué de presse SNCF 2006
- « Annuaire statistique - transports collectifs urbains évolution 1999 - 2004 » CD-Rom Certu 2005
- « Shipping Statistics and Market Review » ISL 2006
- « Lloyd's shipping economist » 2006

### **Données sociales**

- *Bilan social annuel du transport routier de marchandises*, Observatoire social des transports DGMT / SESP décembre 2007
- *Bilan social du transport routier de voyageurs*, Observatoire social des transports DGMT / SESP février 2004
- « Les mouvements de main-d'œuvre en 2006 », Dares, Premières synthèses Premières informations, avril 2008 – N°16.3
- « L'intérim en 2006 : une croissance toujours soutenue », Dares, *Premières synthèses Premières informations*, juillet 2007 - N°30.2
- « Analyse des emplois dans le transport en 2003 », Carcept
- « Des conflits du travail plus nombreux et plus diversifiés », Dares, *Premières synthèses Premières informations* – février 2007 - N°08.1
- « Négociations collectives et grèves dans le secteur marchand », Dares, *Premières synthèses Premières informations*, juillet 2007 - N°28.1
- « Les bénéficiaires de la revalorisation du SMIC au 1er juillet 2007 », Dares, *Premières synthèses Premières informations*, mars 2008 - N°10.3

- « Les salaires dans l'industrie, les commerces et les services en 2005 », *Insee Résultats*, n°72, novembre 2007
- « Les salaires en France / Le revenu salarial et ses composantes, évolution et inégalités de 1978 à 2005 », *Insee Résultats*, Insee, édition 2007
- « Estimations 2007 et prévisions 2008 », CNPE, février 2008
- « Le contrat de professionnalisation en 2006 : de plus en plus d'entrée dans le dispositif », Dares, *Premières synthèses Premières informations*, mars 2008 - N°15.2
- « L'apprentissage en 2006 : les entrées s'accroissent surtout dans le tertiaire », Dares, *Premières synthèses Premières informations*, mars 2008 - N°15.1
- « La formation continue : un objet de négociation au confluent des stratégies des entreprises et des besoins des salariés », Dares, *Premières synthèses Premières informations*, mars 2008 - N°14.2
- « Statistiques financières et technologiques des accidents du travail », CNAMTS, annuel
- « La sécurité routière en France : bilan de l'année 2006 », ONISR
- « Autocar, autobus – Grands thèmes de la sécurité routière en France », ONISR, Février 2008
- « Rapport sur l'évolution sociale dans les transports terrestres maritimes et aériens en 2001-2002 » CNT février 2003

### **Méthodologie**

- « L'indice de production des services de transport » (IPST), *Notes de synthèses du SESP*, n°144 2002
- « La nouvelle base 95 - Un guide pratique » *Courrier des statistiques*, n°87-88, Insee, mai 1999
- « Vingt ans après la comptabilité nationale s'adapte », *Economie et Statistique*, n°318, Insee, février 1999
- « Les nouvelles évaluations de biens et services dans les comptes nationaux », *Economie et Statistique*, n°321-322, avril 1999
- « Les comptes des secteurs institutionnels : de la base 80 à la base 95 », *Economie et Statistique*, n°321-322, avril 1999
- « Système élargi de comptabilité nationale », *Insee Références*, Insee
- « Nomenclatures d'activités et de produits françaises NAF rév.1 - CPF rév.1 », Insee 2003
- « Les comptes satellites », Insee, *document de travail de la DESE*, n°D9304

### **Infrastructures économie des transports**

- « Chiffres-clés 2006 » ASFA
- « Résultats financiers 2007 » dossier de presse RFF, mai 2007
- « Rapport d'activité et chiffres-clés 2006 » ADP 2007
- « La lettre mensuelle de la DNA » DGAC
- « Le compte satellite des transports en 1992 1996 1998 » Commission des Comptes des Transports de la Nation, décembre 2001
- « Les perspectives de la demande de transport à l'horizon 2015 », A. Bonnafous, L. Baumstark, J. Lapaeyre, CGPC 1998
- « Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport », CGPC 2003
- « Evolution du financement des investissements des gestionnaires d'infrastructures et des transporteurs publics des réseaux ferroviaires », D.Schwartz JP Taroux - *Rapport au Conseil National des Transports*, (2001)

### **Transports et développement durable**

- « Transport : choix des investissements et coût des nuisances (rapport Boiteux 2) », Marcel Boiteux, Luc Baumstarck, La Documentation Française 2001
- « Rapport sur l'état de l'environnement en France édition 2006 », IFEN, La Découverte et Institut français de l'environnement, Paris et Orléans 2007
- « 32 milliards d'euros pour protéger l'environnement », *Les données de l'environnement*, IFEN mai-juin 2005
- « Les grands thèmes de la sécurité routière en France », Observatoire national interministériel de sécurité routière (2006), La Documentation Française Paris
- « La sécurité routière en France bilan de l'année 2006 », Observatoire national interministériel de sécurité routière (2007), La Documentation Française Paris
- « Les poids lourds et la sécurité routière en France en 2003 », Observatoire national interministériel de sécurité routière (2005), La Documentation Française Paris.
- « Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord », 2003 Nations Unies
- « La sanction des comportements routiers dangereux en 2001 », *Infostat justice*, n°70, novembre 2003.
- « Inventaire des émissions de polluants atmosphériques en France », CITEPA format secten février 2008
- « Inventaire des émissions de gaz à effet de serre en France au titre de la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatique », CITEPA format CCNUCC, avril 2008
- « Troisième rapport d'évaluation complet 2001 », GIEC 2001
- « Actualisation 2006 du Plan Climat 2004-2012 », Mission interministérielle de l'effet de serre, 2007, Paris.
- « Les indices du réchauffement climatique », *Les données de l'environnement*, IFEN, avril 2005
- « Plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre devra venir des transports et du bâtiment », *L'essentiel de la DAEI*, septembre 2004
- « 45 indicateurs de développement durable : une contribution de l'IFEN », *Etudes et travaux*, IFEN, décembre 2003

## Sites Internet

---

### Aménagement - Collectivités

Annuaire des collectivités locales : [www.clf.fr](http://www.clf.fr)

Centre national de la fonction publique territoriale : [www.cnfpt.fr](http://www.cnfpt.fr)

Centre national de l'information géographique : [www.cnig.fr](http://www.cnig.fr)

Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile de France : [www.iaurif.org](http://www.iaurif.org)

Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer : [www.equipement.gouv.fr](http://www.equipement.gouv.fr)

### Automobile

Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA) : [www.ccfa.fr](http://www.ccfa.fr)

Union routière de France (URF) : [www.urf.asso.fr](http://www.urf.asso.fr)

### Données sociales

Acoss : [www.acoss.urssaf.fr](http://www.acoss.urssaf.fr)

AFT-IFTIM : [www.aft-iftim.com](http://www.aft-iftim.com)

Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Cereq) : [www.cereq.fr](http://www.cereq.fr)

Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) :

[www.risquesprofessionnels.ameli.fr](http://www.risquesprofessionnels.ameli.fr)

Dares, au sein du Ministère du travail, des relations sociales, de la famille et de la solidarité :

[www.travail-solidarite.gouv.fr](http://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](http://www.securite-routiere.gouv.fr)

Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) :

[www.insee.fr](http://www.insee.fr)

Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (Unedic) :  
[www.assedic.fr/unistatis/](http://www.assedic.fr/unistatis/)

### Economie du transport - Recherche

Conseil national des transports (CNT) : [www.cnt.fr](http://www.cnt.fr)

Institut national de recherche sur les transports et la sécurité (INRETS) : [www.inrets.fr](http://www.inrets.fr)

Laboratoire d'économie des transports (LET) : [www.ish-lyon.cnrs.fr/let](http://www.ish-lyon.cnrs.fr/let)

### Environnement

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) : [www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)

Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (CITEPA) :  
[www.citepa.org](http://www.citepa.org)

Institut français de l'environnement (IFEN) : [www.ifen.fr](http://www.ifen.fr)

### Infrastructures de transport

Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA) : [www.autoroutes.fr](http://www.autoroutes.fr)

Réseau ferré de France (RFF) : [www.rff.fr](http://www.rff.fr)

Union internationale des chemins de fer (UIC) : [www.uic.asso.fr](http://www.uic.asso.fr)

Voies navigables de France (VNF) : [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr)

### **Sécurité routière**

Direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR) : [www.securiteroutiere.gouv.fr](http://www.securiteroutiere.gouv.fr)

### **Statistiques**

Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) : [www.insee.fr](http://www.insee.fr)

Service économie, statistique et prospective (SESP) : [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr)

Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) : [www.sncf.fr](http://www.sncf.fr) - fret.sncf.com

Syndicat des transports d'Ile de France (STIF) : [www.stif-idf.fr](http://www.stif-idf.fr)

Direction générale de l'énergie et des matières premières (DGEMP – Observatoire de l'énergie) : [www.industrie.gouv.fr](http://www.industrie.gouv.fr)

Eurostat : [epp.eurostat.ec.eu.int](http://epp.eurostat.ec.eu.int)

Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) : [www.cemt.org](http://www.cemt.org)

Organisation des nations unies (ONU) : <http://www.un.org/french/>

### **Transport routier**

Comité national routier (CNR) : [www.cnr.fr](http://www.cnr.fr)

Fédération nationale des transports routiers (FNTR) : [www.fntr.fr](http://www.fntr.fr)

Transport de marchandises en ville : [www.transports-marchandises-en-ville.org](http://www.transports-marchandises-en-ville.org)

### **Transport urbain - Transport collectif**

Centre d'études sur les réseaux, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) : [www.certu.fr](http://www.certu.fr)

Groupement des autorités responsables des transports (GART) : [www.gart.org](http://www.gart.org)

Syndicat des transports d'Ile de France (STIF) : [www.stif-idf.fr](http://www.stif-idf.fr)

Union des transports publics : [www.utp.fr](http://www.utp.fr)

### **Transport maritime**

Armateurs de France : [www.armateursdefrance.org](http://www.armateursdefrance.org)

Direction des transports maritimes, routiers et fluviaux (DTMRF) : [www.mer.gouv.fr](http://www.mer.gouv.fr)

European Sea Ports Organisation : [www.espo.be](http://www.espo.be)

### **Transport aérien**

Association of European Airlines (AEA) :

[http://wwwaea.be/AEAWebsite/Presentation\\_Tier/Pr\\_Home.aspx](http://wwwaea.be/AEAWebsite/Presentation_Tier/Pr_Home.aspx)

Conseil national des clients aériens (CNCA) :

[www.aviation.civile.gouv.fr/html/oservice/comuta/comuta.htm](http://www.aviation.civile.gouv.fr/html/oservice/comuta/comuta.htm)

Direction générale de l'aviation civile (DGAC) : [www.aviation-civile.gouv.fr](http://www.aviation-civile.gouv.fr)

## 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

**ANPE** : Agence nationale pour l'emploi

**AO** : Autorité organisatrice

**AOTU** : Autorité organisatrice de transport urbain

**APE** : Activité principale exercée, attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises

**APU** : Administrations publiques

**APUC** : Administrations publiques centrales

**APUL** : Administrations publiques locales

**ARTT** : Aménagement et réduction du temps de travail

**Asfa** : Association des sociétés françaises d'autoroutes

**Assedic** : Association pour l'emploi dans l'industrie et le commerce

**AT** : année-travail

**AT** : accidents du travail

**BAAC** : Budget annexe de l'aviation civile

**BEA** : Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile

**BIT** : Bureau international du travail

**Bodacc** : Bulletin officiel des annonces civiles et commerciales

**CA** : Chiffre d'affaires

**CAF** : Coût, assurance, fret

**Carcept** : Caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport routier de voyageurs et marchandises

**CCEE** : Commission des comptes et de l'économie de l'environnement

**CCFA** : Comité des constructeurs français d'automobiles

**CCNUCC** : Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements climatiques

**CCTN** : Commission des comptes des transports de la nation

**CEMT** : Conférence européenne des Ministres des Transports

**Cereq** : Centre d'études et de recherche sur les qualifications

**Certu** : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

**Cete** : Centres d'études techniques de l'équipement

**CGPC** : Conseil Général des ponts et chaussées

**CI** : Consommations intermédiaires

**Citepa** : Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique

**CLD** : Chômage de longue durée

**CMA-CGM** : Compagnie maritime d'affrètement – Compagnie générale maritime

**CNAMTS** : Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés

**CNBA** : Chambre nationale de la batellerie artisanale

**CNPE** : Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport

**CNR** : Comité national routier

**CNT** : Conseil national des transports

**CPDP** : Comité professionnel du pétrole

**CPER** : Contrat de plan Etat - Région

**CSAM** : Conseil supérieur de l'aviation marchande

**CU** : Charge utile

**CVS** : Corrigé des variations saisonnières

**DADS** : Déclarations annuelles de données sociales

**DAEI** : Direction des affaires économiques et internationales

**Dares** : Direction de l'animation, de la recherche, des études et des statistiques

**DEFM** : Demandeurs d'emploi en fin de mois

**DGAC** : Direction Générale de l'aviation civile

**DGCP** : Direction Générale de la comptabilité publique

**DGD** : Dotation globale de décentralisation

**DGDDI** : Direction Générale des douanes et des droits indirects

**DGE** : Dotation globale d'équipement

**DGEMP** : Direction Générale de l'énergie et des matières premières

**DGF** : Dotation globale de fonctionnement

**DGI** : Direction Générale des impôts

**DGMT** : Direction Générale de la mer et des transports

**DGR** : Direction Générale des routes

**DIF** : droit individuel à la formation

**Direm** : Direction des ressources énergétiques et minérales

**DMMO** : déclarations de mouvements de main-d'œuvre

**Drast** : Direction de la recherche et de l'animation scientifique et technique

**DSCR** : Direction de la sécurité et de la circulation routières

**DTMRF** : Direction des transports maritimes, routiers et fluviaux

**EAE** : Enquête annuelle d'entreprises

**EBE** : Excédent brut d'exploitation

**ECR** : Euro cargo rail

**EI** : Entreprises individuelles

**ETA** : Enquêtes techniques et administratives

**FAB** : Franco à bord

**FBCF** : Formation brute de capital fixe

**FCA** : Fichier central des automobiles

**FCOS** : Formation continue obligatoire de sécurité des conducteurs du transport routier de marchandises

**FIMO** : Formation initiale minimale obligatoire des conducteurs du transport routier de marchandises

**FNTR** : Fédération nationale des transports routiers

**Fongecfa** : Fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité

- FPC** : Formation professionnelle continue
- Gart** : Groupement des autorités responsables de transport
- GES** : Gaz à effet de serre
- GIEC** : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
- GMR** : Garantie mensuelle de rémunération
- IdF** : Ile-de-France
- IATA** : International Air Transport Association
- Ifen** : Institut français de l'environnement
- IGTT** : Inspection Générale du travail des transports
- Inrets** : Institut national de recherche en économie sur les transports et leur sécurité
- Insee** : Institut national de la statistique et des études économiques
- IPTFM** : Indice de prix du transport fluvial de marchandises
- IPTRM** : Indice de prix du transport routier de marchandises
- ISBLSM** : Institution sans but lucratif au service des ménages
- ISL** : Institute of shipping economics and logistics
- LET** : Laboratoire d'économie des transports
- LGV** : Ligne à grande vitesse
- LOTI** : Loi d'orientation des transports intérieurs
- LOLF** : Loi organique relative aux lois de finances
- MEEDDAT** : Ministère de l'Énergie, de l'Aménagement du territoire et de l'Aménagement du territoire
- Minefi** : Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie (appellation liée aux sources, avant réorganisation ministérielle de 2007)
- NAF** : Nomenclature d'activités française
- NST** : Nomenclature des statistiques de transport
- OACI** : Organisation de l'aviation civile internationale
- ODAC** : Organisme divers d'administration centrale
- ODAL** : Organisme divers d'administration locale
- OE** : Observatoire de l'énergie
- OEE** : offres d'emploi enregistrées
- ONISR** : Observatoire national interministériel de la sécurité routière
- Optile** : Organisation professionnelle des transports d'Ile-de-France
- OSCE** : Office statistique des Communautés Européennes, dit Eurostat
- PBCAI** : Profit brut courant avant impôts
- PCS** : Professions et catégories socioprofessionnelles
- PIB** : Produit intérieur brut
- PKT** : Passagers-kilomètres transportés
- PL** : Poids lourds
- PNLCC** : Programme national de lutte contre le changement climatique
- PTAC** : Poids total autorisé en charge
- RATP** : Régie autonome des transports parisiens
- RFF** : Réseau ferré de France
- RMI** : Revenu minimum d'insertion
- ROME** : répertoire opérationnel des métiers et des emplois

- RRD** : Réseau routier départemental
- RRN** : Réseau routier national
- SCN** : Système de comptabilité nationale
- SESP** : Service économie, statistiques et prospective
- Setra** : Service d'études techniques des routes et autoroutes
- SHBO** : salaire horaire de base des ouvriers
- SHCG** : salaire horaire conventionnel garanti
- SIE** : Système intermédiaire d'entreprises
- Sitram** : Système d'information sur les transports de marchandises
- SMIC** : Salaire minimum interprofessionnel de croissance
- SNCF** : Société nationale des chemins de fer français
- SNF-El** : Sociétés non financières et entreprises individuelles
- SNSM** : Société nationale de sauvetage en mer
- Stif** : Syndicat des transports d'Ile-de-France
- STMT** : statistiques du marché du travail
- SUSE** : Système unifié de statistiques d'entreprises
- t-km** : Tonnes-kilomètres
- TCSP** : Transports collectifs en site propre
- TCU** : Transports collectifs urbains
- TER** : Trains express régionaux
- TGV** : Trains à grande vitesse
- TIPP** : Taxe intérieure sur les produits pétroliers
- TKT** : Tonnes-kilomètres transportées
- TRM** : Transport routier de marchandises
- TRV** : Transport routier de voyageurs
- TSPP** : Taxe de soutien aux produits pétroliers
- TTM** : transports terrestres et maritimes (programme -)
- TVA** : Taxe sur la valeur ajoutée
- Unedic** : Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce
- UTP** : Union des entreprises de transport public et ferroviaire
- v-km** : Véhicules-kilomètres
- VA** : Valeur ajoutée
- VI** : Véhicules industriels
- VL** : Véhicules légers
- VNF** : Voies navigables de France
- VP** : Véhicules particuliers
- VU** : Véhicules utilitaires
- VUL** : Véhicules utilitaires légers
- ZC** : Zone courte
- ZL** : Zone longue

## Liste des participants à la réunion plénière du 30 juin 2008

M. GRESSIER	Vice-président, Conseil général des ponts et chaussées
M. ACCARY	Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR)
M. ALLAIRE	Groupement des autorités responsables de transport (Gart)
M. ANDRE	Centre interprofessionnel et technique sur la pollution atmosphérique (Citepa)
Mme AUBRIOT	Conseil national des transports (CNT)
M. BENOUDIBA	Aéroports de Paris (ADP)
M. BERNADET	Laboratoire d'économie des transports (LET)
M. BORDET	Institut national de la statistique et des études économiques (Insee)
M. BRUTIN	Voies navigables de France (VNF)
Mme CHARTRAIN	Conseil national des transports (CNT)
Mme CUGNY-SEGUIN	Institut français de l'environnement (MEDAD/Ifen)
M. DANZANVILLIERS	Service technique des routes et autoroutes (MEEDDAT-Setra)
M. DENIZOT	Société nationale des chemins de fer français (SNCF)
Mme DUPONT-KIEFFER	Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets)
M. GEFFRIN	Mission de la stratégie (MEEDDAT-SG/MS)
M. GERMON	Direction générale de l'aviation civile (MEEDDAT/DGAC)
Mme GHERAB	Régie autonome des transports parisiens (RATP)
Mme GOUTON	Réseau ferré de France (RFF)
Mme GUEGUEN	Direction des transports ferroviaires et collectifs (MEEDDAT-DGMT/DTFC)
Mme GUIEU	Direction générale des routes (MEDAD/DGR)
M. LE BORGNE	Direction générale de l'aviation civile (MEEDDAT-DGAC)
M. LE BRIQUER	Confédération générale du travail (CGT)
M. LEUXE	Direction générale de la mer et des transports (MEDAD/DGMT)
Mme LEVY	Direction du tourisme
M. MICHELIN	Syndicat des transports en Ile-de-France (STIF)
Mme MEYER	Union des transport publics et ferroviaires (UTP)
M. MOLLET	Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA)
M. NOLIN	Institut national de la statistique et des études économiques (Insee)
M. QUINET	Ecole nationale des ponts et chaussées (ENPC)
Mme RAYNARD	Conseil d'analyse stratégique (CAS)
M. ROSE	Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF)
M. SAUVANT	Réseau ferré de France (RFF)
M. TREGOUET	Institut français de l'environnement (MEEDDAT-Ifen)
Mme VELUT	Direction des études économiques et de l'évaluation environnementale (MEEDDAT-D4E)
M. ZILIOOTTO	Institut national de la statistique et des études économiques (Insee)
M. BECKER	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. BOCCARA	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP (rapporteur)
M. CAICEDO	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP (secrétaire)
M. COLUSSI	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. FAVRE-BULLE	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. FRIEZ	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. LE JEANNIC	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. MOUTAABBID	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. ROUCHAUD	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. SIMON	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. WEMELBEKE	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
Mme CABANNE	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
Mme CLEMENT	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
Mme GORMON	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
Mme MAUREL	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
Mme SOUIHI	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
<u>Représenté :</u>	
M. MADRE	Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets)
<u>Excusés :</u>	
M. DENIAU	Union routière de France (URF)
M. HIROU	Conseil national routier (CNR)
Mme LHENORET	Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes (Asfa)
M. RATHERY	Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)

## Remarques des membres de la Commission

---

Claude GRESSIER ouvre la séance en signalant qu'il s'agit de la dernière plénière de la Commission sous sa composition actuelle puisque l'arrêté de nomination, en date du 25 juillet 2005 et actuellement en vigueur, arrive à expiration. Il annonce le déroulement de la réunion : présentation des principaux résultats du 45<sup>e</sup> rapport sur les comptes des transports, puis exposé des travaux de l'Ifen sur les indicateurs transports et environnement (TERM – *Transports and environment reporting mechanism*) et enfin, examen des deux projets de dossiers complémentaires dans le cadre de l'article 12 de la loi de finances rectificative n° 2002-1050 du 6 août 2002, le premier portant sur les transports collectifs urbains, l'autre sur le transport fluvial de marchandises.

### Examen du 45<sup>e</sup> rapport sur les comptes, portant sur l'année 2007

Frédéric BOCCARA, rapporteur de la Commission, présente les principaux résultats du rapport sur la base du plan du projet de synthèse.

Claude GRESSIER ouvre les débats en insistant sur un des faits les plus notables du rapport, à savoir la hausse de la circulation des voitures particulières. Cela questionne à nouveau sur les élasticités aux prix des carburants. Emile QUINET (ENPC) estime que la hausse des prix observée ces dernières années est trop continue et encore trop récente pour pouvoir être interprétée correctement et il semble difficile à ce stade d'en isoler les effets sur la circulation. Adrien FRIEZ (SESP) ajoute que l'on constate qu'il n'y a pas de ralentissement de la circulation au premier trimestre 2008 sur les autoroutes concédées malgré la poursuite de la hausse des prix du pétrole ; l'évolution moyenne de la circulation reste donc sur une tendance de 4 % par an alors que l'on avait observé un rythme inférieur lors de la précédente période de croissance des prix des carburants, entre mi-2004 et mi-2006.

Christian ROSE (AUTF) souhaite que, au-delà des annexes, les fiches du rapport concernant le transport de fret puissent présenter des ventilations par types de marchandises, et que cette ventilation soit homogène pour l'ensemble des modes. Par ailleurs, il s'interroge sur les résultats du transport routier de marchandises, faisant état d'une forte baisse pour le compte propre et d'une forte hausse pour le compte d'autrui : comment cette ventilation, est-elle mesurée et quelles conclusions, notamment en termes d'externalisation de la fonction transports peut-on en tirer ? À la deuxième question, Emmanuel CAICEDO (SESP) précise que la mesure est issue des résultats de l'enquête sur l'utilisation des véhicules routiers de transport de marchandises, portant sur un échantillon de poids lourds (tracteurs et porteurs), à partir de laquelle deux types de mesures du compte propre peuvent être envisagées. L'une est basée sur l'entreprise et son activité principale ; les transports pour compte propre sont ceux réalisés par des entreprises hors secteur des transports (APE 602L, M, N et P). L'autre, utilisée dans le rapport, est basée sur les déclarations des entreprises utilisatrices des véhicules pour chaque trajet (la location de véhicules par des entreprises de TRM est donc considérée comme faisant partie de l'appareil productif de l'entreprise de TRM) ; cette deuxième approche permet de distinguer, quelle que soit l'activité principale de l'entreprise, selon que le transport est réalisé pour compte propre ou pour compte d'autrui. Tout en étant plus stable, cette deuxième mesure recouvre malgré tout des phénomènes distincts : un phénomène d'externalisation de la fonction transports par des chargeurs et une reconversion des flottes pour compte propre vers une activité pour compte d'autrui ; elle peut également, en toute hypothèse, être liée à des phénomènes de filialisation des activités de transports au sein de groupes industriels, donnant lieu à une facturation de prestations de transports pour compte d'autrui au sein d'un même groupe.

André LEUXE souligne l'évolution du transport combiné ferroviaire. Il précise à ce sujet que la mesure donnée dans le rapport ne concerne que les transports combinés opérés par la SNCF (notamment pour les organisateurs dont elle est actionnaire, à savoir *Naviland Cargo* et *Novatrans*). Or d'autres organisateurs ont fait leur apparition sur le marché (*Rail Link*, issu d'une alliance entre *Véolia* et la *CMA-CGM*) et que ceux-ci sont en partie opérés par d'autres entreprises ferroviaires (*Véolia Transports* à travers sa filiale *Véolia Cargo*).

Il signale également une erreur d'interprétation des données sur le transport maritime de voyageurs sur la façade méditerranéenne. En effet, les trafics portuaires qui sont rapportés comprennent les échanges de la France continentale avec la Corse, mais aussi les escales de croisières (comptées le plus souvent deux fois), les échanges entre la France continentale et l'Afrique du nord ainsi que ceux

entre la Corse et l'Italie (y compris Sardaigne). À la lumière d'une analyse séparée de ces différents marchés, les liaisons entre la Corse et le continent (France continentale et Italie) ont augmenté de 4,3% en 2007, tous trafics passagers confondus, et celles entre la Corse et la France continentale ont augmenté de 5,9%.

Enfin, il estime nécessaire d'apporter des précisions, dans la fiche E1, quant au « versement transports ».

Gérard LE BRIQUER (UIT-CGT) intervient à partir des constats du rapport faisant valoir une reprise de l'activité et une reconstitution des marges des entreprises pour signaler le besoin d'approfondir le lien, entre, d'une part, la dégradation des conditions sociales et de travail dans le secteur du transport routier de marchandises y compris dans le ferroviaire, d'autre part, l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire avec une part non négligeable réalisée par les concurrents à la SNCF (5 à 8 %). La question des conditions sociales et de travail dépasse d'ailleurs largement le contexte du fret ferroviaire et devrait être analysée plus profondément dans le rapport et notamment à travers :

- les difficultés de recrutement et pénurie de salariés conducteurs et les conditions sociales et de rémunérations dans les branches concernées ; le rapport annonce 11% d'intérim et une augmentation du coût du travail alors qu'on assiste à une smicardisation des premiers niveaux de qualifications (écrasement des niveaux à chaque relèvement du SMIC).
- les besoins de formation dans le domaine des transports et de la logistique ; l'année 2007 étant marquée par des tensions sur le marché du travail, il faut éclairer l'approche de l'emploi en regard des ressources de financement de la formation (et des circuits de financement au niveau des régions) disponibles notamment pour l'apprentissage des métiers du transport.
- l'articulation entre les exigences environnementale et énergétique qui ressortent du processus du Grenelle, les facteurs de croissance de l'activité et l'évolution des conditions sociales des salariés, c'est-à-dire en développant une approche de développement durable : politique industrielle du fret SNCF, report modal de la route vers les modes alternatifs et le différentiel fiscal, social et tarifaire entre les modes en transport intérieur et à l'échelle de l'Europe (le cabotage et la sous tarification notoire du TRM ce qui suppose l'internalisation des coûts externes).

En outre, il exprime son inquiétude quant aux ressources futures de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF), dont la pérennité n'est pas assurée. Il y a au plus 900 millions d'euros de disponibles en 2009 alors qu'il en faudrait au minimum 2 milliards pour couvrir les besoins d'infrastructures de transport.

Il évoque le besoin d'avoir des données sur la régionalisation du transport régional de voyageurs pour bien expliciter la croissance continue et importante du TER en regard des politiques régionales d'investissement et de contribution au TER.

Plus globalement, il réitère la demande exprimée au cours de la dernière séance, par M. GENESTE, secrétaire général de l'UIT-CGT, d'une plus grande lisibilité des politiques publiques à travers les liaisons d'aménagement du territoire (ferroviaires et aériennes).

Enfin, il signale que l'analyse menée dans le rapport sur les entreprises françaises est en partie à relativiser puisque ne tenant pas compte des phénomènes de groupes. Cela est particulièrement vrai dans le TRM où la confusion entre « pavillon des véhicules » (c'est-à-dire, son pays d'immatriculation) et « résidence des entreprises » cache en réalité des stratégies de filialisation des groupes français de transports à l'étranger ; mais l'existence de groupes est également une réalité dans le domaine ferroviaire, à travers le groupe SNCF et Véolia Transports. L'analyse des groupes français devrait être un axe prioritaire de travail pour la Commission.

Sur ce dernier point, Frédéric BOCCARA (SESP) partage cette idée mais signale deux écueils. D'une part, les données sur les groupes remontent assez tardivement et il est inenvisageable, à l'heure actuelle, de disposer de données pour l'année n ni même pour l'année n-1. D'autre part, il peut être trompeur de définir une mesure sectorielle des groupes, qui sont le plus souvent trans-sectoriels ; par exemple, les groupes peuvent disposer de filiales pour les opérations financières ou de services dans lesquelles sont intégrés l'ensemble des comptes financiers du groupe, que ceux-ci soient liés aux transports (investissements) ou pas. Cela rend assez difficile le travail demandé, notamment en annuel dans le cadre du rapport. Claude GRESSION émet l'hypothèse d'un dossier statistique, annexé au tome 1, qui pourrait porter sur ces questions, de façon plutôt structurelle.

Sur les questions liées à l'ouverture à la concurrence du fret, Jean-Louis DENIZOT (SNCF) indique que la montée en charge des concurrents de la SNCF est rapide et qu'il sera important de mesurer l'impact sur l'évolution du trafic ferroviaire mais que c'est encore trop tôt. Pour ce faire, il conviendra de déterminer, parmi les marchés des nouveaux opérateurs, lesquels auraient pu être gardés ou développés par la SNCF et lesquels sont induits par l'existence des nouveaux opérateurs ce qui ne sera pas très facile à réaliser.

Alain SAUVANT (RFF) précise que la baisse constatée dans les transports ferroviaires de produits de construction s'explique en outre par l'achèvement des travaux sur la LGV Est. Rebondissant sur la demande de l'AUTF, il estime que la possibilité de disposer de statistiques ferroviaires fiables et par type de marchandises est un enjeu majeur pour les projections de trafic et donc pour évaluer la pertinence des investissements en infrastructures.

Emile QUINET souhaite que deux améliorations puissent être apportées au rapport. L'une consiste en la ventilation des transports ferroviaires de marchandises selon qu'ils sont réalisés par wagon isolé ou par train complet. L'autre vise à mieux décrire les divergences entre l'optique véhicule et l'optique marchandise dans le suivi des transports terrestres de marchandises : notamment, il serait intéressant de pouvoir identifier les transports terrestres de marchandises ayant pour origine ou destination des ports car ces flux (de véhicules) correspondent à des flux internationaux (de marchandises). Adrien FRIEZ (SESP) rappelle que, dans le cadre de la mise en place de la collecte par internet de l'enquête TRM, un test va être réalisé pour voir s'il est possible de renseigner ce type d'information, les origines destinations étant pour l'instant renseignées commune par commune.

Des remarques de forme visant à améliorer la lisibilité du rapport principal clôturent les débats.

#### **Présentation des travaux sur les indicateurs européens de transport et de développement durable réalisés par l'Ifen**

Marie CUGNY-SEGUIN (Ifen) présente les travaux, non encore finalisés, sur les indicateurs européens de transport et de développement durable (TERM – *Transports and environment reporting mechanism*). Malgré le temps relativement long dans les remontées d'information (la plupart des indicateurs datant de 2004), ces indicateurs permettent de situer la France, tant en niveau qu'en évolution, dans le panorama européen et de relativiser les émissions des différents pays selon leur population ou la quantité de transports de marchandises et de voyageurs.

En 2004, cinq pays émettent à eux seuls les trois quarts des gaz à effet de serre (GES) des transports de l'UE 25 : l'Allemagne, la France, le Royaume-Uni, l'Italie et l'Espagne. Entre 1990 et 2004 ces émissions sont en hausse dans tous les pays européens, à l'exception de la Lituanie, de la Bulgarie et de l'Estonie. La France est responsable de 15 % des émissions de GES liées aux transports mais elle ne se situe qu'au huitième rang une fois ces émissions rapportées au nombre d'habitants. En outre, on y observe, à l'instar de l'Allemagne ou du Royaume Uni, une baisse des émissions sur la période 1990-2004, en décalage avec la poursuite à la hausse pour l'ensemble de l'UE.

De 1990 à 2004, la pollution acide générée par les transports routiers de l'EU25 a baissé de 42%, celle du potentiel de formation troposphérique de l'ozone (TOFP) de 52% et celle des émissions de particules de 38%. Ces mêmes émissions, pour les transports non routiers, sont restées quasiment stables sur la période mais continuent de représenter une part mineure des émissions des transports. En France, elles diminuent fortement, à l'image du Royaume Uni, de la Finlande ou de la Suède. À l'inverse, d'autres pays comme l'Autriche, le Portugal et l'Espagne enregistrent des hausses pour la pollution acide et les particules, résultant de la forte hausse des transports de marchandises ou de voyageurs.

Gérard LE BRIQUER souligne l'intérêt de cette présentation qui permet de se comparer entre pays européens. Il revient sur la fiche « Les entreprises de TRM en Europe » du rapport de la CCTN (S2c) qui évoque les disparités de salaires moyens dans le transport entre les 15 et les nouveaux entrants ; il serait utile que les données sur l'environnement (GES et les pollutions) soient complétées par des indicateurs sociaux de cette nature (rémunérations, dispositions conventionnelles sur le temps de travail et l'amplitude).

Devant l'intérêt suscité par ces travaux, Claude GRESSIER demande à ce que le support de la présentation puisse être communiqué aux membres de la Commission et souhaite que ces indicateurs puissent être intégrés de façon permanente au rapport annuel.

## **Examen des dossiers d'Analyse économique des politiques publiques des transports**

### **Dossier « transports en commun en site propre »**

Isabelle CABANNE (SESP) présente la méthodologie et les principaux résultats du dossier.

Alain SAUVANT estime que le travail est d'une très bonne qualité, y compris en raison des tests de sensibilité aux hypothèses réalisés qui permettent d'identifier deux points de fragilité. Le premier est la sensibilité aux vitesses, ce qui incite fortement à recommander que des mesures fines de vitesses soient réalisées, y compris en amont des projets de transports collectifs en site propre (TCSP) et y compris pour les projets ferroviaires hors agglomération. La seconde, moins mise en avant dans le texte du rapport, est l'impact du nouveau partage de la voirie sur la congestion urbaine.

Sur cette seconde fragilité, Isabelle CABANNE précise que, sans avoir été approfondi, cet effet a malgré tout été étudié. On peut estimer que la restriction de capacité induite par la mise en place des voies de tramway est compensée, d'une part par une fluidification du trafic automobile (les autobus qui précédaient les tramways constituaient une gêne à la circulation), et d'autre part par les véhicules évités grâce au report modal de la voiture vers le tramway. La mise en service de tramways s'accompagne généralement de politiques de restriction volontaire de l'usage de la voiture dans les centres ville allant au-delà des seules restrictions de capacité liées aux plate-forme tramway ; toutefois ces politiques volontaristes dépassent le cadre des projets de transports collectifs présentement évalués.

Claude GRESSIER s'interroge sur l'hypothèse de croissance nulle des trafics en situation de référence (absence de hausse de la clientèle sans investissement significatif, alors même que les prix des transports en commun sont stables et que ceux des carburants progressent). Anne MEYER (UTP) signale que l'exercice porte sur une période s'arrêtant en 2005 ; or, depuis, on observe un frémissement de la fréquentation des transports urbains, y compris pour ceux n'ayant pas réalisé d'investissement majeur.

Enfin, il est précisé, suite à la demande de Marie CUGNY-SEGUN, que les valeurs tutélaires du carbone (valeur « Boîteux II ») ont été utilisées pour la valorisation.

Le dossier est validé par la Commission.

### **Dossier « transport fluvial de marchandises »**

Didier ROUCHAUD (SESP) présente la méthodologie et les principaux résultats du dossier.

Gérard LE BRIQUER considère que la conclusion de cette étude ne peut conduire à dire que la libéralisation du transport fluvial depuis 1990 a eu un impact positif sur le secteur en l'absence de données économiques suffisantes contenues dans ce rapport. Du point de vue de la CGT cette étude des impacts de la libéralisation sur les transports répond à un besoin exprimé depuis longtemps et elle doit se faire dans une approche globale des impacts sur tous les modes en concurrence avec le fluvial, notamment routier (conditions sociales et organisation du transport). Il pense qu'il faudrait au contraire réguler à nouveau le secteur par l'intervention d'un opérateur public de transport fluvial pour gérer les bourses de fret. La CGT préconise de mettre en place une tarification sociale obligatoire sur l'ensemble des modes qui couvre les externalités. Un tel rapport appelle, de la part de la CGT, une réserve sur la méthodologie et la CGT ne partage pas la synthèse qui peut laisser supposer un bilan globalement positif de la libéralisation.

Claude GRESSIER estime que le rapport est prudent et circonstancié. Avant la libéralisation, dans le domaine fluvial, les chargeurs ne pouvaient pas choisir leur client et revenir à ce système n'est peut-être pas très opportun. En outre, il y a d'autres causes que la libéralisation à la progression du trafic de conteneurs.

Alain SAUVANT soulève la question de la date à laquelle le processus de libéralisation a eu des effets : il estime que l'effet de la libéralisation en 2000 n'est pas visible graphiquement. Claude GRESSIER fait un parallèle avec la libéralisation dans le TRM qui a produit ses effets avant la date effective de suppression de la Tarification Routière Obligatoire. Didier ROUCHAUD estime qu'effectivement la date des premiers impacts de la libéralisation est le milieu des années 1990 avant la date du 1<sup>er</sup> janvier 2000 de suppression totale du système d'affrètement à tour de rôle et de l'instauration de la liberté des prix.

Alain SAUVANT pense aussi qu'il faudrait une analyse plus approfondie par bassin, par type de marchandises et par gabarit. Enfin, le lien entre prix du transport routier et prix du transport fluvial pourrait être étudié à la lumière des conditions de concurrence et du prix des intrants.

Catherine CHARTRAIN (CNT) souligne que le rapport compare la situation du transport fluvial de marchandises avec celle du transport routier de marchandises alors même que la comparaison avec celle du transport ferroviaire de marchandises est plus pertinente. Elle signale l'existence de rapports annuels sur le transport fluvial de marchandises rédigés par le CNT dans le cadre de l'Observatoire National du Transport Fluvial, et qui regroupent une grande quantité d'informations sur la question. Didier ROUCHAUD précise que ces rapports ont été utilisés dans le cadre de cette étude.

Claude GRESSIER pense qu'il est difficile de faire une étude statistique sur le transport fluvial de marchandises car un petit nombre de produits représentent la plupart des prestations de la voie d'eau et donc les résultats sur un seul produit peuvent influencer sensiblement les résultats globaux.

Le dossier est validé par la Commission.

# **Les comptes des transports en 2007**

## **(tome 2)**

**Les dossiers d'analyse économique  
des politiques publiques des transports**

**Juin 2008**



## La Commission des comptes des transports de la Nation

---

### Missions et composition de la Commission

La Commission des comptes des transports de la Nation, dans sa forme actuelle, a été créée par le décret n°92-918 du 2 septembre 1992. Placée auprès du ministre en charge des transports, elle a pour mission « *d'assurer le rassemblement, l'analyse et la publication des données décrivant les activités de production de services de transports, ainsi que l'utilisation de ces services par les différents agents économiques. Cette description doit permettre de situer l'activité de transport dans l'économie de la nation. Elle contribue notamment à l'évaluation des coûts et résultats économiques des différents modes de transport et de la participation des pouvoirs publics au financement de ces activités.* »

L'article 12 de la loi de finances rectificative n° 2002-1050 du 6 août 2002 précise et complète les missions de cette Commission. Au terme de cet article de loi, « *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. »*

La Commission est placée sous la présidence du Ministre en charge des transports. Elle regroupe 52 membres issus du monde des transports, des syndicats de salariés, de l'administration... ainsi que des personnalités qualifiées et des élus locaux. Monsieur Claude Gressier, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, en assure la vice-présidence tandis que le Service économie, statistiques et prospective (SESP) du Ministère en charge des transports et l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) en sont les rapporteurs. La Commission se réunit deux fois par an, généralement fin mars et fin juin.

### Le 45<sup>ème</sup> rapport de la Commission

Le rapport ci-après, examiné par les membres de la Commission lors de la plénière du 30 juin 2008, comporte :

- **Un rapport sur la situation dans les transports en 2007 (tome 1).** Il se compose d'une synthèse et d'une cinquantaine de fiches thématiques organisées en 8 domaines, répondant aux trois premiers alinéas de l'article 12 de la loi de finances rectificative n°2002-1050. Les niveaux présentés sont ceux de la dernière année pour laquelle on dispose des données, en général 2007, mais la plupart revêtent encore un caractère provisoire.
- **Deux rapports thématiques (tome 2)** visant à « mettre en valeur les résultats obtenus par rapport aux moyens engagés » conformément à l'alinéa 4 de ce même article 12. Les thèmes développés cette année sont :
  - o les politiques de transport collectif urbain de province : cas des 15 réseaux équipés de TCSP sur la période 1995-2005;
  - o l'évaluation des aides publiques au secteur du transport fluvial de marchandises (plan de résorption des surcapacités et modernisation de la flotte) et de la libéralisation du marché.

Ont participé à la rédaction de ce rapport Mesdames Karine Gormon et Françoise Jacquesson et Messieurs Frédéric Boccara (rapporteur), Emmanuel Caicedo (secrétaire), Carlo Colussi, Franz Kohler, Guillaume Wemelbeke du SESP, ainsi que Monsieur Alain Nolin, de l'Insee. La réalisation des dossiers du tome 2 a été assurée par Madame Isabelle Cabanne et Messieurs Jean-Jacques Becker, Emmanuel Favre-Bulle et Didier Rouchaud du SESP.



# Table des matières

---

## **TOME 1 : les comptes des transports en 2007**

---

### **Synthèse**

#### **Les fiches du rapport**

- A Les données macro-économiques
- M Les transports de marchandises
- V Les transports de voyageurs
- C Le bilan de la circulation
- S Les entreprises et l'emploi
- I Les infrastructures de transport
- E Les transferts de l'Etat et des collectivités locales
- D Transports et développement durable

#### **Les annexes**

## **TOME 2 : les dossiers d'analyse économique des politiques publiques des transports**

---

Eléments de méthode	7
<b>Politique de transports collectifs urbains de province : analyse des 15 réseaux équipés d'un transport collectif en site propre guidé</b>	<b>9</b>
<b>Le transport fluvial de marchandises</b>	<b>35</b>
<b>Annexes</b>	<b>63</b>
Annexe méthodologique	65
Liste des participants à la réunion plénière du 30 juin 2008	68
Remarques des membres de la Commission	69



## Eléments de méthode

---

Ce tome présente les études visant à « mettre en valeur les résultats obtenus par rapport aux moyens financiers publics engagés » dans le domaine des transports, dans le cadre de l'application de la loi de finances rectificative pour 2002.

La mise en regard des dépenses publiques engagées d'une part, de leur efficacité d'autre part, suppose de définir clairement le critère retenu pour mesurer l'efficacité, et ce de façon homogène selon les différents politiques publiques étudiées.

La méthodologie retenue est décrite en détail en annexe du présent tome. Elle a fait l'objet d'affinements depuis les dossiers présentés à la Commission des comptes des transports de la Nation de juin 2004 jusqu'aux dossiers présentés à la Commission le 29 juin 2006.

Cette méthode mesure l'efficacité par la variation de surplus économique dégagé par l'aide publique. En agrégeant les variations de surplus monétarisés (avantages – coûts), de tous les agents affectés par une variation (supposée marginale) des aides publiques, la forme de la variation de surplus collectif prend une forme simple qui fait intervenir essentiellement le coût socio-économique unitaire des différents modes de transport, incluant notamment les coûts environnementaux.

La méthode peut s'illustrer simplement de la façon suivante : en général, les politiques étudiées modifient les prix relatifs des différents modes de transport, ce qui déplace la demande vers les modes que l'on souhaite encourager. Cette substitution partielle entre modes génère une variation du surplus collectif égale au volume de la demande déplacée, multipliée par la différence des coûts de « production » entre les différents modes (incluant les coûts externes) ; et à laquelle il faut éventuellement ajouter des différences d'utilité entre modes (réflétant par exemple des différences de qualité de service).

La variation de surplus collectif ainsi calculée peut alors être comparée au coût collectif d'avoir mobilisé des aides publiques à cet effet.



**Politique de transports collectifs urbains de province :  
analyse des 15 réseaux équipés d'un transport collectif en site propre guidé  
sur la période 1995-2005**

## Résumé et principaux résultats

---

La période 1997-2005 a été une période d'investissements massifs dans les transports collectifs urbains. Le nombre d'agglomérations dotées d'un réseau de transport collectif en site propre guidé est passé de 9 en 1997 à 15 en 2005 ; le nombre de kilomètres de lignes de tramways et de métros a pratiquement doublé (de 190 km à 350 km). Tous réseaux confondus, le coût des transports publics urbains de province s'élevait à 5,9 milliards d'euros par an en 2005 (fonctionnement et investissement confondus), dont 3,7 pour les 15 réseaux équipés d'un métro ou d'un tramway à cette date. Son financement est assuré à hauteur du quart par les usagers, le reste correspondant à des subventions ou de l'impôt (versement transport). Les investissements importants au cours des dernières années se sont traduits par une augmentation de l'usage. Toutefois, le taux de couverture financier a chuté en raison de la hausse des coûts d'exploitation alors que les recettes commerciales ramenées à l'usage stagnaient.

La présente étude vise à effectuer une esquisse de bilan socio-économique mettant en lien les coûts engendrés par les transports collectifs urbains et les avantages procurés au niveau du système de transport ainsi que les avantages environnementaux. L'approche est centrée sur le développement de l'offre de transport entre 1997 et 2005 au sein des 15 réseaux dotés d'un transport collectif en site propre guidé fin 2005.

On effectue un bilan annualisé comparant la situation en année 2005 « observée » par rapport à une situation de référence où l'offre serait restée inchangée depuis 1997. Il faut noter qu'il s'agit ici d'une évaluation portant sur l'ensemble de l'augmentation de l'offre, aussi bien en transports en commun en site propre qu'en bus classique, y compris les extensions de réseaux en périurbain liées à la croissance des périmètres de transports urbains et à la périurbanisation.

L'établissement de la situation de référence 2005 « fil de l'eau par rapport à 1997 » et 2005 « observée » n'est pas sans difficulté. Elle doit tenir compte de la croissance des coûts d'exploitation qui aurait été observée indépendamment de la croissance de l'offre ; il est par ailleurs nécessaire d'évaluer les trafics qui auraient été observés en 2005 en l'absence de croissance de l'offre. Au niveau de la situation « observée », les dépenses totales d'investissement ne sont pas représentatives du niveau annuel moyen d'investissement nécessaire pour constituer l'offre 2005 (dans la mesure où les investissements sont cycliques et sont à amortir dans la durée). Les investissements ont été évalués de façon à corriger les effets de bord, en tenant compte d'un volume d'investissements en situation de référence qui aurait de toute façon été nécessaire (renouvellement du parc roulant, investissements non liés au développement de l'offre), et en ramenant ces investissements en une annuité 2005. Par ailleurs un abattement est appliqué au montant des investissements déclarés dans la base dans la mesure où une partie de ceux-ci correspond à des dépenses non directement liées aux transports (aménagements d'urbanisme de façade à façade...).

Les résultats obtenus sont à prendre avec précaution dans la mesure où ils reposent sur certaines hypothèses fragiles (vitesse moyenne des bus, intervalle « moyen » entre deux passages, paramètres de fiabilité et de régularité, coefficient d'abattement destiné à prendre en compte la partie « urbanisme » des projets...). Il s'agit ici d'une approche macro-comptable et non d'une somme de bilans LOTI de projets détaillés. Les effets indirects des infrastructures de transport sur l'économie, notamment les effets d'agglomération correspondant aux gains de productivité obtenus par les entreprises qui se localisent à proximité les unes des autres à la suite de la réalisation de ces infrastructures, ne sont pas pris en compte en l'absence d'éléments précis pour les chiffrer et compte tenu de l'approche macro-comptable retenue.

La principale conclusion de l'étude est que le développement des transports en commun sur le champ de l'étude (les 15 réseaux équipés d'un site propre fin 2005) et la période considérée présente un bilan globalement équilibré. L'essentiel des avantages provient des gains des anciens usagers des transports (temps, confort, régularité).

Par ailleurs on analyse ici le développement de l'offre en termes d'efficacité du système de transport (gains de temps, de confort, de régularité pour les usagers des transports collectifs, gains de décongestion pour la voirie) et gains environnementaux. Or les politiques le développement des transports publics urbains poursuivent aussi d'autres objectifs qui n'ont pu être monétarisés :

- objectifs sociaux : accessibilité des personnes à mobilité réduite, droit au transport pour les plus démunis (effets redistributifs),
- impact sur le développement urbain : si les transports publics constituent un élément des politiques de transport, ils participent aussi des politiques d'aménagement et de requalification de l'espace urbain.

Enfin, si dans la situation étudiée les transports publics bénéficient de subventions, il convient de souligner que la route est sous-tarifée en milieu urbain (couverture partielle de ses externalités). Une tarification au coût marginal social de la route réduirait les besoins de subventions des TCU.

# Politique de transports collectifs urbains de province : analyse des 15 réseaux équipés d'un transport collectif en site propre guidé sur la période 1995-2005

## 1. Constats : évolution de l'offre, de l'usage et des coûts

Les données quantitatives relatives à l'offre, à l'usage et au financement des transports collectifs urbains de province sont issues de la base commune Certu – Gart – UTP relative aux années 1995-2005. Cette base repose sur une enquête auprès des autorités organisatrices et des sociétés exploitantes de transports et concerne près de 200 réseaux. Les 15 réseaux équipés d'un transport en commun en site propre guidé au 31/12/2005 représentent à eux seuls 60% des voyages et des enjeux en termes de financement. Si on y ajoute les 8 réseaux de plus de 250 000 habitants non équipés d'un TCSP guidé au 31/12/2005<sup>1</sup>, ces 23 grands réseaux représentent les ¾ de la fréquentation et de la masse financière.

A l'intérieur des 15 réseaux équipés d'un mode de transport lourd fin 2005, on distingue trois catégories :

- les réseaux qui possédaient déjà un réseau de métro et/ou de tramway en 1997 et ne l'ont pas étendu entre 1997 et 2005 (mais l'ont fait ou sont en train de le faire depuis) (3 réseaux) : Marseille, Grenoble, Saint-Etienne,
- les réseaux qui possédaient déjà un réseau de métro et/ou de tramway en 1997 et l'ont étoffé entre 1997 et 2005 (6 réseaux) : Lille, Lyon, Toulouse, Nantes, Strasbourg, Rouen,
- les réseaux qui ont créé une offre de métro, tramway ou TVR (transport sur voie réservée) entre 1997 et 2005 (6 réseaux) : Rennes (VAL en 2002), Bordeaux (tramway en janvier 2004), Montpellier (tramway en juillet 2000), Orléans (tramway en 2000), Caen (TVR en 2003), Nancy (TVR en 2002).

### 1.1. Offre, fréquentation et taux d'utilisation (nombre de voyages par kilomètre parcouru)

Plusieurs variables permettent d'appréhender l'offre et la fréquentation dans la base TCU : nombre de voyages, déplacements, kilomètres de lignes, kilomètres parcourus, places.kilomètres offertes (PKO)<sup>2</sup>. Les graphiques ci-dessous montrent l'évolution de l'offre en termes de kilomètres parcourus et de PKO (cette dernière variable étant à prendre avec beaucoup de précaution car elle est souvent estimée de manière approchée) ainsi que l'évolution de l'usage en termes de nombre de voyages. (Les calculs du bilan socio-économique sont effectués quant à eux en termes de variation du nombre de déplacements multipliés par la longueur moyenne d'un déplacement ; l'évolution du nombre de déplacements entre 1997 et 2005 est pratiquement identique à la variation du nombre de voyages<sup>3</sup>, avec un taux de correspondance moyen au sein des 15 grands réseaux équipés d'un TCSP fin 2005 de 1,35 voyages / déplacement).

<sup>1</sup> Plusieurs de ces réseaux (Nice, Valenciennes, Clermont-Ferrand) ont ouvert depuis une ligne de tramway.

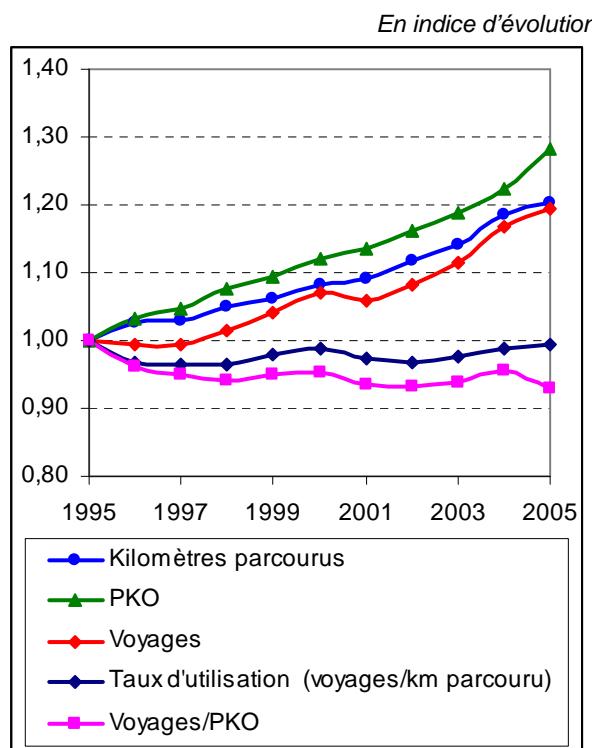
<sup>2</sup> Voir abréviations en fin de note.

<sup>3</sup> Réseau par réseau, des divergences peuvent exister entre évolution du nombre de déplacements et évolution du nombre de voyages. En moyenne sur les 15 grands réseaux, les évolutions sont identiques.

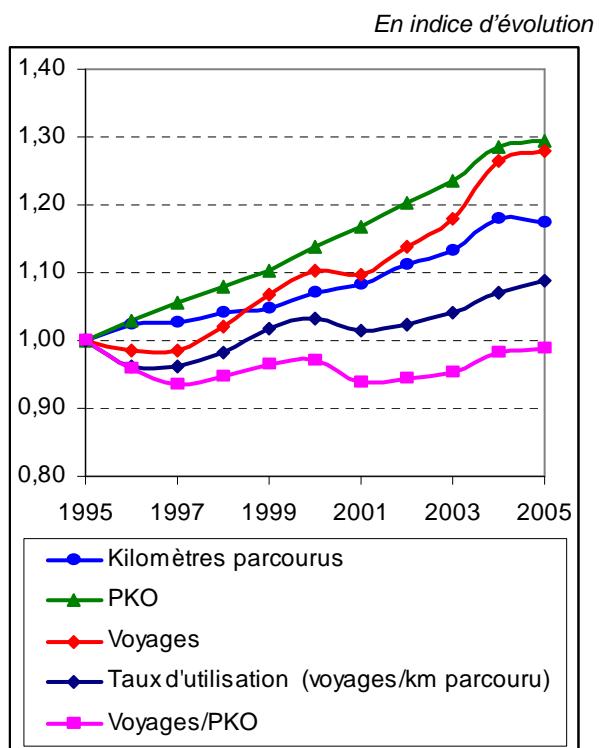
Sur l'ensemble des réseaux, l'offre a augmenté de +25% entre 1995 et 2005 en raison à la fois de l'extension des périmètres des transports urbains et du développement des transports en commun en site propre dans les grands réseaux. L'usage a également augmenté mais un peu moins rapidement (+20%) que l'offre. Le taux d'utilisation a donc légèrement décrû (de 3,5 à 3,3 voyages par kilomètre parcouru sur la période 1995-2005). L'évolution du taux d'utilisation est toutefois variable selon le type de réseau. La dynamique semble ainsi beaucoup plus favorable au sein des 15 grands réseaux équipés d'un TCSP. Sur ces 15 réseaux, l'augmentation importante de l'offre (+20% de kilomètres parcourus, +30% de PKO) s'est traduite par une hausse importante de l'usage (+30% du nombre de voyages). Le taux d'usage augmente ainsi de 4 à 4,5 voyages par kilomètre parcouru dans les réseaux à TCSP. Le développement de l'offre de transport recouvre différents types d'offre. La mise en service de transports en site propre performants a permis une croissance de la clientèle surtout lors de premières ouvertures de ligne (première ligne de métro à Rennes par exemple). Dans le même temps, suite au développement de la périurbanisation et à l'extension des périmètres de transports urbains, les transports collectifs de province desservent des zones de plus en plus périphériques, où l'usage des transports collectifs est moins élevé (offre moins attractive par rapport à la voiture, fréquences plus faibles et dessertes moins denses).

**Figure 1 : Offre et usage des transports collectifs urbains**

**Ensemble des réseaux**



**15 réseaux équipés d'un TCSP guidé en 2005**



Source : Certu, estimations MEEDDAT/SESP

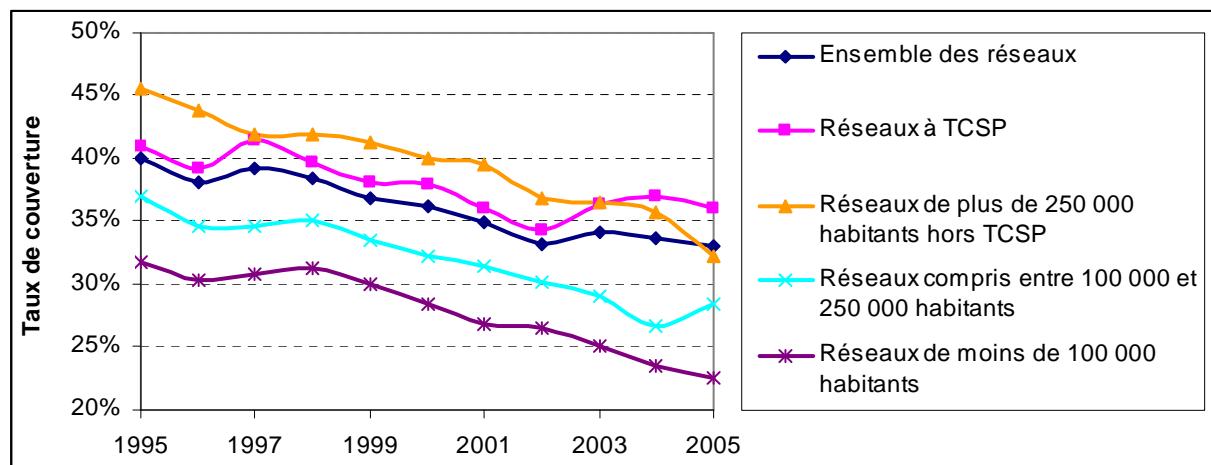
Source : Certu, estimations MEEDDAT/SESP

## 1.2. Coûts et financement des transports collectifs

Le taux de couverture (rapport des recettes sur les coûts d'exploitation) a diminué sur l'ensemble de la période et ce quelle que soit la catégorie de réseaux. Les coûts d'exploitation augmentent en volume mais même si on tient compte de l'augmentation de l'offre, les coûts d'exploitation rapportés au nombre de kilomètres ou rapportés au nombre de voyages augmentent. Les transports collectifs constituent une activité intensive en main d'œuvre ; la mise en place des 35h et l'augmentation des salaires peuvent expliquer cette augmentation. Les recettes tarifaires par voyage (en euros constants) sont stables. Coûts d'exploitation croissants et recettes constantes impliquent une baisse du taux de couverture (ratio recettes commerciales / coûts d'exploitation des entreprises exploitantes). Toutefois

le taux de couverture s'est stabilisé pour les agglomérations à TCSP sur la période récente 2003-2005 (l'augmentation de l'usage permettant une stabilisation des coûts *par voyage* et une hausse des recettes globales d'exploitation).

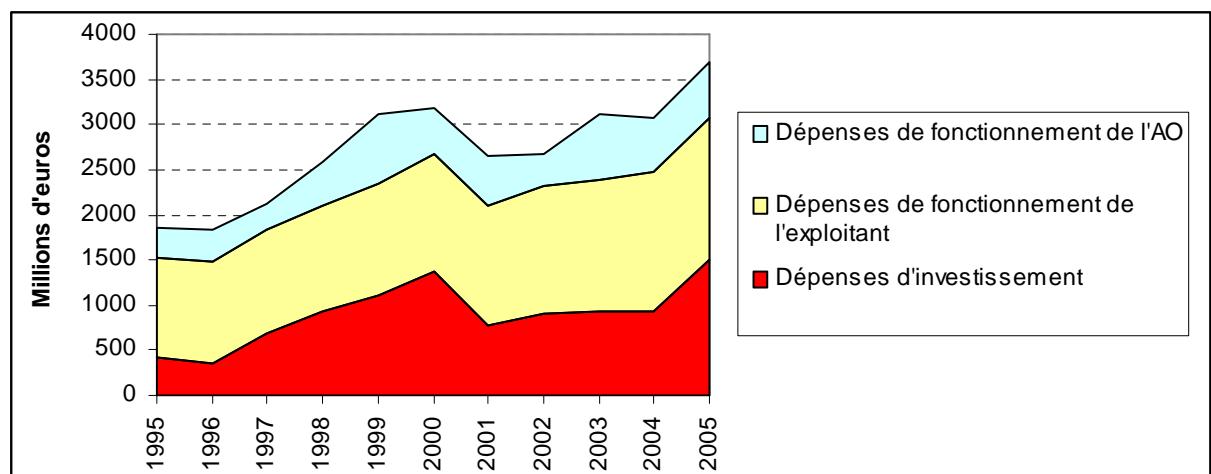
**Figure 2 : Taux de couverture (recettes/dépenses) pour les entreprises exploitantes de transports collectifs urbains**



Source : Certu, estimations MEEDDAT/SESP

Si on considère l'ensemble des dépenses de fonctionnement et d'investissement, les dépenses de fonctionnement et d'investissement des AO et des exploitants ont fortement progressé, de même que le niveau d'investissement. Le niveau d'investissement a été particulièrement élevé au cours de la période récente (2000-2005) qui n'est pas nécessairement représentative du niveau moyen annuel des investissements sur longue période.

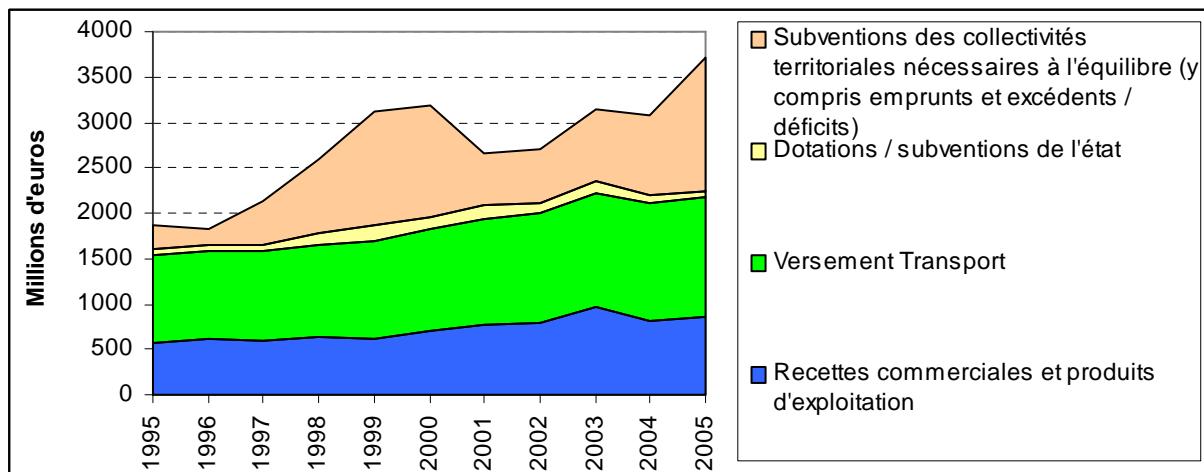
**Figure 3 : Dépenses d'investissement et de fonctionnement au sein des 15 réseaux équipés d'un transport collectif en site propre guidé fin 2005**



Source : Certu, estimations MEEDDAT/SESP

Au sein des 15 réseaux équipés d'un transport collectif guidé en site propre, les recettes commerciales et produits d'exploitation couvrent de l'ordre du quart des besoins de financement (27% en moyenne sur l'ensemble de la période 1995-2005). Le reste provient d'impôts et de subventions : en moyenne sur la période, le versement transport couvre 42% des besoins de financement, les subventions Etat 4% et les collectivités locales 27%.

**Figure 4 : Financement des transports collectifs urbains de province pour les 15 réseaux équipés d'un transport collectif en site propre guidé fin 2005**



Source : Certu, estimations MEEDDAT/SESP

## 2. Esquisse de bilan socio-économique

L'approche est centrée sur les seuls réseaux à TCSP (plus précisément sur les 15 réseaux équipés d'un transport en site propre guidé en 2005). L'objectif est d'évaluer le bien fondé de la politique d'investissement massif dans les transports collectifs urbains de province conduite de 1997 à 2005. On comparera la situation 2005 observée (situation (2)) par rapport à une situation 2005 de référence « fil de l'eau par rapport à 1997 » (situation (1)). On effectue un bilan annualisé sur une année moyenne.

L'établissement des situations « de référence » et « observée » n'est pas sans difficulté :

- la situation de référence doit notamment inclure l'augmentation observée tendanciellement des coûts d'exploitation qui se serait produite indépendamment du développement de l'offre,
- au niveau de la situation observée, les dépenses d'investissement ainsi que les dépenses de fonctionnement des AO (qui correspondent notamment à des frais financiers) ne sont pas représentatives du niveau annuel moyen d'investissement nécessaire pour constituer l'offre 2005 (dans la mesure où les investissements sont cycliques et sont à amortir dans la durée) ; la méthode d'estimation des investissements et des frais financiers doit prendre en compte l'amortissement des investissements ainsi que les phénomènes « d'effets de bord » (dépenses d'investissement réalisées sur la période 1997-2005 mais relatives à des projets mis en service de manière ultérieure ou, inversement, investissements réalisés en début de période mais pour lesquels les dépenses d'investissement ont été engagées avant).

Par rapport à la situation de référence, la situation observée se traduit par un supplément de subventions que l'on peut évaluer à travers une analyse coûts-avantages, mettant en parallèle des coûts les avantages engendrés : surplus des usagers des transports collectifs, avantages de décongestion de la voirie et avantages environnementaux.

### 2.1. Les situations de référence et de projet

L'objectif est d'évaluer l'impact du développement de l'offre de transport entre 1997 et 2005. On reconstitue une situation 2005 de référence où l'offre est inchangée par rapport à 1997, en termes de kilomètres de lignes de TCSP, de même qu'en termes de kilomètres parcourus. Il faut alors estimer

les variations de coûts d'exploitation, d'investissements et de trafic qui se seraient produites entre 1997 et 2005 compte-tenu de la stagnation de l'offre.

La situation de projet est la situation 2005 observée en termes d'offre, de trafic, de coûts d'exploitation. La variation d'investissements entre situations de référence et « de projet » est à reconstituer.

Les hypothèses retenues sont les suivantes :

**a) Offre de transport**

La variation d'offre entre situation de référence et situation avec projet correspond à l'ensemble de la variation d'offre entre 1997 et 2005 : mise en service de réseaux à TCSP, restructuration de réseaux bus et développement du réseau bus (notamment en lien avec les extensions de périmètres de transports urbains et la périurbanisation).

	Situation de référence 2005 fil de l'eau depuis 1997	Situation 2005 projet
Offre de transport	Offre de transport identique à celle de 1997	Offre de transport observée en 2005

**b) Trafics**

On constate que les trafics sont stables pour les réseaux n'ayant pas augmenté leur offre (que ça soit pour Marseille, Grenoble, Saint-Etienne ou pour les réseaux sans TCSP hors période de croissance de l'offre) ou sur les périodes non concernées par les mises en service de TCSP (juste avant ou juste après la mise en service) dans les 12 grands réseaux ayant créé ou prolongé leur TCSP entre 1997 et 2005. Dans les agglomérations mettant en place un TCSP on constate souvent une chute du trafic juste avant la mise en service (qui peut peut-être être imputée aux travaux), puis une augmentation du trafic suite à la mise en service du TCSP (avec une induction qui s'étale sur plusieurs années).

	Situation de référence 2005 fil de l'eau depuis 1997	Situation 2005 projet
Trafics	Croissance des trafics supposée nulle en l'absence de croissance de l'offre	Trafics observés en 2005

Remarque : Le fait que l'induction suite à la mise en service de TCSP s'étale sur plusieurs années conduit à des phénomènes d'effets de bord qui perturbent un peu l'évaluation. Pour les TCSP mis en service en 2004-2005, la montée en charge n'est sans doute pas tout-à-fait achevée. Par ailleurs, les évolutions du nombre de voyages, du nombre de déplacements et du taux de correspondance sont fortement impactées par les modifications de méthodes d'estimation de la fréquentation des différents réseaux et notamment par la mise en place de la billettique. Plusieurs réseaux ayant mis en place la billettique justement à l'occasion des mises en service de TCSP, la variation de trafic consécutive à la mise en service des TCSP est sujette à caution.

**c) Coûts de fonctionnement de l'exploitant**

Les coûts d'exploitation ont augmenté de 39% au sein des réseaux de plus de 250 000 habitants (aussi bien au sein des 15 réseaux à TCSP que des autres). L'offre a quant à elle augmenté de 15%

en termes de kilomètres parcourus (14% au sein des réseaux de plus de 250 000 habitants), soit une hausse de 22% du coût d'exploitation par kilomètre parcouru (idem au sein des réseaux à TCSP). Toutefois l'évolution des kilomètres parcourus résulte à la fois d'une mise en service de transports en site propre, d'une réduction conjointe de kilomètres parcourus par les bus liés à la restructuration des réseaux, et aussi d'une augmentation de l'offre bus hors projets de TCSP (extension de PTU notamment). Pour identifier l'évolution du coût d'exploitation par kilomètre parcouru indépendamment des mises en service de TCSP, on calcule l'évolution du coût d'exploitation au kilomètre hors plages de variations de l'offre de TCSP<sup>4</sup> : elle est de 23% sur l'ensemble des réseaux de plus de 250 000 habitants et de 24% au sein des 15 réseaux en site propre.

	Situation de référence 2005 fil de l'eau depuis 1997	Situation 2005 projet
Coûts d'exploitation	Croissance des coûts d'exploitation par kilomètre parcouru estimée à partir des croissances annuelles constatées sur les agglomérations n'ayant pas mis en service de TCSP l'année en question (+23%)	Coûts d'exploitation observés en 2005

#### **d) Investissements et charges de fonctionnement des autorités organisatrices**

9,1 milliards d'euros ont été investis dans les 15 réseaux à TCSP entre 1997 et 2005.

Toutefois, il existe des phénomènes d'effets de bord. Les investissements relatifs à un projet donné sont répartis sur plusieurs années, l'année de mise en service de l'infrastructure, mais aussi les une ou deux années qui précédent. Les dépenses d'investissement des années 2004-2005 concernent très largement des projets de tramways mis en service en 2006-2007. Inversement, les dépenses de 1995-1996 peuvent être considérées comme imputables à des projets 1997 et au-delà. Afin de corriger ces effets de bord, on considère non pas les investissements effectués pendant la période 1997-2005, mais les investissements dépensés entre 1995 et 2003, soit 7,5 milliards d'euros en 9 ans.

Même en l'absence d'accroissement de l'offre, des investissements auraient de toute façon été nécessaires (investissements de renouvellement du parc, investissements non directement liés au développement de l'offre). On retient ici comme hypothèse que le montant d'investissement en situation de référence aurait été de 15% du montant des coûts d'exploitation<sup>5</sup> (soit 1,84 milliards

<sup>4</sup> On calcule d'une année sur l'autre la variation de coût d'exploitation par kilomètre parcouru sur l'ensemble des agglomérations n'ayant pas mis en service de réseau à TCSP cette année-là, ce qui permet de construire un indice chaîné de croissance.

<sup>5</sup> Il existe une variable relative à l'amortissement dans la base TCU. Toutefois sur 170 réseaux seuls 23 réseaux ont rempli cette donnée sur l'ensemble des 11 années, quelques réseaux supplémentaires ayant rempli la donnée de manière parcellaire. La médiane des amortissements pour les réseaux ayant déclaré cette donnée sur l'ensemble des 11 années est de 14% des coûts d'exploitation. Les agglomérations de plus de 250 000 habitants sans TCSP ont déclaré des taux d'amortissements de l'ordre de 8% à 17%. Les agglomérations à TCSP ont en revanche un amortissement supérieur : 14% pour Bordeaux (qui fonctionnait avec un réseau exclusivement bus jusqu'en 2004 ; 24% pour Lyon et Saint-Etienne ; 28% pour Toulouse), le taux d'amortissement ayant crû sur les 11 ans avec le développement de l'offre.

Par ailleurs, sur des réseaux n'ayant pas développé leur offre de transport sur la période 1995-2003, le ratio investissement / coût d'exploitation est de l'ordre de 15%, mais avec une forte variabilité selon le réseau (11% à Marseille, 21% à Saint-Etienne). Toutefois dans la mesure où plusieurs de ces réseaux ont investi dans des réseaux de TCSP dans les années qui ont suivi, il est possible que les années précédentes correspondaient à des périodes de sous-investissement.

D'après un article de Kuhn (1995) « Un système de transports collectifs : l'autobus en site propre », (séminaire sur l'autobus en site propre, Tunis, juin 1995), le ratio d'amortissement d'un bus par rapport aux coûts d'exploitations calculés sur la base d'un amortissement sur 10 ans et un parcours de 38000km/an serait de 13% pour un bus standard, 18% pour un articulé, 27% pour un mégabus et 17% pour un trolley.

d'euros). Les investissements relatifs au développement de l'offre de transport entre 1997 et 2005 peuvent ainsi être estimés comme étant la différence entre ces 7,5 milliards d'euros et les 1,8 milliards d'euros de frais d'investissements évités, soit 5,6 milliards d'euros d'investissements.

Une partie des investissements est consacrée à des éléments d'aménagement et d'urbanisme non directement liés au transport ; un abattement devrait être effectué sur les investissements pour en tenir compte. On effectue un abattement complémentaire de **15%** pour prendre en compte le fait que les investissements comprennent une part aménagement/urbanisme, ce qui conduit à 4,8 milliards d'euros.

Ce différentiel est ensuite annualisé. Ce montant doit être réparti sur la durée de vie des projets et par ailleurs il faut tenir compte du taux d'actualisation, ici choisi à 4% (d'après l'instruction cadre).

Pour obtenir l'investissement annualisé correspondant à un investissement amorti sur une durée N on lui applique le coefficient de passage 
$$\frac{4\%}{1 - (1 + 4\%)^{-N}}$$

L'instruction budgétaire et comptable M4 applicable aux services publics locaux industriels et commerciaux propose comme durées limites d'amortissement : 60 ans pour les souterrains de métro et les bandes de roulement, 35 ans pour les gares ferroviaires et routières, 30 ans pour les trains, tramways et voies ferrées, 20 ans pour les trolleybus, 15 ans pour les autobus.

On suppose ici que :

- un autobus est amorti sur une durée de 15 ans soit un coefficient de passage de 9%,
- un tramway est amorti sur une durée de 30 ans soit un coefficient de passage de 5,8% (ce qui ferait dans l'hypothèse d'un investissement tramway de 20 millions d'euros par kilomètre un investissement annualisé de l'ordre de 1,2 million d'euros par kilomètre et par an),
- un métro est amorti à hauteur de 20/65<sup>ème</sup> sur 30 ans et à hauteur de 45/65<sup>ème</sup> sur 60 ans (un investissement de 65 millions d'euros par kilomètre serait ainsi amorti à hauteur de 20 millions d'euros par kilomètre sur 30 ans et à hauteur de 45 millions d'euros par kilomètre sur 60 ans) soit un coefficient de passage de l'ordre de 4,8% (ce qui ferait dans l'hypothèse d'un investissement de 65 millions d'euros par kilomètre un investissement annualisé de l'ordre de 3,2 millions d'euros par kilomètre et par an).

Au final on retient comme coefficient de passage de l'investissement total à l'investissement annualisé un coefficient de passage de **5,5%**, la majorité des projets étant des projets de tramways avec aussi quelques projets de métros. Le différentiel d'investissement entre situation de référence et de projet est ainsi de 0,26 milliards d'euros par an de dépenses annualisées.

#### Remarque sur les charges de fonctionnement des AO

Hors subventions aux entreprises exploitantes de transport versées par les AO, les dépenses de fonctionnement des AO comprennent :

- les intérêts des emprunts (165 millions d'euros en 2005 au sein des 15 réseaux à TCSP),
- les charges de personnel des AO (20 millions d'euros en 2005 au sein des 15 réseaux à TCSP),
- les « autres charges » (427 millions d'euros en 2005 au sein des 15 réseaux à TCSP).

Le poste « intérêts des emprunts » est inclus dans l'actualisation des investissements. Les autres postes (charges de personnel et autres charges) doivent être comptabilisés dans les charges de fonctionnement et agrégés avec les charges de fonctionnement des exploitants. Toutefois, le suivi de l'évolution de ces deux postes est malaisé dans la mesure où une partie de ces charges est parfois comptabilisée dans le budget principal et non le budget annexe transport des AO et la manière d'enregistrer les dépenses a pu fluctuer au cours du temps. Pour éviter les perturbations liées aux modes d'enregistrement comptable, on considère que les coûts de fonctionnement (valeur des frais de charges de personnel et autres charges des AO) correspondent à 10% des frais de fonctionnement des exploitants (ce ratio correspond au ratio observé en 1997).

	Différentiel entre situation de référence « 2005 fil de l'eau depuis 1997 » et « 2005 avec projets »
Investissements et charges de fonctionnement des AO	Somme des investissements effectués entre 1995 et 2003 (le décalage de 2 ans par rapport aux années 1997 et 2005 étant destiné à tenir compte des effets de bord), minorés par une estimation des investissements en situation de référence ainsi que par l'application d'un abattement de 15% destiné à prendre en compte la dimension urbanistique des projets, puis amortis avec un taux d'actualisation de 4%

#### **e) Hypothèses relatives aux autres ressources**

Les recettes commerciales en situation de projet sont celles observées en 2005. En situation de référence, on fait l'hypothèse que la recette moyenne par voyage aurait été la même qu'en situation de projet. On fait cette hypothèse afin d'évaluer l'impact de la variation d'offre indépendamment de la variation des prix<sup>6</sup>. D'après la base TCU, la recette moyenne par voyage a légèrement reculé de 6% (en euros constants) entre 1997 et 2005. En situation de référence, on obtient donc un montant de recettes tarifaires légèrement inférieur à celui de la situation 1997 (en euros constants). Cette diminution des recettes, 30 millions d'euros, est toutefois faible par rapport à la variation totale des recettes commerciales entre situations de référence et de projet (132 millions d'euros). Les autres produits d'exploitation sont supposés stables.

	Situation de référence 2005 fil de l'eau depuis 1997	Situation 2005 projet
Recettes commerciales	Recette par voyageur identique à celle observée en 2005 (ce qui revient à proportionnaliser les recettes observées en 2005 par rapport au trafic)	Recettes commerciales observées en 2005
Autres produits d'exploitation (pub, ...)	Recettes observées en 2005	Recettes observées en 2005

## 2.2. Méthode d'évaluation des coûts et avantages des TCU

Les notations utilisées sont explicitées au fur et à mesure et récapitulées en fin de note.

La politique des TCU met en jeu différents acteurs pour lesquels on identifie les coûts et les avantages.

#### **a) Les autorités organisatrices et les entreprises exploitantes de transport**

Le bilan financier des autorités organisatrices et des entreprises exploitantes de transport est par définition équilibré (le déficit étant compensé par des subventions publiques). La variation du bilan des

<sup>6</sup> On néglige ici l'interaction entre variation d'offre et variation de prix. (La mise en service de TCSP entraîne une hausse de la mobilité d'où une hausse du nombre de voyages par abonnement d'où une baisse de la recette moyenne par voyage pour les abonnés, ce qui a une répercussion sur la recette moyenne par voyage à l'échelle du réseau indépendamment de l'évolution des tarifs de chaque titre de la gamme).

AO et entreprises exploitantes de transport est donc nulle et n'affecte pas le bilan global. Les sommes intervenant dans le bilan constituent des transferts. Effectuer le bilan est toutefois nécessaire afin de déterminer le niveau de subventions qui interviennent dans le bilan final à travers le coût d'opportunité des fonds publics.

Les AO et les entreprises exploitantes engagent des dépenses d'investissement (notées I) (principalement à la charge des AO) et des dépenses d'exploitation et de fonctionnement (E). A noter que lors de l'évaluation des dépenses de fonctionnement des AO, il faut veiller à ne prendre en compte que les dépenses de fonctionnement *hors subventions aux exploitants* afin d'éviter les doubles comptes dans l'estimation des charges de fonctionnement. Au niveau des recettes, AO et exploitants perçoivent des recettes tarifaires et commerciales (R), le versement transport (VT) ainsi que des subventions de la part des Collectivités locales (SCL) et de l'Etat (SE). Dans la durée, les recettes doivent équilibrer les dépenses. Toutefois une année donnée, le bilan peut être déséquilibré : excédentaire, déficitaire ou équilibré grâce au recours à l'emprunt. L'emprunt et les déficits devant être remboursés à terme par des subventions, leur montant est ajouté dans l'évaluation présente aux subventions des collectivités locales réellement versées. A contrario les excédents dégagés certaines années sont ici déduits des subventions. Le montant SCL correspond donc à un montant de subventions de la part de collectivités ajusté de l'emprunt et du résultat excédent/déficit autrement dit au montant des subventions nécessaires à l'équilibre. Au final, le bilan des AO et des entreprises exploitantes de transport s'écrit ainsi :

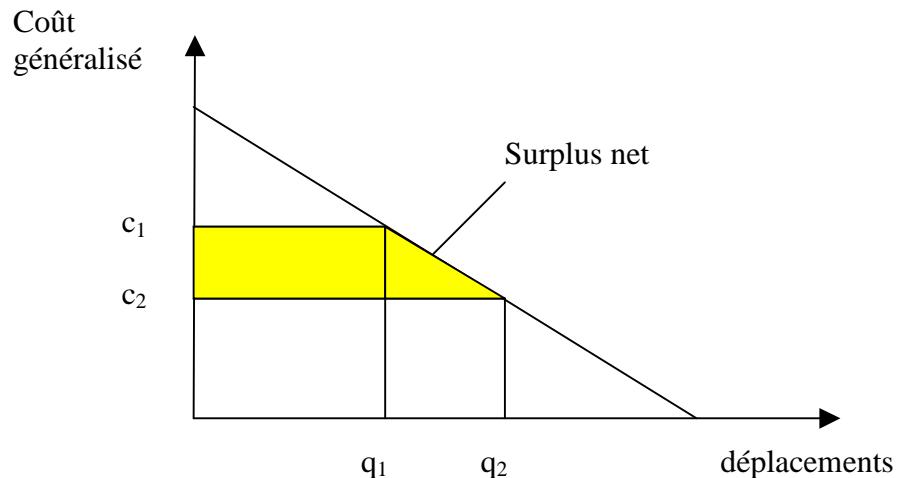
$$B_{AO} = -I - E + R + VT + SCL + SE \text{ avec } B_{AO} = 0$$

La variation du bilan des AO et entreprises exploitantes de transport entre situations de référence et projet est nulle. L'équation précédente permet toutefois de déterminer le montant de subventions nécessaire à l'équilibre.

### b) Les usagers des TCU

La situation des usagers des TC s'est améliorée en situation de projet grâce à la réduction du coût généralisé (gains de vitesse, de confort, de fréquences et de régularité). La variation de surplus des usagers comprend :

- la variation de surplus des anciens usagers des TCU (égale à la diminution du coût généralisé des anciens usagers des TCU multipliée par le nombre d'usagers concernés),
- la variation de surplus des usagers induits (égale à la moitié de la diminution du coût généralisé multipliée par le nombre d'usagers induits).



Autrement dit la variation de surplus des usagers des TCU est donnée par :

$$S = (c_1 - c_2)q_1 + 0,5(c_1 - c_2)(q_2 - q_1) = (c_1 - c_2) [(q_1 + q_2)/2]$$

Cette variation de surplus dépend donc à la fois de la variation de coût généralisé et de la variation de demande.

- **Variation de la demande**

Ainsi qu'il a été précisé ci-dessus, la demande en situation de référence est supposée égale à la demande en 1997 compte tenu de l'absence d'augmentation de l'offre entre 1997 et 2005, et la demande en situation de projet est considérée comme égale à la demande en 2005. En pratique le terme relatif à la variation de surplus des anciens usagers des TCU est très supérieur à la variation de surplus du trafic induit (87% contre 13%).

- **Variation du coût généralisé**

Le coût généralisé comprend une composante prix ainsi qu'une composante temps généralisé incluant les temps de transport à bord, d'accès à pied, de correspondance et d'attente, pondérés par des coefficients de pénibilité respectifs incluant la prise en compte du degré de confort et de régularité.

Dans le cas présent, le prix du voyage ne variant pas, seules interviennent dans la variation de coût généralisé les variations de temps de trajet à bord et de temps d'attente. La mise en service de TCSP entraîne en effet généralement :

- **une réduction de temps de parcours moyen** liée à la mise en place de TCSP guidés, couplée à **une amélioration de la fiabilité** de ce temps de parcours **et du confort** de ce temps passé à bord (dans la mesure où le temps de parcours à bord des tramways et métros est plus fiable que sur des lignes bus non TCSP, et que le trajet s'effectue dans des conditions plus confortables (moins d'à coups)),
- **une réduction du temps d'attente moyen** liée à l'amélioration des fréquences, couplée à **une amélioration de la régularité** des passages des tramways et métros par rapport à des lignes de bus ainsi qu'un **plus grand confort d'attente** (abribus plus vastes, systèmes d'informations voyageurs sur le temps d'attente).

Pour prendre en compte le différentiel de régularité et de confort bus / TCSP guidés, des coefficients majorateurs sont appliqués aux temps de parcours bus et aux temps d'attente bus. La Ratp a développé des études à la fin des années 1990 (enquêtes de préférences déclarées) afin d'évaluer la variation de perception du temps de parcours en fonction du degré de confort (assis, debout, debout serré) dans ses trains ainsi que l'impact de la régularité et de la fiabilité des temps de parcours et d'attente des dessertes franciliennes. Afin de prendre en compte le différentiel de confort et de régularité entre bus et transports guidés en site propre, il est possible de moduler les coefficients de pénibilité des temps de transport et d'attente (Stif, Dgmt, 2007 ; Certu, 2003). Ainsi si le coefficient de pénibilité du temps de trajet à bord est généralement pris à 1, il peut être porté à 1,1 pour les trajets en bus contre 1 pour les trajets en TCSP guidés (Certu, 2003) ; par ailleurs, ce temps peut être majoré aussi bien pour les bus que pour les TCSP par un coefficient de pénalité selon la charge (assis, debout, serré) en s'appuyant sur les valeurs Ratp. Quand au temps d'attente il peut également être modulé selon les modes en s'appuyant sur des éléments issus des études Ratp (Stif, Dgmt, 2007 ; Certu, 2003).

Pour pouvoir estimer une variation de temps généralisé (variation de temps à bord pondéré et de temps d'attente pondéré), il est nécessaire d'évaluer d'une part la variation de distance moyenne autrefois parcourue en bus et désormais parcourue en tramway et métro (ce qui peut être fait,

moyennant certaines hypothèses, en s'appuyant sur une distance moyenne par déplacement et l'évolution des parts de marché en bus, tramway et métro en termes de nombre de voyages) et d'autre part une variation du temps moyen d'attente, ce deuxième point étant plus délicat.

La variation de coût généralisé par voyage vaut :  $\Delta C_g = \Delta T_g + \Delta A_g$  avec

**- Variation du temps de parcours à bord pondéré moyen par déplacement  $\Delta T_g$  :**

$$\Delta T_g = V * co\_t * \left[ (d_{\text{métro}2} - d_{\text{métro}1}) \left( \frac{co\_tb}{V_{\text{bus}}} - \frac{1}{V_{\text{métro}}} \right) + (d_{\text{tram}2} - d_{\text{tram}1}) \left( \frac{co\_tb}{V_{\text{bus}}} - \frac{1}{V_{\text{tram}}} \right) \right]$$

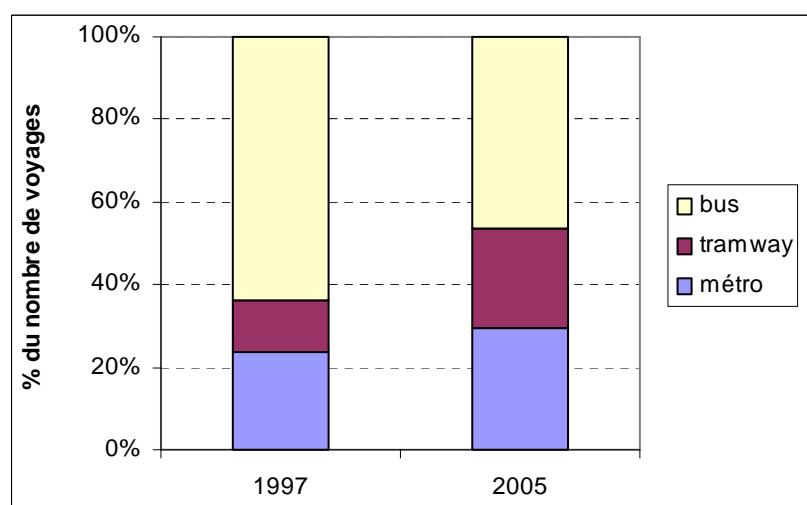
avec :

- V la valeur du temps,
- co\_t le coefficient de pondération du temps de parcours (tous modes),
- co\_tb le coefficient de pondération du temps de parcours spécifique aux bus (prenant en compte à la fois la plus grande variabilité du temps de parcours en bus non TCSP par rapport aux TCSP et du plus grand inconfort du transport à bord d'un bus par rapport à un TCSP guidé),
- d\_métro, d\_tram et d\_bus les distances parcourues en moyenne en métro, tram et bus par déplacement (produits de la répartition du nombre de voyages selon le mode par la distance moyenne d'un déplacement),
- V\_métro et V\_tram les vitesses moyennes en métro et tram et V\_bus la vitesse moyenne en bus en centre-ville.

On note 1 la situation de référence et 2 la situation avec projet.

Entre 1997 et 2005, la répartition du nombre de voyages entre les différents modes de transport : bus, tramways et métros a évolué en faveur des tramways et des métros (Figure 5).

**Figure 5 : Répartition du nombre de voyages selon le mode**



On suppose que la répartition des kilométrages parcourus en bus, tramway et métro a évolué proportionnellement au nombre de voyages. En faisant l'hypothèse d'un kilométrage moyen par déplacement stable à 5 km, et en tenant compte de l'évolution des parts de marché en bus, tramway et métro, la distance moyenne parcourue en bus passe de 3,20 km/déplacement à

2,33 km/déplacement ; la distance moyenne parcourue en tramway passe de 0,61 km/déplacement à 1,20 km/déplacement et la distance moyenne parcourue en métro de 1,19 km/déplacement à 1,47 km/déplacement. La distance moyenne autrefois parcourue en bus et qui est maintenant parcourue en métro est ainsi de  $d_{métro2}-d_{métro1}$ , soit 0,28 km/déplacement et la distance moyenne autrefois parcourue en bus et qui est maintenant parcourue en tramway est ainsi de  $d_{tram2}-d_{tram1}$ , soit 0,59 km/déplacement.

On considère une vitesse en métro de 30km/h et une vitesse en tramway de 19km/h. La vitesse commerciale d'un bus est de l'ordre de 14km/h. Toutefois la vitesse des bus est fortement variable et est plutôt de 10km/h (très variable en fonction de l'heure et du lieu) dans le centre et de 30km/h ou 35km/h dans du périurbain en heure creuse. Or les tramways et les métros se substituent plutôt à des lignes centrales. On suppose que les bus auxquels se substituent les métros et tramways roulaient autour de **10km/h**. Il s'agit d'un paramètre clé dans l'évaluation qui fera l'objet d'un test de sensibilité à +/-10%.

Le coefficient de pondération du temps de parcours spécifique aux bus (prenant en compte à la fois la plus grande variabilité du temps de parcours en bus non TCSP par rapport aux TCSP et du plus grand inconfort du transport à bord d'un bus par rapport à un TCSP guidé) est de **co\_tb = 1,1** (Certu, 2003).

Le coefficient co\_t est souvent pris égal à 1 (coefficient retenu en hypothèse centrale). Toutefois, il peut être modulé en fonction de la densité de trafic. L'étude de la RATP sur les projets de TCSP de surface recommande de moduler le coefficient de pondération du temps de parcours sur les dessertes franciliennes suivant le niveau de confort dans le véhicule : 1 pour les voyageurs assis, 1,25 pour les voyageurs debout, 1,85 pour les voyageurs debout serré. Compte-tenu du fait qu'une partie du trafic aussi bien dans les bus que dans les tramways et les métros est debout, on retient en variante un coefficient co\_t=1,1.

#### - Variation du temps d'attente pondéré moyen $\Delta A_g$ :

$$\Delta A_g = V * co_a * 0,5 * tx_{corr} * [I_1(co_ab * \%_{bus1} + \%_{métro1} + \%_{tram1}) - I_2(co_ab * \%_{bus2} + \%_{métro2} + \%_{tram2})]$$

avec :

- V la valeur du temps,
- $I_1$  l'intervalle moyen séparant deux passages de transports en commun en situation initiale. On prend ici une valeur initiale forfaitaire de 8 minutes. Il s'agit d'un paramètre de référence qui pourra faire l'objet de tests de sensibilité. Ce paramètre traduit l'intervalle « moyen » entre deux passages bus sur des lignes à fortes fréquences (une ligne à forte fréquence peut circuler toutes les 4 à 6 minutes en heure de pointe et toutes les 8 à 15 minutes en heure creuse),
- $I_2$  l'intervalle moyen séparant deux passages de transports en commun en situation finale.  $I_2=I_1/(1+\% \text{ variation fréquence})$ ,
- Le coefficient 0,5 traduit le fait que l'intervalle moyen d'attente correspond à la moitié de l'intervalle moyen entre 2 passages (lorsque les fréquences sont suffisamment fréquentes pour que les usagers arrivent de manière aléatoire sans regarder les horaires),
- $tx_{corr}$  est le taux de correspondance moyen (il est nécessaire d'attendre une fois à chaque voyage),
- $co_a$  traduit la pénibilité du temps d'attente. On retient la valeur usuelle  $co_a = 2$  (Certu, 2003),
- $co_ab$  traduit la plus grande irrégularité des passages de bus par rapport aux TCSP et le plus grand inconfort du temps d'attente dans des abribus que dans des abritramways plus vastes et équipés d'une système d'information voyageurs. Ce coefficient permet de pénaliser le temps d'attente des bus par rapport au temps d'attente des TCSP. On retient  $co_ab = 1,3$  (Stif, Dgmt, 2007; Certu, 2003).

La variation du nombre de fréquences est un élément délicat à estimer. La base TCU contient des indicateurs de kilomètres parcourus et de kilomètres de lignes. Le ratio km parcourus / km de lignes (ramené aux 365 jours par an et une amplitude journalière moyenne) n'est pas un indicateur pertinent de l'intervalle moyen d'attente entre 2 passages en niveau. En effet cet intervalle « moyen » ne pondère pas les lignes à fortes fréquences et les lignes à faibles fréquences en fonction du nombre de voyages. Les temps d'attente « moyens » sont donc très élevés (de l'ordre de la 1/2h ...). Par ailleurs sur les lignes à faible fréquence, les usagers connaissent les horaires. Un intervalle forfaitaire entre 2 passages (ici pris en hypothèse centrale à 8 minutes, soit un temps d'attente moyen de 4 minutes), est plus pertinent. En revanche le ratio kilomètres parcourus sur kilomètres de lignes peut être considéré comme un indicateur d'évolution du temps moyen d'attente : soit en l'occurrence +4%. C'est ce qui est retenu ici. Ce ratio est néanmoins à prendre avec précaution. Ainsi une croissance du réseau entraîne une chute de cet indicateur, alors que pour les passagers en place ce changement n'entraîne pas de dégradation de fréquences. Afin d'éviter ce phénomène, on peut retenir en variante un indicateur de temps d'attente moyen égal à l'évolution du nombre de kilomètres parcourus (soit +12%).

### **c) Les usagers de la VP qui sont restés sur la VP**

En utilisant les transports publics, les usagers des transports en commun libèrent de la place sur la voirie ce qui permet de réduire la congestion et faire gagner du temps aux automobilistes (du moins pour les projets métros). Le rapport Hautreux propose une estimation du coût marginal social de congestion de 0,125h par véhicule.km évité dans une situation de congestion où la vitesse générale de circulation est de 15km/h.

Le nombre n de véhicules évités est évalué par :

$$n = \frac{(q_2 - q_1) * d * r}{txo}$$

avec :

$q_2 - q_1$  le supplément du nombre de déplacements réalisés en TC

d : la distance moyenne d'un déplacement en TC, estimée à d=5km

r : la part du trafic supplémentaire provenant de la voiture. On suppose r=50%<sup>7</sup>

txo : le taux d'occupation d'un véhicule particulier. D'après les enquêtes ménages déplacements le taux d'occupation moyen d'une voiture particulière est de l'ordre de 1,3 personnes par véhicule<sup>8</sup>.

Toutefois seule une partie du trafic roule en situation congestionnée. Un peu moins de la moitié du trafic circule à l'heure de pointe ; l'essentiel de ce trafic évité aurait roulé dans la partie centrale des agglomérations. On fera l'hypothèse que la décongestion occasionnée par le retrait des n véhicules correspond à la décongestion de  $0,3^n$  véhicules roulant en situation congestionnée à une vitesse de l'ordre de 15 km/h. Il s'agit évidemment d'un ordre de grandeur. Par ailleurs, dans la mesure où les projets de tramway s'accompagnent de restrictions de voirie et de réaménagement des centres-villes visant à modérer le trafic automobile, on ne comptabilisera la congestion que pour la partie « métro » du développement de l'offre, soit 32% dudit trafic (la part du métro au sein du supplément de voyages

---

<sup>7</sup> D'après les résultats des enquêtes a posteriori sur les deux lignes de métro à Lille (Certu, 2003), la part des voyageurs détournés de la VP au sein du trafic supplémentaire en TC est estimée à 50%, la part du détourné de la marche à pied et des 2 roues à 25% et la part du trafic induit à 25%. Il s'agit toutefois d'un ordre de grandeur sur un projet particulier. Des tests de sensibilité seront effectués avec un pourcentage de trafic provenant de la voiture particulière variant de 35% à 65%.

<sup>8</sup> On fait ici l'hypothèse que le taux d'occupation des VP dont les occupants ont basculé vers les TC est identique au taux d'occupation moyen, ce qui n'est peut-être pas tout-à-fait vrai dans la mesure où les déplacements effectués seul à bord sont davantage sujets à basculement que les déplacements à plusieurs. On teste en alternative un taux d'occupation de 1,1 voyageurs/véhicules pour les personnes changeant de mode.

en métro et tramway étant de 32%). Pour les projets de tramway, on fait l'hypothèse que les restrictions de voirie sont compensées, d'une part par une fluidification du trafic automobile (les autobus qui précédaient les tramways constituaient une gêne à la circulation), et d'autre part par les véhicules évités grâce au report modal de la voiture vers le tramway.

Globalement on considère que la congestion évitée est de :

$$\%m.\%c.n.h.V$$

avec:

n le nombre de véhicules.kilomètres évités précédemment évalué

%m=32% la part du métro au sein du trafic supplémentaire en transports guidés

%c=30% la part du trafic automobile supplémentaire évité par les projets métro qui aurait roulé en situation de congestion

h le coût marginal social de décongestion (0,125h / véh.km évité)

V la valeur du temps de l'instruction cadre

#### **d) Les financeurs employeurs, collectivités locales et état**

Les employeurs versent le versement transport. Les collectivités locales et l'Etat subventionnent les TCU. La variation de ces subventions s'écrit ainsi :  $-(\Delta I + \Delta E - \Delta R)$ .

Par ailleurs, l'Etat perd des recettes de TIPP. Avec une consommation moyenne de carburant de 8 litres / 100 km en milieu urbain et d'une TIPP de 0,5 €/litre, la perte de TIPP est égale à 4 c€/véh.km évité. Le nombre n de véhicules.kilomètres évités ayant été évalué selon la formule précédemment citée.

#### **e) Effets externes**

Le développement de l'offre de transports publics permet d'éviter les coûts liés aux accidents et au bruit qu'auraient causés les véhicules.kilomètres évités. En termes de pollution et de gaz à effet de serre, le développement de l'offre en transports collectifs a un triple effet :

- 1- économies de pollution locale et de gaz à effet de serre grâce aux véhicules.kilomètres évités
- 2- remplacement de bus par des tramways et des métros non émetteurs de CO2 ; toutefois, la mise en service de transports communs guidés en site propre s'est accompagnée d'un redéploiement de l'offre bus sur d'autres lignes afin de renforcer d'autres liaisons ; globalement, le nombre de kilomètres parcourus par les bus a crû (+6%)<sup>9</sup>
- 3- contribution au rajeunissement du parc de bus, réduisant ainsi les émissions de polluants, (sachant que les investissements étudiés auraient également permis un certain niveau de renouvellement du parc de bus et donc de rajeunissement du parc) ; ce dernier point est ici négligé.

Sur le point 1, les économies de pollution locale et de gaz à effet de serre liées aux véhicules.kilomètres évités sont évaluées d'après les coûts unitaires de l'instruction cadre<sup>10</sup> :

- 2,4 c€ 2005 par véhicule.km évité pour les accidents (A),
- 2,7 c€ 2005 par véhicule.km évité pour la pollution locale (P),

<sup>9</sup> Au sein des 15 grands réseaux étudiés, l'offre en termes de kilomètres parcourus bus, tramways et métros confondus a crû de 14%, le nombre de kilomètres parcourus par les métros de 48%, par les tramways de 131% et par les bus de 6%.

<sup>10</sup> Voir détail en annexe.

- 0,7 c€ 2005 par véhicule.km évité pour les gaz à effets de serre (GES),
- 1,3 c€ 2005 par véhicule.km évité pour le bruit (B).

On prend également en compte les coûts d'usure de la chaussée (Ch) évités (1,3 c€ 2005 par véhicule.km).

Sur le point 2, l'Ademe a effectué un chiffrage des coûts de pollution des bus (pollution locale et gaz à effet de serre) conformément à la proposition de directive du Parlement Européen et du Conseil relative à la promotion des véhicules de transport routier propres et économies en énergie. La pollution des bus des normes Euro 4 est estimée sur l'ensemble de la durée de vie du véhicule à 80 000 €<sup>11</sup> pour un parcours de 800 000 km, soit un niveau de pollution de l'ordre de 0,1 €/km. Compte-tenu de l'accroissement de l'offre de bus (+13,5 millions de kilomètres parcourus), le coût de pollution peut être estimé à 1,35 millions d'euros par an.

#### **f) Coûts d'opportunité**

En application de l'instruction cadre, on applique un coût d'opportunité des fonds publics de -0,3 aux variations de subventions de l'état, des collectivités locales, du versement transport ainsi qu'aux pertes de TIPP.

#### **g) Bilan**

Les transferts disparaissent du bilan ou n'apparaissent que via le coefficient d'opportunité.

AO et entreprises exploitantes	- $\Delta I - \Delta E + \Delta R + \Delta VT + \Delta SCL + \Delta SE = 0$
Usagers des TC	$\Delta Snet$
Usagers de la VP	$\Delta C$
Employeurs	- $\Delta VT$
Collectivités locales	- $\Delta SCL$
Etat	- $\Delta SCE - \Delta TIPP$
Effets externes	$\Delta A + \Delta P + \Delta GES + \Delta B + \Delta Ch$
Coût d'opportunité des fonds publics	-0,3 ( $\Delta SCL + \Delta SE + \Delta VT$ ) -0,3 $\Delta TIPP$

soit au total: **Bilan = -1,3( $\Delta I + \Delta E - \Delta R$ ) - 1,3 $\Delta TIPP$  + ( $\Delta Snet + \Delta C + \Delta A + \Delta P + \Delta GES + \Delta B + \Delta Ch$ )**

### 2.3. Résultats et tests de sensibilité

Les résultats reposent notamment sur une série d'hypothèses :

- méthode de prise en compte des investissements et facteur d'abattement de 15% lié à la prise en compte de la partie urbanisme des projets ; une valeur d'abattement de 25% sera testée en alternative ;
- vitesse de référence des bus de 10km/h ; des tests de sensibilité [9km/h -11 km/h] seront effectués ;
- intervalle initial entre 2 passages bus de 8 minutes ; des test de sensibilité [7min – 9 min] seront effectués ;

---

<sup>11</sup> Les bus GNV et GPL respectant les normes EEV polluent à hauteur de 50 000 €.

- variation de fréquence représentée par la variation du ratio km parcourus / km de lignes (soit +4%) ; on testera en alternative une hypothèse de hausse de fréquences similaire à la croissance du nombre de kilomètres parcourus (+12%) ;
- valeur de co\_t égale à 1 en hypothèse de base et 1,1 en variante ;
- valeur de co\_ab égale à 1,3 ; des tests de sensibilité [1,2-1,4] seront effectués ;
- taux de provenance de la voiture particulière au sein du trafic supplémentaire en transports en commun de 50% ; des tests de sensibilité [35%-65%] seront effectués ;
- part des véhicules circulant en situation de congestion de 30% ; des tests de sensibilité [20%-40%] seront effectués ;
- les valeurs unitaires de pollution locale et de monétarisation des gaz à effets de serre sont celles issues de l'instruction cadre. Toutefois le Handbook de la Commission européenne propose une estimation de la pollution locale de l'ordre de 2,5 fois les valeurs françaises. Par ailleurs si la valeur de la tonne de CO2 (française et européenne) est de l'ordre de 30 € / tonne sur 2005-2010, la valeur préconisée en 2050 est de l'ordre de 85 €/tCO2, avec une croissance linéaire sur 2010-2050. Compte-tenu de la durée de vie des projets, on pourrait retenir une valeur de la tonne de CO2 intermédiaire entre ces 2 valeurs (par exemple le double de la valeur 2005).

Les tableaux suivants présentent les différents éléments de l'esquisse de bilan socio-économique<sup>12</sup>.

**Figure 6 : Caractéristiques de l'offre observée en 1997 et 2005**

	1997	2005	Variation	Variation en %
Nombre de lignes (ensemble bus, tramway, métro)	621	788	167	27%
Longueur en km des lignes y compris parcours communs (ensemble)	8407	9699	1292	15%
Longueur en km des lignes de tramways y compris parcours communs	109	242	134	123%
Longueur en km des lignes de métro y compris parcours commun	84	114	31	37%
Kilomètres parcourus (ensemble) (en millions)	242	277	35	14%
Kilomètres parcourus en tramway (en millions)	10	24	13	131%
Kilomètres parcourus en métro (en millions)	17	25	8	48%
PKO (ensemble) (en milliards)	28	34	6	23%
PKO (tramway) (en milliards)	2,2	5,5	3,2	144%
PKO (métro) (en milliards)	4,0	6,1	2,1	53%
Voyages (ensemble) (en millions)	953	1236	283	30%
Voyages en tramway (en millions)	117	298	180	154%
Voyages en métro (en millions)	226	363	136	60%

Source : d'après la base TCU (Certu)

<sup>12</sup> La figure 11 fournit des tests de sensibilité sur un paramètre à la fois. Dans les figures 8, 9, 10, 12, 13 la colonne de gauche fournit la valeur du bilan dans le scénario central ; les fourchettes donnent les valeurs du bilan avec en fourchette basse (resp. haute), un ensemble de paramètres plus pessimistes que le scénario central (resp. plus optimistes) : abattement sur les investissements de 15% comme dans le scénario central (resp 25%), vitesse moyenne de 11km/h (resp. 9km/h), temps d'attente de 7 minutes (resp. 9 minutes), variation de fréquences de +4% (resp. +12%), co\_ab=1,2 (resp 1,4), taux de provenance de la voiture particulière de 35% (resp 65%) et une part des véhicules circulant en situation de congestion de 20% (resp. 40%).

**Figure 7 : Variation du bilan financier entre situations de référence et de projet**

	Variation référence - projet (en millions d'euros par an)
Dépenses d'investissement annualisées	260
Dépenses de fonctionnement	190
<b>Total des dépenses</b>	<b>450</b>
Recettes tarifaires	140
Autres produits d'exploitation	0
Total des subventions (VT + subventions nécessaires à l'équilibre y compris recours à l'emprunt et prise en compte des excédents/déficits)	310
<b>Total des recettes</b>	<b>450</b>

**Figure 8 : Variation des coûts**

	En millions d'euros / an	En millions d'euros / an
Investissement	260	[230 ; 260]
Coûts de fonctionnement	190	190
Perte de TIPP	15	[10 ; 20]
Coût d'opportunité des fonds publics	100	[90 ; 100]
Soit un total des coûts (avec coûts d'opportunité) de	560	[530 ; 560]
Soit un total des coûts (sans coûts d'opportunité) de	460	[440 ; 460]

**Figure 9 : Variation des avantages**

	En millions d'euros / an	En millions d'euros / an
Recettes commerciales	140	140
Surplus net des usagers des TC	500 dont 390 temps/confort et 110 fréq./régularité	[410 ; 740] dont [330 ; 460] temps/confort et [80 ; 280] fréq./régularité
Coûts de congestion évités	40	[20 ; 70]
Accidents évités	9	[6 ; 12]
Pollution locale évitée	10	[7 ; 13]
Gaz à effets de serre évités	3	[2 ; 4]
Bruit évité	5	[3 ; 6]
Coûts d'usure de la chaussée évités	5	[3 ; 6]
Déséconomies liées à la pollution locale et aux gaz à effet de serre des bus supplémentaires	-1	-1
Soit un total des avantages de	710	[580 ; 980]

**Figure 10 : Bilan (= variation des avantages – variation des coûts )**

	En millions d'euros / an	En millions d'euros / an
Coût (avec coût d'opportunité)	560	[530 ; 560]
Avantages	710	[580 ; 990]
Résultante (avec coût d'opportunité)	150	[30 ; 460]
Résultante (sans coût d'opportunité)	240	[120 ; 550]

**Figure 11 : Impact des tests de sensibilité sur les coûts et les avantages**

En millions d'euros par an	Hypothèses centrales	Abattement de 25% sur l'investissement (contre 15% en hyp. de base)	Vitesse bus de 9km/h (contre 10 km/h)	Vitesse bus de 11km/h (en hyp. de base)	TC de 7min	Intervalle initial entre 2 passages	Intervalle initial entre 2 passages TC de 9min	Croissance des fréquences : +12% (contre 4% en hyp. de base)	Pénibilité temps de parcours Co_t =1,1	Pénibilité attente Co_ab=1,2	Pénibilité attente Co_ab=1,4	Taux de provenance VP (report modal)	Taux de provenance VP (report modal) de 35%	% de conges	% de conges 20%
Coût (avec coût d'opportunité)	562	521	562	562	562	562	562	562	562	562	557	566	562	562	562
Avantages	711	711	785	650	696	725	819	749	687	735	689	732	697	724	
Résultante (avec coût d'opportunité)	149	189	223	88	135	163	257	188	125	173	132	166	135	163	
Résultante (sans coût d'opportunité)	245	276	319	184	230	259	353	283	221	268	228	262	231	258	

**Figure 12 : Bilan par voyage**

	En €/voyage	En €/voyage
Coût (avec coût d'opportunité)	0,45	[0,43 ; 0,45]
Avantages	0,57	[0,47 ; 0,80]
Résultante (avec coût d'opportunité)	0,12	[0,02 ; 0,38]
Résultante (sans coût d'opportunité)	0,20	[0,10 ; 0,45]

**Figure 13 : Tonnage de carbone évité grâce au report modal**

Millions de tonnes évitées par an grâce au report modal avec une hypothèse de 184gCO2/véh.km <sup>13</sup> )	0,069	[0,048 ; 0,090]
--	-------	-----------------

Les résultats qui précèdent sont à prendre avec précaution, dans la mesure où ils reposent sur certaines hypothèses parfois fragiles : amortissement des investissements, valeurs de certains paramètres. L'estimation du coût généralisé repose ainsi sur un certain nombre d'hypothèses : vitesse moyenne des bus, intervalle « moyen » entre deux passages, paramètres de fiabilité et de régularité, éléments fragiles qui font l'objet de tests de sensibilité. L'estimation même des variations de trafic peut être sujette à caution : la mise en place de la billettique a pu influencer la mesure des variations de trafic ; dans la mesure où l'induction de trafic s'étale parfois sur plusieurs années, la montée en charge n'est peut-être pas achevée pour certains réseaux. Le différentiel de fréquentation ne joue toutefois que modérément sur l'estimation de la variation de surplus des usagers des transports en commun dans la mesure où il n'intervient qu'au niveau de la partie trafic induit – de l'ordre de 13% de la variation de surplus – ce qui en limite l'impact. En revanche il peut contribuer à sous-estimer le trafic évité et donc les avantages environnementaux. L'essentiel des avantages réside dans les gains des anciens usagers des transports en commun. Les paramètres intervenant dans l'estimation du coût généralisé, et notamment les paramètres de vitesses « moyennes », constituent des paramètres clés de l'évaluation. Il faut ici souligner que les valeurs des vitesses retenues pour les lignes de bus ex ante ou les tramways constituent des ordres de grandeur, mais que ces vitesses peuvent varier selon les sites. La présente approche constitue une approche macro-comptable qui ne se substitue pas à des bilans LOTI projet par projet.

<sup>13</sup> Source Ademe, COMOP.

Le bilan apparaît globalement équilibré, les gains de temps, de confort et de régularité des usagers des transports publics équilibrant les coûts. Le report modal permet d'éviter de l'ordre de 70 000 tonnes de CO2 par an.

Il faut noter qu'il s'agit ici d'une évaluation portant sur l'ensemble de l'augmentation de l'offre, aussi bien en TCSP qu'en bus classique, y compris les extensions de réseaux en périurbain liées à la croissance des périmètres de transports urbains et la périurbanisation.

Par ailleurs on analyse ici le développement de l'offre en termes d'efficacité du système de transport (gains de temps, de confort, de régularité pour les usagers des transports collectifs, gains de décongestion pour la voirie) et gains environnementaux. Les effets indirects des infrastructures de transport sur l'économie, notamment les effets d'agglomération correspondant aux gains de productivité obtenus par les entreprises qui se localisent à proximité les unes des autres à la suite de la réalisation de ces infrastructures, ne sont pas pris en compte en l'absence d'éléments précis pour les chiffrer et compte tenu de l'approche macro-comptable retenue.

Toutefois les politiques de développement des transports publics urbains poursuivent aussi d'autres objectifs :

- objectifs sociaux : accessibilité des personnes à mobilité réduite, droit au transport pour les plus démunis (effets redistributifs),
- impact sur le développement urbain : si les transports publics constituent un élément des politiques de transport, ils participent aussi des politiques d'aménagement et de requalification de l'espace urbain.

Enfin, si dans la situation étudiée les transports publics bénéficient de subventions, il convient de souligner que la route est sous-tarifée en milieu urbain (couverture partielle de ses externalités). La tarification au coût marginal social de la route réduirait les besoins de subventions des TCU.

## Bibliographie

Boulahbal, Madre, (2000), *Dynamic analysis and forecasting of public transport demand using a combination of demographic and economic approaches*.

Certu (2007), *Les transports publics guidés en France. Données 2005*, fiche n° de la collection « Mobilités : faits et chiffres ».

Certu, Ademe (2005), *Etablir un compte déplacements à l'échelle locale*, 127p.

Certu, Systra (2004), *Compte national du transport de voyageurs, Actualisation pour les années 2000, 2001, 2002*.

Certu (2003), *Modélisation des déplacements urbains de voyageurs. Guide des pratiques*, 123p.

Certu (2002), *Recommandations pour l'évaluation socio-économique des projets de TCSP*, 135p.

Certu (2002), *Structures et élasticités tarifaires dans les transports publics urbains de province*, 104p.

Commission européenne (2008), *Handbook on estimation of external cost in the transport sector*.

DGMT (2007), *Note sur l'impact financier des réductions tarifaires dans les réseaux de transport public urbain de province*.

DGTPE (2005), *Essai de mesure de l'étalement urbain en Ile-de-France induit par la sous tarification des transports*.

Faivre d'Arcier B (2007), *Prospective pour un financement durable des transports publics - note d'avancement de septembre 2007, recherche pour le compte du Predit*, 33p.

Gart (2006), *L'année 2005 des transports urbains*, 31p, téléchargeable sur le site du Gart.

Gart (2007), *Financement des transports publics urbains. Quel bilan à fin 2007 ? Quelles perspectives ?*, 23p.

Harford Jon D (2006), *Congestion, pollution, and benefit-to-cost ratios of US public transit systems*, Transportation Research Part D.

Hautreux et alii (1969), *Sur les coûts et la tarification des transports urbains*, 112p + annexes (dont annexe 8: Frébault (1968) « *Calcul d'un coût marginal social de congestion provoqué par une voiture particulière* ») Ministère de l'Equipement et du Logement, Ministère des Transports.

Litman Todd (2005), *Transportation Elasticities, How Prices and other Factors affect Travel Behaviour*, Victoria Transport Policy Institute , 59p.

Ministère de l'Equipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer (2005), *Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport*, 58p.

Stif, Dgmt (2007), *Note sur l'évaluation des projets de TCSP en Ile-de-France*.

Small K A, Gomez-Ibanez JA (1999), *Handbook of Regional and Urban Economics*, Elsevier.

UTP (2007), *Les chiffres clés du transport public urbain 2006*, 33p.

## Notations

I: coûts d'investissement

E: coûts d'exploitation

R: recettes tarifaires et commerciales

VT: versement transport

Subv: subventions totales (état + collectivités) nécessaires à l'équilibre du bilan des AO et des exploitants

SE: subventions/dotations de l'état

SCL: subventions des collectivités locales

Snet: surplus net des usagers des TC

C: coûts de congestion évités

P: pollution évitée

GES: gaz à effets de serre évités

A: coûts des accidents évités

B : bruit évité

Ch : coûts d'usure de la chaussée

TIPP: TIPP perdue par l'Etat

q : nombre de déplacements effectués en TC

c : coût généralisé d'un déplacement

TCU : transports collectifs urbains

TCSP : transports collectifs en site propre ; (dans la présente étude TCSP désigne en fait les seuls transports collectifs en site propre guidés)

PTU : périmètre de transport urbain

AOT : autorité organisatrice de transport

PKO : places.kilomètres offertes

## Complément : méthode d'évaluation des externalités

### 1) Valeurs de l'Instruction cadre

L'évaluation des valeurs des externalités est effectuée à partir de l'Instruction cadre de mai 2005 et/ou des comptes locaux du Certu (dont les valeurs s'appuient également sur les recommandations du rapport Boiteux) :

- **les accidents**

L'instruction cadre propose comme valeur pour la vie humaine 1 millions d'euros en 2000 par tué, 150 000 € par blessé grave et 22 000 € par blessé léger. Ces valeurs augmentent annuellement au même rythme que la consommation finale des ménages, ce qui donne en €2005 pour l'année 2005 : 1,2 millions d'euros par tué, 183 000 € par blessé grave, 27 000 € par blessé léger. En tenant compte de la structure 2003 du nombre de tués, blessés graves et blessés légers (Certu, 2005), on en déduit un coût moyen de l'accidentologie par tué de 2,28 millions d'euros. En s'appuyant sur un nombre moyen de morts rapporté au nombre de véhicules.kilomètres on en déduit un coût des accidents au kilomètre de **0,024 €2005/véh.km en 2005**.

- **la pollution locale**

L'instruction cadre recommande une valeur de 2,9 centimes d'euros par véh.km (valeur 2000 en €2000), cette valeur pouvant être considérée comme le produit de 2 valeurs l'une augmentant proportionnellement à la vie humaine, l'autre diminuant de 5,5% par an sur la période 2000-2020 grâce aux progrès technologiques. La valeur en 2005 est de **0,027 €2005/véh.km**.

- **les gaz à effet de serre**

L'instruction cadre propose une valeur de 100 €2000/tC (soit 110 €2005/tC ou encore 30 €/tCO<sub>2</sub>en 2005) sur 2000-2010, cette valeur croissant ensuite de 3%/an après 2010. Les comptes locaux transport du Certu proposent une valeur de 0,0068 €2003/véh.km en milieu urbain dense en 2003, cette valeur augmentant avec le PIB et variant avec l'évolution de la consommation moyenne des véhicules. On obtient en tenant compte de la hausse du PIB entre 2003 et 2005 une valeur de **0,0074 €2005/véh.km en 2005**.

- **le bruit**

Le coût externe du bruit en urbain dense est évalué à 0,029 €/véh.km en 1998 (Certu, 2005) et considéré comme augmentant avec le PIB et diminuant parallèlement de 2,3%/an avec les progrès technologiques, ce qui conduit à un coût de 0,013 €/véh.km en 2005.

- **la valeur du temps**

La valeur du temps hors Ile-de-France proposée par l'Instruction Cadre est de 7,6 €/h en 2000 et croît comme la consommation finale des ménages puissance 0,7, ce qui conduit à une valeur de 9,0 €/h en 2005.

### 2) Le Handbook de la Commission européenne

Le Handbook de la Commission européenne propose des valeurs et méthodes d'estimations pour les coûts externes liés aux accidents, aux nuisances sonores et à différents polluants. Les valeurs

proposées apparaissent proches des valeurs françaises sauf pour l'évaluation de la pollution locale où elles sont de l'ordre de 2,5 fois supérieures. Pour les gaz à effet de serre, les valeurs proposées sont proches des valeurs françaises : 25 €/t CO<sub>2</sub> en 2010 et 85 €/t CO<sub>2</sub> en 2050.



## **Le transport fluvial de marchandises**

## Résumé et principaux résultats

---

Le transport fluvial de marchandises a progressé fortement entre le milieu des années 1990 et 2006 après une période de repli observée depuis 1970 lié notamment aux évolutions structurelles de l'économie française. La libéralisation du secteur, qui a commencé en 1994 pour être totale en 2000, semble bien avoir influencé positivement le développement du transport fluvial de marchandises comme le suggère cette analyse, essentiellement de nature qualitative compte tenu de l'absence de données chiffrées précises susceptibles d'alimenter une étude de nature quantitative. La création de VNF ainsi que la politique d'aides qui a accompagné cette libéralisation, ou plus récemment la politique en faveur du transport combiné, ont certainement leur part dans l'amélioration du transport fluvial de marchandises depuis le milieu des années 1990. Ces aides poursuivent des objectifs de nature diverses : accompagnement social des mutations économiques, modernisation de la flotte pour améliorer la compétitivité et la durabilité du mode fluvial par rapport aux autres modes de transport. Elles ont permis une adaptation de l'offre à la demande, en évitant les chutes brutales de prix et les faillites d'entreprises qui n'auraient pas manqué de les accompagner.

## Le transport fluvial de marchandises

---

### Introduction

A l'heure du développement durable, la voie d'eau dispose d'avantages importants : prix compétitifs, réserves de capacité et délais fiables. Sa faible consommation d'énergie, son intégration dans les paysages, sa grande capacité lui permettant de pénétrer au cœur des villes, en font un mode respectueux de l'environnement.

Ces avantages du mode fluvial qui pourrait aussi permettre de désengorger certains axes routiers suscitent l'intérêt des autorités françaises et de la Commission européenne comme en témoignent un certain nombre de réformes comme la création de Voies Navigables de France (VNF) en 1991 ou la libéralisation progressive du marché effective en 2000. Par ailleurs, la disparition du tour de rôle, l'adaptation des professionnels à de nouvelles pratiques commerciales (recherche de nouveaux débouchés, diversification des frets...) visent l'ouverture du mode fluvial à la concurrence.

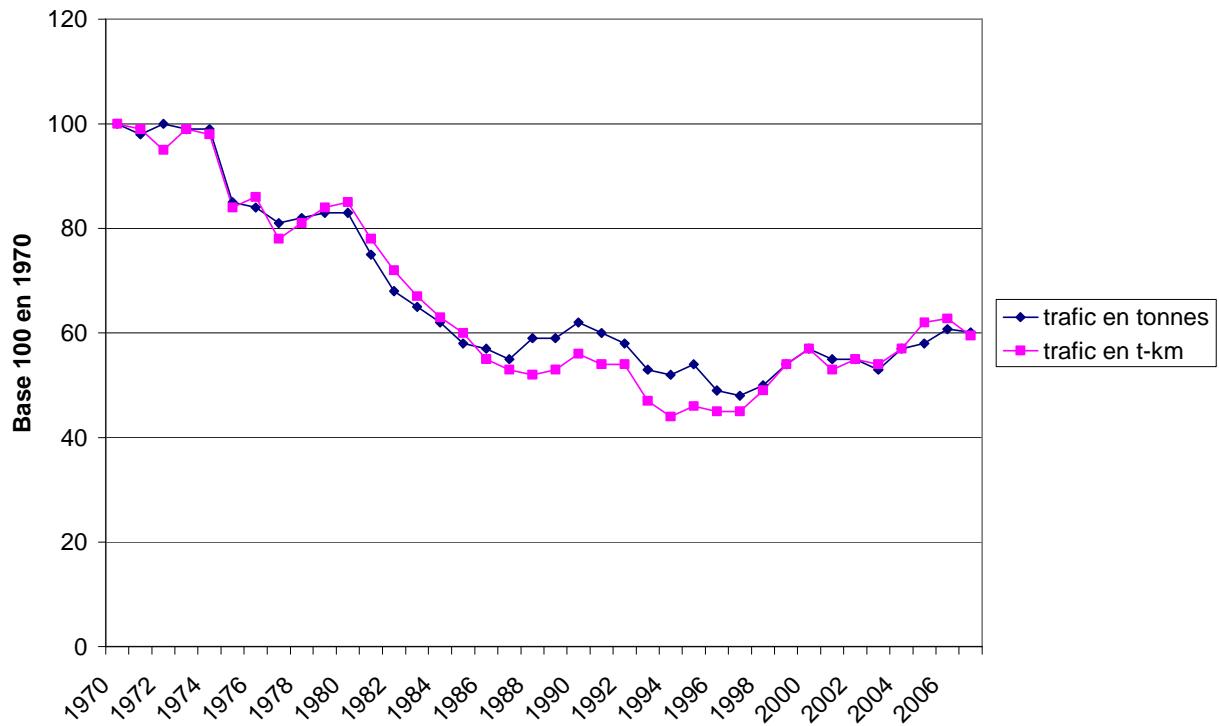
L'objectif de l'étude est de fournir des éléments d'analyse sur l'impact de la libéralisation et des diverses formes d'aides publiques sur le développement du transport fluvial de marchandises.

### 1) Evolution du transport fluvial de marchandises

Le transport fluvial de marchandises a progressé sensiblement entre 1998 et 2006 après une période de repli entre le début des années 1970 et 1997, due notamment aux évolutions structurelles de l'économie: il représentait 110 millions de tonnes en 1970, 49 millions de tonnes en 1997 et 62 millions de tonnes en 2006 ; 14 milliards de tonnes-kilomètres en 1970, 5,7 milliards de tonnes-kilomètres en 1997 et près de 8 milliards de tonnes-kilomètres en 2006. On enregistre une baisse sensible en 2007 pour les tonnes-kilomètres due aux mauvais résultats du bassin rhodanien (baisse du trajet moyen).

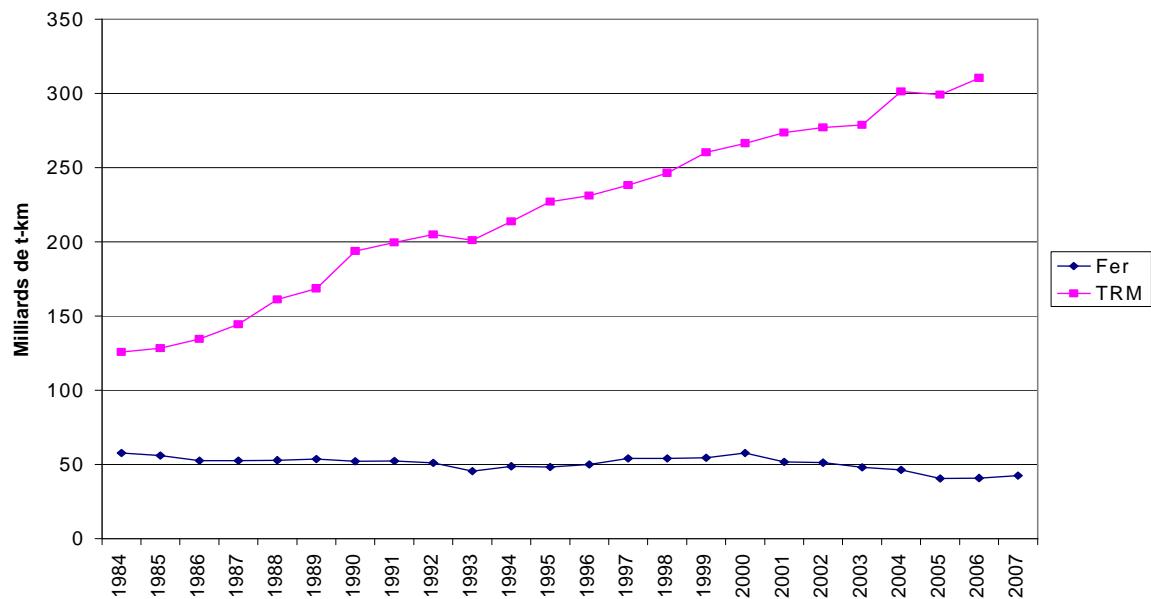
Même si l'on se restreint à la période 1984-2006, les évolutions du transport fluvial de marchandises contrastent avec celles du transport routier de marchandises (TRM), pour lequel on observe une croissance soutenue sur toute la période tandis que le volume de transport ferroviaire de marchandises baisse entre 1984 et 1993 pour remonter jusqu'en 2000 à son niveau de 1984 avant de baisser à nouveau jusqu'en 2005 pour se stabiliser.

**Figure 1 – Evolution du trafic fluvial de marchandises en tonnes et en t-km de 1970 à 2007**



Source : Voies Navigables de France

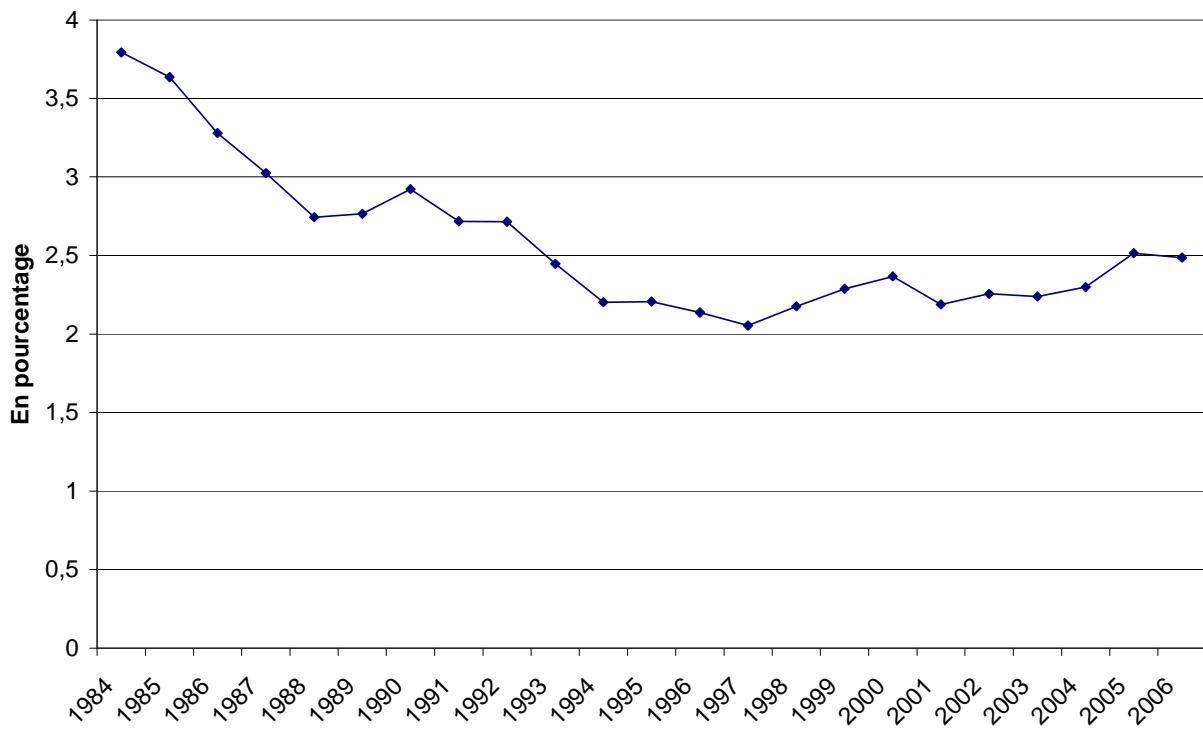
**Figure 2 – Evolution du transport ferroviaire et routier de marchandises entre 1984 et 2007**



Source : CCTN

L'évolution de la part modale du transport fluvial de marchandises illustre bien la résistance de ce type de transport par rapport à la route depuis le milieu des années 1990.

**Figure 3 – Evolution de la part modale du transport fluvial de marchandises**



Source : VNF

Toutefois, compte tenu du réseau (faible couverture du territoire national, discontinuité...), la part de marché au niveau national ne reflète que très approximativement la position que la navigation détient localement sur les territoires qu'elle dessert. Il est préférable d'évaluer une part de marché au niveau des bassins de navigation, ce qu'a fait VNF dans une étude de 2007<sup>1</sup>. Celle-ci ne prend en compte que les départements « mouillés », au nombre de 37, actifs en matière de transport. On considère les trafics internes à cette zone et ceux réalisés avec les 3 principaux pays partenaires étrangers concernés par la voie d'eau : Allemagne, Belgique et Pays-Bas. Les parts de marché sont plus élevées pour le Nord-Pas-de-Calais, la Moselle et le Rhin en raison de l'importance des trafics internationaux et de la part prise par la voie d'eau. Les résultats obtenus sont alors sensiblement plus favorables.

<sup>1</sup>Navigation intérieure et part de marché, VNF, 2007.

**Figure 4 - Part de marché en 2005 à l'échelle des principaux bassins de navigation**

	Volume (t)	Prestation (t-km)
Rhône-Saône	2,0%	8,1%
Nord - Pas-de-Calais	5,6%	11,3%
Moselle	13,4%	17,5%
Seine-Oise	5,7%	18,0%
Rhin	16,8%	32,5%

Source : VNF

Le repli du transport fluvial de marchandises au cours des années 70 et 80 s'explique tout d'abord par les évolutions structurelles de l'économie : déclin des industries lourdes traditionnelles et des transports de pondéreux, accent plus important mis par les chargeurs sur la rapidité des acheminements.

Il renvoie également à une perte de compétitivité de la voie d'eau due à plusieurs facteurs : vétusté du réseau et manque d'entretien entraînant des difficultés d'exploitation, rigidité des pratiques professionnelles (le transport fluvial de marchandises n'a été libéralisé qu'en janvier 2000), obsolescence du cadre législatif et réglementaire, et d'une manière générale, mauvaise insertion technique et commerciale dans les « chaînes logistiques » de l'économie moderne.

La progression du trafic entre 1997 et 2006 est le fruit d'un effort important du secteur, soutenu par l'Etat :

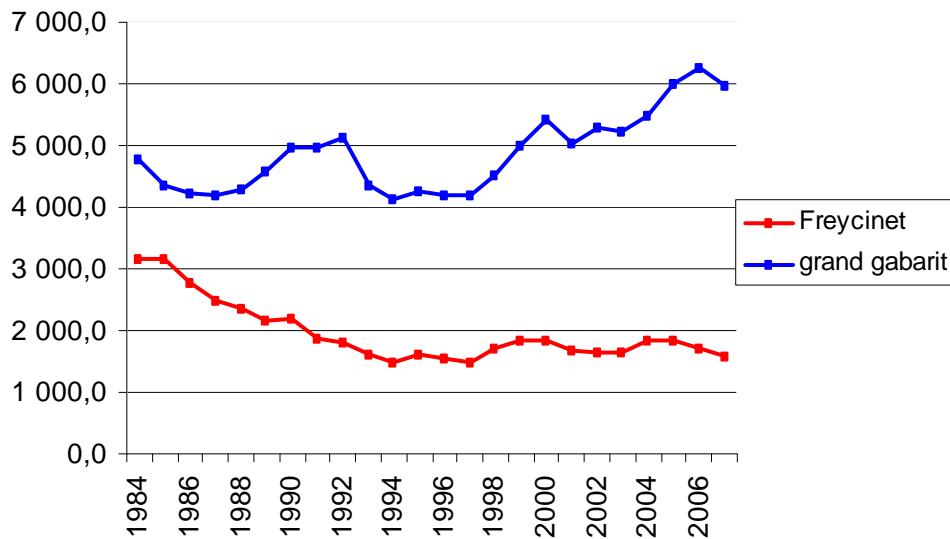
- réduction de la surcapacité des flottes, dans le cadre d'un plan d'aide au déchirage (cf ci-dessous)
- rénovation du cadre législatif et réglementaire relatif à l'affrètement et aux conditions d'accès à la profession
- effort conséquent de l'Etat et de Voies Navigables de France (VNF) en matière d'entretien et de restauration du réseau.

L'évolution du trafic fluvial dépend du gabarit considéré (voir figure 5). Sur le réseau Freycinet, la chute du trafic a été sensible jusqu'en 1994 avant de se stabiliser pour représenter aujourd'hui encore 20% des prestations fluviales (t-km). Pour le réseau à grand gabarit, la chute a eu lieu surtout entre 1980 et 1987 avec une diminution de 45% des prestations fluviales et, depuis une décennie, ce trafic a progressé de 43%.

L'évolution « en cloche » du trafic sur le grand gabarit est révélatrice du changement de la structure de l'économie française. Ainsi, la décroissance des années 1980 résulte d'une perte de trafic de charbon consécutive à la fermeture des centrales utilisant ce combustible et au déclin de l'industrie sidérurgique. S'il représentait 20% des trafics au début des années 80, le charbon compte pour moins de 10% dans les trafics actuels.

La hausse amorcée depuis une décennie est quant à elle liée à une économie de plus en plus tournée vers les industries à plus forte valeur ajoutée telle que la chimie et à la multiplication des échanges de conteneurs qui ont enregistré une croissance moyenne annuelle de l'ordre de 30% sur les 20 dernières années.

**Figure 5 - Evolution comparée entre 1984 et 2007 des flux générés en fonction du gabarit des voies (millions de t-km)**



Source : VNF

Le secteur du transport fluvial de marchandises reste très éclaté : il représente en France environ 1900 bateaux et 1000 entreprises dont 900 de moins de 6 salariés. Cela représente un effectif total d'environ 2200 personnes.

Le réseau français comporte 8500 km de voies d'eau navigables. 6700 km ont été confiés à VNF dont 3800 km de canaux et 2900 km de rivières et fleuves. Au total, il y a environ 1900 km à grand gabarit accessibles aux convois de 1500 tonnes et plus. 1000 km ont été transférés aux régions et 800 km restent sous compétence de l'Etat. Le réseau français comporte 5 bassins à grand gabarit reliés entre eux par des voies à petit gabarit ou à gabarit intermédiaire : Seine, Nord-Pas-de-Calais, Moselle, Rhin et Rhône desservant les principaux ports maritimes européens.

## 2) Les aides au transport fluvial de marchandises

Le transport fluvial a pu bénéficier à la fois d'aides non spécifiques à ce mode (Programme Marco Polo de l'Union Européenne ou aides nationales accordées au titre du transport combiné) et d'aides spécifiques.

### 2.a) Les aides non spécifiques au transport fluvial

Les actions Marco Polo font intervenir des partenaires d'au moins deux Etats membres différents, avec pour objectif le transfert du transport international de fret par route vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire ou la navigation intérieure. Le programme Marco Polo I de 2004-2007 avait un budget de 100 millions d'euros et accordait une aide financière à trois types d'actions :

- actions de transfert modal qui visent à favoriser le transfert de la route vers l'un des trois modes cités ci-dessus ;

- actions à effet catalyseur qui visent à remédier aux obstacles structurels de taille sur le marché européen en favorisant l'innovation ;

- actions d'apprentissage en commun qui améliorent la coopération afin d'optimiser la structure des méthodes de travail et des procédures dans la chaîne de transport de marchandises en tenant compte des exigences en matière de logistique.

Le programme Marco Polo II s'étend de 2007 à 2013 et voit son budget augmenter à 400 millions d'euros. Il a une portée élargie et accorde une aide financière à deux types d'actions supplémentaires :

- actions autoroutes de la mer qui visent à transférer directement des marchandises de la route à la navigation maritime à courte distance ou de combiner ce type de navigation avec d'autres modes de transport impliquant des distances par route aussi courtes que possible ;

- actions d'évitement du trafic routier : intégrer plus de transport non routier dans la logistique de production afin d'éviter un pourcentage élevé de transport de marchandises par route sans porter atteinte à l'efficacité de la production ni à l'emploi.

Le transport fluvial de marchandises est a priori éligible pour bénéficier d'une aide du programme Marco Polo ; toutefois il semblerait que le seuil de trafic pour avoir une aide Marco Polo soit trop élevé pour le mode fluvial français, les entreprises françaises de transport fluvial étant trop petites. Le mode fluvial français n'aurait donc reçu aucune aide de ce programme jusqu'à présent.

En France, deux dispositifs complémentaires visent à inciter les chargeurs à recourir au transport combiné : les aides d'Etat à l'exploitation des lignes de transport combiné, les aides de l'ADEME à la décision et à l'investissement en matériel permettant le transport combiné. Le premier dispositif a été approuvé par la Commission européenne le 30 avril 2003 pour la période 2003-2007. Un nouveau dispositif a été autorisé par la Commission pour la période 2008-2012 avec un budget en cours de négociation. Le montant de l'aide vise à alléger le surcoût de l'intermodalité et est proportionnel au nombre de transbordements des unités de transport, pleines et vides.

### Figure 6 - aides non spécifiques

Nom du dispositif	Financeur	Période	Montant	Destinataire
Marco Polo	Commission européenne	2004-2007	total 100 M€, 0 € pour le mode fluvial français	Consortium d'au moins 2 entreprises
Marco Polo II	Commission européenne	2007-2013	total du programme tous modes confondus 400 M€, part fluvial français inconnue à ce stade	idem
Aides de l'Etat à l'exploitation	Etat français	2003-2007	voir figure 7	Opérateurs de transport combiné
Aides de l'Etat à l'exploitation	Etat français	2008-2012	montant en cours de négociation	Opérateurs de transport combiné
Aides de l'ADEME	Etat français	permanente	non connu	Chargeurs, transporteurs, opérateurs de transport combiné

**Figure 7 – Aides de l'Etat à l'exploitation pour le transport combiné (2003-2007)**

Millions d'€	2003	2004	2005	2006	2007
Montant total	21,9	17	15,2	17,1	17
dont fluvial	1,9	2,5	3,3	4,6	5,5

## 2.b) Les aides spécifiques au transport fluvial

Les aides spécifiques au mode fluvial remontent à 1986 avec le plan économique et social qui s'est étalé sur la période 1986-1998 et dont le but principal était de diminuer l'excédent d'offre.

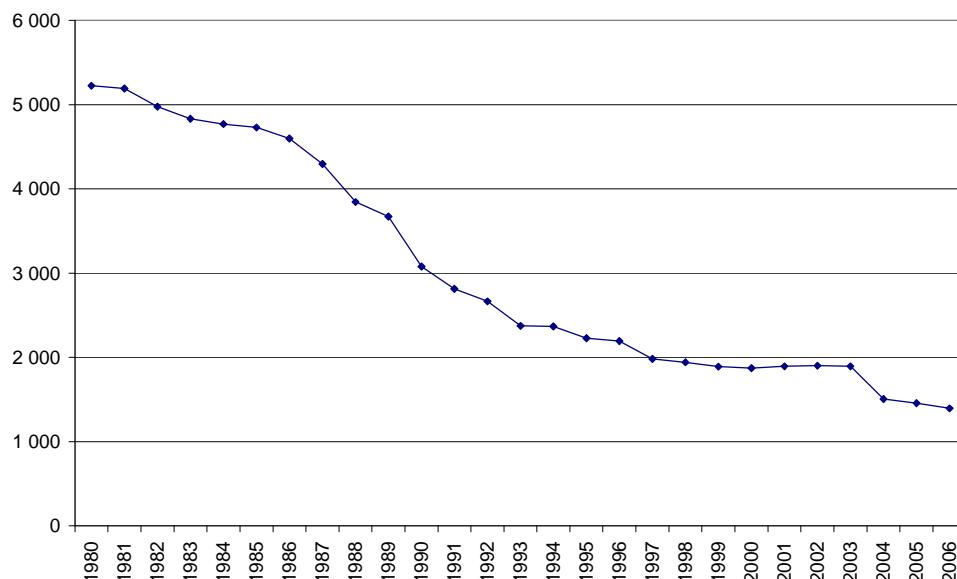
De 1986 à 1998, les artisans bateliers français ont bénéficié d'un plan économique et social (PES) réservé aux exploitants de bateaux captifs ou d'une capacité unitaire inférieure à 450 Tpl (Tonnes de port en lourd, petit gabarit).

Le PES, financé dans un premier temps par l'Etat et, depuis 1997, à parité entre VNF et l'Etat, comportait différents volets et s'appuyait sur un budget annuel d'environ 6 millions d'euros.

Il avait une triple vocation :

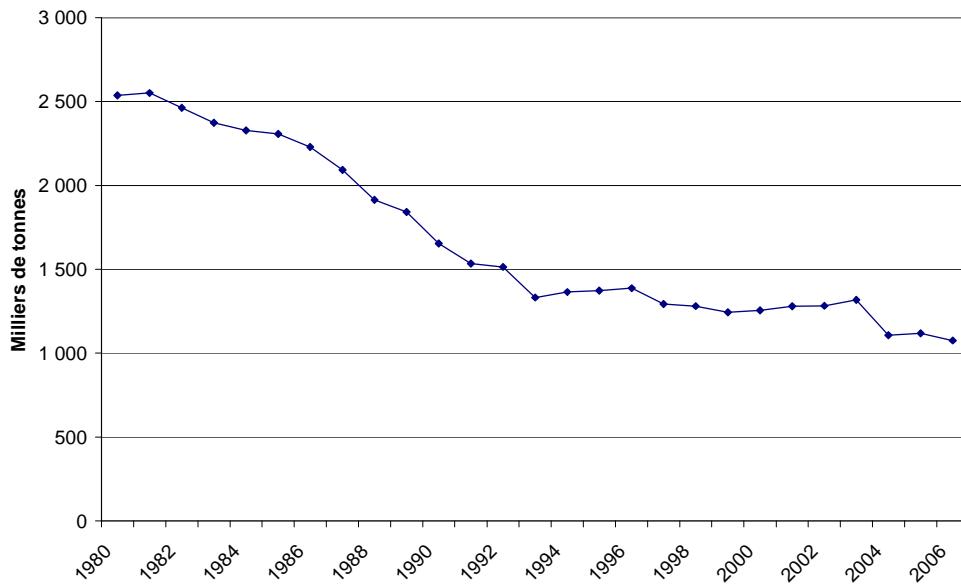
- assurer des conditions correctes de sortie de la profession ;
- diminuer la capacité excédentaire de l'offre ;
- moderniser l'outil.

Concrètement, il s'est traduit par des aides financières accordées à divers titres (départ en retraite, modernisation de l'outil, installation de jeunes bateliers) et surtout par des actions de déchirage (voir figures 8 et 9), c'est-à-dire de destruction d'une partie de la cale qui a concerné essentiellement les bateaux de petit gabarit.

**Figure 8 – Evolution du nombre de bateaux porteurs de 1980 à 2006**

Source : Voies Navigables de France

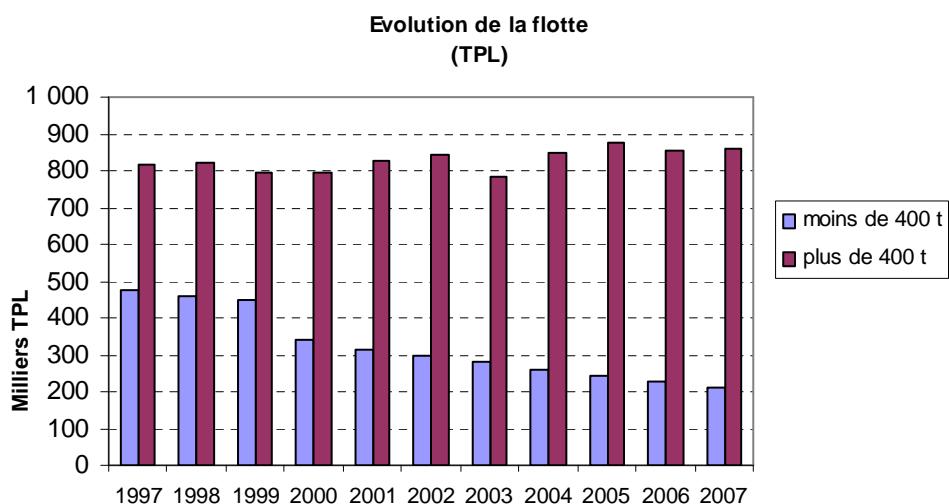
**Figure 9 – Evolution du port en lourd des bateaux porteurs de 1980 à 2006**



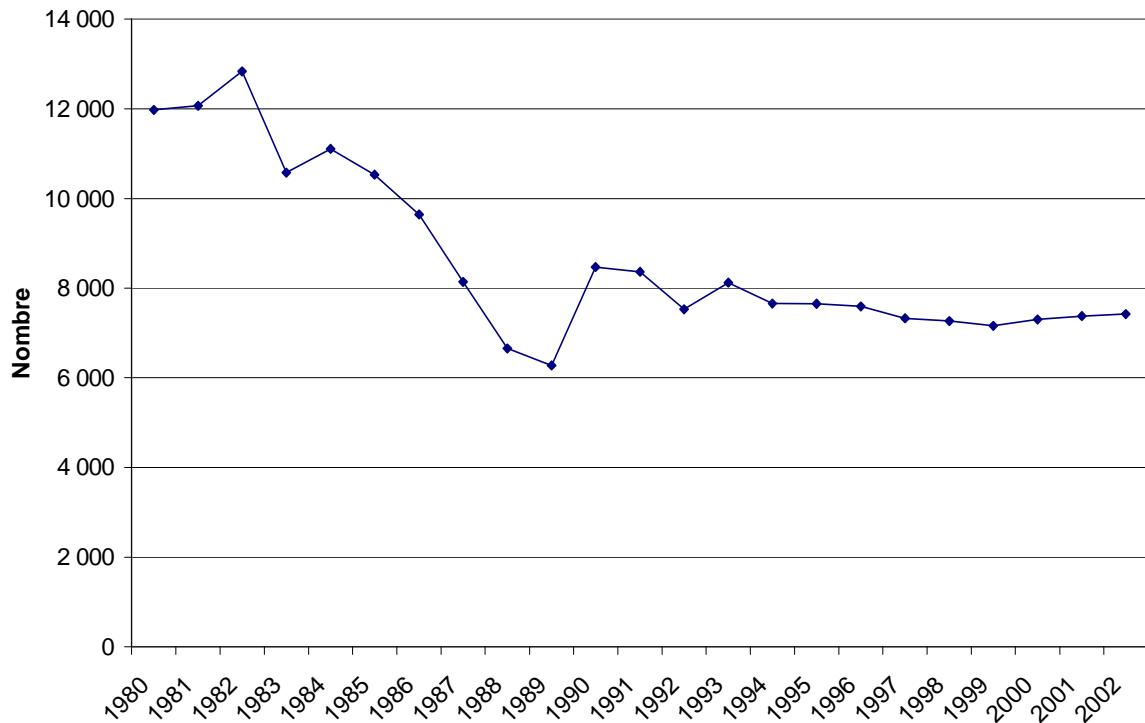
Source : *Voies Navigables de France*

Le graphique suivant illustre pour la période récente la baisse du nombre des petits bateaux qui se poursuit au-delà de la période de déchirage.

**Figure 10 – Baisse du nombre des bateaux de petit gabarit**



Source : VNF

**Figure 11 – Evolution du personnel du transport par voies navigables**

Source : *Voies Navigables de France*

L'emploi (y compris les personnels des services de l'Etat et de VNF chargés de l'entretien et de l'exploitation du réseau) a fortement baissé durant les années 1980, à l'image de l'évolution de la capacité d'offre du secteur fluvial. Il s'est stabilisé ensuite.

Jusqu'en 1999, dans un contexte de crise du secteur, les mesures mises en œuvre à travers les « plans économiques et sociaux » avaient pour objectif de résoudre la surcapacité de cale, de moderniser la flotte française et de préparer la profession à la libéralisation du marché, effective au 1<sup>er</sup> janvier 2000. Les mesures du plan d'aides 2001-2003 comme celles du plan d'aides 2000 visent pour l'essentiel à accompagner le développement du secteur, principalement en favorisant l'adaptation de la flotte existante. Elles représentent un budget de près de 2,9 millions d'euros par an (le plan d'aides 1999 représentait un budget de 5,3 millions d'euros et le plan d'aides 2000 de 3,3 millions d'euros).

Afin que la flotte fluviale soit en mesure de satisfaire aux exigences du marché, les autorités françaises ont encouragé d'une part l'adaptation technique des bateaux et préservé d'autre part le transport fluvial dans le marché de transport de marchandises. Cette dernière mesure visait à encourager le maintien, dans le secteur du transport de marchandises, de bateaux qui risquaient d'être transformés pour d'autres usages, tel l'habitation ou la croisière.

Les autorités françaises souhaitaient également faciliter le départ à la retraite des artisans par des allocations à la retraite. Cette mesure avait déjà fait l'objet des plans d'aides précédents.

Plus de 500 dossiers de demandes d'aides à la modernisation ont été traités au cours de ce plan pour un montant total de plus de 5 millions d'euros sur la période 2001-2003.

Le plan d'aides 2004-2007 visait à poursuivre la modernisation du secteur. Le plan dans son ensemble représentait un budget d'environ 14 millions d'euros pour les quatre années du plan. Il est constitué de trois parties principales :

- La première partie répond aux besoins des chargeurs et des industriels, en aidant des adaptations techniques visant à moderniser et rendre plus performante la flotte, en encourageant l'amélioration de

sa capacité à transporter des marchandises spécifiques et en permettant l'intégration des nouvelles technologies de l'information et de la communication, afin d'améliorer la gestion du transport fluvial et de le rendre plus sûr.

- La deuxième partie s'oriente plus spécifiquement vers l'amélioration de la qualité environnementale et de la sécurité des transports.

- La troisième partie concerne la promotion et le renouvellement de la profession.

Un nouveau plan d'aides à la modernisation de la flotte fluviale française pour la période 2008-2012 et un montant de 16,5 millions d'euros est en cours d'examen par la Commission européenne. Sous réserve de l'approbation par la Commission, ce plan sera orienté vers une amélioration des bateaux dans les domaines de l'environnement, de la productivité, du report modal et de l'accès aux jeunes repreneurs.

D'autres aides au transport fluvial existent comme les aides aux embranchements fluviaux de VNF, les aides du Port Autonome de Paris et les aides dans le cadre du partenariat VNF/ONIC (puis ONIGC, Office National Interprofessionnel des Grandes Cultures).

**Figure 12 – récapitulatif des principales aides spécifiques**

Financeur	Période	Montant	Destinataire	Descriptif
Etat/VNF	1986-1998	6 M€ par an	transporteur de marchandises en France; il faut remettre l'ensemble des pièces justificatives demandées pour ce type d'aide qui peut être obtenue pour chaque bateau	Plan économique et social (PES); assurer des conditions correctes de sortie de la profession, diminuer la capacité excédentaire de l'offre (déchirage), moderniser l'outil
Etat/VNF	1999	5,3 M€	idem	accompagner le développement du secteur principalement en favorisant l'adaptation de la flotte existante
Etat/VNF	2000	3,3 M€	idem	idem
Etat/VNF	2001-2003	2,9 M€ par an	idem	idem
Etat/VNF	2004-2007	14 M€ (total)	idem	poursuivre la modernisation
Etat/VNF	2008-2012	16,5 M€ (total)	idem	Améliorer les performances environnementales, la productivité, le report modal et l'accès aux jeunes repreneurs

De 1986 à 1998, 1765 dossiers de déchirage ont été traités, pour un montant moyen de 23 milliers d'euros. Le SESP ne dispose pas de la part consacrée à la dimension « modernisation » mais, compte tenu des éléments ci-dessus, celle-ci est donc inférieure à 2,9 millions d'euros par an en

enlevant la part « déchirage », montant qui reste significatif lorsqu'on le rapporte aux 20 millions d'euros d'investissements annuels pour le transport fluvial de marchandises.

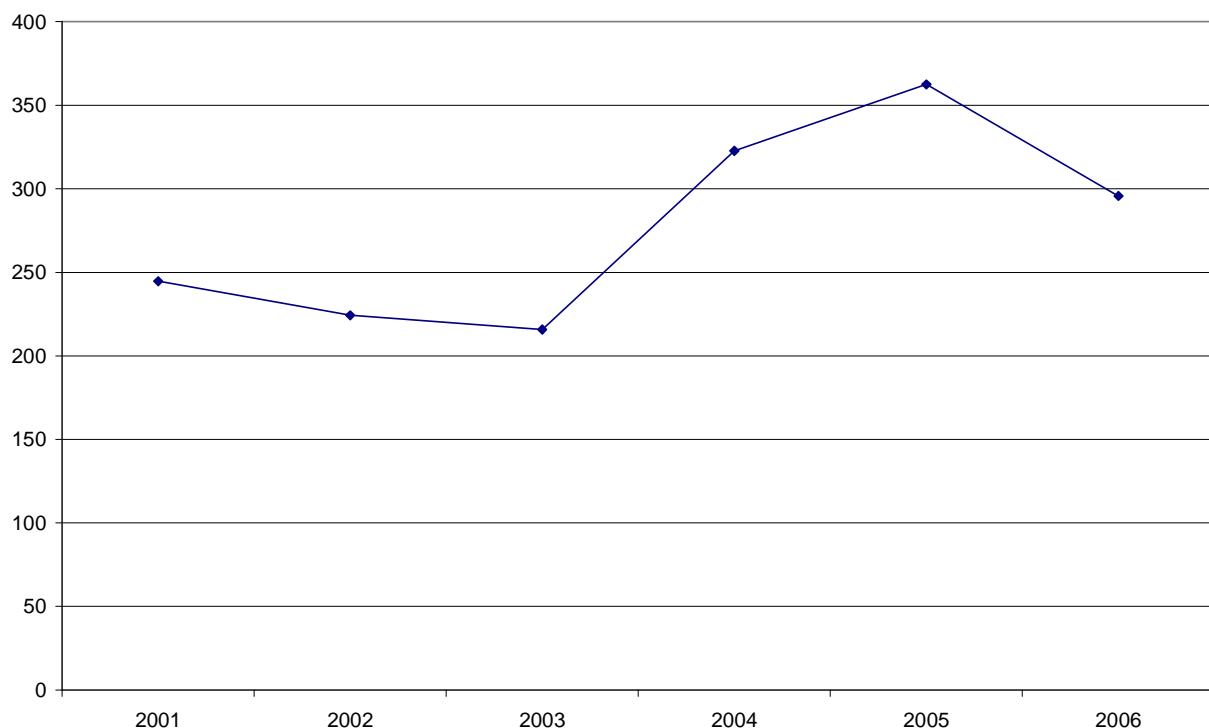
Concernant les carburants, les bateliers utilisent le fuel domestique et ne sont exonérés de TIPP que sur les lignes internationales (Rhin, Moselle internationale...)

## 2.c) Bilan des aides au développement du secteur fluvial

On observe donc que le secteur fluvial a bénéficié d'un montant annuel d'aides publiques à l'investissement d'environ 3 millions d'euros depuis le milieu des années 80, auquel s'ajoute un montant sensiblement équivalent depuis 2003 au titre du développement du transport combiné<sup>2</sup>. Ces éléments chiffrés sont trop fragmentaires pour permettre une analyse quantitative (par exemple de type économétrique). On observe cependant en 2003 une reprise de l'activité du secteur dont on peut penser qu'elle est, au moins en partie, liée à la mise en place de cette nouvelle forme d'aide.

Les aides au développement de l'activité représentent donc environ 2% du chiffre d'affaires total des entreprises françaises (voir figure 13, hors Rhin et Moselle bassins pour lesquels les pavillons sont quasiment tous étrangers) sachant que le chiffre d'affaires du transport combiné fleuve-route doit être sensiblement inférieur et donc que rapporté à celui-ci ces aides doivent être conséquentes.

**Figure 13 – Evolution du chiffre d'affaires des entreprises françaises du transport fluvial de marchandises (millions d'euros)**



Source : *Enquête annuelle d'entreprises*

A titre de comparaison, les aides au transport combiné dont a bénéficié le mode ferroviaire s'élevait en 2004 à 15 millions d'euros, soit environ 2,5% du chiffre d'affaires du transport combiné rail-route.

<sup>2</sup> Ces montants n'incluent pas les aides à la restructuration qui n'agissent pas directement sur la capacité du secteur à regagner des parts de marché.

Une évaluation du montant total des aides au transport combiné rail-route (note de synthèse du numéro 161 des notes de synthèse du SESP dans le dossier « Evaluation des politiques publiques ») montre que celles-ci s'élevaient à 171 millions d'euros en moyenne annuelle (dont environ 100 millions d'euros de déficit de l'activité) sur la période 1999-2003 soit environ 30% du chiffre d'affaires.

### 3) La libéralisation du transport fluvial

Le cadre réglementaire a beaucoup évolué depuis la création de VNF en 1991. Ainsi, les problèmes croissants relatifs à la saturation des axes routiers et ferroviaires, à la sécurité des transports, à l'environnement, aux économies d'énergie et à la qualité de vie du citoyen exigeaient selon la Commission, dans l'intérêt public, un développement plus volontariste et une meilleure exploitation des potentialités du transport par voie navigable en améliorant notamment sa compétitivité. La diversité des législations nationales concernant les modes d'exploitation commerciale de la navigation intérieure ne favorisait pas le bon fonctionnement du marché intérieur dans le secteur du transport fluvial de marchandises.

Pour y remédier, il fallait donc une adaptation de l'organisation des systèmes d'affrètement au tour de rôle vers une plus grande souplesse commerciale en vue de parvenir à un régime de liberté d'affrètement et de formation des prix de transport au 1<sup>er</sup> janvier 2000. En effet, le système d'affrètement au tour de rôle était rigide : il consistait à répartir dans une bourse d'affrètement, à des prix fixés préalablement et selon des conditions affichées par des bureaux d'affrètement (services de VNF), les demandes de transport émanant de la clientèle, selon le rang dans lequel les bateaux devenaient disponibles après leur déchargement. Les transporteurs étaient invités, dans l'ordre de leur inscription à tour de rôle, à choisir successivement un transport parmi ceux qui étaient offerts. Ceux qui refusaient une offre conservaient néanmoins le bénéfice du rang de leur inscription. Le règlement intérieur de chaque bourse d'affrètement était fixé par VNF sur proposition du comité du transport par voie navigable.

La libéralisation a commencé par une loi du 12 juillet 1994 relative à l'exploitation commerciale des voies navigables. La directive 96/75/CE du conseil du 19 novembre 1996 mettait en place, au plan communautaire, des dispositions communes pour l'ensemble du marché de la navigation intérieure.

Sur le plan national, dès 1994, des contrats type ont été mis au point et utilisés pour la plupart des contrats dans ce secteur entre les transporteurs, les chargeurs ou les courtiers de fret.

Les mesures de libéralisation des transports routiers de marchandises appliquées au début des années 1980 avaient causé l'accroissement du nombre de faillites d'entreprises de transport routier suite à la multiplication des autorisations d'exploitation elle-même consécutive à la suppression définitive du contingentement et à la guerre des tarifs suscitée par l'abrogation de la tarification routière obligatoire, remplacée par une tarification de référence. Les mesures d'accompagnement prises avant la libéralisation totale du transport fluvial de marchandises ont empêché la réalisation d'un scénario similaire : notamment les prix de ce secteur ne se sont pas effondrés.

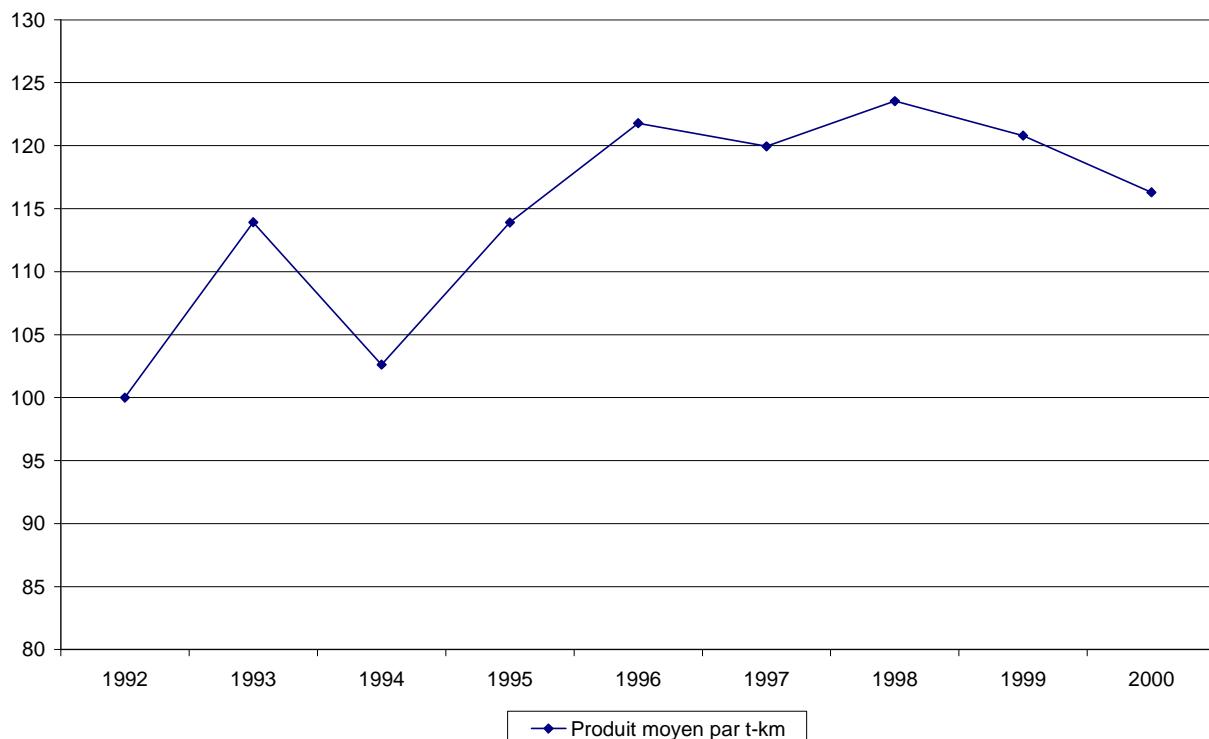
### 4) L'impact économique des aides et de la libéralisation du secteur fluvial

Les données statistiques disponibles ne permettent pas d'effectuer une analyse quantitative précise de l'impact économique des aides publiques ou de la libéralisation du secteur.

#### 4.a) impact sur les prix du transport fluvial de marchandises :

On ne dispose d'un indice de prix du transport fluvial de marchandises que depuis l'année 2000. Avant cette date, les données de la comptabilité nationale permettent néanmoins d'accéder à un indicateur de type produit moyen par t.km (figure 14) qui cependant n'est pas réellement assimilable à un indice de prix (dans la mesure où il intègre les modifications de structures des marchés).

**Figure 14 – Evolution du produit moyen par t-km en euro constant du transport fluvial de marchandises entre 1992 et 2000 (indice 100 en 1992)**

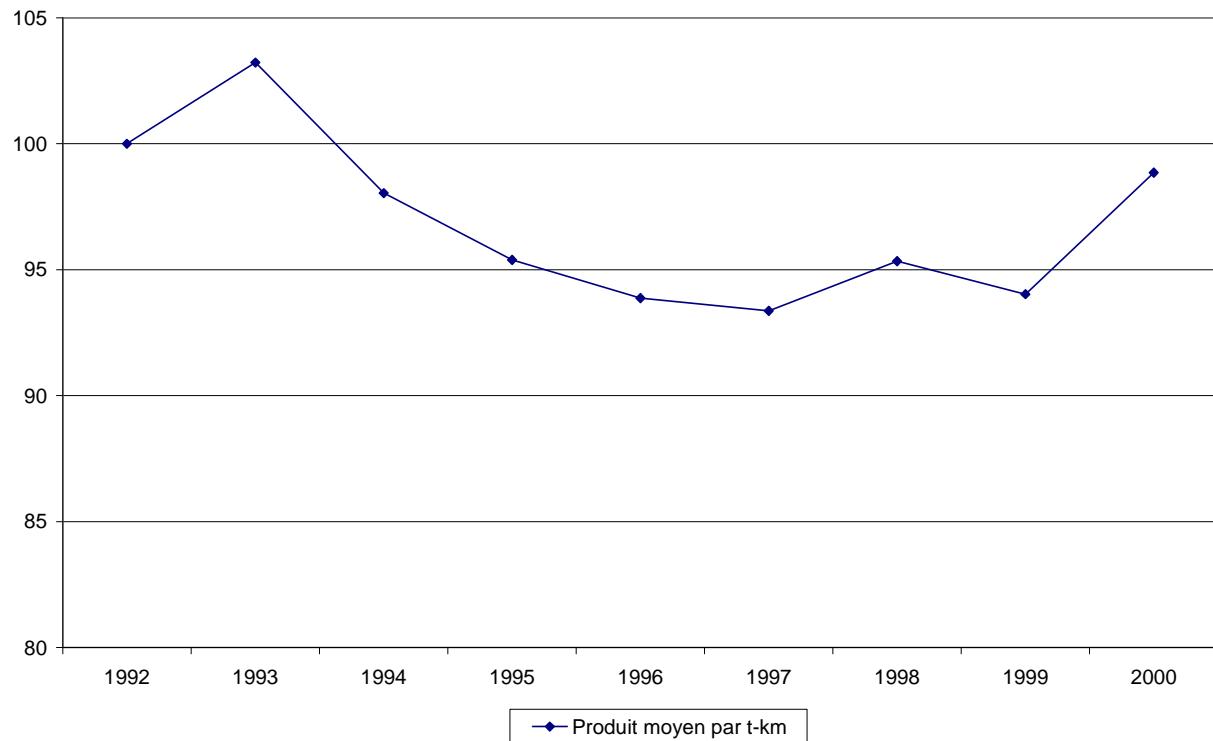


Source : VNF

On observe globalement une augmentation du produit moyen sur la période 1992-2000, avec une stabilisation à partir de 1996.

On peut calculer le même indicateur pour le TRM (figure 15). On constate que l'évolution est différente : baisse entre 1993 et 1997 suivie d'une tendance haussière ; globalement, le produit moyen est pratiquement stable.

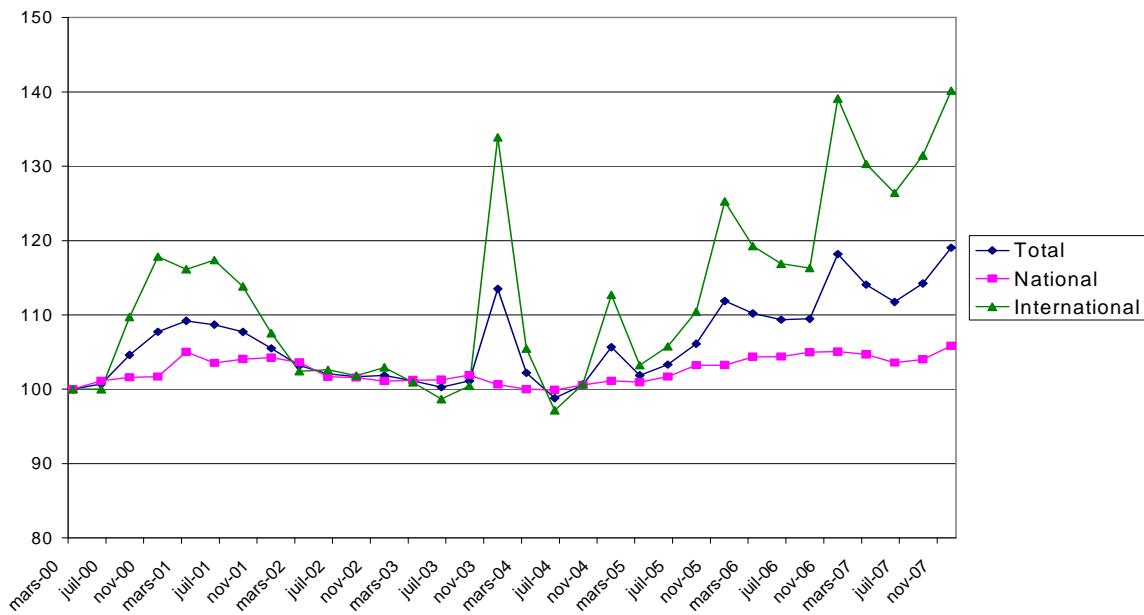
**Figure 15 – Evolution du produit moyen par t-km en euro constant du transport routier de marchandises entre 1992 et 2000 (indice 100 en 1992)**



Source : CCTN

Depuis 2000, on dispose de l'indice général des prix du transport fluvial de marchandises (source SESP, bâti à partir de la méthode des prestations représentatives, qui ne prend pas en compte le marché rhénan).

**Figure 16 – Evolution de l'indice général des prix du transport fluvial de marchandises en euro constant avec la composante nationale et internationale**



Source : MEEDDAT, enquête trimestrielle sur les prix du transport fluvial de marchandises

On peut remarquer que l'indice général des prix du fluvial se stabilise entre 2000 et 2004 puis s'inscrit dans une tendance haussière jusqu'en 2007 (augmentation de plus de 19% entre 2000 et 2007 en euro constant). A noter qu'on observe une saisonnalité forte des prix à l'international qui n'existe pas au niveau national.

Il semble difficile, à partir de ces données (produit moyen fluvial jusqu'en 2000 et indice du prix du fluvial depuis 2000) d'établir un lien avec les politiques publiques menées (politique d'aides ou libéralisation)

En revanche, on peut comparer l'évolution de l'indice de prix du fluvial national avec celui du TRM longue distance (en euro constant). Comme pour le transport fluvial national, on observe une courbe en cloche entre 2000 et 2003 ainsi qu'une tendance haussière entre 2004 et 2007, même si les évolutions semblent plus marquées pour le TRM longue distance (figure 17).

**Figure 17 – Évolution de l'indice de prix du TRM longue distance en euro constant (100 en 2000) et de celui du TFM national en euro constant (100 en 2000)**



Source : SESP

L'existence d'un lien à long terme entre les deux séries de prix (TRM et fluvial) a été analysée par une méthode économétrique (relation de cointégration). La conclusion des estimations (détail en annexe) est qu'un lien à long terme existe et est significatif au seuil de 5%, avec une élasticité entre prix TFM et prix TRM de 0,5. La relation entre les variations à court terme des deux séries de prix bien que peu explicative met en évidence un ajustement plutôt rapide des écarts à la tendance de long terme, avec un facteur d'ajustement de 50%/trimestre. On serait donc tenté de conclure que le secteur fluvial présente bien un fonctionnement de marché, fortement influencé par les évolutions sur le marché du TRM.

Il peut également être intéressant de comparer la libéralisation du transport fluvial de marchandises avec celle qui est intervenue dans le TRM une quinzaine d'années auparavant : celle-ci a été amorcée en 1979. On peut distinguer trois orientations privilégiées dans les mesures adoptées :

- elles introduisent un contingentement de l'offre moins strict ;
- une réduction d'impact de la tarification obligatoire est observée ;
- l'harmonisation des conditions de travail était recherchée par le contrôle de la réglementation sociale.

Ce début de libéralisation a été à l'origine d'effets pervers : pression exagérée sur les prix, développement de la sous-traitance de la traction, aggravation des pratiques frauduleuses.

Interrompue en 1981 avec le changement de majorité politique, la libéralisation s'est poursuivie à partir de 1986 avec le remplacement de la Tarification Routière Obligatoire par une tarification de

référence et la suppression du contingentement des licences. Cette deuxième étape dans la libéralisation n'a pas eu les effets négatifs de la première. La différence entre les effets de ces deux étapes de libéralisation dans le TRM tient à la conjoncture qui était nettement plus favorable à la fin des années 1980 qu'au début, période de récession pour le TRM. La longue préparation de la libéralisation dans le secteur fluvial semble avoir empêché la chute des prix et les faillites.

#### 4.b) impact sur l'activité de transport fluvial par type de marchandises :

On considère les types de marchandises suivants, en regroupant les NST 0, 1 et 7:

NST0 : produits agricoles

NST1 : denrées alimentaires et fourrage

NST2 : combustibles minéraux

NST3 : produits pétroliers

NST4 : minéraux, déchets métallurgiques

NST5 : produits métallurgiques

NST6 : minéraux bruts, matériaux de construction

NST7 : engrais

NST8 : produits chimiques

NST9 : machines, véhicules et transactions spéciales

Une analyse qualitative permet de distinguer deux groupes de marchandises :

- **les marchandises pour lesquelles la libéralisation semble avoir eu un impact i.e. observation d'une rupture de tendance au milieu des années 90 (voir graphiques)**

##### Produits liés à l'agriculture (NST 0, 1 et 7)

On peut observer un redressement très net à partir de 1994 année du début de la libéralisation aussi bien en volume qu'en part de marché. De même, entre 1986 et 1994, il y a une baisse sensible qui coïncide avec une grande partie de la période de déchirage aidé des petits bateaux.

##### Produits métallurgiques

Après une phase de baisse entre 1980 et 1994, on observe une tendance haussière pour les deux courbes (part de marché et volume) coïncidant avec la libéralisation et les différentes aides consécutives au PES.

##### Produits chimiques

Après une tendance légèrement baissière entre 1980 et 1994, on observe une tendance haussière sensible coïncidant avec la libéralisation et les différentes aides de la fin des années 1990 et des années 2000.

- **les marchandises pour lesquelles les aides et/ou la libéralisation ne semblent pas avoir joué un rôle décisif :**

#### Produits pétroliers

Après une forte décroissance jusqu'au début des années 1990, on observe une certaine stagnation de ce type de transport. Les transports d'hydrocarbures n'étaient pas soumis aux systèmes d'affrètement à tour de rôle, aucun impact de la libéralisation n'était donc à attendre.

#### Minéraux et déchets métallurgiques

On observe une tendance haussière sur toute la période. On n'observe de rupture qui pourrait être due à la libéralisation ou aux aides publiques.

#### Minéraux bruts et matériaux de construction

Le transport est cyclique comme l'industrie sous-jacente. Le transport de pulvérulents en vrac n'était pas soumis aux systèmes d'affrètement à tour de rôle. Cela peut constituer une explication de la non visibilité de la libéralisation sur ce transport. La phase haussière du cycle pour le trafic coïncide avec les différentes aides intervenues après le PES. La part de marché se stabilise à partir de la fin des années 1990.

#### Combustibles minéraux

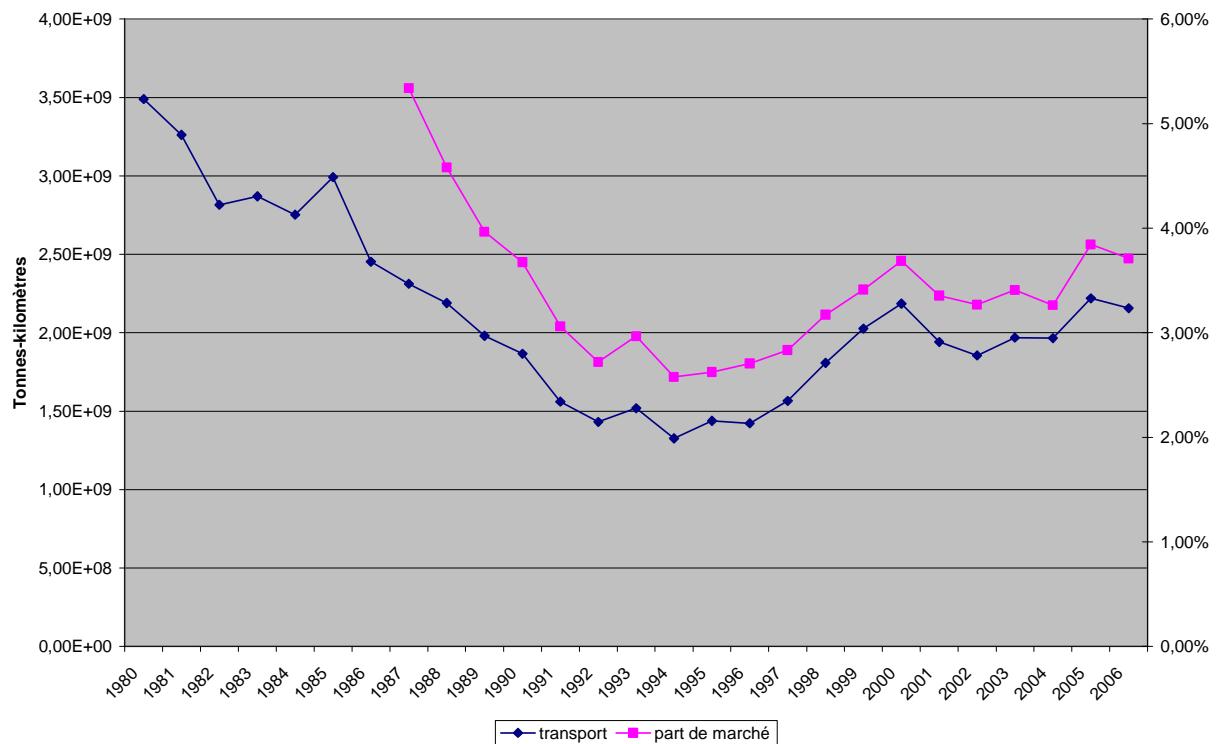
L'évolution du transport de combustibles minéraux solides s'explique principalement par des facteurs structurels comme le déclin du charbon dans la production électrique ou conjoncturels comme la rigueur des hivers, le taux de remplissage des barrages hydroélectriques ... A noter que la part de marché du fluvial augmente sensiblement après 1994, peut-être en lien avec le processus de libéralisation.

#### La NST 9 qui comprend une grande partie de transport de conteneurs

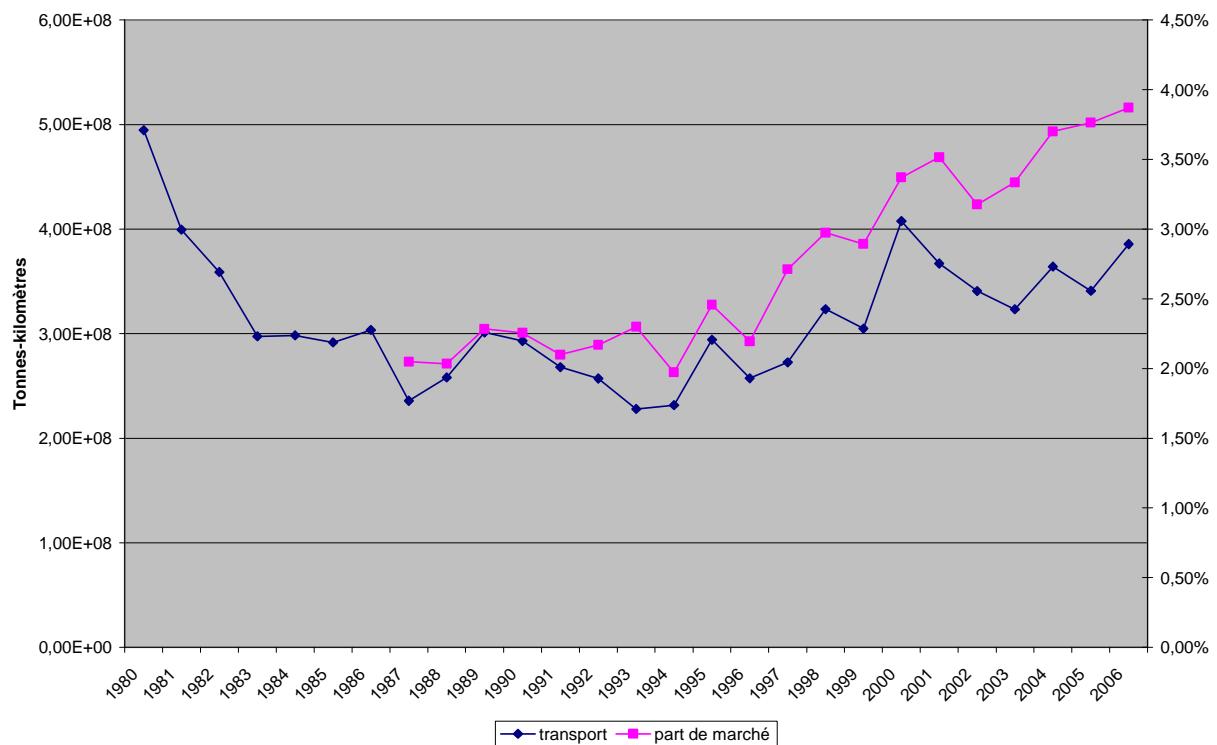
Le transport de conteneurs n'était pas soumis aux systèmes d'affrètement à tour de rôle. Son développement coïncide toutefois avec la libéralisation mais s'explique surtout pour des raisons propres à ce type de transport (commodité d'utilisation par exemple).

**Ces éléments graphiques suggèrent qu'une analyse fine par secteur d'activité serait probablement requise pour établir un lien quantitatif robuste entre l'évolution du transport fluvial de marchandises et les politiques sectorielles mises en œuvre depuis 25 ans. En effet, la voie d'eau se caractérise par un volume important de prestations concentrées sur un petit nombre de produits. Un changement sur un produit peut influencer sensiblement la vision que l'on peut avoir de l'évolution globale du TFM d'où la nécessité de raisonner par type de marchandises pour faire une analyse statistique robuste. Or celle-ci est rendue difficile par l'absence de données économiques à un niveau aussi fin.**

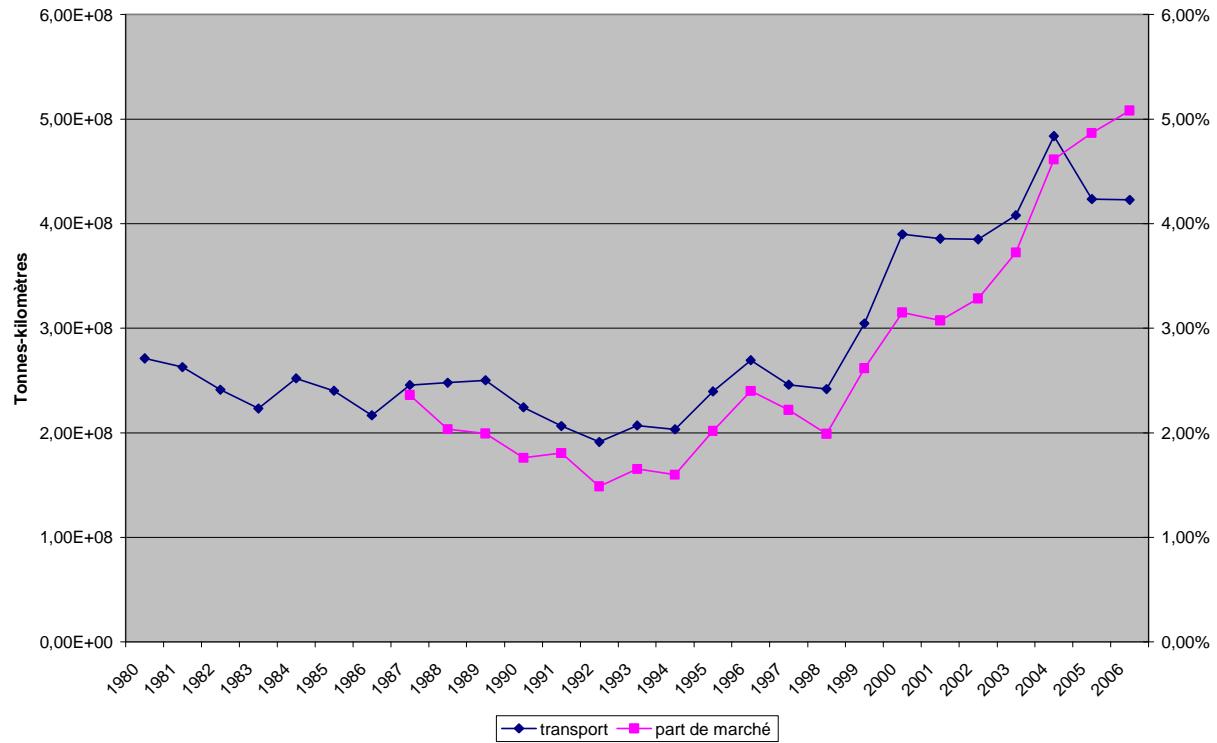
**Figure 18 – Evolution du transport fluvial de produits liés à l'agriculture et de sa part de marché**



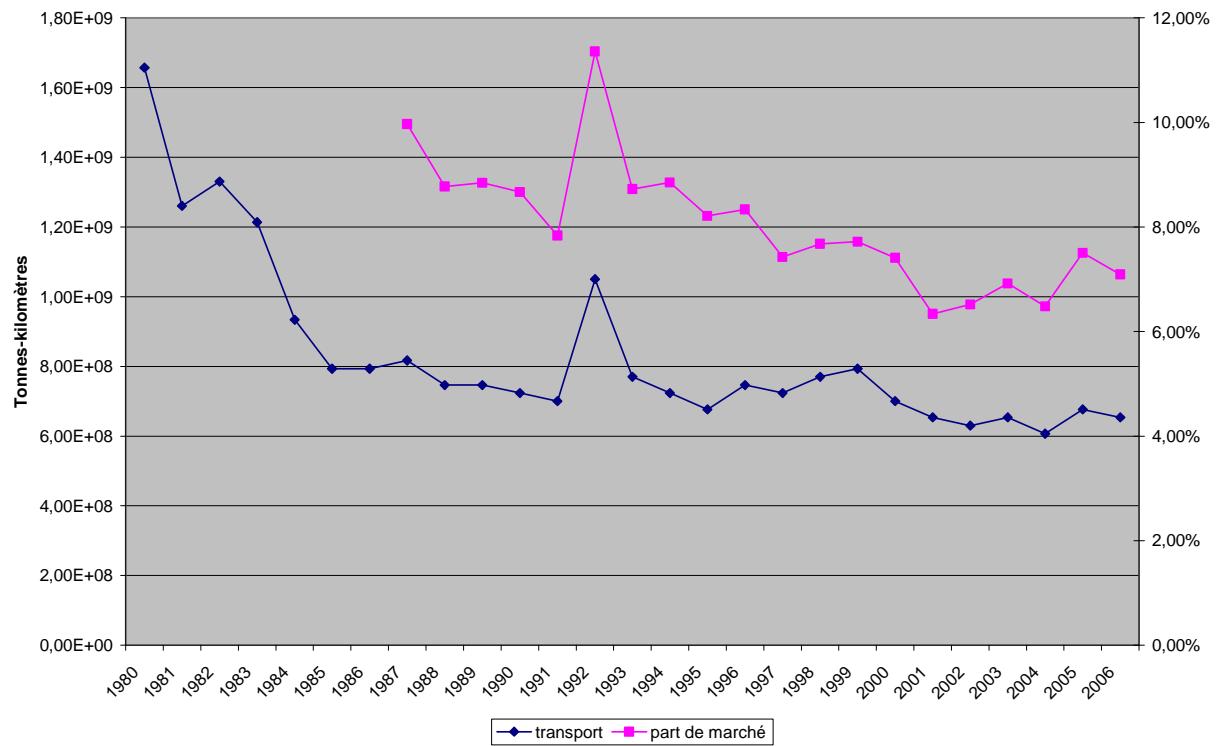
**Figure 19 – Evolution du transport fluvial de produits métallurgiques et de sa part de marché**



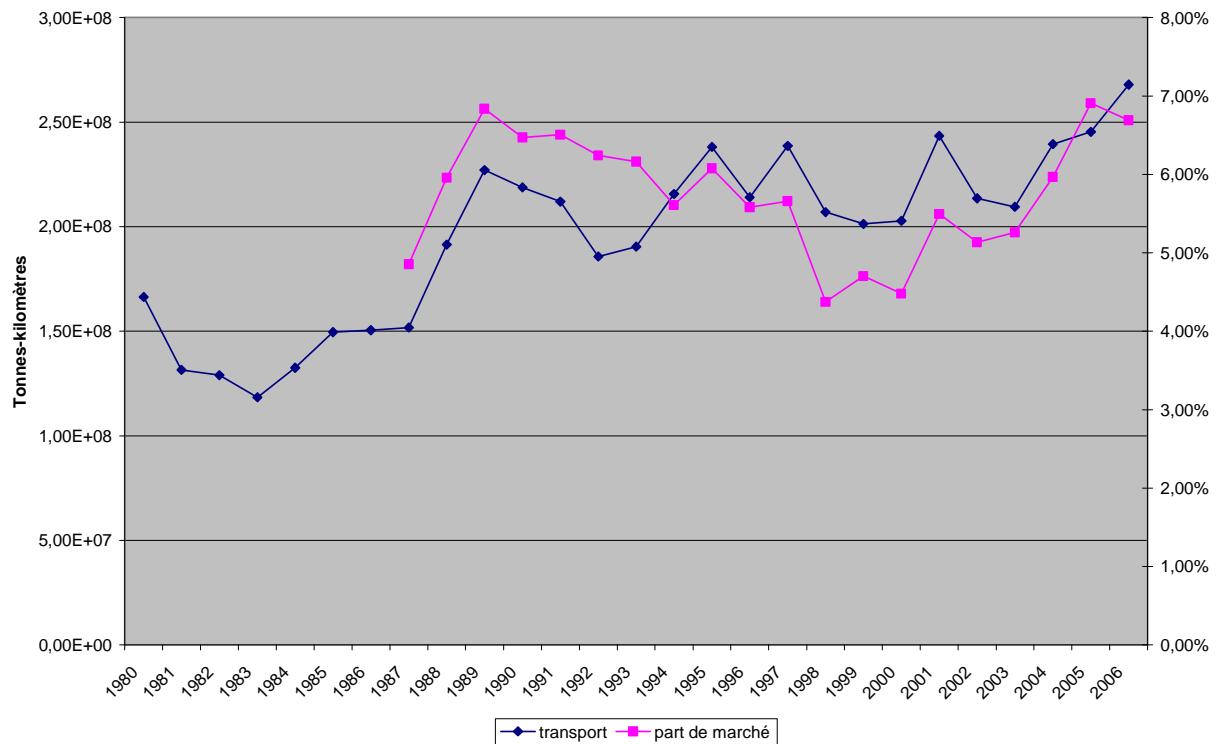
**Figure 20 – Evolution du transport fluvial de produits chimiques et de sa part de marché**



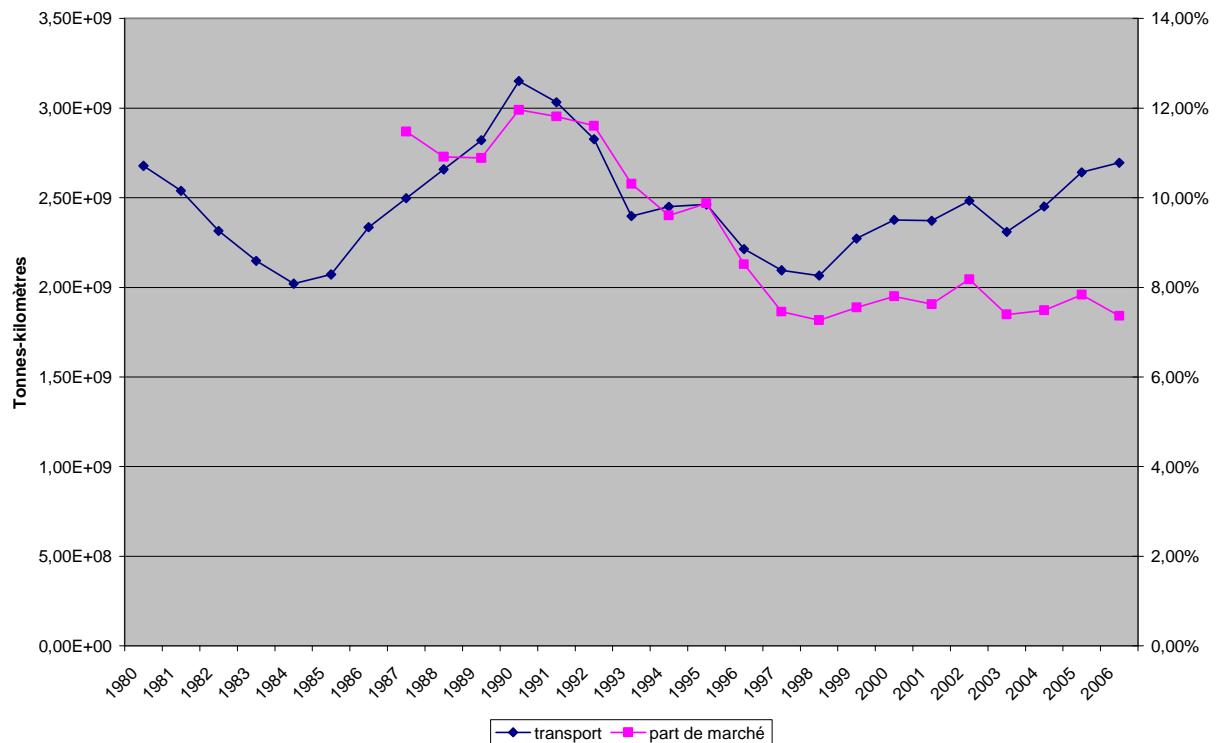
**Figure 21 – Evolution du transport fluvial de produits pétroliers et de sa part de marché**



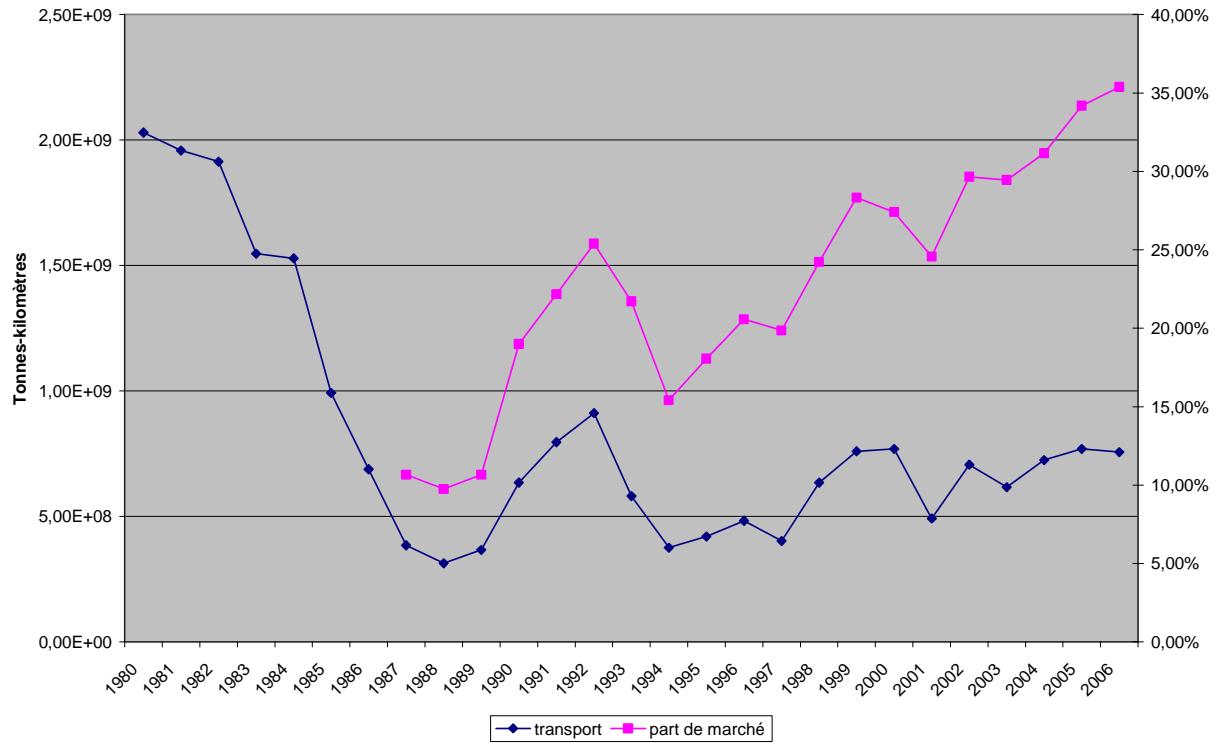
**Figure 22 – Evolution du transport fluvial de minerais et déchets métallurgiques et de sa part de marché**



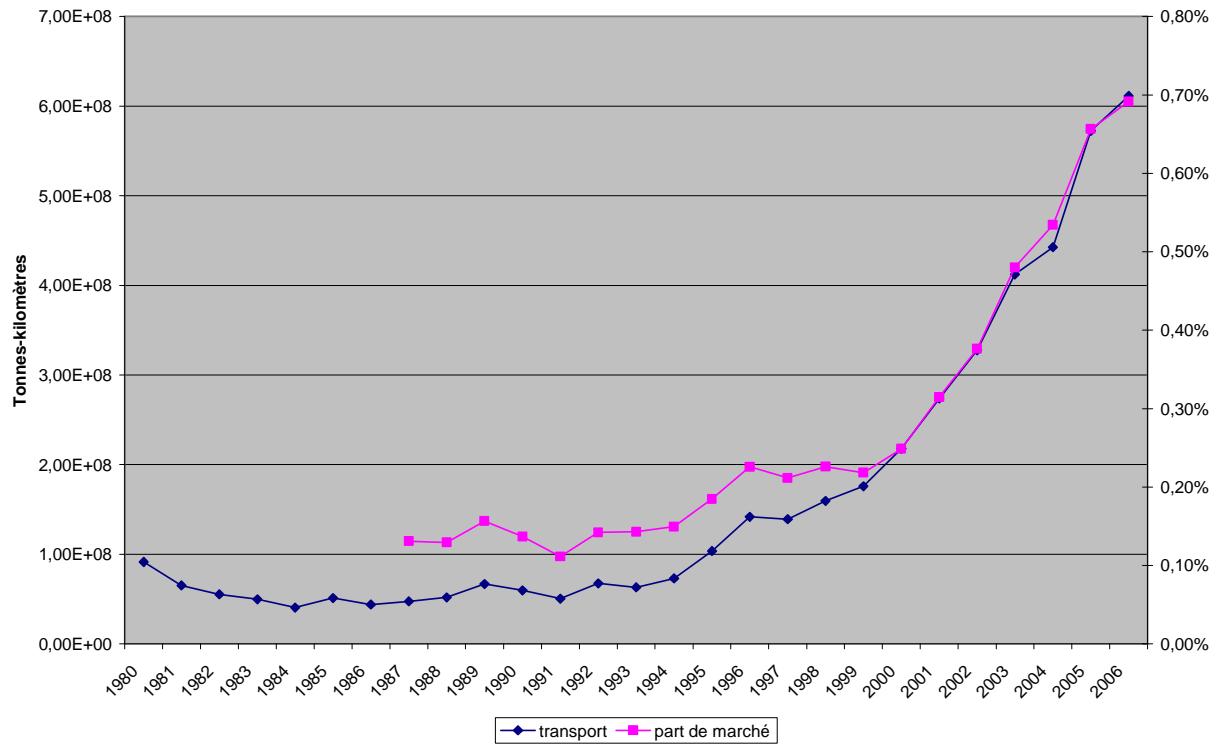
**Figure 23 – Evolution du transport fluvial de minéraux bruts et matériaux de construction et de sa part de marché**



**Figure 24 – Evolution du transport fluvial de combustibles minéraux et de sa part de marché**



**Figure 25 – Evolution du transport fluvial de la NST 9 comprenant le transport de conteneurs et de sa part de marché**



## Annexe : Détail des estimations économétriques du lien entre prix TRM et fluvial

La relation de cointégration a été estimée par une méthode en 2 étapes (sous E views). Les résultats sont les suivants :

Dependent Variable: TFM

Method: Least Squares

Sample: 2000Q1 2007Q4

Included observations: 32

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	53.22250	6.369126	8.356327	0.0000
TRM	0.483214	0.062362	7.748520	0.0000
R-squared	0.666813	Mean dependent var	102.5536	
Adjusted R-squared	0.655707	S.D. dependent var	1.758398	
S.E. of regression	1.031767	Akaike info criterion	2.960883	
Sum squared resid	31.93626	Schwarz criterion	3.052492	
Log likelihood	-45.37413	F-statistic	60.03956	
Durbin-Watson stat	1.153153	Prob(F-statistic)	0.000000	

Les résidus de cette régressions apparaissent stationnaires au seuil de 5% (-3,59 avec la table de MacKinnon 1991)

Null Hypothesis: RESID01 has a unit root

Exogenous: Constant

Lag Length: 0 (Automatic based on SIC, MAXLAG=7)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-3.706732	0.0090
Test critical values:		
1% level	-3.661661	
5% level	-2.960411	
10% level	-2.619160	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Augmented Dickey-Fuller Test Equation

Dependent Variable: D(RESID01)

Method: Least Squares

Sample (adjusted): 2000Q2 2007Q4

Included observations: 31 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
RESID01(-1)	-0.615000	0.165914	-3.706732	0.0009
C	0.060702	0.166358	0.364891	0.7178
R-squared	0.321477	Mean dependent var	0.078114	
Adjusted R-squared	0.298079	S.D. dependent var	1.105113	
S.E. of regression	0.925872	Akaike info criterion	2.746179	
Sum squared resid	24.85991	Schwarz criterion	2.838694	
Log likelihood	-40.56577	F-statistic	13.73986	
Durbin-Watson stat	1.969345	Prob(F-statistic)	0.000881	

On aboutit à la relation de court terme suivante :

Dependent Variable: D(TFM)

Method: Least Squares

Sample (adjusted): 2000Q2 2007Q4

Included observations: 31 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.122377	0.163590	0.748071	0.4607
RESID01(-1)	-0.537619	0.165171	-3.254928	0.0030
D(TRM)	0.220871	0.143811	1.535847	0.1358
R-squared	0.284236	Mean dependent var	0.187678	
Adjusted R-squared	0.233110	S.D. dependent var	1.017228	
S.E. of regression	0.890810	Akaike info criterion	2.698393	
Sum squared resid	22.21916	Schwarz criterion	2.837166	
Log likelihood	-38.82510	F-statistic	5.559528	
Durbin-Watson stat	1.826265	Prob(F-statistic)	0.009264	

La substitution de D(TRM) par D(TRM(-1)) ou D(TRM(-2)) (ajout de retards) dégrade la qualité de la régression.

## Bibliographie

Augris Nathalie, Notes de synthèse du SESP N°162, MEEDDAT, *Le transport fluvial dynamisé par les grandes entreprises de fret et de tourisme*.

Conférence Européenne des Ministres des Transports, Paris 1991, *La déréglementation des transports de marchandises*.

Conseil National des Transports, 04/04/2006, *Avis du Conseil National des Transports sur le transport fluvial*.

Observatoire National du Transport Fluvial, 23/11/2005, *Transport fluvial : évolution du contexte récent et de quelques indicateurs chiffrés*.

Voies Navigables de France, *Le trafic sur les voies navigables en 2006*.

Voies Navigables de France, *Navigation intérieure et part de marché en 2005*.

Voies Navigables de France, Août 2006, *La flotte fluviale française de marchandises active en 2005*.

Voies Navigables de France, janvier 2000, *Transport fluvial et fluvio-maritime, perspectives de développement du transport de marchandises à 20 ans, rapport final*.



## Annexes



## Annexe - retour sur la méthodologie d'élaboration des dossiers CCTN

L'objectif de cette annexe est de présenter la méthodologie sous-jacente à l'élaboration des dossiers présentés dans le cadre de la Commission des Comptes des Transports de la Nation.

### Notations et hypothèses

Ces éléments de méthode sont détaillés ci-dessous dans le cas du transport de marchandises et trois modes de transports (route, fer, fluvial). Par la suite, on supposera que les reports modaux sont petits devant les trafics en place, ce qui justifiera une approche marginale (dans certains dossiers où cette hypothèse n'est pas vérifiée, une démarche spécifique sera appliquée).

La situation de projet est celle avec aides et la situation de référence est la situation sans aides (reconstituée).

Chaque mode, (indice  $R$  pour la route,  $F$  pour le ferroviaire,  $VN$  pour le fluvial) est caractérisé par :

- un prix  $p$  hors TVA ;
- une valeur du temps des marchandises  $\tau$  ;
- une vitesse moyenne du transport des marchandises  $V$  ;
- une valeur traduisant la qualité du service offert  $\lambda$  ;
- un coût  $c$  hors TVA, hors TIPP et hors péages d'infrastructure ;
- une fiscalité énergétique (TIPP)  $\theta$  ;
- un péage d'infrastructure  $\pi$  ;
- un coût marginal d'usage de l'infrastructure  $CMU$  .

Les reports modaux du mode  $i$  vers le mode  $j$  sont représentés algébriquement par  $q_{i \rightarrow j}$

Par ailleurs, on fait les hypothèses simplificatrices suivantes :

- les aides se traduisent par des baisses de coût d'exploitation (modes ferroviaires et fluviaux) ;
- le prix appliqué par les entreprises de TRM est égal à leurs coûts d'exploitation, y compris la TIPP :  $p_R = c_R + \theta_R + \pi_R$  (très faible marge liée à la concurrence quasi-parfaite à l'intérieur de ce mode) ;
- Du fait de la structure monopolistique du mode ferroviaire (jusqu'en 2005 en tout cas), il n'y a pas forcément égalité entre les prix et les coûts, à la différence des autres modes. On peut donc faire l'hypothèse d'une détermination du prix du transport ferroviaire en fonction du prix routier et des caractéristiques des deux modes en terme de vitesse et de qualité de service, de manière à égaliser les coûts généralisés pour les chargeurs :

$$p_R + \frac{\tau_R}{V_R} + \lambda_R = p_F + \frac{\tau_F}{V_F} + \lambda_F \quad ^1$$

- le prix appliqué par les entreprises de transport fluvial est égal à leurs coûts d'exploitation, y compris la TIPP :  $p_{VN} = c_{VN} + \theta_{VN} + \pi_{VN}$  (très faible marge liée à la concurrence quasi-parfaite à l'intérieur de ce mode) ;
- Les aides versées par l'état sont bénéficiant intégralement aux chargeurs.

<sup>1</sup> En première approximation, on peut faire l'hypothèse que les distances moyennes de transport de marchandises ne sont pas affectées par le changement de mode.

L'ensemble des termes à prendre en compte dans le calcul économique figure dans le tableau 1.

**Tableau 1 – Termes pris en compte dans le calcul des avantages et des moyens publics engagés**

	Acteur <sup>2</sup>	Variations de surplus	Terme
Acteurs publics	Etat	Aides à l'exploitation et à l'investissement	<i>Aides</i>
		Pertes de recettes fiscales (TIPP) liées aux reports modaux	$\sum_{i \neq j} (\theta_i - \theta_j) q_{i \rightarrow j}$
		Variation des charges d'entretien et d'exploitation des routes liées aux reports modaux	$(CMU_R - \pi_R) \sum_i q_{i \rightarrow R}$
	Gestionnaire d'infrastructure (RFF)	Variation d'EBE = déficit ou bénéfices sur trafics reportés	$(CMU_F - \pi_F) \sum_i q_{i \rightarrow F}$
	Opérateur de transport (SNCF)	Variation d'EBE = déficit ou bénéfices sur trafics reportés + variation de coût sur trafics en place lié aux aides	$(c_F + \theta_F + \pi_F - p_F) \sum_i q_{i \rightarrow F}$ <sup>3</sup>
Acteurs non publics	Gestionnaire d'infrastructure (VNF)	Variation d'EBE = déficit ou bénéfices sur trafics reportés	$(CMU_{VN} - \pi_{VN}) \sum_i q_{i \rightarrow VN}$
	Entreprise de transport (TRM)	Variation d'EBE = supposée nulle	$(p_R - c_R - \theta_R - \pi_R) \sum_i q_{i \rightarrow R} = 0$
	Entreprise de transport fluvial	Variation d'EBE = supposée nulle	$(p_{VN} - c_{VN} - \theta_{VN} - \pi_{VN}) \sum_i q_{i \rightarrow VN} = 0$
	Chargeurs	Variations de coûts généralisés pour les chargeurs	$\sum_{i \neq j} \left( (p_i - p_j) + \left( \frac{\tau_i}{V_i} - \frac{\tau_j}{V_j} \right) + (\lambda_i - \lambda_j) \right) q_{i \rightarrow j} + Aides$
	Tiers	Nuisances ajoutées ou supprimées	$\Delta E$

### Détermination des avantages

Les avantages correspondent à la variation du surplus pour l'ensemble des acteurs : il s'agit donc de la somme des avantages de la sphère privée moins la somme des moyens publics engagés (comptés positivement).

$$\begin{aligned}
 Avantages &= \sum_{i \neq j} \left( (p_i - p_j) + \left( \frac{\tau_i}{V_i} - \frac{\tau_j}{V_j} \right) + (\lambda_i - \lambda_j) \right) q_{i \rightarrow j} + Aides \\
 &+ \sum_{i \neq j} ((p_j - p_i) - (c_j - c_i) - (\theta_j - \theta_i) - (\pi_j - \pi_i)) q_{i \rightarrow j} + \Delta E - Aides - \sum_{i \neq j} (\theta_i - \theta_j) q_{i \rightarrow j} \\
 &- \sum_{i \neq j} ((CMU_j - CMU_i) - (\pi_j - \pi_i)) q_{i \rightarrow j}
 \end{aligned}$$

Les aides ainsi que les termes de prix, de fiscalité énergétique et de péage d'infrastructure se simplifient pour aboutir à la formulation suivante :

$$Avantages = \sum_{i \neq j} \left( \left( \frac{\tau_i}{V_i} - \frac{\tau_j}{V_j} \right) + (\lambda_i - \lambda_j) \right) q_{i \rightarrow j} + \sum_{i \neq j} (c_i - c_j) q_{i \rightarrow j} + \Delta E - \sum_{i \neq j} (CMU_j - CMU_i) q_{i \rightarrow j}$$

<sup>2</sup> Cf. note méthodologique 2003 sur la classification des acteurs.

<sup>3</sup> La variation de coûts sur les trafics en place dans une approche qui n'est plus marginale s'appuie sur une démarche spécifique.

Les avantages se définissent donc comme l'agrégation des quantités suivantes :

- Les variations de qualité de service (vitesse et autres paramètres monétarisables) ;
- + les variations de coûts de transport ;
- + les variations des nuisances ;
- - les variations des coûts marginaux d'usage des infrastructures.

Il faut noter que les termes relatifs aux prix, à la fiscalité énergétique et aux péages d'infrastructures sont absents des avantages, ceux-ci étant des transferts.

### Les moyens publics engagés

Les moyens publics engagés correspondent à la somme des variations de surplus de la sphère publique avec la convention de calcul précisée ci-dessus :

$$\begin{aligned} \text{Moyens publics engagés} = & \text{Aides} + \sum_{i \neq j} (\theta_i - \theta_j) q_{i \rightarrow j} + \sum_{i \neq j} ((CMU_j - CMU_i) - (\pi_j - \pi_i)) q_{i \rightarrow j} \\ & + (c_F + \theta_F - p_F) \sum_i q_{i \rightarrow F} \end{aligned}$$

Les moyens publics engagés se définissent comme l'agrégation des quantités suivantes :

- Les aides à l'exploitation et à l'investissement ;
- + les pertes de recettes fiscales (TIPP) liées aux reports modaux ;
- + les variations des charges d'entretien et d'exploitation des infrastructures ;
- + les déficits ou bénéfices sur trafics pour l'opérateur ferroviaire ;

### Evaluation de l'efficacité de la politique

L'efficacité d'une politique s'apprécie par le ratio  $r = \frac{\text{Avantages}}{\text{Moyens publics engagés}}$ .

Il y a deux manières d'interpréter cette quantité :

- En ne tenant pas compte des coûts d'opportunité des fonds publics, le signe de  $r$  indique si la politique évaluée est productrice ou non de valeur ;
- En tenant compte des coûts d'opportunité des fonds publics, la politique évaluée est productrice de valeur si  $r \geq 0,3$  (ratio de l'instruction-cadre révisée).

Les dossiers présentés lors de la Commission des Comptes des Transports de la Nation de 2004 s'appuie sur un ratio différent entre les quantités suivantes, noté  $\rho$  :

- Les avantages de la sphère privée, noté  $\text{Avantages}_{privés}$  ;
- Les moyens publics engagés, définis ci-dessus.

Dans ce cas, on a :

$$\begin{aligned} r &= \frac{\text{Avantages}}{\text{Moyens publics engagés}} = \frac{\text{Avantages}_{privé} - \text{Moyens publics engagés}}{\text{Moyens publics engagés}} \\ &= \frac{\text{Avantages}_{privé}}{\text{Moyens publics engagés}} - 1 = \rho - 1 \end{aligned}$$

donc  $\rho = r + 1$  et la politique est productrice de valeur lorsque  $\rho \geq 1,3$  en tenant compte des coûts d'opportunité des fonds publics.

## Liste des participants à la réunion plénière du 30 juin 2008

---

M. GRESSIER	Vice-président, Conseil général des ponts et chaussées
M. ACCARY	Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR)
M. ALLAIRE	Groupe des autorités responsables de transport (Gart)
M. ANDRE	Centre interprofessionnel et technique sur la pollution atmosphérique (Citepa)
Mme AUBRIOT	Conseil national des transports (CNT)
M. BENOUDIBA	Aéroports de Paris (ADP)
M. BERNADET	Laboratoire d'économie des transports (LET)
M. BORDET	Institut national de la statistique et des études économiques (Insee)
M. BRUTIN	Voies navigables de France (VNF)
Mme CHARTRAIN	Conseil national des transports (CNT)
Mme CUGNY-SEGUIN	Institut français de l'environnement (MEDAD/Ifen)
M. DANZANVILLIERS	Service technique des routes et autoroutes (MEEDDAT-Setra)
M. DENIZOT	Société nationale des chemins de fer français (SNCF)
Mme DUPONT-KIEFFER	Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets)
M. GEFFRIN	Mission de la stratégie (MEEDDAT-SG/MS)
M. GERMON	Direction générale de l'aviation civile (MEEDDAT/DGAC)
Mme GHERAB	Régie autonome des transports parisiens (RATP)
Mme GOUTON	Réseau ferré de France (RFF)
Mme GUEGUEN	Direction des transports ferroviaires et collectifs (MEEDDAT-DGMT/DTFC)
Mme GUIEU	Direction générale des routes (MEDAD/DGR)
M. LE BORGNE	Direction générale de l'aviation civile (MEEDDAT-DGAC)
M. LE BRIQUER	Confédération générale du travail (CGT)
M. LEUXE	Direction générale de la mer et des transports (MEDAD/DGMT)
Mme LEVY	Direction du tourisme
M. MICHELIN	Syndicat des transports en Ile-de-France (STIF)
Mme MEYER	Union des transport publics et ferroviaires (UTP)
M. MOLLET	Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA)
M. NOLIN	Institut national de la statistique et des études économiques (Insee)
M. QUINET	Ecole nationale des ponts et chaussées (ENPC)
Mme RAYNARD	Conseil d'analyse stratégique (CAS)
M. ROSE	Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF)
M. SAUVANT	Réseau ferré de France (RFF)
M. TREGOUET	Institut français de l'environnement (MEEDDAT-Ifen)
Mme VELUT	Direction des études économiques et de l'évaluation environnementale (MEEDDAT-D4E)
M. ZILIOOTTO	Institut national de la statistique et des études économiques (Insee)
M. BECKER	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. BOCCARA	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP (rapporteur)
M. CAICEDO	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP (secrétaire)
M. COLUSSI	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. FAVRE-BULLE	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. FRIEZ	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. LE JEANNIC	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. MOUTAABBID	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. ROUCHAUD	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. SIMON	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. WEMELBEKE	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
Mme CABANNE	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
Mme CLEMENT	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
Mme GORMON	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
Mme MAUREL	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
Mme SOUIHI	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
<u>Représenté :</u>	
M. MADRE	Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets)
<u>Excusés :</u>	
M. DENIAU	Union routière de France (URF)
M. HIROU	Conseil national routier (CNR)
Mme LHENORET	Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes (Asfa)
M. RATHERY	Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)

## Remarques des membres de la Commission

---

Claude GRESSION ouvre la séance en signalant qu'il s'agit de la dernière plénière de la Commission sous sa composition actuelle puisque l'arrêté de nomination, en date du 25 juillet 2005 et actuellement en vigueur, arrive à expiration. Il annonce le déroulement de la réunion : présentation des principaux résultats du 45<sup>e</sup> rapport sur les comptes des transports, puis exposé des travaux de l'Ifen sur les indicateurs transports et environnement (TERM – *Transports and environment reporting mechanism*) et enfin, examen des deux projets de dossiers complémentaires dans le cadre de l'article 12 de la loi de finances rectificative n°2002-1050 du 6 août 2002, le premier portant sur les transports collectifs urbains, l'autre sur le transport fluvial de marchandises.

### Examen du 45<sup>e</sup> rapport sur les comptes, portant sur l'année 2007

Frédéric BOCCARA, rapporteur de la Commission, présente les principaux résultats du rapport sur la base du plan du projet de synthèse.

Claude GRESSION ouvre les débats en insistant sur un des faits les plus notables du rapport, à savoir la hausse de la circulation des voitures particulières. Cela questionne à nouveau sur les élasticités aux prix des carburants. Emile QUINET (ENPC) estime que la hausse des prix observée ces dernières années est trop continue et encore trop récente pour pouvoir être interprétée correctement et il semble difficile à ce stade d'en isoler les effets sur la circulation. Adrien FRIEZ (SESP) ajoute que l'on constate qu'il n'y a pas de ralentissement de la circulation au premier trimestre 2008 sur les autoroutes concédées malgré la poursuite de la hausse des prix du pétrole ; l'évolution moyenne de la circulation reste donc sur une tendance de 4 % par an alors que l'on avait observé un rythme inférieur lors de la précédente période de croissance des prix des carburants, entre mi-2004 et mi-2006.

Christian ROSE (AUTF) souhaite que, au-delà des annexes, les fiches du rapport concernant le transport de fret puissent présenter des ventilations par types de marchandises, et que cette ventilation soit homogène pour l'ensemble des modes. Par ailleurs, il s'interroge sur les résultats du transport routier de marchandises, faisant état d'une forte baisse pour le compte propre et d'une forte hausse pour le compte d'autrui : comment cette ventilation, est-elle mesurée et quelles conclusions, notamment en termes d'externalisation de la fonction transports peut-on en tirer ? À la deuxième question, Emmanuel CAICEDO (SESP) précise que la mesure est issue des résultats de l'enquête sur l'utilisation des véhicules routiers de transport de marchandises, portant sur un échantillon de poids lourds (tracteurs et porteurs), à partir de laquelle deux types de mesures du compte propre peuvent être envisagées. L'une est basée sur l'entreprise et son activité principale ; les transports pour compte propre sont ceux réalisés par des entreprises hors secteur des transports (APE 602L, M, N et P). L'autre, utilisée dans le rapport, est basée sur les déclarations des entreprises utilisatrices des véhicules pour chaque trajet (la location de véhicules par des entreprises de TRM est donc considérée comme faisant partie de l'appareil productif de l'entreprise de TRM) ; cette deuxième approche permet de distinguer, quelle que soit l'activité principale de l'entreprise, selon que le transport est réalisé pour compte propre ou pour compte d'autrui. Tout en étant plus stable, cette deuxième mesure recouvre malgré tout des phénomènes distincts : un phénomène d'externalisation de la fonction transports par des chargeurs et une reconversion des flottes pour compte propre vers une activité pour compte d'autrui ; elle peut également, en toute hypothèse, être liée à des phénomènes de filialisation des activités de transports au sein de groupes industriels, donnant lieu à une facturation de prestations de transports pour compte d'autrui au sein d'un même groupe.

André LEUXE souligne l'évolution du transport combiné ferroviaire. Il précise à ce sujet que la mesure donnée dans le rapport ne concerne que les transports combinés opérés par la SNCF (notamment pour les organisateurs dont elle est actionnaire, à savoir *Naviland Cargo* et *Novatrans*). Or d'autres organisateurs ont fait leur apparition sur le marché (*Rail Link*, issu d'une alliance entre *Véolia* et la *CMA-CGM*) et que ceux-ci sont en partie opérés par d'autres entreprises ferroviaires (*Véolia Transports* à travers sa filiale *Véolia Cargo*).

Il signale également une erreur d'interprétation des données sur le transport maritime de voyageurs sur la façade méditerranéenne. En effet, les trafics portuaires qui sont rapportés comprennent les échanges de la France continentale avec la Corse, mais aussi les escales de croisières (comptées le plus souvent deux fois), les échanges entre la France continentale et l'Afrique du nord ainsi que ceux

entre la Corse et l'Italie (y compris Sardaigne). À la lumière d'une analyse séparée de ces différents marchés, les liaisons entre la Corse et le continent (France continentale et Italie) ont augmenté de 4,3% en 2007, tous trafics passagers confondus, et celles entre la Corse et la France continentale ont augmenté de 5,9%.

Enfin, il estime nécessaire d'apporter des précisions, dans la fiche E1, quant au « versement transports ».

Gérard LE BRIQUER (UIT-CGT) intervient à partir des constats du rapport faisant valoir une reprise de l'activité et une reconstitution des marges des entreprises pour signaler le besoin d'approfondir le lien, entre, d'une part, la dégradation des conditions sociales et de travail dans le secteur du transport routier de marchandises y compris dans le ferroviaire, d'autre part, l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire avec une part non négligeable réalisée par les concurrents à la SNCF (5 à 8 %). La question des conditions sociales et de travail dépasse d'ailleurs largement le contexte du fret ferroviaire et devrait être analysée plus profondément dans le rapport et notamment à travers :

- les difficultés de recrutement et pénurie de salariés conducteurs et les conditions sociales et de rémunérations dans les branches concernées ; le rapport annonce 11% d'intérim et une augmentation du coût du travail alors qu'on assiste à une smicardisation des premiers niveaux de qualifications (écrasement des niveaux à chaque relèvement du SMIC).
- les besoins de formation dans le domaine des transports et de la logistique ; l'année 2007 étant marquée par des tensions sur le marché du travail, il faut éclairer l'approche de l'emploi en regard des ressources de financement de la formation (et des circuits de financement au niveau des régions) disponibles notamment pour l'apprentissage des métiers du transport.
- l'articulation entre les exigences environnementale et énergétique qui ressortent du processus du Grenelle, les facteurs de croissance de l'activité et l'évolution des conditions sociales des salariés, c'est-à-dire en développant une approche de développement durable : politique industrielle du fret SNCF, report modal de la route vers les modes alternatifs et le différentiel fiscal, social et tarifaire entre les modes en transport intérieur et à l'échelle de l'Europe (le cabotage et la sous tarification notoire du TRM ce qui suppose l'internalisation des coûts externes).

En outre, il exprime son inquiétude quant aux ressources futures de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF), dont la pérennité n'est pas assurée. Il y a au plus 900 millions d'euros de disponibles en 2009 alors qu'il en faudrait au minimum 2 milliards pour couvrir les besoins d'infrastructures de transport.

Il évoque le besoin d'avoir des données sur la régionalisation du transport régional de voyageurs pour bien expliciter la croissance continue et importante du TER en regard des politiques régionales d'investissement et de contribution au TER.

Plus globalement, il réitère la demande exprimée au cours de la dernière séance, par M. GENESTE, secrétaire général de l'UIT-CGT, d'une plus grande lisibilité des politiques publiques à travers les liaisons d'aménagement du territoire (ferroviaires et aériennes).

Enfin, il signale que l'analyse menée dans le rapport sur les entreprises françaises est en partie à relativiser puisque ne tenant pas compte des phénomènes de groupes. Cela est particulièrement vrai dans le TRM où la confusion entre « pavillon des véhicules » (c'est-à-dire, son pays d'immatriculation) et « résidence des entreprises » cache en réalité des stratégies de filialisation des groupes français de transports à l'étranger ; mais l'existence de groupes est également une réalité dans le domaine ferroviaire, à travers le groupe SNCF et Véolia Transports. L'analyse des groupes français devrait être un axe prioritaire de travail pour la Commission.

Sur ce dernier point, Frédéric BOCCARA (SESP) partage cette idée mais signale deux écueils. D'une part, les données sur les groupes remontent assez tardivement et il est inenvisageable, à l'heure actuelle, de disposer de données pour l'année n ni même pour l'année n-1. D'autre part, il peut être trompeur de définir une mesure sectorielle des groupes, qui sont le plus souvent trans-sectoriels ; par exemple, les groupes peuvent disposer de filiales pour les opérations financières ou de services dans lesquelles sont intégrés l'ensemble des comptes financiers du groupe, que ceux-ci soient liés aux transports (investissements) ou pas. Cela rend assez difficile le travail demandé, notamment en annuel dans le cadre du rapport. Claude GRESSION émet l'hypothèse d'un dossier statistique, annexé au tome 1, qui pourrait porter sur ces questions, de façon plutôt structurelle.

Sur les questions liées à l'ouverture à la concurrence du fret, Jean-Louis DENIZOT (SNCF) indique que la montée en charge des concurrents de la SNCF est rapide et qu'il sera important de mesurer l'impact sur l'évolution du trafic ferroviaire mais que c'est encore trop tôt. Pour ce faire, il conviendra de déterminer, parmi les marchés des nouveaux opérateurs, lesquels auraient pu être gardés ou développés par la SNCF et lesquels sont induits par l'existence des nouveaux opérateurs ce qui ne sera pas très facile à réaliser.

Alain SAUVANT (RFF) précise que la baisse constatée dans les transports ferroviaires de produits de construction s'explique en outre par l'achèvement des travaux sur la LGV Est. Rebondissant sur la demande de l'AUTF, il estime que la possibilité de disposer de statistiques ferroviaires fiables et par type de marchandises est un enjeu majeur pour les projections de trafic et donc pour évaluer la pertinence des investissements en infrastructures.

Emile QUINET souhaite que deux améliorations puissent être apportées au rapport. L'une consiste en la ventilation des transports ferroviaires de marchandises selon qu'ils sont réalisés par wagon isolé ou par train complet. L'autre vise à mieux décrire les divergences entre l'optique véhicule et l'optique marchandise dans le suivi des transports terrestres de marchandises : notamment, il serait intéressant de pouvoir identifier les transports terrestres de marchandises ayant pour origine ou destination des ports car ces flux (de véhicules) correspondent à des flux internationaux (de marchandises). Adrien FRIEZ (SESP) rappelle que, dans le cadre de la mise en place de la collecte par internet de l'enquête TRM, un test va être réalisé pour voir s'il est possible de renseigner ce type d'information, les origines destinations étant pour l'instant renseignées commune par commune.

Des remarques de forme visant à améliorer la lisibilité du rapport principal clôturent les débats.

#### **Présentation des travaux sur les indicateurs européens de transport et de développement durable réalisés par l'Ifen**

Marie CUGNY-SEGUIN (Ifen) présente les travaux, non encore finalisés, sur les indicateurs européens de transport et de développement durable (TERM – *Transports and environment reporting mechanism*). Malgré le temps relativement long dans les remontées d'information (la plupart des indicateurs datant de 2004), ces indicateurs permettent de situer la France, tant en niveau qu'en évolution, dans le panorama européen et de relativiser les émissions des différents pays selon leur population ou la quantité de transports de marchandises et de voyageurs.

En 2004, cinq pays émettent à eux seuls les trois quarts des gaz à effet de serre (GES) des transports de l'UE 25 : l'Allemagne, la France, le Royaume-Uni, l'Italie et l'Espagne. Entre 1990 et 2004 ces émissions sont en hausse dans tous les pays européens, à l'exception de la Lituanie, de la Bulgarie et de l'Estonie. La France est responsable de 15 % des émissions de GES liées aux transports mais elle ne se situe qu'au huitième rang une fois ces émissions rapportées au nombre d'habitants. En outre, on y observe, à l'instar de l'Allemagne ou du Royaume Uni, une baisse des émissions sur la période 1990-2004, en décalage avec la poursuite à la hausse pour l'ensemble de l'UE.

De 1990 à 2004, la pollution acide générée par les transports routiers de l'EU25 a baissé de 42%, celle du potentiel de formation troposphérique de l'ozone (TOFP) de 52% et celle des émissions de particules de 38%. Ces mêmes émissions, pour les transports non routiers, sont restées quasiment stables sur la période mais continuent de représenter une part mineure des émissions des transports. En France, elles diminuent fortement, à l'image du Royaume Uni, de la Finlande ou de la Suède. À l'inverse, d'autre pays comme l'Autriche, le Portugal et l'Espagne enregistrent des hausses pour la pollution acide et les particules, résultant de la forte hausse des transports de marchandises ou de voyageurs.

Gérard LE BRIQUER souligne l'intérêt de cette présentation qui permet de se comparer entre pays européens. Il revient sur la fiche « Les entreprises de TRM en Europe » du rapport de la CCTN (S2c) qui évoque les disparités de salaires moyens dans le transport entre les 15 et les nouveaux entrants ; il serait utile que les données sur l'environnement (GES et les pollutions) soient complétées par des indicateurs sociaux de cette nature (rémunérations, dispositions conventionnelles sur le temps de travail et l'amplitude).

Devant l'intérêt suscité par ces travaux, Claude GRESSIER demande à ce que le support de la présentation puisse être communiqué aux membres de la Commission et souhaite que ces indicateurs puissent être intégrés de façon permanente au rapport annuel.

## **Examen des dossiers d'Analyse économique des politiques publiques des transports**

### **Dossier « transports en commun en site propre »**

Isabelle CABANNE (SESP) présente la méthodologie et les principaux résultats du dossier.

Alain SAUVANT estime que le travail est d'une très bonne qualité, y compris en raison des tests de sensibilité aux hypothèses réalisés qui permettent d'identifier deux points de fragilité. Le premier est la sensibilité aux vitesses, ce qui incite fortement à recommander que des mesures fines de vitesses soient réalisées, y compris en amont des projets de transports collectifs en site propre (TCSP) et y compris pour les projets ferroviaires hors agglomération. La seconde, moins mise en avant dans le texte du rapport, est l'impact du nouveau partage de la voirie sur la congestion urbaine.

Sur cette seconde fragilité, Isabelle CABANNE précise que, sans avoir été approfondi, cet effet a malgré tout été étudié. On peut estimer que la restriction de capacité induite par la mise en place des voies de tramway est compensée, d'une part par une fluidification du trafic automobile (les autobus qui précédaient les tramways constituaient une gêne à la circulation), et d'autre part par les véhicules évités grâce au report modal de la voiture vers le tramway. La mise en service de tramways s'accompagne généralement de politiques de restriction volontaire de l'usage de la voiture dans les centres ville allant au-delà des seules restrictions de capacité liées aux plate-forme tramway ; toutefois ces politiques volontaristes dépassent le cadre des projets de transports collectifs présentement évalués.

Claude GRESSIER s'interroge sur l'hypothèse de croissance nulle des trafics en situation de référence (absence de hausse de la clientèle sans investissement significatif, alors même que les prix des transports en commun sont stables et que ceux des carburants progressent). Anne MEYER (UTP) signale que l'exercice porte sur une période s'arrêtant en 2005 ; or, depuis, on observe un frémissement de la fréquentation des transports urbains, y compris pour ceux n'ayant pas réalisé d'investissement majeur.

Enfin, il est précisé, suite à la demande de Marie CUGNY-SEGUIN, que les valeurs tutélaires du carbone (valeur « Boiteux II ») ont été utilisées pour la valorisation.

Le dossier est validé par la Commission.

### **Dossier « transport fluvial de marchandises »**

Didier ROUCHAUD (SESP) présente la méthodologie et les principaux résultats du dossier.

Gérard LE BRIQUER considère que la conclusion de cette étude ne peut conduire à dire que la libéralisation du transport fluvial depuis 1990 a eu un impact positif sur le secteur en l'absence de données économiques suffisantes contenues dans ce rapport. Du point de vue de la CGT cette étude des impacts de la libéralisation sur les transports répond à un besoin exprimé depuis longtemps et elle doit se faire dans une approche globale des impacts sur tous les modes en concurrence avec le fluvial, notamment routier (conditions sociales et organisation du transport). Il pense qu'il faudrait au contraire réguler à nouveau le secteur par l'intervention d'un opérateur public de transport fluvial pour gérer les bourses de fret. La CGT préconise de mettre en place une tarification sociale obligatoire sur l'ensemble des modes qui couvre les externalités. Un tel rapport appelle, de la part de la CGT, une réserve sur la méthodologie et la CGT ne partage pas la synthèse qui peut laisser supposer un bilan globalement positif de la libéralisation.

Claude GRESSIER estime que le rapport est prudent et circonstancié. Avant la libéralisation, dans le domaine fluvial, les chargeurs ne pouvaient pas choisir leur client et revenir à ce système n'est peut-être pas très opportun. En outre, il y a d'autres causes que la libéralisation à la progression du trafic de conteneurs.

Alain SAUVANT soulève la question de la date à laquelle le processus de libéralisation a eu des effets : il estime que l'effet de la libéralisation en 2000 n'est pas visible graphiquement. Claude GRESSIER fait un parallèle avec la libéralisation dans le TRM qui a produit ses effets avant la date effective de suppression de la Tarification Routière Obligatoire. Didier ROUCHAUD estime qu'effectivement la date des premiers impacts de la libéralisation est le milieu des années 1990 avant la date du 1<sup>er</sup> janvier 2000 de suppression totale du système d'affrètement à tour de rôle et de l'instauration de la liberté des prix.

Alain SAUVANT pense aussi qu'il faudrait une analyse plus approfondie par bassin, par type de marchandises et par gabarit. Enfin, le lien entre prix du transport routier et prix du transport fluvial pourrait être étudié à la lumière des conditions de concurrence et du prix des intrants.

Catherine CHARTRAIN (CNT) souligne que le rapport compare la situation du transport fluvial de marchandises avec celle du transport routier de marchandises alors même que la comparaison avec celle du transport ferroviaire de marchandises est plus pertinente. Elle signale l'existence de rapports annuels sur le transport fluvial de marchandises rédigés par le CNT dans le cadre de l'Observatoire National du Transport Fluvial, et qui regroupent une grande quantité d'informations sur la question. Didier ROUCHAUD précise que ces rapports ont été utilisés dans le cadre de cette étude.

Claude GRESSION pense qu'il est difficile de faire une étude statistique sur le transport fluvial de marchandises car un petit nombre de produits représentent la plupart des prestations de la voie d'eau et donc les résultats sur un seul produit peuvent influencer sensiblement les résultats globaux.

Le dossier est validé par la Commission.