DATA LAB

TRANSPORT

Les comptes des transports en 2015

Tome 1

53e rapport de la commission des comptes des transports de la Nation

JUILLET 2016

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

STATISTIQUE PUBLIQUE

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

contributeurs

VP

Véronique **Paquel**
SOeS
Secrétaire de la Commission

JBH

Jean-Baptiste **Herbet**
Rapporteur de la Commission

Rédacteurs au SOeS
Alexandra Albenque,
Manuel Baude, Dounia Boudour,
Frédérique Brouillet,
Carlo Colussi, Jacques Lavertu,
Aurélie le Moullec,
Bruno Lutinier, Benoit Mathieu,
Véronique Paquel,
Sébastien Picard,
François Rageau,
Guillaume Wemelbeke
et Jean-Paul Zoyem

Les transports en 2015

(tome 1)

53e rapport
de la Commission des comptes
des transports de la Nation

Avant-propos

Ce rapport dresse un panorama des transports en 2015 : bilan de la mobilité des marchandises et des voyageurs, de la circulation routière, de plusieurs externalités (accidentalité et impacts environnementaux). Il présente aussi les évolutions du secteur économique du transport, des résultats comptables et financiers pour certains acteurs du secteur, les évolutions de l'emploi ainsi que du marché du travail des principaux métiers du transport et de la logistique. Il récapitule les investissements en infrastructures de transport ainsi que l'ensemble des contributions publiques (État, Agence de financement des infrastructures de transport de France, collectivités territoriales).

En 2015, l'environnement économique global est favorable au développement économique des activités de transport : le prix du pétrole est très bas, le produit intérieur brut en France renoue avec la croissance ; la consommation des ménages redémarre, notamment celle liée aux déplacements individuels (achat de véhicules, carburants…), les échanges extérieurs de produits sont dynamiques. Cependant, malgré la hausse des recettes publiques liées au transport, avec l'augmentation de la TICPE, les aides publiques aux transports reculent.

Avec des prix des carburants bas, la circulation routière, qui était quasi stable depuis une dizaine d'années repart à la hausse. 2015 est marquée par une reprise du transport de voyageurs, en particulier individuel et par une baisse du transport routier et fluvial de marchandises, notamment des pavillons français. Cependant le transport ferroviaire de marchandises repart à la hausse, même s'il ne représente qu'un dixième du transport de marchandises.

Malgré la diminution des émissions unitaires de CO2 dans le transport routier et dans le transport aérien, les émissions de GES ont augmenté au total depuis 1990, loin des objectifs du facteur 4. Cependant, des progrès sur les émissions de polluants et de particules fines sont observés grâce aux poses de pots catalytiques et au recul des immatriculations de voitures à motorisation diesel.

Le nombre de tués sur la route a rompu sa tendance à la baisse dès 2014 ; en 2015, les accidents sur la route sont moins nombreux mais sont plus graves qu'en 2014.

Au final, la commission des comptes des transports de la Nation souligne la reprise économique du secteur des transports mais attire l'attention sur l'augmentation des émissions de GES qui l'accompagne

Le Vice-président par intérim

de la Commission des comptes des transports de la Nation

Pierre Lahoche

La Commission des comptes des transports de la Nation

Missions et composition de la Commission

La Commission des comptes des transports de la Nation est instituée dès 1955. Placée auprès du Ministre en charge des transports, elle a pour mission *« d'assurer le rassemblement, l'analyse et la diffusion des données décrivant les activités de production de services de transports, ainsi que l'utilisation de ces services par les différents agents économiques et leur impact sur l'environnement »*.

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

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

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

Le Service de l'observation et des statistiques (SOeS), service statistique du Ministère de l'Environnement de l'Énergie et de la Mer (Meem), en assure le secrétariat et en est le rapporteur conjointement avec le Service des études, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable (Seeidd) du Meem et l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee).

Le 53e rapport de la Commission

La Commission s'est réunie le 12 février 2016 et le 6 juillet 2016. Au cours de sa réunion du premier trimestre, lui ont été présentées les tendances des transports pour les 3 premiers trimestres de 2015, une étude sur les coûts socioéconomiques du transport par autocar et des informations sur les infrastructures linéaires de transport. À la réunion du 6 juillet, le présent rapport a été validé[1], et 2 études ont été présentées : « les transports de voyageurs depuis vingt-cinq ans » et « projection de transport jusqu'en 2050 ».

[1] Les données de ce rapport sont arrêtées au 30 juin 2016

Membres de la Commission des comptes des transports de la Nation

Président, M. Alain Vidalies, secrétaire d'État auprès de la Ministre de l'Environnement de l'Énergie et de la Mer en charge des transports, de la mer et de la pêche

Vice-président par intérim, M. Pierre Lahoche, Conseil général de l'environnement et du développement durable

17 membres de droit représentant l'administration :

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

10 membres de droit compétents en matière de transports :

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

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

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

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

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

Table des matières

Synthèse **10**
Cadrage sur la situation économique française et mondiale **13**
L'année 2015 dans le monde et en France 14
Activité des différentes branches de production en France en 2015 16
A – Transport et activité économique **18**
A1 | Compte satellite des transports 20
A2 | Activité marchande de la branche des transports en France 22
A3 | Dépenses des ménages en transport 24
A4 | Dépenses des administrations publiques centrales et locales 26
A5.1 | Transferts publics aux opérateurs de transport collectif de voyageurs 28
A5.2 | Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures 30
A6 | Recettes publiques liées au transport 32
A7.1 | Investissements en infrastructures de transport 34
A7.2 | Financement des infrastructures (AFITF, PPP) 36
A8 | Échanges extérieurs de services de transports 38
A9 | Investissements du secteur à l'étranger et investissements étrangers dans le secteur en 2015 40
A10 | Prix du transport de fret, de l'entreposage et de la manutention 42
B – Entreprises françaises de transport **44**
B1 | Démographie des entreprises 46
B2.1 | Comptes des entreprises de transport 48
B2.2 | Entreprises de transport routier de marchandises (TRM) 50
B2.3 | Entreprises de TRM dans l'UE élargie en 2013 52
B2.4 | Entreprises de la messagerie et du fret express 54
B2.5 | Entreprises de transport collectif urbain 56
B2.6 | Entreprises de transport ferroviaire 58
B2.7 | Entreprises de transport fluvial 60
B2.8 | Entreprises de transport maritime 62
B2.9 | Compagnies aériennes françaises 64
B3.1 | Sociétés d'autoroutes concédées 66
B3.2 | Aéroports de Paris (ADP) 68
C – Transport, emploi et rémunération **70**
C1 | Emploi dans le secteur des transports 72
C2 | Salaires dans le secteur des transports 74
C3 | Marché du travail « Transport et logistique » : offre et demande d'emploi 76
C4 | Emploi et salaires dans les entreprises du TRM 78
D – Des externalités du transport **80**
D1 | Indicateurs de la politique des transports 82
D2 | Consommation d'énergie de traction dans les transports 84
D3.1 | Émissions de gaz à effet de serre des transports 86
D3.2 | Émissions de polluants atmosphériques des transports 88

D3.3 | Qualité de l'air et transport routier 90
D4.1 | Accidentalités aérienne, ferroviaire et maritime 92
D4.2 | Accidentalité routière 94
D4.3 | Accidentalité routière impliquant des poids lourds 96
D5 | Emprise des infrastructures de transport et impacts sur les milieux naturels 98
E – Transport de marchandises 100
E1 | Transport intérieur terrestre de marchandises 102
E2 | Transport intérieur routier de marchandises 104
E3 | Transport ferroviaire de marchandises 106
E4 | Transport fluvial de marchandises 108
E5 | Transport maritime de marchandises 110
E6 | Transport par conteneurs 112
E7 | Entrepôts et plates-formes logistiques 114
E8 | Transport terrestre de marchandises dans l'UE 116
F – Transport de voyageurs 118
F1 | Transport intérieur de voyageurs 120
F2 | Transport ferroviaire de voyageurs 122
F3.1 | Transport collectif urbain 124
F3.2 | Offre de transport collectif urbain (TCU) 126
F4 | Transport actif : le vélo 128
F5 | Transport aérien de voyageurs 130
F6 | Liaisons transmanche et en Méditerranée 132
G – Bilan de la circulation 134
G1 | Bilan de la circulation routière 136
G2 | Immatriculations de véhicules neufs et parc de véhicules 138
G3 | Consommation de carburants routiers 140
Annexes 143
Liste des annexes dématérialisées 144
Nomenclature des activités françaises (NAF rév. 2), le Transport : divisions 49 à 53 149
Sites internet 150
Sigles et abréviations 152
Quelques explications, définitions 156
Réunion plénière de la commission du 12 février 2016 167
Liste des participants 168
Compte rendu de la réunion de la CCTN du 12 février 2016 169
Réunion plénière de la commission du 6 juillet 2016 175
Liste des participants 176
Projet de compte-rendu de la réunion de la CCTN du 6 juillet 2016 177

Synthèse

Transports en 2015, plus de voyageurs, moins de marchandises et un peu plus de GES

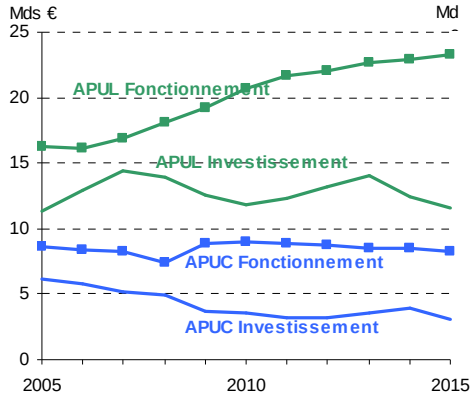
La production de la branche transport, qui contribue pour 8,8 % au produit intérieur brut (PIB) français, est quasi stable en 2015, malgré une augmentation de la production de transport de voyageurs et de services annexes au transport ; dans le transport de marchandises et dans les activités de poste et courrier, la production est en baisse.

L'année 2015 est marquée par un prix très bas du pétrole qui profite aux pays importateurs de pétrole brut et pèse sur l'économie des pays exportateurs. Le prix du baril est passé d'un maximum de 111,8 $ en juin 2014 à un minimum de 37,7 $ en décembre 2015.

Si la croissance économique ralentit légèrement (3,1 % après 3,3 % en 2014) pour l'ensemble du monde, elle a accéléré dans les pays développés grâce à la consommation, soutenue par la baisse du prix du pétrole. En France, la croissance redémarre (+ 1,2 %) mais moins rapidement que chez nos principaux partenaires ; en l'absence d'inflation, la consommation des ménages progresse de 1,3 %, les investissements des entreprises de 2,0 % ; les échanges extérieurs plus fortement, 6,5 % pour les importations, 6,1 % pour les exportations.

Dans le secteur des transports, les dépenses totales consolidées des administrations publiques reculent de 3,7 %, la hausse des dépenses de fonctionnement (+ 0,5 %) ne compensant pas la baisse des dépenses d'investissement (- 11,3 %). Après l'année 2014 marquée par le paiement de l'indemnité de rupture de 0,8 Md€ relative à l'abandon du péage pour les poids lourds, les dépenses totales des administrations publiques centrales (Apuc) diminuent de 9,0 % ; sans tenir compte de cette dépense exceptionnelle de l'exercice 2014, la baisse serait de 2,4 %, plus importante que la moyenne sur la période 2010-2015. Celles des administrations publiques locales (Apul), qui représentent 75,5 % des dépenses publiques totales non consolidées en transport, reculent de 1,5 %. Depuis 2010, les dépenses totales des Apuc reculent en moyenne annuelle de 2,0 %, celles des Apul progressent de 1,4 %.

Évolution des dépenses publiques de transport



Source : DGFIP

Les recettes des administrations liées au transport progressent de 6,6 %, tirées par la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) - (environ 60 % des recettes publiques) qui augmente de 10,3 %.

L'investissement en infrastructures de transport recule, tiré par la baisse sur les routes secondaires et les lignes ferroviaires à longue distance.

Le transport de voyageurs est en nette hausse

La consommation des ménages en transport progresse, en dépenses comme en voyageurs-km

La consommation des ménages en transport, qui contribue à la moitié de la dépense totale nationale de transport, progresse de 2,3 % en volume (*i.e.* à prix constants), un peu plus rapidement que leur consommation totale. Les dépenses de transport individuel progressent de 2,4 %, celles de transport collectif (17,3 % des dépenses de transport) de 2,0 %. Les achats de véhicules par les ménages progressent très nettement en 2015 (+ 6,7 % en valeur, + 5,8 % en volume) en lien avec les immatriculations de voitures particulières neuves en 2015 (1,89 million) qui augmentent de 6,8 % mais restent à un niveau bas après quatre années consécutives de repli entre 2010 et 2013 ; il s'agit surtout de voitures à essence (+ 24,9 %) ou à motorisation alternative qui représentent 4,1 % des immatriculations en 2015. Les dépenses des ménages en transport collectif poursuivent leur progression (+ 2,0 % en volume), à un rythme plus soutenu que les années précédentes (+ 1,5 % en volume en moyenne depuis 2010).

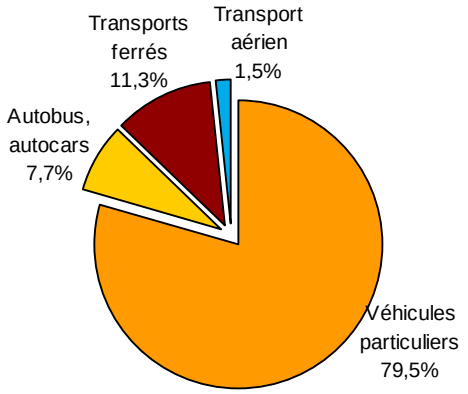
En 2015, le transport intérieur de voyageurs, (mesuré en voyageurs-km) croît sensiblement (2,1 %), à un rythme bien supérieur à sa moyenne annuelle depuis 2010 (+ 0,8 %), du fait de l'accroissement du transport en véhicules particuliers (+ 2,4 %) qui représente 79,5 % du transport de voyageurs.

Le transport collectif sur longue distance repart aussi (+ 0,9 % après - 0,9 % en 2014). Le transport ferroviaire progresse légèrement (+ 0,3 %, - 0,9 % en 2014), cumulant une croissance sur les trains à grande vitesse (+ 0,6 %) et un moindre ralentissement des trains interurbains classiques (- 2,0 % contre - 6,1 % en 2014). En nombre de passagers, le transport aérien intérieur croît, de 1,0 %, après une baisse de 2,3 % en 2014. Enfin, le transport routier en autocars interurbains, réguliers ou occasionnels, qui n'inclut pas encore les nouveaux services de cars mis en place en application de la Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, progresse de 1,6 %.

En revanche, le transport collectif de proximité ralentit (+ 0,8 % contre + 1,1 % en 2014). Le transport urbain (22,6 % du transport collectif) croît de 1,1 %, à un rythme deux fois plus faible que sa croissance annuelle moyenne depuis 2010. En Île-de-France, où se concentrent plus des trois quarts des transports urbains de France, sa croissance (+ 0,8 %) est particulièrement modérée en

raison de la baisse de trafic due aux attentats de janvier et novembre et des travaux sur le RER A en été. Seul le transport en tramway confirme son dynamisme. Hors Île-de-France, le transport urbain ralentit aussi (+ 2,1 % contre + 3,0 %) mais reste plus dynamique pour la dixième année consécutive qu'en Île-de-France ; il progresse dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants (+ 2,6 %) mais diminue légèrement dans celles de moins de 100 000 habitants (- 0,3 %). Le transport ferroviaire de proximité en TER est toujours en baisse en 2015 (- 0,3 %) mais moins qu'en 2013 et 2014.

Transport intérieur de voyageurs en 2015



Source : SOeS

La santé économique du secteur du transport de voyageurs se redresse

L'accroissement du transport de voyageurs se traduit par une progression de la production des branches correspondantes (2,3 %). Le nombre d'entreprises progresse de 11,7 % : ce dynamisme concerne les taxis (y compris VTC) et les caristes ; l'emploi salarié croît dans ces deux secteurs (+ 5,7 % et 3,5 %) mais continue de baisser dans les deux grandes entreprises que sont SNCF et Air France, dont les résultats se redressent (redevenus positifs). Cependant, la part des compagnies françaises sur les faisceaux étrangers (hormis l'Afrique) est en recul depuis 2013. Les résultats des activités ferroviaires de SNCF mobilité sont stables ou en légère croissance en 2015.

Le transport de marchandises est en baisse mais se redresse début 2016

L'environnement économique paraît favorable

Les productions en volume (*i.e.* à prix constants) des branches manufacturières et du commerce utilisatrices de transport croissent respectivement de 1,7 % et 3,2 %, beaucoup plus rapidement que les années précédentes (0,3 % et 1,9 % en moyenne annuelle depuis 2010). En revanche, les deux branches utilisatrices de transport de moyenne ou courte distance, la construction et l'agriculture, ont une production en baisse, respectivement de 2,1 % et 2,2 %, après une baisse de 2,7 % pour la construction et une croissance de 6,5 % pour l'agriculture, 2014 ayant été une année exceptionnelle. Les échanges extérieurs de produits progressent également en 2015 : 6,7 % pour les importations et 6,9 % pour les exportations. Les prix du fret, sauf aérien, sont en baisse en 2015.

Le secteur des entreprises dont l'activité principale est le transport routier de marchandises (TRM) reste dynamique : environ 2 700 entreprises ont été créées en 2015 ; cependant, les défaillances sont relativement plus nombreuses que dans l'ensemble du secteur des transports ; avec 7 600 nouveaux emplois, les effectifs salariés y ont crû de 2,2 % (+ 0,2 % dans l'ensemble des secteurs marchands) ; comme les années précédentes, le salaire moyen effectivement perçu par salarié progresse moins rapidement que dans les autres secteurs (0,6 % contre 1,5 %).

La santé financière des compagnies maritimes s'est améliorée entre 2010 et 2014, celle du transport fluvial se dégrade avec la baisse des volumes transportés.

En tonnes-km, les volumes sont en baisse

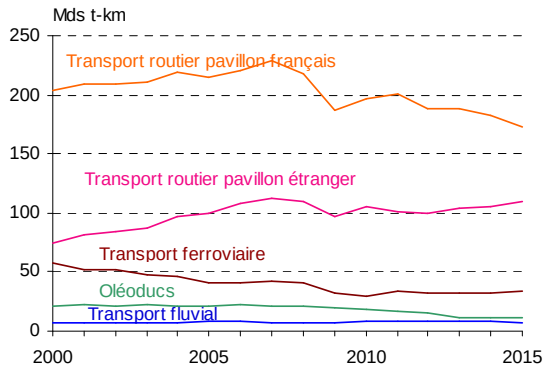
Le transport intérieur terrestre de marchandises (route, fer, fluvial, oléoduc) se réduit en 2015 (- 1,6 % en t-km). Le transport intérieur national, avec origine et destination françaises, recule de 3,9 %, tandis que le transport intérieur international (partie sur le territoire français d'un transport en provenance ou à destination de l'étranger) progresse de 1,1 % et que le transit (origine et destination étrangères) s'accroît de 2,9 %.

Le transport routier (87 % du transport terrestre intérieur dont 53 % par les véhicules immatriculés en France) est en baisse de 2,5 % du fait du recul de 5,7 % du pavillon français, alors que le pavillon étranger progresserait de 3 %. Le volume d'activité (en t-km) réalisé par les véhicules de plus de 3,5 tonnes immatriculés en France se contracte de 7,0 % en 2015, (- 9,0 % pour le compte d'autrui, + 0,7 % pour le compte propre) après un recul de 3,8 % en 2014. Le transport national mesuré en t-km fléchit de 6,5 % : l'activité sur moyenne distance recule de 4,9 % en 2015 ; celle sur petite et sur longue distances plus fortement, - 8,7 % et - 8,5 %. La part du trafic à vide, qui représente 23,4 % du trafic, poursuit sa baisse en 2015. Au total, le nombre de kilomètres parcourus diminue de 4,6 %. Le transport de marchandises par véhicules utilitaires légers (13,6 % du pavillon français), s'accroîtrait de 2 %.

En 2014, le ralentissement du transport routier a été général en Europe, cependant plus accentué en France que chez les anciens membres de l'Union européenne et que chez les nouveaux membres ; le pavillon français a réalisé 9,6 % du transport routier européen, ce qui l'a placé en quatrième position (en volumes transportés). Les entreprises françaises dont l'activité principale est le TRM ont produit 13,5 % du chiffre d'affaires (CA) du TRM européen, 13,9 % de la valeur ajoutée (VA) et employé 11,7 % des effectifs européens.

Les premières données sur 2016 montrent que le TRM français se redresse : au premier trimestre, l'activité des véhicules immatriculés en France de plus de 3,5 tonnes augmente de 4,1 % par rapport au trimestre précédent, plus fortement pour le compte d'autrui (+ 15,4 %) que pour le compte propre (0,7 %).

Évolution du transport de marchandises



Source : SOeS

2015 est marquée par une progression notable du fret ferroviaire (+ 5,1 %, après + 1,1 % en 2014). Le dynamisme du transport ferroviaire s'explique par la

reprise du transport national (+ 6,1 %) alors que le transport international ne progresse que de + 3,2 % ; mais le ferroviaire représente seulement 10,6 % du transport de marchandises. Le transport fluvial, avec la diminution d'activité dans le bâtiment et les travaux publics, décroît de 3,7 % et reste marginal dans les transports.

L'activité des autres services de transport continue de progresser

Ces autres services rassemblent des activités très variées, telles que la gestion des infrastructures (autoroutes, réseaux ferrés, ports, aéroports), l'entreposage, la logistique et l'organisation de transport de fret ou la manutention. Leur production (hors poste et courrier), qui représente 32,6 % de la production de la branche transport, progresse de 2,6 % ; les prix baissent globalement de 0,4 %.

Dans les entrepôts et les plates-formes logistiques, les sites de plus de 5 000 m² (au total, 77 millions de m²) emploient 164 000 personnes ; en 2014, dans les seuls entrepôts du secteur transport (un tiers des entrepôts), l'activité en termes de CA a progressé de 3,0 %, l'emploi salarié de 3,4 %. La production des entreprises d'organisation du transport de fret progresse de 6,5 % en 2014, mais ralentirait en 2015, en particulier dans la messagerie et le fret express (tâches d'organisation et "dernier km"). Dans les services auxiliaires (aéroports, ports, autoroutes, SNCF Réseau), l'activité progresse (+ 2,9 % pour le CA en 2014), mais l'emploi est en baisse (- 0,4 % en 2015 et - 0,7 % en 2014) - des plans sociaux sont en cours. Dans les ports français, les volumes traités sont en légère augmentation en 2015, malgré le repli du transport de conteneurs et de camions embarqués. Les résultats d'Aéroports de Paris s'améliorent et les investissements repartent à la hausse.

L'activité de la poste continue de diminuer (5,8 % en volume) avec des prix en hausse de 8,3 %. Les effectifs baissent de près de 3 %.

Progression de la circulation routière totale, entraînant plusieurs externalités négatives

La circulation routière repart à la hausse

En 2015, la circulation routière, constituée à plus de 70 % par celle des voitures particulières françaises, augmente de 2,2 %, à un rythme plus élevé que sa moyenne annuelle depuis 2010 (+ 0,9 %) ; celle des voitures particulières s'accroît de 2,4 %, combinant une augmentation du parc de 0,6 % et des parcours moyens de 1,9 % ; celle des véhicules utilitaires légers de 2,3 %. La circulation des véhicules lourds baisse à nouveau (- 0,6 %) en 2015, tirée par celle des poids lourds de marchandises, malgré une augmentation de celle des bus et cars français et étrangers (+ 1,5 %).

La mortalité due au transport augmente

Pour la seconde année consécutive, le nombre de tués sur les routes de France métropolitaine a augmenté. Avec 3 461 tués, la mortalité augmente de 2,3 %, après 3,5 % en 2014, l'accident entre un autocar et un poids lourd en Gironde étant à lui seul responsable du décès de 43 personnes. Le nombre d'accidents sur les autoroutes continue d'augmenter pour la quatrième année consécutive. Le nombre de tués dans des accidents impliquant un poids lourd est en baisse.

En dehors de la route, l'année 2015 est marquée par deux accidents importants : celui de l'A320 de Germanwings (150 tués) et le déraillement du TGV-Est (11 morts). Les nombres de personnes décédées et disparues en mer diminuent.

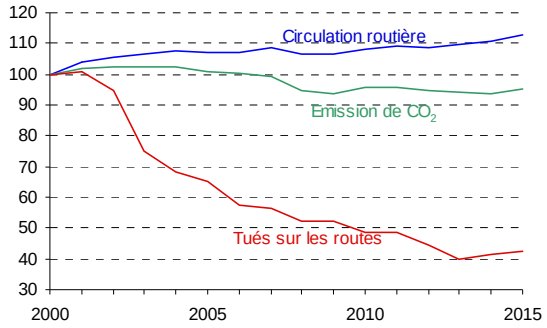
Les émissions de gaz à effet de serre repartent à la hausse

Avec l'augmentation de la circulation, la consommation de carburant routier progresse de 1,3 % au total, dont 2,0 % pour le transport individuel de passagers ; la consommation de carburéacteurs pour le transport aérien progresse de près de 5 %.

Les émissions de gaz à effet de serre dues au transport, qui proviennent à 93 % du transport routier, s'accroissent de 0,9 % alors qu'elles étaient sur une tendance à la baisse depuis 2004 (- 0,7 % en moyenne annuelle). Les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports représentent un peu plus de 2 tonnes CO_2 eq par habitant, alors que l'objectif fixé par la Loi de transition énergétique pour la croissance verte est de 2 tonnes CO_2 eq par habitant pour l'ensemble des secteurs (les transports représentent un peu moins de 30 % des émissions totales).

Dans les zones situées à proximité des grands axes routiers, les teneurs en particules et les concentrations de NO_2 continuent souvent à dépasser les seuils réglementaires, même si elles sont en diminution. Au total, les émissions de NOx et d'autres polluants atmosphériques poursuivent leur baisse.

Évolution de la circulation routière, des émissions de CO_2 dues aux transports et du nombre de tués sur les routes (indices base 100 en 2000)



Sources : SOeS, Citepa, ONISR

Cadrage sur la situation économique française et mondiale

L'année 2015 dans le monde et en France

L'année 2015 est marquée par un prix du pétrole très bas (39,10 $ en décembre 2015, équivalent au début 2009) qui profite aux pays importateurs de pétrole brut et pèse sur l'économie des pays exportateurs.

La croissance mondiale a ralenti (3,1 % après 3,3 % en 2014) ; sa cadence a cependant accéléré dans les pays de l'OCDE (+ 2,0 %). En France la croissance n'est que de 1,1 % ; elle est soutenue par la demande des ménages. La croissance est plus forte dans les autres pays de l'OCDE et de la zone Euro, notamment en Espagne et au Royaume-Uni ainsi qu'aux États-Unis.

L'activité des économies émergentes continue de ralentir ; le Brésil et la Russie sont en récession.

La croissance mondiale ralentit en 2015

L'année 2015 est marquée par une croissance économique légèrement ralentie (3,1 % contre 3,3 % en 2014 et 2013), par un ralentissement du commerce international, par le maintien des politiques monétaires extrêmement accommodantes et par la confirmation de la décrue des prix du pétrole. La croissance a accéléré dans les pays développés grâce à la consommation, soutenue par la baisse du cours du pétrole.

La France, pour la deuxième année consécutive, affiche un taux de croissance inférieur à celui de la zone euro. Cependant, avec une croissance supérieure à 1 % sur l'année 2015, elle poursuit son redressement. Avec l'absence d'inflation, la consommation des ménages est en hausse de 1,4 %, due en partie à l'achat d'énergie, les températures en hiver ayant été inférieures à celles de l'année dernière. Elle contribue à hauteur de 1,1 % à sa croissance.

Le taux de marge des entreprises a bénéficié de la baisse des prix de l'énergie, du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (Cice) et des baisses de charges dans un contexte de taux d'intérêt bas. Malgré ces tendances favorables, les investissements n'ont progressé seulement que de 2,0 % comme en 2014.

Les importations progressent à un rythme plus soutenu que les exportations, de sorte que les échanges extérieurs contribuent négativement à la croissance.

La zone euro amplifie la dynamique de croissance commencée en 2014 (+ 1,5 % après + 0,8 %). La demande intérieure (ménages et administrations publiques) progresse de 1,6 %, les exportations de 4,4 % et les importations de 5,6 %. En Espagne le PIB croît de 3,2 %, en Allemagne de 1,5 % ; l'Italie renoue avec une croissance encore frileuse (+ 0,8 %) après trois années de récession.

La reprise de 2013 au **Royaume-Uni** s'est confirmée en 2014 et 2015. Elle s'appuie toujours sur une progression des investissements (+ 4,2 %) et de la consommation des ménages (+ 3,6 %).

La croissance de l'économie américaine est égale à celle de 2014 (+ 2,4 % après + 2,3 % en 2014), la consommation des ménages restant vigoureuse (2,2 %) ; les investissements ralentissent, notamment dans le secteur de l'énergie.

Les économies émergentes freinent leur rythme de croissance

En 2015, l'activité des économies émergentes a continué d'augmenter à une allure moindre que celle des deux dernières décennies. Les divergences s'accentuent entre les pays exportateurs de matières premières, pénalisés par la baisse des cours, et les pays importateurs qui en bénéficient. En Chine, l'économie a de nouveau ralenti, croissant tout de même de 6,3 % en 2015, l'expansion annuelle la plus faible depuis 25 ans. Au Brésil, la récession s'installe (- 3,0 %) dans un contexte de tensions politiques et de détérioration des finances publiques. En Russie, l'activité se contracte (- 3,8 %), pénalisée par la chute du cours des produits pétroliers et le recul du rouble. De leur côté, les pays d'Europe centrale et orientale et la Turquie continuent de profiter pleinement de la reprise de la zone euro et conservent une croissance dynamique. En Inde, l'activité continue d'accélérer (+ 7,3 %), soutenue elle aussi par la baisse des prix des produits pétroliers.

Depuis 2010, l'économie mondiale croît de 3,4 % en moyenne par an

Depuis 2010, la croissance est de 1,7 % en moyenne annuelle dans les pays de l'OCDE et de 4,9 % dans les pays en développement.

Le prix des matières premières importées en France baisse en 2015

Depuis juillet 2014, le prix du pétrole a fortement baissé, passant de 111,8 $ le baril en juin 2014 (82,2 €) à 39,1 $ (35,1 €) fin décembre 2015. Depuis 2010, le prix du baril perdu 4,7 % en euros en moyenne annuelle.

Le prix des autres matières premières importées en France a augmenté en 2015 (+ 3,6 %) avec la forte hausse des produits alimentaires (+ 9,7 %). Les prix des produits industriels et les matières minérales baissent (- 1,3 % et - 3,2 %). Depuis 2010, les matières minérales et les produits industriels suivent la croissance des produits pétroliers (- 3,8 % et - 2,6 %), tandis que les produits d'origine agricole augmentent, (+ 6,6 % pour les produits alimentaires et + 1,3 % pour les produits agro-industriels).

Contribution à la croissance

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

Cette contribution permet de mesurer la part de la croissance due à ces différents agrégats.

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

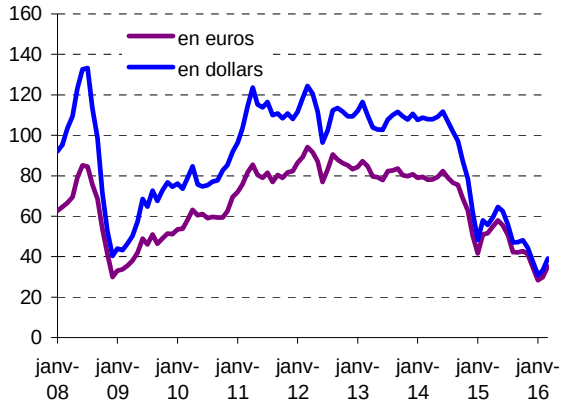
Variations annuelles en %

	PIB				Importations				Exportations			
	2013	2014	2015	2015/ 2010	2013	2014	2015	2015/ 2010	2013	2014	2015	2015/ 2010
France (1)	**0,7**	**0,2**	**1,1**	**0,8**	**1,7**	**3,8**	**6,5**	**3,8**	**1,7**	**2,4**	**6,1**	**3,9**
Allemagne (2)	0,2	1,5	1,5	1,5	3,2	3,7	5,7	4,0	1,7	4,0	5,5	4,6
Italie (2)	-1,9	-0,4	0,8	-0,7	-2,7	0,3	5,3	-1,0	0,9	2,0	4,1	2,8
Espagne (2)	-1,2	1,4	3,2	0,1	-0,5	7,7	6,5	1,2	4,3	4,5	5,6	4,6
Zone EURO (2)	-0,4	0,8	1,5	0,6	0,5	3,5	5,6	2,6	2,1	3,4	4,4	3,7
Royaume-Uni (2)	1,7	3,0	2,4	1,9	0,5	-0,9	1,1	1,0	0,5	-1,6	3,0	1,6
Japon (2)	1,6	0,1	0,6	0,7	3,4	6,7	1,0	4,4	1,5	7,7	1,6	2,0
Etats-Unis (2)	2,2	2,3	2,4	2,2	1,1	3,7	5,3	3,6	3,0	3,3	1,5	3,6
Total OCDE (2)	**1,4**	**1,8**	**2,0**	**1,7**	**1,8**	**2,9**	**4,1**	**3,1**	**2,6**	**3,2**	**3,5**	**3,6**
Chine (3)	7,7	7,4	6,3	7,7	10,8	7,0	2,5	8,0	8,7	6,5	3,0	7,1
Inde (3)	5,0	5,6	7,3	5,9	-4,5	8,7	11,1	4,9	3,9	6,0	4,3	4,9
Brésil (3)	2,5	0,3	-3,0	0,7	8,6	1,1	-4,2	2,3	3,1	3,9	8,9	3,7
Russie (3)	1,3	0,2	-3,8	1,0	6,6	-4,9	-31,2	-2,0	3,9	3,4	-2,1	3,3
Turquie (3)	4,1	3,0	3,0	4,2	9,0	-0,2	-1,6	3,4	-0,3	7,6	-0,5	6,0
Pays en développement (3)	**4,7**	**4,4**	**4,0**	**4,9**	**5,3**	**4,4**	**1,3**	**5,3**	**4,4**	**3,9**	**1,3**	**4,3**
MONDE (3)	**3,3**	**3,3**	**3,1**	**3,4**	**2,8**	**4,0**	**3,0**	**3,9**	**3,2**	**3,7**	**3,0**	**3,9**

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

Figure 2 Prix du brent daté

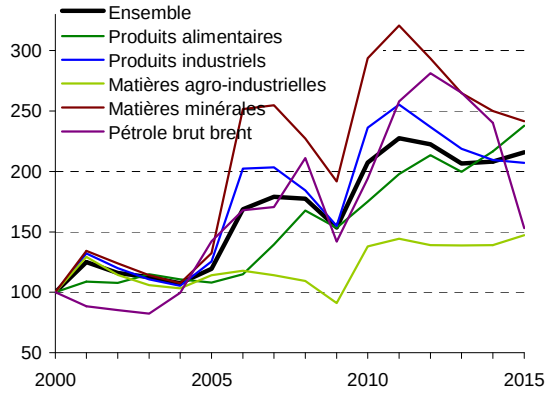
en dollars US et en euros par baril



Source : Insee

Figure 3 Indice des prix des matières premières importées

Base 100 en 2000



Source : Insee

Figure 4 Équilibre ressources-emplois zone euro

Volume (prix chaînés), variations en %

	2013	2014	2015
PIB	**-0,4**	**0,8**	**1,5**
Importations	**0,5**	**3,5**	**5,6**
Demande intérieure	**-0,4**	**0,8**	**1,6**
Ménages	-0,6	0,8	1,7
Administrations publiques	0,2	0,8	1,3
Formation brute de capital fixe	**-2,4**	**0,7**	**1,7**
Exportations	**2,1**	**3,4**	**4,4**
Contributions à l'évolution du produit intérieur brut			
Demande intérieure finale hors stocks	-0,8	0,9	1,7
Solde des échanges extérieurs de biens et services	0,4	0,1	-0,1
Variation de stocks	-0,1	-0,1	-0,1

Figure 5 Équilibre ressources-emplois France

Volume (prix chaînés), variations en %

	2013	2014	2015
PIB	**0,7**	**0,2**	**1,1**
Importations	**1,7**	**3,8**	**6,5**
Demande intérieure	**0,8**	**0,9**	**1,5**
Ménages	0,4	0,6	1,4
Administrations publiques	1,7	1,6	1,6
Formation brute de capital fixe	**-0,6**	**-1,2**	**-0,2**
Sociétés et entreprises individuelles non financières	0,5	2,0	2,0
Ménages hors entrepreneurs individuels	-1,5	-5,3	-3,3
Exportations	**1,7**	**2,4**	**6,1**
Contributions à l'évolution du produit intérieur brut			
Demande intérieure finale hors stocks	0,6	0,5	1,1
Solde des échanges extérieurs de biens et services	0,0	-0,5	-0,3
Variation de stocks	0,2	0,2	0,3

Source : Insee

Activité des différentes branches de production en France en 2015

La production annuelle de l'ensemble des branches de l'économie française est en hausse en 2015 (+ 1,4 %). Elle est toujours tirée par celle des services qui progresse de 1,6 % en 2015 ; ils représentent près des deux tiers de la production totale.

Dans les branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce), la production croît en 2015 (1,2 %) et de 0,5 % en moyenne annuelle depuis 2010.

Les échanges extérieurs progressent fortement en 2015 : les importations de produits nécessitant du transport de 6,7 % et les exportations nécessitant du transport de 6,9 %.

La production de la branche transports et entreposage, cependant, n'augmente que de 0,3 % et contribue modestement à la croissance du PIB.

La production manufacturière repart franchement, la production agricole recule

Pour la deuxième année consécutive, la production de l'industrie manufacturière (hors énergie et mines) progresse en 2015 (1,7 %). Elle ne retrouve cependant pas encore son niveau de 2011.

La fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac (IAA) - (20 % de l'industrie manufacturière) progresse de 0,9 % en 2015 et de 0,5 % en moyenne annuelle depuis 2010.

La fabrication de matériels de transport, progresse de 3,5 % en 2015 et de 1,5 % en moyenne annuelle depuis 2010. Malgré une très forte baisse en 2009, la production retrouve son niveau de 2008.

La production d'équipements électriques, électroniques informatiques avait particulièrement reculé en 2009 (- 18,8 %), elle progresse en 2015 (+ 1,3 %) et depuis 2010 de 0,5 % en moyenne annuelle, ce qui ne lui permet pas de retrouver son niveau d'avant la crise.

2015 est marquée par une baisse de la production agricole pour les grandes cultures. Contrairement aux céréales à paille (blé tendre, blé dur, orge), la production de maïs chute de 27 % et la récolte d'oléagineux reflue (- 8 %) suite aux épisodes de canicule et de sécheresse de l'été ; les récoltes de fruits et de légumes sont globalement en léger retrait ; la production de vin en volume se replie légèrement.

Au total la production de la branche agriculture sylviculture et pêche diminue de 2,2 %.

La construction recule, le commerce de détail résiste

L'activité des entreprises du bâtiment reste dégradée, - 2,1 % en 2015, - 1,0 % en moyenne annuelle depuis 2010.

En 2015, les autorisations de construction de logements, nettes des annulations, augmenteraient à nouveau après trois années consécutives de baisse (+ 1,7 % après - 12,9 % en 2014). En revanche, les investissements publics en BTP sont réduits, du fait des baisses des dotations de l'État aux collectivités territoriales.

L'activité dans le commerce de détail (commerce, réparation d'automobiles et de motocycles) rebondit et progresse de 3,2 %, la tendance à la baisse dans les magasins non spécialisés (hypermarchés) se poursuivrait malgré le développement des "drive" ; le commerce électronique semble se développer sans qu'il en existe de mesure.

Les importations de produits industriels progressent

Les importations de produits nécessitant du transport (produits industriels et produits agricoles essentiellement) croissent de 6,7 % en 2015 et de 3,6 % en moyenne annuelle depuis 2010.

Les exportations de produits nécessitant du transport croissent de 6,9 % en 2015 et de 3,4 % en moyenne annuelle depuis 2010.

Les transports contribuent modestement à la croissance

Les transports ne représentent que 4,6 % de la production de l'ensemble des branches, part quasi stable depuis la fin des années 2000. L'évolution de leur production n'a donc qu'un impact limité sur celle du PIB : la contribution des transports à la croissance ne varie quasiment pas (0,1 point en 2015).

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

Les évolutions présentées dans cette fiche sont des évolutions en volume

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

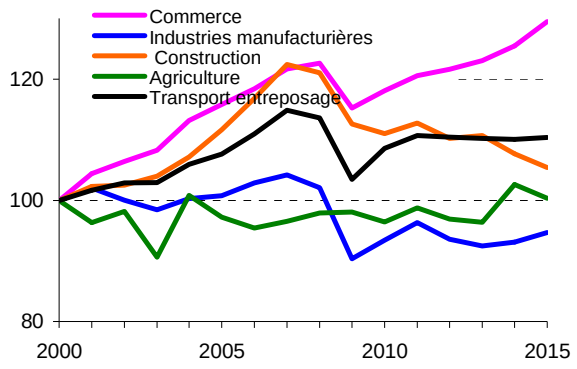
niveaux en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2015	Evolutions annuelles 2013	2014	2015	2015/2010
Branches utilisatrices de transport	**1 453,2**	**-0,2**	**0,7**	**1,2**	**0,5**
Agriculture, sylviculture et pêche	82,0	-0,6	6,5	-2,2	0,8
Branches manufacturières :	719,0	-1,2	0,6	1,7	0,3
Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac	144,7	-0,5	1,3	0,9	0,5
Cokéfaction et raffinage	42,3	-2,5	-2,4	5,0	-2,0
Fabrication d'équipements électriques, électroniques, informatiques ; fabrication de machines	82,7	-0,6	-0,3	1,3	0,5
Fabrication de matériels de transport	111,3	-0,1	2,0	3,5	1,5
Fabrication d'autres produits industriels	338,1	-1,7	0,5	1,2	0,0
Construction	251,6	0,4	-2,7	-2,1	-1,0
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	400,6	1,2	1,9	3,2	1,9
Transports et entreposage	**178,3**	**-0,2**	**-0,1**	**0,3**	**0,3**
Autres branches	**2 069,2**	**0,7**	**0,9**	**1,6**	**1,2**
Industries extractives, énergie, eau, gestion des déchets et dépollution	135,1	0,2	-4,9	1,9	-1,2
Services	1 934,1	0,7	1,3	1,6	1,4
Total des branches	**3 700,7**	**0,3**	**0,7**	**1,4**	**0,9**

Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2010, mai 2016

Figure 2 Évolution de la production des branches utilisatrices de transport

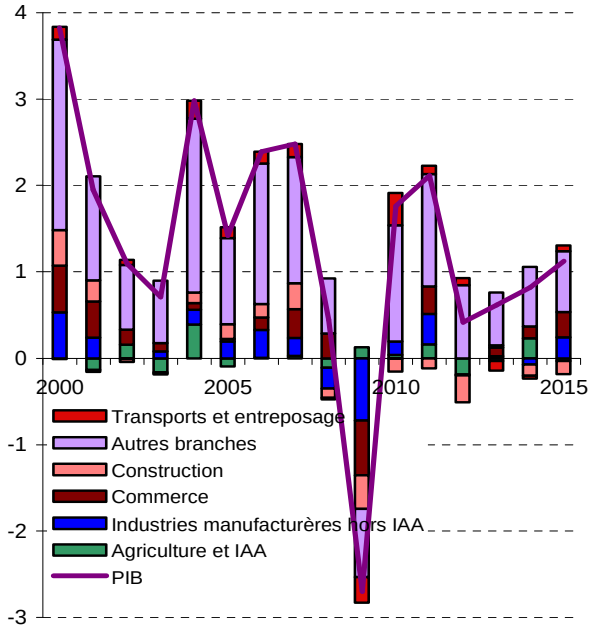
Indice 100 en 2000



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2010, mai 2016

Figure 3 Contribution des principales branches à la croissance de la valeur ajoutée

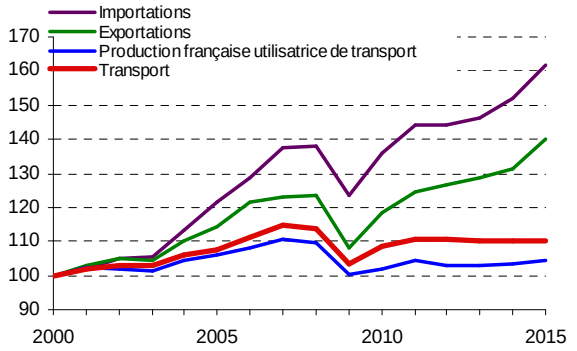
En points de croissance du PIB aux prix de l'année n-1 chaînés



Source : Insee Comptes nationaux - Base 2010, mai 2016

Figure 4 Production des branches utilisatrices de transport et échanges extérieurs

données annuelles, indice 100 en 2000



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2010, mai 2016

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

niveaux en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2015	Evolution annuelle 2013	2014	2015	2015/ 2010
Importations totales	**681,0**	**2,1**	**4,7**	**6,6**	**4,1**
Produits nécessitant du transport	482,8	1,2	3,9	6,7	3,6
Autres biens et services (hors transport)	155,7	3,4	7,6	7,2	5,4
Exportations totales	**823,1**	**1,6**	**3,3**	**6,0**	**3,9**
Produits nécessitant du transport	455,4	1,6	1,8	6,9	3,4
Autres biens et services (hors transport)	336,5	1,6	5,4	4,9	4,6

Source : Insee Comptes nationaux - Base 2010, mai 2016

A – Transport et activité économique

A – Transport et activité économique

Évolutions

En 2015, la production de la branche transport est stable (0,1 % en volume) avec une progression de celle des services auxiliaires de transport (+ 2,6 %) et du transport de voyageurs (+ 2,3 %) et une baisse du transport de marchandises (- 2,8 %) et des services de poste et courrier (- 5,8 %). Elle répond à une demande des ménages en progression (+ 2,3 % en volume) tant en transport collectif (+ 2,0 %) qu'en transport individuel (+ 2,4 %). Les échanges extérieurs de services de transport sont dynamiques avec des importations qui progressent de 6,5 % et des exportations de 6,1 %.

Les investissements en infrastructures de transport reculent pour tous les modes, excepté le transport maritime, le transport fluvial et le transport aérien.

Hors indemnité de rupture relative à l'abandon du péage pour les poids lourds, les dépenses d'investissement des administrations publiques centrales reculeraient de 1,8 % en 2015 et celles des administrations locales de 7,8 %. Les aides publiques au fonctionnement des transports progressent légèrement (+ 0,5 %) malgré le recul des aides de l'État (- 2,6 %).

Les recettes publiques liées aux transports progressent de plus de 7 %, du fait de l'augmentation de la TICPE.

Structure

La dépense totale de transport représente 17,0 % du PIB.

La branche transport et entreposage (y compris les activités de poste et de courrier) contribue à 8,8 % du PIB. La consommation des ménages en transport représente 13,8 % de leur consommation totale.

Les investissements en infrastructures de transport représentent 6 % des investissements nationaux (mesurés par la FBCF hors ménages). Plus de 50 % sont destinés aux routes, 20 % aux transports collectifs urbains et 20 % aux voies ferrées (hors réseau transilien). Près de 40 % des dépenses d'investissement de l'État et près de 63 % de celles des collectivités territoriales sont consacrées à la route. Les collectivités territoriales versent près des trois quarts des aides au fonctionnement, notamment pour le transport de voyageurs. Les recettes publiques liées au transport ne couvrent que 60 % des dépenses publiques de transport (hors charges de retraite).

La TICPE représente 58 % des recettes publiques liées aux transports.

Les entreprises françaises du secteur transports et entreposage détiennent des stocks d'investissements directs de 7,3 milliards d'euros à l'étranger, (moins de 1 % des investissements totaux français à l'étranger), essentiellement dans le secteur de l'entreposage et des services auxiliaires et en Union européenne. Le secteur transports et entreposage bénéficie de 7,6 milliards d'euros d'investissements étrangers fin 2015, soit 1,3 % des investissements étrangers en France.

Contenu

Ce chapitre décrit les évolutions des données macroéconomiques sur les transports ainsi que les données sur les dépenses et recettes de l'État et des collectivités territoriales en transport. Il donne des informations sur les prix dans le transport de marchandises et des investissements des entreprises françaises à l'étranger.

A1 | Compte satellite des transports

La dépense totale de transport (DTT), qui s'élève à 358 milliards d'euros (Md€) en 2014, représente 16,7 % du PIB. Elle progresse moins qu'en 2013 (+ 0,2 % après + 0,6 %) après un recul en 2012 (- 0,7 %). Elle progresse plus modérément que le PIB en valeur (+ 1,2 %). Sa progression annuelle moyenne (+ 0,8 % depuis 2010) est inférieure également à celle du PIB (+ 1,7 %). La DTT est composée d'une dépense courante de transport (DCT) de 310 Md€, et d'une dépense d'investissement (DIT) de 48 Md€. La DCT augmente sensiblement en 2014 (+ 1,1 %) tandis que la DIT est en recul (- 5,2 % après + 5,2 % en 2013).

La dépense totale de transport représente 16,7 % du PIB

Avec 358 Md€, la dépense totale de transport (DTT) représente 16,7 % du PIB et fluctue peu depuis 2010.

Les dépenses des ménages se redressent

Les ménages contribuent à 53,7 % de la dépense courante de transport (DCT). Depuis 2010, leur DTT s'accroît au rythme annuel moyen de + 0,5 %. La consommation de transport des ménages se redresse en 2014 (+ 1,8 % après - 0,7 % en 2013). Les achats de véhicules par les ménages, comptabilisés dans la consommation des ménages (concept Comptabilité nationale), croissent de 2,0 % en valeur en 2014. Les ménages produisent eux-mêmes, en conduisant leur propre véhicule, 85 % de leur consommation en services de transport.

La dépense totale des entreprises poursuit sa baisse en 2014. Alors que la dépense courante des entreprises « non transport » stagne (- 0,1 % en 2014 après - 0,1 % en 2013), l'investissement des entreprises de transport baisse à nouveau (- 2,9 % en 2014, - 2,7 % en 2013. La production de transport des entreprises (« non transport ») pour leur propre compte recule (- 1,0 % en 2014), mais elle ne représente que 20 % de la dépense courante de transport des entreprises. Contrairement aux ménages, les entreprises ne produisent elles-mêmes qu'une faible part de leur consommation en services de transports.

La dépense totale des administrations publiques (APU), 13,8 % de la DTT, baisse en valeur (- 3,8 % en 2014 après + 6,8 % en 2013). Certes, la dépense courante des APU augmente (+ 0,7 % en 2014), mais l'investissement des APU diminue fortement (- 10,0 % en 2014). Notamment, l'investissement des APU dans le réseau ferré principal baisse de 1,2 Md€ (- 16,6 %).

La route absorbe 75,4 % des dépenses

Le poids des dépenses des ménages destinées à la route continue de diminuer, passant de 87,0 % en 2013 à 86,8 % en 2014. Il s'agit du reste d'une tendance de fond, puisque le poids du transport routier dans les dépenses de transport des ménages s'élevait à 88,0 % en 2010. La désaffection des ménages pour la route profite principalement aux transports ferroviaire et aérien. Les ménages ont consacré à la route 145 Md€ en 2014. Le transport aérien, deuxième poste de leurs dépenses de transport, représente 6,0 % de leur DCT. Les entreprises consacrent 72,5 % de leur DCT au transport routier (voyageurs et marchandises), 8,0 % au maritime et 7,9 % à l'aérien.

59 % des investissements sont consacrés à la route

44,3 % des investissements sont consacrés à des achats de matériel de transport (21,3 Md€), dont 81 % (17,3 Md€) pour des véhicules routiers. Les investissements en infrastructures (y compris les investissements « Autres ») s'élèvent à 26,8 Md€ ; ils sont majoritairement consacrés à la route (41 %), et au ferroviaire (30,6 %). Tous investissements confondus, 59 % sont consacrés au transport routier.

Le transport génère 57,8 Md€ de masse salariale

Les ménages sont bénéficiaires directs de la dépense courante de transport à hauteur de 75,9 Md€. Leur ressource principale est la rémunération par les entreprises et les APU pour un montant de 57,8 Md€. Par ailleurs, on estime qu'ils perçoivent 18,1 Md€ de revenus, réels ou imputés, de location d'emplacements de stationnement (poste fortement réévalué dans la nouvelle base 2010). Les APU bénéficient des contreparties de la DCT pour 62,6 Md€ : TVA et TICPE pour 43,4 Md€, taxes diverses spécifiques au transport (versement transport, amendes, etc.), impôts liés à la production et sur les bénéfices, pour 19,2 Md€. Les sociétés financières sont rémunérées par les intérêts portés par des prêts consentis, des loyers de crédit-bail des entreprises, et des primes d'assurance nettes des remboursements, pour un montant total de 18,5 Md€.

Définitions

Le compte satellite regroupe l'ensemble des dépenses liées au transport. Il respecte la méthodologie des comptes satellites du système de comptabilité nationale. La dépense transport est présentée en distinguant financeurs et bénéficiaires monétaires. C'est une dépense dite « brute », comme le PIB, incluant les amortissements ou la consommation de capital fixe. La séparation entre modes repose sur les conventions utilisées dans le reste du rapport. Pour l'instant, transport par conduite (oléoducs), poste et courrier, et entreposage-manutention en sont exclus. Les dépenses d'investissement retracées dans le compte satellite sont les dépenses en formation brute de capital fixe (FBCF) ainsi que les acquisitions de terrains non bâtis lorsque ces terrains sont destinés à changer d'usage pour devenir le support d'infrastructures de transport.

Nouvelle base en 2010 :

Jusqu'à présent, le compte satellite était construit en base 2005. Une opération de rebasement a été menée cette année (base 2010), à partir de laquelle toutes les grandeurs du Compte satellite des transports ont été révisées.

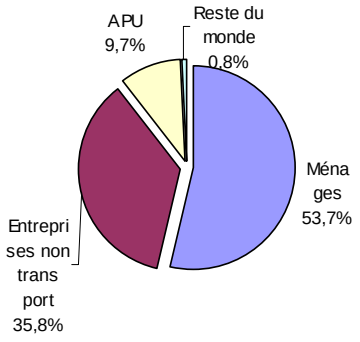
Figure A1.1 **Dépense totale de transport (DTT) par secteur institutionnel financeur**

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

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2014	2012	2013	2014	2014/2010
Dépense Totale de Transport (DTT)	**358,0**	**-0,7**	**0,6**	**0,2**	**0,8**
Dépense Courante de Transport (DCT)	**309,8**	**-0,7**	**-0,2**	**1,1**	**0,8**
Ménages	166,5	-1,5	-0,7	1,8	0,5
dont production de transport (compte propre)	*141,4*	*-2,1*	*-1,1*	*1,7*	*0,2*
Entreprises NON transport	110,8	-0,3	-0,1	-0,1	0,7
dont Production pour compte propre	*22,6*	*3,2*	*-8,0*	*-1,0*	*-2,4*
Administrations Publiques (APU)	30,0	1,7	2,0	0,7	2,3
Reste du monde	2,5	0,5	7,8	11,6	8,3
Dépense d'Investissement de Transport (DIT)	**48,1**	**-0,3**	**5,2**	**-5,2**	**1,2**
Entreprises de transport	14,3	-3,0	-2,7	-2,9	-1,5
APU	19,5	7,0	14,2	-10,0	7,3
Produit intérieur brut (PIB)	2140,0	**1,3**	**1,4**	**1,2**	**1,7**
Dépense d'investissement / DTT	13,4	+0,1 pt	+0,6 pt	-0,8 pt	
Dépense totale des APU / DTT	13,8	+0,6 pt	+0,8 pt	-0,6 pt	

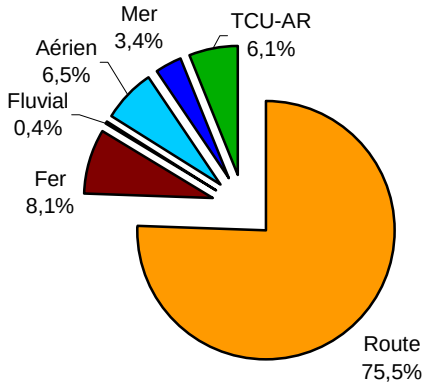
Sources : SOeS, Compte satellite des transports ; Insee, Comptes nationaux base 2010

Figure A1.2 **Dépense courante de transport (DCT)**



Source : SOeS, Compte satellite des transports

Figure A1.3 **DTT par mode de transport (2014)**



Source : SOeS, Compte satellite des transports

Figure A1.4 **Dépense totale de transport (DTT) par secteur institutionnel et par mode de transport (2014)**

Niveaux en milliards d'euros courants, évolution en %

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Dépense totale en transport (DTT)	**358,0**	**270,1**	**29,0**	**1,5**	**23,3**	**12,3**	**21,7**
Dépense courante totale (DCT)	**309,8**	**242,0**	**18,9**	**1,2**	**20,8**	**10,3**	**16,7**
dont en infrastructures	36,4	26,2	3,7	0,5	5,4	0,7	0,0
Ménages	166,5	144,5	6,4	0,4	10,0	1,1	4,1
dont tva	19,3	18,7	0,3	0,0	0,1	0,0	0,2
Entreprises (hors secteur des transports)	110,8	80,3	5,3	0,6	8,7	8,9	7,0
Administrations publiques	30,0	16,5	7,2	0,2	0,2	0,3	5,6
Reste du monde	2,5	0,6	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0
Dépense d'investissement totale	**48,1**	**28,2**	**10,1**	**0,3**	**2,5**	**2,0**	**5,0**
dont en matériel de transport	21,3	17,3	1,8	0,0	0,8	0,3	1,0
en infrastructures	26,8	10,9	8,2	0,2	1,8	1,7	4,0
dont Entreprises (hors secteur des transports)	14,2	14,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Entreprises de transport	14,3	5,3	4,3	0,1	1,8	1,6	1,2
Administrations publiques	19,6	8,6	5,8	0,2	0,7	0,5	3,8

Sources : SOeS, Compte satellite des transports ; Insee, Comptes nationaux base 2010

Figure A1.5 **Éléments des ressources générées par la dépense courante de transport (2014)**

Niveau en milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Ménages	**75,9**	**48,8**	**9,4**	**0,4**	**7,0**	**2,5**	**7,9**
dont rémunérations brutes	*57,8*	*30,6*	*9,4*	*0,4*	*7,0*	*2,5*	*7,9*
APU	**62,6**	**51,1**	**2,8**	**0,0**	**1,0**	**0,4**	**7,2**
dont TVA et TICPE	*43,4*	*42,1*	*0,6*	*0,0*	*0,1*	*0,0*	*0,6*
Sociétés financières(*)	**18,5**	**13,3**	**2,9**	**0,0**	**0,5**	**0,9**	**0,9**
Reste du monde	**8,4**	**12,2**	**0,0**	**0,2**	**0,8**	**-4,9**	**0,0**

Sources : SOeS, Compte satellite des transports ; Insee, Comptes nationaux base 2010

(*) Sociétés financières et compagnies d'assurances.

A2 | Activité marchande de la branche des transports en France

Avec une production de 187,1 milliards d'euros en 2015, la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) contribue pour 8,8 % du produit intérieur brut (PIB) français.

La production de transport de marchandises, qui représentent 33 % de la production de la branche recule de 2,8 % en 2015, tirée par le transport routier de marchandises qui baisse de 5,9 %.

Celle de transport de voyageurs (27 % de la production de la branche) progresse de 2,3 % en 2015, tirée par le transport aérien (4,5 %).

Celle des activités d'entreposage et services auxiliaires hors activités de poste et de courrier (33 % de la production de la branche) progresse de 2,6 % en 2015, tirée par la messagerie et la logistique et par les services annexes de transports.

La production des services de courrier poursuit sa baisse, - 5,8 % en 2015.

Le transport de marchandises est en berne en 2015

En 2015 la production en volume des transports de marchandises qui représente 33,4 % de la production de la branche, diminue de 2,8 % en volume ; les prix baissent de 1,4 %.

L'année 2015 est marquée par le fort recul de la production de transport routier de marchandises (fret et déménagement) - (- 5,9 % en volume avec des prix en baisse de 1,1 %) ; depuis 2010, la production du seul fret routier a perdu 2,1 % en moyenne annuelle. Le fret routier représentait 27,2 % de la production de la branche au début des années 2000 et seulement 22,0 % en 2015.

La production des entreprises françaises de transport de fret maritime croît en volume de 5,2 % en 2015, les prix baissent de 2,8 % du fait d'une offre mondiale de transport trop abondante sur l'ensemble du marché mondial. En moyenne depuis 2010, la production augmente de 7,3 %.

La production de transport par conduites se stabilise en 2015 (+ 1,2 %) ; elle est en baisse de 4,1 % en moyenne annuelle depuis 2010. Le transport de fret ferroviaire amorce une reprise (+ 4,1 % en volume en 2015), avec des prix en forte baisse - 5,2 %.

Le transport de voyageurs est en hausse

La production en volume des transports de voyageurs, qui représente 27,4 % de la production de la branche, est en progression de 2,3 % tirée par le transport aérien (+ 4,5 %) et les taxis et VTC (+ 6,1 %).

Le transport urbain et suburbain de passagers ne croît que de 0,8 % en 2015 ; ses prix s'accroissent de 1,8 % après une baisse en 2014, due à la non-répercussion de la hausse de TVA de 2014. Depuis 2010, le transport urbain et suburbain croît de 2,1 % en moyenne annuelle.

Le transport ferroviaire de voyageurs est stable en 2015 (+ 0,1 %) en volume, mais les prix progresseraient de 2,7 %, d'après l'indice de l'Insee. Depuis 2010, il a crû de 0,6 % en moyenne annuelle.

La production de transport aérien est en forte hausse, (+ 4,5 % en volume) ; les compagnies aériennes françaises ont fortement accru leur trafic international. Les prix sont en baisse de 0,4 % répercutant sans doute la baisse du prix du pétrole.

La production de taxis et VTC est en forte progression en 2015, + 6,1 % en volume. Depuis 2010, elle a crû en moyenne de 0,6 % annuel.

L'entreposage et les services auxiliaires de transport sont en hausse de 2,6 %

Hors activité de courrier, la production des autres services de transport (32,6 % de la production de la branche) croît de 2,6 % en 2015, portée par les activités d'organisation et de logistique (3,1 %) qui représentent près de 20 % de ces services. La production des services annexes de transport terrestre qui représentent plus de 40 % de cette branche augmente de 2,8 %. Les prix ont baissé de 0,4 % au total.

Depuis 2010, la production d'entreposage et de services auxiliaires a crû en moyenne de 1,1 % annuel.

Les activités de poste et courrier poursuivent leur baisse inexorable (- 5,8 %) qui s'est accélérée depuis 2012

Équilibre de la branche

Alors que la production de transport ne progresse que de 0,1 % en 2015 (1,4 % en moyenne annuelle depuis 2010 du fait de la forte augmentation de la production entre 2010 et 2012), les échanges de services avec le reste du monde sont très dynamiques *(figure A2.4)* : les importations totales augmentent de 3,7 % en 2015 (+ 5,8 % depuis 2010) ; les exportations progressent de 4,6 % en 2015 (+ 3,9 % en moyenne annuelle depuis 2010).

Les consommations intermédiaires progressent plus rapidement que la production : 1,5 % en 2015 (+ 2,0 % depuis 2010 en moyenne annuelle).

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

Les données présentées dans cette fiche concernent la branche transport et non le secteur des transports. (voir définition en annexe).

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

.

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

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

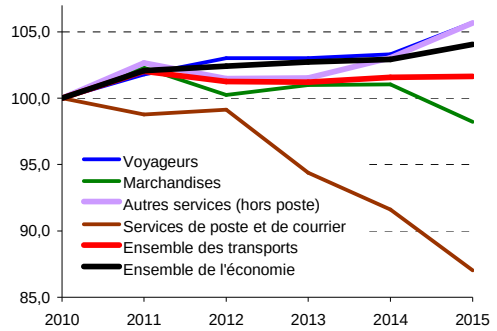
	Niveau 2015 (p)	Structure 2015	Evolutions 2015/2014 Volume	Prix	Valeur	Evolution 2015/2010 en volume (%)
Transport de voyageurs	**51,3**	**27,4**	**2,3**	**1,0**	**3,4**	**1,2**
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	10,9	5,8	0,1	2,7	2,9	0,6
Transports urbains et suburbains de voyageurs	12,4	6,6	0,8	1,8	2,6	2,1
Transports routiers de voyageurs	6,2	3,3	1,4	0,8	2,2	0,0
Transports aériens de passagers	16,5	8,8	4,5	-0,4	4,1	2,0
Autres transports de voyageurs	5,4	2,9	4,7	0,7	5,4	-0,7
dont transports de voyageurs par taxis	*3,4*	*1,8*	*6,1*	*0,6*	*6,7*	*0,6*
Transport de marchandises	**62,5**	**33,4**	**-2,8**	**-1,4**	**-4,1**	**-0,2**
Transport ferroviaire de fret	1,0	0,5	4,1	-5,2	-1,3	0,8
Transports routiers de fret et déménagement	41,2	22,0	-5,9	-1,1	-6,9	-2,1
Transports par conduites	2,5	1,3	1,2	0,0	1,2	-4,1
Transports maritimes et côtiers de fret	13,8	7,4	5,2	-2,8	2,2	7,3
Transports fluviaux	0,4	0,2	-2,2	-4,1	-6,2	-1,3
Transports aériens et transports spatiaux	3,7	2,0	0,2	1,5	1,7	0,0
Autres services de transport hors activité de poste et de courier	**61,1**	**32,6**	**2,6**	**-0,4**	**2,1**	**1,1**
Entreposage et stockage, manutention	13,3	7,1	1,3	0,5	1,7	1,8
Services annexes des transports	30,1	16,1	2,8	-1,1	1,6	0,9
Messagerie, fret express, affrètement, organisation des transports	17,7	9,4	3,1	0,2	3,3	1,0
Activités de poste et de courrier	**12,2**	**6,5**	**-5,8**	**8,3**	**2,0**	**-3,4**
Ensemble transports	**187,1**	**100,0**	**0,1**	**0,2**	**0,3**	**0,4**

(p) provisoire.

Source : Insee

Figure A2-2 **Production de transports en volume**

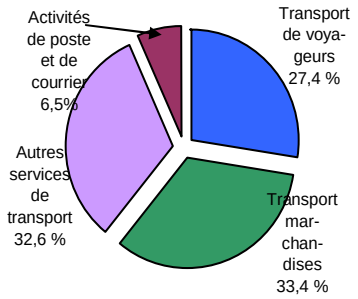
Indice base 100 en 2010



Source Insee

Figure A2-3 **Production de transports, structure en 2015**

Source : SOeS - Compte satellite des transports



Source : Insee

Figure A2-4 **Équilibre ressources-emploi de la branche transport ***

Niveau en Md € courants, évolutions en % aux prix de l'année n-1

	Niveau 2015	Evolutions annuelles 2013	2014 (sd)	2015 (p)	2015/ 2010
Production de la branche (prix de base)	187,1	-0,1	-0,1	0,1	1,4
dont sous-traitance	13,4	-0,3	-0,8	-5,0	-0,3
Importation totale	43,9	9,0	4,3	3,7	5,8
dont ajustement CAF/FAB	-16,4	3,5	2,0	3,9	3,0
Impôts sur les produits	1,4	2,0	-0,2	3,9	4,3
Subventions sur les produits	-9,7	0,3	0,8	1,3	1,9
Marge de transport	-27,4	1,0	0,4	-0,7	2,0
Consommation intermédiaire (hors sous-traitance et marge)	96,4	3,3	-1,4	1,5	1,2
Consommation finale	38,7	1,2	0,4	1,7	2,5
Exportation totale	31,1	1,5	3,8	4,6	3,9

y compris services de poste et de courrier

Source : Insee

A3 | Dépenses des ménages en transport

L'année 2015 est marquée par une forte baisse du prix des carburants et lubrifiants ayant des répercussions sur les dépenses de consommation des ménages en transport.

Avec 160,1 milliards d'euros en 2015, les dépenses de transport des ménages représentent 13,8 % de leurs dépenses de consommation, coefficient en baisse tendancielle depuis 2000. En 2015, elles progressent de 2,3 % en volume. Depuis 2010, les dépenses de transport des ménages ont baissé de 0,9 % en moyenne annuelle.

Alors que les dépenses des ménages en transport individuel (y c. achat de véhicule) augmentent de 2,4 % en volume en 2015, leurs dépenses en transport collectif progressent de 2,0 %.

En 2015, les dépenses de consommation des ménages progressent de 2,2 %, celles de transport de 2,3 % : les prix des transports (- 1,4 %) sont tirés vers le bas par le prix des carburants qui diminue de 9,5 %.

Depuis 2010, en moyenne annuelle, les dépenses de transport diminuent (- 0,7 %) un peu plus fortement que l'ensemble des dépenses des ménages (- 0,4 %) ; la part des dépenses de transport dans les dépenses des ménages diminue, elle est passée de 15,0 % en 2000 à 13,8 % en 2015.

Les dépenses en transport individuel progressent

Les dépenses en transport individuel, y compris assurance, représentent 83 % des dépenses des ménages de transport. Elles progressent en 2015 (2,4 % en volume, 0,5 % en valeur) ; depuis 2010 elles ont diminué de 1,1 % en volume en moyenne annuelle mais progressé de 0,5 % en valeur.

En 2015, les dépenses en transport individuel sont tirées par les dépenses d'achat de véhicules (+ 5,8 % en volume) ; depuis 2010 les achats de véhicules ont cependant reculé de 2,5 % en moyenne annuelle.

Les dépenses d'entretien et réparation (23,2 % des dépenses de transport individuel) progressent de 0,6 % en 2015 et sont en rupture avec la diminution de 1,1 % en moyenne annuelle depuis 2010.

La consommation de carburants et lubrifiants, qui baissait régulièrement depuis 2002, progresse de 0,9 % en 2015 sous l'effet de la baisse des prix des carburants (- 9,5 %) pour la deuxième année consécutive (+ 0,4 % en 2014). Depuis 2010, la consommation de carburants a baissé de 0,6 % en moyenne annuelle, avec des prix en augmentation de 0,3 % en moyenne annuelle.

Les dépenses en transport collectif repartent

En 2015, les dépenses en transport collectif progressent (+ 2,0 %). Le poids des dépenses en transport collectif dans les dépenses de transport des ménages est passé de 13,4 % en 2000 à 15,8 % en 2010 ; il atteint 17,3 % en 2015.

Les dépenses de transport terrestre de voyageurs (58,8 % du transport collectif de voyageur), progressent de 1,6 % : celles de transport routier (car, bus et taxis), augmentent de 2,3 %, sans qu'il soit possible de distinguer ce qui est dû au développement récent des cars ou des VTC. Depuis 2010, la croissance moyenne annuelle du transport collectif terrestre est de 0,8 % ; les dépenses en transport ferroviaire se sont contractées de 0,9 % en moyenne annuelle.

Les dépenses de transport aérien (36,8 % du transport collectif de voyageur) progressent de 2,9 % en 2015. Depuis 2010 les dépenses des ménages en transport aérien ont progressé de 3,0 % en moyenne annuelle ; ce sont elles, en dehors des assurances, qui ont le plus progressé sur la période 2010-2015.

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

NB : sauf mention contraire, seules sont commentées les évolutions en volume

Consommation des ménages

En plus de leurs dépenses de consommation, les ménages bénéficient de services directement pris en charge par les administrations publiques et les institutions sans but lucratif au service des ménages, notamment dans les transports. La consommation effective des ménages comprend ces transferts en plus de leurs dépenses de consommation, de loisirs et culture, enseignement action sociale par exemple. La dépense de consommation des ménages présentée ici ne les prend pas en compte.

Les dépenses d'assurance de véhicules ont été rajoutées aux dépenses de consommation des ménages en transport.

Figure A3-1 Consommation des ménages en transport en 2015 (valeur)

Niveaux en milliards d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2015	Evolutions annuelles 2013	2014 (sd)	2015 (p)	2015/ 2010
Déplacements individuels	**132,3**	**-1,9**	**0,4**	**0,5**	**0,5**
Achat de véhicules	38,8	-6,5	2,0	6,7	-0,7
Dépenses d'utilisation des véhicules	85,5	-0,6	-0,4	-2,2	0,7
dont : Carburants et lubrifiants(1)	*34,2*	*-3,8*	*-3,4*	*-8,7*	*-0,3*
Entretien et réparation de véhicules particuliers	*30,7*	*2,4*	*1,3*	*2,3*	*0,9*
Assurance	*8,0*	*5,4*	*2,2*	*2,5*	*5,4*
Déplacement en transport collectif	**27,7**	**2,0**	**2,3**	**2,9**	**2,9**
Terrestre hors fluvial	16,3	1,7	2,3	3,4	2,7
Ferroviaire (train, métro, tramway..)	*5,4*	*0,9*	*-1,3*	*4,2*	*2,2*
Routier (cars, bus, taxis...)	*7,1*	*1,2*	*3,2*	*3,5*	*2,2*
Combiné (2)	*3,9*	*3,9*	*5,9*	*2,1*	*4,6*
Aérien	10,2	2,5	2,8	2,3	3,5
Autres (3)	1,2	2,4	-0,6	2,3	0,7
Dépenses de transport	**160,1**	**-1,3**	**0,7**	**0,9**	**0,9**
Consommation totale des ménages	**1 156,0**	**1,1**	**0,8**	**1,3**	**1,3**

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

En % de la consommation des ménages

	2000	2005	2010	2015
Déplacements individuels	**13,1**	**12,5**	**11,9**	**11,4**
Achat de véhicules	4,5	4,1	3,7	3,4
Dépenses d'utilisation des véhicules	8,1	7,9	7,6	7,4
dont :				
Carburants et lubrifiants(1)	*3,8*	*3,5*	*3,2*	*3,0*
Entretien et réparation de véhicules particuliers	*2,7*	*2,8*	*2,7*	*2,7*
Assurance	0,5	0,5	0,6	0,7
Déplacement en transport collectif	**2,0**	**2,1**	**2,2**	**2,4**
Terrestre hors fluvial	1,2	1,2	1,3	1,4
Ferroviaire (train, métro, tramway..)	*0,4*	*0,4*	*0,4*	*0,5*
Routier (cars, bus, taxis...)	*0,5*	*0,6*	*0,6*	*0,6*
Combiné (2)	*0,3*	*0,3*	*0,3*	*0,3*
Aérien	0,6	0,7	0,8	0,9
Autres (3)	0,1	0,1	0,1	0,1
Dépenses de transport	**15,0**	**14,6**	**14,1**	**13,8**

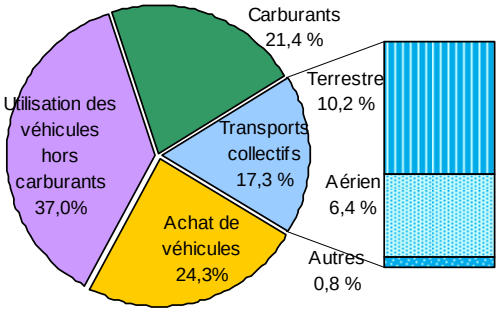
Sources : Insee – Comptes nationaux, base 2010, mai 2016

(1) Y compris les lubrifiants des réparations.
(2) Titres de transports combinés : au moins deux modes de transport, lorsqu'il n'est pas possible d'établir la part revenant à chaque mode de transport.
(3) Maritime, fluvial et autres (téléphériques hors station de ski, agences de voyage, déménagement.).
sd : semi-définitif p : provisoire.

Sources : Insee, Comptes nationaux, base 2010, mai 2016

Figure A3-3 Structure des dépenses de transport des ménages en 2015

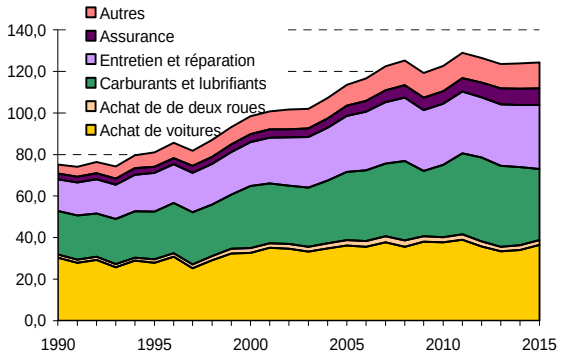
En milliards d'euros courants (y compris TVA)



Sources : Insee, Comptes nationaux, base 2010, mai 2016

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

En milliards d'euros courants (y compris TVA)



Sources : Insee, Comptes nationaux, base 2010, mai 2016

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

Évolutions en %

	Volumes – Evolutions annuelles 2013	2014 (sd)	2015 (p)	2015/ 2010	Prix – Evolutions annuelles 2013	2014 (sd)	2015 (p)	2015/ 2010
Déplacements individuels	**-2,8**	**0,4**	**2,4**	**-1,1**	**0,8**	**0,0**	**-1,8**	**1,7**
Achat de véhicules	-8,0	0,4	5,8	-2,5	1,6	1,6	0,9	1,8
Dépenses d'utilisation des véhicules	-0,4	0,3	1,0	-0,5	-0,2	-0,7	-3,2	1,2
dont : Carburants et lubrifiants(1)	*-1,4*	*0,4*	*0,9*	*-0,6*	*-2,4*	*-3,8*	*-9,5*	*0,3*
Entretien et réparation de véhicules particuliers	*0,5*	*-0,8*	*0,6*	*-1,1*	*1,9*	*2,1*	*1,7*	*2,0*
Assurances	7,0	2,4	0,7	4,0	-1,5	-0,2	1,8	1,3
Déplacement en transport collectif	**1,2**	**0,7**	**2,0**	**1,5**	**0,8**	**1,6**	**0,9**	**1,4**
Terrestre hors fluvial	0,0	-0,1	1,6	0,8	1,7	2,4	1,8	1,9
Ferroviaire (train, métro, tramway..)	*-2,4*	*-3,0*	*1,1*	*-0,9*	*3,4*	*1,7*	*3,1*	*3,1*
Routier (cars, bus, taxis...)	*1,0*	*0,6*	*2,3*	*1,1*	*0,2*	*2,6*	*1,2*	*1,0*
Combiné (2)	*1,7*	*2,6*	*0,9*	*2,4*	*2,1*	*3,2*	*1,2*	*2,1*
Aérien	3,4	2,4	2,9	3,0	-0,8	0,3	-0,7	0,4
Autres (3)	-0,3	-3,7	0,5	-1,0	2,7	3,3	1,8	1,7
Dépenses de transport	**-2,0**	**0,4**	**2,3**	**-0,7**	**0,8**	**0,3**	**-1,4**	**1,6**
Consommation totale des ménages	**-1,6**	**0,5**	**2,2**	**-0,4**	**2,8**	**0,3**	**-0,9**	**1,8**

(1), (2), (3) voir notes en bas de tableau A3-1.

Sources : Insee, Comptes nationaux, base 2010, mai 2016

A4 | Dépenses des administrations publiques centrales et locales

En 2015, les dépenses totales consolidées des administrations publiques s'élèvent à 43,7 milliards d'euros (Md€). Elles reculent de 3,7 %, la hausse des dépenses de fonctionnement (+ 0,5 %) ne compensant pas la baisse des dépenses d'investissement (- 11,3 %).

Les dépenses totales des administrations publiques centrales (Apuc) diminuent de 9,0 % (11,3 Md€ en 2015, en baisse de 1,1 Md€), l'année 2014 ayant été marquée par le paiement de l'indemnité de rupture de 0,8 Md€ relative à l'abandon du péage pour les poids lourds. Celles des administrations publiques locales (Apul), qui représentent 75,5 % des dépenses publiques totales non consolidées en transport, reculent de 1,5 % (34,8 Md€ en 2015). Depuis 2010, les dépenses totales des Apuc reculent en moyenne annuelle de 2,0 %. Celles des Apul progressent de 1,4 % par an sur la même période. Les dépenses d'investissement des Apuc ont régressé sur la période 2010 à 2015 au rythme de - 2,6 % par an et celles des Apul de - 0,5 %.

Les dépenses des administrations publiques centrales (Apuc) reculent sensiblement

La dépense totale des Apuc en faveur du transport (11,3 Md€) diminue de 9,0 % en 2015, après avoir augmenté de 4,1 % en 2014.

La dépense de fonctionnement recule de 2,6 % en 2015, avec une baisse sensible pour les modes routiers (- 8,1 %) et maritimes (- 8,1 %).

Le recul très net de la dépense d'investissement des Apuc (- 22,6 %) s'explique principalement par le transfert en capital de 845 millions d'euros (M€) de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) vers la société Ecomouv au titre de l'indemnité de rupture relative à l'abandon du péage pour les poids lourds. Ce transfert est conventionnellement rattaché à l'exercice 2014, année de la résiliation du contrat, et non à 2015, année de début des versements.

Les dépenses d'investissement progressent pour les modes ferroviaires et maritimes, après une année de forte baisse. Elles régressent dans tous les autres modes, mais sont presque stables dans le mode routier (- 1,5 %) après deux années de forte baisse.

La dépense totale des Apuc baisse de 4,7 % pour la route en 2015, soit une évolution proche de celle de moyen terme (- 5,2 % par an entre 2010 et 2015). La baisse est de 6,6 % pour le transport aérien. La dépense totale des Apuc s'accroît de 1,8 % en faveur du ferroviaire en 2015, grâce à une progression de 16,7 % de l'investissement.

Les dépenses des administrations publiques locales (Apul) sont en retrait en 2015

L'ensemble des dépenses de transport des Apul (34,8 Md€) recule pour la deuxième année consécutive en 2015 : - 1,5 % après - 3,7 % en 2014. À moyen terme pourtant, les dépenses consolidées des Apul s'accroissent au contraire de 1,4 % par an entre 2010 et 2015. Le poste transport de voyageurs et de marchandises, qui regroupe le transport ferroviaire et les transports collectifs urbains représente 54 % de ce montant. Il continue de croître, de 4,1 % en 2015, à un rythme proche de celui de moyens termes (4,6 %). Le transport de voyageurs et de marchandises bénéficie d'une progression des dépenses des Apul, pour le fonctionnement comme pour l'investissement : respectivement + 3,1 % et + 8,6 % en 2015. Il est notable que 69 % du financement public local du transport de voyageurs et de marchandises provient des organismes divers d'administration locale (Odal), syndicats et régies. La dépense de voirie se porte beaucoup moins bien : elle baisse de 8,0 % en 2015. Elle diminue également de 1,9 % par an entre 2010 et 2015. La dépense de fonctionnement pour la voirie diminue de 1,3 % en 2015, et l'investissement de 12,2 %.

Les dépenses consolidées des administrations publiques se contractent de 3,7 % en 2015

Chaque année, on observe des transferts monétaires entre Apuc et Apul. En 2015, les Apuc (essentiellement l'État) ont versé 1,9 Md€ aux collectivités locales. Inversement, les Apul ont versé 552 M€ aux Apuc. Afin d'éviter de compter deux fois la même ligne budgétaire, on peut faire abstraction de ces transferts entre administrations publiques (APU), pour obtenir une dépense consolidée des APU. Celle-ci s'élève à 43,7 Md€ en 2015. Elle se rétracte de 3,7 % au cours de cette même année.

La quasi-totalité du transfert entre APU est constituée des 1,8 Md€ que l'État verse chaque année aux régions pour financer le fonctionnement du transport express régional (TER). Ce montant est stable depuis plusieurs années.

Champ des dépenses des APU

Les administrations publiques centrales comprennent l'État et les organismes divers d'administration centrale (Odac) : Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar), Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF) et Voies navigables de France (VNF). Le champ ne comprend pas les entreprises publiques de transport ou de gestion d'infrastructures (telles que SNCF ou RFF devenu SNCF-Réseau le 1er janvier 2015). Les dépenses des Odac et celles réalisées à partir du budget général de l'État sont consolidées. Ainsi, le versement de subventions du budget général de l'État à l'AFITF ainsi que le versement en sens inverse de fonds de concours ne sont pas comptabilisés dans les dépenses totales.

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

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

Niveau en millions d'euros ; évolution en %

Administrations publiques centrales (APUC)	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau 2015 p	Evolutions annuelles				Niveau 2015 p	Evolutions annuelles				Niveau 2015 p	Evolutions annuelles			
		2013 d	2014 sd	2015 p	2015/ 2010		2013 d	2014 sd	2015 p	2015/ 2010		2013 d	2014 sd	2015 p	2015/ 2010
Total (hors charges de retraites)	**8 237**	**-3,3**	**0,1**	**-2,6**	**-1,8**	**3 088**	**11,5**	**13,7**	**-22,6**	**-2,6**	**11 325**	**0,6**	**4,1**	**-9,0**	**-2,0**
Transport routier	1 006	-5,4	-8,6	-8,1	-3,2	1 158	-25,4	-12,5	-1,5	-6,7	2 164	-17,2	-10,7	-4,7	-5,2
Transport ferroviaire	4 163	-2,4	1,3	-0,3	-0,9	698	149,7	-29,7	16,7	-5,4	4 862	8,9	-4,0	1,8	-1,6
Transports collectifs urbains	33	6,3	7,3	6,0	38,9	289	86,8	-24,8	-15,1	7,0	322	78,7	-22,9	-13,4	8,6
Voies navigables	356	-13,8	2,0	-0,3	-1,7	164	-5,8	-23,5	-6,4	-4,9	521	-10,8	-8,0	-2,3	-2,8
Transport maritime	380	3,9	-2,9	-8,1	1,3	162	32,7	-36,6	16,4	-1,9	542	12,1	-14,3	-1,9	0,3
Transport aérien	1 753	-1,6	1,8	-1,3	-1,6	584	9,9	92,8	-19,7	13,9	2 337	0,2	17,9	-6,6	1,1
Services communs (1)	545	-8,7	5,4	-10,5	-7,8	33	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	577	-4,3	134,5	-60,0	-8,1
Charges de retraites (2)	4 643	1,5	0,2	-0,4	2,0						4 643	1,5	0,2	-0,4	2,0

d : définitif ; sd : semi-définitif ; p : provisoire.

Sources : DGFIP ; SOeS

(1) Pour l'exercice 2014, il a été enregistré dans les dépenses d'investissement des services communs un transfert en capital de 845 M€ vers la société Ecomouv au titre de l'indemnité de rupture relative à l'abandon du péage pour les poids lourds.

(2) Les charges de retraite consistent en subventions d'équilibre de l'État à des régimes de retraite spéciaux.

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

Niveau en millions d'euros ; évolution en %

Administrations publiques locales (APUL)	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau 2015 p	Evolutions annuelles				Niveau 2015 p	Evolutions annuelles				Niveau 2015 p	Evolutions annuelles			
		2013 d	2014 sd	2015 p	2015/ 2010		2013 d	2014 sd	2015 p	2015/ 2010		2013 d	2014 sd	2015 p	2015/ 2010
Administrations locales*	**23 291**	**3,0**	**1,0**	**1,6**	**2,5**	**11 531**	**6,1**	**-11,3**	**-7,2**	**-0,5**	**34 823**	**4,2**	**-3,7**	**-1,5**	**1,4**
Voirie	5 081	2,2	-1,7	-1,3	0,8	7 298	3,6	-13,1	-12,2	-3,5	12 378	3,1	-9,1	-8,0	-1,9
Autres infrastructures de transport	492	-8,6	-21,0	1,9	-8,2	793	16,2	-13,0	-17,3	1,6	1 285	5,9	-15,8	-10,8	-2,9
Transports de voyageurs et marchandises	15 387	4,6	2,7	3,1	4,0	3 404	10,7	-5,6	8,6	7,8	18 790	5,7	1,2	4,1	4,6
Transports scolaires	2 332	-1,4	2,4	-2,0	-0,2	37	-6,5	-1,6	47,4	7,9	2 369	-1,4	2,4	-1,5	-0,1
Régions	**4 389**	**2,9**	**2,7**	**4,2**	**3,7**	**2 686**	**18,3**	**6,3**	**-1,4**	**6,2**	**7 075**	**8,3**	**4,1**	**2,0**	**4,6**
Voirie	58	6,2	-18,5	8,8	3,9	655	-8,8	3,8	16,9	2,4	713	-7,3	1,4	16,2	2,5
Autres infrastructures de transport	60	4,7	-0,9	17,0	12,0	661	31,3	-7,4	-14,1	2,1	722	29,4	-7,0	-12,2	2,7
Transports de voyageurs et marchandises	4 270	2,8	3,1	4,0	3,6	1 370	26,6	17,0	-1,8	10,9	5 640	7,4	6,3	2,5	5,1
Départements	**5 970**	**2,9**	**-0,7**	**-1,9**	**1,3**	**3 157**	**-4,1**	**-6,1**	**-11,2**	**-5,7**	**9 128**	**0,1**	**-2,7**	**-5,3**	**-1,5**
Voirie	2 245	1,6	-2,8	-1,9	-1,0	2 799	-2,6	-4,6	-10,4	-5,7	5 044	-0,9	-3,8	-6,8	-3,8
Autres infrastructures de transport	54	12,4	-5,5	0,2	-0,1	154	-8,0	-28,4	-17,1	-5,2	208	-4,9	-24,2	-13,2	-4,0
Transports de voyageurs et marchandises	1 815	9,2	-0,3	1,9	7,4	198	-17,3	-3,3	-17,6	-5,8	2 012	5,1	-0,7	-0,4	5,5
Transports scolaires	1 856	-1,1	1,8	-5,5	-0,7	7	53,9	1,3	19,9	8,3	1 863	-1,0	1,8	-5,5	-0,7
Communes et EPCI (1)	**4 265**	**-0,9**	**1,8**	**-5,0**	**0,1**	**4 281**	**7,5**	**-18,8**	**-16,7**	**-3,7**	**8 546**	**3,9**	**-10,3**	**-11,2**	**-1,9**
Voirie	2 643	3,0	-0,2	-1,3	1,7	4 166	7,8	-18,7	-16,5	-3,3	6 808	6,3	-13,1	-11,2	-1,5
Transports de voyageurs et marchandises	1 311	-8,3	5,0	-12,3	-2,7	112	-1,9	-22,2	-22,0	-14,4	1 424	-7,6	1,9	-13,2	-4,1
Transports scolaires	311	2,6	3,5	-2,0	0,7	3	-11,7	47,9	-32,8	1,8	314	2,4	3,9	-2,5	0,7
ODAL (2), syndicats, régies	**11 855**	**6,1**	**1,1**	**3,8**	**4,6**	**2 399**	**2,1**	**-17,8**	**10,4**	**7,8**	**14 254**	**5,3**	**-2,5**	**4,8**	**5,1**
Voirie	263	-1,1	-13,8	-2,3	13,0	63	-0,9	-12,3	-11,0	10,4	326	-1,1	-13,5	-4,1	12,5
Autres infrastructures de transport	408	-10,3	-23,1	-1,1	-9,9	91	-16,6	-33,0	-11,3	23,7	500	-11,8	-25,3	-3,1	-7,1
Transports de voyageurs et marchandises	10 749	7,5	2,5	3,6	5,1	2 209	3,8	-17,0	11,5	7,2	12 958	6,8	-1,2	4,9	5,4
Transports scolaires	435	2,5	10,9	17,9	10,2	35	0,4	-15,0	87,7	11,1	470	2,4	9,2	21,3	10,3

d : définitif ; sd : semi-définitif ; p : provisoire.

(*) Total consolidé hors transferts entre Apul.

Sources : DGFIP ; SOeS

Figure A4-3 **Les dépenses en transport des administrations publiques**

Niveau en millions d'euros ; évolution en %

Total consolidé (hors transferts entre APU) APUC et APUL hors charge de retraite	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau 2015 p	Evolutions annuelles				Niveau 2015 p	Evolutions annuelles				Niveau 2015 p	Evolutions annuelles			
		2013 d	2014 sd	2015 p	2015/ 2010		2013 d	2014 sd	2015 p	2015/ 2010		2013 d	2014 sd	2015 p	2015/ 2010
	29 490	1,3	0,9	0,5	1,2	14 178	7,0	-6,1	-11,3	-0,8	43 668	3,3	-1,7	-3,7	0,5

d : définitif ; sd : semi-définitif ; p : provisoire.

Sources : DGFIP ; SOeS

(1) EPCI : établissement public de coopération intercommunale.

(2) Odal : organisme divers d'administration locale.

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

En 2015, les transferts des administrations publiques centrales et locales à destination des opérateurs de transport ferroviaire de voyageurs et du transport collectif urbain s'élèvent à 13,2 milliards d'euros (Md€). 53 % des montants sont consacrés au transport ferroviaire régional et aux transports collectifs urbains de province, et 41 % au transport collectif urbain d'Île-de-France, le reste étant affecté aux grandes lignes. Tous réseaux confondus, 81 % des montants versés relèvent du fonctionnement (rémunération de la délégation de service public, compensations tarifaires et subventions d'exploitation) et 19 % sont des aides à l'investissement.

Les transferts vers la SNCF

En 2015, les transferts totaux (hors contributions aux charges de retraites) des administrations publiques au profit de SNCF Mobilité progressent de 6,2 % (5,5 % en moyenne annuelle depuis 2010). Toutes activités confondues (trains grandes lignes, TER, Transilien), ils sont de 6,8 Md€.

Les transferts consistent essentiellement en contributions d'exploitation qui s'élèvent à 5,4 Md€ (+ 3,9 %). Celles-ci regroupent l'ensemble des compensations tarifaires et des contributions de service, tous réseaux confondus.

En 2015, l'État a versé 502 M€, 146 M€ pour les transports liés à la Défense nationale, 19 M€ en compensation de tarifs sociaux, 336 M€ pour les trains d'équilibre du territoire (TET) en application de la convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (depuis 2010). Les Régions ont versé 2,9 Md€ destinés aux TER, contribution en augmentation de 2,8 % en 2015 (4,1 % en moyenne annuelle depuis 2010). Le Stif a versé 2,0 Md€, en augmentation de 5,7 % en 2015 pour le Transilien (5,1 % en moyenne annuelle depuis 2010).

Les subventions d'investissement sont au total de 1,3 Md€ en 2015, en croissance très forte depuis 2011 – elles avaient baissé de 40 % en 2010 ; elles retrouvent un niveau comparable à ceux de 2008 et 2009 et traduisent la volonté des pouvoirs publics d'améliorer la qualité de service dans le transport ferroviaire. Plus de 80 % des subventions d'investissement sont destinées aux TER (623 M€) et au Transilien (430 M€). Suite au rapport de la commission présidée par le député Philippe Duron, l'État s'est engagé dans une nouvelle dynamique pour faire renaître l'offre TET en finançant à horizon de 2020 le renouvellement du matériel roulant des TET, tant sur les lignes structurantes que sur les autres lignes.

Les transferts vers la RATP

En 2015, la RATP a perçu des administrations publiques 3,0 Md€, dont 2,6 Md€ de la Région Île-de-France (y compris du Stif). Ce montant total progresse de 12,8 %, et de 7,0 % en moyenne annuelle depuis 2010. Il est principalement constitué de concours de fonctionnement (2,2 Md€), qui sont en progression (+ 4,5 % après + 3,8 %) plus élevée que l'évolution moyenne depuis 2010 (+ 3,3 %). Les subventions d'investissement progressent très fortement en 2015 ; la Région et le Stif concourent à 67 % des subventions d'investissement (80 % en 2010), les autres collectivités territoriales (départements et communes) à 26 % (7 % en 2010) et l'État à 8 % (13 % en 2010).

Les transferts aux TCU de province en 2014

En 2014, les transports collectifs urbains de province ont reçu 3,7 Md€ de subventions, 3,4 Md€ pour le fonctionnement, et 0,3 Md€ pour l'investissement. Les subventions de fonctionnement, versées aux entreprises effectuant le transport urbain, progressent de 6,4 % en 2014 (9,4 % en moyenne annuelle depuis 2010). Les subventions d'investissement, reçues par les autorités organisatrices diminuent de 17,4 % en 2014 ; les aides de l'État représentent 47 % des subventions totales, celles des régions 46 %, parts peu variables depuis 2010.

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

Les contrats Stif avec la SNCF et la RATP

De nouveaux contrats ont été signés avec la RATP et la SNCF en novembre 2015. Ils confirment l'effort d'amélioration des transports en commun demandé par le Stif.

Ces améliorations portent sur la sécurité, l'information des voyageurs en temps réel, la propreté et la mise en œuvre de nouveaux services ; 490 agents supplémentaires seront déployés pour renforcer l'accueil et la sécurité des voyageurs à bord des trains, des bus, en station et en gares.

Ces contrats prévoient 12,3 milliards d'euros d'investissements pour notamment le renouvellement du matériel roulant, la transition énergétique, l'amélioration et la construction de nouvelles gares, des stations.

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

Niveau en millions d'euros, hors TVA, évolution en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010
Exploitation	**10 755**	**2,0**	**2,3**	**2,8**	**4,9**
Train grandes lignes	502	-4,6	-5,6	3,5	12,6
TER et TCUP	6 112	1,6	2,2	1,3	5,1
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	4 141	3,6	3,7	5,1	4,0
Investissement	**2 517**	**19,6**	**8,9**	**21,9**	**12,1**
Train grandes lignes	249	-51,0	114,9	23,4	0,3
TER et TCUP	963	44,1	7,7	-1,2	6,1
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	1 305	17,3	-1,0	46,9	23,0
Total	**13 272**	**4,4**	**3,4**	**6,0**	**6,1**
Train grandes lignes	751	-16,8	13,0	9,3	7,6
TER et TCUP	7 075	5,7	2,9	1,0	5,2
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	5 446	6,0	2,8	12,8	7,1

Sources : SNCF ; RATP ; Cerema

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

Niveau en millions d'euros, hors TVA, évolution en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010
Contributions liées à l'exploitation	**5 416**	**1,9**	**3,2**	**3,9**	**5,1**
- versées par l'Etat	502	-4,6	-5,6	3,5	12,6
- versées par les régions	2 942	0,5	4,7	2,8	4,1
- versées par le STIF	1 972	6,0	3,5	5,7	5,1
Subventions d'investissement	**1 302**	**33,4**	**19,9**	**18,1**	**7,3**
- versées par l'Etat	249	-51,0	114,9	23,4	0,3
- versées par les régions	623	71,4	12,4	-1,8	3,2
- versées par le STIF	430	55,4	1,9	61,7	25,7
Total hors retraites	**6 760**	**6,8**	**4,9**	**6,2**	**5,5**
Régimes spéciaux de retraites	**0**	**0,7**	**-0,9**	**-100,0**	**-100,0**
Total (y.c. charges de retraites et surcompensation régimes spéciaux)	**6 760**	**4,6**	**2,8**	**-30,4**	**-4,0**

Source : SNCF

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

Niveau en millions d'euros, hors TVA, évolution en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010
Contributions d'exploitation	**2 939**	**1,2**	**5,7**	**2,8**	**3,8**
Exploitation des services	*2 438*	*0,6*	*5,7*	*2,9*	*3,3*
Compensation tarifs sociaux	*501*	*4,2*	*5,8*	*2,5*	*6,2*
Subventions d'investissement (matériel roulant)	**623**	**71,4**	**12,4**	**-1,8**	**3,2**
Versements des régions à la SNCF pour le TER	**3 562**	**8,9**	**0,9**	**2,0**	**3,7**

Source : SNCF

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

Niveau en millions d'euros, hors TVA, évolution en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010
Contributions liées au fonctionnement (versées par le STIF)	**1 972**	**6,0**	**3,5**	**5,7**	**4,7**
Dont :					
Contribution liées aux charges d'investissement	271	2,9	-0,9	4,2	-2,6
Subventions d'investissement	**430**	**55,4**	**1,9**	**61,7**	**25,7**
Subventions au titre du programme CPER	**40**	**33,3**	**37,5**	**81,8**	**11,7**
Dont :					
Région IdF	38	33,3	37,5	72,7	10,6
Subventions hors CPER	**390**	**57,1**	**-0,4**	**59,8**	**27,9**
Total reçu par la SNCF pour le transilien	**2 402**	**10,5**	**3,3**	**12,7**	**7,1**

Source : SNCF

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

Niveau en millions d'euros, hors TVA, évolution en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010
Concours de fonctionnement (versés par le STIF)	**2 169**	**1,5**	**3,8**	**4,5**	**3,3**
dont					
Contribution forfaitaire d'exploitation	1 060	-1,1	3,7	5,4	5,5
Contribution forfaitaire d'investissement	956	2,7	1,6	3,3	2,7
Contribution taxe professionnelle et foncière	123	4,9	6,7	4,8	1,6
Aides à l'investissement	**875**	**6,6**	**-2,2**	**40,5**	**21,9**
Région et STIF	*583*	*13,1*	*-9,3*	*20,2*	*17,5*
État	*68*	*-31,8*	*9,5*	*22,9*	*9,7*
Autres collectivités territoriales	*224*	*3,2*	*60,2*	*172,7*	*59,1*
Total transferts publics perçus	**3 044**	**2,7**	**2,3**	**12,8**	**7,0**
STIF et Région IdF	*2 606*	*5,5*	*4,6*	*9,3*	*5,7*

Source : RATP

Figure A5.1-6 **Subventions 2014 versées par les administrations publiques au profit du transport collectif urbain de province (TCUP).**

Niveau en millions d'euros, hors TVA, évolution en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2014	2012	2013	2014	2014/ 2010
Subventions de fonctionnement (perçues par les entreprises de TCUP)	**3 372**	**9,0**	**2,6**	**6,4**	**9,4**
- compensations tarifaires	75	-8,5	12,3	-2,7	-3,4
- subvention d'exploitation versée par l'AO	3 282	4,9	2,7	9,9	9,5
Subventions d'investissement (perçues par l'AO)	**281**	**5,3**	**8,2**	**-17,4**	**-20,0**
État	133	13,6	30,8	-25,7	-9,3
Collectivités locales	128	4,1	-8,2	-8,0	-12,8
Union européenne	20	-20,4	-15,2	-8,5	-11,4
Total	**3 653**	**8,1**	**3,6**	**4,1**	**-48,3**

Sources : enquête annuelle sur les transports urbains (Cerema, DGITM, Gart, UTP), année 2014 ; calculs SOeS

A5.2 | Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures

SNCF Réseau qui assure la gestion des réseaux ferroviaires ferrés, est né de la fusion de Réseau ferré de France (RFF) en 2015 et de SNCF Infra. Voies navigables de France (VNF) est devenu un établissement public à caractère industriel et commercial (Epic) en 2013. Ces deux établissements reçoivent des subventions publiques d'investissement qui tendent à diminuer. VNF reçoit aussi une grosse subvention d'exploitation pour rémunérer ses agents qui ont changé de statut au moment de la réforme.

La réforme ferroviaire de 2015

SNCF réseau est devenu en janvier 2015 le gestionnaire du réseau ferroviaire français. Propriétaire et principal gestionnaire du réseau ferré national français, il est chargé de la maintenance et de l'entretien du réseau ferré national, de la construction de nouvelles lignes ferroviaires et gère la circulation de tous les trains empruntant le réseau ferré national. En 2015, SNCF Réseau emploie environ 52 000 personnes (le tiers des effectifs totaux de la SNCF).

Les données comptables de 2015 de SNCF Réseau ne sont pas présentées cette année, en rupture de séries avec celles de RFF. Les aides publiques anciennement destinées à RFF sont maintenant versées à SNCF Réseau.

Léger recul des transferts publics

En 2015, le montant des subventions d'investissement des administrations - État et collectivités locales compris - reçues par SNCF réseau reculent de 4,3 %, à un rythme comparable à celui d'entre 2010 et 2015 (- 4,5 % en moyenne annuelle). Les subventions d'investissement de l'État pour la seule année 2010 avaient été particulièrement élevées ; depuis 2011 les subventions d'investissement ont augmenté de 0,9 %.

En 2015, les collectivités territoriales ont versé 53 % des subventions d'investissement (41 % pour les régions) contre 31 % et 45 % en 2010 et 2011. Elles sont en fort recul en 2015 (- 17,2 %), mais progressent en moyenne annuelle de 6,3 % depuis 2010.

L'État verse en 2015 617 millions d'euros, soit environ 35 % des subventions d'investissement (59 % en 2010 et 47 % en 2011). Les subventions de l'État (y compris AFITF) progressent de 11,0 %, mais elles reculent de 14,0 % en moyenne annuelle depuis 2010 (- 6,3 % depuis 2011 en moyenne annuelle).

Les subventions en provenance de l'UE sont très irrégulières, et représentent selon les années entre 3 et 6 % des subventions d'investissement.

Financement des investissements de SNCF Réseau

Les subventions publiques représentent, en 2015, 42 % des investissements hors partenariats public-privé (PPP) de SNCF Réseau (28,5 % des investissements yc. PPP). Cette part était de 68 % en 2010, lorsque les PPP sont apparus.

La réforme de VNF de 2013

Voies navigables de France (VNF), anciennement établissement Epic, est devenu au 1er janvier 2013 un établissement public administratif (EPA). Les 4 400 agents des services de navigation de l'État, auparavant détachés auprès de l'Epic, ont été à partir de cette date intégrés à l'EPA au côté des 300 salariés de l'établissement. Leur rémunération entre par conséquent dans le périmètre budgétaire de VNF alors qu'elle figurait auparavant dans le budget du Meem ; en contrepartie l'État verse une subvention d'exploitation à VNF.

Pour cette raison les comptes de VNF ne sont présentés que depuis 2013.

Recul des transferts publics vers VNF

En 2015, en lien avec la diminution du transport fluvial, les ressources propres de VNF (186 M€) reculent de 1,9 % ; les subventions de fonctionnement (yc. prise en charge par l'État de la rémunération du personnel transféré à l'établissement public) sont en baisse de 3,7 % (248 M€). Son résultat d'exploitation recule de 12,6 %.

Les subventions d'investissement reçues par VNF progressent cette année de 2,3 %, pour atteindre 82 M€ en 2015.

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

Figure A5.2-1 **Transferts des administrations publiques au profit de SNCF Réseau**

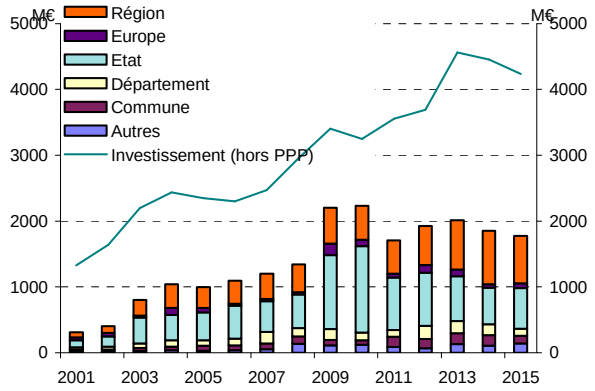
Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010
Subventions d'investissement	**1 773**	**4,6**	**-8,0**	**-4,3**	**-4,5**
Communauté européenne	70	-13,0	-48,9	35,3	-7,7
Etat + AFITF	617	-16,2	-18,1	11,0	-14,0
État (hors AFITF)	*222*	*-37,6*	*-23,0*	*21,4*	*-19,4*
AFITF	*395*	*2,7*	*-15,5*	*6,0*	*-9,6*
Collectivités territoriales	945	17,8	3,8	-17,2	6,3
Régions	*719*	*26,8*	*8,7*	*-11,7*	*7,1*
Départements	*112*	*-7,1*	*-11,9*	*-31,9*	*-0,7*
Communes	*114*	*15,4*	*-0,6*	*-29,9*	*9,8*
Autres	141	107,0	-22,2	35,3	3,2

Source : SNCF Réseau

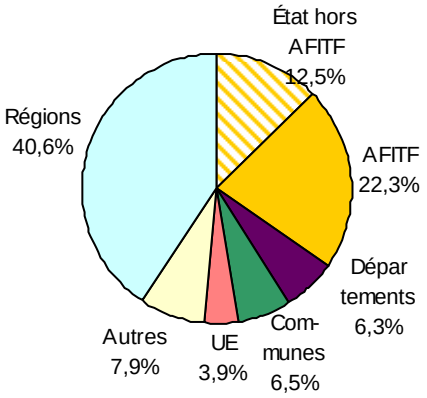
Figure A5.2-2 **Évolution des investissements (hors PPP) et des subventions d'investissement reçues par SNCF Réseau selon leur origine**

En millions d'euros



Source : SNCF Réseau

Figure A5.2-3 **Origine des subventions d'investissement versées à SNCF Réseau**



Source : SNCF Réseau

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

Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2013
Subventions de fonctionnement	**248,3**	**ns**	**-2,9**	**-3,7**	**-3,3**
État	245,8	ns	-2,9	-3,8	-3,4
Autres (communes, CCI…)	2,5	-5,9	-1,8	9,1	3,5
Subventions d'investissement	**82,0**	**12,2**	**-23,3**	**2,3**	**-11,4**
État et AFITF	59,6	75,0	-42,5	66,3	-2,2
Régions	8,8	-24,0	-11,3	-60,1	-40,5
Départements	2,1	-57,9	ns	ns	ns
Union européenne	4,2	-38,7	50,9	-75,6	-39,4
Autres (communes, CCI…)	7,4	43,7	5,1	46,5	24,1
Total	**330,3**	**ns**	**-8,6**	**-2,3**	**-5,5**

ns : non significatif

Source : VNF

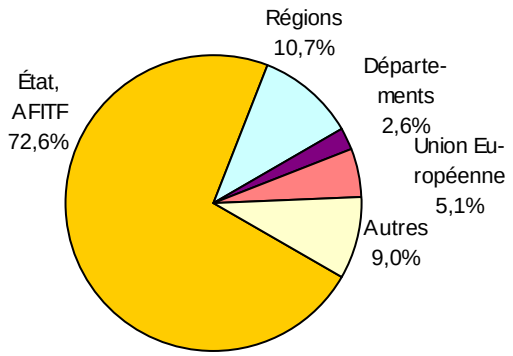
Figure A5.2-5 **Les comptes de VNF**

Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2013
Chiffre d'affaires	**185,6**	**1,9**	**-1,9**	**-1,9**	**-1,9**
Consommations intermédiaires	90,5	-0,7	1,0	-0,4	0,3
Valeur ajoutée	98,6	3,7	-5,4	-3,1	-4,3
Frais de personnel	235,2	ns	1,5	0,4	0,9
Impôts et taxes	18,3	ns	5,0	-1,3	1,8
Excédent brut d'exploitation	**93,4**	**2,0**	**-14,3**	**-12,6**	**-13,4**
dont concours à l'exploitation	248,3	ns	-2,9	-3,7	-3,3
Frais financiers	0,2	34,9	-48,5	-12,4	-32,9
Capacité d'autofinancement	96,7	96,2	1,1	-14,8	-12,2
Investissements	180,0	-92,8	208,5	-72,4	-49,9
Dette MLT au 31-12	1,7	-12,7	-7,9	-8,8	-11,9

Source : VNF

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



Source : VNF

A6 | Recettes publiques liées au transport

En 2015, les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élèvent à 45,1 milliards d'euros (Md€). Elles augmentent vigoureusement en 2015 (+ 7,2 % après + 0,4 % en 2014), principalement grâce à la hausse du rendement de la TICPE qui représente 58 % des recettes (+ 11,7 %).

Les taxes et redevances dues par les producteurs et usagers

Les redevances sont des recettes perçues en échange de l'utilisation d'une infrastructure gérée par un organisme public. Ainsi, les compagnies aériennes versent à l'aviation civile 1,6 Md€ de redevances (soit 74 % des recettes du Budget annexe de contrôle et d'exploitation aériens - Bacea) pour les services de navigation aérienne ou d'atterrissage. Ce montant s'est accru sensiblement en 2010, date à laquelle a été introduite une nouvelle composante de redevance (redevance océanique). Par ailleurs, des taxes sont payées par les usagers ou les producteurs de transport. Elles constituent des versements sans contrepartie directe, versées au budget général des administrations ou affectées au financement d'une action particulière. Dans le cas du transport aérien, il s'agit de la taxe de l'aviation civile, également affectée au Bacea, d'un montant de 0,36 Md€. Le produit fiscal le plus élevé provient de la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE), avec 26,2 Md€, en hausse de 11,7 %. La TICPE, sans être une taxe spécifique sur les transports, grève principalement, parmi les carburants, ceux destinés à un usage routier (cf. encadré). Depuis 2005, les régions bénéficient d'une partie de la TICPE collectée. En hausse, cette part atteint 20,4 % en 2015 - elle était de 16,5 % en 2010. Le produit du total des taxes carburants, dont la TICPE est la principale, représente 27,3 Md€ en 2015 (y compris DOM) en hausse de 10,8 %, notamment après l'introduction, au 1er avril 2014, d'une composante additionnelle de taxation relative à l'émission de dioxyde de carbone (cf encadré). Il s'est accru depuis 2010, au rythme annuel de 2,2 % en moyenne. La taxe sur le certificat d'immatriculation représente 2,1 Md (+ 0,4 %). La taxe sur les contrats d'assurance automobile, versée aux administrations de la sécurité sociale est d'un montant de 1,1 Md€ (+ 7,8).

Le financement par des « non-usagers »

À l'inverse, certains prélèvements reposent sur des assiettes indépendantes de l'utilisation des transports, mais sont affectés au financement d'actions liées au transport et à ses infrastructures. C'est notamment le cas du versement transport (VT) qui avec 7,7 Md€ est la principale source de financement des transports collectifs urbains. Cette cotisation des entreprises, assise sur leur masse salariale, a progressé de 4,7 % en moyenne annuelle depuis cinq ans. Le VT est versé aux autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) par les entreprises qui emploient dix salariés ou plus, travaillant à l'intérieur du périmètre des AOTU. Le produit du VT a progressé légèrement plus rapidement en province (+ 4,9 % en moyenne annuelle depuis 2010) qu'en Île-de-France (+ 4,5 %). La taxe hydraulique (0,14 Md€) est un autre exemple de taxe ne concernant pas directement les usagers. Elle est payée par les concessionnaires des barrages qui financent ainsi l'activité de VNF qui a pour mission principale, mais pas exclusive, l'exploitation du réseau fluvial pour les transports.

Autres recettes

Les recettes liées aux amendes pour infraction au code de la route augmentent de + 1,1 % (1,6 Md€). Depuis 2010, elles ont augmenté en moyenne annuelle de 10,7 %. De cette recette, 1,3 Md€ d'euros est affecté au budget de l'État et aux collectivités territoriales, et 0,23 Md€ à l'AFITF pour la construction de nouvelles infrastructures. Depuis 2011, une partie est également affectée à l'agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances (Acsé). L'État perçoit des dividendes en tant que détenteur d'entreprises de transports (par exemple, les grands ports maritimes, ADP, Air France). Cependant, Air France et ADP n'en ont pas versé en 2013, 2014 et 2015.

Les taxes générales

La production de services de transport et l'existence des entreprises génèrent des impôts et des taxes générales comme la TVA, l'impôt sur les bénéfices, les cotisations sociales ou encore la Contribution économique territoriale. Ces impôts et taxes ne touchent pas spécifiquement le monde des transports mais l'État peut décider de soutenir certains secteurs du transport par le biais d'allègements spécifiques de ces taxes.

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

La taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE)

La TICPE est assise sur la quantité de produits pétroliers achetés et non sur leur valeur. Elle est assise à près de 95 % sur l'achat de carburants automobiles et donc presque totalement liée aux transports. C'est la principale recette des administrations publiques liée aux transports. Depuis 2007, les régions ont la possibilité de l'augmenter. Les professionnels bénéficient de remboursements de TICPE sur le gazole.

La composante carbone dans la TICPE

La loi de finances initiale 2014 a instauré la prise en compte d'une composante carbone (contribution climat énergie) dans la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). Ainsi, a été fixée une augmentation progressive de la TICPE en fonction de leurs émissions de CO_2. La loi de finances rectificative (LFR) pour 2015 prévoit la prolongation de la trajectoire de la composante carbone, pour atteindre l'objectif de 56€/tCO_2 en 2020 fixé par la loi de transition énergétique.

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

niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Affectation	Niveau 2015	Évolutions annuelles 2013	2014	2015	2015/ 2010
- Taxe à l'essieu	État	169	-0,6	-0,6	-0,6	0,1
- Taxe sur contrats d'assurance automobile	Sécurité sociale (depuis 2005)	1 101	2,0	-2,9	7,8	2,9
- Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	État (Séc. Soc. Entre 2001 et 2003)	753	-10,9	-5,6	-8,9	-5,4
- Dividendes des sociétés d'autoroute	État	0	-	-	-	-
- Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation		1 596	2,3	-5,3	1,1	10,7
dont	État et collectivités locales	1 303	7,4	-5,5	-1,0	9,4
	AFITF (à partir de 2005)	233	-37,4	19,0	15,1	13,0
	FIPD, ACSé	59	0,0	0,0	-1,0	-
- Taxe sur l'aménagement du territoire	AFITF (à partir de 2006)	555	0,6	6,0	-2,6	0,6
- Redevances domaniales	AFITF (à partir de 2005)	326	51,2	4,5	4,1	11,9
- Certificats d'immatriculation	Régions	2 086	-3,5	1,7	0,4	1,7
Total route (hors TICPE)		**6 587**	**-0,3**	**-1,4**	**0,5**	**2,9**
- Dividendes versés par SNCF		62	-100,0	-	-64,5	-
Total fer		**62**	**-100,0**	**-**	**-64,5**	**-**
- Péages	VNF	15	0,4	6,3	1,3	1,9
- Taxe hydraulique	VNF	140	0,3	-4,3	-2,2	2,3
- Redevances domaniales	VNF	28	2,9	11,1	-2,4	-0,2
Total voies navigables		**183**	**0,6**	**-1,4**	**-2,0**	**1,9**
- Taxe de l'aviation civile	État	68	12,0	-3,6	-18,5	-0,9
	BACEA (1)	364	-1,0	5,9	2,2	2,7
	FSD (2)	219	-2,4	11,9	5,8	6,0
- Redevances de la circulation aérienne	BACEA	1 592	0,9	4,1	7,7	1,7
-Taxe d'aéroport	Aéroports (3)	959	-1,7	2,4	4,2	4,1
- Taxe sur les nuisances sonores aériennes (4)	Aéroports (redistribuée aux ménages)	47	-14,5	-8,4	7,9	-4,0
- Dividendes d'Air France et d'ADP	État	0	-100,0	-	-	-
Total transport aérien		**3 249**	**-4,1**	**4,2**	**5,7**	**2,1**
- Dividendes des GPM (grands ports maritimes)	État	25	-2,8	13,2	0,0	-2,5
Total ports		**25**	**-2,8**	**13,2**	**0,0**	**-2,5**
- Total TICPE (TIPP avant 2010) (5)		26 240	0,5	-0,9	11,7	2,2
dont	État	13 181	1,3	-2,3	4,9	-0,5
	Odac	1 139	-	-	-	-
	Communes	114	-	-	-	-
	Régions (aides aux entreprises)	5 437	0,7	1,4	22,8	7,0
	Départements (RMI)	6 369	-1,1	0,4	-2,0	0,6
- TGAP		600	17,6	-9,8	-12,8	3,5
dont	ADEME	449	1,6	-10,0	0,0	-
	État	151	67,1	-9,5	-36,8	48,4
- Taxe spéciale (DOM)	DOM (FIRT(6))	488	3,5	-2,4	0,2	0,8
Total taxes sur les carburants		**27 328**	**1,0**	**-1,2**	**10,8**	**2,2**
Total (hors versement transport)		***37 433***	***-0,3***	***-0,2***	***8,0***	***2,3***
- Versement transport en province (8)	Autorités organisatrices	3 931	3,0	1,3	4,0	4,9
	- dont à TCSP (7)	nd	3,0	4,0	nd	7,3
	- dont autres de plus de 100 000 hab.	nd	3,0	-2,7	nd	1,1
	- dont autres de moins de 100 000 hab.	nd	3,0	-4,1	nd	2,4
- Versement transport Île-de-France	STIF	3 753	5,8	5,4	4,0	4,5
Total versement transport (8)		***7 684***	***4,3***	***3,3***	***4,0***	***4,7***
Total		***45 117***	***0,5***	***0,4***	***7,3***	***2,7***

Sources : calculs SOeS d'après Insee, Cerema, DGAC, Stif, VNF

(*) ce tableau ne retrace qu'une partie des recettes des administrations publiques liées au transport. Ne sont pas retracés les impôts et taxes liés à la production de transport (impôt sur les sociétés, taxe professionnelle, cotisations sociales, TVA…).

Notes : (1) Bacea : budget annexe « contrôle et exploitation aériens », cette dénomination remplace depuis 2006 celle de budget annexe de l'aviation civile (Baac) ;

(2) FSD : fonds de solidarité pour le développement ;

(3) dont majoration de la taxe d'aéroport à compter du 01/01/2008 ;

(4) ex TGAP sur les décollages d'aéronefs ;

(5) TICPE: taxe intérieure de consommation des produits énergétiques, en remplacement en 2010 de la TIPP.
Lle montant de la TICPE comprend la TICPE sur le gazole et le supercarburant, mais aussi sur les autres produits pétroliers ; la part de la TICPE sur le gazole et le supercarburant représentant 95 % du total ;

(6) Firt : fonds d'investissement routier et des transports ;

(7) TCSP : Transport collectif en site propre ;

(8) projections SOeS.

Figure A6-2 **TICPE unitaire par région en 2015**

en euros/hl

	Modulations régionales (cf encadré)	Gazole		Supercarburant SP E10		Supercarburant SP hors E10	
		Contrib. Climat énergie, 2016	Taux de TICPE	Contrib. Climat énergie, 2016	Taux de TICPE	Contrib. Climat énergie, 2016	Taux de TICPE
Corse	0	4,10	48,66	3,56	60,35	3,56	61,35 (1)
Poitou-Charentes							62,35
Autres régions	2,50		51,16		62,85		64,85

Source : DGDDI

(1) : Taux de TICPE Corse tient compte de la réfaction de 1€/hl prévue à l'article 265 - 5 du code des douanes

Modulations régionales de la « TICPE régionale »

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

Au final, ces modulations peuvent s'élever à 2,50 €/hl pour les supercarburants et pour le gazole.

A7.1 | Investissements en infrastructures de transport

À 18 milliards d'euros en 2015, les dépenses d'investissement en infrastructures de transport tous modes et tous acteurs confondus représentent 5,0 % de la formation brute de capital fixe (FBCF) française hors ménage. En 2015, les investissements en infrastructures poursuivent leur mouvement de retrait (- 7,7 % après - 10,8 % en 2014 en valeur). Seules les « autres infrastructures », ports maritimes, aéroports, voies navigables, progressent (+ 4,7 %). Depuis 2010, en moyenne annuelle, les investissements en infrastructures de transport reculent de 1,4 % en volume. Globalement, les investissements en infrastructures de transport reculent en valeur en 2015 (- 7,7 %), alors que la FBCF hors ménages s'accroît (+ 1,2 %).

Les investissements en infrastructures de transport (18 milliards d'euros - Md€) sont en forte baisse en 2015 (- 7,7 %), alors que la formation brute de capital fixe (FBCF) hors ménages s'accroît (+ 1,2 %). Ils représentent 5,0 % de la FBCF française hors ménage (constituée par les acquisitions moins cessions d'actifs fixes réalisées par les producteurs résidents).

En euros constants, les investissements ont diminué de 4,6 % en 2015 et de 1,4 % en moyenne annuelle depuis 2010.

Les investissements routiers diminuent en 2015

En 2015, les investissements dans le réseau routier représentent 45,7 % des investissements en infrastructures de transport. Leur montant global, 8,3 Md€, diminue en 2015 (- 6,8 %), mais moins que son rythme annuel moyen depuis 2010 (- 7,3 %). Sur le réseau départemental et local, qui représente 98 % de la longueur du réseau routier français et où s'effectue 66 % de la circulation, les dépenses d'investissement représentent 71 % des dépenses d'investissement routier. Elles reculent de 12,1 % en 2015, en lien avec la très forte diminution des dépenses d'investissement des communes en voirie (- 16,5 % en 2015) ; cependant depuis 2010, elles n'ont reculé que de 3,7 % par an en moyenne. Le réseau national (hors autoroutes concédées) représente 1,2 % de la longueur du réseau routier mais recueille 19 % de la circulation ; les dépenses d'investissement sur ce réseau (11,7 % des investissements routiers) diminuent de 1,5 % en 2015 et de 6,0 % en moyenne annuelle depuis 2010 du fait de la diminution de près de 20 % observée en 2011. Les investissements sur le réseau concédé, qui ne représente que 0,8 % de la longueur du réseau routier mais 15 % de la circulation routière, bondiraient en 2015 (+ 17,5 %), après avoir reculé de 24,2 % en 2014 et de 8,9 % en 2013 ; depuis 2010, ils ont baissé en moyenne annuelle de 17,1 %.

Les dépenses d'investissement ferroviaire marquent le pas pour la deuxième année consécutive

Les investissements ferroviaires sur le réseau principal, qui représentent 29,2 % des dépenses d'investissement en infrastructures, diminuent à nouveau en 2015 (- 8,6 % après - 16,7 %) après une forte augmentation en 2013 (+ 45,9 %) qui était liée à l'accélération de nombreux projets ferroviaires d'envergure (ligne Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux, projet Bretagne - Pays de la Loire, contournement Nîmes-Montpellier). Y compris partenariats Public Privé (PPP), les investissements s'élèvent à 5,3 Md€ pour le réseau principal. 57 % des investissements sur le réseau principal sont consacrés aux lignes hors LGV ; ils progressent de 7,3 % en 2015 comme en moyenne annuelle depuis 2010. Les investissements sur les lignes LGV baissent de 23,6 % en 2015 (après - 21,5 % en 2014) et croissent de 29,1 % en moyenne annuelle depuis 2010. Sur le réseau francilien (15 % des investissements ferroviaires), les investissements reculent de 10,0 % en 2015, mais progressent de 14,5 % en moyenne annuelle depuis 2010, en lien avec les travaux du grand Paris et de régénération du réseau Transilien.

Les investissements dans les TCU reculent

Les infrastructures de transports collectifs urbains (TCU) (y compris du réseau ferroviaire d'Île-de-France) représentent 18 % des investissements en infrastructures de transport, contre 6,4 % en 1990. Elles reculent de 12,4 % en 2015, dans un contexte de progression soutenue depuis 2010 (+ 7,3 % en rythme annuel). De son côté, dynamisée par le grand Paris, la RATP est à contre-courant (+ 25,1 % en 2015 et + 10,9 % par an depuis 2010). Les investissements dans les TCU de province chutent fortement en 2015 (- 31,8 %) ; ils progressent de 1,2 % en moyenne annuelle depuis 2010.

Les investissements des autres infrastructures de transport progressent

Les investissements dans les autres infrastructures de transport (ports, aéroports, voies fluviales) représentent 7,1 % des investissements d'infrastructures en 2015. Ils progressent de 4,7 %. Ils sont quasi stables en moyenne annuelle depuis 2010 avec une forte diminution en 2014 (- 7,9 %) du fait notamment de la forte baisse des investissements dans les voies fluviales (- 19,8 %).

Les infrastructures des aéroports et de la navigation aérienne (57 % des investissements en autres infrastructures) croissent de + 3,9 %, après des baisses de 5,6 % en 2014 et de 20,7 % en 2013. Les investissements aéroportuaires, environ 80 % de ces investissements, comptent pour l'essentiel ceux d'Aéroports de Paris (ADP) qui continuent de reculer du fait de la décélération du programme d'investissement pluriannuel 2011-2015 d'ADP et de l'achèvement en 2012 du chantier du terminal S4 à l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.

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

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

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

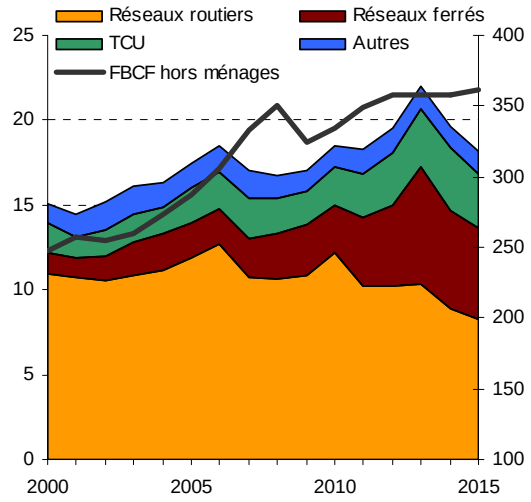
	Niveau	Evolution annuelle				Structure		
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010	1990	2010	2015
Réseau routier	**8,29**	**0,7**	**-13,6**	**-6,8**	**-7,3**	**71,8**	**65,7**	**45,7**
Réseau non concédé	6,83	2,7	-11,5	-10,8	-4,1	60,1	45,5	37,7
dont réseau départ. et local	*5,86*	*3,1*	*-12,8*	*-12,1*	*-3,7*	*43,6*	*38,3*	*32,3*
dont réseau national (1)	*0,97*	*-0,2*	*-1,7*	*-1,5*	*-6,0*	*16,5*	*7,2*	*5,4*
Réseau concédé (2)	*1,46*	*-8,9*	*-24,2*	*17,5*	*-17,1*	11,7	20,1	8,1
Réseau ferré principal	**5,30**	**45,9**	***-16,7***	***-8,6***	**13,6**	**15,4**	**15,2**	**29,2**
Réseau grande vitesse	2,27	59,9	*-21,5*	*-23,6*	29,1	7,7	4,5	16,4
Réseau principal hors LGV	3,03	32,1	*-10,8*	*7,3*	7,3	7,7	10,7	15,5
Transports collectifs urbains	**3,27**	**10,3**	**8,4**	**-12,4**	**7,3**	**6,4**	**12,4**	**18,0**
Réseau ferré Ile de France	0,92	38,7	20,5	-10,0	14,5	1,3	2,5	5,1
RATP	1,10	-5,4	16,2	25,1	10,9	2,3	3,6	6,1
TCU de province (3)	1,24	7,4	-0,4	-31,8	1,2	2,8	6,3	6,9
Autres infrastructures	**1,28**	**-7,0**	**-7,9**	**4,7**	**0,5**	**6,4**	**6,7**	**7,1**
Ports maritimes (4)	0,35	41,7	-5,1	3,0	8,2	2,2	1,3	1,9
Aéroports et navigation aérienne (5)	0,73	-20,7	-5,6	3,9	-0,8	3,4	4,1	4,0
Voies navigables et ports fluviaux (6)	0,20	-4,9	-19,8	11,1	-4,6	0,8	1,4	1,1
Total des investissements	**18,14**	**12,7**	**-10,8**	**-7,7**	**-0,4**	**100**	**100**	**100**

Sources : DGFip ; Asfa ; RFF ; RATP ; Cerema-TCU ; DTMRF ; DGITM ; DGAC ; VNF ; estimations SOeS

(1) Non compris le gros entretien du réseau routier national ni les investissements réalisés par la DSCR.
(2) Estimations à partir des données de l'Asfa.
(3) Estimation SOeS pour 2014 sur la base des budgets primitifs des EPCI ; le chiffre est révisé ensuite avec les données des enquêtes TCU du Cerema.
(4) À compter de 2007, seuls sont pris en compte les grands ports maritimes.
(5) Aéroports estimés pour 2013 et 2014.
(6) hors Complément de dotations de l'État en 2011.

Figure A7.1-2 **Investissements en infrastructures de transport**

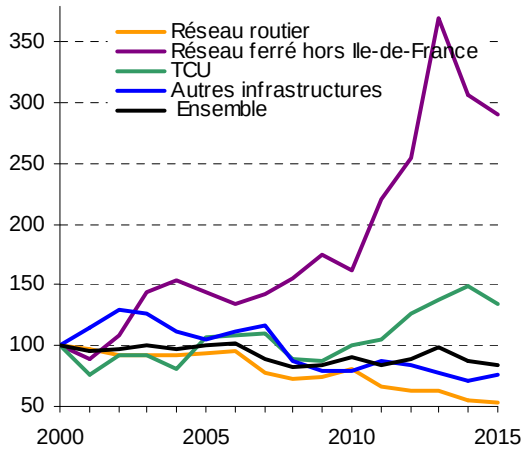
Milliards d'euros courants



Sources : SOeS, d'après DGFip ; DGCL ; Asfa ; RFF ; RATP ;Cerema Enquête TCU (95-2013) ; DGITM ; DGAC ;VNF ; Insee ; estimations SOeS

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

indice 100 en 2000



Sources : SOeS, d'après DGFip ; DGCL ; Asfa ; RFF ; RATP ;Cerema Enquête TCU (95-2013) ; DGITM ; DGAC ;VNF ; Insee ; estimations SOeS

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

Les dépenses d'intervention de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) s'élèvent à 2,3 millions d'euros (M€) en 2015. Elles croissent de 33 %, essentiellement à cause du remboursement des indemnités de fin de contrat de partenariat pour l'écotaxe. Elles contribuent à financer 13 % de l'investissement total en infrastructures de transport de la France. Le soutien de l'AFITF croît de 4,9 % en 2015 pour le transport routier, et de 5,6 % pour le ferroviaire. En revanche, le soutien de l'AFITF aux infrastructures de transport en commun urbain baisse de 36 % en 2015.

AFITF : des ressources en forte progression

Les ressources de l'AFITF s'élèvent à 2,4 milliards d'euros (Md€) en 2015 tandis que les emplois sont de 2,3 Md€.

Le montant total des ressources de l'AFITF augmente de 0,6 Md€ (+ 35,1 %) en 2015. Cette très forte augmentation s'explique pour l'essentiel par l'affectation d'une fraction conséquente de TICPE au profit de l'AFITF et par un versement exceptionnel des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Les ressources pérennes de l'AFITF, toujours constituées par les trois taxes affectées (taxe sur les concessionnaires d'autoroutes, produit des redevances domaniales de concessions autoroutières et une partie du produit des amendes par radars automatiques) s'élèvent à 1,1 Md€ en 2015, en progression de 28 M€ (+ 2,6 %).

Ces ressources propres ont été complétées en 2015 par l'affectation d'une fraction de TICPE perçue par l'État pour un montant de 1,1 Md€, soit 48 % des recettes totales de l'AFITF. Cette attribution de TICPE avait un double objectif, d'une part, se substituer au versement de la subvention annuelle d'équilibre (0,7 Md€ en 2014) et, d'autre part, permettre le désintéressement des créanciers de l'État suite à la résiliation du contrat de partenariat relatif à l'écotaxe poids-lourds avec la société Ecomouv.

Par ailleurs, l'AFITF a bénéficié en 2015 du versement exceptionnel de 100 M€ provenant des sept sociétés concessionnaires d'autoroutes au titre des conventions signées par elles le 23 décembre 2015, qui prévoient des versements annuels à l'AFITF jusqu'en 2035.

Les dépenses d'intervention en forte hausse

Les dépenses de l'AFITF s'élèvent à 2,3 Md€ en 2015, soit une augmentation de 0,6 Md€ (+ 30,0 %). Cette très forte hausse est due à la progression importante des dépenses d'intervention (+ 33,1 %), qui représentent la quasi-totalité de leur budget. Cette évolution s'explique en particulier par les dépenses générées par le remboursement des indemnités liées à la fin du contrat de partenariat pour l'écotaxe.

Dans la répartition des dépenses d'intervention de l'AFITF par mode de transport, le remboursement des indemnités liées à la fin du contrat de partenariat pour l'écotaxe fait bondir le poste « Divers », qui passe de 8,2 M€ en 2014 à 0,6 Md€ en 2015.

Les dépenses d'intervention en faveur de la route s'élèvent à 739 M€ et s'accroissent de 4,9 % en 2015. Les contrats de plan État-région (CPER) pour le transport routier reculent de 2,4 %, tandis que les opérations hors CPER croissent de 13,0 %. En particulier, la régénération du réseau routier national est soutenue par l'AFITF à hauteur de 186 M€ en 2015, contre 110 M€ en 2014.

Les dépenses d'intervention de l'AFITF en faveur du transport ferroviaire s'élèvent à 706 M€ et s'accroissent de 5,6 % en 2015. Tandis que les CPER reculent de 34,6 %, les opérations hors CPER croissent de 19,3 %. Notamment le soutien par l'AFITF de la concession et des opérations d'accompagnement de la ligne grande vitesse (LGV) Sud-Europe-Atlantique est passé de 150 M€ en 2014 à 185 M€ en 2015.

Les dépenses d'intervention de l'AFITF en faveur des transports en commun urbains (TCU) s'élèvent à 172 M€ et reculent de 36,0 % en 2015. En effet, le soutien aux CPER recule de 27,3 % et celui aux opérations hors CPER de 43,0 %. Parmi ces dernières, le montant consacré aux transports collectifs d'agglomération hors CPER passe de 105 M€ en 2014 à 82 M€ en 2015.

Autre source de financement des infrastructures de transport, les contrats de partenariat public-privé (PPP) tendent à tomber en désuétude.

Contrats de plan État-région

Les contrats de plan État-région (CPER) ont une durée de six ans et sont un engagement de l'État et d'une région sur la programmation et le financement pluriannuel de projets importants. Dans la nouvelle génération des CPER 2015-2020, le volet mobilité multimodale bénéficie de 6,7 Md€, dont les deux tiers devraient être consacrés au ferroviaire et au fluvial.

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

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

Niveau en million d'euros, évolutions en %

Ressources	Niveau 2015	Évolutions annuelles 2013	2014	2015	2015/2010
Redevance domaniale	326,4	51,2	4,6	4,1	11,9
Taxe d'aménagement du territoire	555,4	0,6	6,0	-2,6	0,6
Produit des amendes radar	233,2	-37,4	19,0	15,1	13,0
Produits exceptionnels et subvention d'investissement de l'État	1 239,0	-37,8	17,2	-100,0	n.s.
Total (hors dotation en capital)	**2 355,0**	**-17,8**	**11,1**	**35,1**	**2,1**
Emplois					
Charges courantes et financières	4,5	97,4	161,6	-90,0	16,5
Dépenses d'intervention (1)	2 282,0	3,2	-10,2	33,1	1,6
Total	**2 286,5**	**3,6**	**-8,7**	**30,0**	**1,6**
Résultat d'exploitation	**68,5**	**n.s.**	**n.s.**	**n.s.**	**n.s.**
Dépenses d'investissement	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Actif en fin d'exercice (2)	**103,9**	**n.s.**	**n.s.**	**n.s.**	**n.s.**

n.s. : non significatif

Source : AFITF

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

(2) Actif brut.

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

Niveau en million d'euros, évolutions en %

	Niveau 2015	Évolutions annuelles 2013	2014	2015	2015/2010
Opérations hors CPER	1 148,8	-2,4	-12,9	11,3	-5,8
Routier	*375,8*	*-17,8*	*1,3*	*13,0*	*-6,5*
Ferroviaire	*594,5*	*5,0*	*-9,0*	*19,3*	*-6,2*
Fluvial	*62,8*	*61,8*	*-44,9*	*80,9*	*10,6*
Maritime	*31,2*	*-4,3*	*-47,2*	*71,9*	*-0,3*
TCU	*84,5*	*-3,0*	*-29,8*	*-43,0*	*-8,6*
CPER et assimilé	588,8	13,6	-2,7	-12,6	0,9
Routier	*363,1*	*-7,6*	*10,9*	*-2,4*	*8,2*
Ferroviaire	*111,0*	*49,7*	*-6,4*	*-34,6*	*-14,0*
Fluvial	*1,9*	*-38,3*	*-100,0*	*n.s.*	*-23,1*
Maritime	*25,7*	*51,8*	*-64,9*	*113,9*	*3,6*
TCU	*87,1*	*41,5*	*-13,2*	*-27,3*	*9,9*
Divers (*)	544,8	-2,9	-74,4	n.s.	63,8
TOTAL	**2 282,0**	**3,2**	**-8,9**	**31,1**	**1,6**
Total routier	*738,9*	*-12,9*	*6,1*	*4,9*	*-0,9*
Total ferroviaire	*705,5*	*13,5*	*-8,4*	*5,6*	*-7,7*
Total fluvial	*64,7*	*50,3*	*-47,5*	*86,4*	*7,5*
Total maritime	*56,9*	*17,3*	*-56,1*	*88,6*	*1,3*
Total TCU	*171,7*	*10,7*	*-23,2*	*-36,0*	*-1,7*

Source : AFITF (dépenses mandatées)

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

Missions et organisation de l'AFITF

Suite aux débats parlementaires de 2003 sur la politique des transports à horizon 2020, le Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a entériné la création de l'AFITF. L'Agence apporte le concours financier de l'État dans les grands projets structurants décidés lors de ce CIADT. Sa mise en place effective date du début de l'année 2005, première année de son activité. Le décret n° 2006-894 du 18 juillet 2006 étend le domaine d'intervention de l'Agence aux volets transport des contrats de plan État-région (CPER) et procédures contractuelles assimilées.

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

Contrat de partenariat public privé

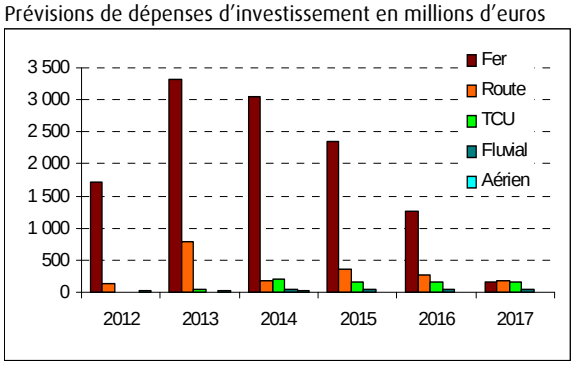
Un contrat de partenariat public privé (ou contrat de PPP) est un contrat administratif par lequel la personne publique (État, collectivité territoriale ou un de leurs établissements) confie à un tiers, pour une période déterminée, une mission globale relative au financement, à la construction et à la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

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

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

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

Prévisions de dépenses d'investissement en millions d'euros



Sources : maPP, RFF,VNF, DGITM, estimation SoeS

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

A8 | Échanges extérieurs de services de transports

En 2015, les services de transport participent à 27,4 % des importations (franco à bord - FAB) et 21,1 % des exportations de services (FAB, voir encadré) françaises avec respectivement 42,7 milliards d'euros (Md€) et 29,9 Md€. Le solde, déficitaire, des échanges de services de transport se détériore légèrement en 2015 et atteint - 12,8 Md€ contre 12,6 Md€ en 2014.

En 2015, les importations augmentent de 3,1 %, tirées par les importations de services (+ 11,8 %) ; les exportations progressent de 3,6 %.

Globalement, le déficit des échanges de services de transport s'accentue à moyen terme

En 2015, le déficit des échanges extérieurs de services de transports se stabilise : 12,8 Md€ contre 12,6 Md€ en 2014 et 7,6 Md€ en 2010.

Les importations (42,7 Md€) progressent de 3,1 % (4,0 % en 2014) ; depuis 2010, elles ont progressé de 5,7 % en moyenne annuelle.

Les exportations (29,9 Md€) augmentent de + 3,6 % (2,9 % en 2014) ; depuis 2010 elles ont progressé de 3,9 % en moyenne annuelle.

L'essentiel des échanges concerne le transport de marchandises

En 2015, 62,3 % des exportations et 61,8 % des importations concernent le transport de marchandises. Depuis 2010, le poids du transport de marchandises s'amplifie en termes d'exportations (51,8 % en 2010) ; il varie peu d'une année sur l'autre pour les importations (61,8 % en 2010).

Le solde des échanges pour le transport de marchandises se redresse en 2015 (- 7,8 Md€ en 2015 et - 8,1 Md€ en 2014) ; les importations progressent de 4,5 %, tandis que les exportations augmentent de 8,2 %. Depuis 2010, les importations et les exportations croissent respectivement de 5,7 % et 7,8 % en moyenne annuelle.

Le solde des échanges pour le transport de voyageurs est positif (1,4 Md€) ; les échanges de services de voyageurs concernent principalement le transport aérien qui représente 93 % des exportations de services de transport de voyageurs et 88 % des importations.

Le solde des échanges des autres activités (logistique, entreposage, transport par conduite;..) - (6,4 Md€) se dégrade fortement en 2015 : les importations progressent de 11,8 % alors que les exportations baissent de 18,6 %. Depuis 2010, ce solde s'est dégradé de 24,8 %.

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

Les exportations de transport maritime et fluvial, qui représentent 37 % des exportations de transport, progressent de 5,1 % en 2015 et de 6,3 % en moyenne annuelle depuis 2010. Les importations de transport maritime et fluvial ne pèsent que pour 14 % dans les importations de transport ; elles progressent de 0,6 % en 2015 et de 2,1 % en moyenne annuelle depuis 2010.

Le solde des échanges de transports routiers, qui se situe à - 11,8 Md€ en 2015, est le principal responsable du déficit total des échanges extérieurs. Les importations de transports routiers, qui représentent 40 % des importations de services de transport, progressent de 6,0 % en 2015 et de 7,5 % en moyenne annuelle depuis 2010. Les exportations, qui représentent 19 % des exportations de services de transports, progressent de 12,9 % en 2015 et de 11,4 % en moyenne annuelle depuis 2010.

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

Les échanges de services de transports

Une exportation de services de transport correspond par exemple à la partie internationale d'un transport effectué par une entreprise française. Une importation de services de transport correspond au transport réalisé en France par une entreprise non française.

La méthode d'évaluation des importations et des exportations de services s'intègre dans le cadre central de la comptabilité nationale et s'appuie en majeure partie sur la balance des paiements.

Les importations de services de transports sont présentées en FAB (hors coûts d'assurance et de fret) alors que les importations de marchandises sont mesurées CAF par les douanes (incluant les coûts d'assurance et de fret).

Les importations et les exportations de services de transport et en particulier le solde des échanges, donnés par la comptabilité nationale, sont à manier avec précaution. Ils reflètent des agrégats dont la finalité première n'est pas la mesure des échanges internationaux de services de transport car ils ne correspondent pas nécessairement à l'acception commune de ces échanges.

Figure A8-1 **Échanges FAB-FAB de services de transport**

En milliards d'euros, évolutions en %

par mode	Niveau 2015	Evolution annuelle 2013	2014	2015	2015/ 2010
Exportations	**29,9**	**1,1**	**2,9**	**3,6**	**3,9**
Transports ferroviaires	1,3	45,3	-18,7	8,3	9,3
Transports routiers	5,7	30,2	3,3	12,9	11,4
Transports maritimes et fluviaux	11,2	0,9	5,0	5,1	6,3
Transports aériens	7,9	-18,2	1,7	8,5	0,3
Logistique (1) et transport par conduite	3,8	5,5	7,0	-18,6	-3,4
Importations	**42,7**	**9,4**	**4,0**	**3,1**	**5,7**
Transports ferroviaires	1,8	22,2	-3,6	14,4	10,8
Transports routiers	17,5	10,7	6,2	6,0	7,5
Transports maritimes et fluviaux	6,0	6,0	-2,3	0,6	2,1
Transports aériens	7,1	-0,3	4,4	-12,9	0,5
Logistique (1) et transport par conduite	10,3	17,7	5,8	11,8	9,0

Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2016

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

En milliards d'euros, évolutions en %

par fonction	niveau 2015	évolution annuelle 2013	2014	2015	2015/ 2010
Exportations	**29,9**	**1,1**	**2,9**	**3,6**	**3,9**
Transport de voyageurs	7,5	-9,8	-4,2	7,1	0,2
Transport de marchandises	18,6	5,5	5,0	8,2	7,8
Autres activités de transport	3,8	5,5	7,0	-18,6	-3,4
Importations	**42,7**	**9,4**	**4,0**	**3,1**	**5,7**
Transport de voyageurs	6,1	2,9	1,8	-13,2	1,2
Transport de marchandises	26,4	8,6	4,1	4,5	5,7
Autres activités de transport	10,3	17,7	5,8	11,8	9,0

Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2016

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

par fonction	Niveaux (Mds€) 2010	2014	2015	Evolution 2015/ 2010
Solde des échanges	**-7,6**	**-12,6**	**-12,8**	**11,0**
Transports ferroviaires	-0,3	-0,4	-0,6	14,4
Transports routiers	-8,9	-11,5	-11,8	5,9
Transports maritimes et fluviaux	2,8	4,7	5,2	12,9
Transports aériens	0,9	-0,8	0,9	-0,9
Logistique (1) et transport par conduite	-2,1	-4,5	-6,4	24,8

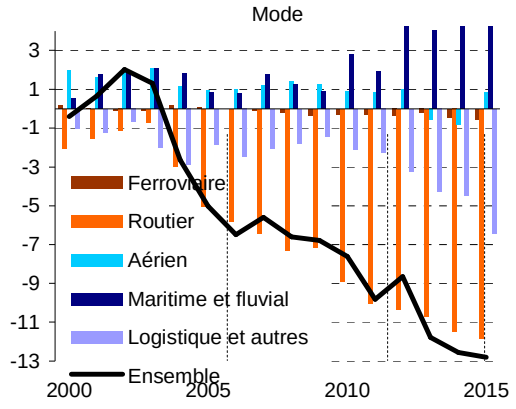
Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2016

par fonction	Niveaux (Mds€) 2010	2014	2015	Evolution 2015/ 2010
Solde des échanges	**-7,6**	**-12,6**	**-12,8**	**11,0**
Transport de voyageurs	1,7	0,0	1,4	-3,7
Transport de marchandises	-7,1	-8,0	-7,8	1,7
Autres activités de transport	-2,1	-4,5	-6,4	24,8

Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2016

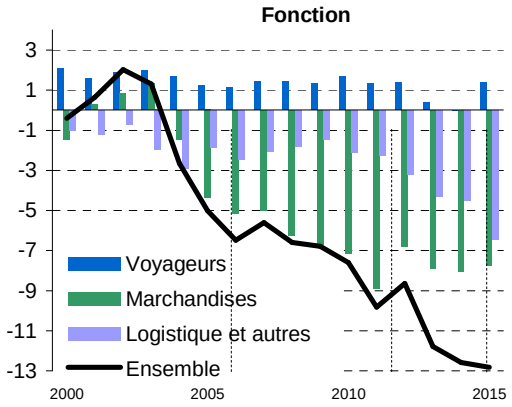
Figure A8-3 **Échanges FAB-FAB de services de transport : évolution du solde**

En milliards d'euros



Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2016

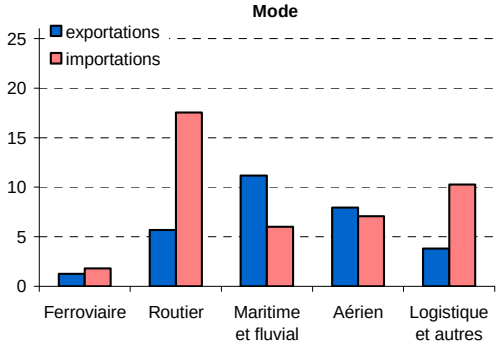
En milliards d'euros



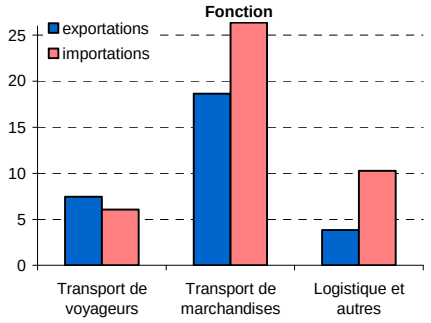
Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2016

Figure A8-4 **Échanges FAB-FAB de services de transport : importations exportations 2015**

En milliards d'euros



Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2016



Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2016

A9 | Investissements du secteur à l'étranger et investissements étrangers dans le secteur en 2015

Fin 2015, les entreprises françaises du secteur transports et entreposage détiennent des stocks d'investissements directs de 7,3 milliards d'euros (Md€) à l'étranger, (moins de 1 % des investissements totaux français à l'étranger), essentiellement dans le secteur de l'entreposage et des services auxiliaires (5,4 Md€) et en Union européenne (4,3 Md€). Le stock d'investissements à l'étranger des entreprises françaises du secteur des transports est en forte progression par rapport à la fin d'année précédente mais diminue de 2,6 % en moyenne annuelle depuis 2010.

Le secteur transports et entreposage bénéficie de 7,6 Md€ d'investissements étrangers fin 2015, soit 1,3 % des investissements étrangers en France. Depuis 2010, les investissements étrangers en France dans le secteur des transports ont en moyenne augmenté autant que dans les autres secteurs (+ 5,1 % en moyenne annuelle).

Fin 2015, les stocks d'investissements directs à l'étranger des entreprises françaises de transport repartent à la hausse après une année 2014 très en baisse. Ils sont en recul sur la période 2010-2015 de 2,6 % en moyenne annuelle, alors que l'ensemble des investissements français à l'étranger progresse de 4,6 %. Le transport ne représente qu'une très faible part (0,7 %) des investissements à l'étranger.

Les investissements étrangers dans des entreprises de transport françaises progressent fortement en 2015, après une forte baisse en 2014 ; depuis 2010, ils ont progressé de 5,1 % en moyenne par an, comme ceux destinés aux autres secteurs de l'économie française. Le secteur transports et entreposage bénéficie de 1,3 % des investissements étrangers totaux.

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

L'entreposage et les services auxiliaires sont la principale cible des investissements des entreprises françaises à l'étranger (73,4 % du total des investissements transport). Depuis 2010, les investissements dans l'entreposage et services auxiliaires ont progressé à un rythme moyen annuel soutenu (10,9 %). Le transport terrestre et par conduite, qui réalisait 55,0 % des investissements à l'étranger au début des années 2000, ne représente que 13,7 % en 2015 ; ils sont en recul moyen annuel de 17,1 % depuis 2010.

L'entreposage et les services auxiliaires sont aussi le principal destinataire des investissements étrangers en France (61,3 % fin 2015). Depuis 2010, leur croissance moyenne annuelle est de 18,5 %. Les investissements dans les transports terrestres et par conduite ont baissé de 14,9 % en moyenne annuelle. Fin 2015, ils sont inférieurs aux investissements dans le transport par eau qui ont progressé en moyenne de 10,3 % par an depuis 2010.

Zone euro, principale zone d'échange des investissements

Les investissements des entreprises françaises à l'étranger s'orientent d'abord vers l'UE (59 % du total) : ils restent essentiellement localisés dans les pays de la zone euro où ils sont cependant en baisse de 7,8 % en moyenne annuelle depuis 2010. Bien qu'encore marginaux dans les pays de l'Europe Centrale et Orientale (Peco) de l'UE, les investissements français ont augmenté de 18,4 % en moyenne annuelle depuis 2010. Hors UE, les investissements des entreprises françaises augmentent de 4,9 % en moyenne annuelle depuis fin 2010.

73 % des investissements étrangers en France en transport proviennent de l'UE : ceux de la zone euro ont baissé de 10,4 % en moyenne annuelle depuis 2010. Les Peco sont devenus le principal investisseur en transport en France (48 % des investissements en France dans les transports) ; leurs investissements ont progressé de 26,3 % en moyenne annuelle depuis 2010. Les investissements provenant des pays hors UE progressent en moyenne de 7,0 % par an depuis fin 2010.

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

Avertissement méthodologique

Les séries ont été actualisées depuis 2000 ; les séries de stocks sont désormais exprimées en valeur mixte, et non plus en valeur comptable. En valeur "mixte", les stocks d'investissements dans des sociétés cotées sont évalués en valeur de marché, tandis que les stocks d'investissement direct (ID) dans les sociétés non cotées (la très grande majorité, en ID français à l'étranger comme en ID étrangers en France) sont évalués en valeur comptable.

Les investissements directs sont des investissements internationaux par lesquels des entités résidentes d'une économie acquièrent un intérêt durable dans une entité résidente d'une économie autre que celle de l'investisseur. Par convention, on considère qu'il y a investissement direct lorsqu'un investisseur acquiert au moins 10 % du capital ou des droits de vote d'une entreprise résidente d'un autre pays que le sien. Une fois la relation d'investissement direct constituée, l'ensemble des relations financières transfrontières entre l'investisseur, les sociétés qu'il contrôle et l'entreprise investie (prêts, emprunts, crédits commerciaux, investissements en capital) sont également considérées comme des investissements directs et comptabilisées comme tels.

Les ID étrangers sont des investissements dans le secteur transports et entreposage ; les ID français sont des ID de sociétés françaises du secteur transports et entreposage.

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

Figure A9-1 **Investissements internationaux par secteur investisseur**

Niveau en milliards d'euros, évolutions en %

	Niveau	Evolution annuelle			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	**7,30**	**16,6**	**-16,7**	**17,9**	**-2,6**
Terrestres et par conduite	1,00	-861,8	-104,3	ns	-17,1
Transports par eau	0,37	-47,3	88,0	-4,7	-3,0
Transports aériens	0,56	-18,4	-65,5	16,8	-23,3
Entreposage et services auxiliaires	5,36	4,5	16,0	-0,2	10,9
Rappel : Total tous secteurs confondus	**1 101**	**-0,3**	**6,7**	**7,4**	**4,6**
Investissements étrangers en France dans le transport	**7,59**	**11,7**	**-29,6**	**14,6**	**5,1**
Terrestres et par conduite	1,17	1,6	-70,4	2,5	-14,9
Transports par eau	1,70	6,9	-0,5	24,8	10,3
Transports aériens	0,07	-55,1	-4,6	-23,1	-22,7
Entreposage et services auxiliaires	4,65	30,6	-1,2	15,5	18,5
Rappel : Total tous secteurs confondus	**606**	**7,1**	**1,6**	**8,1**	**5,1**

Source : Banque de France ; DGS ; DESS ; SID

Figure A9-2 **Investissements internationaux par zone géographique**

Niveau en milliards d'euros, évolutions en %

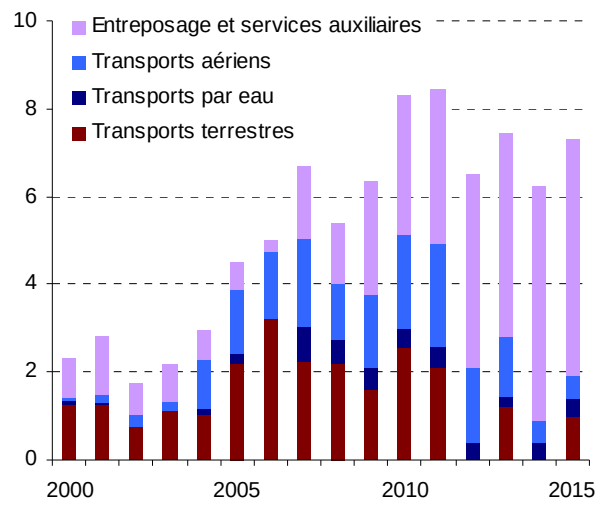
	Niveau	Evolution annuelle			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	**7,30**	**16,6**	**-16,7**	**17,9**	**-2,6**
Union européénne	**4,32**	**21,3**	**-30,5**	**20,5**	**-6,3**
Zone euro hors Estonie	2,57	39,4	-39,0	18,8	-7,8
Autres pays de l'UE hors PECO	0,48	-46,1	3,5	59,7	-21,0
PECO membres de l'UE	1,27	13,2	-15,4	13,1	18,4
Autres pays	**2,98**	**7,3**	**14,6**	**14,3**	**4,9**
Autres pays industrialisés	1,85	20,5	20,9	11,5	4,8
Reste du monde	1,13	-8,1	5,0	19,3	5,2
Investissements directs étrangers en France dans le transport	**7,59**	**11,7**	**-29,6**	**14,6**	**5,1**
Union européénne	**5,56**	**13,7**	**-36,5**	**13,8**	**4,5**
Zone euro hors Estonie	1,67	1,2	-66,7	23,6	-10,4
Autres pays de l'UE hors PECO	0,26	-12,9	6,8	-8,9	-10,4
PECO membres de l'UE	3,63	37,8	-3,3	11,8	26,3
Autres pays	**2,03**	**3,3**	**1,1**	**16,8**	**7,0**
Autres pays industrialisés	0,33	-18,1	-16,8	89,9	13,6
Reste du monde	1,70	7,3	3,7	8,6	5,9

Source : Banque de France ; DGS ; DESS ; SID

Figure A9-**3 Investissements français à l'étranger**

Par secteur investisseur

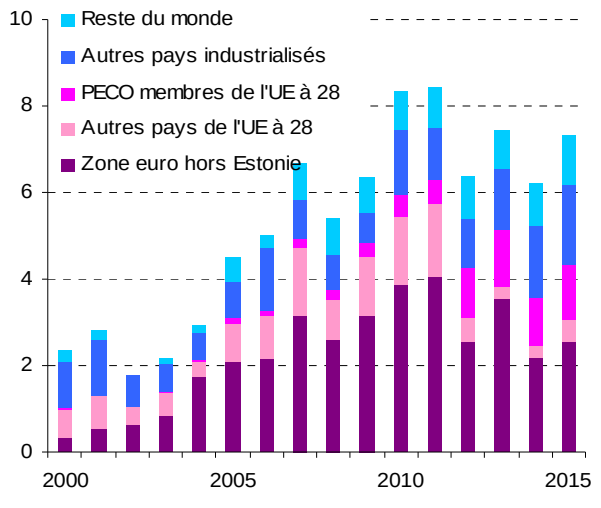
En milliards d'euros



Source : Banque de France ; DGS ; DESS ; SID

Par pays d'investissement

En milliards d'euros

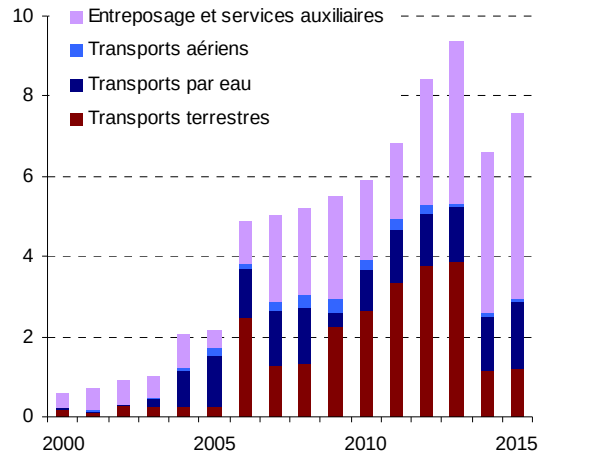


Source : Banque de France ; DGS ; DESS ; SID

Figure A9-4 **Investissements étrangers en France**

Par secteur investisseur

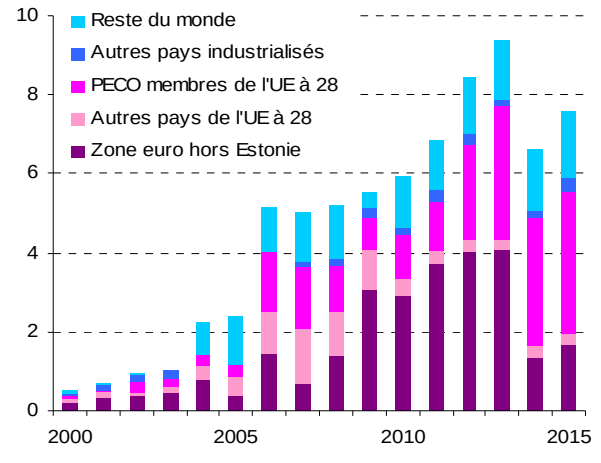
En milliards d'euros



Source : Banque de France ; DGS ; DESS ; SID

Par pays d'investissement

En milliards d'euros



Source : Banque de France ; DGS ; DESS ; SID

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

En 2015, les prix du transport de fret diminuent, à l'exception des transports aériens. Les prix du transport routier (- 1,2 %) baissent moins que ceux du transport ferroviaire (- 3,5 %) et du transport fluvial (- 3,9 %). Dans le transport maritime, les prix chutent (- 9,2 %). Dans le même temps, les évolutions sont plus contrastées dans la logistique : les prix sont en hausse pour la manutention (+ 0,5 %) et pour les autres services de poste et de courrier (+ 1,5 %) ; ils sont quasi stables pour la messagerie, le fret express (- 0,1 %) et l'entreposage (- 0,1 %).

Fléchissement des prix dans le fret routier

Sur l'année 2015, les prix du transport routier de fret s'infléchissent (- 1,2 %) par rapport à 2014. L'évolution annuelle moyenne observée entre 2010 et 2015 est quant à elle de 0,9 %. Dans les composantes nationales, les prix du transport de fret de proximité sont en hausse (+ 1,0 %) et ceux du transport de fret interurbain diminuent (- 1,1 %). À l'international, les prix sont presque stables (- 0,3 %) pour la deuxième année consécutive.

Chute des prix dans le fret maritime

Les prix du transport maritime ont chuté de 9,2 % par rapport à 2014, en rupture avec les hausses des deux précédentes années. Cette baisse amène les prix du fret maritime en dessous du point bas historique de 2012. La tendance de long terme est à une baisse marquée puisque les prix baissent en moyenne d'environ 4,9 % par an depuis 2010.

Diminution des prix du fret fluvial confirmée en 2015

Les prix du transport fluvial ont diminué en 2015 de 3,9 % par rapport à 2014, après le ralentissement déjà enregistré l'an dernier. Les prix retrouvent leur niveau de 2011, la tendance de long terme s'établissant à une hausse annuelle de 1,9 %.

Faible évolution des prix du fret aérien

Sur l'année 2015, les prix dans le transport aérien de fret (+ 0,7 %) ont peu évolué. Cette relative stabilité conforte la faible évolution de 2014 qui rompait avec plusieurs années de hausses importantes. La tendance de long terme entre 2010 et 2015 affiche ainsi une croissance moyenne annuelle de 3,1 %.

Confirmation du ralentissement des prix de l'entreposage et de la manutention

Durant l'année écoulée, les prix de l'entreposage se sont stabilisés (- 0,1 %) par rapport à 2014. Cela recouvre une légère hausse dans l'entreposage non frigorifique (+ 0,3 %) ainsi qu'une baisse des prix dans l'entreposage frigorifique (- 1,5 %). Les prix de la manutention ont quant à eux augmenté de 0,5 % par rapport à 2014, toujours portés par la manutention portuaire (+ 0,6 %).

Stabilisation des prix dans la messagerie et augmentation pour les autres services de poste et de courrier

En 2015, les prix de la messagerie et du fret express sont quasi stables (- 0,1 %). La tendance entre 2010 et 2015 est à la déflation à un rythme de 0,9 % par an.

Les prix des autres services de poste et courrier ont augmenté de 1,5 % en 2015. Cela rompt avec la tendance à la baisse enclenchée avant 2010.

À savoir…

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

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

Un indice général de prix du transport de fret sera calculé prochainement.

Figure A10.1 **Évolution des prix du transport de fret**

Évolutions en %

	indice	Evolutions annuelles			
	2015	**2013**	**2014**	**2015**	**2015/2010**
Transport ferroviaire (49.2)	**97,4**	**0,4**	**-4,3**	**-3,5**	**nd**
National	94,9	0,1	-5,1	-4,4	nd
International	113,6	2,5	1,4	1,7	nd
Transport routier (49.41)	**104,8**	**0,9**	**0,2**	**-1,2**	**0,9**
Transport de fret de proximité	106,6	0,3	0,8	1,0	1,3
Transport de fret interurbain	104,5	0,9	-0,3	-1,1	0,9
Transport international	107,2	1,5	-0,1	-0,3	1,4
Transport maritime (50.2)	**77,8**	**2,2**	**2,2**	**-9,2**	**-4,9**
Transport fluvial (50.4)	**110,1**	**0,3**	**-0,9**	**-3,9**	**1,9**
National	110,0	0,5	-0,8	-4,2	1,9
International	108,6	-3,2	-2,6	-1,2	1,7
Transport aérien (51.21)	**116,8**	**3,4**	**-0,8**	**0,7**	**3,1**

Sources : Insee ; SOeS - Base 2010

Figure A10.2 **Évolution des prix des activités logistiques**

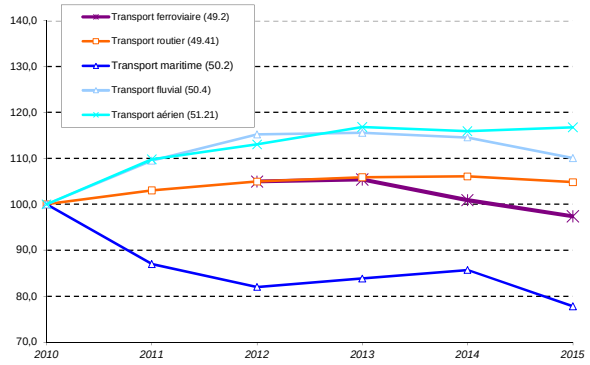
Évolutions en %

	indice	Evolutions annuelles			
	2015	**2013**	**2014**	**2015**	**2015/2010**
Entreposage et stockage (52.10)	**104,5**	**1,8**	**0,6**	**-0,1**	**0,9**
Frigorifique	98,8	0,3	-0,1	-1,5	-0,2
Non frigorifique	106,0	2,2	0,7	0,3	1,2
Manutention (52.24)	**105,1**	**1,3**	**1,2**	**0,5**	**1,0**
Portuaire	106,1	1,6	1,7	0,6	1,2
Non portuaire	100,3	0,0	-0,9	-0,6	0,1
Messagerie, fret expres (52.29 A)	**95,4**	**-4,2**	**-1,2**	**-0,1**	**-0,9**
Autres services de poste et de courrier (53.2)	**96,1**	**-0,8**	**-2,6**	**0,2**	**-0,8**
National	88,3	0,3	-9,0	-2,6	-2,5
International	95,3	2,3	-5,9	0,4	-1,0

Sources : Insee ; SOeS - Base 2010

Figure A10.3 **Indices de prix du transport de fret**

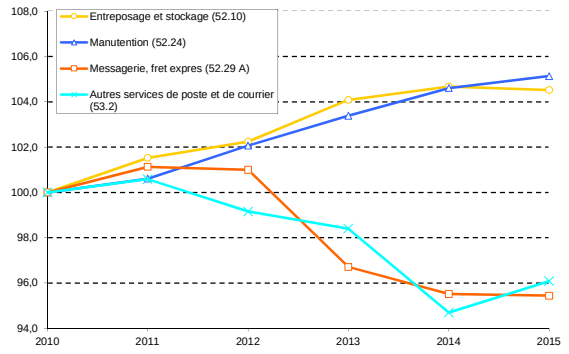
Indices en moyenne annuelle



Sources : Insee ; SOeS - Base 2010

Figure A10.4 **Indices de prix des activités logistiques**

Indices en moyenne annuelle



Sources : Insee ; SOeS - Base 2010

B – Entreprises françaises de transport : démographie et comptes

B – Les entreprises françaises de transport

Évolutions

Début 2015, le nombre d'entreprises dans le secteur des « transports et entreposage » progresse de 7,4 % par rapport à début 2014. En 2015, les créations d'entreprises, hors micro-entreprises, sont très dynamiques (+ 43,3 %), les défaillances d'entreprises diminuent encore (- 2,6 %).

Sur l'ensemble du secteur, 2014 avait été marquée par une légère croissance du chiffre d'affaires (+ 1,8 %) et de la valeur ajoutée (+ 1,4 %). L'excédent brut d'exploitation avait sensiblement augmenté (+ 7,4 %) et l'endettement s'est poursuivi (+ 1,0 %).

Dans les transports routiers de fret et services de déménagement (TRM), le chiffre d'affaires (CA) et la valeur ajoutée avaient peu varié en 2014. En 2015, malgré un CA en recul, la valeur ajoutée brute pourrait croître d'environ 3,7 %, l'excédent brut d'exploitation (EBE) de 15,0 % et le taux de marge de 1,2 point.

La production des entreprises de transport collectif urbain (TCU) continuerait d'augmenter en 2015.

En 2014, la production du secteur ferroviaire avait progressé de 1,4 %.

De même, dans le transport maritime, la production était repartie à la hausse à la fois dans le secteur du fret et celui des « passagers ». En 2015, la situation pourrait s'inverser pour les « passagers ».

La production des compagnies aériennes françaises a reculé en 2014 (- 2,7 %). En 2015, leur activité augmente (+ 3,3 % de passagers-kilomètres), mais un peu moins fortement que celle des compagnies étrangères.

En 2015, le CA des sociétés d'autoroutes concédées est en hausse de 3,0 % et l'endettement de 1,5 %.

Aéroports de Paris (ADP), la principale entreprise de services auxiliaires aériens, voit ses investissements nettement augmenter en 2015 (+ 31,3 %) mais sa dette financière à moyen et long termes continue de se creuser (+ 8,2 %).

Structure

Le secteur des « transports et entreposage » compte plus de 105 900 entreprises. Le taux de création d'entreprises est supérieur à 10 %. Les micro-entreprises représentent près de la moitié des créations d'entreprises. Le taux de défaillance est de 1,7 %.

Avec près de 210 milliards d'euros (Md€) de chiffre d'affaires, les entreprises de transport réalisent plus de 5 % du CA des entreprises françaises (hors agriculture).

Au sein des « transports et entreposage », le secteur du transport routier de marchandises (TRM) représente près de 33 % des entreprises, emploie 24 % des salariés et réalise 21 % du CA.

Les entreprises du secteur ferroviaire réalisent 10,1 % du CA des transports.

Les secteurs du transport maritime et du transport aérien de passagers représentent respectivement 6,6 % et 8,9 % de la production de l'ensemble des transports.

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'établit à 9,3 Md€.

Organisation du chapitre

Ce chapitre décrit les évolutions des comptes des différents secteurs du transport et de l'entreposage entre 2013 et 2014 voire 2015 quand les données sont disponibles.

Il donne par ailleurs un aperçu de la démographie d'entreprises en 2015.

B1 | Démographie des entreprises

Début 2015, le secteur des transports et entreposage compte plus de 105 900 entreprises soit 7,4 % de plus qu'au début 2014. En 2015, hors micro-entreprises, la création d'entreprises continue d'être très dynamique avec près de 11 200 entreprises soit + 43,3 % par rapport à 2014. La part des nouvelles immatriculations de micro-entreprises augmente légèrement pour atteindre 48 % de l'ensemble des créations. Les défaillances diminuent encore en 2015 (- 2,6 %) avec près de 1 760 unités soit le plus bas niveau depuis 2009 inclus.

Plus forte progression du nombre d'entreprises enregistrée depuis neuf ans

Entre le 1er janvier 2006 et le 1er janvier 2015, le nombre d'entreprises n'a cessé de progresser dans le secteur Transports et entreposage. La hausse en 2015 est la plus forte (+ 7,4 %). Au total, on dénombre 105 915 entreprises au 1er janvier 2015.

Les plus fortes hausses proviennent du « transport de voyageurs » (+ 11,7 % en 2015). Pour la troisième année consécutive, le transport de voyageurs compte plus d'entreprises que celui du transport de marchandises (49 709 entreprises contre 43 309). Pour chacun des sous-secteurs, la hausse de 2015 est supérieure à celle en moyenne annuelle depuis 2010 : en particulier pour les « voyageurs » le différentiel est de 6,6 points (+ 11,7 % contre + 5,1 %). Ce dynamisme se traduit aussi bien dans le secteur « Transports de voyageurs par taxis » (y compris voitures de transport avec chauffeur (VTC) que dans les transports par car et les autres transports de voyageurs.

Forte hausse des créations « classiques »

Le nombre de créations « classiques » (hors micro-entreprises) dans le secteur des transports et de l'entreposage, augmente de 10,6 % en 2015, avec 11 183 nouvelles entreprises, dépassant ainsi largement le record de 2014 (7 805 entreprises créées). Le taux de création (rapport entre le nombre de créations dans l'année et le nombre d'entreprises au début d'année) en 2015, atteint 10,6 %, taux record.

Le plus grand pourvoyeur de créations en 2015 est le transport de voyageurs avec 7 367 nouvelles unités soit 3 119 créations de plus qu'en 2014 dont 2 674 pour le seul secteur des « Transports de voyageurs par taxis ». Dans ce secteur le taux de création atteint 15,3 %. Cette forte augmentation provient notamment des immatriculations d'entreprises VTC, particulièrement importantes en décembre (566 immatriculations attribuées ou renouvelées ce mois-là).

Les créations dans le transport de marchandises reculent légèrement (- 1,0 %) après la hausse de 2014 (+ 6,8 %) : le taux de création dans le transport de marchandises baisse ainsi de 0,2 point pour atteindre 6,2 %, le deuxième plus faible taux depuis 2003. Cette baisse est quasiment imputable au seul secteur des « Transports routiers de fret et services de déménagement ».

Dynamisme du micro-entreprenariat

Excepté en 2011, le nombre des nouvelles immatriculations de micro-entreprises progresse chaque année et dope ainsi les créations d'entreprises depuis 2009. En 2015, les nouvelles micro-entreprises sont presque aussi importantes que les créations classiques (respectivement 10 398 et 11 183 unités) : la part des créations de micro-entreprises dans l'ensemble des créations gagne 0,9 point en un an pour s'établir à 48,2 % soit un taux désormais nettement supérieur à celui de l'ensemble des secteurs principalement marchands (42,5 %). Ces derniers enregistrent, contrairement au secteur Transports et entreposage, une baisse des nouvelles micro-entreprises (223 400 contre 283 400 en 2014, soit 60 000 de moins en un an).

En 2015, le nombre de nouvelles micro-entreprises augmente de près de 49 %. Comme pour les créations « classiques » la hausse du nombre de nouvelles micro-entreprises est sensible chez les taxis et VTC (de 3 597 nouvelles immatriculations en 2014 à 4 178 en 2015). Cependant le secteur qui contribue le plus à cette progression, est celui des « Autres activités de poste et de courrier » (de 782 nouvelles unités en 2014 à 3 648 en 2015 soit 2 866 créations en plus).

La majorité des hausses de créations, « classiques » ou pas, s'observe principalement en Île-de-France et au quatrième trimestre (ce dernier compte pour un tiers).

Défaillances d'entreprises encore en recul

En 2015, 1 756 défaillances sont prononcées soit un repli par rapport à 2014 : - 2,6 % (après - 10,0 % en 2014). Il faut remonter à 2008 pour trouver un niveau inférieur (1 674 défaillances). Le taux de défaillance (rapport entre le nombre de défaillances dans l'année et le nombre d'entreprises au début d'année) en 2015 est de 1,7 %, marquant une nouvelle baisse pour atteindre le plus bas taux depuis 2003. Cette diminution des redressements judiciaires se confirme surtout dans le secteur du fret avec 72 défaillances de moins qu'en 2014. Le transport de voyageurs connaît par contre une hausse (38 défaillances de plus) particulièrement sensible dans le secteur des « Transports de voyageurs par taxis » avec 47 défaillances supplémentaires (de 124 à 171 enregistrements entre 2014 et 2015).

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

Voir définitions en annexe

(notamment les « micro-entreprises » terme qui remplace « auto-entreprises »).

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

Niveau en unités, évolutions en %

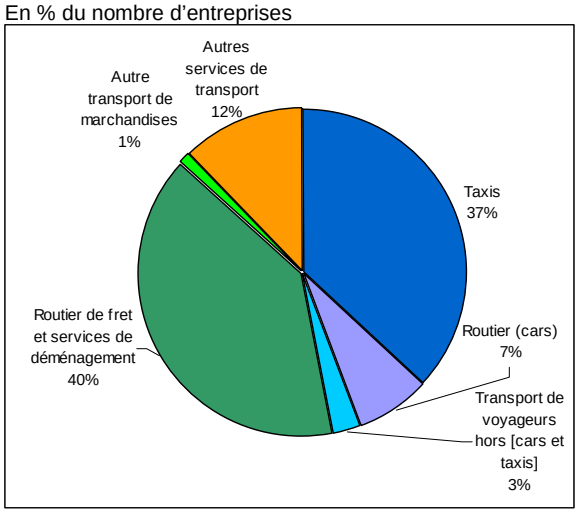
	Niveau 1er jan. 2015	évolutions annuelles 1er jan. 2013	1er jan. 2014	1er jan. 2015 (sd)	1er jan. 2015/ 1er jan. 2010
Transport de voyageurs	**49 709**	**3,1**	**6,1**	**11,7**	**5,1**
Taxis	39 154	2,3	5,1	11,2	4,5
Routier (cars)	7 634	5,8	11,7	12,5	7,6
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	2 921	6,7	4,5	17,8	6,9
Transport de marchandises	**43 309**	**0,6**	**1,1**	**2,3**	**1,0**
Routier de fret et services de déménagement	42 092	0,6	1,1	2,3	1,0
Autre transport de marchandises	1 217	1,0	2,0	0,2	0,8
Autres services de transport	**12 897**	**4,5**	**6,3**	**9,6**	**5,6**
Transports et entreposage	**105 915**	**2,1**	**3,9**	**7,4**	**3,4**

Note : (sd) = semi-définitif.
Champ : ensemble des entreprises, y compris micro-entreprises, de France métropolitaine et des DOM, dont l'activité principale relève des « transports et entreposage » (postes 49 à 53 de la nomenclature NAF Rév.2).

Source : Insee, Sirene

Figure B1-2 Répartition sectorielle au 01/01/2015 des entreprises de transports et entreposage

En % du nombre d'entreprises



Source : Insee, Sirene

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

Niveau en unités, taux de création en %

	Niveau 2015	Taux de création 2012	2013	2014	2015
Transport de voyageurs	**7 367**	**6,8**	**8,3**	**9,5**	**14,8**
Taxis	5 988	6,8	8,2	9,4	15,3
Routier (cars)	797	7,0	9,7	9,0	10,4
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	582	7,0	6,2	13,1	19,9
Transport de marchandises	**2 701**	**7,6**	**6,1**	**6,4**	**6,2**
Routier de fret et services de déménagement	2 637	7,6	6,1	6,5	6,3
Autre transport de marchandises	64	6,1	4,9	5,1	5,3
Autres services de transport	**1 115**	**7,9**	**7,2**	**7,0**	**8,6**
Transports et entreposage	**11 183**	**7,3**	**7,2**	**7,9**	**10,6**

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

Source : Insee, Sirene

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

Niveau en unités, taux de création en %

	Niveau 2015	Taux de création 2012	2013	2014	2015
Transport de voyageurs	**5 390**	**3,6**	**5,7**	**10,5**	**10,8**
Taxis	4 178	1,5	2,9	10,2	10,7
Routier (cars)	966	13,7	19,9	12,9	12,7
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	246	8,6	8,1	8,8	8,4
Transport de marchandises	**783**	**1,4**	**1,6**	**1,8**	**1,8**
Routier de fret et services de déménagement	764	1,3	1,5	1,8	1,8
Autre transport de marchandises	19	3,6	4,8	2,0	1,6
Autres services de transport	**4 225**	**9,4**	**9,5**	**13,0**	**32,8**
Transports et entreposage	**10 398**	**3,3**	**4,3**	**7,1**	**9,8**

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

Source : Insee, Sirene

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

En %

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Transport de voyageurs	**25,5**	**29,0**	**34,7**	**40,7**	**52,5**	**42,3**
Taxis	14,3	14,8	18,4	26,5	52,0	41,1
Routier (cars)	51,1	57,5	66,3	67,2	59,0	54,8
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	46,5	46,7	55,2	56,6	40,3	29,7
Transport de marchandises	**20,0**	**14,5**	**15,2**	**20,6**	**22,1**	**22,5**
Routier de fret et services de déménagement	19,8	14,2	14,5	19,5	22,0	22,5
Autre transport de marchandises	26,3	27,2	36,8	49,6	27,9	22,9
Autres services de transport	**58,3**	**53,8**	**54,2**	**56,9**	**64,8**	**79,1**
Transports et entreposage	**29,6**	**27,5**	**31,0**	**37,5**	**47,3**	**48,2**
Ensemble des activités marchandes non agricoles	**57,6**	**53,1**	**55,9**	**51,1**	**51,5**	**42,5**

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

Source : Insee, Sirene

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

Niveau en date de jugement,
taux de défaillance en %

	Niveau 2015	Taux de défaillance 2012	2013	2014	2015
Transport de voyageurs	**275**	**0,6**	**0,6**	**0,5**	**0,6**
Taxis	171	0,4	0,4	0,4	0,4
Routier (cars)	84	1,8	1,6	1,3	1,1
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	20	1,0	0,8	0,9	0,7
Transport de marchandises	**1 291**	**3,7**	**3,6**	**3,2**	**3,0**
Routier de fret et services de déménagement	1 272	3,7	3,7	3,3	3,0
Autre transport de marchandises	19	0,6	1,1	0,7	1,6
Autres services de transport	**190**	**2,2**	**2,1**	**1,7**	**1,5**
Transports et entreposage	**1 756**	**2,2**	**2,1**	**1,8**	**1,7**

Note : données 2015 semi-définitives
Champ : ensemble des entreprises, de France métropolitaine et des DOM, dont l'activité principale relève des « transports et entreposage » (postes 49 à 53 de la nomenclature NAF Rév.2).

Source : Bodacc ; calculs Banque de France

B2.1 | Comptes des entreprises de transport

Avec près de 210 milliards d'euros (Md€) de chiffre d'affaires (CA), les entreprises de transport réalisent 5,4 % du CA des entreprises françaises (hors agriculture).

L'année 2014 a été marquée par une légère croissance du chiffre d'affaires (+ 1,8 %). La valeur ajoutée a aussi progressé (+ 1,4 %) bien qu'elle ait enregistré un recul dans le transport de voyageurs (- 1,3 %). Ce contraste se retrouve amplifié pour l'excédent brut d'exploitation. L'endettement s'est poursuivi en 2014 (+ 1,0 %) dans tous les grands secteurs et s'est répercuté sur les investissements qui ont diminué (- 2,3 %).

Les entreprises du secteur transport exercent une grande partie de leurs activités dans la branche transport : 96 % du CA de ces entreprises concerne la branche transport (qui se décline ainsi : 44,4 % en autres services de transport, 30,6 % en transport de marchandises et 25,0 % en transport de voyageurs). Cependant, certaines entreprises exercent d'autres activités secondaires. Ainsi, les compagnies aériennes de passagers réalisent 84 % de leur CA en transport aérien de passagers et les 16 % restant dans d'autres activités (7 % dans le transport de marchandises, 2 % dans les autres services de transport et 7 % dans des secteurs hors transports). De même, des entreprises hors transports réalisent une partie de leur CA dans la branche transport : ainsi 8 % du CA de la branche « transport routier de marchandises » sont effectués par des entreprises hors secteur transport.

Progression du chiffre d'affaires dans les « autres services de transport »

Le chiffre d'affaires des entreprises du secteur « Transports et entreposage » a légèrement crû en 2014 (+ 1,8 % en euros courants à près de 210 Md€) dans la continuité du rythme moyen annuel de la période 2010-2014 (+ 1,7 %) ; le CA de l'ensemble des entreprises (hors agriculture) est resté quasi stable en 2014 (+ 0,0 %). Les autres services de transport ont affiché une nette progression (+ 3,5 %), portés surtout par l'organisation de transport de fret (+ 6,3 %). Le CA du transport de voyageurs est resté stable mais ce statu quo masque de nettes divergences : ceux du transport routier (cars) et des transports collectifs urbains (TCU) ont augmenté (respectivement + 5,2 % et + 3,1 %) tandis que ceux du transport aérien de voyageurs et des autres transports de voyageurs ont diminué.

En 2014, les consommations intermédiaires (CI) ont progressé de 2,1 Md€ (+ 1,6 %), moins fortement qu'entre 2010 et 2014 (+ 2,5 %). En 2014, les CI représentent 62 % du CA, dont 23 % en sous-traitance incorporée (« cœur de métier ») et 8 % en achats de carburant. Le poids des CI rapporté au CA, est élevé dans le transport de marchandises (69 %), surtout dans le fret maritime (92 %) et aérien (87 %). Il est moindre dans le transport de voyageurs (56 %), en particulier dans les transports urbains et suburbains de voyageurs (36 %).

Légère hausse de la valeur ajoutée (+ 1,4 %)

À 82,3 Md€ en 2014, la valeur ajoutée brute (VAB) a crû de 1,4 % soit une hausse qui est deux fois supérieure à celle de l'ensemble des entreprises hors agriculture (+ 0,7 %) et qui est aussi plus forte que celle de la période 2010-2014 (+ 1,0 % en moyenne annuelle). Les évolutions sont contrastées selon les secteurs : si « Autres services de transport » (+ 2,9 %) affichaient des hausses, le transport de voyageurs voyait sa VAB chuter (- 1,3 %) suite à une hausse des CI (+ 1,6 %) qui n'a eu que peu d'effet sur la production, le secteur aérien de passagers ayant été particulièrement touché (- 7,6 %).

Forte augmentation de l'excédent brut d'exploitation (EBE) en 2014

Après trois années de relative stabilité (entre - 0,1 % et + 1,6 %), l'EBE a augmenté sensiblement en 2014 (+ 7,4 %) pour atteindre 18,3 Md€ : les charges de personnel (en moyenne trois quarts de la VAB), ont très légèrement régressé en 2014 (- 0,2 %) suite à la baisse modérée de l'emploi salarié moyen (- 0,5 %). L'EBE des autres services de transport, qui compte pour 59 % de celui des transports, a progressé de 10.9 %, celui du transport de marchandises (poids de 19 %) s'est accru de 21,9 % tandis que, dans le transport de voyageurs, l'EBE a nettement régressé (- 9,7 %), notamment dans le transport aérien de passagers où la chute s'explique par une forte contraction de la production (- 527 M€).

Augmentation de l'endettement

En 2014, les dettes des entreprises de transport ont encore augmenté même si cette hausse est modérée (+ 1,0 % et + 1,3 % en moyenne annuelle entre 2010 et 2014) ; les emprunts et dettes assimilés (obligataires, auprès des établissements de crédit, financiers) ont contribué à hauteur des deux tiers.

Baisse sensible des investissements en 2014

Les investissements corporels bruts hors apports ont diminué en 2014 (- 2,3 %), particulièrement dans les TCU et dans les autres transports de voyageurs.

Légère hausse du taux de marge en 2014

En 2014, à 22,2 %, le taux de marge (EBE / VAB) s'est amélioré (+ 1,2 point) en particulier dans le transport de marchandises (+ 3,0 points), tiré notamment par les transports par conduites. Cependant, certains secteurs ont vu leur taux de marge nettement diminuer comme le transport aérien de passagers avec l'effondrement de son EBE. Le taux d'endettement (rapporté au total de passif) a diminué de 1,1 point avec des emprunts et dettes assimilés qui se sont accrus moins fortement (+ 0,9 %) que le passif (+ 3,5 %). Cette baisse du ratio se retrouve dans chacun des grands secteurs : - 1,6 point pour le transport de voyageurs, - 1,1 point pour le transport de marchandises et - 1,0 point pour les autres services de transport. Enfin, le taux de valeur ajoutée a légèrement diminué tandis que le taux de marge nette d'exploitation a pris 0,3 point.

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

Voir définitions en annexe.

Figure B2.1-1 **Les comptes des secteurs des transports et entreposage en 2014**

A) Niveaux en millions d'€ 2014	Chiffre d'affaires	Production	Conso. interméd.	Valeur ajoutée brute	Charges de personnel	EBE	Total des dettes	Invest. corporels bruts (*)
Transport de voyageurs	**60 673**	**62 164**	**34 070**	**28 094**	**23 762**	**3 968**	**54 613**	**6 295**
Ferroviaire (voyageurs)	20 611	21 883	10 618	11 265	9 151	1 238	25 978	2 524
TCU	8 452	8 647	3 055	5 592	5 199	927	12 191	1 795
Routier (cars)	6 667	6 595	3 654	2 941	2 787	311	3 201	418
Aérien (voyageurs)	18 786	18 926	13 642	5 284	4 946	215	9 224	887
Autre transport de voyageurs	6 157	6 113	3 101	3 012	1 678	1 277	4 019	671
dont taxis	*3 214*	*3 202*	*1 375*	*1 826*	*898*	*870*	*1 657*	*329*
Transport de marchandises	**61 797**	**61 299**	**42 522**	**18 777**	**14 413**	**3 545**	**31 074**	**3 446**
dont Routier de fret et services de déménagement	*43 331*	*42 777*	*27 301*	*15 475*	*13 085*	*1 683*	*13 314*	*1 465*
dont Maritime (fret)	*12 773*	*12 592*	*11 769*	*823*	*557*	*280*	*8 286*	*1 083*
Autres services de transport	**87 252**	**88 101**	**52 718**	**35 383**	**22 082**	**10 756**	**139 790**	**12 098**
Entreposage et manutention	14 338	14 031	8 688	5 343	3 546	1 387	7 934	796
Services auxiliaires	26 826	28 052	12 704	15 348	3 604	10 632	110 148	10 370
Organisation du transport de fret	31 944	31 837	25 741	6 096	5 074	666	10 847	716
Activités de poste et de courrier	14 144	14 181	5 585	8 596	9 858	-1 929	10 861	216
Transports et entreposage	**209 722**	**211 564**	**129 310**	**82 253**	**60 257**	**18 269**	**225 477**	**21 839**

B) Évolutions 2014/2013 en %	Chiffre d'affaires	Production	Conso. interméd.	Valeur ajoutée brute	Charges de personnel	EBE	Total des dettes	Invest. corporels bruts (*)
Transport de voyageurs	**0,0**	**0,3**	**1,6**	**-1,3**	**0,4**	**-9,7**	**0,2**	**-10,1**
Ferroviaire (voyageurs)	1,0	1,2	3,0	-0,5	0,6	-14,3	2,2	-2,0
TCU	3,1	3,8	7,0	2,1	1,6	14,5	2,8	-24,3
Routier (cars)	5,2	5,3	6,7	3,5	2,7	16,3	2,7	24,1
Aérien (voyageurs)	-3,2	-2,7	-0,7	-7,6	-3,2	-53,3	-8,0	-4,8
Autre transport de voyageurs	-3,1	-3,1	-3,2	-3,0	3,0	-9,7	-1,8	-14,7
dont taxis	*-7,5*	*-7,7*	*-12,9*	*-3,4*	*4,2*	*-9,7*	*-3,4*	*10,9*
Transport de marchandises	**1,3**	**1,6**	**1,0**	**2,8**	**-0,8**	**21,9**	**2,9**	**9,5**
dont Routier de fret et services de déménagement	*-0,4*	*0,1*	*-0,3*	*0,8*	*-1,0*	*20,5*	*0,4*	*-7,5*
dont Maritime (fret)	*3,6*	*3,3*	*1,6*	*35,9*	*5,9*	*n. s.*	*7,9*	*119,6*
Autres services de transport	**3,5**	**2,5**	**2,1**	**2,9**	**-0,6**	**10,9**	**0,9**	**-1,0**
Entreposage et manutention	3,0	2,5	1,6	3,9	1,7	11,4	-3,6	-4,6
Services auxiliaires	2,9	-0,4	-5,0	3,7	0,8	4,5	2,7	-2,5
Organisation du transport de fret	6,3	6,5	6,8	5,3	-0,6	*n. s.*	-7,8	41,3
Activités de poste et de courrier	-0,7	-0,3	0,1	-0,6	-1,9	-5,6	-3,3	-8,8
Transports et entreposage	**1,8**	**1,5**	**1,6**	**1,4**	**-0,2**	**7,4**	**1,0**	**-2,3**

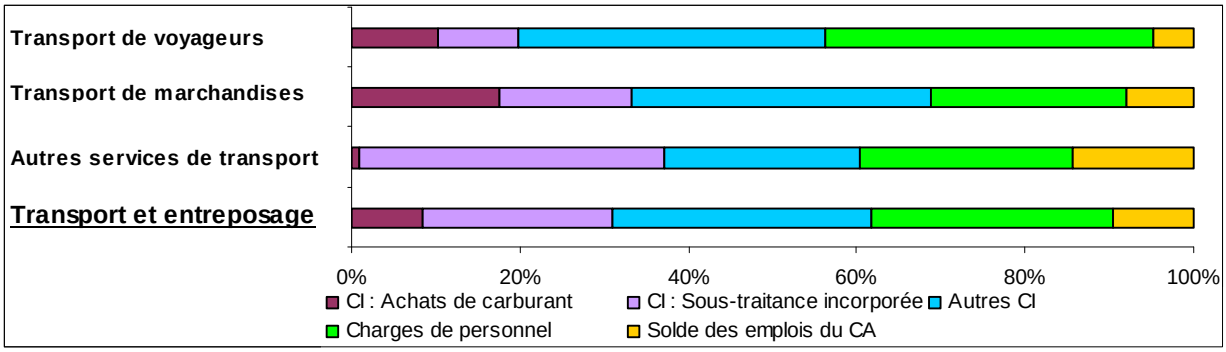
n. s. : non significatif

Note : (*) investissements corporels bruts hors apports

Sources : estimations SOeS d'après Insee-Esane

Figure B2.1-2 **Emplois du chiffre d'affaires (CA) 2014 par grands secteurs**

En % du CA



Sources : estimations SOeS d'après Insee-Esane

Figure B2.1-3 **Principaux ratios économiques par grands secteurs en 2013 et 2014**

En %	**VAb/CA** Taux de valeur ajoutée		**EBE/VAb** Taux de marge brute d'exploitation		**Résultat courant avant impôts/CA** Taux de marge nette d'exploitation		**Emprunts, dettes assimilées/Passif** Taux d'endettement	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Transport de voyageurs	46,9	46,3	15,4	14,1	1,8	0,5	32,0	30,6
Transport de marchandises	29,9	30,4	15,9	18,9	1,5	2,7	27,2	26,1
Autres services de transport	40,8	40,6	28,2	30,4	5,9	6,7	50,7	49,7
Transports et entreposage	**39,4**	**39,2**	**21,0**	**22,2**	**3,4**	**3,7**	**42,6**	**41,5**

Sources : estimations SOeS d'après Insee-Esane

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

Les entreprises du transport routier de marchandises (TRM) représentent, au sein du secteur des transports et entreposage, près de 33 % des entreprises de transport, emploient 24 % des salariés du transport. Elles réalisent 21 % du chiffre d'affaires (CA) et 19 % de la valeur ajoutée brute (VAB).

Après une année 2014 de quasi-stabilité du CA et de légères progressions de la valeur ajoutée (VA), le chiffre d'affaires des entreprises de transports routiers de fret et services de déménagement pourrait reculer d'environ 2,1 % et atteindre 42,4 Md€ en 2015. Compte tenu de la baisse importante des consommations intermédiaires (CI), la valeur ajoutée brute progresserait de 3,7 %. La masse salariale n'augmentant que de 1,5 %, l'excédent brut d'exploitation pourrait croître de 15,0 % entraînant une hausse du taux de marge de 1,2 point.

Un secteur quasi stable entre 2010 et 2014

En 2014, avec un CA quasi stable par rapport à 2013 (- 0,4 %), la VAB des entreprises du TRM a progressé de 0,8 %. Les charges de personnel (CP) ayant diminué (- 1,0 %), leur excédent brut d'exploitation a nettement progressé (+ 20,5 %). Leur taux de marge excédant brut d'exploitation / valeur ajoutée brute (EBE/VAB) s'est établi à 10,9 %.

Entre 2010 et 2014, le CA (+ 0,1 %), les CI (+ 0,9 %) et les CP (- 0,1 %) ont progressé plus rapidement (ou régressé moins vite) en moyenne annuelle qu'en 2014. En revanche, sur la même période, la VAB (+ 0,4 %) et l'EBE (+ 5,5 %) ont été en retrait par rapport à 2014.

Le CA moyen par entreprise qui avait décliné en 2012 et 2013, est reparti à la hausse en 2014 en liaison avec la baisse du nombre d'entreprises (- 8,7 %).

L'activité pour 2015 serait en baisse

L'activité du transport routier de marchandises, mesurée par l'indice de production des services de transport (IPST) pour compte d'autrui du pavillon français, recule en 2015 (- 9,7 %) pour la quatrième année consécutive. L'activité sur longue distance (> 150 km) affiche des baisses importantes (- 14,0 % à l'international et - 7,7 % au national) de même sur la courte distance (- 11,4 %).

En 2015, le chiffre d'affaires devrait reculer (- 2,1 %) et, avec 42,4 Md€, rester inférieur à celui de 2010 mais la forte diminution des CI préserverait les soldes de gestion.

Les dépenses d'achats de carburants diminueraient fortement (- 15,4 %) après les baisses déjà entamées en 2013 et 2014. Elles sont la combinaison d'une réduction de la consommation totale de carburants des poids lourds français (- 4,4 %, *fiche G3*), confirmée par les baisses combinées de la circulation (- 6,6 % de véhicules-kilomètres réalisés pour compte d'autrui, *fiche G1*) et des consommations unitaires des poids lourds (- 0,4 %), et la forte chute du coût du gazole professionnel (- 11,5 %). Il en résulterait une diminution importante de l'ensemble des consommations intermédiaires (- 5,4 %) favorable à une progression de la VAB (+ 3,7 %). Les charges de personnel hors intérim sont en légère hausse (+ 1,5 %). L'EBE devrait croître de 15,4 % et le taux de marge (EBE/VAB) gagnerait 1,2 point pour passer de 10,9 % à 12,1 %.

L'enquête de conjoncture de l'Insee sur l'opinion des chefs d'entreprise indique une légère embellie de la trésorerie en 2015.

Sur la longue distance, diminution des prix des prestations et forte baisse des coûts

En moyenne annuelle, les prix des prestations diminuent sur la longue distance (- 1,1 % pour le national, - 0,3 % pour l'international). Les coûts sur la longue distance baissent bien plus fortement (- 4,1 %) avec la forte chute de prix du gazole professionnel (- 11,5 %) et celle du personnel de conduite (- 1,6 %). Sur la courte distance, le différentiel entre prix et coûts est un peu plus marqué avec des prix des prestations en hausse de 1,0 % alors que les coûts diminuent nettement (- 4,1 % pour les ensembles articulés de 40 tonnes et - 3,1 % pour les véhicules porteurs).

L'investissement en poids lourds reprendrait

Les entreprises de TRM investiraient plus en 2015. Le secteur est le principal acquéreur de véhicules industriels de plus de 3,5 tonnes et le nombre total d'immatriculations neuves de poids lourds augmente (+ 10,5 %) après trois années en recul pour atteindre 43 000 véhicules (camions, tracteurs routiers, véhicules automoteurs spécialisés) en 2015.

Une estimation délicate du CA pour 2015.

L'évolution du chiffre d'affaires des entreprises de fret et services de déménagement *(secteur 49.4 = 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z)* repose sur un compromis entre des indicateurs qui divergent pour l'année 2015 :

- L'activité mesurée par le nombre de tonnes-km transportées (nationales et internationales) pour compte d'autrui par le pavillon français du transport routier de marchandises (- 9,0 %), multiplié par l'indice des prix des prestations (- 1,2 %). L'évolution de l'activité en valeur est de - 10,0 %.

- L'indice de chiffre d'affaires de l'Insee, estimé à partir des déclarations de TVA, diminue nettement moins (- 0,1 %). Il s'avère souvent optimiste car les disparitions d'entreprises sont difficilement prises en compte.

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

Voir définitions en annexe.

Figure B2.2-1 **Les comptes des entreprises de transport routier de fret et services de déménagement**

Sauf mention contraire, niveaux en millions d'euros et évolutions en %

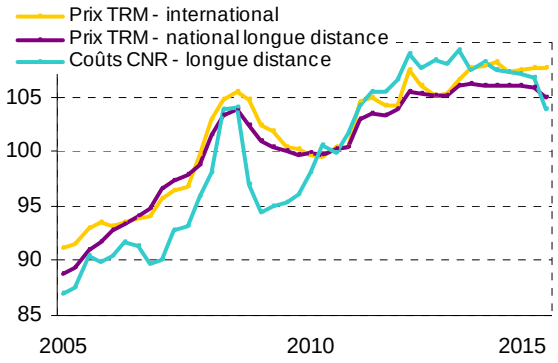
	Niveau 2014 (p)	Niveau 2015 (e)	Évolutions annuelles 2012	2013 (p)	2014 (p)	2015 (e)	2014 (p)/2010
Chiffre d'affaires	43 331	42 413	-3,0	1,2	-0,4	-2,1	0,1
Production	42 777	41 871	-1,0	0,8	0,1	-2,1	0,7
Consommations intermédiaires	27 301	25 823	-1,0	0,3	-0,3	-5,4	0,9
dont Sous-traitance incorporée	*7 751*	-	*-3,0*	*6,4*	*3,1*	-	*1,3*
dont Achats de carburant	*7 565*	*6 401*	*3,5*	*-2,8*	*-4,9*	-15,4	*-0,5*
dont Locations, charges locatives et de copropriété	*2 542*	-	*-4,4*	*0,1*	*1,3*	-	*-1,1*
dont Crédit-bail	*1 198*	-	*-3,5*	*-1,7*	*-0,2*	-	*1,1*
Valeur ajoutée brute (VAb)	15 475	16 048	-0,9	1,7	0,8	3,7	0,4
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	707	822	-1,2	1,1	-3,1	16,2	-1,4
Charges de personnel	13 085	13 285	-0,8	0,2	-1,0	1,5	-0,1
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1 683	1 942	-1,6	18,5	20,5	15,4	5,5
Taux de marge = EBE/Vab	*10,9%*	*12,1%*	*-0,1 pt*	*1,3 pt*	*1,8 pt*	*1,2 pt*	*0,5 pt*
Charges financières	134	-	-12,0	-10,6	-17,9	-	-12,2
Résultat courant avant impôts (RCAI)	710	-	-9,3	33,3	54,4	-	7,5
Capacité d'autofinancement	1 338	-	-3,1	25,5	22,4	-	3,6
Bénéfice ou perte	656	-	116,6	21,4	42,9	-	1,0
Immobilisations corporelles brutes	12 353	-	1,8	5,3	1,7	-	1,5
Emprunts, dettes assimilés	3 308	-	0,7	-0,4	-1,4	-	-2,8
Total des dettes	13 314	-	-1,7	2,5	0,4	-	-0,4
Total du passif de bilan	19 856	-	1,2	2,9	2,8	-	-2,1
Investissements corp. hors apports	1 465	-	-7,3	2,5	-7,5	-	-4,5
Nombre d'entreprises (en unités)	34 573	-	2,9	4,8	-8,7	-	-2,1

Note : (p) provisoire, (e) estimé

Sources : estimations SOeS d'après Insee-Esane

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

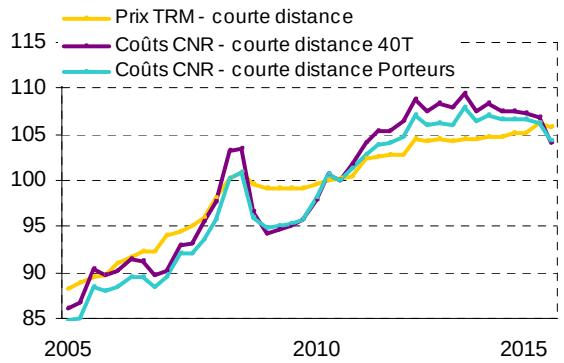
Base 100 : moyenne annuelle de 2010



Sources : SOeS, CNR

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

Base 100 : moyenne annuelle de 2010



Sources : SOeS, CNR

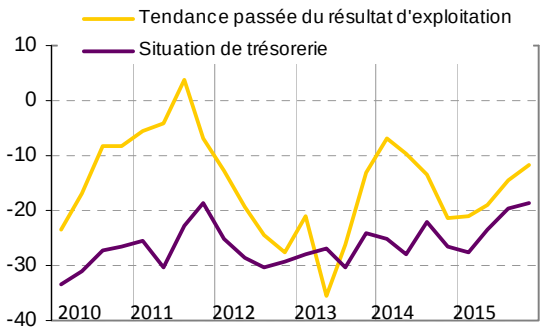
Figure B2.2-4 **Indices de coûts des transports routiers de fret longue distance**

Évolution de l'indice (%)	2013	2014	2015	Moyenne 2010 - 2015
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remboursement partiel de la TIPP)	-4,1	-6,2	-11,5	-0,4
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	1,3	-0,3	-0,4	2,0
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	2,0	1,1	0,1	1,7
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	0,4	1,9	-0,2	0,6
Personnel de conduite (salaires et charges)	3,2	0,1	-1,6	0,6
Frais de déplacement (repas et nuitées)	2,0	0,0	0,0	1,1
Charges de structure (personnel administratif)	1,2	0,3	-0,1	0,1
Indice synthétique hors gazole	**2,0**	**0,4**	**-0,7**	**0,8**
Indice synthétique	**-0,1**	**-1,7**	**-4,1**	**0,4**

Source : CNR

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

Évolution en %



Note : les résultats sont présentés sous la forme de soldes d'opinion pour des questions à trois modalités : « en hausse », « stable », « en baisse » pour la « tendance passée du résultat d'exploitation », et « aisée », « normale » et « difficile » pour la « situation de trésorerie ».
Un solde d'opinion est la différence entre le pourcentage des réponses positives (« en hausse » ou « aisée ») et le pourcentage des réponses négatives (« en baisse » ou « difficile »).
Ici, cela signifie que les chefs d'entreprise sont plutôt "pessimistes" sur la tendance passée de leur résultat d'exploitation ainsi que sur leur trésorerie du moment vu que les 2 courbes sont en dessous de 0. Ce "pessimisme" est cependant moindre en 2015 qu'en 2014.

Source : Insee, enquête mensuelle de conjoncture dans les services

B2.3 | Entreprises de TRM dans l'UE élargie en 2013

En 2013, le secteur du transport routier de marchandises (TRM) regroupe près de 575 000 entreprises et emploie 3 millions de personnes dans l'Union européenne (UE) élargie (yc. Suisse et Norvège). Il est constitué de très nombreuses petites entreprises ; la part des non salariés (un actif sur six) est importante. Le nombre d'entreprises du TRM (- 9 400 unités) et les effectifs totaux (- 7 100 emplois) ont poursuivi leur baisse en 2013, entraînée par celles des grands pays de l'UE hormis l'Allemagne qui est le premier employeur (409 900 personnes, + 3,4 %). En 2013, la France réalise le plus gros chiffre d'affaires (43,7 milliards d'euros (Md€) mais à un niveau inférieur à celui atteint par l'Italie entre 2009 et 2012.

En termes de chiffre d'affaires, la France prend le leadership de l'UE à l'Italie

À 323 Md€, le chiffre d'affaires (CA) des entreprises de TRM de l'UE est resté quasi stable en 2013 (- 0,3 %) contrairement aux deux années précédentes (+ 0,7 % en 2012 et + 6,6 % en 2011). Le CA des treize nouveaux États membres (NEM) ainsi que ceux de la Suisse et la Norvège progressent. Le CA des pays de l'ancienne UE-15 a régressé (- 1,4 %) du fait des reculs de l'Italie (- 1,7 Md€ soit - 3,9 %) et de l'Espagne (- 1,7 Md€ soit - 5,5 %). L'Allemagne et la Pologne ont progressé (respectivement + 3,4 %, + 1,9 %), de même que la Roumanie (+ 11,6 %) et la Hongrie (+ 7,7 %), mais ces dernières ont un très faible poids dans le CA de l'UE. Le CA de la France a aussi augmenté (+ 1,6 %) pour atteindre 43,7 Md€, soit la première place de l'UE devant l'Italie. Parmi les baisses, figurent aussi le Royaume-Uni (- 2,8 %) et les Pays-Bas (- 1,9 %). L'Allemagne conforte sa première place en termes d'effectif total, avec 409 900 personnes (+ 3,4 %), suivie par la France (351 800 personnes).

Allemagne, France, Espagne, Italie, Pologne, Royaume-Uni et Pays-Bas occupaient toujours en 2013 les places les plus importantes en termes de CA et de valeur ajoutée (VA) au coût des facteurs : ils concentraient 69,1 % du CA du TRM de l'UE et 71,1 % de la VA. La République tchèque et la Roumanie ont rejoint les Pays-Bas en termes d'effectifs totaux. La VA est restée stable globalement dans l'UE élargie (- 0,2 %) sauf principalement en Allemagne et en Suisse. Elle a chuté principalement en Espagne et au Royaume-Uni. La Pologne reste le principal pavillon des NEM en 2013 (9,8 % de l'effectif total du TRM en UE, 6,3 % du CA et 3,6 % de la VA).

Les entreprises des nouveaux entrants sont moins capitalistiques : elles concentrent 27,2 % des effectifs pour 16,7 % du CA et 10,7 % de la VA, en 2013. Elles ont cependant continué à gagner des parts.

Les conditions d'emploi sont très hétérogènes entre l'« Ouest » et l'« Est » de l'UE

Le coût annuel du travail, mesuré par le ratio « Charges de personnel / Effectif salarié » s'échelonne, dans les NEM, de 3 200 € (Roumanie) à 19 700 € (Chypre) et dans les pays de l'ancienne UE-15, de 16 000 € (Portugal) à 48 000 € (Suède) en passant par 38 500 € en France. Il atteint 59 500 € en Norvège et 65 100 € en Suisse. Selon les réglementations des pays, les cotisations sociales apparaissent ou non dans les charges de personnel.

Selon une étude du CNR[2] sur les coûts de personnel de conduite à l'heure en 2011-2012 dans cinq États, les pays de l'« Ouest » rémunéreraient mieux leurs conducteurs que les pays de l'« Est » : les coûts sont de 29,28 € / h et 23,23 € / h en France et en Allemagne de l'Ouest respectivement tandis qu'en Allemagne de l'Est (15,41 € / h), Slovaquie (12,14 € / h) et Pologne (9,94 € / h), les coûts sont nettement moindres.

[2] « Comparatif du coût du personnel de conduite et des règles sociales applicables dans le TRM de quelques pays européens »

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

Les entreprises de TRM des NEM sont globalement de plus petite taille (3,6 salariés par entreprise contre 4,4 pour l'ensemble de l'UE) mais l'écart se resserre. Si, en Pologne, République tchèque ou Slovénie, le secteur est très diffus et la taille moyenne des entreprises se rapproche de celle de l'Italie, les pays baltes disposent d'un secteur du TRM plus concentré et d'entreprises de plus grande taille, avec un nombre moyen de salariés par entreprise proche de celui de la France, des Pays-Bas ou de l'Allemagne.

Ces écarts de rentabilité (VA/CA) entre anciens et nouveaux membres de l'UE restent importants. Les nouveaux États membres tirent fortement la moyenne de l'Union vers le bas (20,7 % contre 32,3 %). Cela peut refléter des différences structurelles sur les prix de certains facteurs de production (notamment travail) mais aussi un rapport de force avec les chargeurs plus défavorable aux transporteurs.

Champ des pays retenus dans les statistiques 2013

30 pays : 28 membres de l'UE et Norvège et Suisse.

Les limites des statistiques européennes

Beaucoup de données manquantes sont estimées, ce qui rend difficile les comparaisons au-delà de deux années consécutives (en particulier les données de l'Espagne, la Grèce et Malte).

La prise en compte de la sous-traitance ou des moyens de financement du capital serait nécessaire pour établir des statistiques véritablement comparables. Selon les pays, les cotisations sociales, notamment de retraite, sont ou non incluses dans les charges de personnel. De même, l'organisation juridique des entreprises a une influence directe sur la démographie des entreprises.

Figure B2.3-1 **Données de cadrage des entreprises de TRM dans l'Union européenne élargie en 2013**

Pays triés par effectif total décroissant

Effectif et nombre d'entreprises en unité ; chiffre d'affaires, VA et charges de personnel en M€

	Effectif total	Effectif salarié	Effectif non salarié	Nombre d'entreprises	Chiffre d'affaires	VA brute aux coûts des facteurs	Charges de personnel (2)
Allemagne	409 922	371 328	38 594	35 852	39 194	17 103	9 844
France	**351 833**	**342 396**	**9 437**	**37 676**	**43 679**	**14 533**	**13 310**
Espagne	305 836	202 792	103 044	108 173	29 996	9 848	5 676
Italie	304 949	221 292	83 657	72 723	42 562	10 652	7 684
Pologne	293 595	208 749	84 846	77 141	20 281	3 781	1 593
Royaume-Uni	242 482	229 514	12 968	33 527	28 222	11 436	6 709
République tchèque	113 938	85 124	28 814	30 739	7 486	1 738	885
Roumanie	113 752	110 215	3 537	22 622	6 083	1 087	353
Pays-Bas	113 526	104 286	9 240	11 156	19 275	6 893	4 955
Suède	75 949	63 865	12 084	15 006	11 191	4 208	3 065
Hongrie	65 123	57 066	8 057	14 149	4 813	1 118	600
Belgique	61 956	54 110	7 846	7 682	11 621	3 415	2 465
Portugal	58 833	57 244	1 589	8 287	4 796	1 371	1 044
Autriche	57 905	51 573	6 332	6 570	9 087	2 908	1 897
Autres pays	***434 836***	***367 505***	***67 330***	***93 256***	***44 854***	***14 295***	***9 231***
Union européenne (UE) élargie (1)	**3 004 435**	**2 527 059**	**477 375**	**574 559**	**323 141**	**104 385**	**69 310**
dont UE-15	***2 121 543***	***1 800 937***	***320 606***	***375 845***	***257 219***	***88 184***	***60 531***
dont NEM (3)	***816 429***	***667 913***	***148 516***	***187 231***	***53 956***	***11 159***	***5 132***
dont Suisse+Norvège	***66 463***	***58 209***	***8 254***	***11 483***	***11 966***	***5 042***	***3 648***

(1) L'UE élargie comprend 30 pays : les 28 membres de l'Union ainsi que la Suisse et la Norvège.

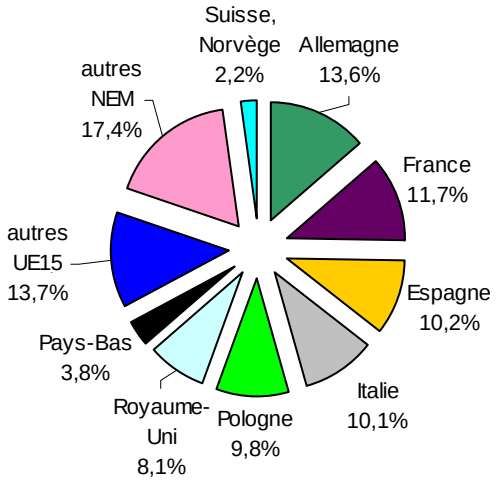
(2) Les cotisations sociales n'apparaissent pas toujours dans les mêmes agrégats comptables. Ainsi, les retraites représentent en France une cotisation sociale associée à la masse salariale alors qu'en Allemagne elles en sont absentes car prélevées sur l'EBE pour être provisionnées sur les fonds propres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

(3) NEM : 13 nouveaux États membres (en 2004, 2007 et 2013), Bulgarie, Chypre, Croatie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République Tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie

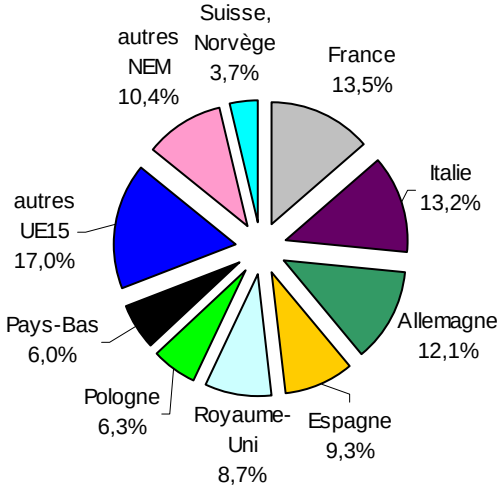
Source : Eurostat (calculs SOeS quand les données Eurostat sont manquantes)

Figure B2.3-2 **Poids des pays de l'Union européenne élargie en 2013 dans le TRM**

Effectif total (salariés et non-salariés) en %



Chiffre d'affaires en %



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

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

En 2014, le secteur de la messagerie – fret express regroupe 1 800 entreprises au sens juridique, en diminution par rapport à 2013 (- 12,1 %). Le chiffre d'affaires du secteur, tout comme la production, se contractent (respectivement - 2,0 % et - 1,6 %) pesant sur leur évolution moyenne annuelle entre 2010 et 2014 (- 1,4 %), pour s'établir à 8,2 milliards d'euros (Md€).

En 2015, l'activité de la messagerie se partage à part égale entre la messagerie traditionnelle et l'express. Les envois nationaux restent très majoritaires (84,0 %).

À 8,2 Md€, la production du secteur de la messagerie et du fret express a baissé en 2014 (- 1,6 %). En moyenne annuelle la baisse est de 1,4 % depuis 2010.

Augmentation de la valeur ajoutée

La valeur ajoutée brute (VAB) s'est établie en 2014 à 2,0 Md€, en hausse de 1,1 % par rapport à 2013. Cet accroissement résulte de la baisse de la production (- 1,6 %) compensée par une baisse plus importante des consommations intermédiaires (- 2,5 %). L'évolution moyenne annuelle de la VAB entre 2010 et 2014 est également négative (- 2,7 %).

La sous-traitance en recul

En progression régulière au cours des dernières années et malgré la baisse de cette année et celle de l'an passé, les consommations intermédiaires représentent toujours les trois quarts du chiffre d'affaires en 2014. La contraction des consommations intermédiaires s'explique par les baisses marquées de ses composantes les plus importantes : la sous-traitance (- 1,9 %), des achats de carburant (- 6,3 %) et la location, charges locatives (- 13,2 %). La sous-traitance pour la prise en charge du transport représente encore plus des deux tiers des consommations intermédiaires.

Forte baisse des charges de personnel

Les charges de personnel, évaluées à 1,8 Md€, ont baissé de 7,7 % en 2014 dans la lignée du nombre de d'entreprises (- 12,1 %). Leur montant reste en dessous de la VAB. En outre, le solde entre impôts et subventions d'exploitation décroît également (- 10,3 %). L'excédent brut d'exploitation (EBE) redevient positif en 2014.

Le secteur encore en perte

En 2014, le secteur de la messagerie est marqué par une perte (55 millions d'euros) pour la quatrième année d'affilée. Toutefois la capacité d'autofinancement redevient positive en 2014 (34 M€). Les emprunts diminuent de moitié (- 52,1 %) tandis que les investissements se contractent (- 24,8 %).

L'express et la messagerie traditionnelle nationale à parts égales

Pour la première fois depuis 2010, la messagerie traditionnelle reprend du terrain sur l'express et représente désormais, en termes de CA annuel, 51,4 % du secteur contre 53,5 % en 2010. Les envois nationaux représentent 84,0 % de l'activité du secteur : messagerie traditionnelle (45,0 %), colis léger (28,4 %) et express tous poids (10,6 %).

Évolution contrastée des produits moyens en 2015

En 2015, d'après l'enquête sur la messagerie – fret express, le produit moyen annuel (en CA/kg) de la messagerie traditionnelle nationale augmente de 1,6 % résultat d'une hausse du CA plus importante que celle des tonnages. Dans l'express tous poids, le produit moyen annuel se contracte de 2,8 %. Le produit moyen annuel du fret express colis léger se redresse (+ 2,8 %).

Entre 2014 et 2015, l'indice des prix de la messagerie - fret express est en baisse de 1,6 % *(cf. fiche A10)*.

L'activité de messagerie - fret express

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

Au sein de cette activité, on distingue la messagerie « **traditionnelle** » (transport du colis en plus de 24 heures) de l'« **express** » (enlèvement avant 18 h pour livraison le lendemain avant 12 h). Au sein de l'express, on distingue aussi le traitement spécifique des « colis légers » (moins de 30 kg) de ceux qualifiés, par opposition, de « tous poids ».

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

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

Voir définitions en annexe.

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

Sauf mention contraire, niveau en millions d'euros et évolutions annuelles en %

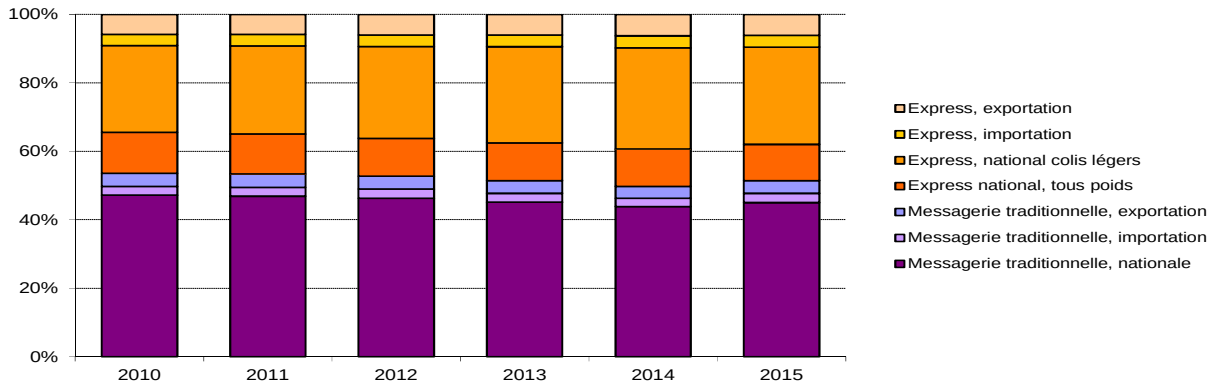
	Niveau	Évolutions annuelles			
	2014 (p)	2012	2013 (p)	2014 (p)	2014 (p)/2010
Chiffre d'affaires	8 160	6,2	-13,9	-2,0	-1,4
Production	8 144	6,2	-14,3	-1,6	-1,4
Consommations intermédiaires	6 105	7,6	-15,5	-2,5	-0,9
dont Sous-traitance incorporée	*4 247*	9,4	*-17,2*	*-1,9*	*-0,6*
dont Achats de carburant	*138*	11,0	*-17,1*	*-6,3*	*-2,5*
dont Locations, charges locatives et de copropriété	*421*	9,1	*-11,4*	*-13,2*	*-4,1*
dont Crédit-bail	*27*	*-8,3*	*-30,3*	*18,9*	*-12,1*
Valeur ajoutée brute (VAb)	2 040	1,7	-10,6	1,1	-2,7
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	122	14,9	-15,8	-10,3	-1,9
Charges de personnel	1 800	11,4	-15,2	-7,7	-2,7
Excédent brut d'exploitation (EBE)	118	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*
Taux de marge = EBE/Vab	*5,8%*	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*
Charges financières	22	-35,5	-29,2	-64,8	-22,0
Résultat courant avant impôts (RCAI)	45	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*
Capacité d'autofinancement	34	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*
Bénéfice (+) ou perte (-)	-55	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*
Immobilisations corporelles brutes	1 093	17,2	-17,7	-18,7	-5,7
Emprunts, dettes assimilés	256	57,1	-6,9	-52,1	-5,3
Total des dettes	2 052	3,2	-17,7	-8,9	-4,6
Total du passif de bilan	2 909	3,8	-9,5	-10,2	-4,4
Investissements corp. hors apports	127	7,9	10,6	-24,8	11,0
Nombre d'entreprises (en unités)	1 766	-13,4	27,0	-12,1	5,4

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

Sources : estimations SOeS d'après Insee-Esane

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

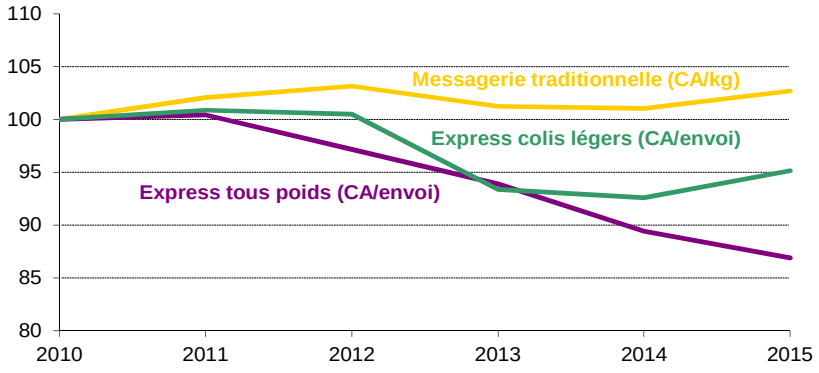
En % du chiffre d'affaires



Source : SOeS-enquête messagerie

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

Indices bruts (base 100 en 2010)



Note : activité nationale uniquement

Source : SOeS-enquête messagerie

B2.5 | Entreprises de transport collectif urbain

La production des entreprises de transport collectif urbain augmenterait en 2015. Les recettes du trafic affichent une augmentation en accord avec la croissance de l'activité en termes de voyageurs-km. Selon l'enquête de conjoncture de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), la progression des recettes en province se confirme sur tous les réseaux même si elle est moindre sur les petits réseaux en concurrence avec le véhicule particulier.

TCU en Île-de-France

La production de la RATP encore en hausse

Comme les années précédentes, la production de la RATP augmente (+ 1,9 %) à un rythme cependant moins soutenu que sur la période 2010-2015 (+ 2,9 % en moyenne annuelle), et s'élève à 5,1 Md€. Les recettes du trafic décroissent de 1,7 %. Au sein de ces recettes, seules les ventes de *cartes Imagin 'R* progressent (+ 2,1 %). En 2015, on dénombre en Île-de-France 3 255 millions de voyages, soit une hausse du trafic de 0,9 % malgré les attentats de janvier et novembre. Cette tendance s'explique notamment par l'effet « année pleine » des mises en service du T6 et T8 et la mise en place du Navigo toutes zones.

Malgré des consommations intermédiaires en hausse sensible (+ 5,7 % contre + 3,3 % en moyenne annuelle entre 2010 et 2015), la valeur ajoutée brute (VAB) augmente légèrement (+ 1,0 %), en deçà néanmoins du rythme moyen des cinq dernières années. Les impôts indirects et les charges de personnel augmentant plus fortement que la VAB, l'excédent brut d'exploitation (EBE) diminue légèrement (- 0,5 %) pour atteindre 1,2 Md€. Ainsi le taux de marge (EBE/VAB) s'établit à 29,6 %.

Réduction du déficit financier de la RATP

Avec une augmentation sensible des revenus financiers de créances et de gains de change, les produits financiers croissent plus vite (+ 100 millions d'euros – M€) que les charges financières (+ 66 M€). Le résultat financier se résorbe donc pour atteindre - 168 M€ contre - 201 M€ en 2014. Associé au fait que le résultat exceptionnel s'améliore encore (de 5 M€ en 2014 à 20 M€ en 2015), le résultat net comptable est en hausse de 15,6 % et s'établit à 358 M€. Ce résultat viendra augmenter les capitaux propres de l'établissement public à caractère industriel et commercial (Epic). La capacité d'autofinancement s'élève à 924 M€ soit une baisse de 3,4 % qui s'explique notamment par un versement exceptionnel de 40 M€ au Stif pour contribuer au financement du Passe Unique.

Poursuite de l'investissement de la RATP

Les investissements s'élèvent à 1 832 M€, en augmentation de 14,8 %, à un rythme nettement supérieur à la moyenne annuelle (+ 7,9 % sur la période 2010-2015).

Environ 494 M€ sont investis pour accroître la capacité de transport dont 358 M€ pour les opérations d'infrastructures du contrat de plan ou de projets État-région (prolongement de métro ligne 4, ligne 11 et ligne 12, la forte montée en charge du projet de prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, y compris adaptations des stations existantes, ainsi que des fins de paiement sur les opérations T6 et T8, d'ores et déjà mises en service) et 136 M€ pour les matériels roulants liés aux opérations d'accroissement de capacité de transport (bus articulés, matériels roulants tramway et métro).

1 337 M€ sont consacrés aux investissements de modernisation et d'entretien des infrastructures et des matériels roulants (hors matériel roulant lié à des opérations d'augmentation de l'offre) : 743 M€ de dépenses liées à la modernisation et l'entretien et 594 M€ de dépenses liées aux matériels roulants principalement tournées vers des approvisionnements et des livraisons de nouveaux matériels ferroviaires ainsi que la rénovation des MI 79 de la ligne B et l'acquisition de nouveaux bus.

Le financement de cet investissement prend appui à la fois sur la capacité d'autofinancement (924 M€) et sur les subventions d'investissement (917 M€) en hausse de 14,0 % (soit + 112 M€). Ces dernières sont versées par l'État et les collectivités (région Île-de-France, Stif, etc.). Ces ressources permettent de financer les investissements réalisés, le solde étant financé par la dette. Cette dernière s'élève à 5 182 M€, soit une augmentation de 185 M€ (+ 3,7 %).

TCU de province

Des recettes du trafic en augmentation

En 2014, les produits d'exploitation auraient augmenté de 6,0 % à un rythme proche de celui de la période 2010-2014 en moyenne annuelle (+ 6,1 %). Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation de 6,5 % des subventions perçues (hors compensations tarifaires). Les subventions totales, y compris compensations tarifaires, représentaient 68,7 % des produits soit 0,2 point de plus qu'en 2013. Les charges de personnel, qui constituent le premier poste de charges de fonctionnement des exploitants, ont progressé de 6,2 % en 2014. À l'inverse, le poste achats a diminué (- 2,4 %).

En 2015, d'après les chiffres provisoires de l'enquête conjoncture de l'UTP, les recettes de trafic des transports collectifs urbains de province (TCUP) augmenteraient de 2,7 % en 2015 malgré le durcissement de la concurrence avec le véhicule particulier (suite au repli des prix des carburants) et la baisse des dotations de l'État. Cette croissance est portée par les réseaux de grande taille (+ 2,8 %). Dans les réseaux de taille intermédiaire, la croissance est légèrement moindre (+ 2,3 %). Malgré un recul de leur trafic (- 0,3 %), les petits réseaux enregistrent eux aussi une hausse, certes modérée, de leurs recettes (+ 0,7 %).

Figure B2.5-1 **Les comptes de la RATP**

Niveau en millions d'euros, évolution en %
sauf mention contraire

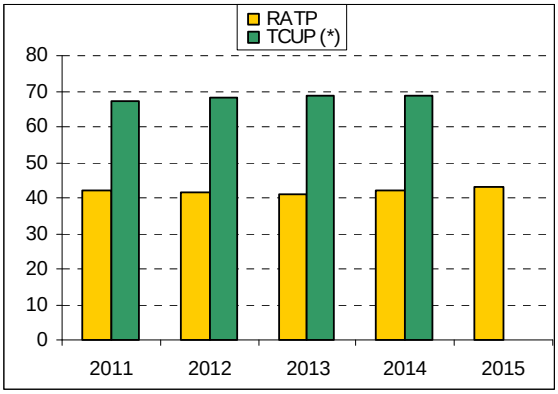
	Niveau 2015	Évolutions annuelles 2013	2014	2015	2015 /2010
Production	**5 057**	**2,8**	**2,3**	**1,9**	**2,9**
Recettes du trafic	*2 205*	*2,6*	*-0,3*	*-1,7*	*1,5*
Billets	*718*	*0,3*	*-0,4*	*-3,9*	*0,7*
Forfaits Navigo	*1 120*	*0,2*	*0,5*	*-0,9*	*1,9*
Cartes Imagin 'R	*163*	*-0,8*	*-0,3*	*2,1*	*1,6*
Autres titres	*204*	*32,8*	*-4,2*	*-1,6*	*2,1*
Concours de fonctionnement	*2 169*	*1,5*	*3,8*	*4,5*	*3,3*
Autres produits	*683*	*8,3*	*7,2*	*6,2*	*6,9*
Consommations intermédiaires	1 046	1,4	1,6	5,7	3,3
Valeur ajoutée brute (VAb)	**4 011**	**3,2**	**2,5**	**1,0**	**2,8**
Impôts	238	1,0	7,1	5,3	4,0
Charges de personnel	2 587	1,7	2,7	1,3	1,8
EBE	**1 186**	**6,8**	**1,3**	**-0,5**	**5,2**
Dotations et autres charges	622	2,7	12,3	-2,5	5,6
Résultat d'exploitation	**563**	**11,1**	**-9,1**	**1,8**	**4,8**
Résultat financier	-168	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Résultat courant	396	21,4	-7,9	12,2	12,6
Résultat exceptionnel	20	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Intéressement des salariés	-57	9,9	2,1	19,3	6,4
Résultat comptable	**358**	**13,5**	**-4,4**	**15,6**	**14,4**
Capacité d'autofinancement	**924**	**7,3**	**6,9**	**-3,4**	**7,1**
Taux de marge (EBE/VAb) en %	*29,6*	*1,0 pt*	*-0,4 pt*	*-0,4 pt*	*0,6 pt*

n. s. : non significatif.

Source : RATP

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

En %



(*) Données TCUP non disponibles en 2015.

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

Figure B2.5-3 **Investissements RATP**

Niveau en millions d'euros ; évolution en %

	Niveau 2015	Evolutions annuelles 2013	2014	2015	2015 /2010
Capacité d'autofinancement	924	3,4	11,0	-3,3	7,1
Aides à l'investissement (1)	917	8,5	7,2	14,0	13,0
Investissements réalisés	1 832	-0,1	5,5	14,8	7,9
Matériel roulant	*730*	*7,2*	*-7,4*	*4,4*	*6,4*
Infrastructures	*1 102*	*-5,4*	*16,2*	*25,1*	*10,9*
Autres (2)	*0*	-	-	-	-
Besoins de financement total (3)	185	-80,2	-	-	*10,6*
Endettement en fin d'année	5 182	0,5	-4,6	3,7	1,0

(1) Dotation en capital + subventions + produits de cession + ingénierie financière.
(2) Investissements hors programme et hors périmètre du Stif.
(3) Besoin de financement lié aux investissements, au besoin en fonds de roulement et aux autres emplois.

Source : RATP

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

Niveau en millions d'euros ; évolution en %

	Niveau 2014 (p)	Évolutions annuelles 2012	2013	2014 (p)	2014 (p) /2010
Total des produits	**4 926**	**5,9**	**2,1**	**6,0**	**6,1**
dont produits du trafic hors compensations tarifaires	*1 325*	*2,5*	*1,1*	*5,0*	*3,8*
dont compensations tarifaires	*75*	*-8,5*	*12,3*	*-2,7*	*-3,4*
dont autres subventions d'exploitation	*3 312*	*8,0*	*2,4*	*6,5*	*7,6*
Total des charges	**4 926**	**5,9**	**2,1**	**6,0**	**6,1**
dont achats	*517*	*8,5*	*1,8*	*-2,4*	*6,5*
dont charges de personnel	*2 594*	*7,8*	*2,0*	*6,2*	*6,0*

Sources : Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP) ; estimation SOeS

Les contributions publiques dans les comptes des entreprises

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

- en compensations tarifaires ; elles sont alors assimilées à des produits du trafic par les entreprises, même si isolées dans les tableaux ci-contre ;

- en subventions d'exploitation stricto sensu, principalement en provenance de l'autorité organisatrice ;

- enfin, en subventions d'équilibre qui, du fait de leur régularité et de leur importance, bien qu'elles soient théoriquement classées en « produits exceptionnels », ont été ici ajoutées aux subventions d'exploitation pour mieux éclairer la réalité économique du transport urbain.

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

B2.6 | Entreprises de transport ferroviaire

Les entreprises du secteur ferroviaire (voyageurs et fret) réalisent 10,2 % du CA des entreprises de transport. Le secteur ferroviaire reste dominé par le groupe SNCF qui assure la quasi-totalité du transport de voyageurs et près de 60 % du fret.

La loi du 4 août 2014 a réformé le système ferroviaire français et à partir du 1er juillet 2015, l'activité de la SNCF est retracée dans les comptes des trois établissements publics à caractère industriel et commercial (Epic) qui forment le groupe SNCF : SNCF (Epic de tête), SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Les comptes de SNCF mobilité ne sont pas comparables à ceux de l'ancien Epic SNCF, qui en plus des activités de transport, gérait les infrastructures et réalisait des travaux pour RFF.

En 2013, la production du secteur ferroviaire progressait de 1,0 %, mais son excédent brut d'exploitation (EBE) diminuait très fortement (- 8,7 %). Ces tendances devraient se poursuivre en 2014.

Le secteur ferroviaire est très concentré : l'ouverture à la concurrence du fret en France n'est effective que depuis le 31 mars 2006 ; pour le transport de voyageur, seuls les services de transports ferroviaires internationaux de voyageurs sont ouverts à la concurrence depuis décembre 2009. Ces derniers sont encore largement réalisés via des accords de coopération entre la SNCF et les opérateurs historiques des autres pays européens. Même si de nouveaux opérateurs sans lien avec la SNCF sont entrés sur le marché français notamment dans le secteur du fret, les entreprises ferroviaires restent peu nombreuses : outre SNCF Mobilités, les principales entreprises ferroviaires sont Eurostar (filiale de SNCF Mobilités, de la SNCB, de la Caisse de dépôt et placement du Québec et de Hermes Infrastructure), Thalys (filiale de SNCF Mobilités et de la SNCB), Thello (filiale de Trenitalia et de Transdev), Euro Cargo Rail (filiale de la DB Schenker Rail), Europorte (groupe Eurotunnel), VFLI (filiale de la SNCF) et Colas Rail. On recense également une douzaine d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP).

Comptes du secteur en 2014

Les comptes du secteur font apparaître une production en hausse de 1,4 % en 2014. Depuis 2010, la production progresse de 2,3 % en moyenne annuelle et la valeur ajoutée brute de 1,8 %. L'ensemble du secteur présente un EBE en baisse de 15,9 % en 2014.

Restructuration de la SNCF et de RFF en 2015

L'organisation du système ferroviaire français a été profondément modifiée en 2015 avec la constitution, au 1er juillet, du groupe public ferroviaire composé de trois Epic : la SNCF (Epic tête de groupe), SNCF Réseau et SNCF Mobilités qui tous trois réunis forment le groupe SNCF. L'ancien Epic Société nationale des chemins de fer français, devenu SNCF Mobilités, continue d'assurer toutes les activités d'exploitant ferroviaire (missions de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises ainsi que de gestion des gares de voyageurs), mais n'assure plus les missions en lien avec la gestion et la maintenance du réseau qu'il réalisait antérieurement pour l'Epic Réseau ferré de France (RFF). La branche « infrastructure » et la direction des circulations ferroviaires anciennement rattachées à l'Epic Société nationale des chemins de fer français ont ainsi été transférées à SNCF Réseau.

Bien que le ferroviaire soit le cœur de métier de SNCF Mobilités, son champ d'action est plus large et comprend d'autres modes : en particulier ses filiales Geodis (transport et logistique de marchandises au niveau mondial) et Keolis (mass transit- transports publics en Europe et dans le monde) ont des activités qui ne sont pas centrées sur le transport ferroviaire.

Comptes de SNCF Mobilités

Jusqu'au 30 juin 2015, les données de cette fiche concernent le contour de l'ancien Epic SNCF ; le second semestre 2015 concerne l'Epic SNCF Mobilités. Par conséquent, les niveaux de rémunération du gestionnaire d'infrastructure et de travaux pour RFF sont en 2015 moitié de ceux de 2014.

Seuls les produits du trafic et les compensations versées par les AOT sont comparables pour 2015 et les années précédentes. Cumulés, ils sont quasi stables en 2015 et progressent de 0,3 % en moyenne annuelle depuis 2010.

Les produits moyens du trafic, qui rapportent les produits du trafic aux volumes transportés, sont un indicateur du prix moyen pour les utilisateurs. En tenant compte de l'évolution structurelle de l'offre, ils auraient baissé en 2015 de 3,0 % pour le fret, de 1,4 % pour les voyageurs sur les grandes lignes et augmenté de 1,3 % sur les TER

Pour l'activité transport en Île-de-France, transport public régional et interrégional, le chiffre d'affaires 2015 est en hausse de 262 M€ (+ 3 %) par rapport à 2014. Corrigée des effets du mouvement social de juin 2014 qui pèsent sur les comptes de 2014 et des effets périmètre, cette croissance est de 1,2 % dont 2,1 % sur l'activité Transilien et 1,3 % sur l'activité Régions : l'activité de Intercités recule quant à elle de - 1,9 %. La marge opérationnelle (chiffre d'affaires et produits annexes diminués des charges directement rattachables à l'exploitation) progresse de 113 M€ (26 %) entre 2014 et 2015. Hors effet du mouvement social de juin 2014, elle s'établit à + 25 M€.

Le chiffre d'affaires de Voyages SNCF (transport grande vitesse en France et en Europe) est en progression de 15,3 %. À périmètre et taux de change constants le chiffre d'affaires de Voyages SNCF progresse de + 1,7 %. Cette croissance est due principalement au contre-effet favorable sur 2015 de la grève de juin 2014 ainsi qu'à la réussite de la politique commerciale et ce, malgré l'impact défavorable des attentats en 2015. La marge opérationnelle progresse de 187 M€ ; à périmètre et taux de change constants, cette croissance est ramenée à 60 M€. Hors effet du mouvement social de juin 2014, la marge opérationnelle est stable.

L'activité de fret engendrerait en 2015 un chiffre d'affaires constant, la baisse du volume transporté étant compensée par la hausse des prix.

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

Figure B2.6-1 **Comptes des entreprises ferroviaires**

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

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2014 (p)	2012	2013 (p)	2014 (p)	2014 (p)/2010
Production	22 441	2,8	1,0	1,4	2,3
Consommations intermédiaires	11 034	6,5	3,1	3,4	2,8
Valeur ajoutée brute (VAb)	11 407	-0,3	-0,9	-0,5	1,8
Charges de personnel	9 309	2,7	1,5	0,8	1,5
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1 216	-16,1	-8,8	-15,9	4,5
Bénéfice (+) ou perte (-)	153	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*
Taux de marge (EBE/VAb)	*10,7%*	*-2,6 pts*	*-1,1 pt*	*-1,9 pt*	*0,3 pt*

Champ : codes NAF 49.1 ; 49.2
n s : non significatif
Sources : estimations SOeS d'après Insee-Esane

Figure B2.6-2 **Comptes de la SNCF**

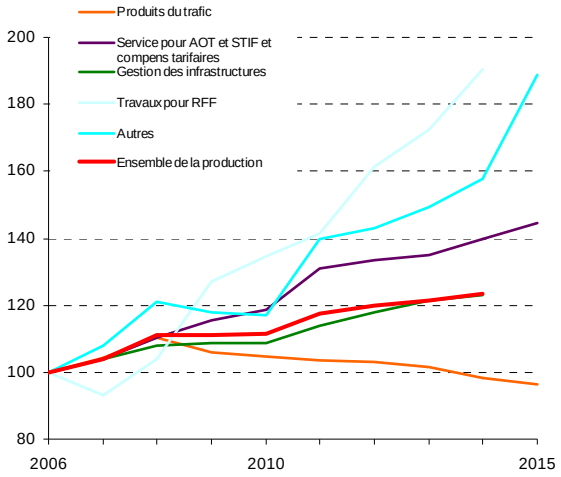
Niveau en millions d'€, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010
Production	**20 329**	**1,3**	**1,6**	**ns**	**ns**
Produits du trafic	8 090	-1,6	-3,0	-2,3	-1,7
Prestations de service pour les AOT et le STIF et compensations tarifaires	5 147	1,4	3,6	3,4	4,0
Rémunération du gestionnaire d 'infrastructure	1 707	2,9	1,4	ns	ns
Travaux pour RFF	1 132	6,8	10,3	ns	ns
Autres produits	4 253	4,6	5,5	ns	ns
Consommations intermédiaires	**10 565**	**3,6**	**3,6**	**ns**	**ns**
dont redevance infrastructure	*3 800*	*2,9*	*2,9*	*ns*	*ns*
Valeur ajoutée	**9 764**	**-0,6**	**-0,2**	**ns**	**ns**
Rémunérations	7 597	1,5	0,9	ns	ns
Excédent brut d'exploitation	**1 429**	**-9,1**	**-7,4**	**ns**	**ns**
Résultat net	**-2 081**	**n.s.**	**n.s.**	**n.s.**	**n.s.**

ns : non significatif Source : SNCF

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

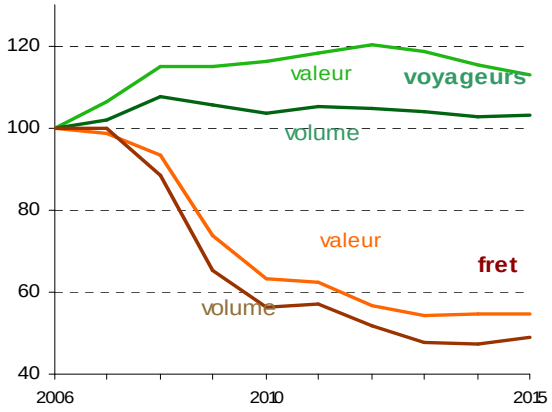
Indice base 100 en 2006



Source : SNCF

Figure B2.6-4 **Évolution de la production de transport deSNCF**

Indice base 100 en 2006



Source : SOeS d'après SNCF

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

Évolutions annuelles en %

	Produits du trafic* en millions d'euros			**Volumes transportés** en milliards voy-km ou milliards t-km			**Produit moyen** en c€/voy-km ou c€/t-km		
		évolutions			évolutions			évolutions	
	2015	2015	2015/2010	2015	2015	2015/ 2010	2015	2015	2015/ 2010
Voyageurs									
Gdes lignes et intercités	5 620	-3,7	-1,4	54	-2,3	-1,3	10,5	-1,4	-0,1
TER	1 554	1,1	2,9	14	-0,2	1,0	11,4	1,3	1,8
Ile-de-France	1 030	1,7	-0,5	14	1,5	ns	7,4	ns	ns
Total	**8 204**	**-2,1**	**-0,6**	**81**	**0,4**	**ns**	**10,1**	**ns**	**ns**
Fret (Epic)	**921**	**0,0**	**-2,9**	**20**	**3,0**	**-2,8**	**5**	**-3,0**	**-0,1**

y c. compensations tarifaires Source : SNCF
ns non significatif

Comptes de l'ensemble du secteur

Les chiffres du secteur sont présentés dans la *fiche B2-1*. Le dispositif Esane ne permet pas de rapprocher les comptes de l'ensemble du secteur de ceux de la SNCF, en raison notamment de différences de définitions comptables, et surtout du fait que certaines des entreprises opérant en France dans le secteur sont non résidentes et ne sont donc pas intégrées au dispositif des entreprises françaises.

B2.7 | Entreprises de transport fluvial

La production des entreprises françaises de transport fluvial a chuté en 2014 (- 2,2 %) contrairement au rythme moyen annuel 2010-2014 (+ 1,3 %) ; avec un montant de 743 millions d'euros (M€), elle représente 0,4 % de celle des entreprises françaises de transport. Bien que l'excédent brut d'exploitation (EBE) ait diminué fortement, le bénéfice est redevenu positif en 2014. Enfin, les investissements corporels ont baissé pour la deuxième année consécutive.

En 2014, le volume de la production des transports fluviaux, mesuré par l'indice de production des services de transports (IPST), diminue dans le fret fluvial (- 3,8 %). Les prix des prestations des services baissent au même rythme (- 3,9 %). La production de la branche correspondante baisse nettement en valeur (- 6,2 %) pour la comptabilité nationale (fiche A2).

Chiffre d'affaires en baisse en 2013 et 2014

En 2014, le secteur des transports fluviaux comptait 1 100 entreprises dont 350 dans les transports fluviaux de passagers. Les effectifs salariés du secteur « passagers » sont supérieurs à ceux du fret (environ 2 635 salariés contre 968 dans le fret). Le fret fluvial compte plus de non-salariés. Le transport fluvial de passagers recouvre essentiellement les activités de croisière et les activités de plaisance avec équipage. La location de coches de plaisance (« petits bateaux ») se situe principalement en Languedoc-Roussillon et Bourgogne, alors que la région Île-de-France transporte près des trois quarts des passagers en « bateaux promenade ».

La production a continué de reculer en 2014 (- 2,2 % après - 3,7 % en 2013) infirmant la tendance des années précédentes (+ 1,3 % en moyenne annuelle sur la période 2010-2014). Cette baisse a été impulsée par le fret (- 10,7 % en 2014 après - 9,4 % en 2013). Les consommations intermédiaires (CI) ont continué à se contracter (- 3,0 % en 2014 après - 11,2 % en 2013) : cette baisse se retrouve dans le fret (- 10,0 %) alors que les CI ont progressé de 7,0 % dans le sous-secteur « passagers ». Les charges de personnel de 172 M€ se sont accrues de 7,7 % (+ 14,9 % pour le transport de « passagers » mais - 3,4 % pour le fret).

La valeur ajoutée brute (VAB) a atteint 261 M€ en 2014 soit une légère baisse (- 0,8 %) consécutive à la chute de la production. Couplé à la forte augmentation des charges de personnel, l'EBE (- 16,9 %) pour revenir à son niveau des années 2010-2011. Ainsi, le taux de marge (EBE / VAB) de 2014 est redescendu à 29,0 % soit 5,6 points de moins qu'en 2013 pour revenir à un niveau comparable à celui de 2012. Enfin, la capacité d'autofinancement (CAF) a atteint 74 M€ pour afficher une légère décroissance sur la période 2010-2014 (- 0,5 % en moyenne annuelle).

Malgré la détérioration des soldes intermédiaires de gestion, le secteur a enregistré à nouveau en 2014 un résultat net comptable positif (sur la période 2010-2014, seule l'année 2013 est déficitaire) : 23 M€ qui se décomposent en 14 M€ pour le sous-secteur « passagers » et 9 M€ pour le fret. La nette diminution des charges exceptionnelles de ce secteur (de 66 millions d'euros en 2013 à 29 millions d'euros en 2014) explique principalement le retour à un bénéfice après la perte de 2013.

Enfin, la forte baisse des emprunts et dettes assimilés (- 32,2 %), contractés notamment auprès des établissements de crédit, n'a pas bénéficié aux nouveaux investissements (corporels hors apports) puisque ces derniers ont encore chuté (- 16,9 % en 2014 après - 61,4 % en 2013) pour atteindre 59 millions d'euros.

Diminution du volume d'activité dans le fret en 2015, pour le pavillon français

À l'image du transport fluvial de marchandises qui recule en 2015 (- 3,7 %, cf. fiche E4), l'activité, évaluée par l'indice (synthétique) de production des services de transports (IPST), baisse, pour la deuxième année consécutive, en moyenne annuelle (- 3,8 % en 2015 après - 1,4 % en 2014).

Baisse des prix des prestations en 2015

L'indice général (national et international) des prix du transport fluvial de fret continue de diminuer en 2015 (- 3,9 % qui se décomposent en - 4,2 % pour le transport national et - 1,2 % pour l'international). Sur la période 2010-2015, l'indice global augmente en moyenne de 1,9 % suite aux fortes hausses de 2011 et 2012 (respectivement + 9,5 % et + 5,2 %).

Baisse de la capacité de la flotte fluviale française pour la troisième année

En 2015, la flotte fluviale française, composée de 1 167 bateaux porteurs français (automoteurs et barges), diminue de 63 unités et sa capacité, qui s'élève à 1,15 million de tonnes de port en lourd (tpl), régresse de 1,4 %. Cette diminution affecte surtout le transport de marchandises liquides. La capacité moyenne par bateau progresse en 2015 (+ 3,9 %) pour atteindre 988 tonnes.

Pour 2015, les informations disponibles sur la production des entreprises sont l'IPST, les prix et la flotte fluviale. Aucun modèle fiable ne permet de disposer de données avancées pour les comptes des entreprises du fluvial. En effet, les données sur les comptes détaillés des entreprises (valeur ajoutée, excédent brut d'exploitation...) sont trop parcellaires, et le nombre d'entreprises trop faible pour pouvoir, à l'instar d'un secteur comme le transport routier de fret (TRF) - (fiche B2.2), mettre en place un modèle de projection et d'indicateurs.

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

Voir définitions en annexe.

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

Sauf mention contraire, niveau en millions d'euros, évolution en %

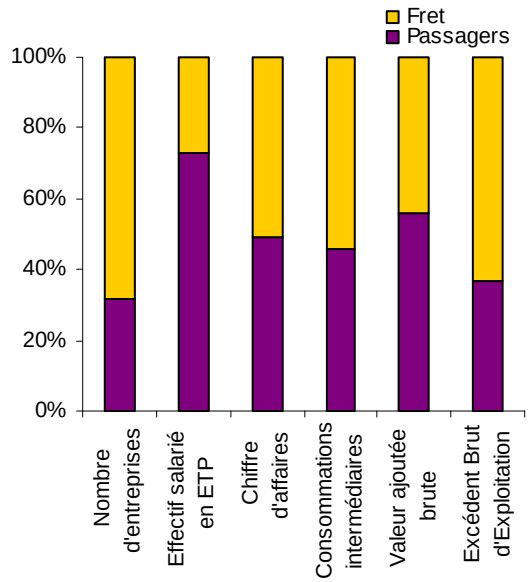
	Transports fluviaux (50.30Z+50.40Z)			… de passagers (50.30Z)			… de fret (50.40Z)		
	Niveau	Évolutions annuelles		Niveau	Évolutions annuelles		Niveau	Évolutions annuelles	
	2014 (p)	2014 (p)	2014 (p) /2010	2014 (p)	2014 (p)	2014 (p) /2010	2014 (p)	2014 (p)	2014 (p) /2010
Chiffre d'affaires	746	-2,3	1,4	365	8,5	3,9	381	-10,8	-0,8
Production	743	-2,2	1,3	366	8,6	3,9	377	-10,9	-1,0
Consommations intermédiaires	482	-3,0	0,1	220	7,0	3,1	262	-10,0	-2,1
dont Sous-traitance incorporée	*167*	*-8,1*	*-3,3*	*17*	*5,4*	*-11,1*	*150*	*-9,4*	*-2,2*
dont Achats de carburant	*50*	*-10,6*	*7,1*	*14*	*3,4*	*20,2*	*36*	*-15,2*	*3,4*
dont Locations, charges locatives et de copropriété	*63*	*7,2*	*3,9*	*47*	*11,0*	*5,8*	*16*	*-2,7*	*-0,7*
dont Crédit-bail	*12*	*-5,2*	*3,9*	*1*	*1,5*	*-7,8*	*11*	*-5,7*	*5,0*
Valeur ajoutée brute (VAb)	261	-0,8	3,7	146	11,2	5,3	115	-12,8	1,8
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	13	8,0	9,0	7	17,1	3,5	7	0,4	16,3
Charges de personnel	172	7,7	5,1	112	14,9	7,7	60	-3,4	0,9
Excédent brut d'exploitation (EBE)	76	-16,9	0,1	28	-2,3	-1,9	48	-23,7	1,5
Taux de marge = EBE/Vab	*29,0%*	*-5,6 pts*	*-1,1 pt*	*19,1%*	*-2,7 pts*	*-1,6 pt*	*41,5%*	*-5,9 pts*	*-0,1 pt*
Charges financières	16	-42,9	-3,6	2	-23,4	-5,6	14	-44,8	-3,3
Résultat courant avant impôts (RCAI)	31	10,7	-4,8	15	1,2	-10,8	16	20,9	3,0
Capacité d'autofinancement	74	-3,3	-0,5	27	3,5	-3,7	48	-6,8	1,6
Bénéfice (+) ou perte (-)	23	*n. s.*	*n. s.*	14	*n. s.*	*n. s.*	9	*n. s.*	*n. s.*
Immobilisations corporelles brutes	794	-11,6	2,4	289	23,1	7,9	505	-23,8	-0,2
Emprunts, dettes assimilés	289	-32,2	-3,6	54	-2,9	2,1	235	-36,6	-4,7
Total des dettes	491	-20,2	-0,9	181	21,9	7,3	310	-33,5	-4,5
Total du passif de bilan	706	-13,8	-1,6	256	17,4	4,2	450	-25,1	-4,3
Investissements corp. hors apports	59	-16,9	7,7	31	35,6	16,4	28	-41,7	0,9
Nombre d'entreprises (en unités)	1 100	3,4	1,8	350	34,5	11,9	750	-6,7	-1,6

n.s. : non significatif, (p) provisoire.

Sources : estimations SOeS d'après Insee-Esane

Figure B2.7-2 Indicateurs économiques selon le type d'activité en 2014

En %



ETP : équivalent temps plein.

Source : estimations SOeS d'après Insee-Esane

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

Indice base 100 en 2000

*Marchandises * : série lissée*

Source : SOeS

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

Niveau en unité, évolution annuelle en %

unités	Niveau 2015	Évolutions annuelles 2013	2014	2015	2015/ 2010
Marchandises générales	**1 114**	**-2,6**	**-4,0**	**-4,2**	**-2,1**
automoteurs	782	-3,3	-2,3	-4,6	-1,7
barges et chalands	332	-0,8	-7,8	-3,2	-3,2
Marchandises liquides	**53**	**-2,4**	**-17,3**	**-20,9**	**-9,8**
automoteurs citernes	22	-2,6	-16,2	-29,0	-11,3
barges citernes	31	-2,2	-18,2	-13,9	-8,7
Total	**1 167**	**-2,6**	**-4,8**	**-5,1**	**-2,6**

Source : VNF

Niveau en milliers de tonnes de port en lourd, évolution annuelle en %

capacité (milliers de tpl)	Niveau 2015	Évolutions annuelles 2013	2014	2015	2015/ 2010
Marchandises générales	**1 051**	**-2,0**	**-1,7**	**-0,6**	**0,4**
automoteurs	619	-3,0	-0,2	-0,9	1,4
barges et chalands	433	-0,6	-3,8	-0,1	-0,8
Marchandises liquides	**102**	**3,1**	**-11,6**	**-9,1**	**-5,0**
automoteurs citernes	46	7,5	-7,9	-7,1	-2,9
barges citernes	56	0,1	-14,3	-10,7	-6,6
Total	**1 153**	**-1,5**	**-2,8**	**-1,4**	**-0,1**

Source : VNF

B2.8 | Entreprises de transport maritime

Le transport maritime est une activité par définition internationale. Les entreprises de transport maritime françaises exercent une partie seulement de leur activité en France et inversement de nombreuses compagnies étrangères interviennent en France. La production des 886 entreprises françaises de transport maritime (fret et passagers) représente 6,6 % de la production des entreprises françaises de transport. Elles opèrent avec 168 navires d'un âge moyen de 8,5 ans. Un très grand acteur assure l'essentiel de la production. La production a augmenté en 2014, que ce soit pour le fret ou pour le transport de passagers. En 2015, selon les indices de production des services de transport (IPST), la situation pourrait continuer pour le fret mais s'inverser pour le transport de voyageur.

En 2014, la situation financière des entreprises françaises de transport maritime s'est embellie

À 14,0 milliards d'euros en 2014, la production du secteur des entreprises de transport maritime a augmenté (+ 3,4 %) après la baisse de 2013 (- 2,5 %). En moyenne annuelle entre 2010 et 2014, la production a crû de 2,6 %. La hausse de 2014 est due à la fois à l'activité du fret (+ 3,3 %), qui représente plus de 90 % de la production du transport maritime, et à celle des passagers (+ 4,6 %).

Les consommations intermédiaires (CI) ont moins progressé en 2014 (+ 2,1 %) que sur la période 2010-2014 (+ 4,9 % en moyenne annuelle). Ceci s'explique en partie par le fait que le poste « achats de carburants », qui représente le quart des CI, a diminué de 1,6 % suite à la baisse du prix des carburants. Les CI hors carburants ont augmenté en 2014, en particulier la sous-traitance incorporée *(« cœur de métier »)* confiée à une autre entreprise (+ 4,2 %) ainsi que les locations (+ 3,5 %). La croissance moindre des CI par rapport à celle de la production a engendré une nette hausse de la valeur ajoutée brute (VAB) du secteur (+ 22,7 %) qui a dépassé le milliard d'euros. Les charges de personnel ont nettement progressé en 2014 (+ 5,0 %) pour atteindre 843 millions d'euros, niveau supérieur à celui de 2010. Les charges financières se sont allégées (- 6,8 %) après la flambée de l'année 2014 (+ 15,9 %).

Les soldes intermédiaires de gestion se sont améliorés : l'excédent brut d'exploitation a quasiment doublé ; le résultat courant avant impôts est redevenu positif, constat identique pour la capacité d'autofinancement (CAF) et le bénéfice qui atteint 198 milllions d'euros. Le taux d'endettement (total des dettes / passif) s'est à nouveau réduit en 2014, passant de 70,2 % en 2013 à 68,7 % en 2014.

En 2015, la situation est contrastée

En 2015, l'indice de production des services de transport maritime augmente pour le fret de 2,1 % mais diminue pour les voyageurs de 4,2 %.

L'activité de CMA-CGM, troisième opérateur mondial de ligne régulière conteneurisée qui emploie plus de 22 000 salariés (4 500 en France dont 2 400 au siège social à Marseille), diminue en 2015 : - 6,4 % pour le chiffre d'affaires consolidé malgré une augmentation des volumes transportés de 6,3 %. Le « bénéfice avant intérêts, impôts et amortissements » et le résultat consolidé décroissent (reste . - 6,4 % et - 2,9 %). Contrairement aux deux années précédentes, le taux d'endettement net (dette nette sur fonds propres) augmente (55 % en 2014, 65 % en 2015).

Le chiffre d'affaires de Bretagne Angleterre Irlande SA (enseigne Brittany-Ferries), qui dessert les Îles Britanniques et l'Espagne, détenue majoritairement par la coopérative agricole Sica de Saint-Pol-de-Léon (Finistère), progresse de 12 % en 2015 et son résultat net comptable de 26 millions d'euros est six fois supérieur à celui de l'année précédente.

Sur les autoroutes de la mer, DFDS Seaways France, filiale à 82 % du groupe danois DFDS Seaways et à 18 % de Louis Dreyfus Armateurs, exploite les lignes ferry transmanche Douvres-Dunkerque, Douvres-Calais, et Newhaven-Dieppe. L'autoroute de la mer entre Montoir-de-Bretagne et Gijón a été suspendue en septembre 2014 suite à la fin des subventions accordées depuis 2010.

Bien que le chiffre d'affaires de MyFerryLink (liaisons transmanches Calais - Douvres) ait fortement augmenté en 2014, la liquidation judiciaire est prononcée par le tribunal de Boulogne-sur-Mer le 31 juillet 2015 suite à la décision d'Eurotunnel, propriétaire de la flotte de la société, de ne plus renouveler ses contrats.

Du côté de la Méditerranée, le 20 novembre 2015, le tribunal de Marseille retient l'offre de reprise de la SNCM (Société nationale Corse-Méditerranée) du groupe Rocca, transporteur corse.

La flotte maritime française est dédiée au transport

La flotte de commerce sous pavillon français compte 168 navires dédiés au transport au 31 décembre 2015. Son volume commercial est de 5,5 millions d'unités de jauge brute, en hausse de 5,9 %. Sa capacité d'emport de 6,5 millions de tonnes de port en lourd (tpl) augmente également sur la même période. L'âge moyen de la flotte française s'accroît pour atteindre 8,5 ans au 31 décembre 2015. La flotte de transport française reste plus jeune que la flotte mondiale dont la moyenne d'âge est estimée à 16,3 ans.

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

Voir définitions en annexe.

Figure B2.8-1 **Comptes des entreprises de transport maritime (50.10Z, 50.20Z)**

Sauf mention contraire, niveau en millions d'euros et évolutions annuelles en %

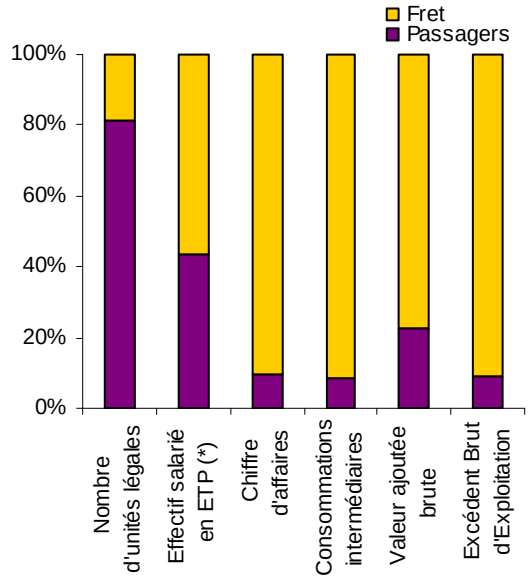
	Niveau	Évolutions annuelles			
	2014 (p)	2012	2013 (p)	2014 (p)	2014 (p)/2010
Chiffre d'affaires	14 168	9,8	-1,9	3,7	2,9
Production	13 950	10,8	-2,5	3,4	2,6
Consommations intermédiaires	12 888	5,8	-1,1	2,1	4,9
dont Sous-traitance incorporée	*1 520*	11,7	*10,1*	*4,2*	*9,0*
dont Achats de carburant	*3 034*	16,3	*-6,2*	*-1,6*	*8,9*
dont Locations, charges locatives et de copropriété	*2 662*	127,3	*-6,2*	*3,5*	*3,9*
dont Crédit-bail	*248*	*0,9*	*5,6*	*-2,0*	*1,2*
Valeur ajoutée brute (VAb)	1 062	152,7	-19,4	22,7	-13,7
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	-88	14,5	-8,3	-5,2	5,6
Charges de personnel	843	-1,6	1,3	5,0	1,0
Excédent brut d'exploitation (EBE)	306	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Taux de marge = EBE/Vab	*28,9%*	*104,6 pts*	*-17,7 pts*	*11,0 pts*	*-8,1 pts*
Charges financières	1 078	-13,6	15,9	-6,8	0,3
Résultat courant avant impôts (RCAI)	69	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Capacité d'autofinancement	363	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Bénéfice (+) ou perte (-)	198	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Immobilisations corporelles brutes	4 694	-24,5	27,0	-0,2	-4,4
Emprunts, dettes assimilés	4 097	-22,2	36,0	-1,3	1,0
Total des dettes	9 442	-16,1	19,2	5,9	-1,2
Total du passif de bilan	13 746	-10,2	12,1	8,3	0,2
Investissements corp. hors apports	1 154	-47,1	-5,9	72,2	0,7
Nombre d'entreprises (en unités)	886	-8,0	19,1	13,7	5,1

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

Sources : estimations SOeS d'après Insee-Esane

Figure B2.8-2 **Indicateurs économiques selon le type d'activité en 2014**

En %

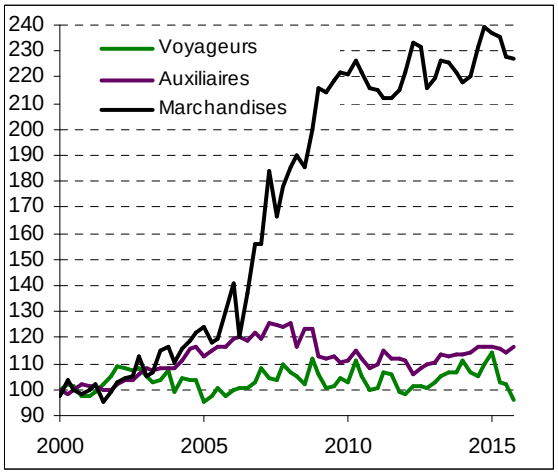


(*) : ETP : équivalent temps plein.

Sources : estimations SOeS d'après Insee-Esane

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

Indice base 100 en 2000



Source : SOeS

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

Niveau divers, évolutions en %, sauf mention contraire

	Niveau	évolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015 / 2010
Nombre de navires dédiés au transport	168	-4,5	-5,3	-6,1	-4,5
Volume commercial *(milliers de jauge brute)*	5 463	-4,8	-3,6	5,9	-2,7
Maximum transportable *(milliers de tonnes de port en lourd)*	6 479	-9,0	-1,6	6,3	-4,3
Âge moyen *(années)*	8,5 ans	-0,2 an	+0,5 an	+0,3 an	+0,2 an

Source : DGITM

B2.9 | Compagnies aériennes françaises

En transportant 45 % des passagers aériens en France et 31 % du fret, les compagnies aériennes françaises réalisent 9 % de la production des entreprises françaises de transport. Avec 18,9 milliards d'euros, la production des compagnies aériennes a diminué en 2014 de 2,7 %. En 2015, leur activité augmente avec 187 milliards de passagers-kilomètres (+ 3,3 %). Cette progression se retrouve à la fois chez le principal contributeur, le groupe Air France (qui inclut les compagnies franchisées) et les autres compagnies françaises.

Le transport aérien est une activité en grande partie internationale et les compagnies françaises ne réalisent qu'une partie du transport aérien ou international au départ ou à l'arrivée en France. En 2015, le trafic aérien de l'ensemble des compagnies aériennes opérant en France est soutenu, en augmentation de 3,5 % par rapport à 2014. Il l'est un peu moins pour les seules compagnies françaises qui ont transporté 66,4 millions de passagers soit + 2,6 %.

Le secteur aérien français est concentré sur quelques très grosses entreprises, dont le Groupe Air France à la sixième place dans le classement mondial 2014 des compagnies pour le trafic de passagers à l'international.

Au sein des compagnies françaises, le groupe Air France domine le secteur en transportant plus de 80 % des passagers-kilomètres et plus de 70 % du fret.

Production en recul en 2014

En 2014, le secteur des transports aériens de passagers comptait 647 entreprises. La production du secteur a diminué (- 2,7 %) pour s'établir à 18,9 milliards d'euros (Md€), alors que la tendance a été à la hausse sur la période 2010-2014 (+ 1,3 % en moyenne annuelle). Bien que les achats de carburants aient chuté de 3,9 %, les consommations intermédiaires n'ont diminué que de 0,7 % ; ces dernières couplées avec la production, ont entraîné une forte baisse de la valeur ajoutée brute (- 7,6 %) qui, à son tour, a entraîné une forte diminution de l'excédent brut d'exploitation (- 53,3 %) malgré la contraction des charges de personnel (- 3,2 %). Les dotations d'exploitation importantes (643 millions d'euros pour les amortissements et 586 millions d'euros (M€) pour les provisions soit plus de 1,2 Md€) ont fortement grevé le résultat d'exploitation (- 637 millions d'euros). Par ricochet, les autres soldes intermédiaires de gestion (résultat courant avant impôts, capacité d'autofinancement) ont été fortement impactés jusqu'au résultat net comptable qui est resté négatif (- 315 M€) pour la septième année consécutive.

L'activité du transport aérien de passagers, mesurée par l'indice de production des services de transport (IPST), a progressé en 2015 (+ 3,2 %) alors qu'il avait régressé l'année précédente (- 1,0 %). En ce qui concerne le fret, en revanche, l'année 2015 s'est avérée en forte baisse (- 9,6 %) dans un contexte de dégradation continue de cette activité depuis 2011.

Progression d'Air France en 2015

L'activité du groupe Air France (y compris compagnies franchisées) augmente à la fois pour le nombre de passagers-kilomètres (+ 4,1 %) et pour le nombre de passagers (+ 3,2 %). La maison mère (respectivement 95 % des passagers-km et 95 % des passagers du groupe) enregistre une hausse de son activité (+ 3,4 % pour les passagers-km et + 1,5 % pour les passagers) après la baisse modérée de 2014. Sur les courts et moyens courriers du groupe (HOP!), l'activité progresse aussi mais modérément (+ 1,8 % pour les passagers-km et + 1,6 % pour les passagers).

L'activité de l'ensemble des autres compagnies françaises est aussi en hausse mais de manière très atténuée puisque le nombre de passagers-km est en augmentation de 0,5 % et celui des passagers de 0,3 %. Parmi les neuf compagnies qui dépassent le milliard de passagers-km, les activités de Corsair, Air Caraïbes, Air Tahiti Nui, Aircalin et Air Corsica progressent simultanément pour les passagers-km et les passagers.

Le résultat net consolidé du groupe Air France-KLM à nouveau positif

Le chiffre d'affaires de l'ensemble du groupe Air France-KLM sur l'exercice 2015 s'accroît de 4,6 % pour atteindre 26,1 Md€ mais il est en recul (- 3,2 %) à données comparables (hors grève 2014, taux de change constant). Cette progression impacte directement le résultat d'exploitation courant consolidé qui est à nouveau positif en 2015 (816 M€ contre - 129 M€ en 2014). Les charges de personnel augmentent de 216 M€ (soit + 2,8 %) via une hausse des salaires et traitements malgré une nouvelle réduction des effectifs au 31 décembre de 1 430 personnes (- 1,5 %). Le résultat net du groupe redevient positif : 127 M€ (- 212 M€ en 2014).

Recul de la part des compagnies françaises sur les faisceaux étrangers hormis l'Afrique

Sur l'ensemble des faisceaux internationaux (à partir de la métropole), la part des compagnies françaises baisse légèrement en 2015 (- 0,2 point). Cette part atteint 34,3 % soit son plus bas niveau depuis quinze ans. Ce retrait, entamé depuis 2013, est effectif sur tous les continents hormis l'Afrique où la part augmente de 1,3 point.

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

Voir définitions en annexe.

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

Niveau en millions d'euros, évolution en % sauf mention contraire

	Niveau 2014 (p)	Évolutions annuelles 2012	2013 (p)	2014 (p)	2014 (p)/2010
Chiffre d'affaires	18 786	2,2	1,3	-3,2	1,6
Production	18 926	2,1	0,9	-2,7	1,3
Consommations intermédiaires	13 642	1,1	0,6	-0,7	2,3
dont Sous-traitance incorporée	*1 765*	-4,8	*12,7*	*7,2*	*3,2*
dont Achats de carburant	*4 460*	13,8	*-5,2*	*-3,9*	*4,7*
dont Locations, charges locatives et de copropriété	*1 819*	7,7	*-0,9*	*-4,2*	*1,3*
dont Crédit-bail	*283*	*13,4*	*9,7*	*8,4*	*8,8*
Valeur ajoutée brute (VAb)	5 284	4,7	1,5	-7,6	-1,2
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	123	-6,6	-13,0	-18,0	-7,1
Charges de personnel	4 946	-0,9	-4,8	-3,2	-1,5
Excédent brut d'exploitation (EBE)	215	*n. s.*	*n. s.*	-53,3	*n. s.*
Taux de marge = EBE/Vab	*4,1%*	*5,8 pts*	*6,4 pts*	*-4,0 pts*	*0,5 pt*
Charges financières	1 186	20,4	-14,1	36,6	3,0
Résultat courant avant impôts (RCAI)	-621	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*
Capacité d'autofinancement	-190	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*
Bénéfice (+) ou perte (-)	-315	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*
Immobilisations corporelles brutes	11 386	-7,1	-5,5	-1,9	-3,8
Emprunts, dettes assimilés	2 432	-10,6	-10,9	-32,9	-16,3
Total des dettes	9 224	-6,0	1,0	-8,0	-3,8
Total du passif de bilan	12 962	1,1	-1,1	-3,3	-3,1
Investissements corp. hors apports	887	-62,8	26,7	-4,8	-9,9
Nombre d'entreprises (en unités)	647	-2,5	15,3	16,7	15,7

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

Sources : estimations SOeS d'après Insee-Esane

Figure B2.9-2 Activités des principales compagnies aériennes françaises en 2015

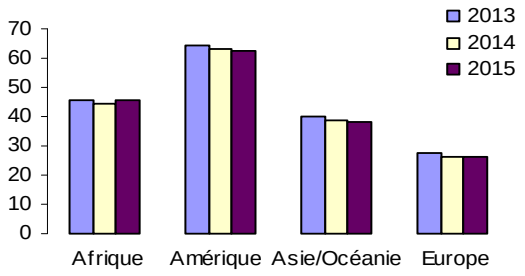
Passagers-km en millions, Passagers en milliers, évolution en %

Compagnies françaises	Passagers-km 2015	2015 /2014	Passagers 2015	2015 /2014
Groupe Air France :	*149 844*	*4,1*	*54 324*	*3,2*
AIR FRANCE	141 725	*3,4*	46 813	*1,5*
TRANSAVIA France	6 058	*23,4*	3 874	*31,6*
HOP!	2 061	*1,8*	3 637	*1,6*
CORSAIR	8 971	*3,0*	1 268	*3,2*
AIR CARAIBES	6 406	*4,7*	1 267	*2,6*
AIR AUSTRAL	4 581	*-0,3*	1 055	*3,0*
XL AIRWAYS FRANCE	4 530	*-5,0*	722	*-8,7*
AIR TAHITI NUI	3 597	*3,5*	433	*3,3*
AIGLE AZUR	2 409	*-4,5*	1 845	*-2,4*
AIRCALIN	1 686	*3,6*	411	*4,8*
AIR MEDITERRANEE	1 321	*-17,2*	767	*-8,4*
AIR CORSICA	1 001	*1,1*	1 733	*1,3*
ASL AIRLINES / EUROPE AIRPO	984	*-3,6*	533	*-7,4*
OPENSKIES	806	*-6,0*	138	*-6,0*
AIR TAHITI	264	*4,0*	751	*1,9*
LA COMPAGNIE	199	*n. s.*	34	*n. s.*
Autres transporteurs	*299*	*6,6*	*1 089*	*6,9*
TOTAL	**186 898**	***3,3***	**66 370**	***2,6***

Source : DGAC, formulaires de trafic de la Métropole et de l'outre-mer

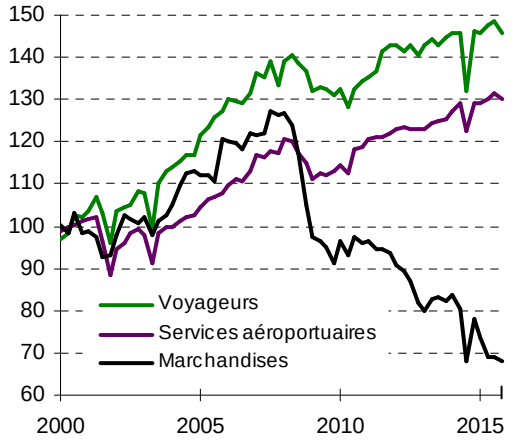
Figure B2.9-3 Parts de marché des compagnies françaises (sur l'ensemble des compagnies) pour les grands faisceaux depuis la métropole

En % des passagers transportés



Source : DGAC

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



Source : SOeS
IPST base 100 en 2000 en moyenne annuelle

B3.1 | Sociétés d'autoroutes concédées

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 9,3 milliards d'euros (Md€) - (donnée estimée) et est en hausse de 3,0 % à un rythme quasiment identique au rythme annuel moyen sur la période 2010-2015 (+ 3,1 %). Il est constitué à 97,6 % des recettes des péages.

Un contrat de concession autoroutière est un contrat par le biais duquel l'État confie à une société concessionnaire d'autoroute les missions de financer, de concevoir, de construire et d'exploiter un ouvrage. Ses ressources sont constituées des recettes des péages et, lorsque c'est nécessaire pour assurer l'équilibre économique de la concession, d'une contribution publique.

Le trafic étant généralement croissant et la loi tarifaire prévoyant également une augmentation temporelle liée notamment à l'inflation, les recettes d'une concession d'autoroute augmentent habituellement plus vite que les charges d'exploitation.

Les contrats de concession ont une durée de vie calculée pour que le produit des recettes s'équilibre avec les charges supportées par le concessionnaire durant la vie de la concession. Les ouvrages restent propriété de l'État et les contrats prévoient à leur terme la remise des biens en bon état sans aucune soulte. En début de période, les sociétés concessionnaires recourent à des emprunts et à des capitaux propres apportés par leurs actionnaires pour pouvoir financer les travaux. À partir de la mise en service, les sociétés mobilisent le produit des péages pour couvrir, en premier lieu, les charges d'exploitation de l'autoroute puis, en deuxième lieu, pour rembourser la dette levée et enfin pour commencer à rémunérer le capital.

Ainsi dans un schéma classique, si elles connaissent structurellement une première période déficitaire compte tenu de l'importance des charges financières qui doivent être remboursées, la rémunération versée et le remboursement de l'investissement des actionnaires croissent jusqu'au terme de la concession.

En 2015, les sociétés « récentes » consacrent 76 % de leurs recettes de péages à la charge financière et au remboursement de la dette d'acquisition (B3.1-4), tandis que ce ratio tombe à seulement 17 % pour les sociétés « historiques » (B3.1-3) qui consacrent près de 20 % de leurs recettes à la rémunération du capital et au remboursement de l'investissement des actionnaires.

En 2015, poursuite de la hausse du chiffre d'affaires des autoroutes

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 9,3 Md€ (donnée estimée), en hausse de 3,0 %. Il est constitué à 97,6 % des recettes des péages qui augmentent (+ 3,5 %) suite à la hausse de la circulation sur les autoroutes concédées (+ 2,8 %, cf. fiche G1).

Les consommations intermédiaires devraient augmenter de 3,5 % après la forte baisse de 2014. La valeur ajoutée croît pour la septième année consécutive (+ 2,9 %) à un rythme moindre que sur la période 2010-2015 (+ 4,5 %).

La baisse des effectifs salariés de 3,8 % en 2015 confirme la tendance entamée depuis 2007. Malgré cette chute, les charges de personnel augmentent de 0,8 %.

Les emprunts et dettes financières au 31 décembre augmentent pour la sixième année consécutive (+ 1,5 %) et s'établissent à 35,3 Md€ soit l'équivalent de 3,8 années de chiffre d'affaires.

2010-2015 : chiffre d'affaires en nette progression et baisse constante des effectifs salariés

Entre 2010 et 2015, le chiffre d'affaires a crû de + 3,1 % en moyenne annuelle alors que les effectifs salariés ont diminué sur la période (- 3,1 %) plus fortement que les charges de personnel qui ont peu baissé (- 0,5 %).

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

Voir définitions en annexe.

Figure B3.1-1 **Comptes des sociétés d'autoroutes concédées**

Niveau en millions d'euros, évolution en %

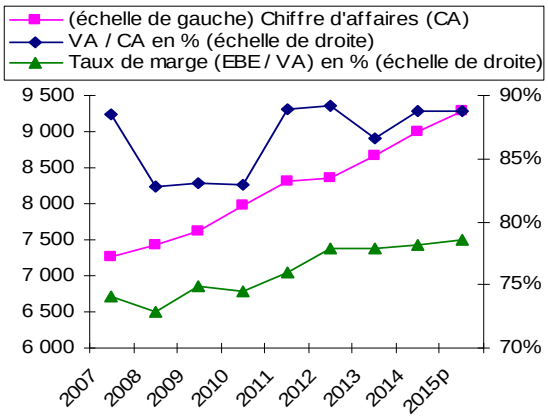
	Niveau 2015 (p)	Évolutions annuelles 2013	2014	2015 (p)	2015 (p) /2010
Effectif salarié	13 293	-3,0	-3,2	-3,8	-3,1
Chiffres d'affaires	9 278	3,8	3,9	3,0	3,1
dont péages	*9 053*	*3,4*	*3,8*	*3,5*	*3,1*
Consommations intermédiaires (CI)	1 043	27,8	-13,0	3,5	-5,2
≈ "Valeur ajoutée" (= CA - CI)	8 235	0,9	6,5	2,9	4,5
Charges de personnel	857	-1,8	-4,6	0,8	-0,5
Impôts, taxes et versements assimilés	899	2,3	-1,4	0,1	1,8
EBE	6 471	0,9	6,9	3,5	5,6
Dotations	1 859	6,3	8,9	-6,0	3,6
Produits financiers	1 020	31,0	-21,9	68,0	9,1
Charges financières	1 460	-7,7	3,4	-6,8	-0,8
Capacité d'autofinancement	4 775	3,0	37,0	-8,0	6,0
Investissements	1 312	-9,3	-26,6	19,9	-18,1
Emprunts et dettes financières au 31/12	35 271	1,9	2,2	1,5	2,5

(p) : données 2015 provisoires.

Sources : DGITM, estimation 2015 SOeS d'après Asfa

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

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

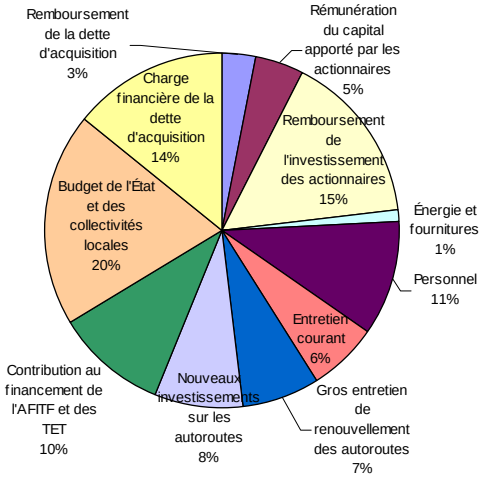


(p) : données 2015 provisoires.

Sources : DGITM, estimation 2015 SOeS d'après Asfa

Figure B3.1-3 **Usage des recettes de péages par les sociétés concessionnaires historiques**

En %

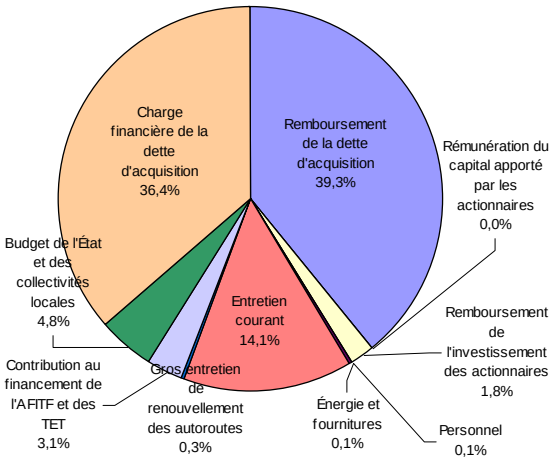


Sociétés historiques : ASF, Escota, Cofiroute, APRR, Area, Sanef, SAPN, ATMB, SFTRF.

Sources : DGITM d'après Asfa

Figure B3.1-4 **Usage des recettes de péages par les sociétés concessionnaires récentes**

En %

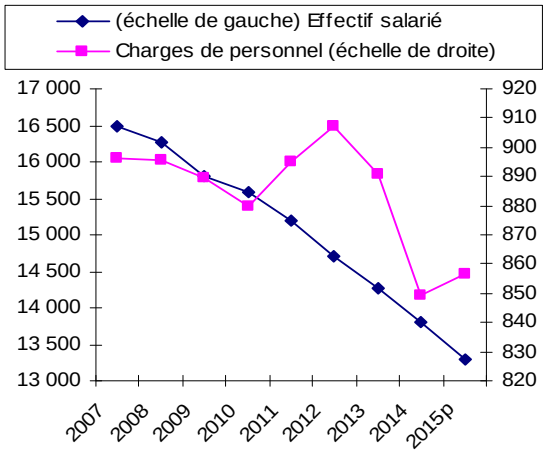


Sociétés historiques : ASF, Escota, Cofiroute, APRR, Area,, Sanef, SAPN, ATMB, SFTRF.

Sources : DGITM d'après Asfa

Figure B3.1-5 **Évolution des effectifs salariés et des charges de personnel**

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



(p) : données 2015 provisoires

Sources : DGITM, estimation 2015 SOeS d'après Asfa

B3.2 | Aéroports de Paris (ADP)

Avec un chiffre d'affaires de 5,4 milliards d'euros (Md€) en 2014, les services auxiliaires aériens participent à 2,6 % du chiffres d'affaires (CA) des entreprises de transport.

Aéroports de Paris (ADP) est la principale entreprise de services auxiliaires aériens et réalise en 2015 un CA de 2,7 Md€ ; elle affiche toujours des soldes intermédiaires de gestion en hausse depuis une décennie. Les investissements repartent très nettement à la hausse en 2015 (+ 31,3 %) sans pour autant revenir aux niveaux records de 2011 et 2012. La dette financière à moyen et long termes continue de se creuser, pour désormais atteindre 4,4 Md€.

Hormis pour le CA, hausse des résultats

À 2,7 Md€, le CA d'Aéroports de Paris (société ADP SA) diminue légèrement en 2015 (- 0,9 %) pour la première fois depuis 2001. Ce recul (- 24 M€) s'explique par la baisse des recettes d'assistance aéroportuaire (- 116 M€) du fait de la cession de cette activité au groupe G3S (spécialisé dans l'assistance aux compagnies aériennes en escale et dans les services auprès des gestionnaires d'aéroports) au 1er novembre 2014 et la diminution des revenus des parkings de (- 6 M€) suite à la baisse du taux de fréquentation et du prix du ticket moyen. Cette contraction du CA est limitée par une hausse sur plusieurs activités. Le produit des redevances aéronautiques s'accroît de 47 M€ en raison de la croissance du trafic passager de 3,0 % et de l'augmentation des tarifs de 2,4 % au 1er avril 2015 et de 2,95 % au 1er avril 2014. Les activités commerciales augmentent (+ 32 M€) en lien avec la bonne performance des points de vente hors taxe et de l'accroissement du CA par passager (19,74 euros en 2015 contre 18,21 fin 2014).
Les consommations intermédiaires (CI) diminuent à nouveau (- 12,2 % en 2015 après - 7,6 % en 2014) suite principalement à la baisse de la sous-traitance confiée à une autre entreprise (- 17 % soit - 94 M€).

En 2015, malgré le léger retrait du CA, la valeur ajoutée brute (VAB) continue de croître (+ 3,5 %) à un rythme cependant moins soutenu que celui de ces cinq dernières années en moyenne annuelle (+ 5,0 %). Cela induit une nette augmentation (3,1 points) du taux de valeur ajoutée (VAB / CA). Bien que les effectifs au 31 décembre baissent nettement (- 3,6 % dont - 10,0 % pour les agents d'exécution), les charges de personnel (CP) sont stables (+ 0,2 %) suite à l'augmentation des participations et malgré une diminution des salaires versés (- 3 M€). Les impôts et taxes diminuent (- 2,5 %) principalement suite à la baisse de la contribution économique territoriale (CET composée de la cotisation foncière des entreprises – CFE - et de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises – CVAE). Cette diminution, associée au statu quo des charges de personnel, entraîne une importante augmentation de l'excédent brut d'exploitation (EBE) de l'entreprise qui croît pour la treizième année consécutive, + 6,6 %, à un rythme encore plus soutenu que celui de 2010-2015 (+ 5,2 %). Il s'élève à près de 1,2 Md€. Le taux de marge gagne ainsi 1,7 point. L'EBE accroît la capacité d'autofinancement (CAF) qui affiche une hausse (+ 2,2 %) cependant inférieure au rythme annuel moyen de 2010-2015 (+ 4,2 %). La CAF avait enregistré en 2012 son seul recul en treize ans.

Reprise des investissements

Malgré la croissance relativement modérée de la CAF, les investissements repassent nettement à la hausse : 390 M€ en 2014 à 512 M€ en 2015 (+ 31,3 %), mais restent en deçà des niveaux de 2011 et 2012 (respectivement 656 et 616 M€). Les postes les plus en hausse sont les investissements de capacité, la rénovation et qualité ainsi que le développement immobilier. Cette forte augmentation des investissements couplée avec la faible croissance de la CAF se traduit directement par une très forte baisse (- 45,8 points) du taux d'autofinancement (CAF / investissement), mais une hausse sensible (+ 5,4 points) du taux d'investissement. ADP finance principalement son programme d'investissements par autofinancement et par un recours à de la dette à moyen et long termes.

Sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, parmi les investissements effectués on peut citer les travaux de construction d'un nouveau système de convoyage, de tri et de sécurisation des bagages ; l'alimentation en 225 kV ; la construction d'une canalisation pour mise en conformité du traitement des eaux polluées en période hivernale ; la réhabilitation du satellite 3 du terminal 1 ; la création d'un passage pour véhicules sous la voie avions Echo et la création d'un bâtiment dédié à la maintenance des engins pistes.
Sur l'aéroport de Paris-Orly, les investissements concernent notamment la poursuite de l'extension de la jetée Est du terminal Sud de Paris-Orly ; les travaux de construction du bâtiment de jonction entre les terminaux Sud et Ouest de Paris-Orly ainsi que la refonte d'un des processus d'inspection filtrage du terminal Ouest de Paris-Orly devant permettre un passage aux équipements nouvelle génération (EDS standard 3 à horizon réglementaire 2020).
Aéroports de Paris réalise aussi des investissements sur des projets communs aux deux plateformes, notamment la mise en production d'un nouvel outil informatique dédié aux métiers finance.
Ces efforts d'investissement se traduisent par une augmentation de la dette financière à moyen et long termes d'ADP qui s'accroît pour atteindre près de 4,4 Md€ (+ 8,2 %). Cette hausse correspond principalement à la souscription d'un nouvel emprunt obligataire de 500 M€ partiellement compensée par le remboursement d'un emprunt obligataire de 166 M€.

En 2015, l'ADP verse 241 M€ (+ 31,7 % par rapport à 2014) de dividendes (soit 2,44 euros par action) ce qui correspond à un taux de distribution de 60 % du résultat net de 2014 à ses actionnaires, dont l'État qui détient 52,1 % du capital.

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

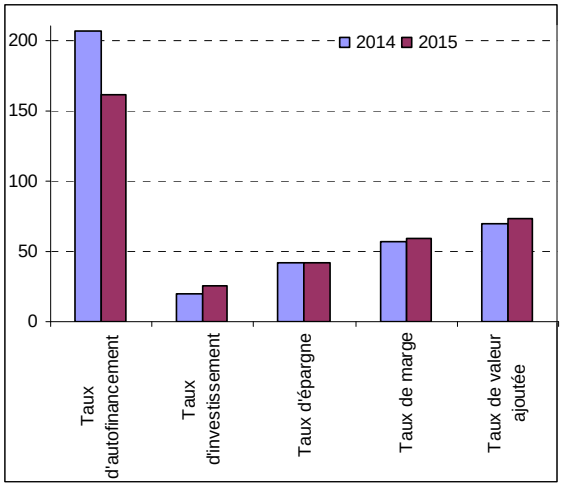
Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010
Chiffre d'affaires	**2 735**	**4,9**	**0,9**	**-0,9**	**2,8**
Consommation intermédiaire	782	2,9	-7,6	-12,2	-1,8
Valeur ajoutée brute	**2 000**	**6,0**	**5,6**	**3,5**	**5,0**
Charges de personnel	590	2,8	0,9	0,2	2,5
Impôts, taxes	230	-2,8	45,0	-2,5	11,6
Excédent brut d'exploitation	**1 181**	**9,4**	**2,1**	**6,6**	**5,2**
Charges financières	156	8,6	-37,3	20,9	-3,7
Capacité d'autofinancement (CAF)	**824**	**9,1**	**2,6**	**2,2**	**4,2**
Investissements	**512**	**-30,0**	**-9,5**	**31,3**	**1,2**
Dette financière moyen et long termes	**4 370**	**5,7**	**14,1**	**8,2**	**10,8**

Source : ADP

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

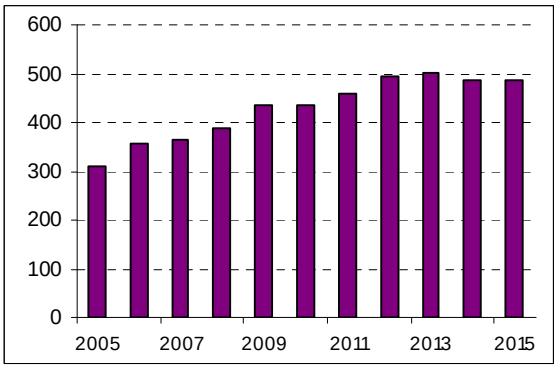
En %



Source : ADP

Figure B3.2-3 **Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire (ex-taxe d'aéroport)**

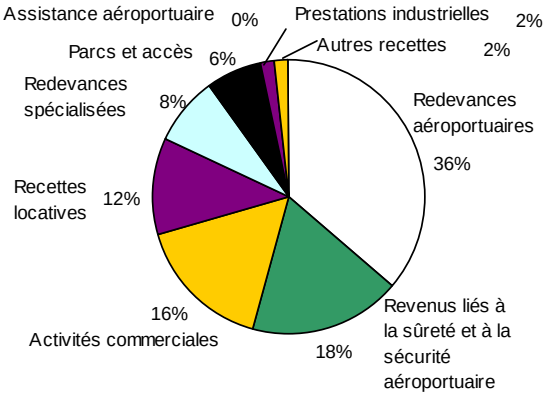
En millions d'euros



Source : ADP

Figure B3.2-4 **Répartition du chiffre d'affaires d'ADP en 2015**

En %



Source : ADP

C – Transport, emploi et rémunération

C – Transport, emploi et rémunération

Évolutions

En 2015, l'emploi salarié du secteur du transport et de l'entreposage augmente de 0,2 % en un an, après trois années consécutives de recul. Ce retour à une hausse des effectifs est dû à une croissance sensible dans le secteur du transport de marchandises (+ 1,8 %) et à une accentuation de la hausse dans celui des autres services de transport (+ 1,4 %).

Le nombre d'intérimaires employés dans le secteur poursuit sa progression (+ 11,2 % en 2015 après + 9,4 % en 2014). Il atteint ainsi son plus haut niveau depuis quinze ans.

Les effectifs salariés du transport et de l'entreposage n'ont cependant pas encore retrouvé leur niveau de fin 2010 : en moyenne annuelle, l'emploi salarié a reculé de 0,1 % par an au cours des cinq dernières années. Cette évolution est identique à celle observée dans les secteurs principalement marchands.

Le salaire moyen par tête augmente plus vite en 2015 qu'en 2014 (+ 1,3 % contre + 1,0 %), mais reste en dessous de sa hausse moyenne annuelle depuis 2010 (+ 1,6 % par an). Toutefois, en raison d'une inflation nulle en 2015, le pouvoir d'achat du salaire mensuel par tête progresse de 1,3 % cette année, dans un contexte de hausse de 0,5 % par an entre 2010 et 2015.

Les tensions sur le marché du travail restent à un bas niveau en 2015, comparées à leur moyenne de long terme. Une nette progression du nombre d'offres d'emploi collectées par Pôle emploi est observée dans le domaine du transport et de l'entreposage (+ 9,4 % en un an). Le nombre de demandeurs d'emploi immédiatement disponibles inscrits à Pôle emploi, à la recherche d'un poste dans ce domaine fin 2015, augmente encore par rapport à 2014 (+ 4,6 %).

Structure

Au 31 décembre 2015, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1,34 million de personnes, soit 8,7 % des salariés des secteurs principalement marchands. 35 % sont employés dans le transport principalement de voyageurs, 27 % dans le transport de marchandises, 18 % dans les activités de poste et de courrier et 20 % dans les autres services de transport.

Le salaire moyen par tête est équivalent dans le transport et entreposage et dans l'ensemble des activités concurrentielles. Il est plus élevé dans le transport de voyageurs et les autres services de transport, plus faible dans le transport de marchandises et les activités postales.

Organisation du chapitre

Ce chapitre décrit l'évolution de l'emploi salarié, de la masse salariale et du salaire par tête dans le transport et l'entreposage. Le marché du travail dans les métiers du transport et de l'entreposage est détaillé et une fiche spécifique est consacrée au transport routier de marchandises.

C1 | Emploi dans le secteur des transports

Au 31 décembre 2015, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1,3 million de personnes, soit 8,7 % des salariés des secteurs principalement marchands. En 2015, la situation de l'emploi salarié de ce secteur se retourne, après trois années de baisse : + 0,2 % entre fin 2014 et fin 2015 (soit 3 300 salariés de plus), comme pour l'ensemble des secteurs principalement marchands. Sur les cinq dernières années, l'emploi a diminué en moyenne chaque année de 0,1 % au même rythme que l'ensemble des secteurs marchands, alors que l'ensemble des secteurs se stabilise (+ 0,0 %). Le transport routier de marchandises (y compris services de déménagement) apporte cette année la plus forte contribution en termes absolus de progression de l'emploi, mais celui-ci augmente également dans l'entreposage et manutention et dans le transport par cars. En outre, le secteur dans son ensemble fait appel à davantage d'intérimaires (+ 11,2 % en 2015).

L'emploi dans le transport routier de fret rebondit

Dans le transport routier de fret (y compris services de déménagement), l'emploi se retourne (+ 2,2 %) après trois années de baisse (*voir fiche C4*).

Le transport routier de voyageurs retrouve son niveau de croissance de 2012 (+ 3,5 %).

L'entreposage/manutention et les transports par cars créent toujours de l'emploi

Dans l'entreposage/manutention, l'emploi salarié progresse de 3,4 %, niveau le plus élevé depuis 2010. La croissance de l'emploi reste dynamique, aussi bien pour le transport routier de voyageurs (+ 3,5 %) que pour les taxis et VTC (+ 5,7 %). Dans ces sous-secteurs, l'emploi a progressé plus rapidement en 2015 qu'en moyenne annuelle sur 2010-2015.

Dans les transports collectifs urbains, l'emploi salarié progresse toujours, mais moins qu'en 2014 (+ 1,5 % soit + 1 500 salariés).

La baisse des effectifs salariés dans l'aérien, le ferroviaire et le courrier se poursuit

Dans l'aérien, la baisse (- 4,4 %) est la plus forte depuis 1999. Elle correspond à des réductions d'effectifs à Air France, dans le cadre de son plan de restructuration « Perform 2020 », qui a succédé à « Transform 2015 ». Ces plans contribuent à la baisse moyenne de 2,8 % sur les cinq dernières années.

Dans le transport ferroviaire, les baisses d'emploi se poursuivent mais de façon moins marquée que l'année précédente (- 1,3 % soit - 2 100 salariés).

L'emploi poursuit sa baisse (- 0,4 %) dans les services auxiliaires au même rythme moyen annuel depuis 2010. Enfin, il continue de reculer dans les activités de poste et de courrier, la baisse (- 2,9 %) étant néanmoins plus faible que l'année précédente.

Le secteur sollicite beaucoup l'emploi intérimaire

Le nombre d'intérimaires missionnés dans le secteur des transports continue de progresser (+ 11,2 %, après + 9,4 % en 2014). De ce fait, il atteint 69 800 à fin 2015, niveau historiquement élevé. Après une baisse au premier trimestre, l'intérim est en hausse, notamment au deuxième trimestre. Ainsi, pour la première fois également, l'emploi intérimaire atteint 4,9 % de l'emploi salarié total du secteur.

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

Entrepreneurs individuels ou gérants majoritaires de société, 61 100 indépendants exercent leur activité dans les transports fin 2013, essentiellement comme exploitant de taxis y compris VTC (31 900, soit 60 % de l'emploi total de cette activité) ou transporteur routier de fret (20 400, soit 6 % de l'emploi total de cette activité). Les taxis sont en augmentation régulière (+ 10 % de 2009 à 2013), les transporteurs routiers de fret sont en baisse continue (- 5 % entre 2010 et 2013). Les autres indépendants progressent de 10 % en 2013. En 2013, la hausse de l'emploi non salarié ne compense pas les pertes d'emploi salarié hors intérim.

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

Estimation de l'emploi salarié en 2015

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

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

- les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee pour 2007 à 2013 et de Pôle emploi avant ;
- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié issues de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acoss – mars 2016) ;
- les niveaux d'emploi salarié trimestriel Insee-Dares de mars 2016.

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

Le champ du secteur des transports décrit dans ce rapport diffère de celui présenté par l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL) pour la Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle (CNPE). En effet, la CNPE couvre le champ de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport, alors que le secteur du transport et de l'entreposage défini par la nomenclature d'activités économiques (NAF rev.2) inclut notamment les transports ferroviaire, aérien, maritime et fluvial, la gestion des infrastructures de transport et exclut les activités de sécurité privée, le transport sanitaire et la location de camions sans chauffeur.

Enfin, les statistiques présentées décrivent l'emploi en poste au 31 décembre de l'année, qui peut différer de l'effectif moyen de l'année. Par exemple, dans le transport routier de marchandises (TRM), l'effectif au 31 décembre croît de 2,2 % en 2015 alors que l'effectif moyen croît de 1,4 %.

Figure C1-1 **Effectifs salariés**

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

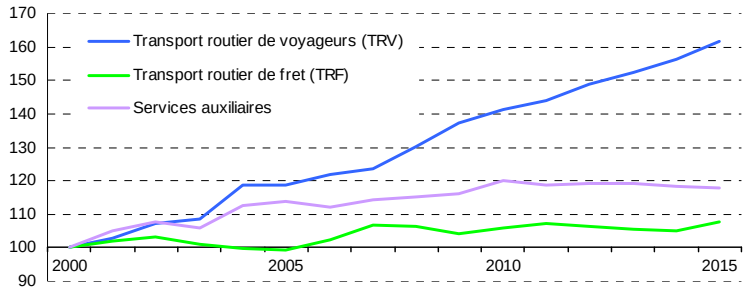
	Niveau	Évolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010
Transport principalement de voyageurs	**468,6**	**0,7**	**0,1**	**0,0**	**0,4**
Ferroviaire (y c. fret)	164,0	0,3	-1,7	-1,3	-0,6
Transport collectif urbain (TCU)	99,3	1,7	2,0	1,5	1,6
Routier (cars)	99,6	2,4	2,5	3,5	2,7
Aérien (y c. fret)	62,3	-2,8	-1,7	-4,4	-2,8
Autre transport de voyageurs	43,4	1,8	1,0	0,8	1,8
dont taxis	*23,1*	*3,4*	*2,3*	*5,7*	*3,5*
Transport de marchandises (hors ferroviaire et aérien)	**363,8**	**-0,9**	**0,0**	**1,8**	**0,3**
Routier et services de déménagement	351,5	-0,9	-0,1	2,2	0,3
Par conduites	4,6	-1,9	-0,6	-2,2	1,8
Maritime	6,5	2,6	5,7	-11,3	-3,9
Fluvial	1,2	-1,3	-1,7	-5,0	-1,1
Autres services de transport	**267,0**	**0,5**	**0,7**	**1,4**	**0,4**
Entreposage et manutention	105,3	1,7	1,9	3,4	2,3
Organisation du transport de fret	97,1	-0,5	0,5	0,6	-1,0
Services auxiliaires	64,6	0,2	-0,7	-0,4	-0,4
Activités de poste et de courrier	**241,4**	**-1,6**	**-3,4**	**-2,9**	**-2,1**
Transports et entreposage (hors intérim)	**1 340,8**	**-0,2**	**-0,5**	**0,2**	**-0,1**
Intérim utilisé dans Transports et entreposage	**69,8**	**8,3**	**9,4**	**11,2**	**4,2**
Transports et entreposage hors "53"[(1)] (hors intérim)	**1 099,4**	**0,1**	**0,2**	**1,0**	**0,4**
Secteurs principalement marchands[(2)] (hors intérim)	**15 361,5**	**-0,4**	**-0,4**	**0,2**	**-0,1**
Intérim	**586,2**	**6,3**	**-0,2**	**9,4**	**-0,3**
Ensemble des secteurs (hors agriculture)	**17 960,5**	**0,0**	**-0,3**	**0,6**	**0,0**

(1) NAF 53 : Activités de poste et de courrier.
(2) Ensemble des secteurs marchands hors agriculture ; codes : (DE-MN, RU en Naf Rév.2).

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

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

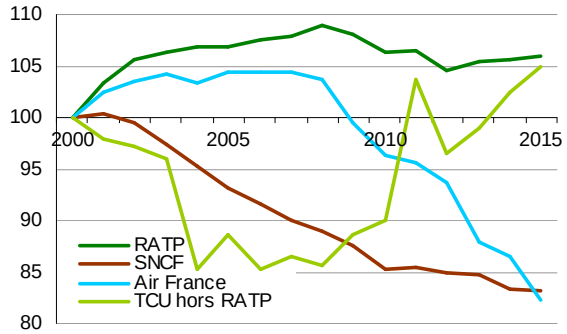
Effectif au 31 décembre, base 100 au 31 décembre 2000



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

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

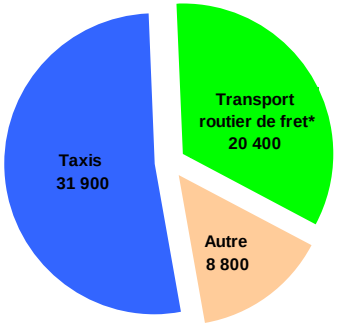
Effectif au 31 décembre, base 100 au 31 décembre 2000



Sources : SNCF ; RATP ; Air France ; SOeS

Figure C1-4 **Répartition des indépendants exerçant dans le Transport**

Effectifs au 31 décembre 2013



** y compris services de déménagement.*

Source : Insee, base Non-salariés

C2 | Salaires dans le secteur des transports

En 2015, la masse salariale versée par les entreprises du transport et entreposage augmente de 1,3 %, plus vite que l'année précédente. Le salaire moyen par tête (SMPT) des salariés du secteur, primes et compléments compris, progresse au même rythme. Le salaire horaire brut ouvrier (SHBO) croît également, mais à un rythme moins élevé. La stabilité des prix à la consommation en 2015 permet au pouvoir d'achat moyen du SMPT et à celui du SHBO d'augmenter plus vite qu'en 2014. La proportion de salariés des transports au Smic atteint néanmoins un nouveau sommet début 2015, avec 7 % des salariés concernés par le relèvement du niveau du salaire minimum. Le coût du travail, salaires et cotisations sociales comprises, augmente peu en 2015, comme en 2014.

Hausse modérée de la masse salariale

En 2015, la masse salariale versée par les entreprises du transport et de l'entreposage progresse de 1,3 % par rapport à l'année précédente, en euros courants. Cette hausse plus forte que l'année précédente (+ 0,8 % en 2014) est due à une nette augmentation dans le transport de marchandises hors ferroviaire (+ 1,5 % après + 0,3 %) et, dans une moindre mesure, dans le transport de voyageurs (+ 1,6 % après + 1,2 %). Dans l'ensemble des secteurs concurrentiels, la masse salariale a progressé de 1,6 % en 2015.

Accélération de la croissance du pouvoir d'achat du salaire moyen mensuel par tête

Le salaire moyen mensuel par tête (SMPT mensuel) augmente de 1,3 % en moyenne annuelle en 2015 dans le transport et l'entreposage, au même rythme que la masse salariale. Cette hausse reste plus faible que dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 1,5 %) cette année encore, mais l'écart se réduit (0,2 point après 0,5 point). Le SMPT augmente peu dans le transport de marchandises (+ 0,7 %), alors qu'il progresse à un rythme plus soutenu dans les activités postales (+ 1,7 %). En 2015, le salaire moyen par tête est de 2 509 euros dans le transport et entreposage, quasiment identique à celui de l'ensemble des secteurs concurrentiels. Il est le plus élevé dans le transport de voyageurs (2 840 euros), le plus faible dans les activités postales (2 071 euros).

Le pouvoir d'achat des salariés du transport et de l'entreposage progresse davantage en 2015 qu'en 2014 (+ 1,3 % contre + 0,5 %), en raison notamment de la stabilité des prix à la consommation cette année, alors qu'ils avaient augmenté de 0,5 % en 2014.

Sur la période 2010 – 2015, la hausse du pouvoir d'achat s'établit à 0,5 % par an dans le transport et entreposage, soit un peu moins que dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 0,8 %). Cette augmentation s'observe dans les autres services de transports (+ 0,8 %), dans le transport de voyageurs et les activités postales (+ 0,5 %) ; dans le transport de marchandises, le pouvoir d'achat du SMPT est en revanche stable sur cinq ans (+ 0,0 %).

Un coût du travail en légère progression en 2015

Le coût du travail, incluant salaires et charges sociales, augmente légèrement en 2015 (+ 0,4 %), au même rythme qu'en 2014. Cette hausse est de nouveau plus faible que dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 1,9 %), confirmant la tendance à une plus grande modération des coûts salariaux dans le transport et entreposage depuis 2010 (+ 1,1 % par an en moyenne, contre + 1,6 % dans l'ensemble des secteurs).

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

Sur un champ réduit aux ouvriers (soit près de la moitié des salariés des transports), le pouvoir d'achat du salaire horaire brut de base (SHBO) des établissements de 10 salariés et plus augmente de 0,9 % après + 0,6 % en 2014 dans le secteur. Dans l'ensemble des secteurs non agricoles, l'augmentation du pouvoir d'achat du SHBO est supérieure (+ 1,2 %). Le SHBO s'apparente à un salaire conventionnel. Il est calculé hors primes et hors heures supplémentaires. Le nombre d'heures supplémentaires est stable en 2015 dans le secteur.

7,0 % des salariés du transport et entreposage au Smic en 2015

Au 1er janvier 2015, le montant horaire brut du Smic a été augmenté de 0,8 % par rapport à son niveau du 1er janvier 2014 et atteint 9,61 €. 7,0 % des salariés du transport et entreposage ont bénéficié de cette revalorisation, soit 2,9 points de plus que l'année précédente. 15 % des salariés relevant de la convention de branche des transports routiers ont été concernés par cette hausse du Smic. Quatre ans plus tôt, seuls 6,0 % des salariés de cette convention étaient rémunérés au Smic et 2,3 % dans le transport et entreposage.

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

Sources et définitions

La masse salariale est le cumul des rémunérations brutes des salariés de l'établissement (hors cotisations patronales). Elle comprend, outre le salaire brut, les compléments légaux, conventionnels ou attribués à l'initiative de l'employeur, sous forme de primes, de rémunération des heures supplémentaires de gratifications et d'avantages en nature ; elle ne comprend pas les indemnités de chômage partiel.

Le salaire moyen par tête (SMPT) rapporte cette masse salariale à l'effectif moyen annuel.

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

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

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

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

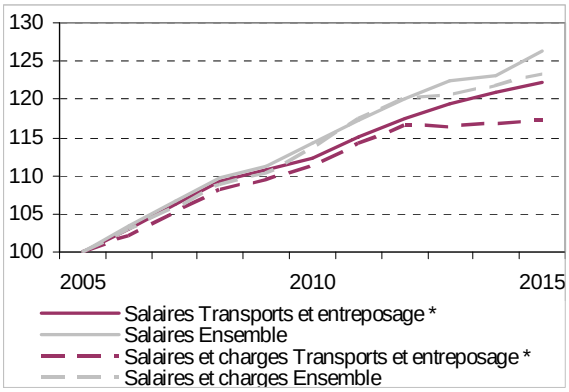
	Niveau 2015	Evolution annuelle			
		2013	2014	2015	2010 - 2015
Ensemble des secteurs concurentiels					
Masse salariale	536 204	1,2	1,5	1,6	2,0
Salaire moyen par tête par mois (SMPT)	2 513	1,8	1,5	1,5	1,9
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,9	1,0	1,5	0,8
Transports et entreposage					
Masse salariale	41 267	1,3	0,8	1,3	1,5
Salaire moyen par tête par mois (SMPT)	2 509	1,6	1,0	1,3	1,6
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,7	0,5	1,3	0,5
Transports principalement de voyageurs					
Masse salariale	16 509	1,7	1,2	1,6	1,9
Salaire moyen par tête par mois (SMPT)	2 840	1,1	0,5	1,2	1,6
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,2	0,0	1,2	0,5
Transports de marchandises (hors ferroviaire)					
Masse salariale	10 058	0,8	0,3	1,5	1,7
Salaire moyen par tête par mois (SMPT)	2 254	1,7	0,7	0,7	1,1
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,8	0,2	0,7	0,0
Autres services de transport					
Masse salariale	8 702	1,8	2,0	2,1	2,1
Salaire moyen par tête par mois (SMPT)	2 652	1,8	1,6	1,1	1,9
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,9	1,1	1,1	0,8
Activités postales					
Masse salariale	5 990	0,4	-1,2	-1,2	-0,7
Salaire moyen par tête par mois (SMPT)	2 071	1,8	1,2	1,7	1,6
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,9	0,7	1,7	0,5

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

Sources : Acoss ; Insee ; calculs SOeS

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

Base 100 en 2000 – moyenne annuelle



(*) y compris activités postales.

Sources : Acoss ; Dares ; Insee

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

En % et en euros

	1er jan. 2011	1er jan. 2013	1er jan. 2014	1er jan. 2015
Proportion de salariés au SMIC				
Ensemble des salariés	10,6	12,3	10,8	11,1
Transports et entreposage	2,3	5,6	4,1	7,0
Transports routiers *	6,0	12,0	11,0	15,0
SMIC horaire brut	9,00	9,43	9,53	9,61

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

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

Sources : Dares, enquête Acemo

Figure C2-4 Évolution de l'indice du salaire horaire de base ouvrier

Évolutions annuelles en %

	2013	2014	2015	Moyenne annuelle 2010 - 2015
Salaire Horaire brut de Base Ouvrier (SHBO)				
Ensemble des secteurs non agricoles	1,8	1,5	1,2	1,5
Transports et entreposage dont	**1,8**	**1,1**	**0,9**	**1,3**
Transports terrestres et transport par conduites (49)	1,7	1,0	0,9	1,2
Transports aériens	1,9	0,2	0,5	1,0
Entreposage et services auxiliaires des transports (52)	1,9	1,5	1,2	1,5
Prix à la consommation y compris tabac	***0,9***	***0,5***	***0,0***	***1,1***
Pouvoir d'achat du SHBO				
Ensemble des secteurs non agricoles	0,9	1,0	1,2	0,4
Transports et entreposage dont	**0,8**	**0,6**	**0,9**	**0,2**
Transports terrestres et transport par conduites (49)	0,8	0,5	0,9	0,1
Transports aériens	1,0	-0,3	0,5	0,0
Entreposage et services auxiliaires des transports (52)	1,0	1,0	1,2	0,4

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

Sources : Dares, enquête Acemo ; Insee ; calculs SOeS

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

Au 31 décembre 2015, on dénombre 543 200 inscriptions à Pôle emploi pour un poste dans les métiers du transport et de la logistique (T&L), en augmentation de 4,6 % par rapport à 2014. En 2015, la hausse des inscriptions ralentit par rapport aux dernières années (+ 6,5 % en moyenne annuelle depuis 2010) et croît moins vite que pour les demandeurs d'emploi tous métiers confondus (+ 4,9 %). Le nombre d'offres confiées par les entreprises à Pôle emploi pour ces métiers repart à la hausse (+ 9,4 %), sauf dans les secteurs maritimes et fluviaux.

543 200 personnes recherchent activement un emploi « Transport et Logistique » (T&L) fin 2015

Fin décembre 2015, 543 200 personnes recherchant un emploi dans un des métiers T&L sont inscrites à Pôle emploi et tenues d'effectuer des actes positifs de recherche (catégories A, B et C). C'est 24 000 de plus qu'en 2014, soit une hausse de 4,6 % (contre 6,8 % l'année précédente). Cette augmentation est inférieure au rythme annuel moyen enregistré depuis cinq ans (+ 6,5 %). De plus, sur 2015, l'augmentation du nombre de demandeurs d'emploi devient plus faible dans les métiers T&L que dans l'ensemble des métiers (+ 4,6 %, contre + 4,9 %). Tous les métiers T&L sont concernés par ce ralentissement, sauf la conduite de transport en commun sur route ; dans ce secteur dont le poids est faible, la demande d'emploi s'accroît fortement (+ 15,6 % en 2015, 9,3 % en moyenne annuelle depuis 2010).

Si certains demandeurs ont exercé une activité réduite au cours du mois de décembre, la plupart d'entre eux n'ont aucune activité (catégorie A, 67 % des demandeurs).

Les femmes représentent 12,9 % des demandeurs et ne postulent pas sur les mêmes métiers

La demande d'emploi pour les métiers du T&L est très masculine, avec seulement 12,9 % de femmes parmi les demandeurs des catégories A, B et C. Par ailleurs, celles-ci ne se positionnent pas sur les mêmes métiers que les hommes. Ainsi, seulement 12 % des femmes à la recherche d'un emploi T&L sont inscrites sur un métier du transport de marchandises sur route, contre 33 % pour les hommes. À l'inverse, elles sont proportionnellement plus nombreuses à rechercher un emploi dans le magasinage et préparation de commandes (41 % contre 25 % pour les hommes) ou encore dans l'aérien (7 % contre 1 %).

En 2015, le nombre de femmes à la recherche d'un emploi T&L augmente dans une proportion supérieure à l'ensemble du secteur (+ 5,6 % contre + 4,6 %). Cependant, l'évolution moyenne annuelle sur cinq ans est identique (+ 6,5 %).

Les offres d'emploi redémarrent

De tous les métiers T&L, la manutention et la logistique rassemblent le plus grand nombre d'offres (la moitié en 2015). Viennent ensuite les métiers du transport de marchandises sur route (33 %) puis ceux du transport de voyageurs sur route (8 %). Au total, au cours de l'année 2015, 221 300 offres T&L ont été confiées à Pôle emploi. Après trois années de baisse, ce nombre augmente (+ 9,4 %), sous l'effet des offres du transport de marchandises sur longue distance (+ 14,2 %). L'ensemble des offres d'emploi tous métiers confondus progresse moins en 2015 (+ 6,1 %), cependant au cours des cinq dernières années il a moins diminué en moyenne annuelle que pour les métiers T&L (- 3,5 %, contre - 5,0 %).

Le marché du travail est un peu plus tendu

Après trois années de recul, l'indicateur annuel de tension sur le marché du travail T&L (offres d'emploi rapportées aux flux des nouvelles demandes) augmente (+ 3 points) pour s'établir à 40 %. Dans l'ensemble des secteurs, la hausse est légèrement inférieure (+ 2 points). L'accroissement des tensions est la conséquence mécanique de l'augmentation du nombre d'offres T&L déposées à Pôle emploi en 2015. Le transport en commun sur route échappe à cette tendance avec une baisse en 2015 (- 3 points).

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

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

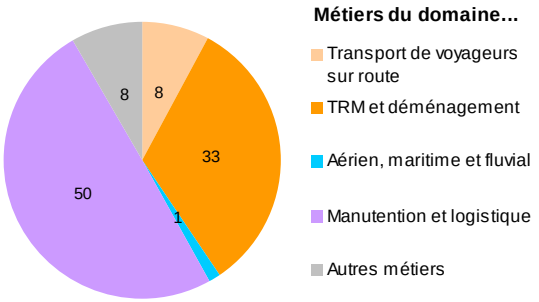
Le **marché du travail** « transport et logistique » est défini à partir des **métiers** concernés par les offres et les demandes d'emploi gérées par Pôle emploi, 39 métiers ayant été retenus par le SOeS, agrégés en six groupes de métiers.

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

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

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

En %, données brutes

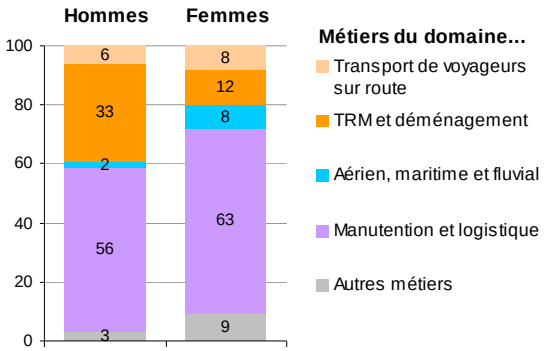


Champ : France métropolitaine.

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

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

En %, données brutes



Champ : France métropolitaine.

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

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

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

	Ensemble					*dont femmes*				
	Niveau	Évolutions annuelles				*Niveau*	*Évolutions annuelles*			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010	*2015*	*2013*	*2014*	*2015*	*2015/ 2010*
Ensemble des métiers du T&L										
Actes positifs de recherche (catégories A, B et C)	**543,2**	**6,2**	**6,8**	**4,6**	**6,5**	***70,0***	***5,7***	***6,8***	***5,6***	***6,5***
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	364,3	4,9	5,9	2,2	6,4	*41,8*	*5,5*	*5,3*	*3,0*	*6,6*
dont manutention et logistique										
Actes positifs de recherche (catégories A, B et C)	**307,5**	**5,7**	**7,0**	**5,3**	**6,7**	***43,9***	***5,5***	***7,4***	***5,8***	***7,0***
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	201,8	4,3	5,9	3,0	6,9	*25,4*	*4,8*	*6,1*	*3,2*	*7,4*
dont conduite de transport en commun sur route										
Actes positifs de recherche (catégories A, B et C)	**19,8**	**6,9**	**12,3**	**15,6**	**9,3**	***3,4***	***4,1***	***11,2***	***16,2***	***7,4***
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	12,2	9,5	10,9	13,5	9,0	*1,8*	*7,2*	*12,8*	*11,0*	*7,7*
dont conduite de TRM longue distance										
Actes positifs de recherche (catégories A, B et C)	**73,1**	**6,7**	**5,6**	**2,0**	**5,2**	***2,2***	***7,0***	***8,0***	***1,5***	***3,8***
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	45,7	3,1	5,8	-1,8	4,5	*1,3*	*1,9*	*7,6*	*-3,5*	*2,7*
Ensemble des demandeurs d'emploi										
Actes positifs de recherche (catégories A, B et C)	**5 551,7**	**6,1**	**6,4**	**4,9**	**6,3**	***2 776,6***	***5,1***	***5,8***	***5,6***	***6,2***
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	3 638,5	5,6	5,4	2,4	5,8	*1 705,9*	*5,0*	*4,5*	*3,3*	*5,6*

Champ : France métropolitaine.

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

Figure C3-4 Offres d'emploi

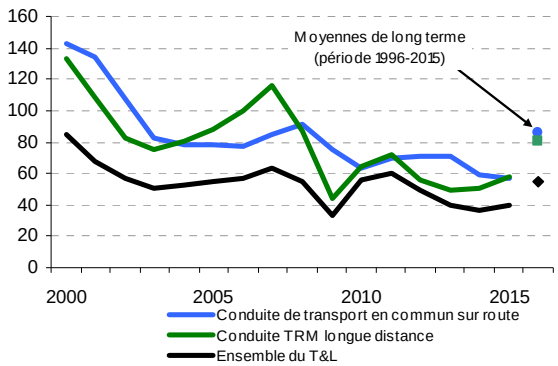
Niveaux en milliers, évolutions annuelles en %, données brutes

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	15/10
Ensemble des métiers du T&L	**221,3**	**-19,2**	**-4,4**	**9,4**	**-5,0**
dont manutention et logistique	110,4	-21,5	-7,1	8,5	-6,2
dont conduite de transport en commun sur route	10,3	0,3	-8,5	9,8	2,6
dont conduite de TRM longue distance	42,6	-13,6	5,9	14,2	-1,7
Ensemble des offres d'emploi	**2 665,5**	**-11,9**	**-3,7**	**6,1**	**-3,5**

Champ : France métropolitaine.
Sources : Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail ; calculs SOeS

Figure C3-5 Indicateur de tension

En %, données brutes



Champ : France métropolitaine.
Sources : Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail ; calculs SOeS

C4 | Emploi et salaires dans les entreprises du TRM

En 2015, avec 351 500 salariés, les effectifs salariés des entreprises dont l'activité principale est le transport routier de marchandises (TRM) rebondissent (+ 2,2 %), après trois années de baisse. Seuls reculent les effectifs de la location de camions avec chauffeur, et plus faiblement qu'en 2014 (- 0,7 % après - 1,9 %). Cette évolution se produit dans un contexte de diversification des activités des entreprises du secteur, afin de trouver des relais de croissance. La masse salariale s'accroît (+ 1,5 %), après une stabilisation en 2014. Le salaire moyen par tête augmente de 0,6 %, tout comme le pouvoir d'achat du salaire mensuel par tête. Ce dernier retrouve sa progression de 2013, après une stagnation en 2014.

L'emploi repart dans l'interurbain et raffermit sa croissance dans le transport de proximité

En 2015, dans le TRM, le niveau d'emploi de fin d'année augmente (+ 2,2 %, + 7 600 salariés), et fait plus que compenser les pertes des trois années précédentes. Ainsi, il atteint le niveau historique de 351 500 salariés, dans un contexte conjoncturel défavorable de l'activité poids lourds mesurée en véhicules-kilomètres.

L'emploi dans le transport de proximité (144 100 salariés) augmente continûment depuis onze ans. Il se redresse dans le TRM interurbain après trois ans de recul, et s'établit ainsi à 177 600 salariés. En revanche, il baisse pour la troisième année consécutive dans la location de camions avec chauffeur. Par ailleurs, il se maintient dans les services de déménagement, après trois années de diminution.

La hausse de l'emploi est surtout importante dans le secteur du TRM interurbain (+ 4 200 emplois). Dans le transport routier de proximité, l'augmentation est de 3 600 emplois.

Plus de la moitié des salariés du TRM sont employés dans l'interurbain, environ 40 % dans les transports de proximité, la location de camions et le déménagement étant très minoritaires.

Le pouvoir d'achat du salaire moyen mensuel par tête (SMPT) est en hausse

En 2015, la masse salariale versée par les entreprises du transport routier de marchandises augmente de 1,5 %, un peu plus que pour l'ensemble du secteur des transports (+ 1,3 %). Après une stagnation en 2014, l'évolution de la masse salariale revient à sa tendance moyenne des cinq dernières années. Elle croît toujours nettement dans le transport routier de fret de proximité (+ 2,5 %), sous l'effet de la hausse continue des effectifs. L'augmentation est plus modérée dans le transport interurbain (+ 1,2 %).

Le salaire mensuel moyen effectivement perçu par salarié (SMPT), incluant les primes et les indemnités, augmente de 0,6 % dans le TRM en 2015, soit quasiment la même progression qu'en 2014 (+ 0,5 %). Cette hausse concerne les quatre secteurs composant le TRM. Elle est la plus élevée dans le déménagement. Comme les années précédentes, l'augmentation du SMPT reste inférieure à celle observée dans le transport et entreposage (+ 1,3 %) ou dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 1,5 %).

L'absence de hausse de l'indice des prix à la consommation en 2015 (+ 0,0 % après + 0,5 %) entraîne néanmoins une croissance du pouvoir d'achat du SMPT du TRM, de 0,6 %, alors que celui-ci avait stagné en 2014 (+ 0,0 %). Cette évolution est plus faible que celle observée dans l'ensemble du transport et entreposage (+ 1,3 %) et des secteurs concurrentiels (+ 1,5 %).

Entre 2010 et 2015, le pouvoir d'achat a reculé en moyenne de 0,1 % par an dans le TRM. Le recul est un peu plus fort dans le transport de proximité (- 0,2 %). Dans l'ensemble du transport et entreposage, le pouvoir d'achat a en revanche augmenté, de 0,5 % par an en moyenne.

La population est ouvrière et masculine

Au 31 décembre 2013, 79,2 % des salariés des établissements du TRM sont des ouvriers qualifiés, la plupart étant des conducteurs routiers, et 5,5 % sont des ouvriers non qualifiés. Le taux d'encadrement y est faible : le secteur compte 3,3 % de cadres et 4,5 % de professions intermédiaires, alors qu'ils sont respectivement 12,0 % et 17,2 % dans l'ensemble du transport et entreposage.

Le secteur ne compte que 10,1 % de femmes, contre 26,8 % dans l'ensemble des transports et de l'entreposage.

Par ailleurs, les salariés du TRM sont légèrement plus jeunes que ceux de l'ensemble des transports et entreposage avec un âge moyen de 41,7 ans contre 42,7 ans. Cette différence se retrouve quelle que soit la catégorie socioprofessionnelle (CSP), sauf pour les ouvriers qualifiés où l'âge moyen est quasi identique (environ 42 ans). De plus, les non-conducteurs sont plus jeunes (40,5 ans contre 42,0), ce constat étant moins marqué dans l'ensemble des transports et entreposage (42,7 ans contre 42,8).

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

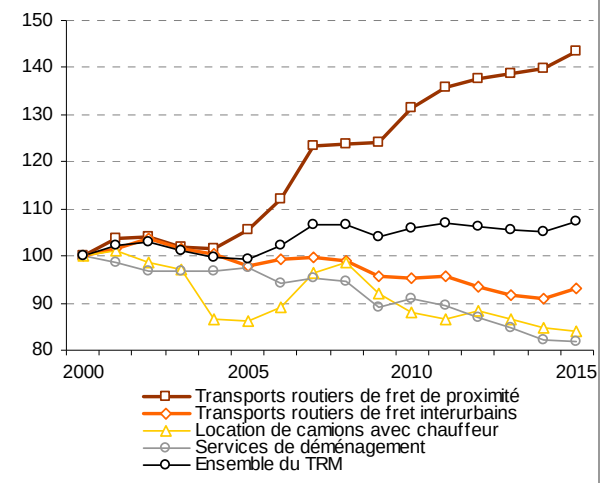
Sources et définitions

Estimations de l'emploi salarié en 2015 : se référer à la fiche C1.

Salaires : se référer à la fiche C2 pour la masse salariale, le salaire mensuel par tête (SMPT) et le salaire horaire de base ouvrier (SHBO).

Figure C4-1 Effectifs salariés dans le TRM

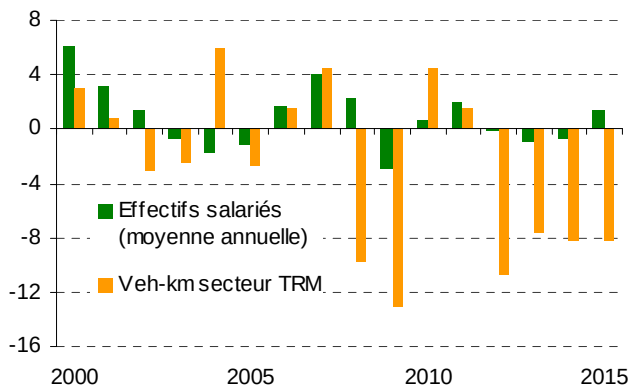
Effectifs au 31 décembre, indice base 100 au 31 déc. 2000



Sources : SOeS à partir de Insee – estimations d'emploi ; Pôle emploi ; Acoss

Figure C4-2 Évolutions des effectifs salariés et des véhicules-km réalisés dans le TRM

En %

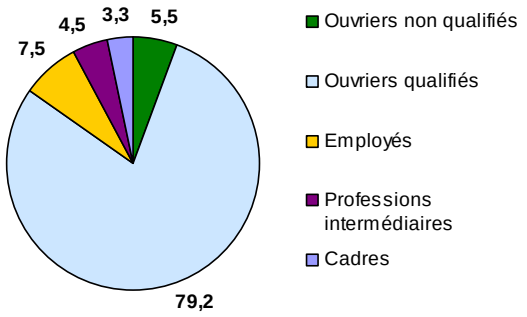


Veh–km : véhicules-kilomètres.

Sources : SOeS à partir de Insee – estimations d'emploi ; Pôle emploi ; Acoss

Figure C4-3 Structure sociale des salariés du TRM au 31 décembre 2013

En %



Sources : Insee – DADS ; calculs SOeS

Figure C4-4 Masse salariale, salaire moyen par tête (SMPT) et pouvoir d'achat du SMPT

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

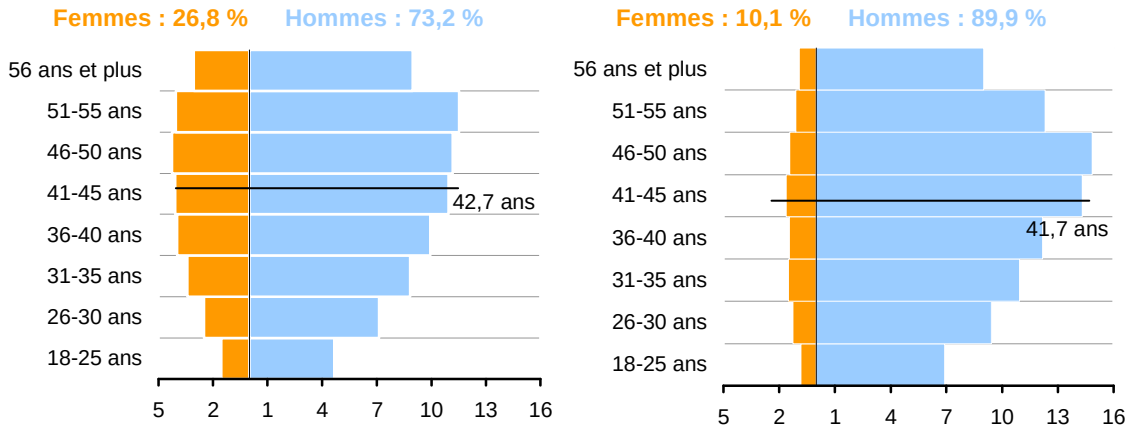
	Niveau 2015	Évolutions annuelles			
		2013	2014	2015	2015/ 2010
Ensemble du TRM					
Masse salariale	9 185	0,5	0,0	1,5	1,5
SMPT	2 160	1,5	0,5	0,6	1,0
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,6	0,0	0,6	-0,1
dont transport routier de fret interurbain					
Masse salariale	4 841	0,6	-0,9	1,2	1,0
SMPT	2 251	1,9	0,4	0,6	1,0
Pouvoir d'achat du SMPT	-	1,0	-0,1	0,6	-0,1
dont transport routier de fret de proximité					
Masse salariale	3 588	0,8	1,5	2,5	2,6
SMPT	2 052	1,0	0,7	0,7	0,9
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,1	0,2	0,7	-0,2

Sources : Acoss ; Insee ; calculs SOeS

Figure C4-5 Pyramide des âges des salariés au 31 décembre 2013

Transports et entreposage | **Transport routier de marchandises**

En %



Sources : Insee – DADS ; calculs SOeS

D – Des externalités du transport

D – Des externalités du transport

Évolutions

En 2015, avec l'augmentation de la circulation, les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports repartent à la hausse (+ 0,9 %) après dix années consécutives de baisse ; en moyenne annuelle, elles ont crû de 1,3 % entre 1990 et 2003 puis ont baissé de 0,7 % depuis 2004. Les émissions des autres polluants sont généralement en baisse depuis 1990 : celles de NOx ont diminué de 62 % ; celles de CO et COVNM de plus de 90 % ; celles de particules de 54 % pour les PM_{10} et 60 % pour les $PM_{2,5}$. Les émissions de cuivre augmentent (+ 38 %). Des progrès restent à faire pour le dioxyde d'azote (NO_2) et pour les particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM_{10}) et de diamètre inférieur à 2,5 µm ($PM_{2,5}$).

Pour la seconde année consécutive, le nombre de tués sur les routes de France métropolitaine a augmenté (+ 2,3 %) malgré la diminution du nombre d'accidents (- 2,7 %) et de blessés (- 3,1 %).

En 2015, même hors accident de Germanwings, le nombre de tués dans l'aviation s'accroît. En revanche, en dehors de l'accident de la rame d'essai du TGV Est, le nombre et la gravité des accidents ferroviaires diminuent ; les nombres d'accidents et de personnes décédées en mer diminuent.

Structure

La responsabilité des transports routiers dans les émissions de gaz à effet de serre est forte : les transports représentent 28,9 % de l'ensemble des émissions métropolitaines. La part du transport routier dans les émissions totales, tous secteurs d'activités confondus, est majoritaire pour les oxydes d'azote, le cuivre et le zinc, entre 55 % et 68 %. Le transport routier est responsable de 15 à 25 % des émissions de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), de dioxines et furanes (PCDD-F), de cadmium (Cd) et d'arsenic (As) et de 45 % pour le plomb (Pb).

La baisse continue de l'accidentalité routière et de ses corollaires en termes de décès et d'hospitalisation, semble marquer le pas depuis 2013. Les causes principales d'accidents mortels restent l'alcool, les stupéfiants et la vitesse. Pour une femme tuée sur la route, trois hommes le sont. Les accidents impliquant un poids lourd ont tué 473 personnes.

En dehors des événements exceptionnels survenus en 2015, les accidentalités aérienne et ferroviaire restent globalement stables depuis plus de dix ans.

Organisation du chapitre

Ce chapitre décrit certaines externalités du transport : émissions de gaz à effet de serre et de polluants en lien avec la consommation d'énergie de traction de l'ensemble des transports, accidentalité dans l'ensemble des transports par mode ; emprise du transport sur le sol et impacts sur les milieux naturels.

D1 | Indicateurs de la politique des transports

L'accord de Paris suite à la COP 21 a adopté l'objectif de contenir la hausse des températures à 2°C. Le secteur des transports est l'un des secteurs prioritaires pour les actions à mener qui permettront de respecter cet accord.
En France, les transports sont, en 2014, responsables de 30 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) - (39 % des émissions de CO_2).
Les voitures particulières émettent plus de la moitié des émissions de CO_2 des transports, les poids lourds le cinquième alors qu'ils ne représentent que le vingtième de la circulation.

La France s'est engagée à réduire les émissions de GES de 40 % entre 1990 et 2030 et à diviser par quatre ses émissions de GES entre 1990 et 2050. La loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte vise à réduire fortement les émissions de GES et la consommation d'énergie, en particulier fossile afin de préparer l'après pétrole et répondre aux impératifs de lutte contre le changement climatique.

Les émissions de CO_2 sont en baisse depuis 2004

Depuis 1990, alors que le produit intérieur brut (PIB) a augmenté en volume de 48,6 %, les émissions totales de CO_2 ont baissé de 18,3 %, toutefois celles dues aux transports ont augmenté de 6,9 %. Jusqu'en 2001, les émissions dues aux transports ont crû, elles ont plafonné jusqu'en 2004, ont diminué jusqu'en 2008 et diminué légèrement depuis (- 0,7 % en 2014).

Depuis 1990, la responsabilité des différents types de véhicules n'a pas beaucoup évolué : le transport routier émet à lui seul 95,2 % du CO_2 des transports en 2014.

Les voitures particulières émettent toujours plus de la moitié des émissions du transport routier (53,3 % en 2014, 55,3 % en 1990). Leurs émissions ont augmenté de 3,2 % entre 1990 et 2014 au total, accroissement limité grâce sans doute à la diésélisation du parc ; elles ont commencé à diminuer (- 10,8 %) à partir de 2004, cependant en 2014, les émissions des voitures particulières se stabilisent. La circulation des voitures particulières (françaises et étrangères) atteint 75,6 % de la circulation totale en 2014 en France contre 77,9 % en 1990 ; elle a crû de 32,3 % entre 1990 et 2014 ; en 2015 elle s'accroît de 2,4 %.

Les véhicules utilitaires légers (VUL) émettent 19,3 % des émissions de CO_2 de la route et représentent 16,7 % de la circulation routière. Les émissions des VUL ont crû au total de 31,8 % depuis 1990, tandis que la circulation des VUL français progressait de 54,2 %.

Les véhicules lourds (poids lourds, bus et cars) sont responsables de 21,4 % des émissions de CO_2 de la route alors qu'ils ne représentent que 5,3 % de la circulation routière. Le niveau de leurs émissions en 2014 est équivalent à celui de 1990. Avec la crise de 2008, la circulation des poids lourds a baissé de 17,5 % au total entre 2007 et 2014, alors que leurs émissions de CO_2 diminuaient de 18,9 % au total.

Les émissions unitaires du transport aérien sont en baisse continue depuis 1990 (- 40,2 % au total depuis 1990) - (figure D1-7).

Les émissions unitaires pour les vols intérieurs, plus courts et où les phases, particulièrement émettrices, de décollage et d'atterrissage sont proches, sont plus élevées que celles des vols vers les DOM et COM ou des vols internationaux. Elles diminuent moins rapidement et sont passées de 176,2 grammes de CO_2 par passager-km en 1990 à 136,8 g en 2015 (- 22,3 % depuis 1990), tandis que celles des vols vers les DOM et COM passaient de 94,0 g à 71,7 g (- 23,7 % depuis 1990) et celles des vols internationaux de 192,1 g à 104,2 g (- 43,4 %).

L'utilisation d'énergie renouvelable dans les transports progresse

La directive 2009 / 28 / CE relative à la promotion de l'utilisation des énergies renouvelables (EnR) a introduit deux objectifs nationaux contraignants dont un concerne les transports : pour la France, la part des énergies renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie du secteur des transports doit atteindre 10 % d'ici 2020.

Cette part est de 7,7 % en 2014.

Les modes alternatifs au transport routier ne représentent qu'une faible part du transport

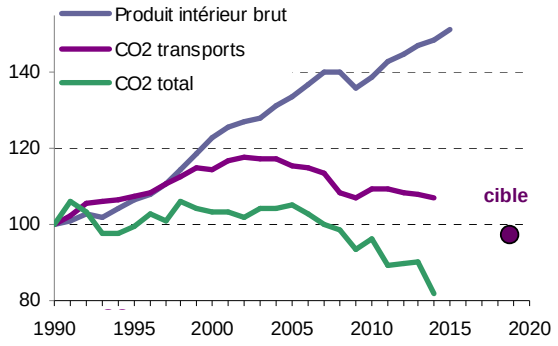
Les transports alternatifs au transport routier ne représentent que 12,9 % du transport terrestre de marchandises (hors oléoducs) ; cette part a fortement diminué depuis 1990 (23,2 %) et même depuis 2000 (19 %). En lien avec la reprise du transport ferroviaire de marchandises, cette part s'est améliorée en 2015.

La part du transport collectif de voyageurs, à 19,1 % en 2015, est en baisse par rapport à son niveau de 2011 à 2013 (19,7 %). La reprise de la circulation routière des voitures particulières, en lien avec le prix bas des carburants, explique cette baisse, malgré la progression continue du transport collectif de voyageurs.

Depuis 2007, le nombre de km de transports collectifs en site propre en province (TCSP) est passé de 1 104 km à 1 854 km en 2014. Il se rapproche de la cible des 2 200 km fixée pour 2020.

Figure D1-1 **Émissions de CO_2, totales, dans les transports et PIB**

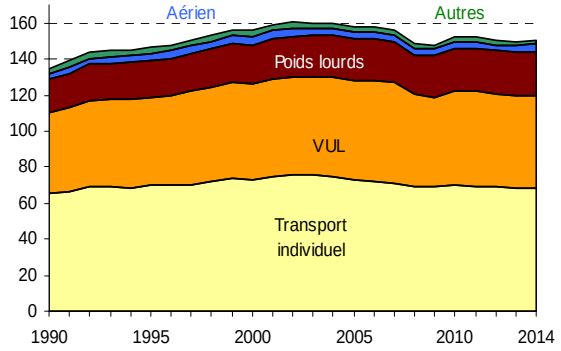
Indices base 100 en 1990 en %



Source : SOeS, d'après Citepa et Insee

Figure D1-2 **Évolution des émissions de CO_2 par type d'émetteur dans les transports**

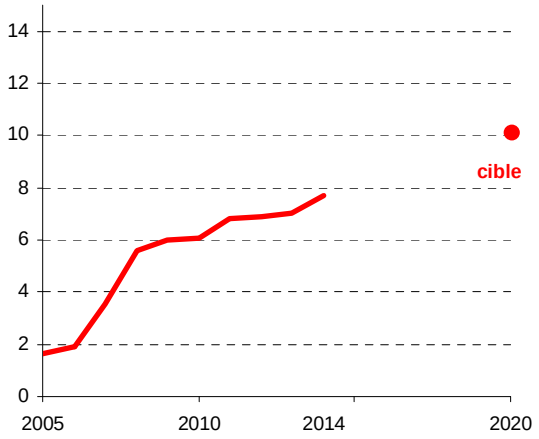
En Mt CO_2



Source : SOeS, d'après Citepa

Figure D1-3 **Part des consommations d'énergies renouvelables dans les consommations totales d'énergie du transport**

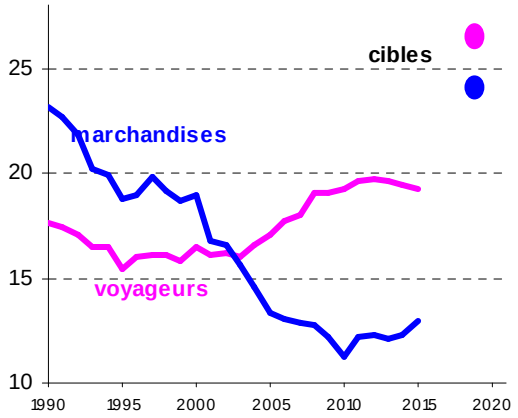
En gCO_2/km



Source : SOeS

Figure D1-4 **Part du transport collectif dans le transport intérieur terrestre de voyageurs et part du ferroviaire et du fluvial dans le transport terrestre intérieur de marchandises**

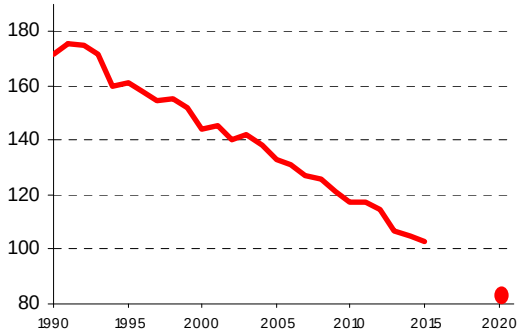
En %



Source : SOeS

Figure D1-5 **Émissions unitaires de CO_2 de l'aérien**

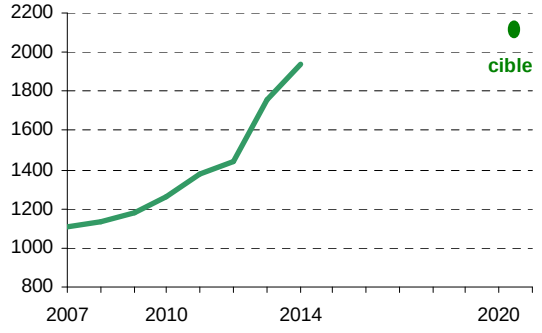
En gCO_2/pkm



Source : DGAC

Figure D1-6 **Nombre de km de TCSP en service en province**

En km



Source : Cerema

D2 | Consommation d'énergie de traction dans les transports

Avec 50,0 Mtep, soit environ 34 % de la consommation finale énergétique, la consommation d'énergie de traction dans les transports est en augmentation en 2015 (1,3 %), sur une tendance à la baisse sur plus long terme (- 0,5 % en moyenne annuelle depuis 2010). La consommation de produits non pétroliers, qui représente moins de 8 % de la consommation totale, croît plus rapidement que celle des carburants pétroliers.

La consommation d'énergie de traction des transports s'accroît en 2015

En 2015, la consommation d'énergie des transports croît (+ 1,3 %) et s'établit à 50,0 millions de tep. Après avoir crû en moyenne annuelle de près de 2 % par an entre 1990 et 1999, elle a ralenti (+ 0,6 %) entre 2000 et 2007 ; depuis 2008, la consommation d'énergie de traction est sur une tendance à la baisse (- 0,8 %) malgré une croissance en 2010 et 2011 ; depuis 2010 elle diminue de 0,5 % en moyenne annuelle.

Les carburants pétroliers (y compris biocarburants incorporés) constituent l'essentiel de l'énergie consommée dans les transports ; leur part est passée de 98,5 % en 1990 à 98,0 % en 2015. En 2015, du fait du prix bas des produits pétrolier, leur consommation s'accroît de 1,3 % dans un contexte de baisse de 0,5 % en moyenne annuelle depuis 2010.

La consommation d'électricité augmente en 2015 (+ 2,1 %), plus nettement que depuis 2010 (+ 0,3 % en moyenne annuelle) ; elle est tirée par la consommation dans les transports urbains qui s'accroît de 2,7 % (+ 2,4 % en moyenne anuelle depuis 2010), en lien avec le développement des tramways.

L'utilisation de gaz naturel, qui a débuté à partir de 2002, reste très faible malgré une nette croissance tant en 2015 (+ 3,0 %) que depuis 2010 (+ 2,3 % en moyenne annuelle).

La consommation de carburants pétroliers pour les transports routiers progresse

La consommation de carburants est essentiellement destinée au transport routier (81,5 % des carburants pétroliers). Les évolutions de consommation de carburants pour le transport routier sont analysées dans la dernière fiche du rapport, fiche G3. Elles progressent en 2015 (+ 1,2 %) et diminuent de 0,5 % en moyenne annuelle depuis 2010.

La consommation de carburants pétroliers pour les transports non routiers est aussi en hausse

18,5 % des carburants pétroliers sont utilisés pour d'autres usages que la route. Les consommations des carburants pétroliers pour les modes non routiers croissent un peu plus rapidement que pour les usages routiers.

La consommation du mode aérien (14,0 % des consommations d'énergie), la plus importante pour les usages non routiers, augmente en 2015 (+ 4,8 %) et sur moyenne période (+ 1,2 % en moyenne annuelle depuis 2010), en lien avec l'augmentation des mouvements d'avions (*cf. fiche F5*).

Le transport maritime et fluvial utilise 3,6 % de l'énergie des transports.

La consommation de gazole du transport ferroviaire est très faible (0,3 % des consommations d'énergie) ; malgré sa stabilité en 2015, elle baisse fortement depuis 2010 (- 3,9 % en moyenne annuelle).

Les consommations d'énergie de TCU progressent

Les consommations d'énergie des transports collectifs sont mixtes : la part du gazole a tendance à reculer au profit du gaz naturel qui reste faible (0,05 Tep) au regard de la consommation totale, elles croissent de 2,3 % en moyenne annuelle depuis 2010 (+ 3,0 % en 2015).

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

Champ et définitions

Les consommations d'énergie des véhicules essence et gazole sont calculées à partir de la circulation routière sur le sol français (cf. bilan de la circulation, *fiche G1*) quelle que soit l'origine d'achat du carburant (France et étranger), contrairement aux consommations retenues dans le bilan de l'énergie qui correspondent aux carburants achetés uniquement en France.

L'ensemble des séries de consommation d'énergie a été revu en 2015.

Figure D2-1 **Évolution des consommations d'énergie de traction du transport par mode**

Niveau en millions de tep, évolutions en %

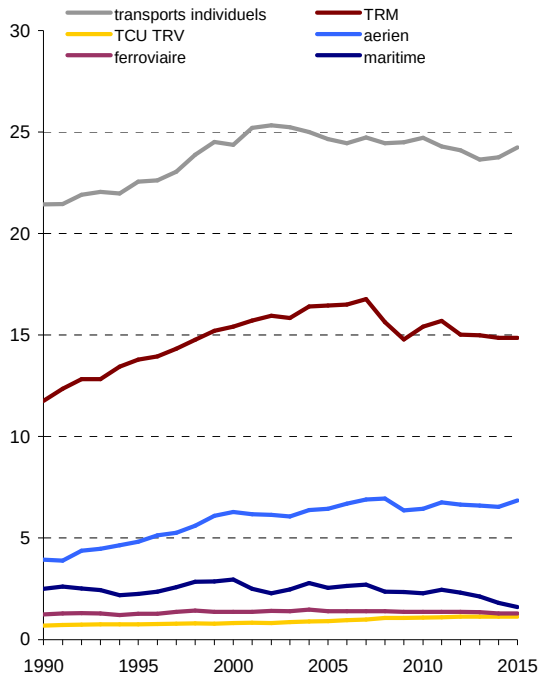
	Niveau	Evolution annuelle			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010
Voyageurs	**33,3**	**-1,5**	**0,0**	**2,5**	**0,0**
Transports individuels	**24,5**	**-1,8**	**0,4**	**2,0**	**-0,4**
Deux roues	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Voitures particulières (y compris taxis et VUL étrangers)	23,7	-1,9	0,4	2,0	-0,4
Essence	*6,9*	*-3,7*	*-0,2*	*1,9*	*-3,1*
Gazole	*16,7*	*-1,1*	*0,7*	*2,1*	*0,9*
GPL	*0,1*	*-11,1*	*-10,7*	*-11,0*	*-6,7*
Plaisance (essence)	0,3	0,7	1,0	1,0	1,1
Transport collectif	**8,8**	**-0,5**	**-1,2**	**4,0**	**1,0**
Transports routiers de voyageurs (gazole uniquement)	0,6	0,4	-0,4	0,3	0,5
Transports urbains de voyageurs	0,6	2,5	-1,1	1,4	1,4
Gazole	*0,3*	*0,4*	*-0,4*	*0,3*	*0,5*
Electricité	*0,2*	*5,2*	*-2,9*	*2,7*	*2,4*
Gaz naturel véhicules	*0,05*	*3,1*	*3,1*	*3,0*	*2,3*
Transports ferroviaires SNCF (1)	0,8	-0,9	-5,2	1,6	-1,1
Gazole	*0,1*	*-1,2*	*-15,2*	*0,0*	*-3,9*
Electricité	*0,7*	*-0,8*	*-2,7*	*2,0*	*-0,4*
Transport aérien (carburéacteur, essence aviation) (3)	6,9	-0,8	-0,7	4,8	1,2
Marchandises	**16,7**	**-1,5**	**-2,7**	**-1,1**	**-1,4**
Transports routiers de marchandises	**14,9**	**-0,3**	**-0,9**	**0,1**	**-0,7**
Essence (français)	*0,1*	*-14,5*	*-10,9*	*-9,8*	*-14,2*
Gazole (tous P.T.A.C.)	*14,6*	*0,0*	*-0,8*	*0,3*	*-0,5*
P.T.A.C.<=3,5t (VUL français)	*7,1*	*0,4*	*0,6*	*2,1*	*1,1*
P.T.A.C. > 3,5t, français + étrangers	*7,6*	*-0,4*	*-2,0*	*-1,4*	*-1,9*
GPLc (VUL français, P.T.A.C. <= 3,5t)	*0,03*	*-11,1*	*-10,7*	*-11,0*	*-6,7*
Gaz naturel véhicules (utilitaires français)	*0,05*	*3,1*	*3,1*	*3,0*	*2,3*
Navigation intérieure (fioul)	0,17	-6,6	-9,5	-7,2	-4,4
Transport maritime (diesel marine, fioul) (2)	1,61	-8,8	-14,8	-10,5	-6,7
Oléoducs (électricité)	0,03	0,0	0,0	0,0	0,0
Ensemble	**50,0**	**-1,5**	**-0,9**	**1,3**	**-0,5**

(1) Électricité uniquement de traction.
(2) livraisons en France aux soutes maritimes françaises et étrangères, hors lubrifiants (hors périmètre du bilan de l'énergie).
(3) livraisons en France aux aéronefs français et étrangers.
Coefficients d'équivalence des tonnes équivalent pétrole :
1 000 kWh électriques = 0,086 tep ;
1 t de gazole ou de fioul = 1 tep ;
1 000 kwh de gaz naturel = 0,077 tep ;
1 t d'essence ou carburéacteur = 1,048 tep ;
1 t de fioul lourd = 0,952 tep.

Source : SOeS

Figure D2-2 **Évolution des consommations d'énergie de traction du transport par mode**

En millions de tep



Source : SOeS

Figure D2-3 **Évolution des consommations d'énergie de traction du transport par énergie**

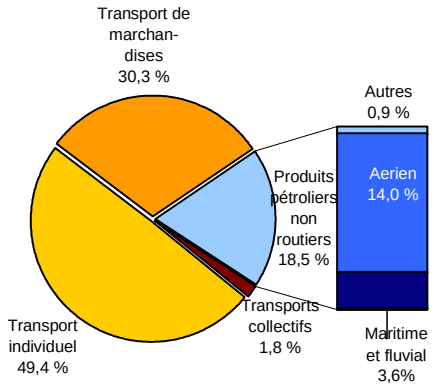
Niveau en millions de tep, évolutions en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010
Carburants pétroliers	49,0	-1,5	-0,9	1,3	-0,5
Carburants pétroliers routiers	*40,0*	*-1,2*	*-0,1*	*1,2*	*-0,5*
Carburants pétroliers non routiers	*9,1*	*-2,8*	*-4,3*	*1,3*	*-0,7*
GNV	0,1	3,1	3,1	3,0	2,3
Electricité	0,9	0,6	-2,7	2,1	0,3
Ensemble	**50,0**	**-1,5**	**-0,9**	**1,3**	**-0,5**

Source : SOeS

Figure D2-4 **Répartition des consommations de carburants pétroliers en 2015**

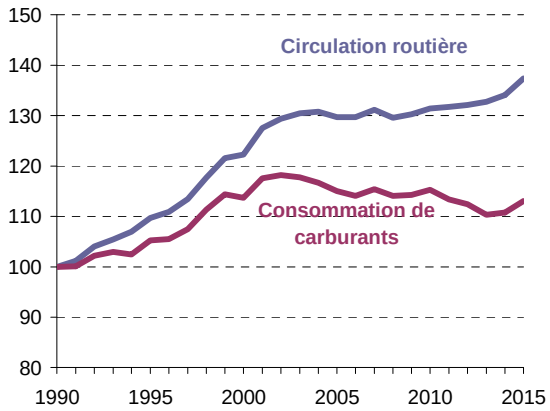
En % des tep



Source : SOeS

Figure D2-5 **Évolution de la circulation et de la consommation de carburant des voitures particulières**

Indice base 100 en 1990



Source : SOeS

D3.1 | Émissions de gaz à effet de serre des transports

Le transport est le secteur qui émet le plus de gaz à effet de serre (GES) en France (28,9 %). Les émissions résultent essentiellement de la combustion de carburants utilisés pour les transports routiers. Les véhicules particuliers sont à l'origine de la majorité des émissions de ce secteur.

En 2015, l'ensemble des émissions de GES de la France a augmenté de 2,2 % ; celles dues aux transports de 0,9 %. Depuis 1990, les émissions de tous les secteurs confondus ont diminué en moyenne de 0,6 % par an. Dans les transports, elles ont augmenté de 0,4 % en moyenne annuelle depuis 2010, mais elles sont en baisse de - 0,7 % en moyenne par an depuis 2004.

Le transport, secteur qui contribue le plus aux émissions de GES[3]

Le total des émissions de GES de la France s'élève en 2015 à 469 Mt CO_2eq, en augmentation de 2,2 % par rapport à 2014 : l'année 2015, sans être exceptionnelle, suit une année 2014 particulièrement chaude. Depuis 1990, le total des émissions de GES de la France a diminué de 14,9 % essentiellement grâce aux réductions dans les secteurs de l'industrie manufacturière et l'industrie de l'énergie.

Le secteur du transport reste le plus gros contributeur aux émissions de GES de la France, 28,9 % soit 135,4 Mt CO_2eq. Sa part s'est alourdie depuis 1990 (22 %). Entre 2015 et 2014 les émissions de GES du transport ont progressé de 0,9 %. Cette progression résulte d'une augmentation du trafic routier qui n'a pas été compensée par le développement des biocarburants, de l'électro-mobilité ou de la baisse des émissions conventionnelles des nouveaux véhicules. Cette augmentation intervient après dix années consécutives de baisse. Depuis 1990, les émissions de GES du transport ont augmenté de 11,7 % : elles ont crû de 1,3 % par an en moyenne entre 1990 et 2004 puis diminué chaque année de 0,7 % en moyenne.

Les émissions de GES du transport représentent un peu plus de 2 tonnes CO_2eq par habitant, plus que l'objectif fixé par la loi d'environ 2 tonnes CO_2eq à l'horizon 2050.

Des émissions de CO_2 imputables au trafic routier

Les émissions de GES du transport proviennent quasi exclusivement du transport routier (92,8 %) dont les émissions ont diminué de 7,3 % depuis 2004 ; en 2015, les émissions des transports routiers sont équivalentes à celles observées en 1995. Le CO_2, émis lors de la combustion des carburants constitue l'essentiel des GES émis par l'activité transport (96,6 %).

En 2014, les voitures particulières représentent 55,8 % des émissions de GES du transport routier (51 % du secteur transport), les véhicules utilitaires légers 20,2 % et les poids lourds 22,8 %. Les émissions de GES liées aux voitures particulières et aux poids lourds sont quasiment stables depuis 1990. En revanche, les émissions des véhicules utilitaires progressent de 1,2 % par an en moyenne depuis 1990.

L'impact de la climatisation des véhicules

Les transports émettent marginalement du CH_4 et du N_2O lors de la combustion des carburants, ils ne produisent ni PFC, ni SF_6 ou NF_3. Les GES hors CO_2 représentent 3,4 % des émissions du transport. Les hydrofluorocarbures (HFC) constituent après le CO_2 le principal poste d'émissions de gaz à effet de serre : en 2015, les transports en émettent 2,8 Mt CO_2eq, 14,7 % de l'ensemble des émissions de ce gaz synthétique, utilisé notamment dans les systèmes de réfrigération ; les HFC sont apparus en 1986 en remplacement des chlorofluocarbures (CFC) qui détruisaient la couche d'ozone. Leur croissance, en lien avec la substitution aux CFC et avec le développement de la climatisation des véhicules (voitures particulières, des trains et des véhicules frigorifiques) a été très rapide jusqu'en 2008 (+ 14,8 % en moyenne par an entre 2000 et 2008) et diminue depuis (- 0,9 % en moyenne par an).

La prise en compte des émissions dues aux biocarburants

Les émissions de CO_2 dues aux biocarburants ne sont pas comptabilisées comme émissions du transport, car elles sont supposées être exactement compensées dans l'année par absorption de CO_2 par les nouvelles cultures. Elles s'accroissent en 2014 de 0,8 %.

Le transport aérien

Dans les inventaires conventionnels, seules sont prises en compte les émissions de GES du trafic aérien des vols domestiques (y compris l'outre-mer), quelle que soit la compagnie. Les émissions de GES liées au trafic aérien international sont néanmoins calculées, dans la limite des consommations de carburants vendus sur le territoire français.

Le transport aérien des vols domestiques représente, en 2015, 3,44 % des émissions de GES du transport comptabilisées dans l'inventaire CCNUCC, soit 4,7 Mt CO_2eq., volume quasi stable depuis 2006.

Les émissions afférentes au transport aérien international représentent 16,7 Mt CO_2eq en 2014, soit 0,8 % de plus qu'en 2013. Ces émissions ont diminué de 6,6 % depuis 2008, mais présentent une augmentation de 85 % depuis 1990.

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

[3] *Les données présentées dans cette fiche tiennent uniquement compte des émissions directement liées aux déplacements et ne tiennent pas compte des émissions liées à la construction des équipements et des infrastructures.*

Figure D3.1-1 **Les émissions de GES par secteur** (métropole et DOM)

Niveaux en Mt CO_2eq, évolutions en %

	Niveaux		Evolutions annuelles			
	1990	2015*	2014	2015*	2015* 2004	2015* 1990
Transports (1)	**121,3**	**135,4**	**-0,4**	**0,9**	**-0,7**	**0,4**
Routier	114,6	125,6	-0,2	0,9	-0,7	0,4
Autres modes	6,7	6,9	-3,4	2,0	-1,2	0,1
Ferroviaire*	1,1	0,5	-0,6	0,0	-3,8	-3,3
Maritime* (1)	1,1	1,3	-0,3	0,9	0,3	0,7
Aérien* (1)	4,3	4,7	-4,2	1,9	-0,9	0,3
Autres transports	0,2	0,5	-6,7	7,3	-4,7	3,4
Consommartion de HFC	0,0	2,8	-1,6	0,0	1,3	
Autres secteurs	**430,2**	**333,8**	**-7,7**	**2,8**	**-1,8**	**-1,0**
Résidentiel / tertiaire	89,4	92,2	-14,0	8,5	-1,4	0,1
Industrie manufacturière	147,7	85,3	-2,7	0,4	-2,7	-2,2
Industrie de l'énergie	77,7	45,8	-23,4	5,1	-3,5	-2,1
Agriculture/sylviculture	98,2	91,4	3,0	-0,4	-0,1	-0,3
Déchets	17,3	19,1	-1,4	-1,9	-1,6	0,4
Total hors UTCF (2)	**551,5**	**469,2**	**-5,7**	**2,2**	**-1,5**	**-0,6**
UTCF	-37,5	-50,6	-5,4	0,0	0,7	1,2
Total avec UTCF	513,9	418,5	-5,7	2,5	-1,7	-0,8

	Niveaux		Evolutions annuelles			
Hors bilan	1990	2014	2013	2014	2014 2004	2014 1990
(Maritime hors bilan) (1*	*8,3*	*6,5*	-0,4	0,9	-0,7	0,4
(Aérien hors bilan) (1)*	*9,1*	*16,7*	-0,2	0,9	-0,7	0,4

Source : Citepa - rapport Secten 2016, format « Plan Climat »
(*) estimation.
(1) Les bilans d'émissions tiennent compte uniquement de la circulation effectuée avec du carburant acheté sur le territoire et consommé dans l'année.
(2) UTCF : utilisation des terres, leurs changements et la forêt.

Figure D3.1-2 **GES du transport routier selon le véhicule et la motorisation**

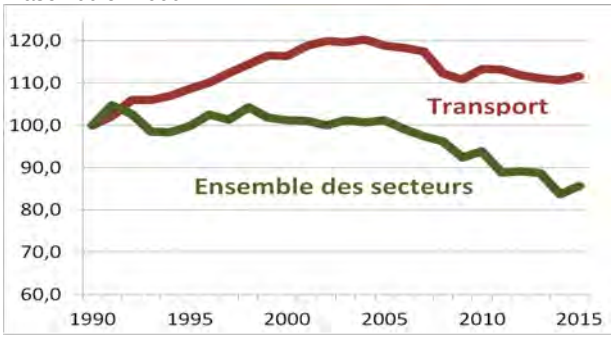
Niveaux en Mt CO_2eq, évolutions en %

	Niveaux		Evolutions annuelles			
	1990	2014	2013	2014	2014 2004	2014 1990
Voiture particulièree	**66,1**	**69,5**	**-1,4**	**0,5**	**-0,8**	**0,2**
Diesel	15,5	53,1	-0,5	0,7	1,9	5,3
Essence	50,5	16,1	-3,8	-0,1	-6,1	-4,7
GPL	0,2	0,3	-11,4	-10,8	-4,5	2,6
GNV	0,0	0,0	-0,2	1,5	4,0	0,0
Electriques	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0
Vévicules utilitaires	**18,5**	**25,1**	**0,5**	**-0,2**	**0,6**	**1,3**
Diesel	11,6	23,0	0,9	0,7	1,1	2,9
Essence	6,9	2,0	-3,4	-9,5	-4,2	-5,0
Véhicules lourds	**33,9**	**30,2**	**0,1**	**-2,1**	**-1,9**	**-0,5**
Diesel	27,0	28,1	0,4	-1,5	-1,7	0,2
Essence	6,9	2,0	-3,4	-9,5	-4,2	-5,0
GNV	0,0	0,2	1,6	2,1	7,8	0,0
Deux roues	**0,6**	**1,5**	**-0,2**	**-1,3**	**0,8**	**3,8**
TOTAL	**119,1**	**126,3**	**-0,6**	**-0,3**	**-0,8**	**0,2**
dont diesel	54,0	104,3	0,0	0,1	0,6	2,8
dont essence	69,0	20,1	-3,7	-2,2	-5,7	-5,0
dont GPL	0,2	0,3	-11,4	-10,8	-4,5	2,6

Source : Citepa - rapport Secten 2016, format Secten (métropole)

Figure D3.1-3 **Émissions françaises de GES depuis 1990**

Base 100 en 1990



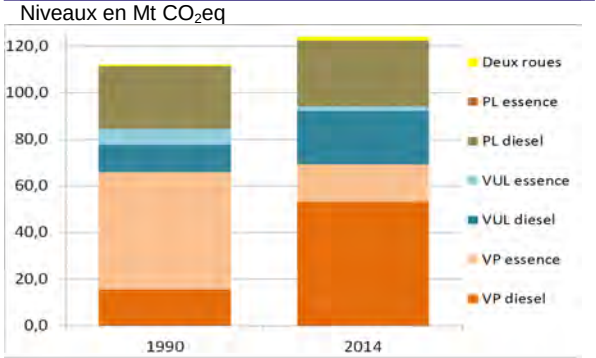
Source : Citepa - rapport Secten 2016, format « Plan Climat » (Métropole + DOM)

La loi de transition énergétique pour la croissance verte

Par la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, la France s'est engagée à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et à diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050, afin de préparer l'après pétrole et répondre aux impératifs de lutte contre le changement climatique.
Elle dispose de nombreuses mesures permettant de développer les transports propres :
- l'électro mobilité : disposer de 7 millions de points de charge pour les véhicules électriques en 2030 ;
- la mise en œuvre de plans de mobilité ;
- le renouvellement du parc de véhicules afin d'inciter l'intégration de véhicules à faibles émissions dans les flottes ;
- l'augmentation de la consommation d'énergies renouvelables dans les modes de transport : 10 % de l'énergie consommée en 2020 et 15 % en 2030.
En outre, la loi donne de nouveaux outils encourageant les mobilités alternatives à la voiture individuelle : voies réservées aux bus et taxis, autopartage, covoiturage, vélos.

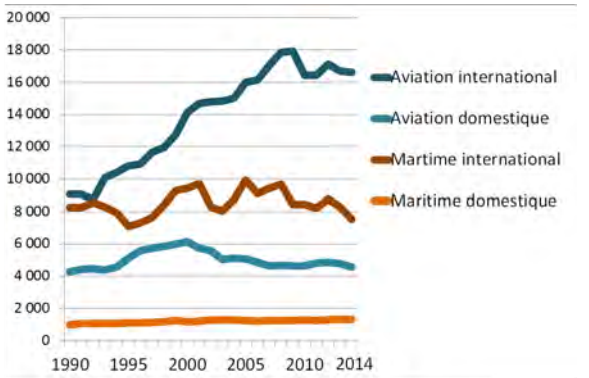
Figure D3.1-4 **GES des transports routiers selon le véhicule et la motorisation**

Niveaux en Mt CO_2eq



Source : Citepa - rapport Secten 2016, format Secten (métropole)

Figure D3.1-5 **Émissions de GES des transports maritimes et aériens**



Source : Citepa / CCNUCC 2016 et rapport SECTEN Secten 2016 - Format Plan Climat (Métropole + DOM)

D3.2 | Émissions de polluants atmosphériques des transports

Le transport routier représente entre 75 et 100 % des émissions des transports selon les polluants. Il est le principal émetteur d'oxydes d'azote (NO_x), de cuivre (Cu), de zinc (Zn) et de plomb (Pb), tous secteurs d'activités confondus. Il contribue également aux émissions d'autres polluants mais dans une moindre mesure. Pour la majorité des polluants, les véhicules diesel sont responsables de plus de 80 % des émissions du transport routier alors qu'ils représentent 63 % du parc en 2014. L'évolution des émissions du transport routier est variable selon les polluants. Les progrès observés sont notamment dus au renouvellement du parc et à l'introduction progressive de pots catalytiques.

Parmi les différents modes de transport, le transport routier est le plus émetteur de polluants dans l'air et représente entre 75 et 100 % de la part des transports selon les polluants.

Transport routier : des tendances variables selon les polluants et un fort impact du diesel

En 2015, la part du transport routier dans les émissions totales, tous secteurs d'activités confondus, est majoritaire pour les NOx, le Cu, le plomb et le Zn, entre 55 et 68 %. Le transport routier contribue également aux émissions d'autres polluants mais dans des proportions plus faibles : entre 15 et 25 % pour le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), les dioxines et furanes (PCDD-F), le cadmium (Cd) et l'arsenic (As) et pour 45 % pour le plomb (Pb). Pour les particules, plus ces dernières sont fines plus la part du transport routier est importante : 5 % pour les particules en suspension de toutes tailles à 15 et 16 % pour les particules de diamètre inférieur à 1 et 2,5 µm. Ces particules proviennent à la fois de l'échappement, de l'usure des routes et de certaines pièces des véhicules.

En 2014, les véhicules essence contribuent pour 75 % aux émissions de CO et de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) du transport routier alors qu'ils ne représentent que 37 % du parc. À l'inverse, les véhicules diesel sont responsables de plus de 90 % des émissions de NOx et de PM10 du transport routier alors qu'ils représentent 63 % du parc.

Sur la période 1990-2015, les émissions du transport routier ont suivi des tendances contrastées selon les polluants considérés. Les émissions de NOx ont diminué de 62 % grâce au renouvellement du parc et à l'introduction progressive de pots catalytiques. Néanmoins, ces progrès ont été limités par l'intensification du trafic (+ 36 % entre 1990 et 2014) et l'augmentation de la part des véhicules diesel (21 % en 1990 à 63 % en 2014). Les émissions de CO et COVNM ont diminué de plus de 90 % suite à l'introduction du pot catalytique et à la progression du nombre de véhicules diesel. Pour le Pb, la nette amélioration s'explique par l'interdiction du plomb tétraéthyle dans l'essence depuis le 1er janvier 2000.

Pour l'As, le Cr et le Cu, les émissions du transport routier ont augmenté depuis 1990. Pour le Cu, cette tendance s'explique par la hausse du trafic. Pour les HAP et les dioxines et furanes, les émissions ont également augmenté mais connaissent depuis quelques années une diminution.

Enfin pour le zinc, les émissions du transport routier sont stables sur la période 1990-2015.

Autres modes de transport : des contributions faibles aux émissions nationales

La part des autres modes de transport dans les émissions de polluants atmosphériques est le plus souvent faible, hormis pour le Cu où le transport ferroviaire contribue pour 23 % en 2014. Le cuivre, le polluant le plus émis par le transport ferroviaire, provient de l'abrasion des caténaires. Ces émissions ont augmenté jusqu'au début des années 2000 suite à la hausse du trafic et diminuent depuis.

Le transport maritime est le mode de transport le plus émetteur de dioxyde de soufre - SO_2 (52 % en 2014) mais ne représente que 1,1 % des émissions nationales. Ces émissions sont en baisse et proviennent de la combustion de carburant dont la teneur en soufre est limitée réglementairement. Le transport maritime contribue également aux émissions de nickel (Ni), à hauteur 1,7 % des émissions nationales. Elles sont dues à la consommation de fioul lourd.

Le transport fluvial émet majoritairement du CO et des COVNM. Ces émissions ont connu une hausse jusqu'au début des années 2000 en lien avec la hausse du trafic de plaisance pour le CO.

Enfin, le transport aérien est responsable de 4,4 % des émissions de Pb en 2014. Ces dernières ont diminué de 43 % depuis 1990.

Source

Les données utilisées sont celles de l'inventaire des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre en France au format Secten du Citepa. Cet inventaire couvre la France métropolitaine.

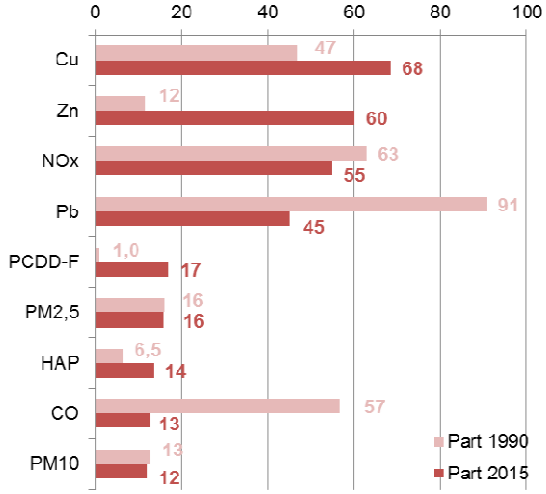
Conformément aux périmètres de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-NU) et de la directive européenne relative aux plafonds d'émission nationaux (NEC), ne sont pas incluses les émissions maritimes internationales et les émissions de la phase croisière (≥ 1 000 m) des trafics aériens domestique et international.

Les inventaires

Le ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer a mis en place un système national d'inventaires des émissions de polluants atmosphériques. Ce système vise à estimer les émissions des principaux polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre des différents secteurs d'activité. Dans ce cadre, plusieurs inventaires sont produits et permettent de répondre aux obligations des conventions internationales et des décisions européennes. La réalisation technique des inventaires est déléguée au Citepa.

Figure D3.2-1 **Part du transport routier dans les émissions totales en 1990 et 2015**

En %



Note : les données 2015 sont une estimation préliminaire.

Source : Citepa, format Secten, mise à jour avril 2016

Figure D3.2-2 **Émissions du transport routier et part dans les émissions totales**

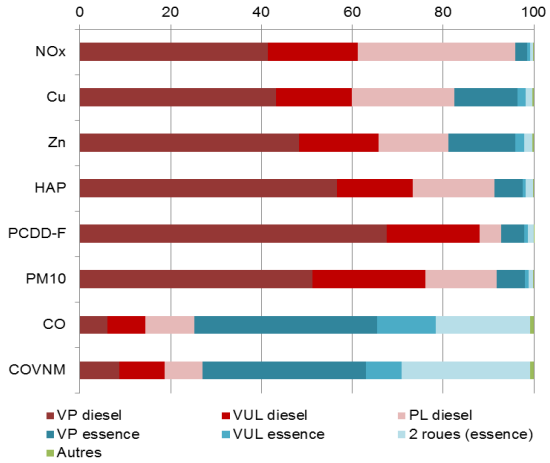
Unité variable selon les polluants, évolutions en %

		NO_x (kt)	CO (kt)	COVNM (kt)	PM_{10} (kt)	$PM_{2,5}$ (kt)	HAP (t)	PCDD-F (g ITEQ)	Cu (t)	Pb (t)	Zn (t)
Emissions du transport routier	1990	1232	5902	905	74	69	2,9	18	104	3902	258
	2015	474	400	50	34	27	2,8	20	144	53	284
	Evolution	-62	-93	-94	-54	-60	-5,3	6,4	38	-99	10
Part du transport routier dans les émissions totales	1990	63	57	38	13	16	6,5	1,0	47	91	12
	2015	55	13	7,7	12	16	14	17	68	45	60
Part 2014 des émissions du transport routier par type de motorisation	VP diesel	41	6,0	8,7	51	53	57	68	43	44	48
	VP essence	2,5	40	36	6,3	4,6	6,2	5,2	14	13	15
	VUL diesel	20	8,3	10,0	25	27	17	20	17	19	18
	VUL essence	0,67	13	8,0	0,86	0,65	0,73	0,79	1,8	2,0	2,0
	PL diesel	35	11	8,4	16	14	18	4,6	23	21	15
	2 roues (essence)	0,67	21	28	0,94	0,88	1,7	1,2	1,5	1,2	1,8
	Autres	0,21	0,89	0,83	0,15	0,10	0,13	0,091	0,36	0,39	0,32

Note : les données 2015 sont une estimation préliminaire.

Source : Citepa, format Secten, mise à jour avril 2016

Figure D3.2-3 **Émissions du transport routier par type de véhicule et motorisation pour quelques polluants en 2014**

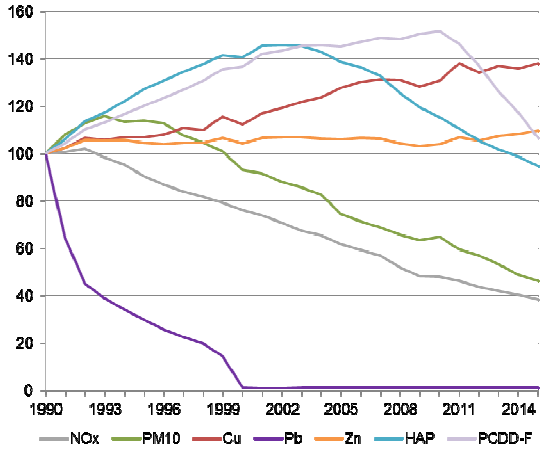


Note : les données 2015 sont une estimation préliminaire.

Source : Citepa, format Secten, mise à jour avril 2016

Figure D3.2-4 **Évolution des émissions des principaux polluants du transport routier**

Indice base 100 en 1990

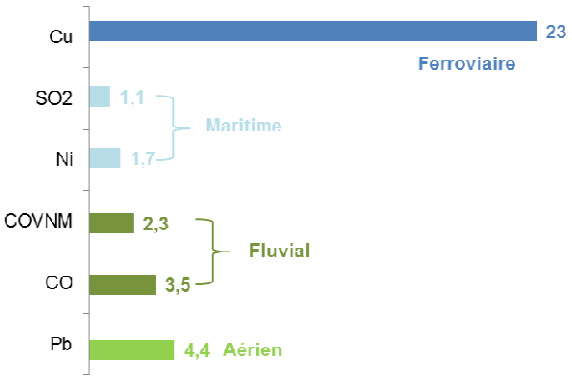


Notes : VP - voitures particulières ; VUL - véhicules utilitaires légers ; PL - poids lourds ; les données 2015 sont estimées.

Source : Citepa, format Secten, mise à jour avril 2016

D3.2-5 **Part des autres modes de transports dans les émissions totales de certains polluants en 2014**

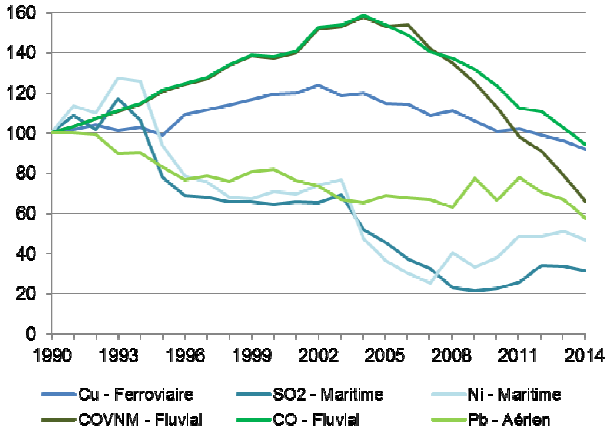
En %



Source : Citepa, format Secten, mise à jour avril 2016

D3.2-6 **Évolution des émissions des principaux polluants des autres modes de transport**

Indice base 100 en 1990



Source : Citepa, format Secten, mise à jour avril 2016

D3.3 | Qualité de l'air et transport routier

Le dioxyde d'azote (NO_2) est le polluant pour lequel la responsabilité du transport routier est la plus importante. Ainsi, les concentrations annuelles NO_2 sont en moyenne deux fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain. Ces dernières ont diminué depuis 2000, mais des progrès restent à faire puisqu'en 2014 38 % des stations situées à proximité du trafic routier ne respectent pas les normes européennes. Le transport routier a également un impact sur les concentrations en particules, mais moins marqué que pour le NO_2, puisque d'autres sources importantes contribuent aux concentrations de particules dans l'air. Les teneurs annuelles en particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM_{10}) ont baissé depuis 2000, mais en 2014 la réglementation n'est pas respectée dans 6 % des stations de mesure, notamment à proximité du trafic routier. La situation s'est améliorée pour le monoxyde de carbone (CO) et le benzène, dont le transport routier était l'une des principales sources.

La baisse des émissions de plusieurs polluants atmosphériques se traduit par une amélioration de la qualité de l'air, mais dans des proportions moindres, compte tenu des processus complexes qui interviennent dans l'atmosphère.

Les concentrations sont encore trop élevées pour le NO_2 et les PM_{10}

Entre 2000 et 2014, les teneurs en NO_2 ont baissé à proximité du trafic routier et en situation de fond urbain[4]. Le pic de 2003 est dû à la canicule et à des conditions météorologiques peu favorables à la dispersion des polluants. Les concentrations en NO_2 sont en moyenne deux fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain, le trafic routier étant l'une des sources majoritaires de production d'oxydes d'azote NO_x.

Ainsi, les valeurs limites pour la protection de la santé humaine ne sont pas respectées en majorité à proximité du trafic routier. En 2014, les dépassements de la valeur limite annuelle concernent 38 % des stations situées à proximité du trafic routier contre moins de 1 % en fond urbain.

Les teneurs en particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM_{10}) sont plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain et ont diminué sur la période 2007-2014. Cependant, ces dernières sont fortement dépendantes des conditions météorologiques. Les modalités de mesure des PM_{10} et des $PM_{2,5}$ ont été modifiées en 2007, afin de rendre les résultats équivalents à ceux obtenus par la méthode de référence européenne. Il n'est pas possible de comparer les périodes 2000-2006 et 2007-2014.

Les valeurs limites de concentration en PM_{10} pour la protection de la santé humaine sont plus souvent dépassées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain. Ainsi en 2014, 5 % des stations situées à proximité du trafic routier ne respectent pas la valeur limite journalière contre moins de 1 % en fond urbain.

En 2014, la valeur réglementaire européenne en particules de diamètre inférieur à 2,5 µm ($PM_{2,5}$) pour la protection de la santé humaine est respectée, hormis sur une station, située à proximité du trafic routier.

La réglementation européenne est respectée pour le CO et le benzène en 2014

Entre 2000 et 2014, les teneurs en CO diminuent et sont faibles La réglementation européenne pour le CO est respectée. Ces progrès s'expliquent par l'introduction de normes environnementales pour les véhicules routiers et la mise en place de pots catalytiques.

Les concentrations en benzène mesurées à proximité du trafic routier diminuent entre 2000 et 2014, baisse expliquée en partie par l'entrée en vigueur le 1er janvier 2000 de la directive 98/70/CE visant à limiter le taux de benzène dans l'essence. En 2014, la réglementation européenne fixée pour la protection de la santé humaine est respectée à proximité du trafic routier et en fond urbain.

Impacts sur la santé et l'environnement

Le NO_2 irrite les voies respiratoires. Les particules de l'air ambiant sont classées cancérigène pour l'homme. Leur impact dépend de leur taille et de leur composition physico-chimique. Elles peuvent notamment causer des maladies respiratoires et cardiovasculaires.

Le NO_2 contribue à l'acidification et l'eutrophisation des milieux. C'est également un gaz qui intervient dans les processus de formation de l'ozone, tout comme le CO.

Sources

Les statistiques présentées sont calculées à partir des mesures de la base de données nationale de la qualité de l'air, Géod'Air. Seules les stations de mesure concernées par les rapportages à la Commission européenne sont prises en compte. Le Bilan de la qualité de l'air en France en 2014, publié par le commissariat général au développement durable du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, sert de référence.

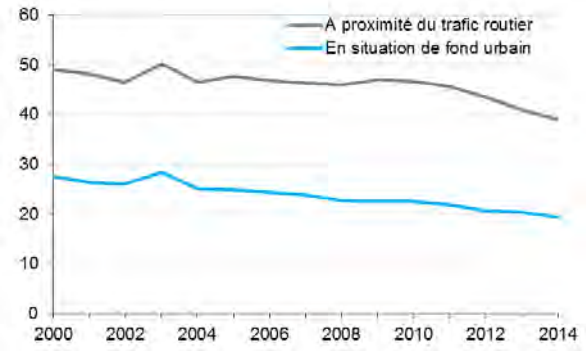
Contentieux européen

Depuis l'entrée en vigueur de la législation européenne en 2005, au moins un des seuils fixés pour les PM_{10} n'a pas été respecté chaque année dans 17 États membres, dont la France. En mai 2011, la Commission européenne a assigné la France devant la Cour de justice pour le non-respect des seuils applicables pour les PM_{10} depuis 2005 et pour n'avoir pas pris suffisamment de mesures pour réduire cette pollution. Onze zones sont concernées sur le territoire national. La France est également concernée par une démarche appelée "EU-pilot", pour dépassement des valeurs limites de NO_2 dans 15 zones.

[4] *Les concentrations en situation de fond urbain sont mesurées dans des zones urbaines éloignées de toutes sources directes d'émissions.*

Figure D3.3-1 **Évolution des concentrations annuelles en NO_2 dans l'air**

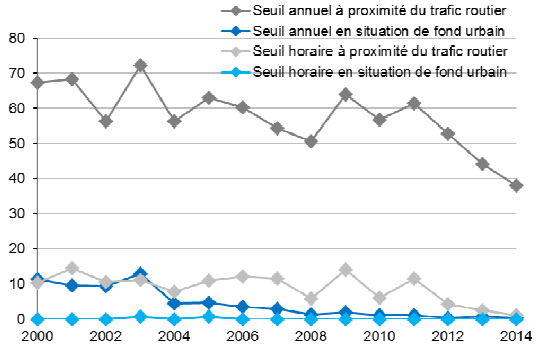
En µg.m^{-3}



Champ : France métropolitaine et DOM.
Source : Géod'Air, mai 2016

Figure D3.3-2 **Évolution de la part des stations de mesure qui ne respectent pas les seuils en NO_2**

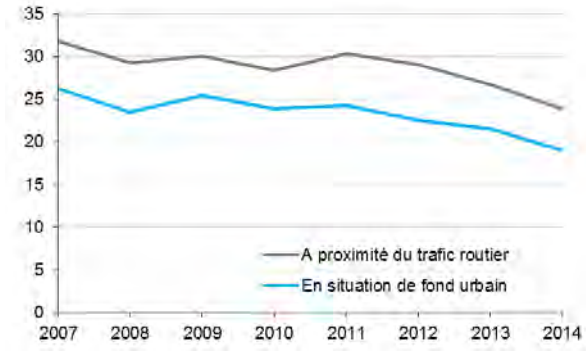
En %



Champ : France métropolitaine et DOM.
Source : Géod'Air, mai 2016

Figure D3.3-3 **Évolution des concentrations annuelles en PM_{10} dans l'air**

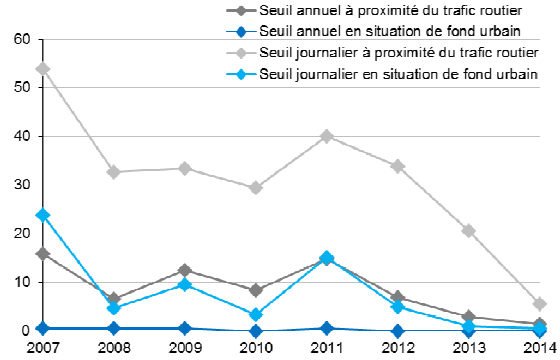
En µg.m^{-3}



Champ : France métropolitaine et DOM.
Source : Géod'Air, mai 2016

Figure D3.3-4 **Évolution de la part de stations de mesure qui ne respectent pas les seuils en PM_{10}**

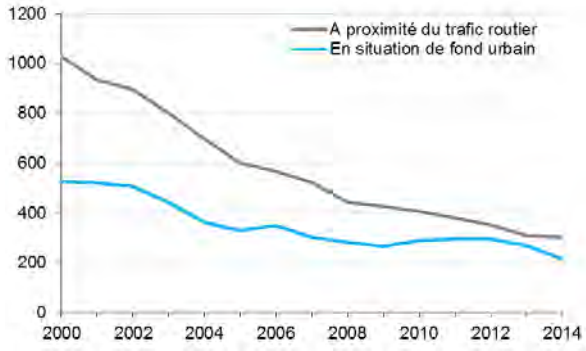
En %



Champ : France métropolitaine et DOM.
Source : Géod'Air, mai 2016. Traitements : SOeS, juin 2016

Figure D3.3-5 **Évolution des concentrations annuelles en CO dans l'air**

En µg.m^{-3}



Champ : France métropolitaine et DOM.
Source : Géod'Air, mai 2016

Figure D3.3-6 **Réglementation européenne pour la protection de la santé humaine**

Polluant	Valeur limite pour la protection de la santé humaine	Année d'entrée en vigueur
NO_2	Valeur limite annuelle : 40 µg.m^3 en moyenne sur l'année civile	2010
	Valeur limite horaire : 200 µg.m^3 en moyenne sur une heure à ne pas dépasser plus de 18 fois par année civile	2010
PM_{10}	Valeur limite annuelle : 40 µg.m^3 en moyenne sur l'année civile	2005
	Valeur limite journalière : 50 µg.m^3 à ne pas dépasser plus de 35 jours par année civile	2005
$PM_{2,5}$	Valeur limite annuelle : 25 µg.m^3 en moyenne sur l'année civile	2015
CO	10 000 µg.m^3 en maximum journalier de la moyenne sur 8h	2005
Benzène	Valeur limite annuelle : 5 µg.m^3 en moyenne sur l'année civile	2010

Source : directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe

D4.1 | Accidentalités aérienne, ferroviaire et maritime

L'année 2015 est marquée par deux accidents mortels : celui de l'airbus de la Germanwings à l'origine du décès de 150 personnes dans les Alpes françaises et le déraillement d'une rame d'essai du TGV-Est ayant provoqué la mort de 11 personnes. Les nombres de personnes décédées et disparues en mer diminuent.

L'année 2015 est marquée par l'accident de l'airbus de la Germanwings

L'accident du vol 9525 de Germanwings, qui reliait Barcelone (Espagne) à Düsseldorf (Allemagne), est survenu le 24 mars 2015 sur la commune de Prads-Haute-Bléone (Alpes-de-Haute-Provence). Les 144 passagers et les 6 membres d'équipage de l'Airbus A320-211 ont été tués sur le coup. Parmi les 150 victimes, 17 nationalités sont dénombrées : 72 étaient de nationalité allemande et 51 de nationalité espagnole.

En 2015, avec cet accident, 94 accidents corporels aériens son dénombrés, (soit 22 de plus qu'en 2014), dont 46 mortels (35 en 2014). En plus des 150 décès survenus avec l'accident de l'airbus, 66 personnes sont décédées (contre 57 l'année précédente). Quant au nombre de blessés graves, il est quasi stable, passant de 57 en 2014 à 59 en 2015.

La hausse du nombre d'accidents corporels est essentiellement imputable à l'aviation générale qui représente 93 % des accidents corporels de l'aérien en 2015, tandis que les autres types de vol, transport public et travail aérien, enregistrent respectivement 2 (dont celui de l'airbus de la Germanwings) et 5 accidents.

Concernant l'aviation générale (avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés et privés), l'année 2015 a en effet été marquée par une hausse assez sensible du nombre d'accidents mortels (46 contre 32 en 2014) et du nombre de morts (63 contre 53). Cette hausse est due à l'augmentation importante du nombre d'accidents mortels d'ULM (33 contre 13 en 2014) ainsi que du nombre de morts (43 contre 21). Le nombre de victimes d'accidents d'ULM est ainsi devenu largement supérieur à celui des victimes d'accidents d'avion.

La diminution du nombre d'accidents et de tués sur le réseau ferré national est ternie par le nombre de victimes du déraillement de la rame d'essai du TGV

L'année 2015 est marquée par le déraillement d'une rame d'essai sur la ligne à grande vitesse (LGV) Est européenne, survenu sur la commune d'Eckwersheim (Bas-Rhin) le 14 novembre. Ce déraillement a provoqué le décès de 11 personnes et en a grièvement blessé 23 autres. Il s'agit du premier accident impliquant une rame d'essai. Bien que particulièrement tragique, cet accident n'est pas pris en compte dans les statistiques d'accidentalité ferroviaire car il n'est pas survenu sur le réseau ferré national (RFN).

Sur le RFN, le nombre d'accidents significatifs[5] diminue en 2015 avec un total de 150 (contre 177 en 2014).

En 2015, le nombre de tués dans des accidents ferroviaires diminue en passant de 66 à 54, soit le niveau le plus bas jamais atteint. Les accidents aux passages à niveau et ceux causés par le matériel roulant en marche restent les plus générateurs d'accidents mortels : 27 tués aux passages à niveau et 27 tués par le matériel roulant.

Le nombre de blessés graves diminue sensiblement : 41 en 2015 contre 74 en 2014. Cette diminution concerne toutes les catégories de personnes : voyageurs (6 contre 12 en 2014), usagers des passages à niveau (11 contre 26), personnel (2 contre 8) et la catégorie des « personnes non autorisées », à savoir des « personnes se trouvant sur les voies ferroviaires sans y être autorisées » (17 contre 24).

Le nombre d'accidents en mer augmente fortement

L'augmentation du nombre d'accidents maritimes (opérations de sauvetage recensées par la Direction des affaires maritimes) observée en 2014 (+ 3,7 %) s'accélère en 2015. Avec 8 668 accidents, leur nombre croît de 12,4 % et dépasse le niveau maximal atteint en 2012 (8 242 accidents). Le nombre de personnes blessées (739) augmente également fortement (+ 23,6 %). En revanche, le nombre de personnes décédées (166) diminue de 3,7 %. Quant aux personnes disparues, leur nombre est quasi stable (96 contre 98 en 2014).

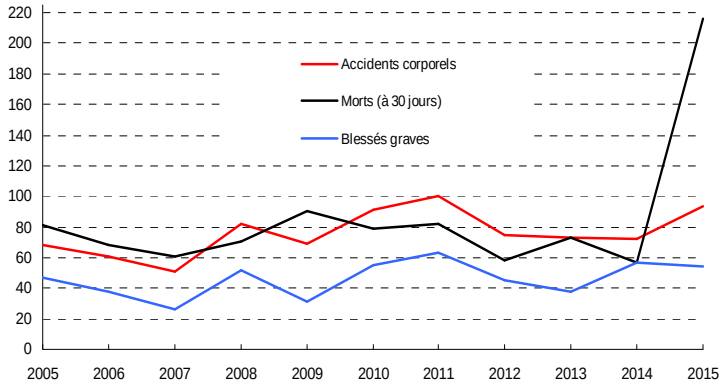
Au cours des dix dernières années, le nombre d'accidents maritimes a augmenté à un rythme annuel moyen de 5,6 %. Sur la même période, les nombres de morts et de blessés recensés ont également augmenté (respectivement + 2,5 % et + 2,7 % en moyenne annuelle), alors que le nombre de disparus a diminué de 2,7 % (en moyenne annuelle).

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

[5] *Accidents ou évènements recensés selon les indicateurs de sécurité communs (ISC) définis par l'agence ferroviaire européenne (ERA, European railway agency).*

Figure D4.1-1 **Accidents aériens sur le territoire français**

Nombre d'accidents corporels, de morts et de blessés graves



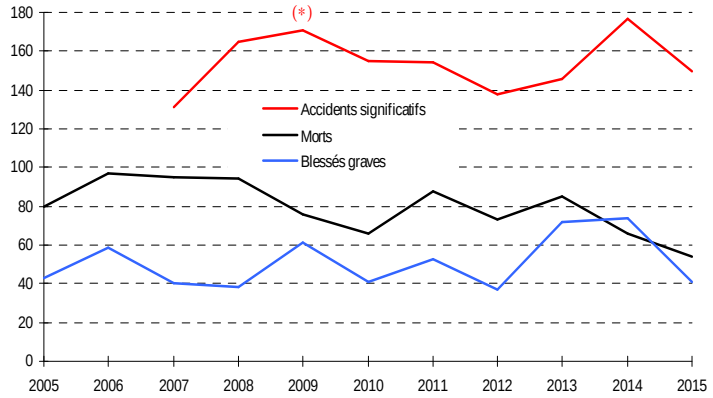
Champ : accidents corporels sur le territoire français métropolitain, quelle que soit la nationalité de l'aéronef, couvrant :
- le transport public ou l'aviation commerciale (avions et hélicoptères des compagnies aériennes) ;
- l'aviation générale (avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés, privés) ;
- le travail aérien (avions, hélicoptères et ULM des sociétés et des privés pour épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, hélitreuillage, etc.)

Dans le cas de collisions entre deux aéronefs ou plus, il y a autant d'occurrences que d'aéronefs impliqués. Les accidents corporels regroupent les blessures mortelles ou graves. Sont exclues les blessures légères, non prises en compte par l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale).

Source : Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA) pour la sécurité de l'aviation civile, « Rapport annuel 2015 »

Figure D4.1-2 **Tués et blessés lors d'accidents ferroviaires**

Nombre d'accidents significatifs, de morts et de blessés graves



Note : les 11 personnes décédées et les 23 personnes grièvement blessées dans le déraillement de la rame d'essai du TGV Est survenu le 14 novembre 2015 ne sont ici pas prises en compte car cet accident ne s'est pas produit sur le réseau ferré national (RFN), mais sur le second tronçon de la LGV encore non exploitée et dont la mise en service est prévue le 3 juillet 2016.

Champ : accidents se produisant sur le réseau ferré national (RFN) pouvant se décomposer en collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies ou autres.

La définition retenue correspond aux indicateurs de sécurité communs (ISC) qui comptabilisent, pour chaque catégorie d'accidents, les accidents dits significatifs, c'est-à-dire : « tout accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages significatifs au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation. Les accidents survenus dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts sont exclus. »
(*) À partir du 1er janvier 2009, la définition des accidents est modifiée en excluant désormais les suicides et tentatives de suicides.

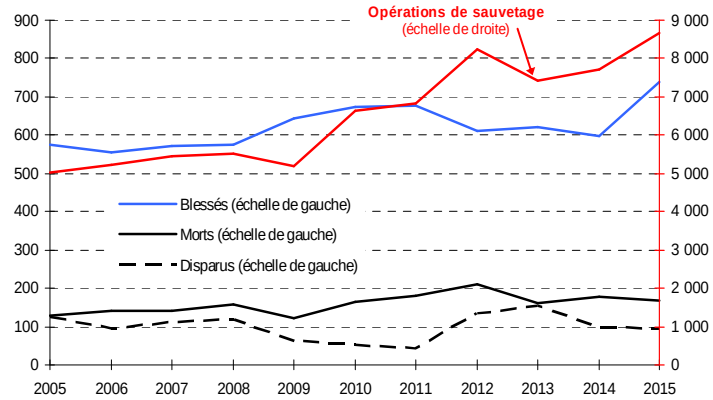
Morts (ou « tués ») : voyageurs, agents en service et autres ouvriers travaillant sur le réseau ferré national et victimes routières des accidents aux passages à niveau, décédés dans les 30 jours suivant l'accident.

Blessés graves : personnes hospitalisées plus de 24 heures (mais non décédées dans les 30 jours suivants).

Source : SNCF Réseau, « Rapport annuel sur la sécurité – Année 2015 », version provisoire du 9 juin 2016

Figure D4.1-3 **Accidents maritimes (y compris plaisance)**

Nombre d'opérations de sauvetage, de morts, de disparus et de blessés



Champ : zones de sécurité françaises, incluant la France métropolitaine, les départements d'outre-mer, la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie.

Les zones de sécurité (« Search and Rescue » SAR en anglais) sont des zones de responsabilité de sauvetage que les États ont déclarées auprès de l'OMI (Organisation maritime internationale).

En France, cette mission est dévolue aux Centres régionaux de surveillance et de sauvetage (Cross), responsables du sauvetage de la vie humaine de la plage jusqu'à la limite de la zone de responsabilité française.

Le bilan humain est fixé dès la clôture de l'opération de sauvetage. Tout nouvel élément comme la découverte de corps vient modifier le statut de la victime de « disparu » en « mort » si le lien est avéré avec une opération du Cross.

Source : SOeS, d'après DGITM / DAM / SM

D4.2 | Accidentalité routière

Pour la seconde année consécutive, le nombre de tués sur les routes de France métropolitaine a augmenté. Avec 3 461 tués, la mortalité augmente de 2,3 %, après une hausse de 3,5 % en 2014. L'accident entre un autocar et un poids lourd en Gironde (sur la commune de Puisseguin) est à l'origine du décès de 43 personnes.

En 2015, le bilan de l'accidentalité routière s'établit en France métropolitaine à 56 603 accidents corporels, pour lesquels 3 461 personnes tuées sont dénombrées, soit 77 de plus qu'en 2014. Le nombre de tués augmente de 2,3 % alors que le nombre d'accidents corporels diminue de 2,7 %. Malgré l'augmentation du nombre de tués en 2014 et en 2015, son niveau reste inférieur à celui de 2012 (3 653 personnes tuées). 2013 reste l'année la moins mortelle depuis 1972[6] (3 268 personnes tuées).

Par ailleurs 70 802 blessés (- 3,1 %) sont dénombrés, parmi lesquels 38 % ont été hospitalisés plus de 24 heures. Le nombre de blessés hospitalisés plus de 24 heures est stable (- 0,2 %).

Dans les cinq départements d'outre-mer, 2 051 accidents corporels (+ 23,3 %) sont dénombrés. 155 personnes ont été tuées en 2015, représentant une baisse de 10,4 %.

L'accident d'un autocar et d'un poids lourd provoque le décès de 43 personnes

Survenu le 23 octobre 2015, l'accident entre un autocar et un poids lourd sur une route secondaire située sur la commune de Puisseguin en Gironde est à l'origine du décès de 43 personnes, 41 dans l'autocar et 2 dans le poids lourd. Il s'agit de l'accident en autocar le plus meurtrier depuis celui d'août 1982 sur l'autoroute A6 où 53 personnes avaient péri. En dehors du nombre exceptionnel de personnes tuées parmi les usagers d'autocars, les usagers des véhicules de tourisme représentent l'autre catégorie d'usagers pour laquelle une augmentation de la mortalité (+ 8,0 %) est enregistrée en 2015 .

Le nombre d'accidents continue d'augmenter sur les autoroutes

Si 25 % des accidents corporels se produisent hors agglomérations (hors autoroutes), ces accidents concentrent 63 % de la mortalité. En 2015, les accidents corporels ont diminué en agglomérations et sur les routes départementales mais ont fortement augmenté sur les autoroutes et les routes nationales (respectivement de 8,7 % et 9,0 %). Le nombre d'accidents corporels sur les autoroutes augmente pour la quatrième année consécutive. La mortalité y a également fortement augmenté (+ 23,1 %) 56 personnes tuées de plus qu'en 2014 (298 contre 242) y sont déplorées.

La mortalité repart à la hausse chez les jeunes et continue d'augmenter chez les plus âgés

Le nombre de tués parmi les 18-24 ans a augmenté en 2015 de 6,4 % alors qu'en 2014, 54 vies avaient été épargnées (- 8,5 %).

Pour la seconde année consécutive, le nombre de personnes tuées chez les 65 ans et plus augmente (+ 7,8 %, après + 12,1 % en 2014). L'accident d'autocar de Puisseguin n'explique qu'en partie cette hausse.

Cette classe d'âge est également la seule pour laquelle le nombre de tués depuis 2010 a augmenté (+ 8,8 % en cinq ans). C'est également la seule classe d'âge qui enregistre sur la même période une augmentation du nombre de blessés hospitalisés plus de 24 heures (+ 3,0 % depuis 2010).

La route est responsable d'une femme tuée pour trois hommes

En 2015, sont dénombrés sur la route trois hommes tués pour une femme tuée ; cette proportion est stable dans le temps. Parmi les blessés et les blessés hospitalisés plus de 24 heures, la proportion de femmes est un peu plus élevée (respectivement 33 % et 30 %). La répartition des femmes et des hommes parmi les victimes est fortement liée à la répartition femmes-hommes selon les types d'usagers : ainsi 93 % des motocyclistes tués sont des hommes contre 62 % des piétons tués.

Les causes principales d'accidents mortels restent les mêmes : vitesse, alcool et stupéfiants

Qu'elle soit excessive ou inadaptée aux circonstances, la vitesse reste la première des causes principales d'accidents mortels, identifiée dans au moins un accident mortel sur quatre. Entre 2013 et 2015, les vitesses pratiquées ont augmenté de 4 km/h sur les autoroutes limitées à 130 km/h et de 2 km/h sur les routes et autoroutes limitées à 110 km/h. Ce sont les réseaux routiers où l'on observe également une augmentation du nombre d'accidents corporels et mortels.

Dans au moins un accident mortel sur cinq, l'alcool est la première des causes principales identifiées. La part des accidents mortels impliquant au moins un conducteur avec un taux d'alcool supérieur au taux légal (0,5 g/l) est de 30 % en 2015, soit en hausse de 1,5 point par rapport à 2014. Par ailleurs, on estime en 2015 à 23 % la part des accidents mortels impliquant au moins un conducteur avec un test positif aux stupéfiants (la moitié des conducteurs ayant pris des stupéfiants avaient également un taux d'alcoolémie supérieur au taux légal).

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

[6] *Année de mise en place du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR).*

Figure D4.2-1 **Accidents corporels par localisation et type de réseau**

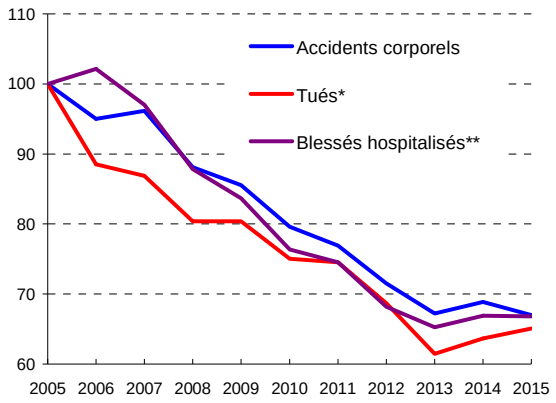
Nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés en unités ; évolutions en %

	Accidents corporels			Tués			Blessés			*dont blessés hospitalisés plus de 24h*		
		évolution			évolution			évolution			évolution	
	2015	2015/ 2014	2015/ 2010	2015	2015/ 2014	2015/ 2010	2015	2015/ 2014	2015/ 2010	*2015*	*2015/ 2014*	*2015/ 2010*
Par localisation												
Autoroutes	5 215	8,7	21,3	298	23,1	25,2	7 218	8,3	21,5	*1 993*	*-12,2*	*0,6*
Agglomérations (hors autoroutes)	37 218	-7,4	-20,6	988	-0,4	-12,8	44 226	-7,9	-21,3	*13 555*	*-1,0*	*-14,2*
Hors agglomérations (hors autoroutes)	14 170	7,3	-12,2	2 175	1,2	-17,0	19 358	5,3	-13,2	*11 047*	*3,5*	*-12,4*
Par type de réseau												
Autoroutes	5 215	8,7	21,3	298	23,1	25,2	7 218	8,3	21,5	*1 993*	*-12,2*	*0,6*
Routes nationales et départementales	21 947	-2,3	-14,7	2 512	-0,1	-16,1	28 891	-3,2	-14,9	*14 860*	*-0,5*	*-12,7*
dont routes nationales	*3 200*	*9,0*	*-16,5*	*264*	*5,6*	*-24,6*	*4 391*	5,4	-18,3	*1 667*	*3,8*	*-20,6*
dont routes départementales	*18 747*	*-3,9*	*-14,4*	*2 248*	*-0,8*	*-15,0*	*24 500*	-4,5	-14,3	*13 193*	*-1,1*	*-11,6*
Autres voies	29 441	-4,9	-21,0	651	3,8	-14,3	34 693	-5,1	-22,2	*9 742*	*3,4*	*-14,5*
Ensemble	**56 603**	**-2,7**	**-15,9**	**3 461**	**2,3**	**-13,3**	**70 802**	**-3,1**	**-16,2**	***26 595***	***-0,2***	***-12,5***

Champ : France métropolitaine.
Source :ONISR

Figure D4.2-2 **Évolution des accidents corporels et du nombre de tués et blessés hospitalisés**

Indice 100 en 2005



Champ : France métropolitaine ;

** victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident (définition nouvelle à partir de 2005).*
*** victimes non décédées dont l'état nécessite des soins médicaux (blessés) et hospitalisées plus de 24 heures.*

Source : ONISR

Figure D4.2-3 **Victimes**

Nombre de tués et de blessés hospitalisés plus de 24 heures ; évolutions en %

	Tués			Blessés hospitalisés plus de 24h		
		évolution			évolution	
	2015	2015/ 2014	2015/ 2010	2015	2015/ 2014	2015/ 2010
Par catégorie d'usagers *						
Piétons	468	-6,2	-3,5	4 331	0,2	-5,5
Cyclistes	149	-6,3	1,4	1 516	4,8	11,4
Cyclomotoristes **	155	-6,1	-37,5	2 683	-2,0	-34,6
Motocyclistes ***	614	-1,8	-12,8	5 514	1,8	-9,9
Véhicules de tourisme	1 796	8,0	-15,2	11 021	-1,1	-11,5
Camionnettes	120	-16,1	-17,8	798	0,5	-13,4
Poids lourds	56	0,0	-13,8	249	-15,6	-31,4
Bus et cars	43	ns	ns	98	11,4	27,3
Autres ****	60	-7,7	-21,1	385	-0,3	-6,1
Par classe d'âge, dont						
0-14 ans	101	-9,8	-22,3	1 834	-2,6	-15,3
15-17 ans	125	7,8	-22,4	1 694	-2,6	-27,7
18-24 ans	619	6,4	-25,5	4 913	-0,6	-22,0
25-44 ans	1 024	-1,6	-18,0	8 409	0,6	-14,1
45-64 ans	761	0,0	-11,1	6 147	-0,1	-2,5
65 ans et plus	831	7,8	8,8	3 597	1,5	3,0
Ensemble	**3 461**	**2,3**	**-13,3**	**26 595**	**-0,2**	**-12,5**

Champ : France métropolitaine ;
ns : non significatif
** conducteurs et passagers compris.*
*** y compris scooters <50 cm³.*
**** y compris scooters >50 cm³.*
***** cette catégorie regroupe les usagers de tracteurs agricoles, de voiturettes et des autres véhicules.*

Source : ONISR

Figure D4.2-4 **Femmes et hommes victimes**

En %

	Tués		Blessés		*dont hospitalisés plus de 24h*	
Sexe	**F**	**H**	**F**	**H**	***F***	***H***
Par catégorie d'usagers *						
Piétons	38	62	48	52	*47*	*53*
Cyclistes	16	84	23	77	*20*	*80*
Cyclomotoristes **	8	92	16	84	*12*	*88*
Motocyclistes ***	7	93	11	89	*10*	*90*
Véhicules de tourisme	30	70	44	56	*41*	*59*
Camionnettes	20	80	20	80	*19*	*81*
Poids lourds	4	96	8	92	*8*	*92*
Bus et cars	67	33	82	18	*75*	*25*
Autres ****	17	83	24	76	*25*	*75*
Ensemble	**25**	**75**	**33**	**67**	***30***	***70***

Champ : France métropolitaine.
** conducteurs et passagers compris.*
*** y compris scooters < 50 cm³.*
**** y compris scooters > 50 cm³.*
***** cette catégorie regroupe les usagers de tracteurs agricoles, de voiturettes et des autres véhicules.*

Source : ONISR

Figure D4.2-5 **Accidents corporels et mortels avec les facteurs alcool et stupéfiants en 2015**

En %

	Proportion de conducteurs impliqués, avec un taux d'alcool positif		Proportion de conducteurs impliqués, avec un taux positif de dépistage de stupéfiants	
	dans un accident corporel	*dont un accident mortel*	dans un accident corporel	*dont un accident mortel*
Par classe d'âge, dont				
0-17 ans	2,2	*13,3*	8,7	*22,2*
18-24 ans	7,4	*25,2*	17,8	*30,0*
25-44 ans	6,7	*22,5*	13,7	*33,5*
45-64 ans	4,9	*14,2*	6,7	*15,3*
65 ans et plus	2,3	*8,5*	3,0	*3,8*
Ensemble des conducteurs	**5,8**	***18,5***	**11,1**	***22,0***

Champ : France métropolitaine.
Note : 7,4 % des conducteurs âgés de 18 à 24 ans impliqués dans un accident corporel en 2015 avaient un taux d'alcool positif (supérieur à 0,5 gramme par litre de sang). 33,5 % des conducteurs âgés de 25 à 44 ans impliqués dans un accident mortel en 2015 ont été dépistés positifs à un test de stupéfiants.

Source : ONISR

D4.3 | Accidentalité routière impliquant des poids lourds

En 2015, on dénombre 2 721 accidents impliquant au moins un poids lourd. Ils représentent 4,8 % des accidents corporels de la route. Le nombre de tués dans ces accidents impliquant un poids lourd diminue (- 1,5 %).

Les nombres de tués et de blessés diminuent légèrement

Avec 473 décès en 2015, le nombre de tués dans des accidents impliquant un poids lourd diminue de 1,5 %, après une hausse en 2014 de 3,2 %. Entre 2000 et 2015, le nombre de tués a été divisé par plus de deux comme pour l'ensemble des accidents.

Si les accidents impliquant un poids lourd ne représentent que 4,8 % de l'ensemble des accidents, ils représentent 13,7 % des personnes tuées. 17,4 tués pour 100 accidents impliquant un poids lourd, soit près de trois fois plus que pour l'ensemble des accidents (6,1 tués pour 100 accidents) sont ainsi dénombrés.

Avec 3 362 blessés en 2015, le nombre de blessés dans ces accidents est stable (- 0,4 %), suivant une hausse de 2,7 % en 2014. Depuis 2000, ce nombre a également été divisé par plus de deux.

Le nombre d'accidents impliquant un poids lourd poursuit sa baisse

Le nombre d'accidents corporels impliquant un poids lourd diminue en 2015 pour la cinquième année consécutive : - 1,5 % (- 17,3 % depuis 2010). Il diminue un peu plus vite que l'ensemble des accidents (- 15,9 % depuis 2010).

Les accidents impliquant un poids lourd restent plus fréquents sur autoroutes

Les accidents corporels impliquant un poids lourd ont plus souvent lieu sur les autoroutes (30 %) que l'ensemble des accidents (9 %). Cela s'explique par la structure de la circulation par type de réseau routier des poids lourds et de l'ensemble des véhicules, les poids lourds effectuant une plus grande part de leur parcours sur autoroutes que les autres véhicules. Les autres accidents corporels impliquant un poids lourd se répartissent quasi équitablement hors agglomérations et en agglomérations (respectivement 36 % et 34 %) contrairement aux accidents concernant l'ensemble des véhicules qui ont très majoritairement lieu en agglomérations (66 %).

Les accidents impliquant un poids lourd sont particulièrement graves hors agglomérations

Comme l'ensemble des accidents, ceux impliquant un poids lourd sont plus graves hors agglomérations (hors autoroutes) qu'en milieu urbain. En effet, on dénombre pour 100 accidents impliquant un poids lourd, 32,2 personnes tuées hors agglomérations contre 8,1 en agglomérations et 11,8 sur autoroutes. Concernant l'ensemble des véhicules, le nombre de tués pour 100 accidents est bien inférieur, quelle que soit la localisation : 15,3 hors agglomérations, 2,7 en agglomérations et 5,7 sur autoroutes.

Les dépassements de vitesse sont plus nombreux

La vitesse est une cause reconnue d'accidents de la route : quel que soit le type de voie (à l'exception de la circulation en agglomération), les vitesses maximales autorisées (VMA) sont inférieures pour les poids lourds. Si les taux de dépassement des vitesses maximales autorisées entre poids lourds et véhicules légers sont proches sur les autoroutes de liaison en 2015, ils sont bien plus élevés pour les poids lourds sur les routes à 2 ou 3 voies hors agglomérations (46 % contre 17 %, mesurés à partir d'un échantillon de points). Quant aux taux de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h par les poids lourds, ils restent inférieurs à 7 %, quel que soit le type de voie (et même nuls sur les autoroutes de liaison).

Les accidents dans le transport routier de matières dangereuses sont rares

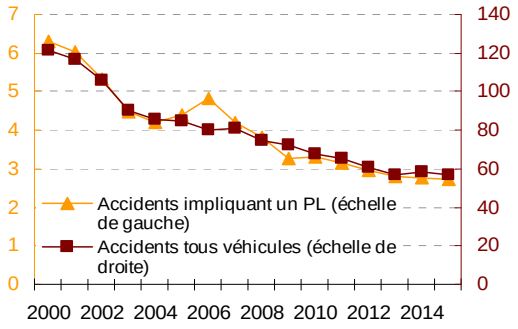
Le transport de matières dangereuses peut constituer un facteur d'aggravation des risques d'accidents du travail des conducteurs. De ce fait, il fait l'objet d'une réglementation et d'une comptabilisation spécifiques. Le nombre d'accidents corporels impliquant le transport routier de matières dangereuses a diminué progressivement entre 2008 et 2014 sur le réseau public. En 2015, on dénombre 34 accidents corporels, soit 3 de plus qu'en 2014. Le nombre de tués dans ces accidents atteint son minimum : 5 personnes. Aucun de ces décès n'est en lien avec les marchandises transportées.

Remarque : Cette fiche porte sur l'accidentalité de l'ensemble des poids lourds circulant sur le territoire, poids lourds étrangers compris et non sur les seuls poids lourds français appartenant à des entreprises du transport routier de marchandises.

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

Figure D4.3-1 **Évolution du nombre d'accidents corporels de la route**

Nombre d'accidents en milliers (double échelle)



Champ : France métropolitaine. Source : ONISR

Figure D4.3-2 **Nombre de tués selon la catégorie de véhicule impliquée dans un accident corporel**

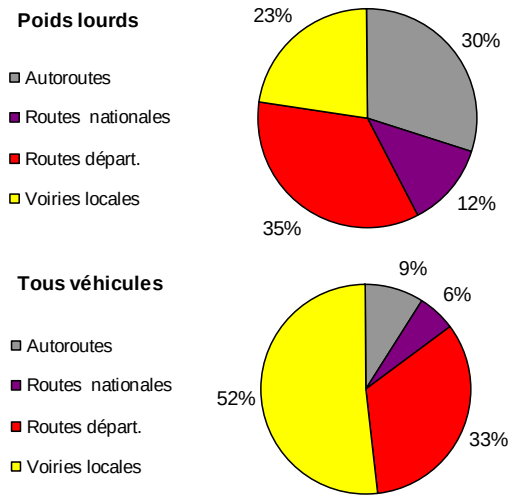
Nombres d'accidents corporels, de tués et nombre de tués pour 100 accidents corporels ; évolutions en % et en points

	2015	2015/ 2014	2015/ 2010	2015/ 2000
Nombre d'accidents :		évolution en %		
impliquant un poids lourd	2 721	-1,5	-17,3	-56,7
tous véhicules	56 603	-2,7	-15,9	-53,3
Nombre de tués dans les accidents :		évolution en %		
impliquant un poids lourd	473	-1,5	-15,1	-55,2
tous véhicules	3 461	2,3	-13,3	-57,2
Nombre de tués pour 100 accidents :		évolution en points		
impliquant un poids lourd (1)	17,4	0,0	0,4	0,6
tous véhicules (2)	6,1	0,3	0,2	-0,5
Risque relatif (1)/(2)	2,8	-0,1	0,0	0,3

Champ : France métropolitaine. Source : ONISR

Figure D4.3-3 **Répartition des accidents corporels selon le type de réseau en 2015**

En %

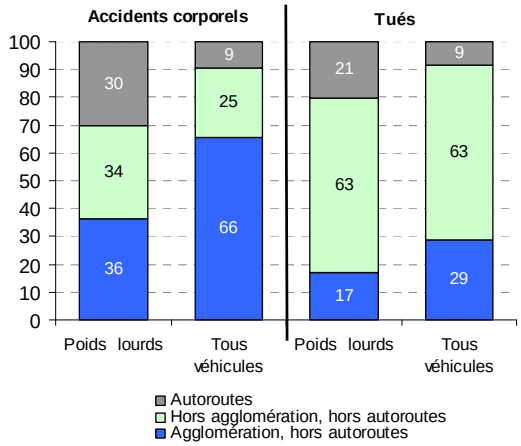


Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

Figure D4.3-4 **Accidents corporels et tués selon la localisation en 2015**

En %



Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

Figure D4.3-5 **Taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée (VMA) en 2015**

En km/h pour les vitesses maximales autorisées ; taux en %

	Vitesse maximale autorisée (VMA) en km/h (1)		Taux de dépassement de la VMA		Taux de dépassement de la VMA + 10 km/h	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL
Autoroutes de liaison	130	90	21	19	3	0
Autoroutes de dégagement et routes à 2x2 voies	110	90	22	15	4	7
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomérations	90	80	17	46	4	4
Agglomérations	50	50	32	22	6	2

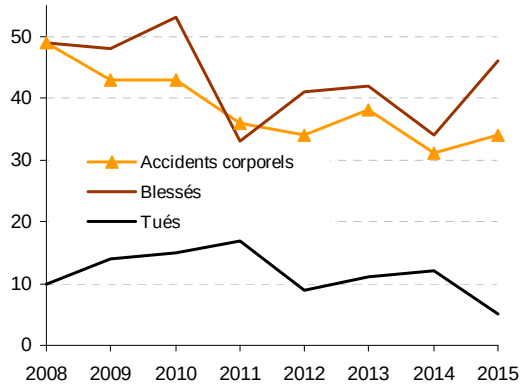
VL : véhicule léger ; PL : poids lourd.
(1) Ces VMA sont celles à respecter quand il n'y a pas d'intempéries et à partir desquelles les taux de dépassement ont été calculés. En pratique, la VMA peut sur certains types d'axes être différente pour certains types de poids lourds.

Champ : échantillon de 58 points de mesure, France métropolitaine

Source : ONISR

Figure D4.3-6 **Nombre d'accidents, de tués et de blessés dans le transport de matières dangereuses**

En unités



Champ : France métropolitaine

Source : Meem / DGPR / Mission Transports de matières dangereuses

D5 | Emprise des infrastructures de transport et impacts sur les milieux naturels

Les infrastructures de transport occupent 2,8 % de la surface métropolitaine ; elles ont augmenté de plus de 140 000 ha, soit + 10,3 %. Elles sont constituées à 90 % de surfaces artificialisées et ont de multiples impacts sur les milieux naturels terrestres et aquatiques.

Les impacts des surfaces dédiées au transport sur les milieux naturels

Les surfaces revêtues sont pour la plupart imperméables, ce qui entraîne de nombreux impacts sur l'état de l'environnement. En particulier, le cycle de l'eau est perturbé, en quantité et qualité. En effet, les surfaces imperméabilisées accentuent et accélèrent les phénomènes de ruissellement, amplifiant l'effet des épisodes de sécheresse et d'inondations, la perte de zones humides et de leur rôle tampon, y compris vis-à-vis de la recharge des nappes superficielles. De plus, les eaux de ruissellement se chargent de matières en suspension et transportent différents polluants.

Par ailleurs, les infrastructures linéaires de transport conduisent à la fragmentation et au cloisonnement des espaces naturels, à la perte de connexions écologiques, notamment du fait de la circulation des véhicules, mais aussi des obstacles qui les entourent ou qu'elles constituent.

Les canaux et rivières canalisées utilisés pour le transport par eau, difficilement franchissables, fragmentent également les milieux naturels terrestres, mais ils ont également des impacts défavorables sur les milieux aquatiques, du fait d'une hydromorphologie artificielle ou fortement modifiée (état des berges, effets des vagues produites par le sillage des bateaux - le batillage…).

La surface des infrastructures de transport est occupée pour 70 % par des sols revêtus ou stabilisés de forme linéaire

Au sein des sols revêtus ou stabilisés, les sols de forme linéaire (routes, voies ferrées…) et ceux de forme aréolaire (parkings, ronds-points…) sont distingués. Ils ne sont pas tous à usage de transport, certains étant dédiés aux commerces, à des activités agricoles, à l'habitat…

Les surfaces à usage de transport sont composées à 70 % de sols revêtus ou stabilisés de forme linéaire (plus de 80 % pour les routes et autoroutes, contre 15 % pour les transports aériens). La part des sols revêtus ou stabilisés de forme aréolaire est de 6 % (il est, par exemple, de 5 % pour les routes ou autoroutes, et de 50 % pour le stockage et les services auxiliaires). Les autres surfaces, ni revêtues ni stabilisées, correspondent, par exemple, à des zones bâties, enherbées (aéroports…) ou en eau (canaux aménagés pour la navigation).

Les surfaces liées aux transports ont augmenté d'environ 140 000 ha entre 2006 et 2012

Les surfaces dédiées aux transports couvrent près de 1 550 000 ha, soit 2,8 % de la surface de la France métropolitaine, dont 79 % sous forme de routes ou autoroutes, 8 % consacrées au transport par eau, 6 % aux chemins de fer et 4 % au stockage et aux services auxiliaires des transports.

Les transports par conduite qui sont souvent souterrains sont peu artificialisés (36,3 %) ; les transports par eau le sont encore moins (12,1 %) mais ont des impacts importants sur la biodiversité.

Entre 2006 et 2012, les surfaces totales à usage de transport ont augmenté de plus de 140 000 ha (+ 10,3 %). Les nouvelles surfaces dédiées aux transports sont à 80 % constituées de routes ou autoroutes (1,23 millions d'ha, + 10,3 % entre 2006 et 2012). Les surfaces dédiées aux transports par eau (117 000 ha en 2012) connaissent une progression similaire (+ 11,6 %). La progression la plus importante concerne les surfaces liées aux télécommunications, sur des volumes qui restent cependant faibles (3 800 ha). Les surfaces de stockage etc. ont également beaucoup augmenté (+ 19,9 %) et dépassent 58 000 ha.

Source : l'enquête Teruti-Lucas

Teruti-Lucas est une enquête aréolaire à deux degrés de tirage, réalisée sur le terrain ou à partir de sources administratives, par le ministère chargé de l'agriculture sur un peu moins de 310 000 points. Elle rapporte l'utilisation des terres sur les points visités annuellement. Les points sont qualifiés selon deux nomenclatures, l'une d'occupation physique des sols (volumes construits bas, sols de forme linéaire revêtus ou stabilisés, forêts de feuillus…), l'autre d'usage fonctionnel (productions végétales, mines et carrières, fourniture et traitement des eaux…).

Des changements de nomenclature et d'échantillons réalisés entre 2004 et 2006 ont induit une rupture de série. Ces changements étaient notamment liés à la mise en place de l'enquête européenne LUCAS (land use/cover area frame statistical survey).

Les surfaces à usage de transport considérées ici comprennent uniquement celles qui sont utilisées pour réaliser une fonction transport : chemins de fer, routes et autoroutes, transport par eau, transports aériens, transport par conduite (gazoduc…) et électricité, télécommunications et stockage et services auxiliaires des transports. Elles excluent notamment des surfaces telles que les parcs ou voies d'accès aux centres commerciaux, aux logements…

Figure D5-1 **Surfaces à usage de transport, par type de transports**

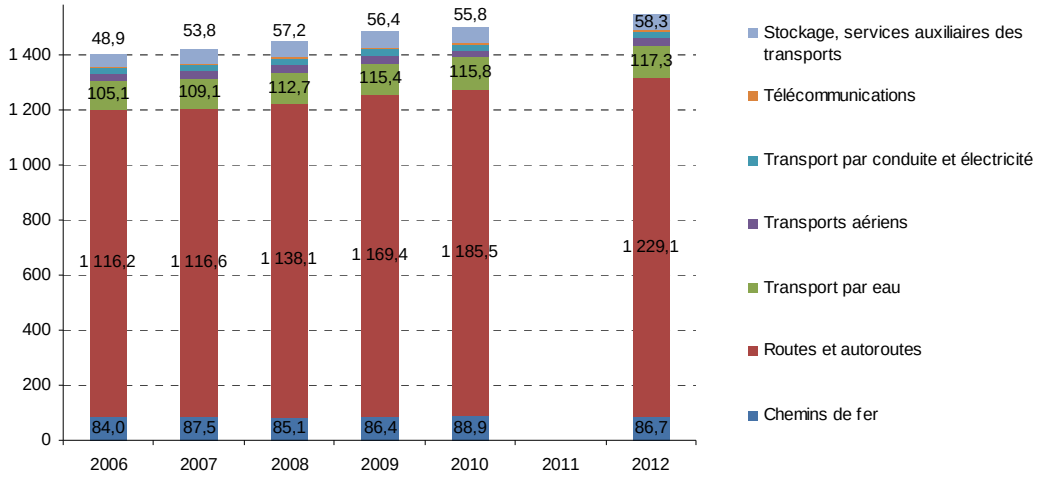
Niveaux en milliers d'ha, évolution en %

	Niveaux						Evolution totale
	2006	2007	2008	2009	2010	2012	2012/ 2006
Chemins de fer	84,0	87,5	85,1	86,4	88,9	86,7	3,3
Routes et autoroutes	1116,2	1116,6	1138,1	1169,4	1185,5	1229,1	10,1
Transport par eau	105,1	109,1	112,7	115,4	115,8	117,3	11,6
Transports aériens	23,1	26,1	26,4	26,8	25,2	25,0	8,2
Transport par conduite et électricité	24,6	24,8	24,8	23,3	24,5	24,1	-2,1
Télécommunications	2,7	2,5	3,2	3,8	3,4	3,8	40,0
Stockage, services auxiliaires des transports	48,9	53,8	57,2	56,4	55,8	58,3	19,2
Ensemble des réseaux routiers	**1116,2**	**1116,6**	**1138,1**	**1169,4**	**1185,5**	**1229,1**	**10,1**
Ensemble des autres transports	**288,4**	**303,7**	**309,5**	**312,1**	**313,6**	**315,3**	**9,3**
Surfaces totales à usage de transport	**1404,6**	**1420,3**	**1447,6**	**1481,5**	**1499,1**	**1544,4**	**10,0**

Note : l'enquête n'a pas été conduite en 2011.

Source : enquête Teruti-Lucas du ministère chargé de l'Agriculture, France métropolitaine

Figure D5-2 **Surfaces à usage de transport, par type de transports** (en milliers d'ha)



Source : enquête Teruti-Lucas du ministère chargé de l'Agriculture, France métropolitaine

Figure D5-3 **Occupation physique des sols à usage de transport en 2012**

Niveaux en milliers d'ha, part en %

	chemins de fer	routes et autoroutes	transport par eau	transports aériens	transport par conduite et électricité	télécom-munications	stockage, serv aux des transports	surfaces totales
Sols bâtis	1,6	3,1	0,5	1,0	2,1	0,7	16,5	25,5
Sols revêtus ou stabilisés	68,9	1 079,1	9,4	8,5	1,5	1,4	30,8	1 199,6
Autres sols artificialisés	10,8	122,3	4,3	15,3	5,2	1,4	9,2	168,5
Autres types de sols	7,3	26,5	103,1	0,3	15,5	0,2	2,2	155,0
Total	**88,7**	**1 230,9**	**117,3**	**25,0**	**24,3**	**3,8**	**58,7**	**1 548,7**
part en sols artificialisés	91,7	97,8	12,1	98,9	36,3	95,2	96,3	90,0

Note : les autres sols artificialisés regroupent les sols nus ou enherbés.

Source : enquête Teruti-Lucas du ministère chargé de l'Agriculture, France métropolitaine

E – Transport de marchandises

E – Transport de marchandises

Évolutions

En 2015, le transport terrestre de marchandises, avec 335 milliards de t-km, est en baisse (- 1,6 %) ; hors oléoducs, il diminue de 1,8 %. Alors que le transport ferroviaire progresse de 5,1 %, le transport routier diminue de 2,5 %. Depuis 2010, en moyenne annuelle, le transport terrestre (hors oléoducs) régresse de 1,0 % en moyenne annuelle avec une baisse de 1,3 % pour le routier, de 1,3 % pour le fluvial et une progression de 2,7 % du ferroviaire. Le transport terrestre sous pavillon français subit entre 2010 et 2015 une baisse plus lourde (- 2,6 %) que celui des autres pays européens (- 0,2 % entre 2010 et 2014).

Les quantités traitées dans les ports français, 350 millions de tonnes, sont en légère progression en 2014 (+ 0,7 %), les entrées (223 millions de tonnes) baissent de 0,6 % tandis que les sorties (127 millions de tonnes) progressent de 4,3 %. Depuis 2010, les quantités traitées dans les ports français diminuent de 0,4 % en moyenne annuelle. Alors que le transport traditionnel de vracs liquides et de vracs solides progresse en 2015, le transport par conteneurs et celui de rouliers ralentissent.

Le transport de produits pétroliers par oléoducs, en particulier de produits bruts, en forte diminution depuis plusieurs années (- 8,3 % entre 2010 et 2015 en moyenne annuelle) repart à la hausse en 2015 (+ 3,5 %).

Structure

Les transports intérieurs terrestres de marchandises sont largement dominés par le transport routier. Les parts modales n'évoluent plus guère depuis 2010 : la route représente 87,1 % du transport terrestre hors oléoducs, le transport ferroviaire 10,6 % et le transport fluvial 2,3 %.

Le transport international représente 23,7 % du transport de marchandises en 2015, part qui a tendance à s'accroître (21,4 % en 2000, 21,8 % en 2010) ; la part de l'international atteint 22,8 % dans le transport routier, 27,8 % dans le transport ferroviaire et 38,3 % dans le transport fluvial

La part des conteneurs dans le transport maritime français est de 14,4 %, proportion faible à côté des grands ports d'Europe du Nord.

La France dispose de plus de 77 millions de m² d'entrepôts et de plates-formes logistiques d'au moins 5 000 m² pour stocker sa production ; ceux-ci emploient plus de 164 000 salariés.

Organisation du chapitre

Ce chapitre décrit les évolutions du transport de chacun des modes et donne des éléments de comparaisons internationales.

Il donne par ailleurs une photographie des entrepôts et plates-formes logistiques en France métropolitaine en 2014.

E1 | Transport intérieur terrestre de marchandises

Avec 334,5 milliards de tonnes kilomètres, le transport intérieur terrestre de marchandises est en baisse en 2015 (- 1,6 % pour l'ensemble y compris oléoducs, - 1,8 % hors oléoduc).

La part du transport routier dans le transport (hors oléoducs, y compris transit), à 87,1 %, diminue au profit de celle du transport ferroviaire qui atteint 10,6 %.

Le transport terrestre de marchandises baisse en 2015 (- 1,6 % après - 1,1 %) ; depuis 2010, il baisse de 1,3 % en moyenne annuelle. Hors oléoducs, il recule de 1,8 % en 2015 et régresse de 1,0 % en moyenne annuelle depuis 2010.

La baisse de 2015 combine une baisse de 2,5 % du transport routier, principal poste des transports terrestres, une baisse du transport fluvial (- 3,7 %) et une nette reprise du transport ferroviaire (+ 5,1 %).

Le recul du transport routier est dû à la baisse du pavillon français (- 5,7 %), alors que le pavillon étranger augmente (+ 3,0 %). Depuis 2010, le transport routier recule de 1,3 % en moyenne annuelle, le transport sous pavillon français reculant (+ 2,6 %) alors que le transport sous pavillon étranger progresse (+ 0,8 %) ; il représente 38,8 % du transport routier en 2015 (26,6 % en 2000, 19,3 % en 1990).

Le transport ferroviaire confirme son redémarrage (+ 5,1 %). Depuis 2010, le transport ferroviaire s'accroît de 2,7 % en moyenne annuelle.

Le transport fluvial diminue de 2,6 % en 2015, et est en déclin sur la période 2010-2015 (- 1,3 % en moyenne annuelle).

La baisse du transport par oléoducs, après les délocalisations des raffineries vers les pays producteurs de pétrole, est terminée. Le transport par oléoduc augmente de 3,5 %, cependant depuis 2010, il diminue de 8,3 % en moyenne annuelle (soit 35 % en cinq ans).

La part modale du transport ferroviaire repasse la barre des 10 %

Au total, sur moyenne période, la part des modes non routiers, a été divisée par presque deux au cours des deux dernières décennies : 23,5 % des t-km intérieures en 1990, elle s'est stabilisée à 12,2 % en 2011 et part à la hausse en 2015 (12,9 %) avec la croissance du transport ferroviaire. En 2015, la part (hors oléoducs, y compris transit) du transport ferroviaire s'établit à 10,6 %.

Le transport national recule depuis 2010

Le fret national terrestre (transport de marchandises ayant pour origine et pour destination un point français, quel que soit le pavillon du transporteur, hors oléoducs), baisse de 3,9 % en 2015 et recule de 1,2 % en moyenne annuelle depuis 2010 ; cette baisse concerne le transport routier et le transport fluvial en 2015, et tous les modes en moyenne annuelle depuis 2010.

Le transport intérieur international (transport de marchandises réalisé, en provenance ou à destination de l'étranger, quel que soit le pavillon du transporteur, hors oléoducs) croît de 1,1 % en 2015 et 1,3 % en moyenne annuelle depuis 2010. Le transport international représente 23,7 % du transport de marchandises en 2015, part qui a tendance à s'accroître (21,4 % en 2000, 21,8 % en 2010) ; la part de l'international atteint 27,8 % dans le transport ferroviaire et 38,3 % dans le transport fluvial.

Dans le transport routier, le transport international est essentiellement réalisé par les poids lourds étrangers ; dans le transport ferroviaire, si le transport croît moins rapidement à l'international en 2015 (+ 3,2 %), il a augmenté de 5,9 % en moyenne annuelle depuis 2010.

Le transit (origine et destination étrangères) représente 15 % du transport de marchandises, 16 % dans le transport routier et près de 10 % dans le transport ferroviaire.

La baisse est générale pour tous les produits sauf ceux de l'agriculture.

L'observation des produits transportés porte sur le transport ferroviaire, le transport fluvial et le transport routier par des poids lourds français de plus de 3,5 tonnes.

Sur ce segment, le transport baisse de 1,3 % depuis 2010 en moyenne annuelle (- 2,8 % en 2015). À l'exception des produits agricoles, la baisse concerne tous les autres produits depuis 2010. La part du transport routier par les poids lourds de plus de 3,5 tonnes a baissé pour tous les produits (sauf les produits pétroliers), en particulier pour les produits manufacturés et les matières premières, qui représentent près de la moitié des produits transportés, pour lesquels la part du routier perd 6,5 points

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

Parts modales

La part modale rapporte le transport de chacun des modes au transport total.

La part modale diffère selon le numérateur et le dénominateur retenus.

En 2015, pour la route, les différentes parts modales sont les suivantes :

	Volume total de transport (Md t-km)	Part de la route (%)
Transport terrestre y c. oléoducs	334,5	84,1
Transport terrestre hors oléoducs	323,1	87,1
Transport terrestre hors oléoducs, hors transit	275,1	86,1
Transport terrestre hors oléoducs, hors transit et hors transport routier sous pavillon étranger	210,5	81,8

Figure E1-1 **Transports intérieurs terrestres par mode**

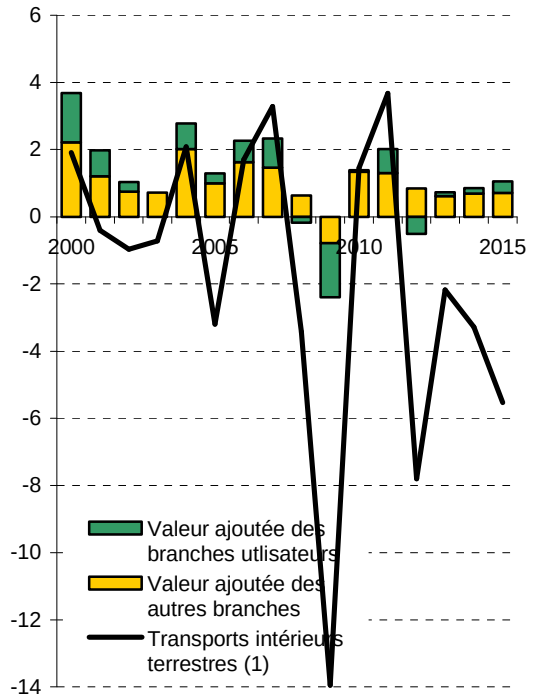
Niveaux en milliards de t-km, évolutions en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2015	**2013**	**2014**	**2015**	**2015/ 2010**
Transport ferroviaire	**34,3**	**-0,9**	**1,1**	**5,1**	**2,7**
National	21,4	-8,0	-0,7	6,1	-1,1
International - échange	9,5	17,1	7,2	3,2	10,9
Transit	3,3	6,5	-3,1	4,0	14,3
Transport routier	**281,4**	**1,3**	**-1,2**	**-2,5**	**-1,3**
Pavillon français	172,2	-0,1	-2,9	-5,7	-2,6
National (PTAC>3,5t)	141,2	-0,3	-3,1	-6,5	-3,0
Compte propre	*32,1*	*7,3*	*1,3*	*0,5*	*1,5*
Compte d'autrui	*109,1*	*-2,1*	*-4,2*	*-8,4*	*-4,1*
International (PTAC>3,5t)	7,5	0,2	-10,2	-11,3	-5,7
Transit	0,1	1,0	1,3	1,9	1,3
VUL (PTAC<=3,5t)	23,4	1,0	1,3	1,9	-3,6
Pavillon étranger	109,2	3,9	2,0	3,0	0,8
Transit (pavil étranger)	44,6	0,0	1,8	3,0	0,7
International	56,7	5,9	1,8	3,0	0,5
Cabotage	7,9	14,1	5,5	2,6	4,4
Transport fluvial	**7,5**	**1,3**	**-3,8**	**-2,6**	**-1,3**
National	**4,6**	**0,0**	**-4,0**	**-4,2**	**-1,7**
International - échange	2,9	3,4	-3,3	0,0	-0,7
Ensemble des transports terrestres hors Oléoducs	**323,2**	**1,1**	**-1,0**	**-1,8**	**-1,0**
Oléoducs	**11,4**	-24,0	-4,0	3,5	-8,3
Produits finis	7,4	-1,1	1,0	-0,5	0,5
Produits bruts	4,1	-46,0	-13,0	11,7	-17,2
Ensemble des transports terrestres	**334,6**	**0,0**	**-1,1**	**-1,6**	**-1,3**

Sources : SOeS ; DGEC ; CPDP

Figure E1-2 **Transports intérieurs terrestres et croissance de la valeur ajoutée**

En milliards de t-km, en % pour la valeur ajoutée

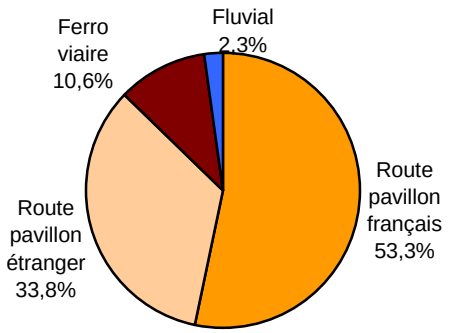


(1) En tonnes-kilomètres intérieures, hors transit, et TRM sous pavillon étranger, y compris oléoducs

Sources : SOeS ; Insee

Figure E1-3 **Parts modales terrestres en % (hors oléoducs)**

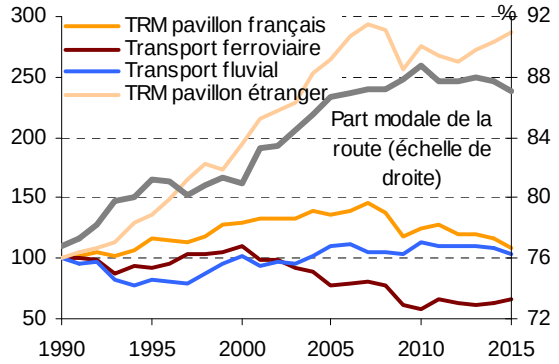
En % de t-km année 2015



Source : SOeS

Figure E1-4 **Évolution des transports intérieurs et part modale routière**

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



Source : SOeS

Figure E 1.5 **Transport intérieur terrestre national et international (hors transit et oléoducs)**

Niveau en milliards de t-km, évolutions en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2015	**2013**	**2014**	**2015**	**2015/ 2010**
National	**198,5**	**-0,5**	**-2,2**	**-3,9**	**-1,2**
Ferroviaire	21,4	-8,0	-0,7	6,1	-1,1
Routier	172,6	0,3	-2,3	-5,0	-1,2
Fluvial	4,6	0,1	-3,0	-4,3	-1,3
International	**76,5**	**6,2**	**0,9**	**1,1**	**1,3**
Ferroviaire	9,5	17,1	7,2	3,2	5,9
Routier	64,1	5,0	0,0	1,0	0,7
Fluvial	2,9	2,7	-0,3	-2,9	2,7
Transit	**48,0**	**0,5**	**1,5**	**2,9**	**2,8**

Source : SOeS

Figure E 1.6 **Transport intérieur terrestre par type de marchandises**

Niveau en milliards de t-km, évolutions et parts en %

	Niveau	Evolutions annuelles		Part du transport routier (%)	
	2015	**2015**	**2015/ 2010**	**2010**	**2015**
Produits de l'agriculture	30,0	0,5	0,5	83,2	80,8
Produits alimentaires, boissons et tabac	23,2	-2,2	-2,3	92,3	90,1
Produits pétroliers	22,4	4,4	-5,9	22,8	31,1
Matériaux de construction	27,2	-6,1	-1,2	75,0	75,0
Produits manufacturés et matières premières	99,0	-6,7	-2,1	83,4	76,9
Ensemble	**201,8**	**-2,8**	**-1,3**	**75,8**	**73,7**

Champ : transport ferroviaire, transport fluvial, oléoducs et par poids lourds de plus de 3,5 tonnes.

Les définitions des produits sont un peu différentes de celles de la fiche E2.

Source : SOeS

E2 | Transport intérieur routier de marchandises

Avec 281,4 milliards de tonnes-kilomètres (t-km), le transport intérieur routier de marchandises diminue de 2,5 % en 2015, du fait du recul de 5,7 % du transport sous pavillon français, alors que le transport sous pavillon étranger progresse de 3,0 %. Ce transport est effectué principalement par les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. L'activité des poids lourds du pavillon français diminue de 6,5 %. Le transport pour compte propre poursuit sa tendance à la hausse. Celui pour compte d'autrui atteint son niveau le plus bas depuis 1998.

L'activité nationale fléchit encore

L'activité de transport routier de marchandises (y compris celle des véhicules utilitaires légers - VUL) en France métropolitaine diminue de 2,5 % en 2015 (281,4 milliards de t-km, accentuant son recul de 2014 (- 1,2 %). Elle a été multipliée par 1,4 depuis 1990, atteignant son maximum en 2007 avec 340,9 milliards de t-km. Après les reculs de 2008 et de 2009, l'activité s'était stabilisée à son niveau de 2001 jusqu'en 2014. En 2015, elle atteint presque son niveau de 2000. Depuis 2010, elle a baissé en moyenne de 1,3 % par an.

L'activité du pavillon français recule toujours

L'activité de transport routier sous pavillon français (y compris celle des VUL) recule de 5,7 % en 2015, après une baisse de 2,9 % en 2014 et une quasi-stabilisation (- 0,1 %) en 2013. Avec 172,2 milliards de t-km, elle retrouve quasiment son niveau de 1994. Les effets de l'effondrement de 14,0 % entre 2008 et 2009 demeurent : l'activité a baissé en moyenne de 2,6 % par an sur 2010-2015.

Au total, 4,8 % du transport national en France métropolitaine est réalisé par des pavillons étrangers en cabotage. Près de 25 % de ce cabotage est effectué par le pavillon espagnol et 15 % par le pavillon polonais.

L'activité nationale des poids lourds se contracte à nouveau

En 2015, l'activité des poids lourds immatriculés en France sur le territoire national décroît de 6,8 %, après une baisse de 3,5 % en 2014. Avec cette quatrième année consécutive de repli, l'activité annuelle est nettement inférieure à celle des années 2000. Depuis 2010, l'activité a baissé en moyenne de 3,1 % par an.

Le transport national pour compte d'autrui continue de baisser (- 8,4 %, avec 109,1 milliards de t-km). Il atteint son niveau le plus bas depuis 1998 et il a baissé en moyenne de 4,1 % par an depuis 2010.

Le transport national pour compte propre (32,1 milliards de t-km), qui a progressé en moyenne de 1,5 % par an depuis 2010, poursuit sa hausse (+ 0,5 % en 2015). Il avait fortement reculé en 2012. En 2015, il se situe à son niveau de 2006 ; sa part dans le transport national (22,7 %) a largement progressé (18,2 % en 2010).

La partie française du transport international sous pavillon français (7,5 milliards de t-km) se contracte de 11,3 % en 2015. Après sa très forte chute en 2009 (- 26,4 %), il se stabilise ou diminue tous les ans depuis 2010 (- 5,7 % en moyenne annuelle entre 2010 et 2015).

L'activité des pavillons étrangers poursuit sa progression en France métropolitaine

Le transport national routier par des poids lourds étrangers (109,1 milliards de t-km) progresse de 3,0 % en 2015. Le cabotage, les échanges internationaux et le transit augmentent.

Le transport national routier par des transporteurs étrangers représente 38,9 % du transport intérieur en 2015 (34,8 % en 2010). Depuis 2010, son activité a augmenté en moyenne de 0,8 % par an, alors que celle du pavillon français a reculé de 2,6 %.

En 2015, l'activité de transport des produits manufacturés, machines et matériels de transport recule fortement

Le repli de l'activité du transport routier sous pavillon français effectué par les poids lourds concerne tous les grands types de marchandises.

En 2015, le transport de produits agricoles et agroalimentaires (47,0 milliards de t-km, 31,7 % des produits transportés) diminue de 3,0 %. Depuis 2010, le transport de ces produits par le pavillon français s'est replié de 2,3 % en moyenne annuelle, moins cependant que le repli global du transport sous pavillon français (- 3,1 %).

Le transport de produits manufacturés, machines et matériels de transport (43,8 milliards de t-km, 29,5 % des produits transportés) diminue en 2015 de 11,8 % (après une baisse de 4,1 % en 2014). Le recul annuel moyen est de 4,5 % depuis 2010.

Le transport de matériaux de construction recule de 8,7 % en 2015 (30,3 milliards de t-km, 20,4 % des produits transportés). Depuis 2010, la diminution annuelle moyenne est de 1,5 %.

Le transport par conteneurs recule de 3,8 % en 2015, après une baisse de 8,8 % en 2014 ; il ne représente toutefois que 3,5 % du transport routier de marchandises. Le transport par palettes (38,2 % du transport de marchandises) baisse de 3,6 %, tandis que le transport de vracs solides (34,3 % du transport de marchandises) recule de 7,7 %.

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

Figure E2-1 **Transport intérieur routier de marchandises**

Niveau en milliards de t-km, évolutions en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2015	**2013**	**2014**	**2015**	**2015/ 2010**
Pavillon français (1)	**172,2**	**-0,1**	**-2,9**	**-5,7**	**-2,6**
National (PTAC>3,5t)	141,2	-0,3	-3,1	-6,5	-3,0
Compte propre	*32,1*	*7,3*	*1,3*	*0,5*	*1,5*
Compte d'autrui	*109,1*	*-2,1*	*-4,2*	*-8,4*	*-4,1*
International (PTAC>3,5t)	7,5	0,2	-10,2	-11,3	-5,7
Transit	0,1	*1,0*	*0,0*	*0,0*	*-3,6*
Total PL (PTAC>3,5t)	148,8	-0,3	-3,5	-6,8	-3,1
VUL (PTAC<=3,5t) (2)	23,4	1,0	1,2	2,0	1,3
Pavillon étranger (PTAC>3,5t)	**109,1**	**3,9**	**2,0**	**3,0**	**0,8**
Transit (pavillon étranger)	44,6	0,0	1,8	3,0	0,7
International	56,7	5,9	1,8	3,0	0,5
Cabotage	7,9	14,1	5,5	2,6	4,4
Transport routier	**281,4**	**1,3**	**-1,2**	**-2,5**	**-1,3**

Source : SOeS

Le transport intérieur est la partie réalisée sur le territoire français du transport.

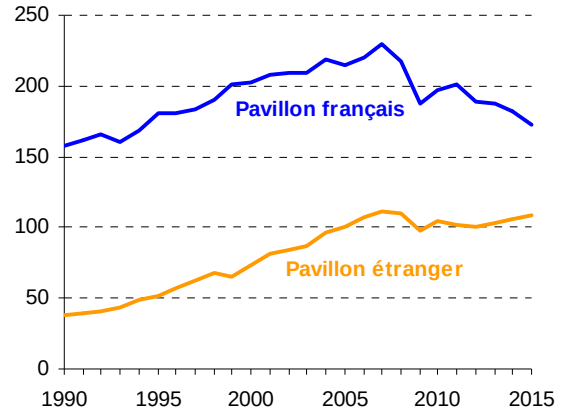
Pour le *transport international* d'échange, seules les t-km entre l'origine ou la destination en France et le point de passage de la frontière française sont prises en compte.

Pour le *transit*, les tonnages transportés sont considérés pour la distance parcourue sur le territoire français.

(1) Le pavillon est le pays dans lequel les véhicules sont immatriculés.
La série du transport intérieur sous pavillon étranger a été révisée sur la période 2006-2010 suite à la détection d'une anomalie dans le calcul des kilomètres parcourus sur le territoire national. L'essentiel de la révision en évolution porte sur l'année 2009.
(2) Les transports routiers par VUL sont classés entièrement en transports nationaux.

Figure E2-2 **Transport intérieur routier de marchandises selon le pavillon**

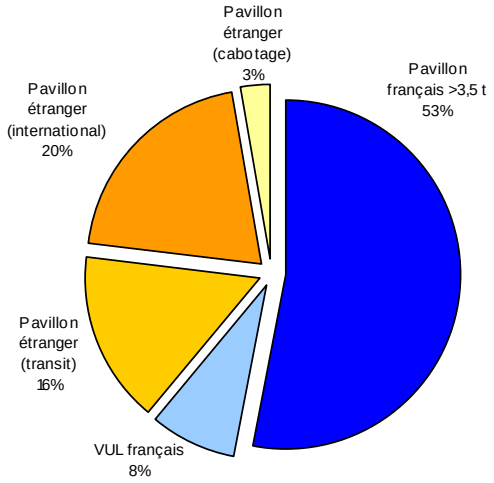
En t-km



Source : SOeS

Figure E2-3 **Structure du transport intérieur routier de marchandises en 2015**

En t-km



Source : SOeS

Figure E2-4 **Le transport intérieur (national et international) sous pavillon français par type de marchandises**

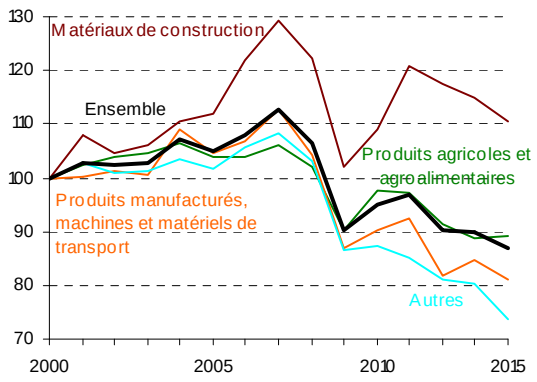
Niveau en milliards de t-km, évolutions en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2015	**2013**	**2014**	**2015**	**2015/ 2010**
Produits agricoles et agroalimentaires	47,0	-2,8	0,5	-3,0	-2,3
Matériaux de construction	30,3	-2,1	-3,9	-8,7	-1,5
Produits manufacturés, machines et matériels de transport	43,8	3,7	-4,1	-11,8	-4,5
Autres	27,5	-0,8	-8,3	-2,2	-3,8
Ensemble	**148,6**	**-0,3**	**-3,5**	**-6,8**	**-3,1**

Source : SOeS

Figure E2-5 **Transport intérieur sous pavillon français par type de marchandises**

En t-km, indice 100 en 2000



Source : SOeS

E3 | Transport ferroviaire de marchandises

Le transport ferroviaire de marchandises s'accélère en 2015 (+ 5,1 %) après avoir augmenté de + 1,1 % en 2014. L'activité de fret ferroviaire s'élève à 34,3 milliards de tonnes-km en 2015. Le dynamisme du transport ferroviaire s'explique par la reprise du transport national (+ 6,1 %) alors que le transport international ralentit (+ 3,2 %).

Hausse du transport national et international

Le transport ferroviaire de marchandises progresse très nettement (+ 5,1 %) en 2015 en tonnes-km, entraîné par un transport national qui se redresse après trois années consécutives de baisse (- 0,7 % en 2014 après - 8,0 % en 2013 et - 13,0 % en 2012). Le transport international, qui représente désormais 38 % de l'activité, ralentit pour la deuxième année consécutive (+ 3,2 % en 2015, après + 7,2 % en 2014).

Dans son ensemble, le secteur ferroviaire a été fortement marqué par les années de crise et la concurrence accrue du mode routier. Ainsi, après une forte chute des trafics en 2009 (- 21 %) et en 2010 (- 7 %), le transport de fret ferroviaire a augmenté à un rythme annuel moyen de 2,7 % sur la période 2010–2015. Sur ces cinq années, le transport international connaît un essor alors que le transport national se replie : + 10,9 % en moyenne annuelle pour l'international et - 1,1 % pour le national. Le transit connaît sur cette période une augmentation annuelle moyenne élevée (+ 14,3 %).

Les tonnages transportés augmentent en 2015 (+ 5,2 %) en conséquence d'une hausse des volumes en national (+ 5,2 %) et à l'international (+ 6,3 %). Sur la période 2010-2015, les volumes transportés ont augmenté de 2,4 % en moyenne annuelle.

Baisse du transport de matériaux de construction et hausse des produits manufacturés

Étant donné une activité française de la construction et du bâtiment orientée à la baisse, le transport ferroviaire de minéraux bruts et matériaux de construction baisse de - 2,2 % en 2015.

Le transport de produits manufacturés poursuit sa progression (+ 11,0 % en 2015 après + 7,4 % en 2014).

Hausse des produits agricoles et alimentaires ainsi que des autres produits

Le transport de produits agricoles et alimentaires repart à la hausse en 2015 (+ 1,7 %) après la baisse observée en 2014 (- 9,6 %).

Les autres produits transportés augmentent en 2015 (+ 4,0 %), en raison notamment de la hausse du transport de produits pétroliers raffinés (+ 11,3 %).

Recul du transport conteneurisé

Le transport ferroviaire combiné diminue de 1,1 % en 2015, après quatre années de hausse consécutives. Le transport de marchandises conteneurisées ou en caisses mobiles, qui représente l'essentiel du transport combiné, baisse de 5,2 % en 2015. Le transport combiné en semi-remorque augmente à nouveau de façon exceptionnelle en 2015 (+ 28,2 %) ainsi qu'en 2014 (+ 21,5 %).

Le transport conventionnel repart à la hausse en 2015 (+ 7,5 %) après trois années de baisses consécutives (- 1,4 % en 2014 après - 2,6 % en 2013 et - 9,0 % en 2012).

Les nouveaux opérateurs continuent à gagner des parts de marchés

Suite à la libéralisation du transport ferroviaire national en 2006, de nouveaux opérateurs se sont progressivement installés dans le paysage ferroviaire français. Sur le segment du fret ferroviaire en 2015, 20 opérateurs y compris l'opérateur national historique sont dénombrés. Les nouveaux opérateurs ont effectués 39 % des transports en tonnes- km contre 38 % en 2014. L'évolution constatée ressemble à celle observée dans d'autres pays européens comme l'Allemagne, la Hongrie ou la Pologne.

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

Une entreprise ferroviaire a révisé ses données pour les années 2013 et 2014. C'est pourquoi les séries présentées dans cette fiche ont été réestimées. La révision entraîne une augmentation de 0,7 % du nombre total de tonnes-km en 2013, et une augmentation de 1,2 % en 2014.

Figure E3.1 Transport intérieur ferroviaire de marchandises

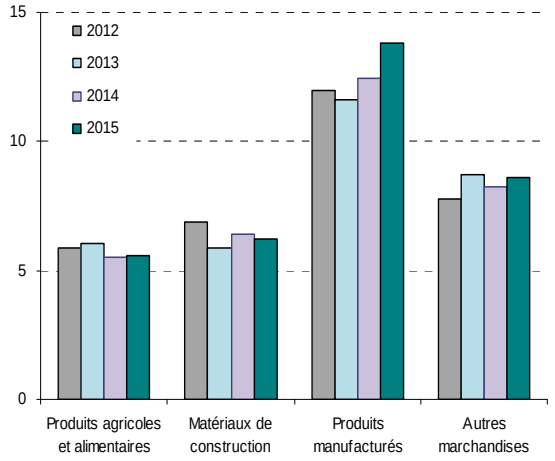
Niveaux en milliards de t-km, millions de t, évolutions en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010
En milliards de t-km					
Ensemble	34,3	-0,9	1,1	5,1	2,7
National	21,4	-8,0	-0,7	6,1	-1,1
International	9,5	17,1	7,2	3,2	10,9
Transit	3,3	6,5	-3,1	4,0	14,3
En millions de tonnes					
Ensemble	95,5	5,9	-2,0	5,2	2,4
National	60,7	0,7	-4,3	5,2	-1,7
International	29,6	18,3	1,9	6,3	11,8
Transit	5,2	12,0	4,2	-0,4	21,8

Source : SOeS, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3.2 Principales marchandises transportées

Niveaux en milliards de t-km



Source : SOeS, enquête puis collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3.3 Transport ferroviaire conventionnel et combiné selon le conditionnement

Niveaux en milliards de t-km, évolutions en %

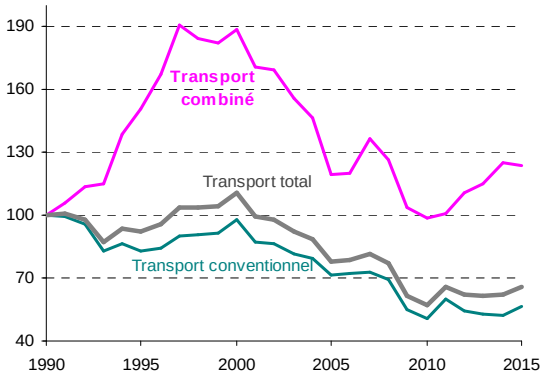
	Niveau	Evolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010
Conventionnel	**25,2**	**-2,6**	**-1,4**	**7,5**	**2,1**
Combiné	**9,0**	**4,1**	**8,3**	**-1,1**	**4,6**
conteneurs	7,6	4,8	6,7	-5,2	5,7
semi-remorques	1,4	-1,3	21,5	28,2	-0,3

Champ : Tonnes-km parcourues en France

Source : SOeS, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3.4 Évolution du transport ferroviaire conventionnel et combiné

Niveaux en milliards de t-km

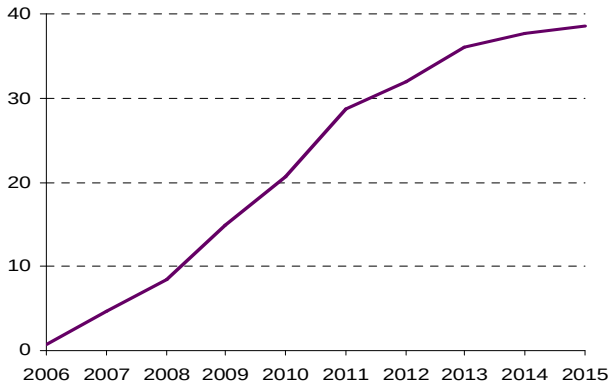


Champ : Tonnes-km parcourues en France

Source : SOeS, enquête puis collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3.5 Évolution de la part des nouveaux opérateurs dans le fret ferroviaire Français

Part en %

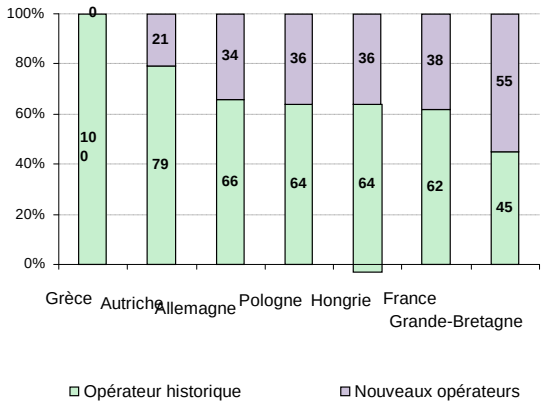


Champ : Tonnes-km parcourues en France

Source : SOeS, enquête puis collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3.6 Parts de l'opérateur historique et des autres opérateurs de fret ferroviaire (2014)

Part en %



Source : IGR-Rail (traitement Arafer) ; SOeS pour la France

E4 | Transport fluvial de marchandises

Le transport fluvial de marchandises s'élève à 7,5 milliards de tonnes-km en 2015. Il recule en 2015 (- 3,7 %) pour la deuxième année consécutive (- 2,0 % en 2014). Dans un contexte économique défavorable, l'activité diminue en raison notamment d'une baisse de la demande de combustibles minéraux et de matériaux de construction.

Recul du transport fluvial

Le transport fluvial de marchandises a diminué de 3,7 % en 2015 en tonnes-km, combinant un recul plus accentué du transport national (- 4,3 %) que du transport international (- 2,9 %). Le transport national a diminué en cinq ans avec une baisse moyenne annuelle de 1,7 %. Sur la même période, le transport international a reculé à un rythme moindre (- 1,2 %).

De même, le recul des tonnages transportés en 2015 (- 5,0 %) est imputable à la fois à la baisse des volumes « en national » (- 4,5 %) et à l'international (- 5,5 %).

Baisse du transport de combustibles minéraux

Le transport fluvial de combustibles minéraux s'effondre depuis 2014 (- 28,6 % en 2015 et - 35,5 % en 2014), après avoir connu une croissance soutenue en 2013 (+ 25,1 %) et en 2012 (+ 8,8 %). Cette baisse s'explique par la réduction du transport de charbon dans un contexte de fermeture des dernières centrales thermiques utilisant ce combustible.

Hausse du transport de produits agricoles et du transport de denrées alimentaires

Le transport de produits agricoles progresse de 7,4 % en 2015. Il bénéficie de la hausse des exportations de céréales. Dans le même temps, le transport de denrées alimentaires augmente de 5,4 %.

Recul du transport de matériaux de construction et du transport de machines et véhicules

Le transport de minéraux bruts et matériaux de construction a pâti du ralentissement du marché de la construction en 2015 et du faible niveau des carnets de commande des industriels du bâtiment et travaux publics (BTP). Il recule de 10,0 %.

Dans un contexte de conjoncture économique défavorable, le transport de produits manufacturés et de véhicules diminue en 2015 (- 8,3 %) après avoir enregistré une hausse en 2014 (+ 5,1 %). L'évolution annuelle moyenne sur les cinq dernières années de ce poste est quasiment stable (- 0,2 %). Sur la même période, le transport de conteneurs, mesuré en équivalent vingt pieds (EVP) a augmenté de 2,0 %.

Baisse des produits métallurgiques et du transport de produits chimiques

Le transport de produits métallurgiques a diminué de 4,7 % en 2015, après deux années consécutives de hausse (+ 6,3 % en 2014 et + 13,0 % en 2013). Sur la période 2010-2015, le transport de ces produits a ainsi progressé à un rythme annuel moyen de 3,5 %.

Le transport de produits chimiques recule fortement en 2015 (- 13,4 %) après avoir déjà marqué le pas en 2014 (- 6,2 %).

Transport sur le bassin de la Seine en baisse

Le transport fluvial de marchandises sur les principaux bassins (Nord-Pas-de-Calais, Seine, Rhin et Rhône-Saône) est en baisse en 2015 (- 3,0 %). Le transport sur le bassin de la Seine, qui concentre la moitié des trafics, diminue en 2015 (- 4,7 %). Entre 2010 et 2015, les transports sur le bassin de la Seine diminuent à un rythme annuel moyen de 1,4 %.

Le transport sur le bassin Rhône-Saône a connu un grand essor avant 2006, il se stabilise depuis, avec une tendance à la baisse depuis 2010 (- 2,1 % en rythme annuel).

Transports réalisés par les pavillons étrangers en baisse

Le transport fluvial de marchandises réalisé avec des bateaux immatriculés à l'étranger diminue de 1,7 % en 2015. Le transport du pavillon français enregistre également une baisse en 2015 (- 4,9 %). Cependant depuis 2000, le pavillon français est sur une tendance légèrement à la hausse (+ 0,3 %), il représente 63,4 % du transport fluvial total en 2015, contre 62,3 % en 2000.

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

Figure E4.1 Transport fluvial de marchandises

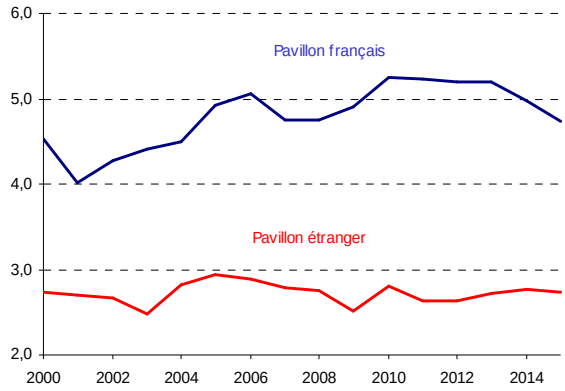
Niveaux : milliards de t-km, millions de t, évolutions en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010
En milliards de t-km					
Ensemble	7,5	*1,0*	*-2,0*	*-3,7*	*-1,5*
Transport national	4,6	*0,1*	*-3,0*	*-4,3*	*-1,7*
Transport international	2,9	*2,7*	*-0,3*	*-2,9*	*-1,2*
En millions de tonnes					
Ensemble	53,7	*-0,4*	*-2,8*	*-5,0*	*-2,3*
Transport national	27	*-2,9*	*-2,3*	*-4,5*	*-2,2*
Transport international	26,7	*2,1*	*-3,3*	*-5,5*	*-2,5*
Fluvio-maritime (Md t-km)	0,2	*-12,5*	*5,5*	*-27,7*	*-10,9*
Conteneurs (milliers d'EVP)	540,5	*-3,3*	*5,1*	*-5,1*	*2,0*

Champ : hors transit rhénan, hors fluvio-maritime.
Sources : VNF ; SOeS, système d'information fluvial

Figure E4.2 Transport fluvial de marchandises selon le pavillon

En milliards de t-km



Champ : hors transit rhénan, hors fluvio-maritime.
Sources : VNF ; SOeS, système d'information fluvial

Figure E4.3 Transport fluvial par type de marchandises

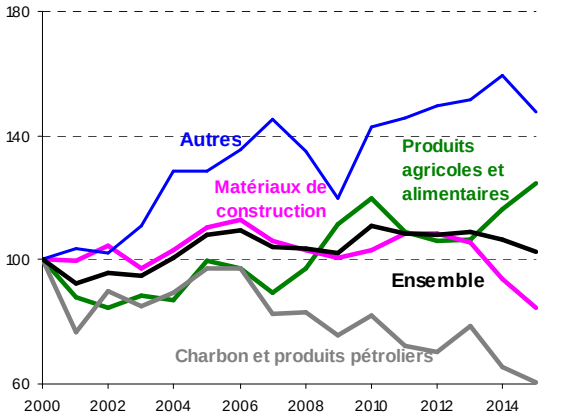
Niveaux en milliards de t-km, évolutions en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2015	**2013**	**2014**	**2015**	**2015/ 2010**
Produits agricoles	2,1	4,6	10,5	7,4	1,7
Denrées alimentaires, fourrages	0,4	-15,2	4,3	5,4	-2,9
Combustibles minéraux	0,3	25,1	-35,5	-28,6	-13,1
Produits pétroliers	0,6	-0,2	3,4	8,1	-1,0
Minérais, déchets métallurgiques	0,3	1,2	14,9	-8,5	-0,9
Produits métallurgiques	0,4	13,0	6,3	-4,7	3,5
Minéraux bruts et matériaux de construction (yc sel)	2,0	-3,1	-10,8	-10,0	-3,9
Engrais	0,2	0,5	12,4	0,3	5,4
Produits chimiques	0,3	7,6	-6,2	-13,4	-1,6
Machines, véhicules, transac-tions spéciales (conteneurs)	0,8	-5,2	5,1	-8,3	-0,2
Total fluvial	**7,5**	**1,0**	**-2,0**	**-3,7**	**-1,5**

Champ : hors transit rhénan, hors fluvio-maritime.
Sources : VNF ; SOeS, système d'information fluvial

Figure E4.4 Évolution du transport fluvial pour les principales marchandises

En milliards de t-km, indice 100 en 2000



Champ : hors transit rhénan, hors fluvio-maritime.
Sources : VNF ; SOeS, système d'information fluvial

Figure E4.5 Transport fluvial de marchandises par bassin

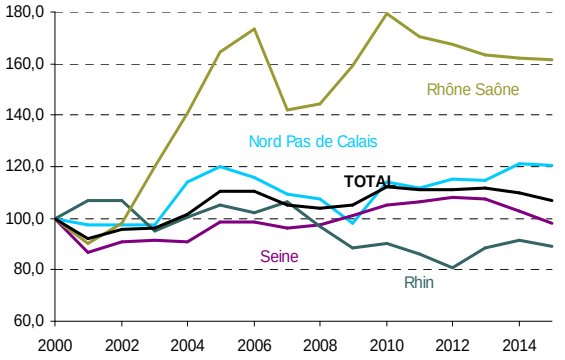
En milliards de t-km, évolutions en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2015	**2013**	**2014**	**2015**	**2015/ 2010**
Nord Pas de Calais	1,0	-0,3	5,6	-0,4	1,2
Seine	3,6	-0,6	-4,3	-4,7	-1,4
Rhin	1,1	9,1	3,1	-2,3	-0,3
Rhône - Saône	1,3	-2,4	-0,9	-0,3	-2,1
Principaux bassins	**7,0**	**0,5**	**-1,3**	**-3,0**	**-1,0**
Autres	0,5	8,5	-10,3	-14,2	-7,9
Ensemble	**7,5**	**1,0**	**-2,0**	**-3,7**	**-1,5**

Champ : hors transit rhénan, hors fluvio-maritime.
Sources : VNF ; SOeS, système d'information fluvial

Figure E4.6 Évolution du transport fluvial de marchandises pour les principaux bassins

En milliards de t-km, indice 100 en 2000



Champ : hors transit rhénan, hors fluvio-maritime.
Sources : VNF ; SOeS, système d'information fluvial

E5 | Transport maritime de marchandises

Les ports français ont traité 349,9 millions de tonnes (Mt) de marchandises en 2015 (337,8 Mt en métropole), 222,8 Mt en entrées et 127,1 Mt en sortie. L'activité portuaire est concentrée dans les sept grands ports métropolitains (GPM) et à Calais où entrent et sortent environ 90 % des marchandises.

Les tonnages de marchandises traités dans les ports français sont en progression en 2015 de 1,1 %, mais en baisse depuis 2010 (- 0,3 % en moyenne annuelle). Alors que le transport traditionnel de vracs liquides (+ 2,7 % en 2015) progresse, le transport de conteneurs et de rouliers embarqués ralentit (+ 0,3 % et + 2,7 %), le transport de vracs solides est en déclin en entrée, mais progresse en sortie.

Les tonnages traités augmentent en 2015

Dans un contexte économique mondial marqué par une croissance décevante et par une chute du commerce international, les volumes de marchandises traités dans les ports français ont augmenté de 1,1 % : 222,8 Mt en entrée et 127,1 Mt en sortie. Depuis quelques années le déséquilibre entre les entrées et les sorties a tendance à se réduire ; en 2015, les entrées sont en repli de 0,6 % alors que les sorties progressent de 4,3 %.

L'essentiel de ce volume de marchandises est traité par les GPM de métropole et le port de Calais avec 304,6 Mt. L'activité des GPM d'outre-mer est en progression de 3,3 % par rapport à 2014 avec un volume de marchandises de 12,2 Mt.

L'activité des autres ports de métropole, 33,2 Mt, progresse de 2,7 % par rapport à 2014.

L'activité des ports français n'a pas encore retrouvé son niveau de 2010

Alors que les ports d'outre-mer ont un niveau d'activité supérieur à celui de 2010, le recul est en moyenne de 0,5 % par an depuis 2010 dans les grands ports et à Calais. Cependant, La Rochelle, Calais et Dunkerque ont une activité plus importante en 2015 qu'en 2010. Le recul des GPM de métropole concerne les entrées de marchandises (- 1,5 %), alors que les sorties progressent de 1,5 % en moyenne annuelle.

Les sorties de vracs, liquides ou solides progressent fortement en 2015

Les vracs liquides représentent près de 50 % des entrées et 21,0 % des sorties de marchandises, soit 39,2 % des tonnes de marchandises traitées. En 2015, le cours très bas du pétrole a dopé l'activité des raffineries ; par conséquent, les entrées de pétrole brut progressent de 3,5 % et les sorties de produits pétroliers raffinés de 9,1 %, en rupture avec les tendances des années passées (respectivement - 4,1 % et - 1,3 % en moyenne annuelle depuis 2010) ; elles retrouvent cependant à peine leur niveau respectif de 2012.

Ces évolutions se concentrent sur les ports de Marseille, Le Havre et Rouen (pour les sorties de produits raffinés), tandis qu'à Nantes-Saint-Nazaire, troisième port pétrolier français, l'activité pétrolière est en recul.

Le traitement des produits pétroliers ne représente cependant plus que 33,2 % des marchandises en 2015, contre 36,7 % en 2010.

Le traitement des vracs solides (22,7 % des tonnages totaux) est stable en 2015 du fait de la forte diminution de l'ensemble des entrées, notamment de minerais (- 11,7 %) à Dunkerque, avec l'arrêt d'un haut-fourneau Arcelor Mittal pendant plus de trois mois. Les sorties de céréales (+ 3,7 %) progressent dans tous les ports céréaliers : Rouen (+ 13 %), leader européen, réalise un de ses meilleurs résultats en quinze ans, et surtout à La Rochelle et Dunkerque.

Les transports de marchandises par conteneur et en roulier ralentissent en 2015

Le transport de conteneurs, qui est très disputé entre les ports d'Europe du Nord, progresse en 2015 de 2 % en équivalent vingt pieds (EVP) : il se maintient au Havre à 2,56 MEVP qui assure 49,4 % du transport de conteneurs métropolitains, progresse à Marseille (+ 3,7 %) qui bat son record historique et qui réalise 23,6 % du transport de conteneurs français ; il progresse aussi à Dunkerque ainsi qu'à La Réunion et à Pointe-à-Pitre. Depuis 2010, le transport de conteneurs a progressé de 3,0 % en Mt et en moyenne annuelle.

Le transport de rouliers, qui avait eu une dynamique très forte en 2014 et 2013 ralentit (+ 2,7 % après 4,2 %) en 2015, et progresse de 2,9 % en moyenne annuelle depuis 2010 ; il recule à Calais (- 3,2 %), entravé toute l'année et surtout au second semestre, par la pression des migrants sur l'accès routier du port, l'interruption de myFerrylink au second semestre ayant aussi limité l'activité du port. Il progresse à Dunkerque (+ 16,7 %) qui profite d'un report du transport de Calais, l'ensemble Calais-Dunkerque progressant de 1,9 %. Marseille et Caen, ports moins importants, progressent aussi, tandis qu'au Havre l'activité diminue.

Les ports français de taille européenne progressent

En 2015, les ports européens sont soumis au repli des échanges avec la Chine et surtout avec la Russie.

Les ports de Brême et Zeebrugge connaissent des baisses d'activité importantes ; l'activité des deux grands ports français de taille européenne, Marseille et Le Havre, se situe dans la moyenne de l'Europe.

Cependant, depuis 2010, l'activité du Havre et de Marseille est en repli alors que leurs principaux concurrents progressent.

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

Figure E5-1 **Activité des ports français**

Niveau en million de tonnes, évolution en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2015	**2013**	**2014**	**2015**	**2015/ 2010**
Entrées	**222,8**	**-0,5**	**-0,2**	**-0,6**	**-1,1**
Grands ports maritimes et Calais	192,3	-1,1	-0,9	-0,9	-1,5
Autres ports de métropole	21,2	5,7	5,0	0,8	1,4
Ports d'Outre-mer	9,4	1,1	4,1	3,1	2,6
Sorties	**127,1**	**4,5**	**2,7**	**4,3**	**1,3**
Grands ports maritimes et Calais	112,3	4,4	3,0	4,1	1,5
Autres ports de métropole	12,0	7,8	-2,0	6,4	-1,0
Ports d'Outre-mer	2,8	-3,8	10,8	4,1	3,1
Ensemble des marchandises traitées	**349,9**	**1,2**	**0,8**	**1,1**	**-0,3**
Grands ports maritimes et Calais	304,6	0,7	0,4	0,9	-0,5
Autres ports de métropole	33,2	6,5	2,4	2,7	0,5
Ports d'Outre-mer	12,2	0,0	5,6	3,3	2,7

Source : DGITM/PTF4

Figure E5-2 **Activité des ports français**

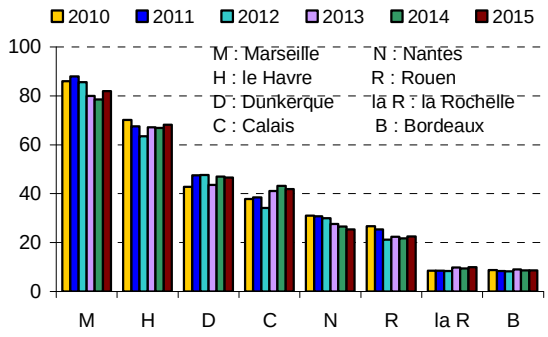
Niveau en million de tonnes, évolution en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2015	**2013**	**2014**	**2015**	**2015/ 2010**
Entrées	**222,8**	**-0,5**	**-0,2**	**-0,6**	**-1,1**
Vracs liquides	110,7	-6,8	-2,3	1,7	-3,0
dont pétrole brut	*59,8*	*-7,4*	*-2,3*	*3,5*	*-4,1*
dont produits raffinés	*36,1*	*-4,1*	*0,4*	*-2,1*	*0,6*
Vracs solides	49,9	2,8	-0,1	-6,5	-0,5
March. diverses	62,2	10,1	3,9	0,6	2,4
dont conteneurs	*22,8*	*8,7*	*4,4*	*-0,3*	*2,5*
dont Ro/Ro (véh. embarqués)	*36,0*	*9,9*	*4,2*	*1,1*	*2,9*
Sorties	**127,1**	**4,5**	**2,7**	**4,3**	**1,3**
Vracs liquides	26,4	-8,3	-0,8	7,0	-0,8
dont pétrole brut	*0,4*	*-20,6*	*54,3*	*-35,7*	*1,4*
dont produits raffinés	*20,0*	*-8,2*	*-1,7*	*9,1*	*-1,3*
Vracs solides	27,5	14,3	1,2	8,1	1,0
March. diverses	73,1	6,6	4,4	2,0	2,2
dont conteneurs	*27,1*	*4,4*	*4,7*	*0,8*	*3,4*
dont Ro/Ro (véh. embarqués)	*41,6*	*9,4*	*4,3*	*4,2*	*2,9*
Ensemble des marchandises traitées	**349,9**	**1,2**	**0,8**	**1,1**	**-0,3**
Vracs liquides	137,1	-7,1	-2,1	2,7	-2,6
dont pétrole brut	*60,2*	*-7,5*	*-1,9*	*3,1*	*-4,1*
dont produits raffinés	*56,0*	*-5,5*	*-0,3*	*1,6*	*-0,1*
Vracs solides	77,5	6,2	0,3	-1,8	0,0
March. diverses	135,4	8,2	4,2	1,3	2,3
dont conteneurs	*49,8*	*6,4*	*4,6*	*0,3*	*3,0*
dont Ro/Ro (véh. embarqués)	*77,5*	*9,6*	*4,2*	*2,7*	*2,9*

Source : DGITM/PTF4

Figure E5-3 **Ensemble des tonnages dans les grands ports et à Calais**

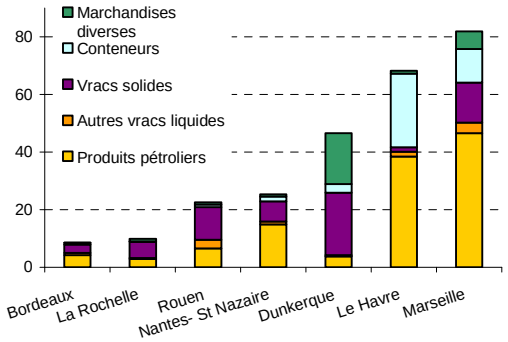
Niveau en million de tonnes



Source : DGITM/PTF4

Figure E5-4 **Marchandises traitées dans les principaux ports de métropole en 2015**

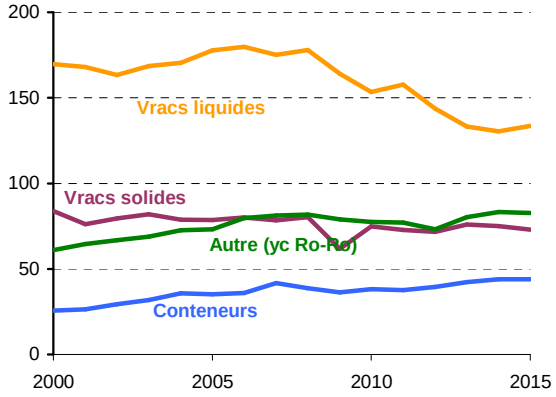
Niveau en million de tonnes



Source : DGITM/PTF4

Figure E5-5 **Évolution des marchandises traitées dans les ports de métropole**

Niveau en million de tonnes



Source : DGITM/PTF4

Figure E5-6 **Activité des principaux ports européens**

Niveau en million de tonnes, évolution en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2015	**2013**	**2014**	**2015**	**2015/ 2010**
Rotterdam	466,4	-0,2	1,0	4,9	1,6
Anvers	214,9	3,6	4,3	8,0	3,8
Hambourg	153,5	6,2	4,8	5,4	4,8
Brème	78,8	-6,2	6,6	-6,2	2,8
Le Havre	**68,3**	5,8	-0,4	2,1	-0,5
Zeebrugge	39,2	-1,6	1,7	-10,0	-4,6
Marseille	**81,7**	-6,6	-1,8	4,1	-1,0
Algeciras	91,1	2,9	2,6	3,4	6,8
Valence	75,0	4,6	4,6	4,4	3,3
Gênes	50,4	-3,4	5,0	-1,2	-0,1
Barcelone	45,6	0,1	8,4	1,3	1,2
Bilbao	32,4	2,2	4,1	5,2	-0,7

Source : DGITM/PTF4

E6 | Transport par conteneurs

Fiche non actualisée

En 2014, avec 8,2 milliards de tonnes kilomètres (Md t-km), le transport de conteneurs ne représente en France qu'une faible part du transport terrestre. Il ne décolle toujours pas dans le transport routier et tend même à y diminuer, il a très fortement baissé dans le ferroviaire depuis le début des années 2000, mais progresse dans le transport fluvial ; au total, il ne représente en 2014 que 3,7 % du transport terrestre.

En revanche, les volumes de conteneurs traités dans les ports français sont en augmentation (+ 3,9 % et + 2,1 % en moyenne annuelle depuis 2008).

Hausse des conteneurs traités dans les ports maritimes français

En 2014 44,0 millions de tonnes (Mt) de marchandises en conteneurs ont été traitées dans les ports français, en hausse de 3,9 %. Depuis 2008, la hausse moyenne annuelle était de 2,1 %. Les conteneurs représentent 13,3 % des marchandises traitées dans les ports métropolitains et cette part est croissante : elle était de 7,5 % en 2000 et 10,2 % en 2008.

Les ports du Havre et de Marseille sont les principaux ports français de conteneurs, mais les volumes qui y sont traités sont faibles au regard des grands ports européens où la place des conteneurs est généralement plus importante que dans les ports français. La part de conteneurs traités est de 39,0 % au Havre contre 54,4 % à Anvers, 71,2 % à Brême et de 14,4 % à Marseille contre 68,6 % à Valence et 61,8 % à Algesiras. Depuis 2009, les parts de conteneurs traités dans les ports français se sont plus fortement accrues que dans les ports européens, à l'exception de Bilbao.

Forte baisse du transport de conteneurs par la route

En 2014, le transport terrestre de conteneurs recule de 5,4 %, le transport terrestre (hors oléoduc et transport routier de marchandises (TRM) étranger) diminuant de 2,3 %.

La baisse concerne le transport routier en 2014 (- 8,8 %) ; en moyenne annuelle depuis 2008, le transport de conteneurs par la route a baissé de 3,8 %. La route domine aujourd'hui largement le transport de conteneurs (68,4 % du transport terrestre de conteneurs en 2014, 50,1 % en 2000), mais sa part est en baisse depuis 2011. Le transport de conteneurs représente 3,1 % du TRM sous pavillon français ; cette part était de 3,8 % en 2011.

Le transport ferroviaire de conteneurs s'est effondré entre 2000 et 2006 passants de 5,8 Md t-km à 1,9 Md t-km (- 16,8 % en moyenne annuelle) dans un contexte global où le transport ferroviaire de marchandises total baissait de 5,5 % ; il a de nouveau fortement baissé en 2009 (- 28,0 %). Il se maintient depuis entre 1,5 et 2,0 Md t-km et représente 5,5 % du transport ferroviaire en 2014. En 2014, il progresse de 1,8 % mais diminue en moyenne depuis 2008 (- 4,3 %).

Hausse du transport fluvial de conteneurs sur le long terme

En 2014, le transport fluvial progresse de 4,8 % et connaît une tendance à la hausse depuis vingt-cinq ans ; si son poids dans le transport terrestre de conteneurs progresse, il reste cependant faible (10,0 % en 2014 contre 2,6 % en 2000). Cette hausse est plus rapide que celle du transport de marchandises par voie fluviale : la part des conteneurs dans les marchandises transportées par voie fluviale est passée de 4,5 % en 2000, à 6,7 % en 2008 et 10,6 % en 2014. Il bénéficie des nouveaux créneaux, comme le transport de déchets industriels ou urbains qui combine fréquemment conteneurs et fluvial.

Champ et mesure

Le transport terrestre de conteneurs est mesuré **en tonne-km de marchandises transportées**, ce qui permet des comparaisons avec les autres chiffres de fret de ce rapport. Il peut aussi être mesuré en nombre de conteneurs : on utilise un nombre de conteneurs EVP qui fait référence à la taille de 20 pieds (EVP = équivalents 20 pieds).

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

La quantité de transport de conteneurs intérieur en France par **le TRM étranger** est inconnue (transit + international entrant et sortant). Les conteneurs peuvent provenir des ports maritimes et des lieux de production ou de conditionnement.

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

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

Données non réactualisées

Figure E6-1 **Évolution du transport de conteneurspar mode**

Niveaux en milliards de t-km ou millions de t, évolutions en %

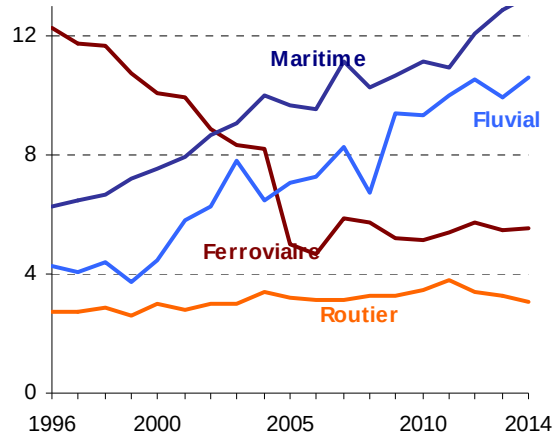
	Niveau 2014	Structure 2014	Evolutions annuelles 2012	2013	2014	2014/ 2008
Transport terrestre (t-km)						
Routier	5,6	68,4	-15,7	-3,9	-8,8	-3,8
Ferroviaire	1,8	21,6	0,7	-6,6	1,8	-4,3
Fluvial	0,8	10,0	5,0	-5,0	4,8	8,5
Total conteneurs	**8,2**	**100,0**	**-11,2**	**-4,5**	**-5,4**	**-3,1**
Transport total (1)	**222,6**		**-5,8**	**-0,4**	**-2,3**	**-2,9**
Transport maritime (Millions de t)						
Conteneurs*	**44,0**		**5,0**	**6,8**	**3,9**	**2,1**
Marchandises totales *	**329,8**		**-5,0**	**0,3**	**0,2**	**-2,7**

(1) Hors transport routier sous pavillon étranger et oléoducs.
** Métropole.*

Sources : SOeS ; DGITM

Figure E6-2 **Évolution de la part de conteneurs dans le transport de marchandises par mode**

En %

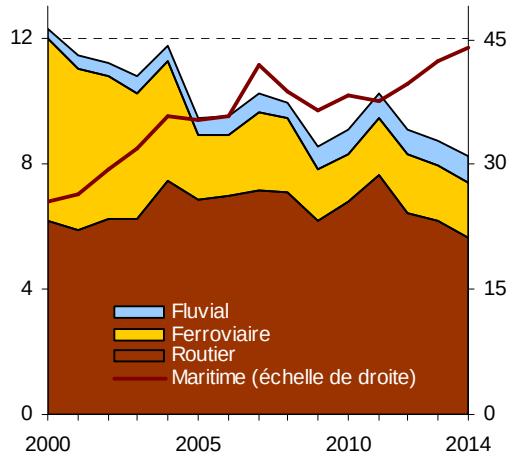


Routier : hors transit, TRM sous pavillon étranger et oléoducs.

Sources : SOeS ; DGITM

Figure E6-3 **Évolution du transport de conteneurs**

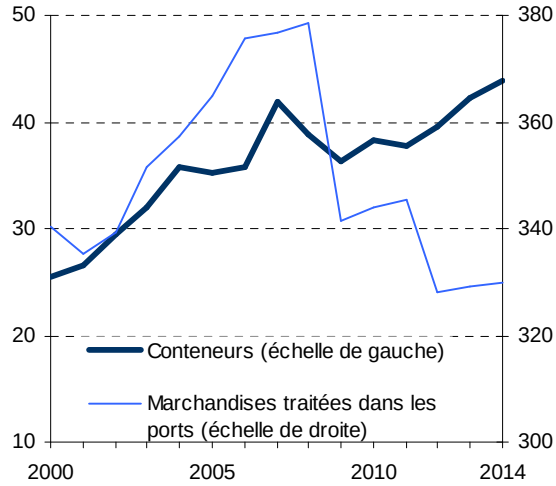
En milliards de tonnes km pour le terrestre, millions de tonnes pour le maritime



Sources : SOeS ; DGITM

Figure E6-4 **Évolution du transport maritime de conteneurs**

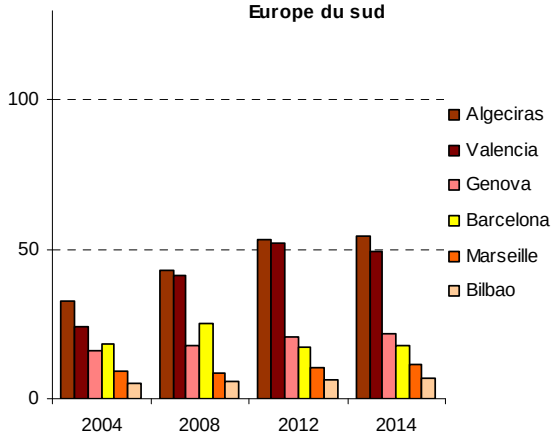
Millions de tonnes

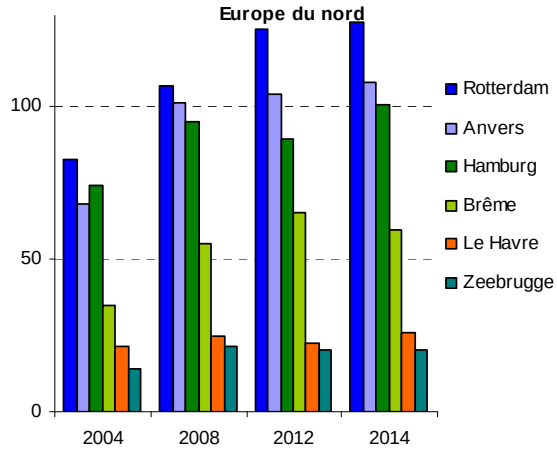


Sources : SOeS ; DGITM

Figure E6-5 **Évolution du transport de conteneurs dans les ports**

En milliards de tonnes





Sources : SOeS ; DGITM

Sources : SOeS ; DGITM

E7 | Entrepôts et plates-formes logistiques

La France dispose de 77 millions de m² d'entrepôts et de plates-formes logistiques (EPL) d'au moins 5 000 m² pour stocker sa production. Liés à l'activité économique des régions, ils sont concentrés dans la moitié Nord de la France et en Rhône Alpes et près de 60 % de ces EPL se concentrent dans des « aires logistiques ». Seulement un tiers de ces EPL sont exploités par des entreprises du secteur des transports ou de la logistique. Les établissements exploitant des EPL de plus de 5 000 m² emploient 164 000 salariés dans des fonctions logistiques, soit près d'un tiers de l'emploi logistique total.

Au 31 décembre 2014, la France métropolitaine compte 4 328 établissements exploitant un entrepôt ou une plate-forme logistique (EPL[7]) de 5 000 m² et plus, totalisant une superficie de 77 millions de m². Leur surface moyenne est de 17 800 m².

Parmi ces EPL, 45 % ont une surface comprise entre 5 000 et 10 000 m², 29 % entre 10 000 et 20 000 m², 12 % entre 20 000 et 30 000 m² et 14 % plus de 30 000 m². Si les EPL de plus de 30 000 m² sont moins nombreux, ils représentent 44 % de la surface totale des EPL de plus de 5 000 m².

70 % des EPL sont exploités pour compte propre

30 % des EPL de plus de 5 000 m² sont exploités par des établissements appartenant à des entreprises ou des groupes du secteur du transport et de la logistique. Ces EPL peuvent être considérés comme exploités pour compte d'autrui. Les autres EPL sont, pour 70 %, exploités pour compte propre, dont 32 % par des entreprises ou groupes du secteur du commerce et 29 % par des entreprises ou groupes industriels.

La taille moyenne d'un EPL varie avec le type d'activité de l'entreprise ou groupe qui exploite ce dernier. Ainsi, les EPL du commerce de détail sont en moyenne plus grands (24 000 m²), suivi des entrepôts exploités pour compte d'autrui (20 000 m²). En revanche, les entrepôts exploités par des entreprises industrielles (15 600 m²) et du commerce de gros (16 000 m²) sont en moyenne plus petits.

L'Île-de-France et le Nord-Pas-de-Calais-Picardie regroupent respectivement 17 % et 16 % des surfaces d'entrepôts. Les régions Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine et Auvergne-Rhône-Alpes comptent chacune 12 % des surfaces d'EPL. Ces quatre régions regroupent ainsi plus de la moitié des surfaces d'EPL.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur regroupe 4,4 % des surfaces d'entreposage, et paraît sous-équipée compte tenu du poids économique de cette région (7,3 % du produit intérieur brut - PIB). Pour cette région, la taille moyenne des EPL est inférieure à la moyenne nationale. Avec 3,6 % des surfaces d'EPL, la Bretagne est la région ayant l'offre d'entreposage la moins importante.

59 % des EPL se situent dans des aires logistiques denses

De nombreux entrepôts se concentrent sur des territoires restreints, qui peuvent être qualifiés d'aires logistiques. Ainsi, 59 % des EPL se situent dans des aires logistiques denses, qui comptent au moins trois EPL distants au maximum de deux kilomètres. En France métropolitaine, il existe près de 370 aires logistiques denses. Environ 120 de celles-ci comptaient 3 EPL, 190 aires entre 4 et 9 EPL et 56 aires au moins 10 EPL.

Sur les 56 aires logistiques denses d'au moins 10 EPL, treize se localisent en Île-de-France. L'aire logistique la plus dense se situe au nord de Paris et s'étend de Gennevilliers à Tremblay-en-France. Elle regroupe 134 EPL de plus de 5 000 m². La seconde aire logistique se situe au sud-est de Lyon, sur les communes de Saint-Quentin-Fallavier, Satolas-et-Bonce et la troisième au sud-est de Lille autour des communes de Lesquin et Villeneuve-d'Ascq, elles concentrent respectivement 54 et 46 EPL de plus de 5 000 m².

En augmentant la distance maximale entre deux entrepôts à six kilomètres, on définit des aires logistiques « élargies ». Ainsi, 76 % des EPL se situent dans ces aires logistiques élargies. Ces aires se retrouvent autour des grandes agglomérations françaises. *A contrario*, près d'un quart des EPL sont situés sur des territoires avec une offre logistique peu dense. Ces EPL, dits « isolés », sont pour près de la moitié (46 %) des EPL exploités par des entreprises industrielles.

Près d'un tiers des emplois logistiques sont salariés dans les EPL de plus de 5 000 m²

En 2013, les établissements exploitant des EPL de plus de 5 000 m² employaient 619 000 salariés, en équivalent-temps-plein (ETP), dont 164 000 dans des emplois logistiques (hors intérim). Les 432 000 salariés restants se répartissent dans des emplois administratifs, industriels ou commerciaux. L'emploi logistique (hors intérim) total en France est estimé à 536 000 ETP en 2013, dont 31 % sont salariés dans un EPL de plus de 5 000 m²

Définition d'un entrepôt ou plate-forme logistique (EPL)

Par entrepôt ou plate-forme logistique, on entend tout espace dédié à l'entreposage, ainsi qu'aux opérations logistiques telles que la préparation de commandes, le conditionnement, la réception ou l'expédition de marchandises, etc. Si la grande majorité des EPL sont des bâtiments fermés, certains peuvent être à l'air libre. C'est le cas, par exemple, des entrepôts de véhicules ou de matériaux de construction. Enfin, un EPL peut aussi être situé dans un établissement dont l'activité principale n'est pas la logistique : par exemple, un entrepôt qui alimente une usine située sur le même site.

[7] Les EPL spécifiques (dépôts chimiques, de gaz, de pétrole et silos agricoles), présents dans le répertoire, ont été exclus de cette présentation.

Figure E7-1 Les entrepôts et plates-formes logistiques d'au moins 5 000 m² en 2014 par région métropolitaine

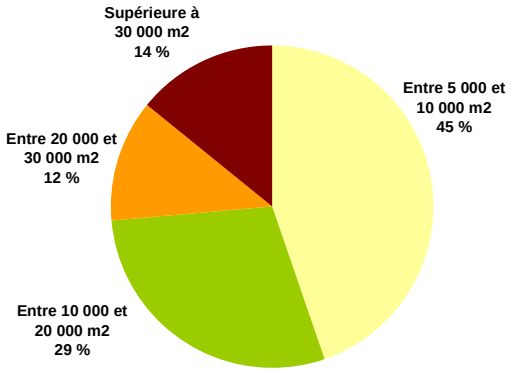
Surface en milliers de m²

	Nombre d'EPL	Surface totale
Île-de-France	656	12 887
Nord-Pas-de-Calais-Picardie	634	12 408
Auvergne-Rhône-Alpes	561	9 207
Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine	451	9 062
Centre-Val de Loire	286	5 671
Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes	341	5 093
Normandie	272	5 031
Pays de la Loire	276	4 163
Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées	239	3 902
Provence-Alpes-Côte d'Azur	198	3 393
Bourgogne-Franche-Comté	198	3 381
Bretagne	216	2 782
Total	**4 328**	**76 979**

Source : Insee ; SOeS

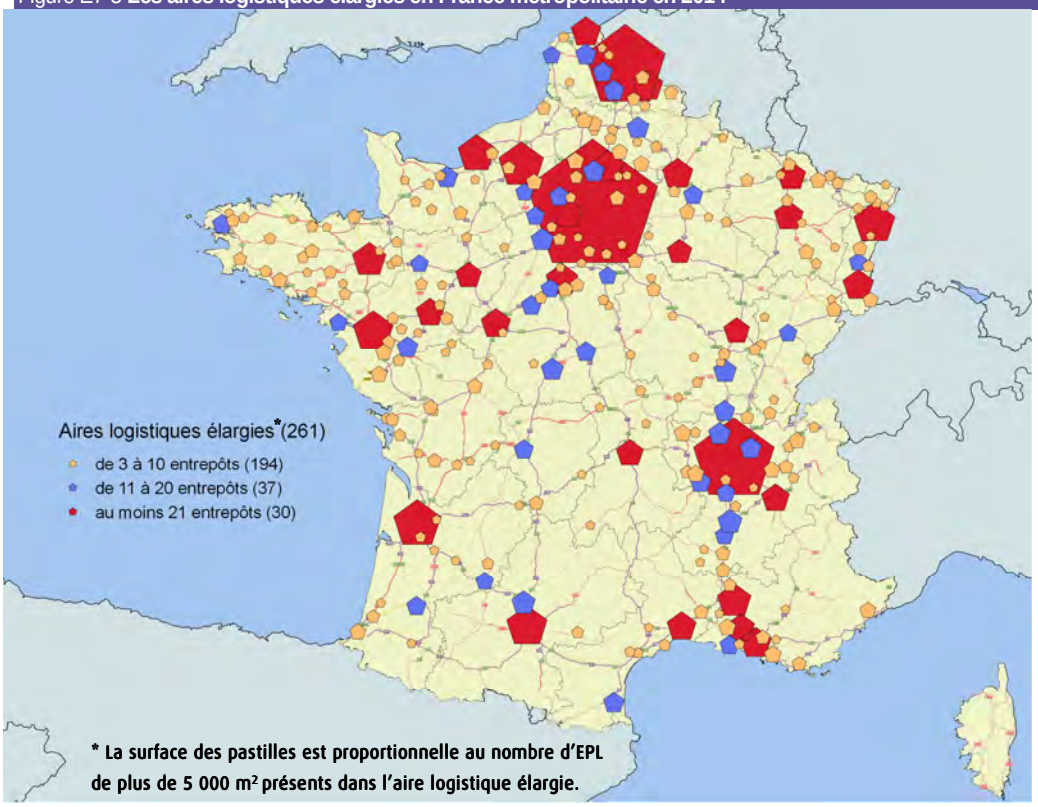
Figure E7–2 Répartition des entrepôts et plates-formes logistiques de plus de 5 000 m² en 2014 par surface

En % de nombres d'EPL



Source : Insee ; SOeS

Figure E7-3 Les aires logistiques élargies en France métropolitaine en 2014



Note :

Cette carte représente l'implantation et l'importance des aires logistiques dites « élargies » (cf. définition ci-dessous), sur le territoire.

Chaque pastille représente une aire logistique. Sa taille de pastille est proportionnelle au nombre d'EPL de plus de 5 000 m² présents dans cette aire.

Ainsi, la pastille la plus importante, centrée autour de Paris, ne représente pas l'étendue géographique de cette aire logistique, mais indique un grand nombre d'EPL de plus de 5 000 m² présents dans celle-ci (582 EPL). En raison de l'important nombre d'EPL de cette aire, sa représentation chevauche les aires logistiques les plus proches.

Source : SOeS ; Cerema

Figure E7-4 Les entrepôts et plates-formes logistique d'au moins 5 000 m² en 2014 par secteur d'activité de l'entreprise exploitant

	Nombre d'EPL	Surface moyenne des EPL en m2
Entreposage	389	21 536
Transport et autres activités logistiques	932	19 364
Ensemble entreposage et transport	**1 321**	**20 003**
Industrie	1 261	15 648
Commerce de gros	939	16 018
Commerce de détail	401	24 026
Commerce automobile	66	14 854
Autres	340	15 196
Total	**4 328**	**17 786**

Source : Insee ; SOeS

Aire logistique dense

Pour illustrer la concentration géographique des opérations logistiques, le Cerema, en collaboration avec le SOeS, a défini statistiquement des « aires logistiques », à partir des coordonnées géographiques des EPL de plus 5 000 m². Une aire logistique dense correspond à un regroupement d'au moins trois EPL distants de moins deux kilomètres.

Aire logistique élargie

La définition précédente de l'aire logistique permet de repérer au niveau régional ou d'une agglomération les fortes concentrations d'EPL. Pour une analyse au niveau national, cette définition peut être trop restrictive. Sous le même modèle que l'aire logistique, « une aire logistique élargie » est alors définie comme étant un regroupement d'au moins trois entrepôts distants de moins de six kilomètres.

E8 | Transport terrestre de marchandises dans l'UE

Le mode routier a une place prépondérante dans le fret de l'Union européenne (UE) puisqu'il représente plus des trois quarts de la quantité physique de transport de marchandises en 2014. Les pratiques de transport des nouveaux États membres convergent vers celles des anciens États membres : la part du routier augmente dans les nouveaux et diminue chez les anciens.

Le pavillon routier français (165 milliards de tonnes-km - Md t-km) représente 9,6 % du transport routier européen, ce qui le place en quatrième position européenne.

La France réalise 7,6 % du transport ferroviaire (32,2 Md t-km) et 5,8 % du transport fluvial européen (8,8 t-km).

Le transport terrestre de marchandises ralentit dans l'Union européenne en 2014 ; il est quasi stable depuis 2010.

Le transport terrestre de marchandises, mesuré pour le transport routier à partir du transport des pavillons, a progressé de 0,4 % dans l'Union européenne en 2014 (1,2 % en 2013). Il a crû de 1,5 % (6,6 % en 2013) au sein des nouveaux États membres (NEM) et est resté stable dans les anciens États membres (AEM). En France, le transport de marchandises diminue de 3,0 %, moins qu'en Italie (- 5,7 %), alors qu'il croît légèrement en Allemagne (+ 0,7 %) et redémarre en Espagne (+ 2,3 %). En Pologne (+ 0,9 %), il marque le pas après plusieurs années de croissance soutenue (+ 4,6 % en moyenne annuelle depuis 2010).

Le transport terrestre européen est quasi stable (- 0,2 % en moyenne annuelle) depuis 2010, mais est en baisse chez les AEM (- 1,6 %) particulièrement en France (- 1,8 %), en Espagne (- 1,5 %) et en Italie (- 8,2 %).

Les AEM assurent 70,5 % du transport terrestre en 2014 contre 74,6 % en 2010. Alors que la part de l'Allemagne progresse (21,1 % en 2014, 20,9 % en 2010), celles de la France (9,0 % en 2014, 9,6 % en 2010), de l'Italie (6,0 % et 8,4 %) et de l'Espagne (9,0 % et 9,5 %) ont reculé au profit de celle de la Pologne (13,2 % et 10,9 % en 2010).

La part du transport routier reste prépondérante mais diminue légèrement.

En 2014, la route représente 75,4 % des transports terrestres de l'UE en t-km, le fer 18,0 % et le fluvial 6,6 %. Les disparités entre AEM et NEM s'estompent et les parts modales de la route convergent : la part du transport routier tend à baisser chez les AEM (77,5 % en 2010, 75,3 % en 2014) et à croître chez les NEM (72,1 % en 2010, 75,8 % en 2014).

Le transport routier de marchandises (TRM) de l'ensemble des pavillons européens (1 725 Md t-km) augmente de 0,4 % en 2014 ; l'activité des NEM continue de croître mais à un rythme moins soutenu (2,1 % contre 4,9 % en moyenne annuelle depuis 2010), celle des AEM de baisser, mais moins que dans les années passées (- 0,4 % en 2014 contre - 2,3 % en moyenne annuelle depuis 2010).

L'activité internationale des pavillons (614 Md t-km) est stable en 2014, les pavillons des NEM en réalisent 57 % (25,1 % pour la Pologne).

Le transport national augmente de + 0,3 %, il reste concentré dans les marchés allemand, français et britannique. L'activité nationale des pavillons sur leur propre territoire est stable, mais le cabotage en Europe, qui représente toutefois moins de 2 % du TRM européen, est en forte croissance (+ 11,7 %) en 2014 ; 40,5 % du cabotage européen est réalisé en Allemagne et 25,5 % en France.

Le transport ferroviaire progresse presque partout depuis 2010

Le transport ferroviaire de marchandises croît de 1,3 % dans l' Union Européenne en 2014, (+ 1,9 % chez les AEM, + 0,2 % chez les NEM), et de 1,1 % en moyenne annuelle depuis 2010. La croissance est particulièrement forte en Espagne, où il ne représente cependant que 5 % du transport de marchandises.

Le transport fluvial recule partout depuis 2010 sauf aux Pays-Bas.

Le transport fluvial est significatif dans la dizaine d'États traversés par des fleuves (Danube, Rhin, Elbe, Seine, Rhône…). Il représente au total 6,6 % du transport de marchandises en Europe : Pays-Bas (39,0 %), Roumanie (20,0 %) et Allemagne (12,3 %).

Le transport fluvial recule de 1,2 % dans l'Union européenne en 2014 (- 0,6 % chez les AEM qui réalisent 86,5 % du transport fluvial). La baisse est de 1,6 % en Allemagne qui en assure 39,2 % et de 3,9 % en Roumanie, plus gros transporteur des NEM. Le transport fluvial progresse aux Pays-Bas (+ 1,4 %).

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

Statistiques utilisées

Les données de cette fiche sont des données d'Eurostat. Élaborées dans le cadre des règlements statistiques par mode, elles relèvent d'une approche territoriale pour le fer et la voie d'eau et d'une approche par pavillon pour la route.

Compte tenu de l'utilisation de distanciers différents entre Eurostat et le SOeS, les résultats pour la France peuvent légèrement différer.

Figure E8-1 Évolution du transport terrestre de marchandises dans l'Union européenne

Niveau en milliards de t-km, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2014	2012	2013	2014	2014/ 2010
anciens états membres	**1 613**	**-4,1**	**-0,8**	**0,0**	**-1,6**
dont : Allemagne	482	-3,4	0,6	0,7	0,0
Espagne	207	-3,5	-3,5	2,3	-1,5
France	**206**	**-6,6**	**-0,6**	**-3,0**	**-1,8**
Italie	138	-11,3	1,4	-5,7	-8,2
Pays-Bas	126	-4,0	2,8	1,2	-0,4
Royaume-Uni	165	3,1	-5,7	-2,5	0,0
Suède	63	-7,1	-2,2	16,5	1,4
nouveaux états membres	**674**	**1,9**	**6,6**	**1,5**	**3,6**
dont : Pologne	301	3,7	10,0	0,9	4,6
République tchèque	69	-5,3	5,1	-0,3	1,1
Roumanie	59	6,1	6,4	-0,1	3,0
Union européenne	**2 287**	**-2,5**	**1,2**	**0,4**	**-0,2**

Source : Eurostat

Figure E8-2 Évolution du transport routier de marchandises dans l'Union européenne

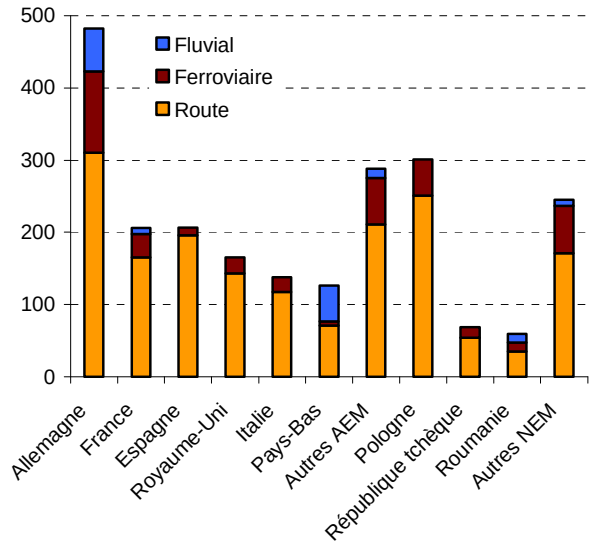
Niveau en milliards de t-km, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2014	2012	2013	2014	2014/ 2010
anciens états membres	**1 214**	**-5,3**	**-1,3**	**-0,4**	**-2,3**
dont : Allemagne	310	-5,2	-0,4	1,4	-0,2
Espagne	196	-3,7	-3,3	1,6	-1,7
France	**165**	**-7,1**	**-0,6**	**-3,6**	**-2,4**
Italie	118	-13,2	2,6	-7,4	-9,5
Pays-Bas	71	-8,0	3,5	1,0	-1,7
Royaume-Uni	143	3,2	-7,1	-2,7	-0,6
Suède	42	-9,3	0,1	25,2	3,7
nouveaux états membres	**511**	**4,2**	**9,3**	**2,1**	**4,9**
dont : Pologne	251	7,1	11,4	1,3	5,5
République tchèque	54	-6,6	7,2	-1,5	1,1
Roumanie	35	12,6	14,7	3,3	7,9
Union européenne	**1 725**	**-2,9**	**1,6**	**0,4**	**-0,4**

Source : Eurostat

Figure E8-3 Transports terrestres de marchandises en 2014 dans les principaux pays de l'Union européenne

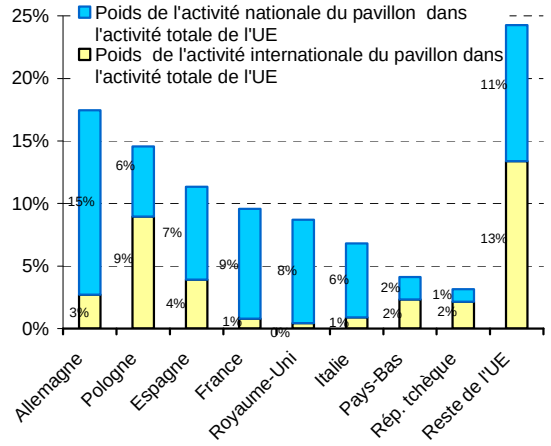
En milliards de t-km



Source : Eurostat

Figure E8-4 Poids des pavillons dans l'activité de l'Union européenne en 2014

En %

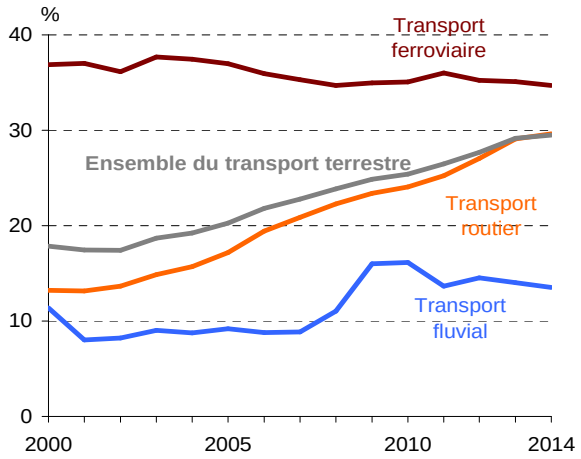


Note : Le transport national du pavillon français (transport ayant une origine et une destination française) représente 9 % du transport intérieur européen ; le transport international du pavillon français (ayant une origine ou une destination à l'étranger) représente 1 % du transport intérieur européen.

Source : Eurostat

Figure E8-5 Évolution de la part des nouveaux États membres dans le transport de marchandises

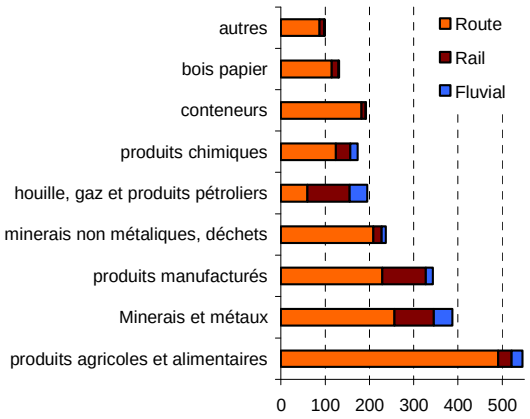
En %



Source : Eurostat

Figure E8-6 Produits transportés et modes en 2014

En milliards de t-km



Source : Eurostat

F – Transport de voyageurs

F – Transport de voyageurs

Évolutions

En 2015, le transport intérieur de voyageurs croît de 2,1 % (en voyageurs-kilomètres), à un rythme bien supérieur à 2014 (+ 0,8 %) et à son rythme annuel moyen depuis 2010 (+ 0,8 %). Cette croissance est principalement due à la circulation des véhicules particuliers qui augmente sensiblement plus en 2015 (+ 2,4 %) qu'en 2014 (+ 1,1 %).

Le transport ferroviaire renoue avec la croissance (+ 0,3 %) avec des évolutions contrastées entre les trains à grande vitesse (+ 0,6 %), les trains sous convention des conseils régionaux (- 0,3 %) et les trains interurbains hors trains à grande vitesse (- 2,0 %) dont le trafic annuel diminue pour la quatrième année consécutive.

Le transport collectif urbain ralentit (+ 1,1 %), davantage en Île-de-France (+ 0,8 %) qu'hors Île-de-France (+ 2,1 %). Depuis 2010, il a crû à un rythme annuel deux fois plus élevé (+ 2,2 % en moyenne annuelle). Au cours des vingt dernières années, le transport collectif urbain s'est largement développé et dessert 65 % de la population métropolitaine en 2013.

Quant au transport aérien intra-métropole, en nombre de passagers, il repart à la hausse (+ 1,0 %) quand le trafic vers l'international poursuit sa très forte croissance (+ 4,2 %).

Enfin, le trafic maritime, en nombre de passagers, est stable en 2015 (+ 0,1 %), avec un recul du trafic de ferries transmanche et en Mer du Nord (- 0,8 %), une diminution du trafic des ports en Méditerranée (- 0,7 %), mais une croissance toujours forte des deux principaux ports d'outre-mer (+ 18,9 %).

Structure

Les parts des différents modes du transport intérieur de voyageurs, exprimées en voyageurs-kilomètres, sont stables en 2015.

Le transport intérieur de voyageurs reste largement dominé par les véhicules particuliers (79,5 %). Les transports ferrés représentent 11,3 %, davantage que les transports routiers (7,7 %). La part du transport aérien dans le transport intérieur reste marginale (1,5 %). Ces parts modales ne prennent pas en compte le transport maritime.

Organisation du chapitre

Ce chapitre compare tout d'abord les parts des différents modes de transport puis donne - pour chacun d'entre eux - leur évolution en 2015.

Il présente par ailleurs une évolution de 1995 à 2013 de l'offre de transport collectif urbain.

F1 | Transport intérieur de voyageurs

Le transport intérieur de voyageurs croît sensiblement en 2015 (+ 2,1 %, après + 0,8 % en 2014) à un rythme bien supérieur à sa moyenne annuelle depuis 2010 (+ 0,8 %). Cette forte hausse est due essentiellement à l'augmentation de la circulation des véhicules particuliers qui croît plus vite qu'en 2014 (+ 2,4 % en voyageurs-kilomètres, après + 1,1 %). Les transports collectifs renouent avec la croissance (+ 0,9 %, après - 0,2 % en 2014). Parmi ces derniers, tous les modes augmentent plus ou moins fortement : les transports ferrés (+ 0,3 %), le transport aérien (+ 1,0 %) et les transports routiers (+ 1,7 %).

La part du transport individuel est stable

Les parts modales des transports intérieurs de voyageurs évoluent peu en 2015. Le transport individuel réalisé en véhicules particuliers (y compris les véhicules immatriculés à l'étranger et les deux-roues motorisés) représente 79,5 % du transport intérieur de voyageurs (79,4 % en 2014) - (*voir encadré de la page ci-contre*). La part de la route (transports individuel et collectif) est également stable (87,2 %).

La mobilité individuelle croît fortement

En lien avec les estimations de circulation routière (*fiche G1*), le nombre de voyageurs-kilomètres réalisés en voiture particulière et en deux-roues motorisés augmente de 2,4 % (après + 1,1 % en 2014), à un rythme beaucoup plus élevé que sa tendance depuis 2010 (+ 0,8 % en moyenne annuelle).

Le transport collectif renoue avec la croissance

Le transport collectif croît de 0,9 % en 2015, après une légère baisse en 2014 (- 0,2 %). Cette croissance est semblable à sa tendance depuis cinq ans (+ 0,9 % en moyenne annuelle entre 2010 et 2015). Elle combine des augmentations très différentes : + 1,7 % pour la route, + 1,0 % pour le transport aérien et + 0,3 % pour le transport ferré qui reste majoritaire (55 % du transport collectif).

Les transports collectifs de longue distance[8] repartent à la hausse

Le transport collectif de longue distance croît de 0,9 % (après - 0,9 % en 2014) avec des évolutions relativement proches selon les modes.

Le transport ferroviaire longue distance (trains à grande vitesse et trains interurbains « classiques ») renoue avec la croissance (+ 0,3 % en 2015, après - 0,9 % en 2014). Cette évolution cumule une légère augmentation du transport sur les lignes à grande vitesse (+ 0,6 %, après - 0,1 % en 2014) et une baisse atténuée des grandes lignes hors trains à grande vitesse (- 2,0 %, après - 6,1 % en 2014) (*fiche F2).*

Le transport aérien intérieur (intra-métropole) croît de 1,0 % après la baisse enregistrée en 2014 (- 2,3 %). Cette augmentation du trafic concerne autant les liaisons radiales (entre Paris et la province) que les liaisons transversales (province-province) - *(fiche F5).*

Quant au transport routier réalisé en autocars interurbains réguliers et occasionnels (y compris les autocars étrangers), il croît davantage que les deux autres modes (+ 1,6 %, après - 0,5 % en 2014).

La croissance des transports collectifs de proximité[9] ralentit

Les transports collectifs de proximité ou « du quotidien » (transport collectif urbain et trains sous convention des conseils régionaux de province pour l'essentiel) augmentent de 0,8 % (contre + 1,1 % en 2014), à un rythme inférieur à sa tendance depuis 2010 (+ 1,8 % en moyenne annuelle).

Le transport collectif urbain (TCU) ralentit (+ 1,1 %, après + 2,5 % en 2014). Sa croissance devient deux fois plus faible que son niveau moyen depuis cinq ans (+ 2,2 % en moyenne annuelle entre 2010 et 2015). Cette croissance plus faible du TCU concerne à la fois l'Île-de-France et la province. Les TCU d'Île-de-France - qui représentent 76 % du TCU de la France métropolitaine – augmentent de 0,8 % après + 2,4 % en 2014 *(fiche F3.1)*. Cette faible croissance concerne dans des proportions variables tous les modes (trains, RER, métros et autobus) à l'exception des tramways.

Les réseaux de province continuent de rester plus dynamiques que ceux d'Île-de-France (+ 2,1 %, après + 2,7 % en 2014).

Le recul des trains sous convention des conseils régionaux de province pour la troisième année consécutive (- 0,3 % après - 2,9 % en 2014 et - 1,2 % en 2013) contribue au ralentissement de l'ensemble du transport collectif de proximité *(fiche F2)*.

Transport interurbain en autocars : la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 a libéralisé le transport régulier interurbain de voyageurs par autocar.

Ce transport pourrait être estimé à 0,29 milliard de voyageurs-kilomètres. Dans son bilan des 3e et 4e trimestres 2015, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) indique en effet qu'entre le 8 août et le 31 décembre 2015, 770 400 passagers ont emprunté ces autocars en parcourant en moyenne 376 km. Ces 0,29 milliard de voyageurs-kilomètres sont pour le moment exclus du transport intérieur total de voyageurs (927,9 milliards). Il est préférable d'attendre de disposer de données portant sur une année complète (2016).

[8] Les transports collectifs de longue distance regroupent le transport aérien, le transport ferroviaire de longue distance (trains à grande vitesse et trains interurbains « classiques », hors ceux sous convention des conseils régionaux) et le transport (y compris occasionnel) en autocars interurbains (hors Île-de-France) français et étrangers.

[9] Les transports collectifs de proximité regroupent l'ensemble des transports collectifs urbains d'Île-de-France et de province, les trains sous convention des Conseils régionaux de province (hors Corse) ainsi que les autobus et autocars de transport scolaire et de personnel.

Figure F1-1 Transport intérieur de voyageurs en 2015

Niveau en milliards de voyageurs-kilomètres ; évolution en %

évo

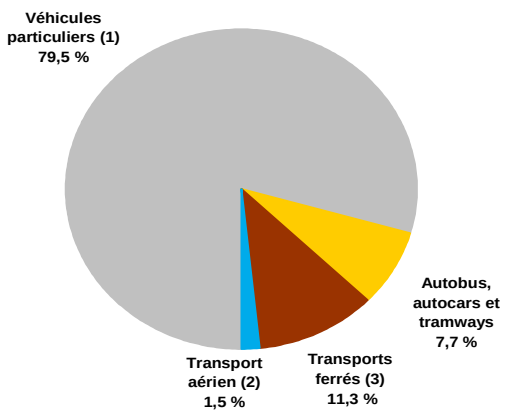
	Niveau 2015	évolutions annuelles 2013	2014	2015	2015/ 2010
Véhicules particuliers (1)(2)	**738,0**	**0,3**	**1,1**	**2,4**	**0,8**
Transports collectifs	**189,9**	**0,1**	**-0,2**	**0,9**	**0,9**
Autobus, autocars et tramways (3)	71,2	0,7	0,8	1,7	1,2
dont Île-de-France (4)	*5,9*	*6,4*	*8,3*	*2,5*	*4,8*
Transports ferrés (5)	104,5	-0,7	-0,6	0,3	0,5
Transport ferroviaire	*94,2*	*-0,7*	*-0,8*	*0,3*	*0,5*
TAGV (6)	*54,1*	*-0,5*	*-0,1*	*0,6*	*0,5*
Trains interurbains (7)	*7,6*	*-5,8*	*-6,1*	*-1,9*	*-2,7*
Trains CR (8)	*13,6*	*-1,2*	*-2,9*	*-0,2*	*1,1*
Trains et RER d'Île-de-France (9)(10)	*19,0*	*1,3*	*1,1*	*0,7*	*1,6*
Métros (11)	*10,2*	*-0,2*	*1,1*	*0,4*	*0,9*
Transport aérien (12)	14,3	3,2	-2,3	1,0	2,3
Ensemble	**927,9**	**0,3**	**0,8**	**2,062**	**0,8**
Transports collectifs de proximité (13)	63,8	1,0	1,1	0,8	1,8
Transports collectifs de longue distance (13)	126,2	-0,4	-0,9	0,9	0,5
Ensemble des TCU (14)	43,0	1,8	2,5	1,1	2,2
TCU d'Île-de-France	32,6	1,6	2,4	0,8	1,9
TCU hors Île-de-France	10,4	2,6	2,7	2,1	3,0

(1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.
(2) Voir encadré ci-contre concernant les taux d'occupation des véhicules particuliers.
(3) Y compris transport en autocars étrangers.
(4) Tramways et autobus d'Île-de-France.
(5) Trains, RER et métros.
(6) Trains à grande vitesse.
(7) Sous convention avec l'État et non conventionnés (hors trains à grande vitesse).
(8) Sous convention avec les conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse).
(9) Sous convention Stif, y compris le RER exploité par la RATP.
(10) Voir encadré des fiches F2 et F3.1.
(11) Métro parisien et métros hors Île-de-France.
(12) Vols intérieurs à la métropole uniquement (en passagers-kilomètres transportés)
(13) Voir notes de bas de page ci-contre.
(14) Transports collectifs urbains.

Sources : SOeS, d'après le Bilan de la circulation ; Stif-Omnil, enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, CGDD, Gart, UTP), UTP ; DGAC

Figure F1-2 Transport intérieur de voyageurs par mode en 2015

Parts modales (en %) des voyageurs-kilomètres



(1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.
(2) Vols intérieurs à la métropole uniquement.
(3) Trains, RER et métros.

Sources : SOeS, d'après le Bilan de la circulation, Stif-Omnil, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, CGDD, Gart, UTP), UTP, DGAC

Révision des séries conduisant au calcul des parts modales des transports individuel et collectif de voyageurs

Les parts modales des transports individuel et collectif - respectivement 79,5 % et 20,5 % en 2015 - ne sont pas comparables avec celles présentées dans Les comptes des transports en 2014 - respectivement 83,0 % et 17,0 % (voir page 121, *figure F1-2*). L'écart de 3,5 points provient d'une révision importante concernant principalement deux séries.

La première révision porte sur la série du transport en voitures particulières françaises (exprimée en voyageurs-kilomètres), calculée annuellement comme le produit de la circulation de ces véhicules (exprimée en véhicules-kilomètres) et de leur taux d'occupation (ou nombre moyen d'occupants). La seconde porte sur le transport en véhicules légers étrangers (calculée de façon analogue).

Ces deux taux d'occupation ont été révisés cette année. Celui des voitures particulières françaises avait été par le passé estimé à 1,83 et était maintenu constant par convention. À partir d'une étude portant sur l'enquête transports et communications (ETC) de 1994, l'enquête nationale transports et déplacements (ENTD) de 2008 et l'élaboration d'un modèle, ce taux d'occupation a été réestimé selon plusieurs méthodes. Les conclusions de cette étude indiquent, d'une part, que ce taux était jusqu'à présent surévalué et, d'autre part, qu'il diminuait entre ces deux enquêtes : il a été estimé à 1,76 en 1994 et à 1,60 en 2008. Entre ces deux dates, est retenue l'hypothèse d'une baisse continue et linéaire de ce taux d'occupation. Avec l'élaboration d'un modèle d'estimation et l'utilisation des données du recensement de la population, ce taux a pu être estimé à 1,78 en 1990 ; la deuxième hypothèse posée est que ce taux décroît également de façon linéaire entre 1990 et 1994. Les données du recensement de la population (RP) entre 2008 et 2012 puis celles des enquêtes annuelles de recensement (EAR) en 2013 et 2014 ont également été intégrées dans le modèle. Il est donc maintenant possible d'estimer un taux d'occupation annuel depuis 2008. Les EAR de 2015 n'étant pas encore disponibles, le taux d'occupation en 2015 a été laissé constant par rapport à 2014 et vaut 1,58.

Jusqu'à présent, le taux d'occupation des véhicules légers étrangers (voitures particulières et véhicules utilitaires légers) était constant et estimé à 2,71. L'hypothèse désormais posée est que le taux d'occupation de ces véhicules étrangers roulant en France est équivalent à celui des voitures particulières françaises roulant à l'étranger. L'ENTD permet de déterminer ce taux d'occupation en 2008 (2,37). L'ETC permet de l'estimer en 1994 (2,50). Sur l'ensemble de la série annuelle, l'hypothèse d'évolution de ce taux d'occupation est la suivante : il est constant entre 1990 et 1994 et vaut 2,50 ; il décroît linéairement entre 1994 et 2008 ; il est constant depuis 2008 (2,37).

Par ailleurs, une nouvelle série portant sur le transport en autocars étrangers a été intégrée ayant pour conséquence l'augmentation de la part modale du transport collectif.

Pour plus de détails, se reporter à l'Études & documents *Vingt-cinq années de transport intérieur de voyageurs* (n°148, mai 2016), partie *Méthodologie*.

F2 | Transport ferroviaire de voyageurs

Avec 94,2 milliards de voyageurs-kilomètres transportés (soit 49,6 % du transport collectif), le transport ferroviaire de voyageurs, hors navettes Eurotunnel, repart légèrement à la hausse en 2015 (+ 0,3 %). Le transport ferroviaire de longue distance (trains à grande vitesse et trains interurbains « classiques »), qui représente près des deux tiers du trafic ferroviaire croît à un rythme identique (+ 0,3 %). Le transport ferroviaire de proximité (trains sous convention des conseils régionaux ou du Stif) augmente à un rythme semblable (+ 0,2 %).

Le trafic ferroviaire total reprend légèrement

Hors passagers des navettes Eurotunnel, le transport des trains à grande vitesse (TAGV) repart à la hausse (+ 0,6 %) après trois années de stagnation, voire de légère baisse. La hausse de la dépense des ménages en transport collectif ferroviaire (+ 4,2 % en volume - *fiche A3)* semble aller de pair avec l'accroissement de l'activité des TAGV. La diminution du transport en trains interurbains hors TAGV ralentit (- 1,9 % en 2015, après - 6,1 % en 2014).

Le trafic des trains sous convention des conseils régionaux (CR) diminue légèrement (- 0,2 % après - 2,9 % en 2014). Le transport des trains et RER sous convention Stif croît de 0,7 % (après + 1,1 % en 2014) - (fiche F3).

Le transport en trains à grande vitesse repart à la hausse

Le trafic de voyageurs sur les trains à grande vitesse représente plus de la moitié du transport ferroviaire de voyageurs (57,4 % des voyageurs-kilomètres). Son évolution en 2015 (+ 0,6 %) est quasi similaire à son évolution annuelle moyenne depuis 2010 (+ 0,5 %). La baisse du trafic enregistrée au quatrième trimestre (- 4,4 %) suite aux attentats du 13 novembre (avec notamment l'annulation d'événements culturels en novembre et décembre) n'a pas permis l'augmentation sensible du trafic qui pouvait être attendue sur l'ensemble de l'année.

Quant aux trains Eurostar, le nombre de passagers atteint les 10,4 millions, soit l'équivalent de 2014. Après onze années de croissance continue, le trafic est stable en 2015 alors qu'il a augmenté de 1,8 % en moyenne annuelle depuis 2010 (*fiche F6*).

Le trafic des trains interurbains hors TAGV poursuit sa baisse

Le transport sur les grandes lignes classiques (ou trains interurbains hors TAGV) comprend principalement les trains d'équilibre du territoire (TET), sous convention avec l'État. Sur l'ensemble de l'année 2015, le trafic continue de diminuer (- 1,9 %) mais à un rythme moindre que depuis 2010 (- 2,7 % par an en moyenne). Son niveau (moins de 7,6 milliards de voyageurs-kilomètres) est le plus bas atteint depuis 1990 (première année disponible). La baisse des déplacements de loisirs ainsi que l'augmentation du transport routier (hausse de la circulation des voitures particulières et développement continu du covoiturage) expliqueraient cette diminution du trafic. L'impact de la libéralisation depuis le 6 août 2015 des lignes interurbaines de transport en autocars sur le transport en TET n'a pas pu encore être mesuré.

Le transport en trains sous convention des conseils régionaux est quasi stable

En 2015, le transport avec ces trains diminue légèrement de 0,2 %. Cette troisième année de baisse consécutive est cependant moindre que celles enregistrées en 2013 et 2014 (respectivement - 1,2 % et - 2,9 %). En 2014, la grève de juin avait en effet pesé sur cette catégorie de trains. Une baisse de la fréquentation de la clientèle occasionnelle sur des parcours complémentaires à des trajets en trains à grande vitesse et trains interurbains sous convention avec l'État explique cette évolution.

Le remplissage moyen des trains se stabilise depuis 2010

Après une forte croissance entre 2005 et 2010 puis une stabilisation jusqu'en 2013, le remplissage moyen des trains repartait à la hausse en 2014 et demeure quasi stable en 2015. En moyenne, 231 voyageurs par train, tous types de trains confondus, sont dénombrés. Après une diminution de 4,1 % en 2014, l'offre de transport ferroviaire de voyageurs (en nombre de trains-kilomètres) croît de 1,9 % en 2015 avec 397 millions de kilomètres parcourus sur le territoire.

Trains et RER d'Île-de-France : SNCF Mobilités a modifié le périmètre et la méthode de calcul des voyageurs-kilomètres pour les « trains et RER d'Île-de-France » exploités par la compagnie. En 2015, les 19 milliards de voyageurs-kilomètres incluent désormais les parcours complémentaires, à savoir les voyageurs-kilomètres en trains et RER exploités par SNCF Mobilités, réalisés hors des limites de la région Île-de-France (le changement de méthode et la modification du champ ne concernent pas les voyageurs-kilomètres réalisés en RER exploités par la RATP).

Par ailleurs, l'impact du dézonage à compter du 1er septembre 2015 n'a pu encore être mesuré.

À périmètre et méthode constants, le nombre de voyageurs-kilomètres dans ces trains et RER exploités par SNCF Mobilités croît de 1,5 %. En incluant les RER exploités par la RATP, cette évolution est de + 0,7 %, évolution qui est reprise dans la figure F2-1.

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

Figure F2-1 **Évolution du transport ferroviaire de voyageurs**

Niveau en millions de voyageurs-kilomètres, évolution en %

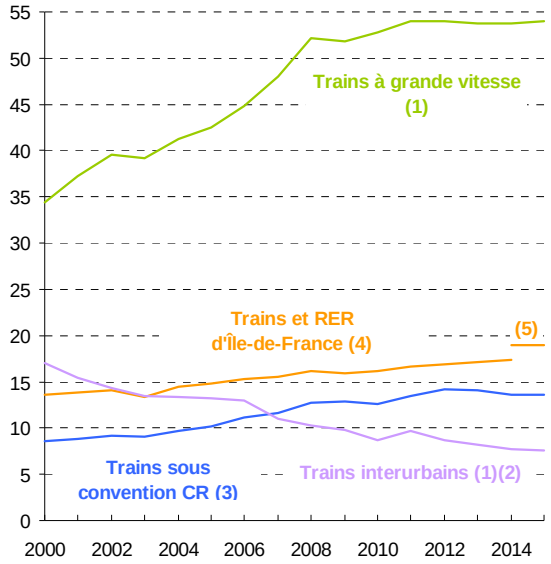
	Niveau 2015	évolutions annuelles					
		2011	2012	2013	2014	2015	2015/2010
Transport ferroviaire de longue distance	61 628	3,6	-1,4	-1,2	-0,9	0,3	0,0
Trains à grande vitesse (1)	54 051	2,4	0,0	-0,5	-0,1	0,6	0,5
Trains interurbains (1) (2)	7 576	10,7	-9,4	-5,8	-6,1	-1,9	-2,7
Transport ferroviaire de proximité	32 606	3,7	3,5	0,2	-0,6	0,3	1,4
Trains sous convention CR (3)	13 603	4,5	5,5	-1,2	-2,9	-0,2	1,1
Trains et RER d'Île-de-France (4)	19 004	3,1	2,0	1,3	1,1	0,7	1,6
Total hors RER et trains sous convention Stif	75 230	*3,7*	*-0,2*	*-1,2*	*-1,2*	*0,2*	*0,2*
TOTAL	94 234	**3,6**	**0,2**	**-0,7**	**-0,8**	**0,3**	**0,5**

(1) Y compris trains internationaux, hors navettes Eurotunnel.
(2) Sous convention avec l'État et non conventionnés, hors trains à grande vitesse.
(3) Sous convention des conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse).
(4) Sous convention Stif. Y compris le RER exploité par la RATP.
(5) Rupture de série en 2015, voir encadré de la page précédente.

Sources : SOeS ; ensemble des opérateurs ferroviaires

Figure F2-2 **Transport ferroviaire de voyageurs**

En milliards de voyageurs-kilomètres

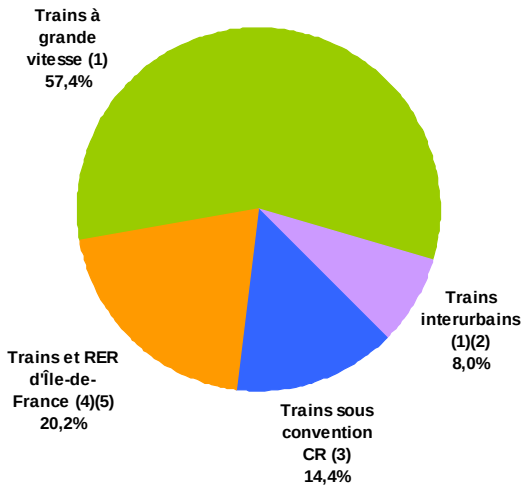


(1) Y compris trains internationaux, hors navettes Eurotunnel.
(2) Sous convention avec l'État et non conventionnés, hors trains à grande vitesse.
(3) Sous convention des conseils régionaux (hors Corse et Île-de-France).
(4) Sous convention Stif. Y compris le RER exploité par la RATP.
(5) Rupture de série en 2015, voir encadré de la page précédente.

Sources : SOeS ; ensemble des opérateurs ferroviaires

Figure F2-3 **Répartition du transport ferroviaire de voyageurs par type de réseau**

En % des voyageurs-kilomètres en 2015

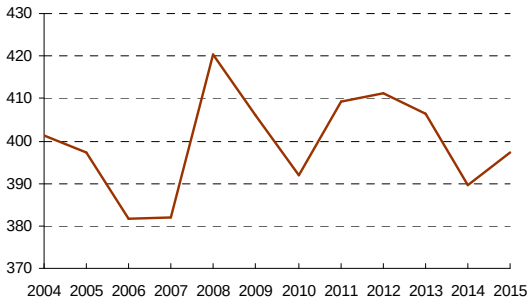


(1) Y compris trains internationaux, hors navettes Eurotunnel.
(2) Sous convention avec l'État et non conventionnés, hors trains à grande vitesse.
(3) Sous convention des conseils régionaux (hors Corse et Île-de-France).
(4) Sous convention Stif. Y compris le RER exploité par la RATP.
(5) Rupture de série en 2015, voir encadré de la page précédente.

Sources : SOeS ; ensemble des opérateurs ferroviaires

Figure F2-4 **Offre ferroviaire en trains-kilomètres**

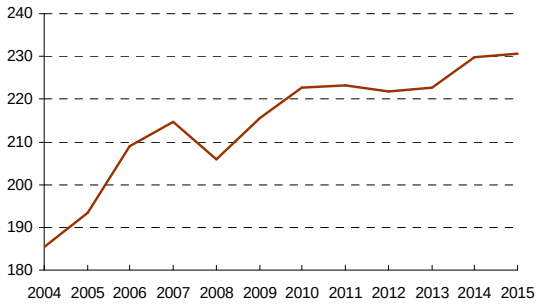
En million de trains-kilomètres



Sources : SOeS ; ensemble des opérateurs ferroviaires

Figure F2-5 **Nombre moyen de voyageurs par train**

En nombre de voyageurs



Sources : SOeS ; ensemble des opérateurs ferroviaires

F3.1 | Transport collectif urbain

En 2015, le transport collectif urbain de voyageurs (TCU) représente 22,6 % du transport collectif (43 milliards de voyageurs-kilomètres). Il croît de 1,1 % (en voyageurs-km), à un rythme deux fois plus faible que sa croissance annuelle moyenne depuis 2010 (+ 2,2 %). La croissance se poursuit modérément en Île-de-France (+ 0,8 %), où se concentrent plus des trois quarts du transport collectif urbain de France métropolitaine (en voyageurs-kilomètres). Pour la dixième année consécutive, les réseaux de province progressent plus vite que ceux d'Île-de-France (+ 2,1 % contre + 0,8 %).

La croissance du TCU ralentit en 2015 (+ 1,1 %) par rapport aux deux années précédentes (+ 2,5 % en 2014 et + 1,8 % en 2013).

L'activité du transport collectif urbain d'Île-de-France croît de 0,8 %, à un rythme de croissance plus faible que celui observé depuis 2010 (+ 1,9 % en moyenne annuelle). Ce ralentissement concerne dans une moindre mesure les TCU de province qui augmentent de 2,1 % (+ 3,0 % en moyenne annuelle depuis 2010).

La faible croissance du trafic en Île-de-France concerne tous les modes sauf le tramway

À l'exception notable du tramway dont le trafic croît fortement en 2015 (+ 14,7 % en voyageurs-kilomètres), la faible augmentation des voyageurs-kilomètres en Île-de-France concerne tous les modes : trains, RER, métros et autobus.

Le trafic le plus important constitué des trains et RER (qui représentent 58,3 % des voyageurs-kilomètres réalisés en Île-de-France) croît de 0,7 % en 2015, à un rythme deux fois plus faible que depuis 2010 (+ 1,6 % en moyenne annuelle) - *(voir encadré),* sans que l'impact du dézonage n'ait pu encore être mesuré.

Le trafic en métro est stable par rapport à 2014 combinant une hausse du trafic du métro en juillet et août 2015 (+ 1,3 % sur le 3e trimestre) avec notamment les reports de voyageurs lors de la fermeture pour travaux du RER A et une forte baisse du trafic observée au lendemain des attentats du 13 novembre (- 3,3 % sur le 4e trimestre). Sa part modale demeure stable et représente 23,7 % des voyageurs-kilomètres réalisés en Île-de-France.

Le transport en tramway confirme son dynamisme

Pour la troisième année consécutive en Île-de-France, le transport en tramways croît fortement (+ 14,7 %), après une croissance de 20,9 % en 2014 et une hausse vertigineuse de 73,3 % en 2013. Cet accroissement du trafic au cours des trois dernières années est la conséquence d'ouvertures successives de nouvelles lignes : le premier tronçon de la ligne T6 et la ligne T8 sont les dernières mises en service en décembre 2014. L'année 2015 correspond ainsi à la première année pleine d'exploitation de ces deux lignes d'une longueur cumulée de 22,5 km. En nombre de voyageurs-kilomètres, la part relative du tramway reste néanmoins très faible (2,6 %).

Le transport en autobus évolue très différemment entre Paris et la banlieue

La croissance du transport en autobus d'Île-de-France ralentit fortement (+ 0,7 %, après + 6,6 % en 2014). 2014 représentait une année de stabilisation avec une forte reprise du trafic des bus à Paris et en petite couronne, après quatre années de perturbations dues à la création ou au prolongement des lignes de tramways (lignes T3b, T5 et T7). L'année 2015 est marquée par un fort contraste entre les évolutions du transport en bus entre Paris et sa banlieue. Si le transport en bus à Paris recule de 2,3 %, il est stable en petite couronne (+ 0,1 %), mais croît sensiblement en grande couronne (+ 2,5 %). La part du transport en autobus dans les TCU franciliens est identique à l'année dernière (15,4 %).

La croissance des transports collectifs hors Île-de-France ralentit

En province, le transport collectif urbain continue de croître (+ 2,1 % en voyageurs-km), mais à un rythme moins élevé que les années antérieures (+ 3,0 % en moyenne annuelle depuis 2010). Pour la dixième année consécutive, la progression des réseaux de province reste plus dynamique que celle des réseaux franciliens. L'augmentation ralentie de la demande de transport sur les réseaux de province varie selon la taille des agglomérations. Le trafic[10] continue d'augmenter fortement dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants (+ 2,6 %). Il croît légèrement dans celles de 100 000 à 250 000 habitants (+ 1,0 %). Dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants, le trafic diminue légèrement (- 0,3 %).

Trains et RER d'Île-de-France : SNCF Mobilités a modifié le périmètre et la méthode de calcul des voyageurs-kilomètres pour les « trains et RER d'Île-de-France » exploités par la compagnie. En 2015, les 19 milliards de voyageurs-kilomètres incluent désormais les parcours complémentaires, à savoir les voyageurs-kilomètres en trains et RER exploités par SNCF Mobilités, réalisés hors des limites de la région Île-de-France (le changement de méthode et la modification du champ ne concernent pas les voyageurs-kilomètres réalisés en RER exploités par la RATP).

Par ailleurs, l'impact du dézonage à compter du 1er septembre 2015 n'a pu encore être mesuré.

À périmètre et méthode constants, le nombre de voyageurs-kilomètres dans ces trains et RER exploités par SNCF Mobilités croît de 1,5 %. En incluant les RER exploités par la RATP, cette évolution est de + 0,7 %. C'est celle-ci qui est reprise dans la figure F3.1-1.

[10] Nombre total de voyages payants, réduits et gratuits (cf. indicateurs de conjoncture de l'UTP).

Figure F3.1-1 Évolution du transport collectif urbain de voyageurs

Niveau en millions de voyageurs-kilomètres (voy-km) ; évolutions annuelles en %

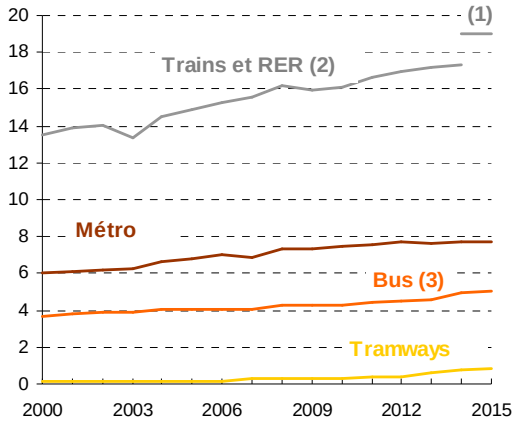
	Niveau 2015	évolutions annuelles					
		2011	2012	2013	2014	2015	2015/2010
Ensemble Île-de-France	**32 594**	**2,8**	**1,9**	**1,6**	**2,4**	**0,8**	**1,9**
Modes ferrés	26 724	2,5	1,8	0,6	1,2	0,5	1,3
Trains et RER (1)(2)	*19 004*	*3,1*	*2,0*	*1,3*	*1,1*	*0,7*	*1,6*
Métro	*7 721*	*1,2*	*1,3*	*-0,9*	*1,5*	*0,0*	*0,6*
Tramways (3)	854	4,7	1,6	73,3	20,9	14,7	20,7
Bus	5 016	4,4	2,6	1,2	6,6	0,7	3,1
Bus à Paris	*861*	*6,2*	*4,7*	*-2,7*	*5,8*	*-2,3*	*2,2*
Bus en petite couronne	*2 019*	*1,1*	*0,4*	*1,0*	*7,7*	*0,1*	*2,0*
Bus en grande couronne	*2 080*	*7,1*	*3,9*	*3,2*	*5,8*	*2,5*	*4,5*
Noctilien RATP (4)	*56*	*4,3*	*5,4*	*3,8*	*10,7*	*2,6*	*5,3*
Ensemble province (5)	**10 395**	**4,1**	**3,4**	**2,6**	**2,7**	**2,1**	**3,0**
Métros de province (5)	2 520	1,5	3,4	2,0	-0,1	1,5	1,7
Tramways et bus de province (5)	7 875	5,0	3,5	2,8	3,7	2,3	3,4
Ensemble TCU	**42 989**	**3,1**	**2,3**	**1,8**	**2,5**	**1,1**	**2,2**

(1) Rupture de série en 2015, voir encadré de la page précédente.
(2) Y compris le RER exploité par la RATP et la ligne T4.
(3) 8 lignes de tramway de la RATP (T1, T2, T3a, T3b, T5, T6, T7 et T8).
(4) Les données concernant les Noctiliens gérés par la SNCF ne sont pas disponibles.
(5) Les taux d'évolution 2015 sont estimés par le SOeS, d'après les indicateurs de conjoncture de l'UTP.

Sources : Stif-Omnil, enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP) ; UTP ; calculs SOeS.

Figure F3.1-2 Transport collectif de voyageurs en Île-de-France

Niveau en milliards de voyageurs-kilomètres (voy-km)

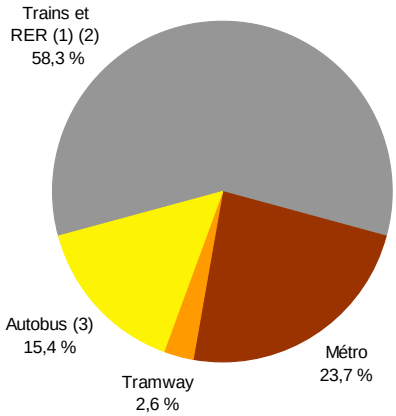


(1) Rupture de série en 2015, voir encadré de la page précédente.
(2) Y compris le RER exploité par la RATP et la ligne T4.
(3) Bus à Paris, en petite et grande couronnes (y compris Noctiliens RATP).

Source : Stif-Omnil ; calculs SOeS

Figure F3.1-3 Répartition des réseaux de transport collectif de voyageurs en Île-de-France en 2015

Parts en % des voyageurs-kilomètres

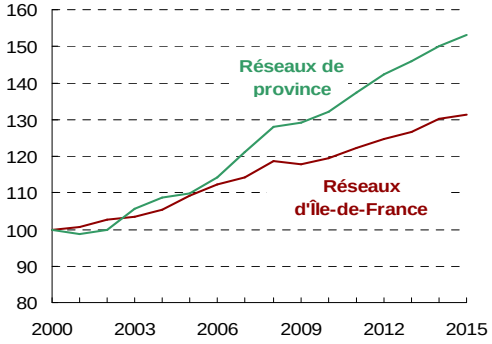


(1) Rupture de série en 2015, voir encadré de la page précédente.
(2) Y compris le RER exploité par la RATP et la ligne T4.
(3) Bus à Paris, en petite et grande couronnes (y compris Noctiliens RATP).

Source : Stif-Omnil ; calculs SOeS

Figure F3.1-4 Évolution des TCU en Île-de-France et hors Île-de-France

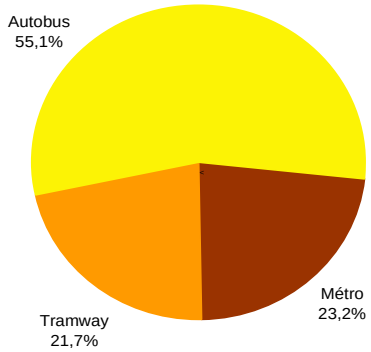
Indice 100 en 2000 (en voyageurs-kilomètres)



Sources : Stif -Omnil, enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, CGDD, Gart, UTP) ; UTP ; calculs SOeS

Figure F3.1-5 Répartition des réseaux de transport collectif de voyageurs hors Île-de-France en 2014

Parts en % des voyageurs-kilomètres



Sources : SOeS, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, CGDD, Gart, UTP)

F3.2 | Offre de transport collectif urbain (TCU)

En 2013, près des deux tiers de la population française métropolitaine réside dans un périmètre de transport urbain (PTU) à l'intérieur duquel est organisé un réseau de transport collectif urbain (TCU). La couverture du territoire et de la population par des PTU n'a cessé de s'accroître depuis leur création, soit par l'inclusion de nouvelles communes dans leur périmètre, soit par la création de nouveaux PTU.*

La population résidant dans un PTU ne cesse d'augmenter depuis quinze ans

En 1999, 54,3 % de la population française métropolitaine résidait dans un PTU. Cette proportion n'a dès lors cessé d'augmenter et représente 65,2 % en 2013. Hors Île-de-France, la proportion de la population de province résidant dans un PTU augmente encore davantage : elle représentait 43,8 % en 1999 et en représente 57,2 % en 2013. Si la superficie couverte augmente fortement (+ 158 % entre 1999 et 2013 sur les 209 PTU de province étudiés), la croissance de la population concernée est quatre fois moindre (+ 36 %).

L'offre kilométrique croît régulièrement depuis 2003

L'offre kilométrique* à l'intérieur des 209 périmètres de transport urbain croît de façon constante, passant de 25,9 véhicules-kilomètres par habitant (veh-km/hab) en 1995 à 29,2 en 2013. Cette augmentation est plus rapide pour les très grands réseaux à transport collectif en site propre (TCSP)* lourd (+ 1,2 % par an en moyenne entre 1995 et 2013 contre 0,8 % pour l'ensemble) et l'est beaucoup moins pour les grands réseaux sans TCSP* lourd (+ 0,3 % par an en moyenne). Pour ces très grands réseaux dotés d'un métro ou d'un tramway, les transports collectifs urbains offrent, en 2013, près de 36,7 veh-km/hab en moyenne, tandis que les plus petits réseaux n'en offrent que 13,8 veh-km/hab.

Entre 2000 et 2004, on observe néanmoins - pour les réseaux de plus de 100 000 habitants ne disposant ni de tramway, ni de métro - une baisse de cette offre kilométrique, correspondant à une période d'extension des PTU : leur population augmente, mais l'offre de transport collectif peine à suivre cet accroissement.

L'extension géographique des PTU a détérioré le « maillage » des TCU de province

De 1995 à 2000, dans l'ensemble des 209 réseaux de province, la densité* de la production kilométrique, rapportant la totalité des kilomètres produits (mesurée en veh-km) à la superficie des PTU (en km²), est quasi stable, elle diminue fortement entre 2000 et 2003.

Cette diminution s'explique par l'extension des PTU intégrant de nouvelles communes souvent moins peuplées mais plus vastes que les communes centres. Ainsi, pour les 80 réseaux de taille moyenne, la densité de la production kilométrique a été divisée par plus de 2 entre 1995 et 2013, pendant que la superficie de leur PTU était multipliée par près de 5. De même, concernant les 55 grands réseaux sans métro ni tramway, cette densité a diminué de 38 % sur la même période, leur superficie ayant été multipliée par 2,6.

Elle est ensuite quasiment stable entre 2003 et 2009 puis diminue depuis pour atteindre environ 12 100 veh-km/km² pour l'ensemble des réseaux de province. Des écarts importants sont évidemment observés entre les classes de réseaux : de 2 700 veh-km/km² pour les réseaux de moins de 50 000 habitants à 37 000 veh-km/km² pour les plus grands réseaux dotés de TCSP lourd. Concernant ces derniers réseaux, la baisse soudaine de 2012 (la densité passant de 40 500 veh-km/km² en 2011 à 37 200 en 2012) s'explique par l'extension de la métropole de Nice-Côte d'Azur (septième groupement de communes françaises et huitième PTU par sa population). Elle a intégré dans son PTU 19 nouvelles communes, triplant ainsi la superficie de son périmètre de transport urbain alors que sa production kilométrique* n'augmentait que de 0,7 %. Cette évolution remarquable de la superficie de ce PTU a une incidence majeure sur l'ensemble de cette classe de réseaux.

Le cas particulier du périmètre de transport urbain d'Île-de-France

L'Île-de-France concentre 75 % de la demande du transport collectif urbain de France métropolitaine (en voy-km). Les limites de son PTU se confondent avec celles de la région administrative : sa superficie reste donc la même sur la période d'observation et 100 % de la population francilienne réside dans le PTU. La production kilométrique (452 millions de veh-km) et donc la densité de cette production (37 700 veh-km/km²) ont augmenté de façon régulière entre 2000 et 2013 (+ 0,9 % en moyenne annuelle). Cette densité est cependant inférieure sur l'ensemble de la période (sauf en 2013) à celle des réseaux à TCSP lourd. Si la capacité des transports était prise en compte en utilisant comme indicateur les places-kilomètres offertes* (PKO), le réseau francilien dépasserait très largement l'offre et la densité des réseaux avec TCSP lourd de province.

Le PTU d'Île-de-France se distingue en outre de ceux de province par la diversification des modes de transport puisqu'y circulent en zone urbaine des réseaux ferrés tels que les RER et transiliens qui n'ont pas d'équivalent dans les PTU de province. L'offre kilométrique y est donc beaucoup plus élevée. Elle reste supérieure à celle des 26 plus grands réseaux de province à TCSP lourd : en 2013, elle est égale à 37,7 veh-km/hab contre 36,7 (29,2 pour la moyenne des 209 PTU de province).

Les définitions des termes suivis d'un astérisque (*) sont consultables en annexe du présent rapport.

Figure F3.2-1 **Principaux indicateurs des 210 réseaux de TCU en 2013**

Typologie des Périmètres de Transports Urbains en 2013	Population au 1er janvier 2011 (en millions)	Part dans la population française métropolitaine (en %)	Superficie au 1er janvier 2013 (en milliers de km²)	Part de la superficie de France métropolitaine (en %)	Kilomètres produits en 2013 (en millions de véhicules-kilomètres)
100 000 hab. ou plus, avec TCSP lourd	12,4	19,7	12,3	2,2	455,0
100 000 hab; ou plus sans TCSP lourd	8,6	13,6	23,0	4,2	234,2
50 000 à 100 000 hab.	5,3	8,4	25,0	4,5	95,0
Moins de 50 000 hab.	1,2	1,8	5,9	1,1	15,9
Ensemble des 209 PTU de province	**27,4**	**43,5**	**66,1**	**12,0**	**800,0**
Île-de-France	*12,0*	*19,0*	*12,0*	*2,2*	*452,2*
Ensemble des 210 PTU	**39,4**	**62,5**	**78,1**	**14,2**	**1 252,2**

Champ : France métropolitaine.

Sources : enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Cerema, DGITM, Gart, UTP) ; Stif-Omnil pour le réseau d'Île-de-France ; Insee pour les populations municipales 2011

Éléments méthodologiques

Parmi les 307 périmètres de transport urbain (PTU) de France métropolitaine (hors Île-de-France) existant au 1er janvier 2014, 209 ont été retenus pour le calcul des deux indicateurs présentés.

Afin de comparer l'évolution des indicateurs de transport collectif urbain (TCU), les réseaux de ces 209 PTU ont été regroupés selon leur population et l'existence de transport collectif en site propre (TCSP) dit « lourd » (métro ou tramway) en 2013. S'y ajoute le PTU spécifique de l'Île-de-France :

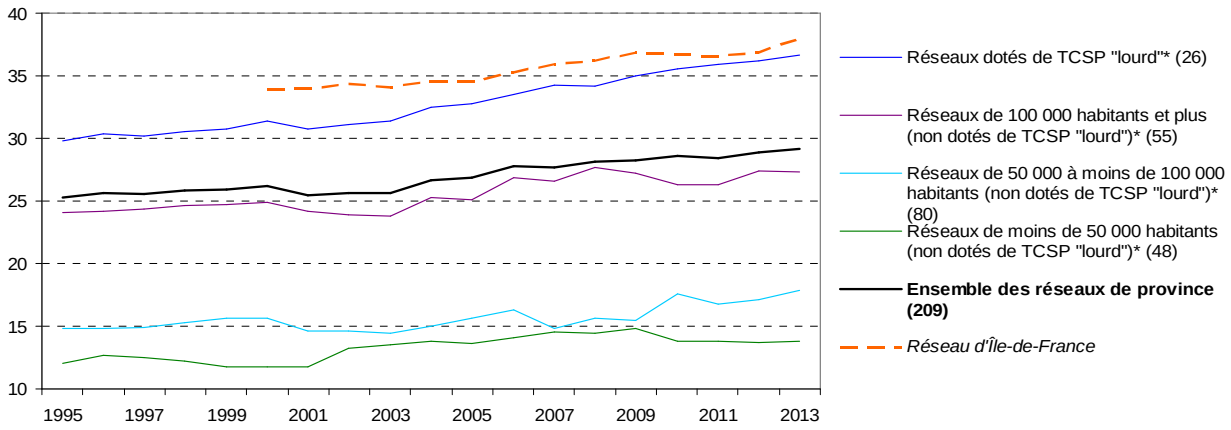
- PTU de 100 000 habitants ou plus dotés de TCSP « lourd » (26 PTU) ;
- PTU de 100 000 habitants ou plus sans TCSP « lourd » (55 PTU) ;
- PTU de 50 000 habitants à moins de 100 000 habitants (80 PTU) ;
- PTU de moins de 50 000 habitants (48 PTU) ;
- PTU d'Île-de-France.

Afin de pouvoir établir des évolutions depuis 1995, l'appartenance d'un PTU à une classe de cette typologie reste la même sur toute la période 1995-2013 et a été établie en 2013.

N.B : les limites des réseaux et celles des PTU se confondent dans la plupart des cas. Mais des communes appartenant à un PTU peuvent ne pas être desservies par le réseau de TCU ; moins fréquemment, certains réseaux peuvent desservir des communes n'appartenant pas au PTU.

Figure F3.2-2 **Évolution de l'offre kilométrique de transport collectif urbain**

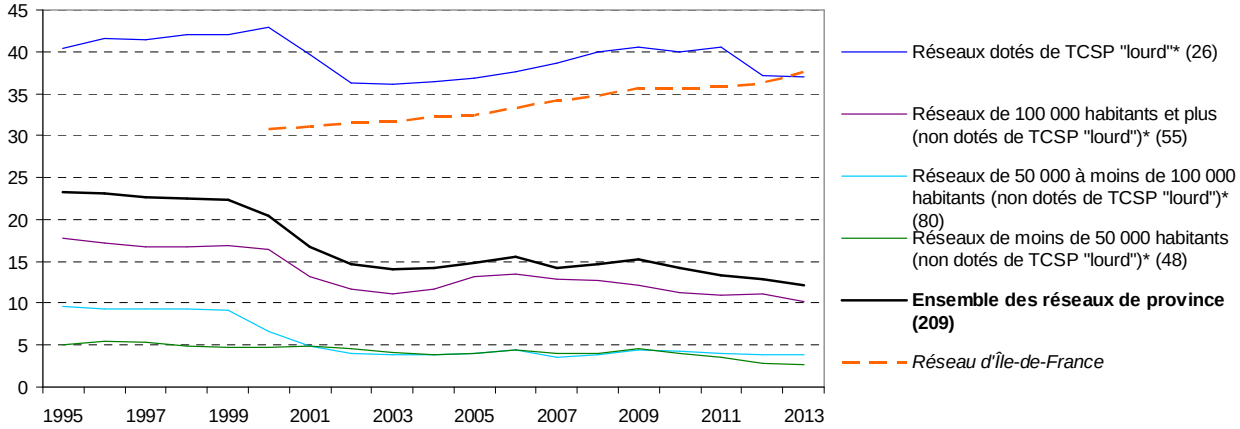
Offre kilométrique annuelle du PTU, de 1995 à 2013, selon la taille des réseaux (en véhicules-kilomètres par habitant).



Sources : enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (Cerema, DGITM, Gart, UTP) ; Stif-Omnil pour le réseau d'Île-de-France

Figure F3.2-3 **Évolution du maillage des transports collectifs urbains**

Densité de la production kilométrique du PTU de 1995 à 2013, selon la taille des réseaux (en milliers de véhicules-kilomètres par km²).



Sources : enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (Cerema, DGITM, Gart, UTP) : Stif-Omnil pour le réseau d'Île-de-France

F4 | Transport actif : le vélo

Lors des déplacements réguliers, le vélo représente un mode de transport alternatif à la voiture et aux transports en commun, en particulier en ville. L'augmentation en 2012 des voiries aménagées pour les cyclistes et une offre plus grande de places de stationnement favorisent son utilisation. La mise en place au cours des dix dernières années de systèmes de vélos en libre-service (VLS) dans plusieurs agglomérations incite en outre à la pratique utilitaire du vélo.

Les infrastructures dévolues à la pratique du vélo se développent

En 2013, on dénombre 9 000 kilomètres de véloroutes* et voies vertes* – pour l'essentiel en dehors des villes.

Pour favoriser la pratique du vélo en milieu urbain, plusieurs types d'aménagements cyclables* existent : les voies dédiées aux cycles (pistes* et bandes cyclables*) et les voies permettant la cohabitation des vélos et des autres modes de transport : les zones de rencontre*, les zones 30*, les double sens cyclables*, etc.

En 2012, dans les villes et agglomérations de plus de 100 000 habitants, 19 % de la voirie disponible est aménagée pour les cyclistes[11]. Cette part globale reflète de grandes disparités : dans la communauté urbaine de Strasbourg, à Rennes ou à Metz, elles sont très importantes (respectivement 49 %, 44 % et 40 %) et faibles au Havre ou à Caen (respectivement 18 % et 17 %). Plusieurs communes de moins de 100 000 habitants disposent aussi d'une part de voiries aménagées élevée, par exemple Lorient (97 %) et Versailles (57 %). Les pistes et bandes cyclables représentent 44 % de la voirie aménagée.

L'aménagement de voies urbaines pour les cycles continue d'augmenter : entre 2010 et 2012, à champ constant, le linéaire de voiries aménagées en France métropolitaine a augmenté de 19 %. Elles se concentrent principalement dans la ville-centre des agglomérations.

L'offre de places de stationnement est un autre facteur favorisant la pratique régulière du vélo. Entre 2010 et 2012, le nombre de places disponibles dans les communes et agglomérations enquêtées a crû de 30 %. Les arceaux représentent la quasi-totalité de cette offre (92 %). On observe l'émergence d'autres modes de stationnement plus sécurisés*, comme par exemple les garages à vélos gardés ou les boxes. L'existence de places de stationnement à proximité des gares favorise l'inter-modalité : un déplacement intermodal sur dix utilisant le train comprend un trajet à vélo.

La pratique régulière du vélo varie selon les villes

Les dernières données disponibles concernant le nombre de vélos et leur pratique en France proviennent de l'enquête nationale transports et déplacements* (ENTD) de 2008 : à cette date, 26,7 millions de vélos d'adultes (contre 21,3 millions en 1994), dont 3,8 millions utilisés pour des déplacements utilitaires étaient dénombrés.

En 2008, 2,7 % des déplacements locaux en semaine sont réalisés à vélo. Les enquêtes ménages déplacements* (EMD), réalisées localement, montrent des situations contrastées selon les agglomérations : la part modale du vélo (exprimée en nombre de déplacements) y est ainsi élevée dans la communauté urbaine de Strasbourg (7,6 % en 2009) ou à La Rochelle (7,5 % en 2011), mais basse à Saint-Étienne (0,4 % en 2010) ou Toulon (1,2 % en 2008).

La durée d'un déplacement à vélo en ville est estimée en moyenne à 17 minutes sur une distance d'environ 2,7 kilomètres. Un quart des déplacements utilitaires à vélo réalisés en semaine correspond au trajet domicile-travail/études. Entre 200 000 et 300 000 personnes se rendent régulièrement à vélo sur leur lieu de travail ou d'études.

L'utilisation des vélos à assistance électrique (VAE) se développe depuis quelques années. Actuellement, leur parc est estimé à environ 220 000 ; en 2013, le nombre de ventes de VAE augmente fortement (+ 17,5 %). Leur usage semble contribuer à une plus grande utilisation du vélo en général et une augmentation des distances parcourues.

En 2013, il existe 39 systèmes de vélos en libre-service (VLS) dans les agglomérations françaises

Les services dits de « VLS* » correspondent à une location de vélos de courte durée où le vélo peut être emprunté à une station sur l'espace public de manière automatisée.

Les nombres de vélos et de stations de VLS ne sont pas systématiquement liés à la taille de l'agglomération. En moyenne dans les villes équipées, 35 vélos sont à disposition pour 10 000 habitants. Avec environ 20 000 vélos, Paris et ses communes limitrophes disposent de la plus grande offre de VLS et la ville de Paris, du réseau de stations le plus dense : 11,4 stations par km².

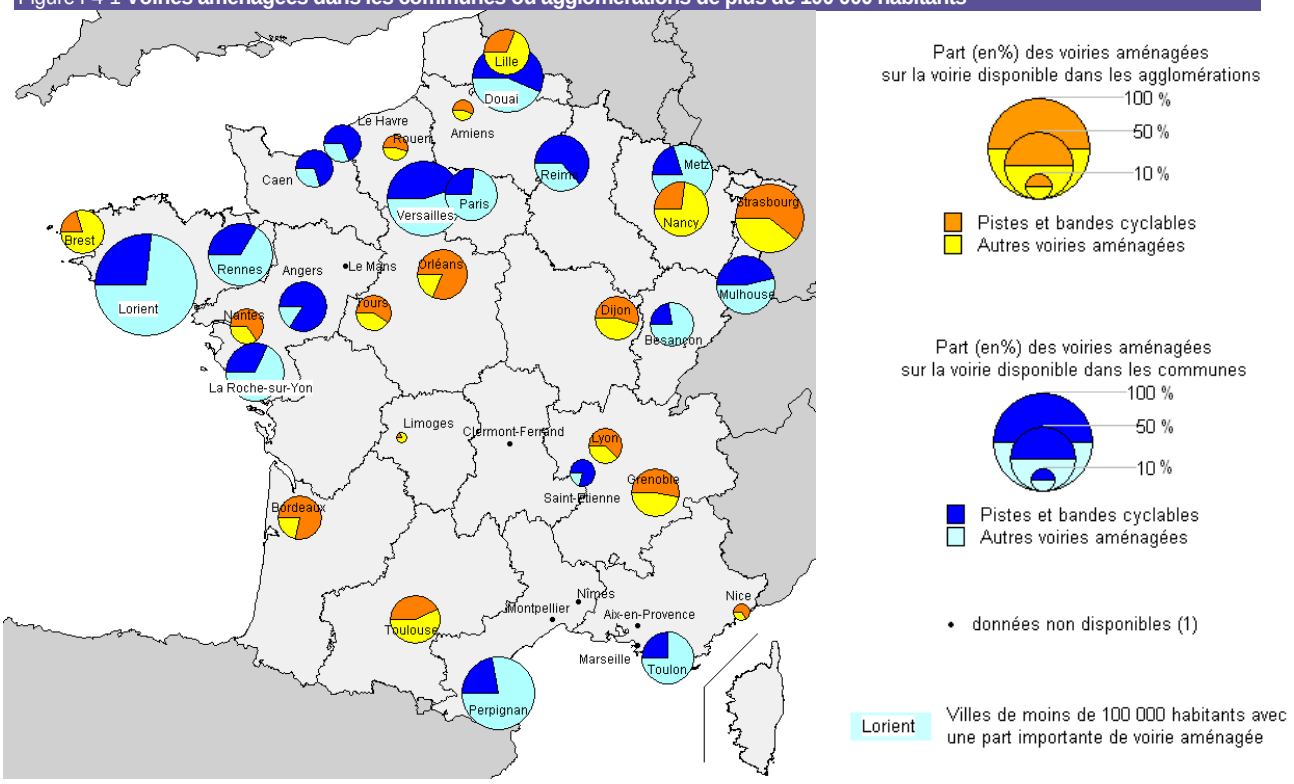
Par ailleurs se sont développés ces dernières années des services de location de vélos de moyenne et longue durées (où les vélos sont retirés dans des commerces de location) ou encore la mise à disposition quasi gratuite par la collectivité.

Les définitions des termes suivis d'un astérisque (*) sont consultables en annexe du présent rapport.

Les données relatives aux aménagements cyclables, l'offre de places de stationnement et les VLS sont dans les annexes dématérialisées.

[11] *Les villes ou agglomérations qui ont répondu à l'enquête 2013 du Club des villes et territoires cyclables (données portant sur l'année 2012) représentent 87 % de la population résidant dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.*

Figure F4-1 Voiries aménagées dans les communes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants



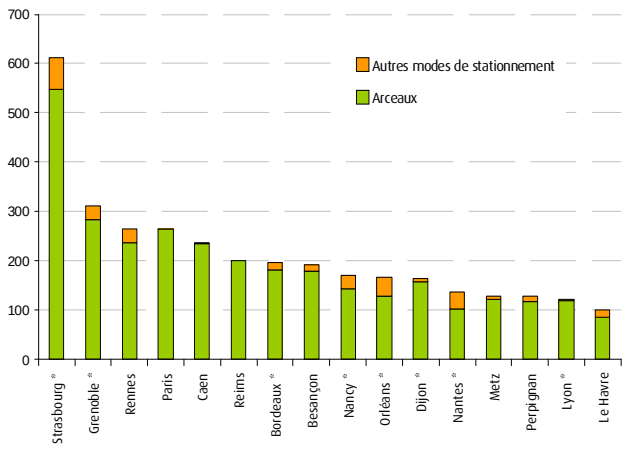
N.B : enquête 2011 du Club des villes et territoires cyclables (données 2010) pour Angers, Brest, Dijon, Paris, Mulhouse et Rouen (les données de l'enquête 2013 ne sont pas exploitables concernant les pistes et bandes cyclables).

(1) Données non disponibles pour six villes ou agglomérations : données de l'enquête 2011 non exploitables et données de l'enquête 2013 non disponibles en avril 2014. Villes ou agglomérations membres du Club des villes et territoires cyclables : Aix-en-Provence, Clermont-Ferrand, Nîmes, Montpellier et Rouen. Villes non membres du Club des villes et territoires cyclables : Le Mans et Marseille.

Source : enquête 2013 du Club des villes et territoires cyclables (données 2012)

Figure F4-2 Offre de stationnement de vélos

Nombre de places de stationnement pour 10 000 habitants

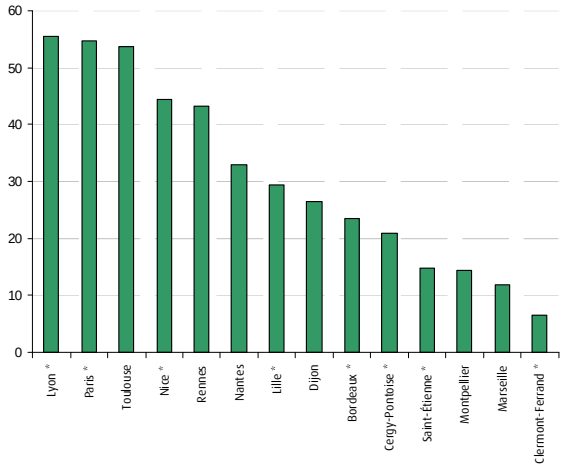


Champ : communes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants
** Agglomération*

Sources : enquête 2013 du Club des villes et territoires cyclables (données 2012) ; Insee, populations totales 2010

Figure F4-3 Offre de vélos en libre service (VLS)

Nombre de VLS pour 10 000 habitants



Champ : communes ou agglomérations de plus de 150 000 hab.
** Villes-centres et communes limitrophes où le système de VLS est disponible.*

Sources : Cerema ; enquête 2013 du Club des villes et territoires cyclables (données 2012) ; Insee, populations municipales 2011

Figure F4-4 Densité de stations de vélos en libre service dans les villes-centres

Nombre de stations de VLS par km² de la ville-centre

Commune	Paris	Lyon	Toulouse	Bordeaux	Nice	Rennes	Lille	Nantes	Cergy Pontoise	Dijon	Montpellier	Marseille	Saint-Étienne	Clermont-Ferrand
Nombre de stations par km²	11,4	5,6	2,1	2,1	2	1,7	1,6	1,6	1,5	1	0,9	0,5	0,3	0,2

Champ : communes de plus de 150 000 habitants.

Sources : Cerema ; Insee

F5 | Transport aérien de voyageurs

En 2015, le transport aérien intra-métropole représente 7,5 % du transport collectif de voyageurs (en voyageurs-kilomètres). En nombre de passagers (24,0 millions), il augmente de 1,0 %. Le transport aérien total poursuit sa croissance, avec 3,5 % de passagers en plus (149,9 millions de passagers). Cette croissance est quasi exclusivement portée par l'international (+ 4,2 %).

Le nombre total de passagers aériens – y compris outre-mer – croît en 2015 de 3,5 %. Cette progression est supérieure à celle mesurée en 2014 (+ 3,0 %). Cette hausse est essentiellement due au transport international (+ 4,2 %) qui représente 80,9 % du trafic en métropole. Le trafic intérieur métropolitain repart à la hausse (+ 0,9 %) après une diminution de - 2,2 % en 2014 ; il représente 16,5 % du trafic en métropole. Après trois années de baisse, le nombre de mouvements d'avion repart lui aussi à la hausse (+ 1,4 % en 2015). Sa croissance étant moindre que celle du nombre total de passagers, le nombre moyen de passagers par avion - toutes liaisons confondues - s'accroît mécaniquement (102 passagers par avion). Le nombre de passagers dans les aéroports français augmente de 3,1 %[12] en 2015 : la fréquentation des aéroports de Paris et celle des aéroports de province augmentent respectivement de 3,1 % et 3,3 % ; celle des aéroports d'outre-mer croît à un rythme moins élevé (+ 2,3 %).

Le transport international poursuit sa forte croissance

Avec 117,6 millions de passagers, le nombre de passagers de métropole sur les vols internationaux continue de croître, à un rythme soutenu et similaire à 2014 (+ 4,2 %).

Le nombre de vols vers ou en provenance de l'international croît de 1,9 %, soit davantage que son rythme annuel moyen depuis 2010 (+ 1,2 % en moyenne annuelle).

Concernant l'évolution de la structure géographique du transport international, près de deux passagers de métropole sur trois restent en Europe : avec des augmentations sensibles de trafic, les principales destinations restent les mêmes : l'Espagne (devenant en 2015 la première destination étrangère), le Royaume-Uni et l'Italie.

Davantage de passagers se rendent en Afrique qu'en Amérique ou en Asie, mais ces deux dernières destinations sont plus dynamiques en 2015 : + 5,6 % pour l'Amérique et + 5,4 % pour l'Asie, notamment avec la très forte croissance du trafic avec la Chine, hors Hong-Kong (+ 17,0 %).

Le transport intra-métropole repart à la hausse

Le nombre de passagers sur les vols intra-métropole repart légèrement à la hausse (+ 1,0 %), après la baisse enregistrée en 2014 (- 2,2 %) en partie due à l'annulation de vols intérieurs lors des grèves de septembre. Depuis 2010, ce trafic a crû à un rythme plus soutenu (+ 2,0 % en moyenne annuelle).

L'augmentation du trafic concerne à la fois les liaisons radiales (Paris–province) et transversales (province-province). Le nombre de passagers entre Paris et la province croît de 0,8 % en 2015. Le transport sur les lignes transversales augmente davantage (+ 1,3 %).

Parmi les dix lignes de plus de 500 000 passagers par an reliant Paris à une métropole régionale, les lignes Paris-Montpellier et Paris-Brest enregistrent en 2015 les plus fortes augmentations, respectivement + 4,2 % et + 3,6 %. Avec plus de 3,2 millions de passagers, la ligne Paris-Toulouse reste la ligne intérieure métropolitaine la plus fréquentée.

Sur les principales lignes transversales, les lignes Bordeaux-Lyon et Lyon-Nantes connaissent entre 2010 et 2015 les croissances annuelles moyennes les plus élevées (respectivement + 2,4 % et + 3,5 %). Le nombre de passagers sur cette dernière ligne enregistre en 2015 la plus forte augmentation (+ 6,5 %). La ligne Bordeaux-Lyon reste néanmoins la première ligne transversale en nombre de passagers (474 000).

La fréquentation des aéroports accélère sa croissance

Le nombre de passagers dans les aéroports français s'accroît de 3,1 % en 2015. La fréquentation des aéroports de Paris augmente de 3,1 % (+ 2,8 % par an en moyenne depuis 2010) ; celle des aéroports de province augmente légèrement plus : + 3,3 % (+ 4,6 % en moyenne annuelle depuis 2010). Outre-mer, la fréquentation des aéroports augmente de 2,3 % (+ 1,1 % en moyenne annuelle depuis 2010).

Parmi les huit aéroports de province de plus de 4 millions de passagers, tous enregistrent en 2015 une croissance de leur fréquentation. Les aéroports de Bordeaux-Mérignac, de Nantes-Atlantique et Beauvais-Tillé poursuivent leur forte croissance (respectivement + 7,7 %, + 5,6 % et + 7,6 %).

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

[12] Les différences de niveaux et d'évolutions entre le nombre total de passagers (y compris outre-mer) et le nombre total de passagers dans les aéroports français proviennent du fait que dans le second cas, les passagers des liaisons intérieures (intra-métropole, intra outre-mer et métropole – outre-mer) sont comptabilisés deux fois, à la fois dans l'aéroport de départ et dans celui d'arrivée.

Figure F5-1 **La demande de transport aérien en 2015**

Niveau en milliers de passagers ; évolution en %

	Niveau 2015	évolutions annuelles 2013	2014	2015	2015/ 2010
Total Métropole	**145 470**	**2,6**	**3,0**	**3,6**	**3,8**
Métropole - International	117 620	2,7	4,2	4,2	4,3
dont Paris - International	*75 320*	*1,8*	*3,9*	*3,8*	*3,2*
dont Province - International	*42 300*	*4,2*	*5,0*	*5,0*	*6,4*
Métropole - Métropole	24 020	2,1	-2,3	1,0	2,0
dont Paris - Province	*16 260*	*0,1*	*-2,1*	*0,8*	*0,9*
dont Province - Province	*7 760*	*6,6*	*-2,7*	*1,3*	*4,6*
Métropole - Outre-mer	3 830	4,1	-0,5	0,3	1,8
Outre-mer - Intérieur	2 180	0,0	0,5	2,3	0,0
Outre-mer - International	2 300	-2,3	4,8	4,5	1,8
Total Outre-mer	**8 300**	**1,4**	**1,0**	**2,0**	**1,3**
Total France (1)	**149 940**	**2,5**	**3,0**	**3,5**	**3,7**

(1) Le total France ne correspond pas à la somme des totaux « Métropole » et « outre-mer » car le trafic « Métropole – outre-mer » doit être compté une seule fois dans le total du trafic français.

Source : DGAC, avril 2016

Figure F5-2 **L'offre de transport aérien en 2015**

Niveau en milliers de mouvements commerciaux * d'avion ; évolution en %

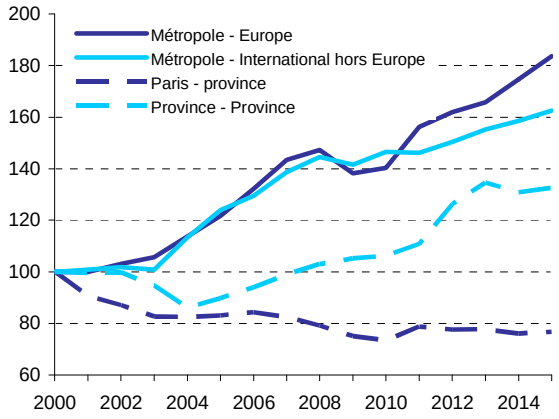
	Niveau 2015	évolutions annuelles 2013	2014	2015	2015/ 2010
Total Métropole	**1 342**	**-2,1**	**-1,1**	**1,3**	**0,7**
Métropole - International	1 023	-2,1	0,8	1,9	1,2
dont Paris - International	*535*	*-2,4*	*0,6*	*2,3*	*0,2*
dont Province - International	*488*	*-1,8*	*0,9*	*1,5*	*2,3*
Métropole - Métropole	309	-2,4	-6,5	-0,8	-0,8
dont Paris - Province	*160*	*-4,6*	*-6,7*	*-0,5*	*-1,3*
dont Province - Province	*149*	*0,1*	*-6,3*	*-1,1*	*-0,2*
Métropole - Outre-mer	11	4,9	-3,7	1,9	1,8
Outre-mer - Intérieur	72	1,7	1,6	1,0	-0,9
Outre-mer - International	57	10,1	5,6	4,4	3,6
Total Outre-mer	**140**	**5,0**	**2,7**	**2,4**	**1,0**
Total France (1)	**1 472**	**-1,6**	**-0,7**	**1,4**	**0,7**

** vols de transport public (ne sont pas pris en compte les mises en place, les vols circulaires, les vols d'entraînement ou les vols gouvernementaux).*
(1) voir note (1) de la figure F5-1 ci-contre.

Source : DGAC, avril 2016

Figure F5-3 **Évolution du nombre de passagerstransportés par faisceau**

Niveau de passagers (Indice 100 en 2000)



Source : DGAC, avril 2016

Figure F5-4 **Les principaux partenaires du transport aérien de passagers depuis la métropole**

Niveau en milliers de passagers ; évolutions annuelles en %

	Niveau 2015	évolutions annuelles 2013	2014	2015	2015/ 2010
Europe	**77 204**	**2,3**	**5,4**	**5,1**	**5,5**
*dont Espagne**	*12 138*	*-1,3*	*6,8*	*10,3*	*7,4*
*dont Royaume-Uni***	*11 974*	*1,9*	*4,0*	*4,4*	*3,6*
dont Italie	*10 886*	*2,9*	*4,3*	*5,0*	*5,9*
dont Allemagne	*8 327*	*-1,9*	*0,8*	*-0,9*	*2,8*
dont Portugal	*5 150*	*11,5*	*14,7*	*10,2*	*11,6*
dont Pays-Bas	*3 530*	*6,5*	*5,7*	*11,1*	*8,0*
*dont Suisse****	*3 157*	*1,4*	*4,9*	*-1,1*	*3,0*
Afrique	**16 022**	**1,5**	**1,1**	**-1,7**	**-0,6**
dont Maroc	*5 172*	*6,0*	*0,9*	*-4,2*	*0,1*
dont Algérie	*4 280*	*9,6*	*8,9*	*5,2*	*8,3*
dont Tunisie	*2 411*	*-11,9*	*-2,9*	*-13,0*	*-8,8*
Amérique	**12 827**	**2,3**	**1,3**	**5,6**	**2,8**
dont Etats-Unis	*7 057*	*4,2*	*1,1*	*6,8*	*3,1*
dont Canada	*2 102*	*-0,3*	*1,0*	*9,5*	*1,9*
Asie	**11 565**	**7,1**	**5,1**	**5,4**	**5,7**
*dont Chine*****	*1 853*	*8,6*	*6,0*	*17,0*	*10,8*
dont Émirats Arabes Unis	*1 821*	*18,8*	*10,1*	*2,8*	*11,3*
dont Japon	*1 140*	*1,2*	*4,4*	*-6,0*	*1,6*

** y compris les Canaries.*
*** y compris les Îles anglo-normandes.*
**** non compris Bâle-Mulhouse.*
***** hors Hong-Kong.*

Source : DGAC, avril 2016

Figure F5-5 **Les principales lignes intérieures métropolitaines**

Niveau en milliers de passagers par paires de villes (2 sens) ; évolutions annuelles en %

	Niveau 2015	évolutions annuelles 2013	2014	2015	2015/ 2010
Paris - Toulouse	3 207	1,3	-0,8	1,6	1,7
Paris - Nice	2 920	0,8	-4,7	1,9	0,2
Paris - Bordeaux	1 592	4,7	-3,7	3,4	2,5
Paris - Marseille	1 549	-1,1	-6,9	3,1	-0,1
Paris - Montpellier	842	4,8	1,9	4,2	1,7
Paris - Biarritz	652	0,0	-0,9	-4,7	0,4
Paris - Lyon	626	3,1	4,7	2,0	4,4
Paris - Brest	547	-6,0	1,3	3,6	3,2
Paris - Ajaccio	544	-4,3	-1,0	-3,5	0,0
Paris - Pau	544	7,5	-0,2	0,9	2,3
Bordeaux - Lyon	474	0,0	2,4	3,4	2,4
Lyon - Nantes	386	2,1	5,5	6,5	3,5
Lyon - Toulouse	359	-5,0	-3,4	4,2	0,0
Marseille - Nantes	301	3,3	-7,0	-5,2	-2,5
Ajaccio - Marseille	244	-4,5	0,2	0,7	-1,6
Bastia - Marseille	233	0,3	-2,5	0,8	-1,6
Lille - Nice	219	21,1	-8,8	19,4	17,7
Bordeaux - Marseille	206	-18,2	15,8	-15,3	4,3

Champ : liaisons radiales dépassant les 500 000 passagers en 2015 ; liaisons transversales dépassant les 200 000 passagers en 2015.

Source : DGAC, avril 2016

Figure F5-6 **Fréquentation des principaux aéroports français**

Niveau en milliers de passagers locaux (1) ; évol. annuelles en %

	Niveau 2015	évolutions annuelles 2013	2014	2015	2015/ 2010
Total Métropole	**169 490**	**2,5**	**2,2**	**3,2**	**3,5**
Total Paris	95 361	1,8	2,6	3,1	2,8
dont Paris-Charles de Gaulle	*65 698*	*0,8*	*2,8*	*3,2*	*2,5*
dont Paris-Orly	*29 663*	*3,9*	*2,1*	*2,8*	*3,4*
Total Province	74 129	3,5	1,6	3,3	4,6
dont Nice-Côte d'Azur	*12 013*	*3,2*	*1,0*	*3,1*	*4,6*
dont Lyon-Saint-Exupéry	*8 635*	*1,6*	*-1,2*	*2,8*	*2,1*
dont Marseille-Provence	*8 190*	*0,5*	*-1,0*	*0,8*	*2,2*
dont Toulouse-Blagnac	*7 650*	*0,2*	*-0,5*	*2,1*	*3,9*
*dont Bâle-Mulhouse**	*7 021*	*9,9*	*11,2*	*8,0*	*11,4*
dont Bordeaux-Mérignac	*5 283*	*4,5*	*7,5*	*7,7*	*8,0*
dont Nantes-Atlantique	*4 308*	*8,2*	*6,4*	*5,6*	*7,8*
dont Beauvais-Tillé	*4 329*	*2,3*	*1,8*	*7,6*	*8,1*
Total Outre-mer	**10 499**	**1,1**	**0,9**	**2,3**	**1,1**
dont La Réunion-Roland Garros	*2 058*	*-0,9*	*0,5*	*3,4*	*1,5*
dont Pointe-à-Pitre-le Raizet	*2 005*	*2,2*	*-0,1*	*2,3*	*1,8*
dont Martinique-Aimé Césaire	*1 635*	*3,7*	*0,0*	*0,8*	*1,0*
dont Tahiti-Faaa	*1 189*	*-0,2*	*1,7*	*1,9*	*0,2*
Total France	**179 989**	**2,5**	**2,1**	**3,1**	**3,4**

(1) Hors transit ; les passagers des liaisons intérieures sont comptabilisés dans l'aéroport de départ et dans celui d'arrivée.
** L'ensemble du trafic de l'aéroport franco-suisse de Bâle-Mulhouse est ici pris en compte.*

Source : DGAC, avril 2016

F6 | Liaisons transmanche et en Méditerranée

31,9 millions de passagers ont fréquenté les ports maritimes français en 2015 : 17,3 millions en Manche et Mer du Nord, 12,7 millions en Méditerranée et 1,9 million en outre-mer (environ 800 000 passagers ont en outre fréquenté les ports de la façade Atlantique). Sur l'ensemble des principaux ports français, le nombre total de passagers est stable (+ 0,1 %). Le trafic maritime dans la Manche et en Mer du Nord recule (- 1,1 %) quand celui en Méditerranée diminue un peu moins (- 0,7 %).

En 2015, le transport maritime de voyageurs n'évolue quasiment pas (+ 0,1 %) après avoir augmenté de 3,3 % en 2014.

Le trafic en Manche et en mer du Nord diminue de 1,1 %, après deux années de fortes croissances (+ 5,2 % en 2014 et + 5,0 % en 2013). La légère diminution du trafic en Méditerranée en 2014 (- 0,8 %) se poursuit à un rythme semblable en 2015 (- 0,7 %).

Le trafic maritime d'outre-mer dans les deux principaux ports continue de croître fortement : + 18,9 % (+ 13,4 % en moyenne annuelle depuis 2010).

Le trafic en Manche et mer du Nord recule

Avec 17,3 millions de passagers en 2015, le trafic maritime total en Manche et Mer du Nord est en baisse (- 1,1 % en 2015). Calais, premier port français en termes de nombre de passagers, recule fortement (- 8,8 % après + 3,5 % en 2014).

Malgré une forte baisse du nombre de croisiéristes (- 12,7 %), le port du Havre maintient sa première place de terminal d'embarquement français des croisiéristes en Manche et Mer du Nord.

Entre la France et le Royaume-Uni, le transport aérien augmente ; les autres modes diminuent

Concernant la liaison entre le Royaume-Uni et la France, le nombre total de passagers - tous modes confondus - croît légèrement en 2015 (+ 0,5 %) et atteint 45,6 millions de passagers, soit le trafic annuel le plus élevé après le maximum atteint en 1998 (46,8 millions).

Le transport aérien est le seul des trois modes dont le trafic continue de croître (+ 7,3 %, après + 7,6 % en 2014). Cette forte croissance concerne autant les passagers des deux aéroports parisiens (+ 8,0 %) que ceux des aéroports de province (+ 7,0 %).

Le trafic maritime transmanche des lignes régulières[13] diminue légèrement (- 0,8 %) après deux années de forte croissance (+ 4,7 % en 2013 et + 5,4 % en 2014). La baisse du trafic est particulièrement visible dans le port de Calais : avec ses 9,8 millions de passagers en 2015, le trafic y chute de 8,8 %. Cette chute s'explique principalement par la cessation d'activité de *myFerrylink* au second semestre et la pression des migrants sur l'accès routier du port. Ses passagers continuent de représenter largement plus de la moitié des passagers de navires en Manche et mer du Nord (57 % en 2015 contre 61 % en 2014).

A contrario, le nombre de passagers augmente fortement dans le port voisin de Dunkerque (+ 26,8 %) qui bénéficie d'un report du port de Calais (le nombre total de passagers pour les deux ports ne diminuant que de 2 %).

Quant au transport ferroviaire de passagers transmanche, il diminue au même rythme que le transport maritime (- 0,8 %), alors qu'il avait augmenté cinq années durant (+ 3,0 % par an en moyenne entre 2009 et 2014). Après onze années de croissance continue, le transport par Eurostar est stable (*fiche 2*). Le transport de passagers par navette tourisme (voitures et autocars) diminue de 2,4 % (première année de baisse depuis 2009).

Le trafic en Méditerranée diminue légèrement

Avec 12,7 millions de passagers, le transport maritime de voyageurs en Méditerranée diminue de 0,7 %.

Avec 3,5 millions de passagers (soit 28 % du nombre total de passagers des ports français de Méditerranée), le port de Marseille reste le premier de la façade méditerranéenne. Son trafic annuel augmente fortement en 2015 (+ 6,8 %), après une baisse en 2014 (- 4,1 %). La baisse du trafic sur les lignes régulières (- 5,9 %) est largement compensée par la forte augmentation du nombre de croisiéristes (+ 13,8 % en 2015), poursuivant ainsi sa tendance depuis 2010 (+ 16,9 % par an en moyenne).

Entre la Corse et le continent, le transport aérien se porte mieux que le transport maritime

La baisse du trafic maritime avec la Corse se confirme en 2015 (- 2,8 %), à un rythme semblable depuis 2010 (- 2,9 % en moyenne annuelle). Le nombre de passagers retombe ainsi à son niveau de 2008. Le trafic sur la liaison Marseille-Corse diminue fortement de 9,5 % ; celui sur la liaison Nice-Corse diminue également (- 6,9 %). En revanche, la liaison maritime entre Toulon et la Corse croît de 3,0 % et regroupe dorénavant plus de la moitié des passagers entre la Corse et le continent.

Quant au trafic aérien, il augmente de 2,5 %. S'il continue de diminuer avec les aéroports parisiens (- 3,3 %, après - 1,8 % en 2014), sa forte croissance se poursuit avec ceux de province (+ 7,7 %, après + 4,6 % en 2014).

Ces évolutions contraires confirment le transport aérien comme moyen de transport majoritaire en nombre de passagers (52 %).

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

[13] Le nombre de passagers des lignes régulières est calculé comme étant égal à la différence entre le nombre total de passagers et le nombre de passagers des navires de croisières (commençant ou finissant une traversée ou bien effectuant une excursion).

Figure F6-1 **Les passagers (y compris croisiéristes) dans les principaux ports français**

Niveau en milliers de passagers, évolutions en %

	Niveau 2015		évolutions annuelles			
		dont croisières	2013	2014	2015	2015 / 2010
Manche - Mer du Nord (9 ports)	**17 315**	***617***	**5,0**	**5,2**	**-1,1**	**0,7**
Caen - Ouistreham	993	*2*	-1,5	5,1	2,4	-0,6
Calais	9 790	*32*	11,0	3,5	-8,8	-0,9
Cherbourg	636	*71*	-4,7	7,3	7,3	0,4
Dieppe	410	*0*	2,1	2,4	47,5	10,0
Dunkerque	3 198	*0*	-7,9	9,6	26,8	4,8
Le Havre	597	*443*	20,7	2,9	-22,5	2,6
Roscoff - Bloscon	521	*0*	6,8	-6,2	3,2	-0,5
Rouen	55	*55*	-20,5	64,8	9,3	7,1
Saint Malo	1 115	*13*	-15,9	30,2	2,3	3,3
Méditerranée (12 ports)	**12 677**	***4 957***	**n.d**	**-0,8**	**-0,7**	**n.d**
Ajaccio	1 616	*602*	-11,9	-0,5	0,1	-3,0
Bastia	2 117	*28*	-0,2	-1,1	-1,5	-3,5
Bonifacio	289	*23*	-0,5	2,2	4,5	2,6
Cannes	1 310	*610*	n.d	48,8	6,0	n.d
Calvi	136	*78*	-22,8	-15,1	5,8	-7,0
L'Ile Rousse	433	*4*	16,5	-1,7	-1,8	1,2
Marseille	3 500	*2 408*	13,1	-4,1	6,8	7,1
Nice - Villefranche-sur-Mer (1)	1 045	*669*	11,6	-20,4	-23,4	-10,4
Porto-Vecchio	93	*5*	-16,0	-21,5	-18,4	-3,7
Propriano	109	*28*	-14,1	-20,5	-0,7	-4,8
Sète	177	*41*	20,5	-15,2	12,0	-3,6
Toulon	1 852	*461*	-2,7	7,5	-2,2	3,4
France métropolitaine (2) (21 ports)	**29 993**	***5 574***	**n.d**	**2,9**	**-0,9**	**n.d**
Outre-mer (2 ports)	**1 921**	**1 018**	**17,7**	**12,2**	**18,9**	**13,4**
Fort-de-France	1 258	*470*	18,9	1,9	15,3	9,4
Pointe-à-Pitre	663	*548*	14,4	42,1	26,2	24,4
France (2) (23 ports)	**31 914**	**6 592**	**n.d**	**3,3**	**0,1**	**n.d**

n.d : non disponible.

Source : DGITM/DST/PTF4 ; calculs SOeS

(1) Niveaux et évolutions estimés en 2015.

(2) Hors ports de la façade Atlantique dont le trafic de passagers représente 2 % du trafic total des ports français.

Figure F6-2 **Les passagers transmanche passant par la France**

Niveau en milliers de passagers, évolutions en %

	Niveau 2015	évolutions annuelles			
		2013	2014	2015	2015 / 2010
Passagers aériens	**8 053**	**2,9**	**7,6**	**7,3**	**6,0**
Paris - Londres (1)	2 216	4,6	11,4	8,0	6,2
Province - Londres	5 837	2,3	6,2	7,0	5,9
Passagers ferries (9 ports) (2)	**16 698**	**4,7**	**5,4**	**-0,8**	**0,4**
dont Calais (2)	*9 757*	*11,0*	*3,2*	*-8,8*	*-1,0*
Passagers Eurotunnel	**20 814**	**2,4**	**2,6**	**-0,8**	**2,6**
Par Eurostar	10 399	2,2	2,6	0,0	1,8
Par Navettes tourisme (3)	8 727	4,4	2,0	-2,4	2,9
Par Navettes fret (3)	1 688	-7,0	5,7	3,0	6,4
Total	**45 566**	**3,3**	**4,4**	**0,5**	**2,3**

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

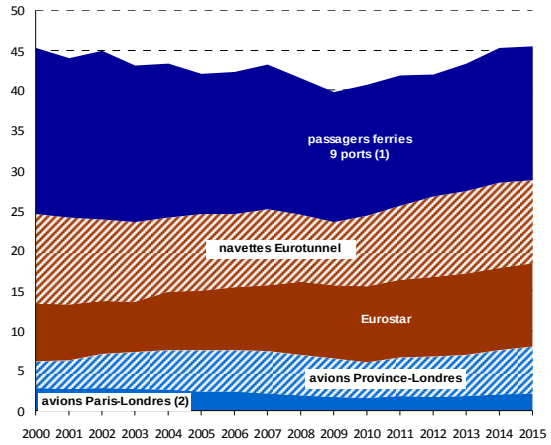
(2) Y compris liaisons avec les îles anglo-normandes et l'Irlande, hors croisières.

(3) Estimations SOeS à partir d'Eurotunnel et de coefficients de remplissage.

Sources : DGAC, DGITM/DST/PTF4, Eurotunnel ; calculs SOeS

Figure F6-3 **Évolution des passagers transmanche par mode**

Niveau en millions de passagers



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

(2) Aéroports d'Orly et de Roissy-Charles de Gaulle.

Sources : DGAC, DGITM/DST/PTF4, Eurotunnel, calculs SOeS

Figure F6-4 **Les passagers entre la Corse et le continent**

Niveau en milliers de passagers, évolutions en %

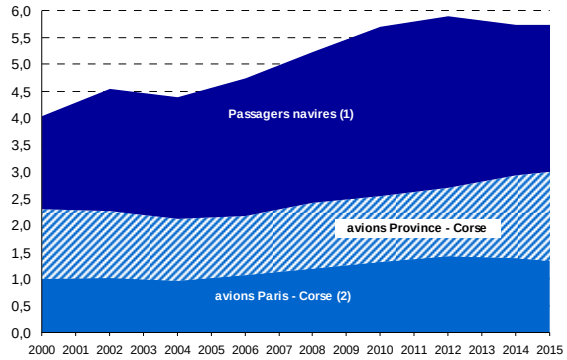
	Niveau 2015	évolutions annuelles			
		2013	2014	2015	2015 / 2010
Passagers aériens	**2 996**	**6,6**	**1,4**	**2,5**	**3,3**
avions Paris - Corse	1 338	-1,2	-1,8	-3,3	0,4
avions Province - Corse	1 658	15,4	4,6	7,7	6,2
Passagers navires (1)	**2 733**	**-4,6**	**-7,5**	**-2,8**	**-2,9**
dont Ajaccio - Continent	*1 014*	*-7,8*	*-4,1*	*-0,1*	*-1,9*
dont Bastia - Continent	*1 100*	*-0,2*	*-8,3*	*-3,6*	*-3,4*
Total	**5 729**	**0,5**	**-3,2**	**-0,1**	**0,1**

(1) Le trafic maritime de passagers entre la Corse et le continent comprend à la fois le trafic de croisières et le trafic hors croisières.

Sources : DGAC, DGITM/DST/PTF4 ; calculs SOeS

Figure F6-5 **Évolution des passagers entre la Corse et le continent**

Niveau en millions de passagers



(1) Le trafic maritime de passagers entre la Corse et le continent comprend à la fois le trafic de croisières et le trafic hors croisières.

(2) Aéroports d'Orly et de Roissy-Charles de Gaulle.

Sources : DGAC, DGITM/DST/PTF4 ; calculs SOeS

G – Bilan de la circulation

G – Bilan de la circulation

Évolutions

En 2015, la circulation routière augmente de 2,2 %. C'est principalement la circulation des voitures particulières (+ 2,4 %) et celle des véhicules utilitaires légers (+ 2,3 %) qui s'accroissent. La circulation des véhicules lourds baisse à nouveau (- 0,6 %) en 2015, marquée par une forte baisse du pavillon français (- 4,0 %) et malgré une augmentation de la circulation des bus et cars français et étrangers, ainsi que celle des poids lourds étrangers.

Les ventes de voitures particulières neuves continuent de se redresser en 2015 (+ 6,8 % après + 0,5 % en 2014) ; cette année, 1,89 million de voitures neuves ont été immatriculées. Depuis 2010, les immatriculations de voitures particulières ont cependant baissé à un rythme annuel moyen de 3,1 %. Le marché des véhicules utilitaires légers connaît également un rebond mais plus mesuré (+ 1,9 %) et celui des véhicules lourds de marchandises progresse fortement (+ 11,9 %) comme celui des bus et cars (+ 24,6 %). Au final, en 2015, le parc roulant moyen progresse modérément (+ 0,6 %).

Dans un contexte de baisse du prix du pétrole, les livraisons de supercarburant sont stables et celles de gazole en légère hausse (+ 0,8 %).

Structure

Après une croissance ininterrompue depuis plus de vingt ans, la part des diesels dans le parc des voitures particulières se stabilise autour de 62 %. La part des voitures neuves affectées d'un malus perd 3,8 points en 2015 alors qu'elle n'avait cessé d'augmenter entre 2010 et 2014 ; celle des voitures bénéficiant d'un bonus est aussi en repli.

Le parcours moyen des voitures s'allonge (+ 2,0 % pour les voitures diesel, dont le parcours moyen est presque le double de celui des voitures essence, + 1,5 % pour les voitures essence), celui des VUL progresse de 1,5 % celui des bus et cars de 0,5 % tandis que celui des poids lourds de marchandises diminue de 3,9 %.

La consommation unitaire moyenne des véhicules continue de diminuer avec l'amélioration des performances techniques des véhicules. Entre 2010 et 2015, la consommation unitaire des voitures particulières a reculé de 1,2 % en moyenne annuelle pour les motorisations diesel et de 1,0 % pour les motorisations essence.

Organisation du chapitre

Ce chapitre dresse un bilan de la circulation de véhicules sur les routes françaises, ainsi qu'un état des lieux du parc roulant et des nouvelles immatriculations.

Il donne par ailleurs une photographie de la consommation totale et des consommations unitaires moyennes de carburants

G1 | Bilan de la circulation routière

La circulation routière augmente en 2015 (+ 2,2 %) à un rythme beaucoup plus élevé que sa moyenne annuelle depuis 2010 (+ 0,9 %). La circulation des voitures particulières augmente pratiquement au même rythme que celle des véhicules utilitaires légers (respectivement + 2,4 % et + 2,3 %). La circulation des véhicules lourds continue de baisser (- 0,6 % après - 1,1 % en 2014) malgré une augmentation de la circulation des bus et des cars français et étrangers (+ 1,5 %) et des poids lourds étrangers (+ 5,0 %), dans un contexte de baisse soutenue depuis 2010 (- 1,1 % en moyenne annuelle).

La circulation des voitures particulières est en augmentation

En 2015, la circulation des voitures particulières en France métropolitaine augmente de 2,4 %. Avec la poursuite de la baisse des prix des carburants (*fiche G3*), la contrainte budgétaire sur les ménages se relâche et incite probablement à une plus grande utilisation des voitures particulières.

Cette hausse combine une progression du parc roulant des voitures particulières immatriculées en France de 0,6 %, soit un peu plus que la progression annuelle moyenne de 0,5 % constatée depuis 2010 (*fiche G2*) et une hausse du parcours annuel moyen plus forte en 2015 (+ 1,9 %) que les années précédentes (0,4 % en moyenne annuelle entre 2010 et 2014).

Le parcours moyen des voitures diesel (15 739 km) augmente alors qu'il avait tendance à diminuer ces dernières années (+ 2,0 % contre - 0,1 % en moyenne annuelle depuis 2010) ; il est presque le double du parcours moyen des véhicules essence (8 469 km). Le parc des voitures diesel, dont la part se stabilise (62,3 % contre 62,2 % en 2014) continue de s'accroître (+ 0,6 %). La circulation des véhicules diesel augmente de 2,6 %.

Le parc des véhicules essence immatriculés en France se redresse en 2015 (+ 0,4 %) après plusieurs années de baisse (*fiche G2*). Les parcours effectués par les véhicules essence s'accroissent du fait de l'arrivée de véhicules neufs de petites cylindrées roulant plutôt en ville ou dans les zones rurales, et parcourant annuellement des distances plus grandes car elles sont utilisées plus fréquemment. Il en résulte une augmentation de la circulation de + 1,9 %.

La circulation en France des véhicules particuliers étrangers (y compris les véhicules utilitaires légers) est estimée en hausse (+ 2,0 %).

La circulation des poids lourds est en recul

Le parc de poids lourds immatriculés en France tend à se stabiliser (- 0,1 % comme en 2014) après avoir reculé de 1,4 % en 2013. L'activité de transport routier de marchandises est en baisse en 2015 *(fiches B2.2 et E1)* (- 7,0 % en tonnes km) ; le parcours annuel moyen des poids lourds immatriculés en France diminue de 3,9 % en 2015 et de 2,7 % en moyenne annuelle depuis 2010, l'année 2012 ayant enregistré une baisse particulièrement forte (- 8,7 %). La circulation des poids lourds immatriculés en France recule de 4,0 % en 2015.

La circulation intérieure des poids lourds étrangers en France (y compris transit) est estimée en progression de 5,0 %. Tous pavillons confondus, la circulation des poids lourds sur le réseau routier concédé, qui supporte la majeure partie de la circulation des pavillons étrangers, augmente de 2,8 %. Sur l'ensemble du réseau, la circulation des poids lourds baisse de 0,8 % en 2015 et de 1,4 % en moyenne chaque année depuis 2010.

La circulation des bus et cars augmente de 1,5 % en 2015, sous l'effet d'une progression du parc et du parcours moyen.

La circulation sur le réseau routier national est en hausse

Sur le réseau routier national, la circulation augmente de 2,8 % : elle continue d'augmenter sur les autoroutes et voies rapides (+ 3,4 % dont + 2,8 % sur les autoroutes concédées) mais en revanche diminue sur les autres routes nationales (- 1,5 %).

La circulation sur les routes départementales et locales (réseau secondaire) augmente de 1,9 %.

Figure G1-1 Circulation routière en métropole

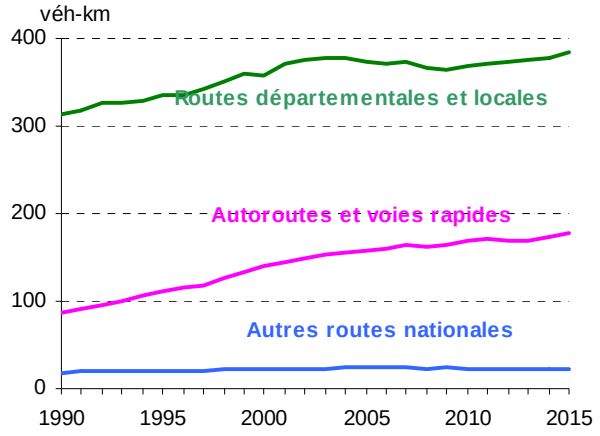
Niveau parcours moyen en km par véhicule, circulation en Md véhicules-km, évolutions en %

	Parcours moyen (véhicules français)					Circulation totale véhicules français et étrangers				
	Niveau	évolutions annuelles				Niveau	évolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/2010	2015	2013	2014	2015	2015/2010
Véhicules légers						**554,8**	**0,8**	**0,9**	**2,3**	**1,0**
Voitures particulières	**12 997**	**0,3**	**0,4**	**1,9**	**0,4**	**443,4**	**0,5**	**1,0**	**2,4**	**0,9**
essence	8 469	0,5	1,5	1,5	-0,6	119,0	-1,7	1,0	1,9	-2,1
diesel	15 739	-0,7	-0,3	2,0	-0,1	324,4	1,3	1,0	2,6	2,1
dont VP et VUL étrangers						28,8	2,0	5,0	2,0	2,0
Deux-roues motorisés	**4 264**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**13,9**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Véhicules utilitaires légers français	**16 189**	**1,6**	**0,0**	**1,4**	**0,8**	**97,5**	**2,0**	**0,6**	**2,3**	**1,5**
essence	7 554	0,5	1,5	1,5	-0,3	2,4	-12,7	-9,9	-9,8	-13,3
diesel	16 661	1,0	-0,5	1,0	0,1	95,1	2,6	0,9	2,6	2,1
Véhicules lourds	**31 642**	**1,1**	**-3,6**	**-3,2**	**-2,2**	**30,1**	**0,2**	**-1,1**	**-0,6**	**-1,1**
Poids lourds	30 775	1,1	-4,4	-3,9	-2,7	26,4	0,0	-1,5	-0,9	-1,4
Bus et cars	36 774	0,4	0,7	0,5	0,5	3,7	1,4	1,7	1,5	1,6
dont véhicules lourds étrangers						9,8	1,0	5,0	5,0	1,3
Ensemble	**13 806**	**0,5**	**0,2**	**1,6**	**0,3**	**584,9**	**0,7**	**0,8**	**2,2**	**0,9**

Champ : France métropolitaine. Source : SOeS

Figure G1-2 Circulation routière par réseau routier

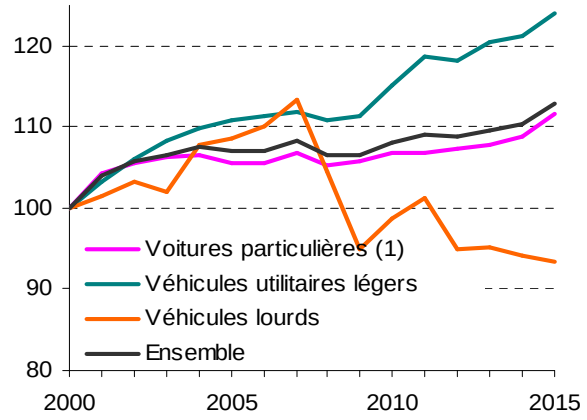
Circulation en Md véhicules kilomètres



Note : hors effet de la décentralisation du réseau routier de 2006 : la ventilation de la circulation entre le réseau routier national et les autres routes hors réseau national a été faite en appliquant à la partie transférée du RRN vers le RRD la même évolution sur la période 1990-2006 que celle du RRN.
Champ : France métropolitaine.
Source : SOeS, Bilan de la circulation

Figure G1-3 Circulation routière par type de véhicule

Véhicules kilomètres, base 100 en 1990



(1) Les VUL étrangers sont classés avec les voitures particulières
Champ : France métropolitaine.
Source : SOeS, Bilan de la circulation

Figure G1-4 Évolution de la circulation routière en France métropolitaine par catégorie de réseau

Niveau : Circulation en Md véhicules km, évolutions en %

Figure G1-4: Evolution de la circulation routière en France métropolitaine par catégorie de réseau

niveaux en Mds véhicule km, évolutions en %

réseau actualisé au 1er janvier	Niveau	évolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/2010
Autoroutes et voies rapides	178,5	0,7	1,9	3,4	1,2
Autoroutes concédées (1)	89,7	1,8	2,4	2,8	1,3
Autoroutes interurbaines (1)	25,3	1,1	-1,2	6,8	1,6
Autoroutes et voies rapides urbaines (1)	35,8	-4,7	5,8	1,7	0,0
RN interurbaines à caractéristiques autoroutières (1)	27,6	4,0	-2,2	4,5	2,1
Autres routes 'nationales' (1)	22,4	-1,5	1,7	-1,5	-0,8
Circulation d'ensemble réseau 'national' (1)	**200,9**	**0,4**	**1,8**	**2,8**	**1,0**
Circulation sur le Réseau 'national'	200,9	0,4	1,8	2,8	1,0
Circulation sur les Autres routes	384,0	0,9	0,3	1,9	0,8
Circulation sur l'Ensemble des réseaux	584,9	0,7	0,8	2,2	0,9

(1) Évolution à réseau constant : indice de circulation du Cerema
Champ : France métropolitaine.
Sources: SOeS, bilan de la circulation ; Cerema (données provisoires de l'indice mensuel conjoncturel) ; ASFA

G2 | Immatriculations de véhicules neufs et parc de véhicules

Avec 1,89 million d'immatriculations en 2015, les ventes de voitures particulières neuves se redressent nettement (+ 6,8 %) après une légère hausse en 2014 (+ 0,5 %). Le marché des véhicules utilitaires légers (377 326 immatriculations) poursuit son redressement modéré (+ 1,9 % après + 1,5 % en 2014) et celui des véhicules lourds de transport de marchandises (38 774 immatriculations) connaît un rebond (+ 11,9 %) comme celui des bus et car (+ 24,6 %). De fait, en 2015, la progression du parc roulant moyen (38,6 millions de véhicules) continue de légèrement s'accentuer (+ 0,6 %).

Redressement des immatriculations de voitures neuves

Les immatriculations de voitures particulières neuves se redressent en 2015 (+ 6,8 %) après une légère hausse en 2014 (+ 0,5 %). Elles restent à un niveau bas (environ 1,89 million d'immatriculations) après avoir connu quatre années consécutives de repli entre 2010 et 2013. Ainsi, ce marché a baissé en moyenne de 3,1 % par an entre 2010 et 2015.

Cette hausse profite uniquement aux motorisations alternatives et essence. En effet, les immatriculations de voitures essences progressent de 24,9 % soit une troisième année consécutive de hausse (+ 11,2 % en 2014). La part de ces véhicules dans les immatriculations totales progresse de 5,6 points à 39,0 % après être descendue à 22,2 % en 2008. La part des motorisations électriques et hybrides dans les immatriculations totales est en hausse de 1,1 point à 4,1 %. La part des voitures hybrides progresse de 0,8 point à 3,2 % sous l'effet notamment de l'anticipation de la diminution du bonus alloué aux hybrides essence et à sa suppression pour les hybrides diesel à partir du 1er janvier 2016. La part des voitures électriques progresse de 0,3 point à 0,9 %. Ces immatriculations se sont accélérées après la mise en place de la prime à la conversion au 1er avril 2015 (aide maximum de 10 000 € pour l'achat d'une voiture électrique). La part des immatriculations de voitures diesel poursuit son repli amorcé en 2013 et ne représente plus que 56,8 % des immatriculations en 2015 (- 5,6 points par rapport à 2014).

La baisse des émissions moyennes de CO_2 par km des voitures neuves se poursuit avec - 2,9 g/km en 2015 après - 3,1 g/km en 2014[14]. Elles s'établissent à 111,2 g/km en 2015. La part des immatriculations de voitures neuves bénéficiant du bonus écologique est de 3,2 % et poursuit son repli avec - 5,6 points en 2015 après - 22,8 points en 2014 en lien avec un versement de bonus de plus en plus restrictif chaque année. La part des voitures neuves affectées d'un malus baisse en 2015 (- 3,8 points à 13,6 %) alors qu'elle n'avait cessé de croître entre 2010 et 2014.

Les immatriculations de motocyclettes neuves (y compris tricycles et quadricycles) baissent de 1,4 % alors qu'elles s'étaient redressées en 2014 (+ 2,0 %). Avec environ 173 400 unités, ce marché reste à un niveau très bas. Les ventes de cyclomoteurs (90 593) poursuivent leur recul en 2015 (– 8,4 %) soit une quatrième année consécutive de baisse.

Redressement des immatriculations d'utilitaires et de bus et car

Les immatriculations de véhicules utilitaires légers[15] poursuivent leur léger redressement avec une progression de 1,9 % en 2015 après celle de 1,5 % en 2014. Néanmoins, elles ont baissé en moyenne de 1,8 % depuis 2010 et restent à un niveau très bas avec 377 326 unités.

Le marché des véhicules lourds de transport de marchandises se redresse nettement (+ 11,9 %) après trois années consécutives de baisse. Cette hausse est uniquement due au rebond des immatriculations de tracteurs routiers (+ 20,0 %) alors que celle des camions baisse légèrement (- 0,3 %). De fait, la part des tracteurs routiers dans les immatriculations de poids lourds de marchandises gagne 4,4 points et atteint 64,3 % (57,7 % en 2010).

Le marché des bus et cars, très fluctuant, est en hausse de 24,6 % après une baisse de 15,2 % en 2014. Il a progressé en moyenne de 4,6 % par an depuis 2010.

Croissance du parc roulant de véhicules légers et de bus et car

Avec 38,6 millions de véhicules au total, le parc roulant moyen augmente de 0,6 % en 2015 (+ 224 000 véhicules) soit une évolution légèrement supérieure au taux de croissance annuel moyen observé entre 2010 et 2015 (+ 0,5 %).

Le parc des voitures particulières progresse de 0,6 % (+ 175 000 véhicules) alors qu'il a crû en moyenne de 0,5 % par an entre 2010 et 2015. La proportion de voitures diesel dans le parc atteint 62,3 % alors qu'elle était de 15,1 % en 1990. Toutefois, la progression de cette part ralentit depuis six ans : + 0,1 point en 2015 contre + 2,2 points en 2009.

Le parc des VUL progresse de 0,8 % (+ 50 000 véhicules). Cette évolution est légèrement supérieure au taux de croissance annuel moyen observé entre 2010 et 2015 (+ 0,7 %). La progression de la part des VUL diesel se poursuit pour atteindre 94,8 % mais ralentit depuis quatre ans : + 0,7 point en 2015 contre + 1,7 point en 2011.

Le parc de poids lourds de transport de marchandises tend à se stabiliser (- 0,2 % en 2015 après - 0,1 % en 2014) après une forte baisse en 2013. Son niveau reste stable par rapport à 2010.

Le parc des bus et cars continue de progresser en 2015 (+ 0,8 %) à un rythme légèrement inférieur à son taux de croissance annuel moyen entre 2010 et 2015 qui est de 1,0 %.

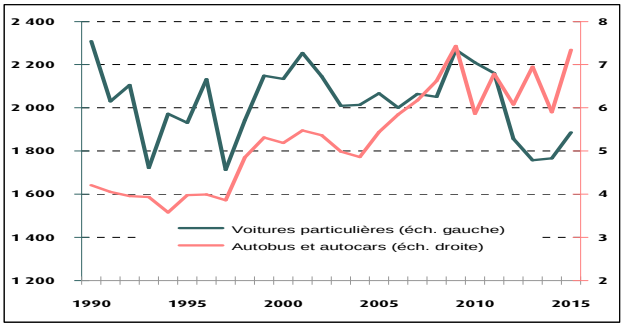
Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

14 Les émissions de CO2 sont les émissions de dioxyde de carbone (CO2) mentionnées sur le certificat d'immatriculation du véhicule.

15 Les véhicules utilitaires légers (VUL) correspondent, ici, aux camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés de PTAC inférieur ou égal à 3,5 t.

Figure G2-1 Immatriculations annuelles de voitures particulières, bus et cars neufs

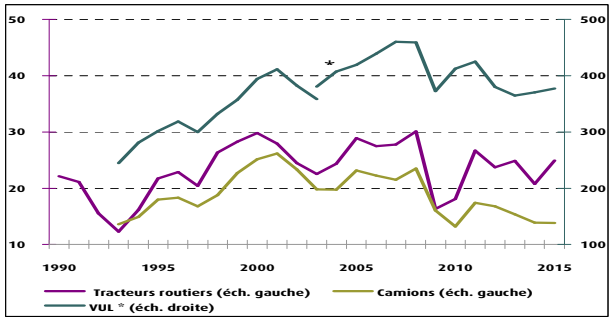
En milliers



Champ : France métropolitaine. Source : SOeS

Figure G2-2 Immatriculations annuelles de véhicules utilitaires neufs (lourds et légers)

En milliers

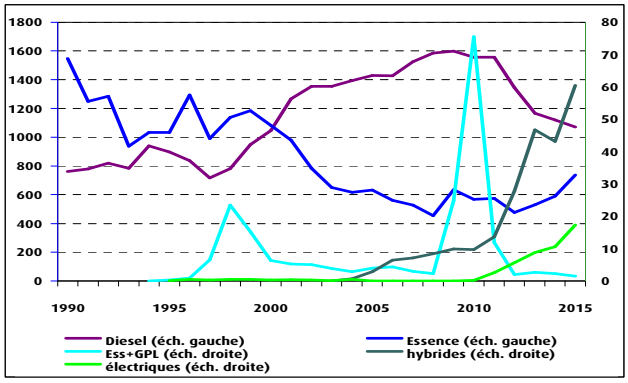


Champ :France métropolitaine. Source : SOeS

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

Figure G2-3 Immatriculations annuelles de voitures particulières par motorisation

En milliers



Champ : France métropolitaine. Source : SOeS

Figure G2-4 Immatriculations annuelles de véhicules routiers à moteur neufs

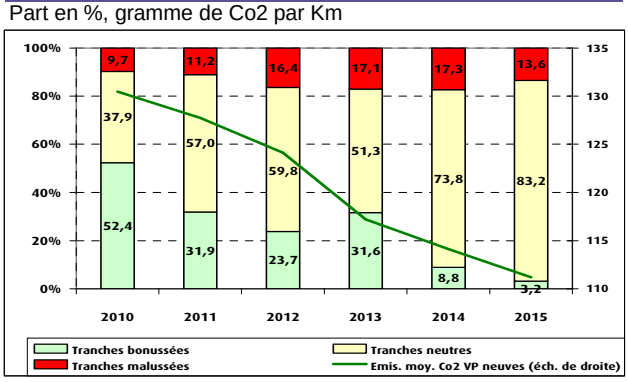
Niveaux en milliers, évolutions en %

	Niveau 2015	Evolution annuelle 2013	2014	2015	2015 / 2010
Cyclomoteurs	90,6	-16,6	-7,4	-8,4	-9,3
Motocycles	173,4	-12,7	2,0	-1,4	-5,6
Voitures particulières	1 886,2	-5,4	0,5	6,8	-3,1
dont électriques	*17,3*	55,1	20,3	63,4	147,2
dont hybrides	*60,5*	67,9	-7,6	40,1	44,3
Autobus et autocars	7,3	14,5	-15,2	24,6	4,6
VUL (camionnettes et vasp <= 3,5 t)	377,3	-4,1	1,5	1,9	-1,8
Camions	13,8	-8,4	-9,7	-0,3	0,9
Tracteurs routiers	24,9	4,9	-16,4	20,0	6,7
Vasp > 3,5 t	4,2	-6,6	-12,3	-0,8	-2,6
TOTAL	2 577,9	-6,2	0,1	5,0	-3,3

Champ : France métropolitaine. Source : SOeS

Figure G2-5 Répartition des immatriculations de voitures particulières neuves par tranches de bonus-malus et émissions moyennes de CO2

Part en %, gramme de Co2 par Km



Champ : France métropolitaine. Source : SOeS

Figure G2-6 Parc roulant moyen de véhicules immatriculés en France

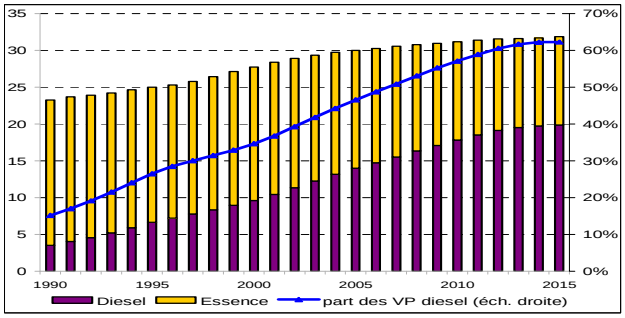
Niveaux en milliers, évolutions en %

	Niveau 2015	Evolution annuelle 2013	2014	2015	2015 / 2010
Voitures particulières	31 900	0,2	0,3	0,6	0,5
dont essence	12 032	-2,7	-1,1	0,4	-2,1
dont diesel	19 868	2,0	1,2	0,6	2,2
Véhicules utilitaires légers	6 020	0,4	0,6	0,8	0,7
dont essence	312	-13,1	-11,2	-11,2	-13,1
dont diesel	5 707	1,5	1,4	1,6	2,0
Véhicules lourds	643	-1,1	0,0	-0,1	0,1
Poids lourds	550	-1,4	-0,1	-0,2	0,0
Cars et Bus	93	0,9	0,8	0,8	1,0
Total véhicules usuels	38 563	0,2	0,4	0,6	0,5

Champ : France métropolitaine. Source : CCFA, SOeS

Figure G2-7 Parc roulant de voitures particulières selon la motorisation

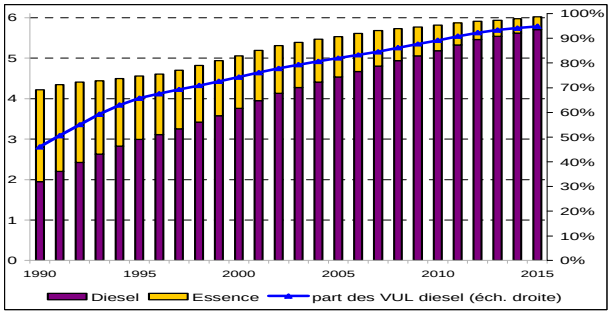
En millions, moyenne annuelle



Champ : France métropolitaine. Source : CCFA

Figure G2-8 Parc roulant de véhicules utilitaires légers selon la motorisation

En millions, moyenne annuelle



Champ : France métropolitaine. Source : CCFA

G3 | Consommation de carburants routiers

Les livraisons de gazole continuent d'augmenter (+ 0,8 %), celles de supercarburants aussi (+ 1,2 %), après plusieurs années de recul jusqu'en 2013. Entre 2010 et 2015, les livraisons de gazole ont progressé de 0,6 % en moyenne annuelle, celles de supercarburants ont reculé de 2,7 %. Les prix des carburants ont continué de baisser en 2015. La consommation de gazole pour usage routier augmente de 1,2 % et celle d'essence de 1,5 %. La consommation unitaire moyenne des véhicules continue de diminuer avec l'amélioration des performances techniques des véhicules. Entre 2010 et 2015, la consommation unitaire des voitures particulières a reculé de - 1,2 % en moyenne annuelle pour les motorisations diesel et de - 1,0 % annuel pour les motorisations essence.

Poursuite de la baisse des prix à la pompe

Le prix du baril en dollar est en forte diminution de - 47 % (voir la fiche « l'année 2015 dans le monde et en France ») après deux années de baisse consécutives. Le prix moyen du baril s'élève à 52,40 $ en 2015. En euro, il recule de 36,3 % du fait de la dépréciation de l'euro par rapport au dollar (- 1,6 %).

Les prix à la pompe ont poursuivi leur diminution de façon plus prononcée : - 10,6 % pour le gazole, - 8,8 % pour le super et - 8,2 % pour le GPL. Les prix du gazole et de l'essence ont commencé à baisser en tout début d'année 2015 avant de se redresser dès février pour le reste du premier semestre, et de repartir à la baisse au second semestre.

En moyenne annuelle, les prix du diesel et de l'essence (TTC) reculent nettement dans tous les pays européens. Ce recul est un peu moins marqué pour le supercarburant (- 8,6 % au Pays-Bas à - 13,5 % en Suisse) que pour le gazole (- 9,2 % en France à - 14,9 % en Suisse). En Suisse et au Royaume-Uni, la baisse des prix des carburants exprimée en euro a été beaucoup moins importante du fait de l'appréciation du franc suisse et de la livre sterling par rapport à l'euro.

Les prix du gazole sont inférieurs en France à ceux de ses voisins, à l'exception de l'Espagne et du Luxembourg. Pour l'essence, les prix de l'Espagne et du Luxembourg restent inférieurs à ceux de la France.

Augmentation des livraisons de gazole et de supercarburants

Les livraisons de gazole augmentent (+ 0,8 %) du fait de l'accroissement du parc de voitures particulières diesel, même s'il tend à se stabiliser, et de la hausse du parcours moyen (+ 2,0 %).

Les livraisons de supercarburant augmentent (+ 1,2 %) en lien avec l'accroissement du parc des véhicules particuliers à motorisation essence qui a amorcé une hausse après avoir arrêté de baisser en 2014 et de leur circulation également estimée à la hausse en 2015.

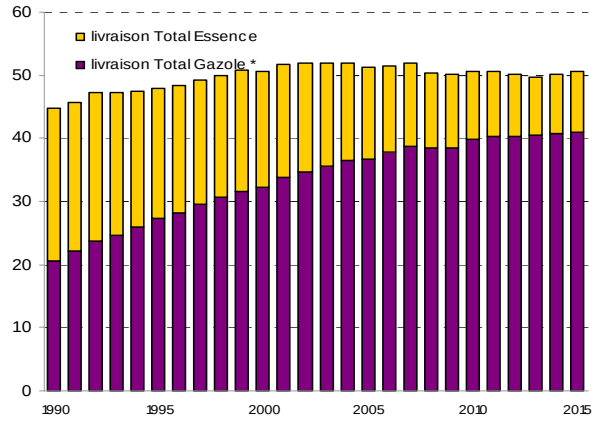
Diminution de la consommation unitaire des véhicules particuliers

En moyenne, la consommation unitaire des voitures particulières diminue de 0,4 % en 2015, celle des voitures diesel baissant de 0,5 % et celle des voitures essence restant stable.

Les effets structurels de l'amélioration des performances techniques des véhicules ainsi que le poids du parc diesel (62,4 % des voitures particulières) dans l'ensemble contribuent à la baisse de la consommation unitaire qui est estimée en 2015 à 6,2 litres aux 100 km pour les voitures diesel contre 7,5 litres pour les voitures essence. Entre 2010 et 2015 la baisse de la consommation unitaire a été de - 1,2 % en moyenne annuelle pour les véhicules diesel et de - 1,0 % par an pour les véhicules essence.

Figure G3-1 Livraisons annuelles de carburants

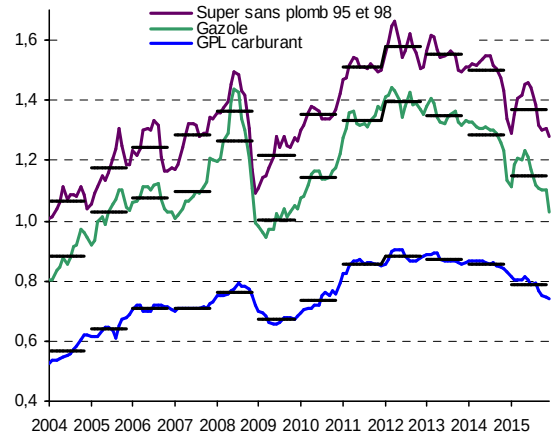
En millions de m^3



Source : CPDP

Figure G3-2 Prix des carburants à la pompe (France)

Moyennes mensuelles et annuelles en euro par litre



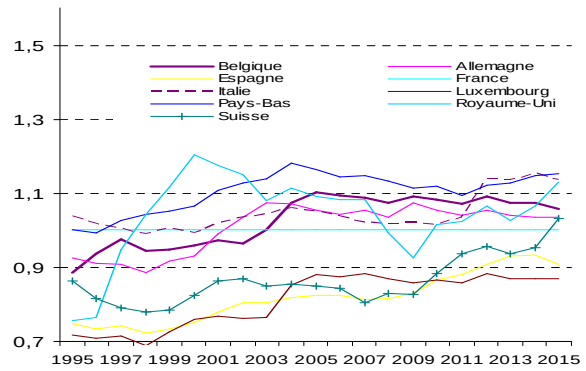
Note : En trait noir horizontal, la moyenne annuelle

Sources : DGEC, CPDP, calculs SOeS

Figure G3-3 Prix annuels des carburants en Europe, rapportés aux prix français

Supercarburant

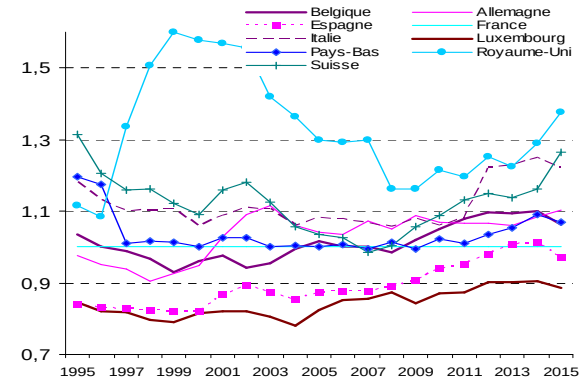
Prix TTC rapportés aux prix français



Source : Agence internationale de l'énergie

Gazole

Prix TTC rapportés aux prix français



Source : Agence internationale de l'énergie

Figure G3-4 Consommation de carburant par type de véhicules

Niveau en milliers de m^3, évolutions annuelles en %

	Consommation totale					Consommation unitaire				
	Niveau	Evolutions annuelles				Niveau	Evolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015 / 2010	2015	2013	2014	2015	2015 / 2010
Voitures particulières (yc étrangers)	**28 925**	**-1,9**	**0,4**	**2,1**	**-0,5**	**6,5**	**-2,4**	**-0,6**	**-0,4**	**-1,3**
essence	8 887	-3,7	-0,2	1,9	-3,1	7,5	-2,0	-1,2	0,0	-1,0
diesel	20 038	-1,1	0,7	2,1	0,9	6,2	-2,4	-0,3	-0,5	-1,2
Deux-roues motorisés	**697**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**5,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
véhicules utilitaires légers	**8 683**	**-0,1**	**0,3**	**1,8**	**0,6**	**8,9**	**-2,0**	**-0,3**	**-0,5**	**-0,9**
essence	189	-14,5	-10,9	-9,8	-14,2	8,0	-2,1	-1,2	0,0	-1,0
diesel	8 494	0,4	0,6	2,1	1,1	8,9	-2,1	-0,3	-0,5	-0,9
véhicules lourds (yc étrangers)	**10 090**	**-0,3**	**-1,9**	**-1,2**	**-1,7**	**33,5**	**-0,5**	**-0,8**	**-0,6**	**-0,6**
PL marchandises	8 978	-0,4	-2,1	-1,4	-1,9	33,9	-0,5	-0,6	-0,5	-0,5
bus et cars	1 112	0,4	-0,2	0,5	0,6	30,2	-1,0	-1,9	-1,0	-1,0
dont véhicules étrangers	***5 310***	**0,2**	**4,2**	**3,5**	**0,8**	**13,8**	**-1,5**	**-0,8**	**0,7**	**-1,0**
VP+VUL étrangers	*2 101*	-0,2	3,7	1,8	0,8	7,3	-2,2	-1,2	-0,2	-1,2
Véhicules lourds étrangers	*3 209*	0,6	4,5	4,6	0,8	32,8	-0,5	-0,5	-0,4	-0,5
Ensemble (usages route)	**48 395**	**-1,2**	**-0,1**	**1,3**	**-0,5**	**8,3**	**-1,9**	**-0,9**	**-0,9**	**-1,4**
essence	9 773	-3,7	-0,5	1,5	-3,2	7,2	-2,0	-1,1	0,0	-1,1
diesel	38 622	-0,6	0,0	1,2	0,2	8,6	-2,0	-0,8	-1,2	-1,6
consommation hors route	**924**	**-5,6**	**-1,2**	**0,1**	**-4,0**					
essence	542	0,7	0,7	0,5	0,8					
diesel	381	-12,8	-3,6	-0,5	-9,0					
Livraisons de carburant	**50 530**	**-0,5**	**0,6**	**0,9**	**0,0**					
essence	9 482	-3,1	0,0	1,2	-2,7					
diesel	41 048	0,1	0,7	0,8	0,6					
Solde aux frontières et ajustement statistique	**1 211**									
essence	-833									
diesel	2 044									

Champ : France métropolitaine

Sources : SOeS, bilan de la circulation, CPDP

Annexes

Liste des annexes dématérialisées

Les annexes du rapport sont disponibles au format électronique sur le site internet du Service de l'observation et des statistiques du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr rubrique : transport / Données d'ensemble / Comptes des transports

Cadrage sur la situation économique française

Cadrage1.a	Le produit intérieur brut et ses composantes à prix courants
Cadrage1.b	Évolution annuelle du produit intérieur brut et ses composantes à prix courants
Cadrage1.c	Le produit intérieur brut et ses composantes en volume aux prix de l'année précédente chaînés
Cadrage1.d	Évolution du produit intérieur brut et ses composantes en volume aux prix de l'année précédente chaînés
Cadrage1.e	Évolution du prix du produit intérieur brut et de ses composantes
Cadrage1.f	Contributions à l'évolution du produit intérieur brut aux prix de l'année précédente
Cadrage1.g	Évolution du PIB des principaux pays
Cadrage1.h	Évolution des importations des principaux pays
Cadrage1.i	Évolution des exportations des principaux pays
Cadrage1.j	Prix du brent daté
Cadrage1.k	Indice des prix des matières premières importées
Cadrage 2.a	Production, en volume aux prix de l'année précédente chaînés, des branches utilisatrices de transport
Cadrage 2.b	Importations de biens et de services par produit en volume aux prix de l'année précédente chaînés
Cadrage 2.c	Exportations de biens et de services par produit en volume aux prix de l'année précédente chaînés
Cadrage 2.d	Valeur ajoutée brute par branche en volume aux prix de l'année précédente chaînés

Partie A Transport et activité économiques

A1.a	La dépense totale de transport (DTT) en valeur par secteur institutionnel financeur
A1.b	Dépense courante et dépense d'investissement par mode et secteur institutionnel
A2.a	Les comptes de la branche transports
A2.b	Les comptes du transport ferroviaire
A2.c	Les comptes du transport terrestre de voyageurs
A2.d	Les comptes du transport terrestre de marchandises
A2.e	Les comptes du transport par eau
A2.f	Les comptes du transport aérien
A2.g	Les comptes des autres postes transport hors services de poste et de courrier
A2.h	Les comptes des services de poste et de courrier
A2.i	Les comptes des autres postes de transport y compris les services de poste et de courrier
A2.j	Production des branches au prix de base (en valeur)
A2.k	Production des branches au prix de base par fonction (en valeur)
A2.l	Valeur ajoutée brute par branche
A2.m	Formation brute de capital fixe de l'ensemble des secteurs institutionnels par branche
A3.a	Consommation des ménages en transport, en valeur
A3.b	Consommation effective des ménages par fonction en volume aux prix de l'année précédente chaînés
A3.c	Consommation des ménages en transport - Évolution en volume - Indice base 100 l'année n-1
A3.d	Consommation des ménages en transport - Évolution en prix - Indice base 100 l'année n-1
A3.e	Consommation des ménages en transport - Évolution en volume - Indice base 100 en 2010
A3.f	Consommation des ménages en transport - Évolution en prix - Indice base 100 en 2010
A3.g	Coefficients budgétaires des ménages au titre de la fonction transport, en valeur
A4.a	Les dépenses des Apuc (État, AFITF, Odals transport) par type de dépense et mode de transport
A4.b	Ventilation par fonction des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport (dont VNF) de l'année 2015
A4.c	Ventilation par fonction des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport (dont VNF) de l'année 2014
A4.d	Ventilation par fonction des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport (dont VNF) de l'année 2013

A4.e	Ventilation par fonction des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport (dont VNF) de l'année 2012
A4.f	Ventilation par fonction des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport (dont VNF) de l'année 2011
A4.g	Les dépenses des administrations publiques locales en transport
A4.h	Les transferts entre APU pour les dépenses de transport
A5.2-a	Les comptes de Réseau ferré de France (RFF)
A5.2-b	Les comptes de Voies navigables de France (VNF)
A6.a	Recettes publiques diverses liées aux transports (hors carburants)
A6.b	Rendement fiscal des taxes sur les carburants
A6.c	Produit du versement transport
A7.a	Investissements en infrastructures de transport
A7.b	Longueur des infrastructures de transport au 31 décembre
A8	Les échanges FAB-FAB de services de transport en base 2010
A9.a	Investissements directs des entreprises du secteur des transports, données par secteur d'entreprise
A9.b	Investissements directs des entreprises du secteur des transports, données par zone géographique
A10	Indices de prix du fret et de l'entreposage
A11.a	Réseaux de transport en France
A11.b	Évolution des linéaires ferrés de transport urbain
A11.c	Longueur des autoroutes dans les principaux pays européens
A11.d	Longueur des routes dans les principaux pays européens
A11.e	Longueur des voies ferrées dans les principaux pays européens
A11.f	Longueur des voies navigables dans les principaux pays européens

Partie B Entreprises françaises de transport : démographie et comptes

B1	Démographie des entreprises de transport
B2.1-a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports et entreposage (secteur HZ = secteurs 49 à 53)
B2.1-b	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports de voyageurs (NAF 49.10Z, 49.31Z, 49.32Z, 49.39A, 49.39B, 49.39C, 50.10Z, 50.30Z, 51.10Z)
B2.1-c	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports de marchandises (NAF 49.20Z, 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z, 49.50Z, 50.20Z, 50.40Z, 51.21Z, 51.22Z)
B2.1-d	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des Autres services de transport (52.10A, 52.10B, 52.21Z, 52.22Z, 52.23Z, 52.24A, 52.24B, 52.29A, 52.29B, 53.10Z, 53.20Z)
B2.1-e	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) d'activités de poste et de courrier (NAF 53.10Z, 53.20Z)
B2.2	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports routiers de fret et de services de déménagement (NAF 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z)
B2.4	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de messagerie, fret express (NAF 52.29A)
B2.5-a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de transports urbains et suburbains de voyageurs (NAF 49.31Z)
B2.6-a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de transport ferroviaire interurbain de voyageurs (NAF 49.10Z)
B2.6-b	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de transports ferroviaires de fret (NAF 49.20Z)
B2.7-a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports fluviaux de fret (NAF 50.40Z)
B2.8-a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports maritimes et côtiers de passagers (NAF 50.20Z)
B2.8-b	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports maritimes et côtiers de fret (NAF 50.20Z)
B2.9-a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports aériens de passagers (NAF 51.10Z)
B2.9-b	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports aériens de fret et spatiaux (NAF 51.21Z, 51.22Z)

B2.a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports routiers de voyageurs (NAF 49.39A, 49.39B)
B2.b	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) d'autre transport de voyageurs (NAF 49.32Z, 49.39C, 50.10Z, 50.30Z)
B2.c	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de transports par conduites (NAF 49.50Z)
B2.d	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de transports de voyageurs par taxis (y compris entreprises de VTC) - (NAF 49.32Z)
B2.e	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) d'entreposage et stockage (NAF 52.10A, 52.10B)
B2.f	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de services auxiliaires des transports [terrestres, par eau, aériens] (NAF 52.21Z, 52.22Z, 52.23Z)
B2.g	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de manutention (NAF 52.24A, 52.24B)
B2.h	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) d'affrètement et organisation des transports (NAF 52.29B)
B3.1	Compte des sociétés d'autoroutes concédées
B3.2	Les comptes des ports maritimes métropolitains
B3.3	Les comptes des principaux aéroports français
B ancien1	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports routiers de marchandises (NAF 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z), 1993-2008
B ancien2	Compte des sociétés non financières des transports routiers de fret et services de déménagement (NAF 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z), 1993-2008
B ancien3	Compte des sociétés non financières de messagerie, fret express (NAF 52.29A), 1993-2008
B ancien4	Compte des sociétés non financières des transports fluviaux (NAF 50.30Z et 50.40Z), 1993-2008
B ancien5	Compte des sociétés non financières des transports maritimes et côtiers (NAF 50.10Z et 50.20Z), 1993-2008
B ancien6	Compte des sociétés non financières des transports aériens (NAF 51.10Z et 51.21Z), 1993-2008
B ancien7	Compte des sociétés non financières des transports urbains et routiers de voyageurs (NAF 49.31Z, 49.32Z, 49.39A, 49.39B), 1993-2008
B ancien8	Compte des sociétés non financières d'affrètement et organisation des transports (NAF 52.29B), 1993-2008

Partie C Transport, emploi et rémunération

C1.a	Effectifs salariés
C1.b	Effectifs salariés et indépendants
C1.c	Répartition des indépendants
C2.a	Évolution annuelle de la masse salariale, du salaire moyen par tête (SMPT) et du pouvoir d'achat du SMPT
C2.b	Évolution annuelle de l'indice du coût du travail
C2.c	Part des salariés ayant bénéficié de la revalorisation du Smic
C2.d	Évolution annuelle du salaire horaire brut de base ouvrier et de son pouvoir d'achat
C3.a	Offres d'emploi selon le métier proposé
C3.b	Demandeurs d'emploi en fin d'année
C3.c	Indicateur de tension
C4.a	Effectifs salariés dans le TRM
C4.b	Structure sociale des salariés du TRM au 31 décembre
C4.c	Évolution annuelle de la masse salariale, du salaire moyen par tête (SMPT) et du pouvoir d'achat du SMPT dans le transport routier de marchandises

Partie D Transport et développement durable

D1.a	Émissions conventionnelles des voitures neuves et émissions réelles des voitures particulières en circulation
D1.b	Émission de CO_2 par passager km aérien
D1.c	Transports collectifs de province en site propre
D2.a	Indicateurs généraux sur la consommation d'énergie
D2.b	Part des secteurs d'activité dans la consommation énergétique finale de produits pétroliers
D2.c	Part des produits pétroliers dans les consommations intermédiaires, en valeur
D2.d	Évolution des prix des carburants

D2.e	Prix des principaux carburants
D2.f	Part des taxes dans le prix des carburants
D2.g	Ventilation par mode des consommations d'énergie de traction des transports sur le territoire métropolitain
D3.1-a	Émissions de CO_2 en France métropolitaine
D3.1-b	Émissions de HFC en France métropolitaine
D3.1-c	Émissions de gaz à effet de serre en France métropolitaine
D3.1-d	Émission de CH4
D3.1-e	Émission de N_2O
D3.1-f	Émission de HFC
D3.2-a1	Émissions de SO_2 en France métropolitaine
D3.2-a2	Émissions de NOx en France métropolitaine
D3.2-a3	Émissions de CO en France métropolitaine
D3.2-a4	Émissions de COVNM en France métropolitaine
D3.2-a5	Émissions de NO_2 en France métropolitaine
D3.2-a6	Émissions de Pb en France métropolitaine
D3.2-a7	Émissions de Cu en France métropolitaine
D3.2-a8	Émissions de HAP en France métropolitaine
D3.2-a9	Émissions de TSP en France métropolitaine
D3.2-a10	Émissions de PM10 en France métropolitaine
D3.2-a11	Émissions de PM2,5 en France métropolitaine
D3.2-a12	Émissions de PM1,0 en France métropolitaine
D3.2-b	Émissions du trafic routier en France métropolitaine
D4.1-a	Nombre d'accidents aériens survenus en métropole depuis 1975
D4.1-b	Nombre d'accidents ferroviaires, de tués et de blessés graves depuis 2005
D4.1-c	Nombre d'accidents maritimes (y compris plaisance), de blessés, de disparus et de morts depuis 2003
D4.2-a	Nombre d'accidents corporels de la circulation routière et de tués depuis 1976.
D4.2-b	Nombre d'accidents corporels selon le milieu et selon la catégorie de route depuis 2006
D4.2-c	Nombre de tués selon le milieu et selon la catégorie de route depuis 2006
D4.2-d	Nombre de blessés selon le milieu et selon la catégorie de route depuis 2006
D4.2-e	Nombre de tués selon la catégorie d'usagers et selon l'âge depuis 2006
D4.2-f	Nombre de blessés selon la catégorie d'usagers et selon l'âge depuis 2006
D4.2-g	Évolution du nombre de tués dans les accidents de la circulation par million d'habitants dans les cinq principaux pays européens
D4.2-h	Évolution du nombre de tués dans les accidents de la circulation par million d'habitants dans les pays européens depuis 2010
D4.2-i	Évolution du nombre de tués dans les accidents de la circulation par milliard de véhicules-kilomètres parcourus dans les pays européens depuis 2010
D4.3-a	Nombre d'accidents corporels (dont accidents impliquant un poids lourd), de tués et blessés selon la catégorie de route depuis 2006

Partie E Transport de marchandises

E1.a	Les transports intérieurs terrestres de marchandises
E1.b1	Parts modales du transport terrestre de marchandises (y c. transit)
E1.b2	Parts modales du transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, y c. transit)
E1.c	Échanges de biens de la France avec les pays hors Union européenne, en tonnage, par mode de transport
E2.a	Les transports routiers intérieurs terrestres de marchandises
E2.b	Transport routier de marchandises du pavillon français t-km intérieures (compte propre + compte d'autrui) hors transit en millions de t-km
E3.a1	Transport ferroviaire de marchandises par type de transport 2008-2015
E3.a2	Transport ferroviaire de marchandises par type de transport 2008-2015
E3.b1	Transport ferroviaire de marchandises par type de conditionnement 2008-2015
E3.b2	Transport ferroviaire de marchandises par type de conditionnement 2008-2015
E3.c1	Répartition par produit du transport intérieur ferroviaire de marchandises (y compris transit)

E3.c2 Répartition par produit du transport intérieur ferroviaire de marchandises, en nouvelle NST TOUS OPERATEURS
E4.a1 Transport fluvial de marchandises par type de transport (en t-km)
E4.a2 Transport fluvial de marchandises par type de transport (en tonnes)
E4.b1 Répartition par produit du transport intérieur fluvial de marchandises (hors transit) ancienne NST
E4.b2 Répartition par produit du transport intérieur fluvial de marchandises (hors transit) nouvelle NST (NST 2007)
E4.c Transport fluvial pour les principaux bassins fluviaux
E4.d Le fret transmanche passant par la France
E5.a Échanges extérieurs de biens par mode de transport (séries arrêtées en 2005)
E5.b1 Répartition par produit du transport maritime de marchandises GPM et autres ports métropolitains)
E5.b2 Répartition par produit du transport maritime de marchandises ensemble des ports français (GPM, autres ports métropolitains et ports des DOM)
E5.c1 Ensemble des tonnages traités dans les principaux ports français
E5.c2 Activités des ports français
E5.d Transport maritime de marchandises dans les principaux ports européens
E6.a Transport terrestre de conteneurs
E6.b Transport maritime de conteneurs
E6.c Transport maritime de marchandises par conteneur dans les principaux ports européens
E8.a Transport de marchandises par route dans l'Union européenne
E8.b Transport de marchandises par chemin de fer dans l'Union européenne
E8.c Transport de marchandises par voie fluviale dans l'Union européenne

Partie F Transport de voyageurs

F1.a Transports intérieurs de voyageurs depuis 1990 selon le mode de transport
F1.b Transports intérieurs de voyageurs depuis 2000 selon la distance pour le transport collectif
F2 Transport ferroviaire de voyageurs depuis 2000
F3-1 Transport collectif urbain (TCU) de voyageurs depuis 2000
F4.a Voiries aménagées et dédiées dans les communes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants
F4.b Offre de places de stationnements de vélos dans les communes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants
F4.c Les 38 systèmes de vélos en libre service (VLS) en 2013
F5.a Évolution de la demande de transport aérien de voyageurs depuis 1980
F5.b Évolution de l'offre de transport aérien de voyageurs depuis 2000
F5.c Évolution des principaux partenaires du transport aérien depuis la métropole, depuis 2000
F5.d Évolution de la fréquentation des principales lignes intérieures métropolitaines depuis 2000
F5.e Fréquentation des principaux aéroports français depuis 2000
F6.a Les passagers transmanche passant par la France
F6.b Les passagers entre la Corse et le continent depuis 2000

Partie G Bilan de la circulation

G1.a1 Parcours annuels moyens des véhicules immatriculés en France
G1.a2 Évolution des parcours annuels moyens des véhicules immatriculés en France
G1.b1 Circulation en France par type de véhicule
G1.b2 Évolution de la circulation en France par type de véhicule
G1.c1 Circulation par réseau
G1.c2 Évolution de la circulation par réseau
G2-1 Parcs annuels moyens (véhicules immatriculés en France)
G2-2 Évolution des parcs annuels moyens (véhicules immatriculés en France)
G3.a1 Consommations sur le territoire français et livraisons de carburants
G3.a2 Évolution des consommations sur le territoire français et des livraisons de carburants
G3.b1 Consommations unitaires des véhicules immatriculés en France
G3.b2 Évolution de la consommation unitaire des véhicules immatriculés en France

Nomenclature des activités françaises (NAF rév. 2), le Transport : divisions 49 à 53

Code A 129	Divisions. groupes NAF rév. 2	Intitulés NAF rév. 2	Intitulés détaillés	Codes NAF rév. 2
H49A	**49.1, 49.2**	**Transports ferroviaires**	Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	49.10Z
			Transports ferroviaires de fret	49.20Z
H49B	**49.3**	**Autres transports terrestres de voyageurs**	Transports urbains et suburbains de voyageurs	49.31Z
			Transports de voyageurs par taxis	49.32Z
			Transports routiers réguliers de voyageurs	49.39A
			Autres transports routiers de voyageurs	49.39B
			Téléphériques et remontées mécaniques	49.39C
H49C	**49.4, 49.5**	**Transports routiers de fret et par conduites**	Transports routiers de fret interurbains	49.41A
			Transports routiers de fret de proximité	49.41B
			Location de camions avec chauffeur	49.41C
			Services de déménagement	49.42Z
			Transports par conduites	49.50Z
H50Z	**50**	**Transports par eau**	Transports maritimes et côtiers de passagers	50.10Z
			Transports maritimes et côtiers de fret	50.20Z
			Transports fluviaux de passagers	50.30Z
			Transports fluviaux de fret	50.40Z
H51Z	**51**	**Transports aériens**	Transports aériens de passagers	51.10Z
			Transports aériens de fret	51.21Z
			Transports spatiaux	51.22Z
H52Z	**52**	**Entreposage et services auxiliaires des transports**	Entreposage et stockage frigorifique	52.10A
			Entreposage et stockage non frigorifique	52.10B
			Services auxiliaires des transports terrestres	52.21Z
			Services auxiliaires des transports par eau	52.22Z
			Services auxiliaires des transports aériens	52.23Z
			Manutention portuaire	52.24A
			Manutention non portuaire	52.24B
			Messagerie, fret express	52.29A
			Affrètement et organisation des transports	52.29B
H53Z	**53**	**Activités de poste et de courrier**	Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel	53.10Z
			Autres activités de poste et de courrier	53.20Z

Le secteur des transports intègre désormais les entreprises de remorquage automobile dans les services auxiliaires de transport terrestre (52.21Z) anciennement dans l'entretien et la réparation automobile (50.2Z en NAF rév1.2) ainsi que les activités postales antérieurement classées avec les télécommunications dans les services aux entreprises (à partir de 2008).

Sites internet

Aménagement - collectivités

Annuaire des collectivités locales : www.clf.fr

Centre national de la fonction publique territoriale : www.cnfpt.fr

Centre national de l'information géographique : www.cnig.fr

Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France : www.iaurif.org

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer : www.developpement-durable.gouv.fr

Automobile

Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA) : www.ccfa.fr

Union routière de France (URF) : www.urf.asso.fr

Données sociales

Acoss : www.acoss.urssaf.fr

AFT-IFTIM : www.aft-iftim.com

Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Cereq) : www.cereq.fr

Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) : www.securite-sociale.fr

www.risquesprofessionnels.ameli.fr

Dares, au sein du Ministère du travail, de l'emploi et de la santé www.travail-solidarite.gouv.fr, rubrique : Etudes/Recherche, statistiques de la Dares

Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) : www.securite-routiere.gouv.fr

Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) : www.insee.fr

Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (Unedic) : www.assedic.fr/unistatis/

Économie du transport - recherche

Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar) : http://www.ifsttar.fr/

Laboratoire d'économie des transports (LET) : http://www.laet.science

Environnement

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) : www.ademe.fr

Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa) : www.citepa.org

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie : www.developpement-durable.gouv.fr

Infrastructures de transport

Association des sociétés françaises d'autoroutes (Asfa) : www.autoroutes.fr

Réseau ferré de France (RFF) : www.rff.fr

Société nationale des chemins de fer SNCF : www.sncf.com

Union internationale des chemins de fer (UIC) : www.uic.asso.fr

Voies navigables de France (VNF) : www.vnf.fr

Sécurité routière

Direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR) : www.securite-routiere.gouv.fr

Statistiques

Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) : www.insee.fr

Service de l'observation et des statistiques (SOeS) : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/

Société nationale des chemins de fer français (SNCF) : www.sncf.fr - fret.sncf.com/

Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif-omnil) : www.omnil.fr

Eurostat : epp.eurostat.eu.europa.eu

Forum international des transports : www.internationaltransportforum.org

Organisation des Nations unies (ONU) : www.un.org/french/

Transport routier

Comité national routier (CNR) : www.cnr.fr

Fédération nationale des transports routiers (FNTR) : www.fntr.fr

Transport urbain - Transport collectif

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) : www.territoires-ville.cerema.fr

Groupement des autorités responsables des transports (Gart) : www.gart.org

Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) : www.Stif-idf.fr

Union des transports publics et ferroviaires : www.utp.fr

Transport maritime

Armateurs de France : www.armateursdefrance.org

Direction générale des infrastructures des transports et de la mer (DGITM) www.developpement-durable.gouv.fr/-Secteur-Maritime et Fluvial,1498-.html

European Sea Ports Organisation : www.espo.be

Transport aérien

Association of European Airlines (AEA) : www.aea.be/AEAWebsite/Presentation_Tier/Pr_Home.aspx

Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) : www.bea.aero

Direction générale de l'aviation civile (DGAC) : www.developpement-durable.gouv.fr/-Secteur-Aerien,1633-.html

Sigles et abréviations

Acemo : enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre
Acoss : agence centrale des organismes de sécurité sociale
Ademe : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
Acsé : Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances
ADP : Aéroports de Paris
AEA : Association of European airlines (association des compagnies aériennes européennes)
AEM : anciens États membres de l'Union européenne
AFITF : Agence de financement des infrastructures de transport de France
AFT : Association pour le développement de la formation professionnelle dans le transport
AO : autorité organisatrice
AOTU : autorité organisatrice de transport urbain
APE : activité principale exercée, attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises
APU : administrations publiques
Apuc : administrations publiques centrales
Apul : administrations publiques locales
Araf : Autorité de régulation des activités ferroviaires
ARTT: aménagement et réduction du temps de travail
Asfa : Association des sociétés françaises d'autoroutes
Assedic : Association pour l'emploi dans l'industrie et le commerce
Baac : budget annexe de l'aviation civile
BEA : Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile
BHNS : bus à haut niveau de service
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
Cerema : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
Cereq : Centre d'études et de recherche sur les qualifications
Certu : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
Cete : Centres d'études techniques de l'équipement
CFC : chlorofluocarbures
CGEDD : Conseil général de l'environnement et du développement durable
CGSP : Commissariat général à la stratégie et à la prospective
CI : consommations intermédiaires
CIADT : Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire
Cice : crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi
Citepa : Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique
CLD : chômage de longue durée
CMA-CGM : Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime
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
COM : collectivité d'outre-mer
CPDP : Comité professionnel du pétrole
CPER : contrat de plan État-région
CROSS : Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
CSAM : Conseil supérieur de l'aviation marchande
CVS : corrigé des variations saisonnières
DADS : déclarations annuelles de données sociales
DAEI : Direction des affaires européennes et internationales
Dares : Direction de l'animation, de la recherche, des études et des statistiques
DEE : demandes d'emploi enregistrées
DEFM : Demandeurs d'emploi en fin de mois
DGAC : Direction générale de l'aviation civile
DGFIP : Direction générale des finances publiques
DGD : dotation globale de décentralisation
DGDDI : Direction générale des douanes et des droits indirects
DGE : dotation globale d'équipement
DGEC : Direction Générale de l'énergie et du climat
DGF : Dotation globale de fonctionnement
DGITM : Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DIF : droit individuel à la formation
DMMO : déclarations de mouvements de main-d'œuvre
DOM : département d'outre-mer
Drast : Direction de la recherche et de l'animation scientifique et technique
DSCR : Délégation à la sécurité et à la circulation routières
EMD : enquêtes ménages déplacements
ESA : enquête sectorielle annuelle
Esane : élaboration de statistiques annuelles d'entreprise
EBE : excédent brut d'exploitation
ECR : Euro cargo rail
EI : entreprises individuelles
ETA : enquêtes techniques et administratives
FAB : franco à bord
FBCF : formation brute de capital fixe
FCA : fichier central des automobiles
FCOS : formation continue obligatoire de sécurité des conducteurs du transport routier de marchandises
Fimo : formation initiale minimale obligatoire des conducteurs du transport routier de marchandises
FNE : France nature environnement
FNTR : Fédération nationale des transports routiers
Fongecfa : fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité
FPC : formation professionnelle continue
Gart : Groupement des autorités responsables de transport
GES : gaz à effet de serre
Giec : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GMR : garantie mensuelle de rémunération
GNV : gaz naturel pour véhicules
HFC : hydrofluocarbures
IdF : Île-de-France
IATA : International Air Transport Association
Ifen : Institut français de l'environnement
Ifsttar : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux
IGTT : Inspection générale du travail des transports
Inrets : Institut national de recherche en économie sur les transports et leur sécurité

Insee : Institut national de la statistique et des études économiques
IPTFM : indice de prix du transport fluvial de marchandises
IPTRM : indice de prix du transport routier de marchandises
ISBLSM : Institution sans but lucratif au service des ménages
ISL : Institute of shipping economics and logistics
LAT : Ligne aérienne transversale
LAET : Laboratoire Aménagement Economie Transports
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
Meem : Ministère de l'Environnement de l'Énergie et de la Mer
Minefi : Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie
NAF : nomenclature d'activités française
NEM : nouveaux États membres de l'Union européenne
NST : nomenclature des statistiques de transport
Oaci : Organisation de l'aviation civile internationale
Odac : organisme divers d'administration centrale
Odal : organisme divers d'administration locale
OEC : offres d'emploi collectées
OEE : offres d'emploi enregistrées
OMI : Organisation maritime internationale
ONISR : Observatoire national interministériel de la sécurité routière
Optile : Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France
OSCE : Office statistique des Communautés européennes, dit Eurostat
OTF : Organisation du transport du fret
PBCAI : profit brut courant avant impôts
PCS : professions et catégories socioprofessionnelles
PIB : produit intérieur brut
PKO : places-kilomètres offertes
PKT : passagers-kilomètres transportés
PL : poids lourds
PNLCC : programme national de lutte contre le changement climatique
PPP : partenariat public-privé
PTAC : poids total autorisé en charge
PTU : périmètre de transport urbain
RATP : Régie autonome des transports parisiens
RFF : Réseau ferré de France
Rome : répertoire opérationnel des métiers et des emplois
Ro-Ro : Roll-On, Roll-Off (=navire roulier)
RRD : réseau routier départemental
RRN : réseau routier national
RSA : revenu de solidarité active
SCN : système de comptabilité nationale
Sesp : Service économie, statistiques et prospective
Setra : Service d'études techniques des routes et autoroutes
SHBO : salaire horaire de base des ouvriers
SHCG : salaire horaire conventionnel garanti
SIE : système intermédiaire d'entreprises
Sitram : système d'information sur les transports de marchandises
Smic : salaire minimum interprofessionnel de croissance
SMPT : salaire moyen par tête
SNCF : Société nationale des chemins de fer français

SNF-EI : sociétés non financières et entreprises individuelles
SNSM : Société nationale de sauvetage en mer
Stif : Syndicat des transports d'Île-de-France
STMT : statistiques du marché du travail
t-km : tonnes-kilomètres
TAGV : trains à grande vitesse
TCSP : transports collectifs en site propre
TCU : transports collectifs urbains
TCUP : transports collectifs urbains de province
TER : transport express régional (transport sous convention de conseil régional, hors Île-de-France et Corse)
TET : train d'équilibre du territoire
TICPE : taxe intérieure de consommation des produits énergétiques
TKT : tonnes-kilomètres transportées
TRF : transport routier de fret
TRM : transport routier de marchandises
TRV : transport routier de voyageurs
TSPP : taxe de soutien aux produits pétroliers
TTM : transports terrestres et maritimes (programme)
TVA : taxe sur la valeur ajoutée
UMS : Universal measurement system – unité de tonnage
Unedic : Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce
UTP : Union des transports publics et ferroviaires
veh-km : véhicules-kilomètres
voy-km : voyageurs-kilomètres
VA : valeur ajoutée
VAB : valeur ajoutée brute
VAE : vélos à assistance électrique
VASP : véhicule automoteur spécialement aménagé pour le transport de personnes
VFLI : voies ferrées locales industrielles
VI : véhicules industriels
VL : véhicules légers
VLS : vélos en libre service
VNF : Voies navigables de France
VP : véhicules particuliers
VT : versement transport
VTC : voiture de transport avec chauffeur
VU : véhicules utilitaires
VUL : véhicules utilitaires légers
ZC : zone courte
ZL : zone longue

Quelques explications, définitions

Circulation routière

Nombre de kilomètres total parcourus par l'ensemble des véhicules.

Mode de transport

Un mode de transport désigne une forme particulière de transport qui se distingue principalement par le véhicule mis en œuvre, et par conséquent par l'infrastructure utilisée.

Sont distingués :

- le transport routier ;
- le transport ferroviaire ;
- les autres transports guidés (tramways, téléphériques, funiculaires...) ;
- le transport par conduites (gazoducs, oléoducs...) ;
- le transport fluvial (ou par voies navigables) ;
- le transport maritime ;
- le transport aérien ;
- le transport spatial.

Le transport multimodal correspond à l'association de plusieurs modes de transport.

En plus de ces modes, un regroupement des transports en ville est désigné sous le terme de transport collectif urbain. Cette catégorie comprend des transports déployant des technologies et des infrastructures diverses : route pour le bus, rail pour le métro, RER et Transilien, etc.

Pavillon

Pays d'immatriculation d'un véhicule

PECO membres de l'UE

Au sein des Pays de l'Europe centrale et orientale (Peco), 11 sont membres de l'Union européenne (UE) : Bulgarie, Croatie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovénie, Slovaquie.

Transport pour compte d'autrui

Transport rémunéré de voyageurs ou de marchandises pour le compte de tiers. On parle aussi de transport public.

Dans le transport de marchandises, le transporteur n'est pas propriétaire de la marchandise.

Transport pour compte propre

Le transport pour « compte propre » des ménages et des entreprises correspond à la production faite par et pour eux-mêmes. Ce transport n'est pas réalisé par un prestataire de service (public ou privé) en échange d'un paiement, il ne donne pas lieu à livraison de service à autrui et sa valeur n'est pas observable sur un marché.

Le compte satellite s'écarte du cadre central de la Comptabilité nationale sur la notion de production. En effet, il intègre, en sus de la définition standard de la production de service vue comme livraison de ce service à autrui, le transport pour compte propre, dont il estime la valeur, en le considérant comme un transport autoproduit dit en « compte propre ». La voiture particulière est le moyen de transport majoritairement employé dans le cadre de la production des ménages pour compte propre.

Véhicule-kilomètre (veh-km)

Le v-km correspond au mouvement d'un véhicule routier sur un kilomètre.

Voyageur-kilomètre (voy-km)

Produit du nombre de voyages par la distance moyenne parcourue. C'est aussi égal au produit du nombre de voyageurs par la distance moyenne parcourue par voyageur. Cette unité commune permet de comparer les différents modes de transport de voyageurs (à l'exception du transport maritime) et notamment de calculer les différentes parts modales. Dans l'aérien, le terme équivalent plus fréquemment usité est **le passager kilomètre transporté (PKT**).

Tonne-kilomètre (t-km)

La t-km correspond au transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre. Cette unité commune permet de comparer les différents modes de transport de marchandises (à l'exception du transport maritime) et notamment de calculer les différentes parts modales.

A – Transport et activité économique

Branche et secteur

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

Un secteur regroupe des entreprises qui ont la même activité principale (selon la nomenclature d'activité économique considérée). L'activité d'un secteur n'est donc pas tout à fait homogène et comprend des productions ou services secondaires qui relèveraient d'autres items de la nomenclature que celui du secteur considéré.

En 2012 : seulement 2,9 % du chiffre d'affaires hors taxes (CAHT) de la branche transport stricto sensu (divisions 49 à 52 de la NAF rév. 2) ne font pas partie du secteur des transports ; seulement 2,7 % du CAHT du secteur des entreprises de transport ne fait pas partie de la branche transport. Ces ratios sont assez robustes puisqu'ils s'élèvent respectivement à 3,3 % et 3,4 % en 2011, et à 2,8 % et 3,6 % en 2010.

Mais à un niveau plus fin de la nomenclature, il existe des différences importantes entre le CA des branches et celui des secteurs. C'est par exemple le cas pour le transport ferroviaire :

La SNCF a pour activité principale le transport ferroviaire de voyageurs et est classée dans le secteur « transport ferroviaire de voyageurs » ; mais elle réalise une très grosse partie du transport de fret ferroviaire, du transport urbain ou suburbain de voyageurs et des services auxiliaires des transports terrestres. Alors que le CA du secteur transport ferroviaire de voyageurs est de 19,7 milliards d'euros, celui de la branche transport ferroviaire de voyageurs n'est que de 6,3 milliards d'euros.

Branches utilisatrices de transport

Sous cette appellation sont regroupées les branches qui produisent des biens ou réalisent des services nécessitant du transport. Il s'agit de l'agriculture, sylviculture et pêche, des branches manufacturières (industries, cokéfaction et raffinage), de la construction et du commerce, réparation d'automobiles et de motocycles.

Brent

Le Brent est un pétrole assez léger, issu d'un mélange de la production de 19 champs de pétrole situés en mer du Nord. Il est coté à Londres. Malgré une production limitée, la cotation du Brent (avec le West Texas Intermediate - WTI) sert de prix de référence au niveau mondial.

Produit intérieur brut (PIB)

Valeur de tous les biens et services produits diminuée de la valeur des biens et services utilisés pour leur production. C'est un agrégat représentant le résultat final de l'activité de production des unités productrices résidentes, dont l'objet est de mesurer l'activité économique.

Il peut se définir de trois manières :

- la somme des valeurs ajoutées brutes des différents secteurs institutionnels ou des différentes branches d'activité, augmentée des impôts et diminuée des subventions sur les produits (lesquels ne sont pas affectés aux secteurs et aux branches d'activité) ;
- la somme des emplois finals intérieurs de biens et de services (consommation finale effective, formation brute de capital fixe, variations de stocks), augmentée des exportations, diminuée des importations ;
- la somme des emplois des comptes d'exploitation des secteurs institutionnels (rémunération des salariés, impôts sur la production) augmentée des importations et diminuée des subventions, excédent brut d'exploitation et revenu mixte.

B | Démographie des entreprises

Auto-entrepreneur (auto-entreprise) devenu(e) micro-entrepreneur (microentreprise)

Le régime de l'« auto-entrepreneur » s'applique depuis le 1er janvier 2009 aux personnes physiques qui créent ou possèdent déjà une entreprise individuelle pour exercer une activité commerciale, artisanale ou libérale (hormis certaines activités exclues), à titre principal ou complémentaire, et dont l'entreprise individuelle remplit les conditions du régime fiscal de la microentreprise et qui opte pour exercer en franchise de TVA.

Depuis le 19 décembre 2014, (loi Pinel du 18 juin 2014) le terme de « micro-entrepreneur » se substitue à celui d' « auto-entrepreneur ».

Ce régime doit être distingué à la fois du régime micro-fiscal (dit parfois régime fiscal de la microentreprise) ainsi que de la catégorie des microentreprises *(article 51 et décret n°2008-1354 de la loi de mode rnisation de l'économie (LME)).*

http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/auto-entrepreneur.htm

http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/regime-fiscal-micro-entrep.htm

http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/microentreprise.htm.

Création d'entreprise

La création d'entreprise est définie comme la mise en œuvre de nouveaux moyens de production. Concept harmonisé au niveau européen, une création d'entreprise correspond à l'apparition d'une unité légale exploitante n'ayant pas de prédécesseur. Ceci inclut les réactivations d'entreprises dont la dernière cessation remonte à plus d'un an et les reprises s'il n'y a pas continuité de l'entreprise.

Défaillance d'entreprise

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

Immatriculation (création) de microentreprise

Le nombre de créations de microentreprises intègre toutes les entreprises créées sous ce régime, qu'elles aient ou non effectivement démarré leur activité, y compris celles à qui ce régime a été refusé après la déclaration de création : le terme *immatriculation* est donc préférable à *création* pour ce régime particulier.

Taux de créations d'entreprises

Rapport entre les créations d'entreprises pour une année *n* et le nombre (stock) d'entreprises au 01/01/année *n*.

Taux de défaillances d'entreprises

Rapport entre les défaillances d'entreprises pour une année n et le nombre (stock) d'entreprises au 01/01/année n.

B | Comptes des entreprises de transport

Comptes de l'ensemble du secteur

Les comptes des entreprises sont donnés par le dispositif Esane de l'Insee, qui succède au système unifié de statistiques d'entreprises (Suse) et aux enquêtes annuelles sur les entreprises (EAE).

Le dispositif Esane combine des données administratives (fiscales et sociales) et des données obtenues à partir d'un échantillon d'entreprises (enquête sectorielle annuelle/ESA).

L'enquête sectorielle annuelle (ESA) aborde les thèmes de l'activité principale exercée, l'emploi, la répartition du chiffre d'affaires par produit ainsi que les modifications des conditions d'exercice de l'activité (restructurations). Cette enquête est adressée à environ 120 000 entreprises en France métropolitaine.

Capacité d'autofinancement (CAF)

La capacité d'autofinancement représente les ressources brutes restant à l'entreprise à l'issue de l'exercice. L'entreprise peut choisir soit de les distribuer, soit de les réserver au financement de ses investissements. Au contraire du résultat net comptable, elle ne prend pas en compte les flux se rapportant aux opérations d'appréciation ou de dépréciation du capital.

La capacité d'autofinancement est le montant dégagé par l'activité de l'entreprise disponible pour financer des investissements.

Chiffre d'affaires (CA)

Le chiffre d'affaires représente le montant des affaires (hors taxes) réalisées par l'entreprise avec les tiers dans l'exercice de son activité professionnelle normale et courante. Il correspond à la somme des ventes de marchandises, de produits fabriqués, des prestations de services et des produits des activités annexes.

Consommation de capital fixe

C'est la dépréciation subie par le capital fixe au cours de la période considérée par suite d'usure normale et d'obsolescence prévisible.

Le terme « brut » dans les expressions comme « produit intérieur brut » ou « formation brute de capital fixe » signifie que la consommation de capital fixe n'a pas été soustraite. Quand on la soustrait de ces grandeurs, leur valeur est dite « nette ».

Consommations intermédiaires (CI)

Ce sont les valeurs des biens et services transformés ou entièrement consommés au cours du processus de production. L'usure des actifs fixes mis en œuvre n'est pas prise en compte ; elle est enregistrée dans la consommation de capital fixe.

Coût du personnel de conduite (dans le transport routier de fret)

Le coût du personnel de conduite intègre les salaires (et charges sociales) ainsi que les frais de déplacement.

Pour plus d'information sur les différentes spécificités nationales au sein de l'UE *cf.*

Comparatif du coût du personnel de conduite et des règles sociales applicables dans le TRM de quelques pays européens

> *http://www.cnr.fr/Publications-CNR/Comparatif-du-cout-du-personnel-de-conduite-et-des-regles-sociales-applicables-dans-le-TRM-de-quelques-pays-europeens*

Excédent brut d'exploitation (EBE)

Il est égal à la valeur ajoutée, diminué de la rémunération des salariés, des autres impôts sur la production (voir « Impôts sur la production et les importations ») et augmenté des subventions d'exploitation. Pour les entreprises individuelles, le solde du compte d'exploitation est le revenu mixte. L'excédent d'exploitation peut être calculé net, si l'on retranche la consommation de capital fixe.

Formation brute de capital fixe (FBCF)

La formation brute de capital fixe (FBCF) est constituée par les acquisitions moins cessions d'actifs fixes réalisées par les producteurs résidents. Les actifs fixes sont les actifs corporels ou incorporels issus de processus de production et utilisés de façon répétée ou continue dans d'autres processus de production pendant au moins un an.

Impôts sur la production et les importations

Les impôts sur la production et les importations sont des versements obligatoires sans contrepartie, en espèces ou en nature, prélevés par les administrations publiques ou par les institutions de l'Union européenne (UE). Ces impôts sont dus quel que soit le montant des bénéfices obtenus. Ils comprennent les impôts sur les produits et les autres impôts sur la production.

Production

La production comprend le chiffre d'affaires (CA) et les productions stockées et immobilisées dont il faut retrancher les achats des marchandises pour la revente.

Dans les transports, production et CA sont comparables (en 2014 la production varie entre 97 % et 110 % du CA selon les sous-secteurs), ce qui n'est pas le cas par exemple dans le commerce où le coût d'achats des marchandises vendues est très important.

Résultat courant avant impôts (RCAI)

Le résultat courant avant impôts est égal
aux produits d'exploitation (notamment les sommes reçues qui relèvent de l'activité de l'entreprise, soit les ventes de biens, prestations de services...)
+ quotes-parts de résultats sur opérations faites en commun : produits, au sens comptable du terme (par exemple, résultat des opérations faites par l'intermédiaire d'une société en participation)
+ produits financiers (intérêts courus, gains de change, revenus tirés des comptes en banque)
- charges d'exploitation (sommes versées en contrepartie de marchandises, approvisionnements, travaux et services consommés...)
- quotes-parts de résultats sur opérations en commun : charges au sens comptable du terme
- charges financières (par exemple : intérêts des emprunts, escomptes accordés à des clients, pertes de change supportées).

Taux d'autofinancement [CAF / FBCF]

Rapporte la capacité d'autofinancement à la formation brute de capital fixe

Taux d'épargne [CAF / VA]

Rapporte la capacité d'autofinancement à la valeur ajoutée brute

Taux d'investissement [FBCF / VAB]

Rapporte la formation brute de capital fixe à la valeur ajoutée brute

Taux de marge brute [EBE / VAB]

Rapporte l'excédent brut d'exploitation à la valeur ajoutée brute

Taux de valeur ajoutée brute [VAB / CA]

Rapporte la valeur ajoutée brute au chiffre d'affaires

Valeur ajoutée brute (VAB)

Elle est égale à la valeur de la production diminuée de la consommation intermédiaire.

C | Transport, emploi et rémunérations

Convention collective

Le code du travail fixe les règles générales applicables aux relations de travail entre employeurs et salariés de droit privé. Dans ce cadre, les partenaires sociaux négocient des conventions qui viennent compléter le droit du travail. La convention collective couvre l'ensemble des conditions d'emploi, de formation professionnelle et de travail ainsi que les garanties sociales. Le champ d'application des conventions peut être interprofessionnel ou professionnel. Il s'agit dans ce dernier cas d'une convention ou d'un accord dit de branche.

Demandeur d'emploi

Les **demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM)** sont les personnes inscrites à Pôle emploi à la fin du mois ou du trimestre considéré.

Les catégories de demandeurs d'emploi

Les demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi sont regroupés en différentes catégories, conformément aux recommandations du rapport du Conseil national de l'information statistique (Cnis) sur la définition d'indicateurs en matière d'emploi, de chômage, de sous-emploi et de précarité de l'emploi (rapport n° 108 - septembre 2 008).

Il existe cinq catégories statistiques qui regroupent les demandeurs d'emploi en fonction de leur position actuelle face à l'emploi (catégories A à E). Dans les fichiers administratifs de Pôle emploi, huit catégories de demandeurs d'emploi sont utilisées (catégories 1 à 8). Ces dernières catégories ont été définies par arrêté (arrêté du 5 février 1992 complété par l'arrêté du 5 mai 1995). Depuis le mois de mars 2009, les publications sont fondées sur les catégories statistiques et non plus sur les catégories administratives.

Le tableau suivant présente les catégories utilisées à des fins de publication statistique à partir de mars 2009 et la correspondance avec les catégories administratives auxquelles Pôle emploi a recours dans sa gestion des demandeurs d'emploi.

Catégories statistiques		Catégories administratives
Catégorie A	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, sans emploi	Catégories 1, 2 et 3 hors activité réduite
Catégorie B	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite courte (*i.e.* de 78 heures ou moins au cours du mois).	Catégories 1, 2 et 3 en activité réduite
Catégorie C	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite longue (*i.e.* de plus de 78 heures au cours du mois).	Catégories 6, 7 et 8
Catégorie D	Demandeurs d'emploi non tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi (en raison d'un stage, d'une formation, d'une maladie…), sans emploi	Catégorie 4
Catégorie E	Demandeurs d'emploi non tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, en emploi (par exemple : bénéficiaires de contrats aidés).	Catégorie 5
Catégories A, B et C	Demandeurs d'emploi immédiatement disponibles pour occuper un emploi, tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi.	Catégories 1, 2, 3, 6, 7 et 8

La notion de demandeur d'emploi inscrit à Pôle emploi est différente de celle de chômeur au sens du Bureau international du travail (BIT) : certains demandeurs ne sont pas considérés comme chômeurs au sens du BIT et inversement certains chômeurs au sens du BIT ne sont pas inscrits à Pôle emploi.

Pouvoir d'achat

Le pouvoir d'achat désigne ce que l'on peut consommer ou épargner avec son revenu. Pour connaître l'évolution du pouvoir d'achat, il faut connaître l'évolution des prix, mais aussi l'évolution des revenus : si les revenus augmentent plus vite que les prix, le pouvoir d'achat augmente.

Salaire moyen par tête (SMPT)

Le salaire moyen par tête (SMPT) est calculé en rapportant la masse salariale à l'effectif salarié en moyenne annuelle. Il est issu des données de l'Acoss disponibles pour l'année 2014.

D3 | Émissions

Gaz à effet de serre (GES)

Les six GES du panier de Kyoto sont les suivants : dioxyde de carbone (CO2), méthane (CH4), protoxyde d'azote (N20), hexafluorure de soufre (SF6), hydrocarbures (HFC) et per fluocarbures (PFC).

Polluants atmosphériques

Les principaux polluants des transports sont l'oxyde d'azote (NOx), le dioxyde de soufre (SO_2), les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), les métaux lourds cuivre (Cu) et plomb (Pb), les particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM10), de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM2,5), de diamètre inférieur à 1,0 µm (PM1,0), et le total des particules en suspension (TSP).

D4 | Accidentalité

Agglomérations

On entend par « Agglomérations », l'ensemble des réseaux (sauf les autoroutes) situés à l'intérieur d'une agglomération au sens du Code de la route (parties de routes, c'est-à-dire l'ensemble des sections situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau (sauf les autoroutes), situé hors agglomération, constitue la catégorie « hors agglomérations ». Les « autoroutes » constituent un milieu à part entière.

Accident corporel

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- provoque au moins une **victime**, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
- survient sur une voie (publique ou privée) ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

Pour chaque accident corporel, deux types d'usagers sont distingués : les **indemnes** et les **victimes**.

Usagers d'un accident corporel			
Indemnes	Victimes		
	Blessés		Tués
	Blessés légers	*Blessés hospitalisés*	

Indemnes

Les usagers indemnes sont les usagers impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical.

Victimes

Ce sont les usagers impliqués non indemnes. Parmi les victimes, sont distingués :

- les personnes **tuées** : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;
- les blessés : victimes non décédées, dont l'état nécessite des soins médicaux (c'est-à-dire prodigués par un professionnel de la santé, quel que soit le cadre de ces soins : hôpital, cabinet médical, voire sur place).

Blessés

Ce sont parmi les victimes, des victimes non **tuées** parmi lesquelles sont distingués :

- les blessés **légers**, dont l'état nécessite un soin médical mais qui, en cas d'hospitalisation, ne sont pas hospitalisés plus de 24 heures.
- les blessés **hospitalisés**, dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation ;

Tués (personnes tuées)

Les personnes tuées sont les victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident. Cette définition européenne est entrée en vigueur le 1er janvier 2005 permettant à la France de se comparer avec ses voisins européens. Avant le 1er janvier 2005, le nombre de décès consécutifs à des accidents de la route collecté en France était le nombre de morts constatés dans les 6 jours qui suivent l'accident.

Le Taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée est le pourcentage de véhicules ayant dépassé la vitesse maximale autorisée qui diffère selon la catégorie de la route et le type de véhicule.

Zones de sécurité

Les zones de sécurité (« Search and Rescue » SAR en anglais) sont des zones de responsabilité de sauvetage que les États ont déclarées auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI). En France, cette mission est dévolue aux Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), responsables du sauvetage de la vie humaine de la plage jusqu'à la limite de la zone de responsabilité française.

E | Transport de marchandises

Transport intérieur de marchandises

Les transports intérieurs sont les transports ou la portion des transports réalisés sur le territoire d'un État donné (indépendamment du pavillon du véhicule et de l'origine ou de la destination de la marchandise et du véhicule).

Ainsi, en France, outre les transports nationaux, les transports intérieurs comptabilisent la seule partie des transports internationaux réalisée sur le territoire français (Paris-Valenciennes pour un transport d'échange Paris-Berlin, Vintimille-Port-Bou pour un transport de transit Turin-Barcelone).

Transport national de marchandises

Transport entre un lieu de chargement et un lieu de déchargement situés dans le même pays, quel que soit le pavillon du véhicule (routier, ferroviaire ou fluvial).

Transport international de marchandises

Transport entre un lieu de chargement et un lieu de déchargement situés dans deux pays différents.

Cabotage

Transport national effectué par un véhicule immatriculé dans un autre pays.

Transport routier de marchandises

Activité consistant à transporter des biens en faisant rouler des véhicules routiers.

Deux modalités sont considérées pour le transport routier de marchandises (TRM) :

- le TRM restreint comprend : le TRM de proximité (NAF rév. 2 : 49.41B) et le TRM interurbain (49.41A) ;
- le TRM élargi comprend aussi la location avec conducteur (49.41C), la « messagerie, fret express » (52.29A).

Roulier (navire) dénommé Ro-Ro

Un roulier est un navire utilisé pour transporter entre autres des véhicules, chargés grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. On les dénomme aussi Ro-Ro, (de l'anglais Roll-On, Roll-Off littéralement « roule dedans, roule dehors ») pour faire la distinction avec les navires de charge habituels où les produits sont chargés à la verticale par des grues.

L'appellation Ro-Ro fait référence avant tout à la technique de manutention : on charge et décharge les colis en les faisant rouler depuis la rampe Ro-Ro portuaire (quand elle existe) vers la rampe mobile du navire, ce qui permet ainsi de conduire tout ce qui est roulant dans le garage du navire ou de l'en évacuer dans l'autre sens. Le Ro-Ro est particulièrement adapté au transport de camions, de semi-remorques, de tracteurs, pelleteuses, etc… Il est également adapté au transport de conteneurs ou de caisses mobiles acheminés dans le garage du navire au moyen de chariots à fourche ou de remorques esclaves (plus familièrement appelés mafis du nom de la société allemande qui les a conçues).

F | Transport de voyageurs

Autorité organisatrice de transport (AOT)

Une autorité organisatrice de transports (AOT) est une des collectivités auxquelles la loi d'orientation pour les transports intérieurs n°82-1153 du 30 décembre 1982 (Loti) a confié la mission d'organiser les transports.

Les communes, ou plus souvent leurs regroupements, sont autorités organisatrices des transports urbains. Elles en assurent l'exploitation directe en régie ou bien la délèguent à des sociétés privées.

Elles participent à l'équilibre financier des services grâce notamment au **versement transport** prélevé sur la masse salariale des entreprises situées dans leur **périmètre des transports urbains (PTU**).

Les départements sont autorités organisatrices des transports non urbains sur leur territoire.

Les régions sont autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux.

La mise en cohérence de l'action des AOT (région pour les TER, conseil général pour les autocars, et une ou plusieurs intercommunalités) à l'intérieur des aires urbaines, peut passer par la création d'un syndicat mixte des transports, auquel les différentes AOT délèguent leur compétence sur le territoire concerné.

Depuis la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, l'**Autorité organisatrice de la mobilité (AOM)** remplace l'Autorité organisatrice de transport (AOT).

Transport intérieur de voyageurs

Les transports intérieurs sont les transports ou la portion des transports réalisés sur le territoire d'un État donné (indépendamment de la nationalité des personnes et du véhicule, et de l'origine ou de la destination des personnes et du véhicule). Ainsi, en France, les transports intérieurs de voyageurs comptabilisent la seule partie des transports internationaux réalisée sur le territoire français : par exemple, seuls les kilomètres parcourus sur le territoire français par les lignes ferroviaires internationales (comme Eurostar ou Thalys) sont prises en compte.

Versement transport (VT)

Le versement transport (VT) est une contribution locale des employeurs qui permet de financer les transports en commun. Elle est recouvrée par l'Urssaf au titre des cotisations sociales pour être reversée aux autorités organisatrices de transports (commune, département, région, etc.).

F3 | Transport collectif urbain

Autorité organisatrice de transport urbain (AOTU)

Une autorité organisatrice de transport urbain est une forme d'autorité organisatrice de transports (AOT). L'AOTU assure l'organisation du réseau de transport urbain sur son territoire, le périmètre de transport urbain (PTU). Pour cela, l'AOTU perçoit le versement transport (VT). L'autorité organisatrice de transport urbain délègue l'exploitation de son réseau à un opérateur de transport.

Stif

L'organisation des transports en Île-de-France constitue une exception puisqu'elle est fixée par le décret du 14 novembre 1949 et non par la loi d'orientation pour les transports intérieurs n°82-1153 du 30 décembre 1982 (Loti) qui ne s'y applique pas. Le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) est l'actuelle autorité organisatrice de l'ensemble des transports de voyageurs en Île-de-France.

Kilomètres produits

Nombre de kilomètres effectués, y compris « **haut-le-pied** », par l'ensemble des véhicules pour tous les services du réseau urbain (services réguliers ordinaires, services spéciaux ou occasionnels), y compris la sous-traitance. Pour les métros et les tramways, les kilomètres sont comptabilisés par rame et non par voiture.

Les kilomètres « **haut-le-pied** » sont ceux effectués à vide par les véhicules de transport collectif en dehors des services, entre les dépôts et les terminus par exemple.

Densité de la production kilométrique

Rapport entre la totalité des kilomètres produits (mesurée en véhicules-kilomètres) d'un PTU et la superficie de ce PTU (en km²).

Offre kilométrique

Rapport entre la totalité des kilomètres produits à l'intérieur d'un PTU et la population de ce PTU.

Places-kilomètres offertes (PKO)

Produit des kilomètres parcourus (par l'ensemble des véhicules) par la capacité de ces véhicules. Comme l'offre kilométrique, il s'agit d'un indicateur permettant de mesurer l'offre de transport faite aux usagers.

Périmètre de transport urbain (PTU)

Une ou plusieurs communes réunies au sein d'une structure intercommunale pour l'organisation d'un service de transport public urbain. La collectivité locale compétente est désignée comme autorité organisatrice de transports urbains (AOTU).

Depuis la Loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, le périmètre de transports urbains (PTU) devient le **ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité**.

Classes des réseaux de transports collectifs urbains, définies par l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) :

Grands réseaux ou réseaux de classe 1 : réseaux des agglomérations de plus de 250 000 habitants

Réseaux intermédiaires ou réseaux de classe 2 : réseaux des agglomérations de 100 000 à 250 000 habitants

Petits réseaux ou réseaux de classe 3 : réseaux des agglomérations de moins de 100 000 habitants

Transports collectifs en site propre (TCSP)

Il s'agit d'un système de transport public de voyageurs, utilisant une voie ou un espace affectés à sa seule exploitation, bénéficiant généralement de priorités aux feux et fonctionnant avec des matériels allant des autobus aux métros, en passant par les tramways.

Bus à haut niveau de service (BHNS)

Le BHNS est un **transport collectif en site propre (TCSP)** caractérisé par un véhicule routier répondant au code de la route (limité à 24,5 mètres en longueur). Par une approche globale (matériel roulant, infrastructure, exploitation), le BHNS assure un niveau de service continu supérieur aux lignes de bus conventionnelles (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité) et s'approche des performances des tramways. Le bus est ici considéré dans sa conception la plus large. Il peut être guidé (guidage matériel ou immatériel) ou non guidé, à motorisation thermique, électrique ou hybride.

Transports collectifs en site propre « lourd » (TCSP lourd)

On parle de TCSP « lourd » pour désigner les métros et les tramways afin de les distinguer des autobus notamment.

F4 | Transport doux : le vélo

Aménagement cyclable

Tout aménagement (de voirie ou non, ponctuel ou linéaire) spécifiquement destiné aux cyclistes et n'étant pas destiné, par conception, à être utilisé par d'autres usagers, sauf si un partage est explicitement prévu. Les aménagements cyclables comprennent les voies cyclables, mais également la signalisation ou le stationnement. Ils visent à sécuriser les déplacements des cyclistes en milieu urbain comme en milieu rural.

Bande cyclable (1)

Voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.

Piste cyclable (1)

Chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues.

Voie verte (1)

Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.

Zone de rencontre (1)

Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Zone 30 (1)

Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

(1) Code de la route - Article R110-2, modifié par Décret n°2010-1390 du 12 novembre 2010 - art. 2.

Double sens cyclable

Sens unique classique pour les véhicules motorisés, mais ouvert à la circulation des cyclistes dans les deux sens.

Vélo en libre-service (VLS)

Les services de vélos en libre-service (VLS) correspondent à une location de vélos de courte durée où le vélo peut être emprunté à une station sur l'espace public de manière automatisée 24 h / 24, 7 j / 7 pour la durée de son déplacement. Le cycliste peut prendre et déposer son vélo à des endroits distincts : c'est le principe du "One-way".

Véloroute

Itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, continu (sans interruption, y compris dans les villes), adapté à la circulation à vélo (sécurité, balisage).

F5 | Transport aérien

Faisceau

Groupe de lignes appartenant à un même secteur géographique.

Liaisons radiales (Île-de-France - Province)

Liaisons aériennes entre Paris-CDG ou Paris-Orly et les autres aérodromes métropolitains.

Liaisons transversales (Province - Province)

Liaisons entre aérodromes métropolitains hors Paris-CDG et Paris-Orly.

Mouvement commercial

Vol de transport public. Les mises en places, les vols circulaires, les vols d'entraînement ou les vols gouvernementaux en sont exclus.

Passager local

Passager au départ ou à l'arrivée sur un aérodrome, hors transit.

Passager kilomètre transporté (PKT)

Produit du nombre de passagers transportés par la distance moyenne parcourue par passager. Cette unité est équivalente au **voyageur-kilomètre** (voy-km) utilisé plus généralement pour les autres modes de transport (routier et ferroviaire).

Transit

Au regard d'un aérodrome et sur un même numéro de vol, passager originaire d'une escale antérieure et à destination d'une escale ultérieure.

Vol

Parcours d'une ou plusieurs étapes consécutives repérées par un même numéro de vol et une même date.

G | Bilan de la circulation

Immatriculation

Mouvement de mutation d'un véhicule avec émission d'une nouvelle carte grise.

Ces mouvements incluent les immatriculations de véhicules neufs (c'est-à-dire dont le propriétaire est le premier depuis la mise en circulation du véhicule), ainsi que les immatriculations de véhicules d'occasion (nouveau propriétaire depuis la première mise en circulation).

Les immatriculations ne comprennent pas les mouvements de rectification des informations sur les véhicules.

À compter d'avril 2009, les véhicules bénéficient d'une immatriculation à vie. Cela n'affecte pas la définition statistique de l'immatriculation d'occasion, les immatriculations concernent les véhicules neufs ou les ventes de véhicules d'occasion bien que ces derniers ne changent pas de numéro. Ces mouvements sont relatifs à la série dite normale, c'est-à-dire hors transit temporaire, immatriculation temporaire, militaire, corps diplomatique.

Véhicule

Un véhicule est un engin mobile, qui permet de déplacer des personnes ou des marchandises d'un point à un autre.

On distingue :

- les véhicules à moteur (voitures, camions, avions...) ;
- les véhicules destinés à être tractés par des véhicules à moteur (remorques, barges, wagons...) ;
- les autres véhicules incluant ceux à motorisation humaine (vélo, diable...), animale (charrette) ou à propulsion naturelle (éolienne, gravitationnelle - voiliers, planeurs).

Dans le cas des véhicules destinés au transport de voyageurs, on distingue les véhicules à usage principalement individuel (voiture, cyclomoteur, vélo, trottinette, skateboard, skis...) des véhicules à usage collectif (autocar, péniche, train...).

Véhicule utilitaire

Les véhicules utilitaires regroupent les autobus et les autocars, les camions et les camionnettes, les tracteurs routiers, les véhicules automoteurs spécialisés, les remorques et les semi-remorques.

On distingue les véhicules utilitaires légers (moins de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) et utilisables avec un permis de conduire B) des autres véhicules utilitaires.

Véhicule automoteur spécialisé (Vasp)

Cette dénomination désigne un véhicule à moteur destiné à des usages complémentaires au transport. Exemple : ambulances, bennes à ordures ménagères, camping-cars, grues routières, véhicules d'incendie, etc.

Camion

Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et de moins de 3,5 tonnes de PTAC.

Tracteur routier

Véhicule à moteur dépourvu de caisse (par conséquent, non susceptible de contenir des marchandises) dont la vocation est de tirer des semi-remorques ou tout autre véhicule routier non automobile.

Les tracteurs agricoles ne sont pas inclus dans cette catégorie.

Remorque

Véhicule non automoteur sur roues, destiné à être tracté par un autre véhicule.

Semi-remorque

Véhicule routier non automoteur destiné au transport de marchandises sans essieu avant, conçu de manière à ce qu'une partie du véhicule et une partie importante de son chargement reposent sur le tracteur routier.

Camionnette

Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et de moins de 3,5 tonnes de PTAC.

VUL

Véhicule de moins de 3,5 tonnes de PTAC, n'ayant ni siège arrière ni point d'ancrage de sièges arrière.

Il peut s'agir d'une camionnette, d'un fourgon, d'un dérivé de voiture particulière. Les carrosseries peuvent être aménagées pour des utilisations particulières (exemple : bennes).

Motocycle

Les motocycles comprennent les tricycles à moteur, les quadricycles à moteur ; les motocyclettes légères dont la puissance maximale nette n'excède pas 11 kW et dont la cylindrée n'excède pas 125 cm³ ; les motocyclettes autres que légères de puissance maximale comprise entre 11 kW et 25 kW, et de puissance maximale nette/poids en ordre de marche inférieure ou égale à 0,16 kW/kg ; les motocyclettes de puissance maximale supérieure à 25 kW.

Voiturette

Véhicule (cyclomoteurs carrossés à plus de deux roues) dont la cylindrée est inférieure à 50 cm³ pour les véhicules à essence, ou dont la puissance n'excède pas 4 kW pour les véhicules fonctionnant à un autre carburant que l'essence.

Réseau routier

Le réseau routier comprend le réseau national (autoroutes concédées, autoroutes interurbaines, autoroutes et voies rapides urbaines, routes nationales), les autres routes (départementales, communales).

Réunion plénière de la commission du 12 février 2016

Liste des participants

Sous la présidence de

M. LAHOCHE Vice-président par intérim de la Commission des comptes des transports de la Nation, Président par intérim de la section mobilité et transport du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)

Conseil général de l'environnement et du développement durable Section 3	(CGEDD)	M. TOULOUSE
Conseil général de l'environnement et du développement durable Autorité de la qualité de service dans les transports	(AQST)	M. SAUVANT M.MAGDELÉNAT
Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement	(Cerema)	M. BLAIVE
Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer	(DGITM)	M. LEUXE
Direction générale de l'aviation civile	(DGAC)	M. VALENTINO
Conseil supérieur de la marine marchande	(CSMM)	M. BERTHET
Institut national de la statistique et des études économiques	(Insee)	Mme JALLET
France Stratégie	(Stratégie)	Mme RAYNARD
Direction générale des douanes et droits indirects	(DGDDI)	M. ROSOLOFOARISON
Direction générale du trésor	(DGT)	M. BERGEROT
Banque de France	(BDF)	M. BRUNET
Association des Régions de France	(ARF)	M. HERRGOTT
Société nationale des chemins de fer français	(SNCF)	MME. JARRIGE
Société nationale des chemins de fer français-réseaux	(SNCF réseaux)	M. BRUNEL
Régie autonome des transports parisiens	(RATP)	Mme MORIN
Union des Transports Publics et ferroviaires	(UTP)	Mme LOPEZ d'AZEVEDO
Comité national routier	(CNR)	M. GIRET
Union Routière de France	(URF)	M. AZUAR
Comité des constructeurs français d'automobiles	(CCFA)	Mme GUILLON
Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes	(Asfa)	M. BOUTIN
Fédération nationale des transports routiers	FNTR	M. SORMANI
Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique	(Citepa)	M. ANDRE
Confédération générale du travail, Union Interfédérale des Transports	(CGT)	M. LAUNAY
Fédération française des usagers de la bicyclette	(FUB)	Mme. SCHNEIDER
France nature environnement	(FNE)	M. LANG
Personnalités qualifiées : Université Lyon II CEDD ENPC Université Paris Est SPLOTT		 M. BERNADET M. BUREAU M. LATERRASSE M. SAVY

Excusés : Mme DUPONT

Pour le Service économie, évaluation et intégration du développement durable (Seeidd) :
M. BECKER, Mme DEMEULENAERE, M. PEVERI, M. POCHEZ, M. ROUCHAUD

Pour le SOeS :
M. MOREAU, Mme CARON, M. BROUILLET, M. COLUSSI, M. COSTER, M. HERBET (rapporteur de la commission), M. LAVERTU, Mme PAQUEL (secrétaire de la commission), Mme PENARD, M. PICARD, M. RAGEAU

Compte rendu de la réunion de la CCTN du 12 février 2016

M. Lahoche ouvre la séance.

Il demande à M. Herbet de rappeler les points saillants de la réunion du 4 juillet 2015.

M. Herbet remercie les membres de la CCTN pour les remarques qui avaient été faites en séance et dont il a été tenu compte dans la mesure du possible pour la version définitive ou qui seront intégrées pour les rapports suivants. Certaines données (tonnes en plus des t-km, voyageurs ou véhicules en plus de v-km) ne figurent pas au rapport du fait du format forcément contraint de celui-ci. Nous avons privilégié la publication des annexes dématérialisées du rapport, qui sont plus riches que les seuls tableaux de la version papier et attirons l'attention sur le Memento qui comporte encore d'autres séries sur longues périodes.

Il précise que l'utilisation des nouveaux outils pour mesurer la mobilité des personnes est encore au stade de la recherche et ne peut pas être envisagée en production sur une large échelle avant plusieurs années. De nombreux chercheurs travaillent sur ce sujet, en France et à l'étranger. L'utilisation des smartphones pour récupérer de manière quasi automatisée les déplacements des personnes interrogées dans une enquête mobilité apparaît la piste la plus prometteuse. Des problèmes techniques restent encore à régler, concernant notamment la collecte des données en milieu peu dense, la gestion de la batterie et la caractérisation des déplacements à l'aide d'un système expert. Un appel à projets devrait être lancé dans le cadre de la future enquête mobilité de 2018 pour mener des expérimentations. Elles devront permettre d'avancer sur ces sujets et de mesurer les éventuels biais statistiques de ces outils. L'enquête mobilité mentionnée plus haut devrait permettre de faire un état des lieux de l'importance relative des nouveaux modes de transports.

Il rappelle que la loi n°2015-990 du 6 août 2015 et ses déclinaisons dans le Code des transports donnent compétence à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) pour recueillir des données relatives notamment à l'activité des cars « Macron ». L'autorité a mis en place une collecte d'informations détaillées avec en particulier le suivi des voyageurs-kilomètres. La collecte se déroulerait avec satisfaction. Les informations seront publiées chaque trimestre par l'Arafer dans le cadre d'un suivi conjoncturel et à l'occasion d'un rapport annuel pour une description plus détaillé. Une rencontre a eu lieu ce lundi entre l'Arafer et le SOeS, qui suivra de près cette nouvelle source afin de l'intégrer dans ses systèmes d'information.

M. Lang (FNE souhaite au nom de FNE, de la FNAUT et de la FUB faire des propositions pour que le coût des externalités des transports apparaisse plus clairement dans les comptes transports et pose la question de la meilleure opportunité pour aborder cette question au cours de la séance.

M.Lahoche répond qu'il serait préférable de l'évoquer au point questions diverses de l'ordre du jour.

Aucune autre nouvelle remarque n'ayant été formulée, le compte rendu de la séance du 4 juillet 2015 est définitivement approuvé.

M. Herbet présente les tendances des transports au cours des trois premiers trimestres de 2015, en comparaison avec celles des trois premiers trimestres de 2014

M. Bernadet (Personnalité qualifiée) s'étonne de la baisse du transport routier de marchandises et note en particulier une contradiction avec l'augmentation de l'emploi dans cette branche. Il se demande si l'enquête menée par le SOeS ne sous-estime pas trop fortement l'activité de transport routier de marchandises (TRM).

M. Boutin (Asfa) indique que sur les autoroutes concédées, la circulation de véhicules lourds a crû de 3 % en 2015.

M. Giret (CNR) confirme avec les premières tendances observées par le CNR qui montrent une reprise d'activité en 2015.

M. Savy (Personnalité qualifiée) demande si le compte propre est bien pris en compte. Les statistiques infra-annuelles ne reflètent que l'activité du pavillon français.

Un certain nombre d'entreprises de TRM ont pu se réorienter vers les services de logistique en réalisant toujours aussi du TRM : l'emploi pourrait alors se maintenir alors que l'activité uniquement de transport diminuerait.

L'enquête TRM est en rénovation, il se demande si le dispositif actuel n'introduit pas un biais en progression sur la sous-estimation qui aurait pu fortement progresser.

Mme Caron (SOeS) précise que les travaux sur l'enquête TRM visent à remettre à niveau le système d'information qui repose sur l'interrogation de 80 000 poids lourds. Elle ne pense pas que la sous-estimation ait pu s'étendre spécifiquement en 2015.

Elle indique qu'une part de plus en plus importante des marchandises est maintenant transportée par des véhicules utilitaires légers (VUL) qui ne font pas partie du champ de l'enquête TRM. Le SOeS réalise tous les cinq ans une enquête auprès des VUL immatriculés en France, la dernière date de 2011, la prochaine enquête se déroulera en 2017-2018.

Des enquêtes analogues à l'enquête TRM française sont effectuées dans les pays de l'Europe des 28, (hors Malte), ainsi qu'en Norvège, en Suisse et au Liechtenstein, ce qui permet de reconstituer l'activité des pavillons étrangers en France.

M. Herbet précise que les poids lourds pour compte propre sont bien pris en compte, et que leur dynamique est bien différente de celle du compte d'autrui : plus volatile, mais globalement stable sur les trois premiers trimestres de 2015.

Il indique qu'au 4e trimestre le fret express serait en croissance (données provisoires).

M. Launay (CGT) souhaiterait que l'on puisse dissocier dans l'emploi ferroviaire le fret et le transport de voyageurs.

Mme Jarrige (SNCF) dit qu'en ce qui concerne l'emploi dans le transport ferroviaire, la ventilation est possible à la SNCF entre l'activité Voyageurs et l'activité Fret, en dehors des emplois à l'Epic de tête et que la SNCF est prête à collaborer avec le SOeS si celui-ci décide de travailler sur ce partage.

Mme Caron rappelle que la mesure de l'emploi se complique du fait notamment que le SOeS doit assurer un suivi trimestriel cohérent avec les données de l'Insee.

M. Berthet (CSMM) indique que la France a une position maritime forte mais que les marins français désertent la profession (18 000 marins). Il souhaiterait qu'un suivi trimestriel soit mis en place en distinguant le fret et le transport de voyageurs.

M. Rouchaud présente les premiers résultats d'une étude sur les coûts socioéconomiques du transport par autocar et comparaison avec les modes concurrents.

M. Becker : ces travaux répondent à une demande de la conférence environnementale. Ils ne sont pas terminés.

Les nouveaux services de car sont en cours de mise en route, les hypothèses sur leur fonctionnement doivent être vérifiées et confortées.

Deux types de transport sont étudiés :

- Régional : distance < à 100 km
- Interrégional : distance > à 100 km

Mme Lopes d'Azevedo (UTP) souhaite que les hypothèses sur les coûts marchands de la SNCF, le coût des infrastructures sur le matériel roulant soient mieux précisées.

La valeur du temps est estimée à 17 € de l'heure, elle devrait être variable selon les modes de transport, leur distance et leur vitesse.

M. Becker précise que le coût marchand n'est pas un prix, mais un coût pour la collectivité, il inclut donc les subventions de fonctionnement.

Les données sur les TER sont le résultat d'une étude faite par le Seeidd à partir de « ville, rail et transport » qui conduit à retenir 75 passagers par TER.

Mme Lopes d'Azevedo et M. Herrgott (ARF) estiment qu'il faudrait utiliser les résultats des enquêtes annuelles TCR, réalisées auprès des Régions sous le pilotage du Cerema, la DGITM, l'ARF, le Gart, l'UTP et la FNTV. La DGITM, par l'intermédiaire du SOeS, dispose d'un accès aux résultats, d'une profondeur statistique de quatre années. L'utilisation de ces enquêtes permettrait de fiabiliser les hypothèses retenues par le Seeidd : par exemple, le nombre de voyageurs par train est en moyenne 84 voyageurs par TER (hors Île-de-France).

D'autre part, la comparaison proposée par le Seeidd entre autocars régionaux et un ensemble TER, sans distinction des TER routiers et des TER ferroviaires, n'est pas objective, au regard de la réalité des politiques régionales : 23 % de l'offre des Conseils régionaux est en effet assurée par autocars régionaux. Les données des enquêtes annuelles TCR permettent aussi de distinguer les TER ferroviaires et routiers.

Enfin, des précisions sur les données utilisées, les hypothèses retenues et leurs impacts méthodologiques semblent être un préalable à toute diffusion du document.

M. Lang (FNE) est un peu surpris par la comparaison des coûts du transport régional qui place le TER bien au-dessus des autres modes et en contradiction avec l'image du TER. Si les résultats de cette étude sont exacts les TER ont très peu d'avenir. Mais les coûts externes sont-ils mesurés à leur juste valeur ? De plus les coûts externes TER ne semblent pas faire la différence entre les TER ferroviaires et routiers. Apparemment ils ne représentent pour chacun des modes qu'une faible part de l'ensemble des coûts (figure 16). Or un rapport du Sénat de juillet 2015 suite à une commission d'enquête sur le coût économique et financier de la pollution de l'air extérieur sur la santé publique a estimé à environ 100 milliards d'euros ce coût dont une bonne partie incombe au mode routier (VL + VUL + PL). Il serait souhaitable pour faire un bilan complet du service des autocars de tenir compte dans cette étude des estimations données dans ce rapport qui sont, semble-t-il, bien supérieures à celles du rapport Quinet utilisées dans l'étude présentée et de séparer les TER ferroviaires des TER routiers. Il estime par ailleurs, comme l'a montré l'affaire Volkswagen, qu'il ne faut pas faire confiance aux valeurs des normes car quels qu'ils soient, les constructeurs conçoivent des véhicules pour satisfaire à des tests d'homologation sur banc d'essais de mise sur le marché qui répondent effectivement aux normes mais qui sont bien inférieures aux émissions nocives constatées dans la réalité.

M. Moreau (SOeS) rappelle que la sous direction de l'information environnementale du SOeS a évalué il y a quatre ans le coût de l'environnement sur la santé. Un nouveau travail pourrait être fait en lien avec le Seeidd. Ce pourrait être l'objet d'une analyse particulière dans le rapport sur l'état de l'environnement.

M. Becker précise que les coûts des polluants ont été repris du rapport « Quinet » et que les émissions sont établies par le Citepa. Il ne souhaite pas remettre en cause ces données.

M. André (Citepa) rappelle que les émissions calculées par le Citepa sont faites à l'aide du modèle Copert. Ce modèle est basé sur des facteurs d'émission (FE en g/km) qui ne sont pas les valeurs limites d'émission (VLE) des normes, mais des valeurs mesurées sur différents véhicules, dans différents laboratoires Européens, sur des cycles dits « réalistes » et non pas sur les

cycles normatifs. Ces FE sont donc plus proches de la réalité, mais il faut aussi avoir en tête qu'il s'agit de valeurs moyennes Européennes. Il existe dans le parc des véhicules d'une norme qui ont des FE inférieurs aux VLE de cette norme et d'autres qui ont des FE nettement supérieurs aux VLE.

M. Leuxe (DGITM) rappelle en remarque générale l'objectif du rapport, selon la commande de la conférence environnementale : « afin d'éclairer les choix des autorités organisatrices compétentes et notamment des régions, de mettre à disposition les éléments d'évaluation socio-économique et environnementale, et notamment en matière d'émissions de gaz à effet de serre par voyageur, permettant de comparer l'offre de transport par autocars à l'utilisation des véhicules particuliers et des moyens ferroviaires existants pour lesquels les possibilités de rabattement auront été mises en place ».

Il précise que si la démarche de l'étude réalisée par le CGDD semble correspondre à un cadrage général pour la CCTN, elle est incomplète et ne correspond pas exactement à la demande de la Conférence environnementale pour éclairer les choix des Conseils Régionaux.

En effet, l'étude est trop générale, globale et certaines hypothèses sont critiquables. Il faudrait envisager des typologies de dessertes (de lignes) prenant en compte des hypothèses de taux de remplissage avec des tests de sensibilités afin d'appréhender des cas types car il existe une grande diversité de situations et la réponse peut être différente selon les cas. En outre, il serait souhaitable de faire un bilan par acteur y compris pour la SNCF (SNCF Réseau et SNCF Voyages) avec l'ensemble des flux (incluant le COFP lorsque c'est pertinent) donc les conséquences en terme de report de trafic sur la route (pertes de recettes pour SNCF) en situation de concurrence. Il faudrait un bilan pour l'AOT Régionale, un bilan pour l'État et un bilan global pour la collectivité en plus du bilan pour l'opérateur autocar et du bilan pour les usagers proposés. En outre l'offre et la demande ne sont pas figées dans le temps. Ces précisions sur quelques cas types seraient d'un apport méthodologique important pour éclairer les choix.

M. Launay (CGT) rappelle que les TER et cars régionaux ou interrégionaux ont une vocation d'aménagement du territoire, ce qui n'est certainement pas le cas des « cars Macron » qui ne permettront pas de développer le transport collectif dans les territoires.

Il rappelle les résultats d'une étude faite en 2011 sur les coûts en 2008 du car (31,9 c du km) et du TER (6,9 c du km) très différents de ceux retenus par le Seeidd.

Les cars ont un impact très important sur l'usure des routes qui n'est pas comptabilisé et intégré dans l'étude du Seeidd, alors que les péages ferroviaires sont très élevés.

M. Becker rappelle que le coût des infrastructures est bien pris en compte dans l'étude ; ils font partie des coûts marchands. Les résultats présentés sont homogènes par mode.

M. Bernadet partage l'observation de la DGITM sur la très forte dispersion autour des éléments présentés. Il souhaite que l'étude souligne les écarts considérables que l'on peut observer sur les différents trajets.

M. Sauvant (AQST) indique que l'étude présente à ce stade des moyennes France entière. Il propose que l'étude tienne davantage compte de la diversité de géographie des territoires. Par exemple, pour les liaisons intra-régionales, on pourrait examiner diverses classes de densité, notamment pour voir si le TER présente des avantages comparatifs au moins en zone dense ; si le TGV présente en moyenne nationale un excellent bilan, il ne doit probablement pas en aller de même pour des corridors à flux faibles.

Il demande si l'étude prend en compte dans son champ le transport ferroviaire régional en Île-de-France, particulièrement développé face à celui des régions de province. En tout cas, la comparaison de modes en moyenne nationale mais avec des zonages géographiques différents serait susceptible de poser problème.

Le remplissage retenu pour les autocars paraît un peu élevé, sauf à imaginer un taux de recours important à du car 2 niveaux.

Il demande quelle source a été utilisée pour la valorisation des différences de confort, notamment des différences entre le confort de modes guidés et ceux qui ne le sont pas.

Le temps de transport est pris en compte dans l'étude du Seeidd, ce qui est justifié, mais qu'en est-il de la prise en compte de la qualité du transport (notamment sa ponctualité et sa régularité) ?

Comment sont différenciées les valeurs du temps conducteur et passager en VP, notamment pour le covoiturage (ou les VP "normaux" mais avec passager), pour tenir compte du fait que le passager peut utiliser plus librement son temps que le conducteur ?

M. Toulouse (CGEDD) insiste sur la valeur temps qui n'est pas la même selon les modes de transport compte tenu de la différence des services offerts et notamment le confort qu'il convient de prendre en compte.

Mme Salathé (ONISR) s'interroge sur le taux d'accident différent pour les voitures particulières et celles effectuant du covoiturage. Elle ne souhaite pas que cette différence soit utilisée dans l'étude : le taux d'accident doit tenir compte du taux d'occupation, différents entre les voyages privés ou en covoiturage, de l'âge des conducteurs du covoiturage, plus bas, qui ont un nombre moyen d'accidents différent de l'ensemble des conducteurs.

M. Berthet indique qu'il existe une sorte de contrôle social sur les conducteurs de covoiturage qui sont notés par les covoiturés : cela laisse penser que leurs qualités de conducteurs sont bonnes.

Mme Caron rappelle que les taux d'occupation des voitures sont suivis à travers les ENTD (1993 et 2007). C'est un suivi complexe. Des enquêtes mobilité tous les 4 ans devraient donner des précisions.

M. Becker ne souhaite pas faire de guide méthodologique, rappelant qu'il s'agit plutôt du rôle du Cerema.

M. Lahoche demande si les véhicules autonomes sans doute partagés, qui sont appelés à se développer à horizon de 10 à 15 ans, pourraient être pris en compte dans l'étude.

Mme Paquel présente des informations statistiques sur les infrastructures linéaires de transport routier.

M. Leuxe (DGITM) s'interroge sur l'objectif de ce travail : il note que les ratios sur l'utilisation des réseaux pour les marchandises et pour les voyageurs ne semblent pas établis sur des périmètres comparables entre modes de transports. Par exemple il n'est pas exact de dire que le transport de marchandises n'utilise que le linéaire du réseau routier national car l'on sait que l'un des avantages du TRM est le porte à porte. En outre prendre la totalité du linéaire ferroviaire pour le fret ferroviaire est un raccourci contredit par la réalité de cette activité. Il convient d'utiliser les sources disponibles et d'utiliser lorsque c'est possible des clés de répartition de trafic par catégories de lignes ferroviaires (par exemple celles utilisées par le CGEDD et le Minefi dans leurs rapports d'audits et d'expertises). L'utilisation des infrastructures devrait être distinguée par catégorie d'infrastructure.

De manière générale, le document nécessitera des explications sur les méthodes de calculs retenues et sur les sources utilisées. Sur les emprises au sol il faudrait préciser si les aires de service et les parkings sont pris en considération dans l'approche retenue.

S'agissant des comparaisons internationales, il y a un biais du fait que les États répondent différemment et que les données ne sont pas homogènes : par exemple pour la route, la France fournit les informations relatives à l'ensemble des réseaux (y compris locaux), ce qui ne semble pas le cas de tous les pays. Une note explicative d'accompagnement des ratios serait nécessaire.

Questions diverses

M. Savy (Personnalité qualifiée) rappelle que le parc des VUL est plus que 10 fois supérieur à celui des poids lourds en France et leur circulation (en véhicules km) trois fois supérieure à celle des poids lourds. Serait-il possible d'améliorer la qualité de l'enquête régulière qui les concerne, notamment en évaluant les quantités qu'ils transportent ? Il indique par ailleurs que le départ des enquêtes annuelles d'entreprises à l'Insee a entraîné un appauvrissement désolant de la qualité et de la quantité des informations disponibles sur le secteur des transports. Il déplore enfin l'appauvrissement de l'information sur le transport ferroviaire, notamment sur l'outil Sitram.

M. Bernadet (Personnalité qualifiée) souhaiterait que l'on fasse état de la sous-traitance (en donnant son taux) notamment pour le TRM, si les données de l'Insee le permettent.

Il s'interroge sur la qualité des données sur le transport ferroviaire de marchandises et souhaiterait qu'à côté des tonnes km, on donne des statistiques sur les tonnes transportées.

M. Savy rappelle la conférence nationale sur la logistique qui manque d'informations sur les entrepôts, l'emploi et les données comptables. Il souhaiterait qu'une étude spécifique soit lancée sur cette activité.

Mme Caron annonce qu'une enquête entrepôt se déroulera en 2017. Il n'existe aucun règlement européen sur la logistique.

M. Lang s'exprimant au nom de FNE de la FNAUT et de FUB présente une note de proposition rédigée en commun par les trois fédérations qu'il souhaite voir annexée au compte-rendu de la réunion. Il en reprend les principales dispositions. FNE, la FNAUT et la FUB estiment que les comptes des transports ne peuvent plus se limiter au chapitre D à une présentation des effets de la pollution ne faisant apparaître que les quantités physiques des externalités en essayant plus ou moins de les répartir entre chacun des modes de transport.

Si l'évaluation du coût social des GES en général et du CO_2 en particulier en matière de changement climatique est encore délicate à établir aujourd'hui, celle du coût des émissions polluantes sur la santé publique doit être plus facile. Elle a en effet déjà fait l'objet récemment aussi bien d'études internationales (OMS, OCDE…) que nationales (Anses, Rapport de la Commission des comptes et de l'économie de l'environnement…). Le 8 juillet 2015, le Sénat a publié un rapport très complet sur le sujet « pollution de l'air : le coût de l'inaction » dans lequel ces différentes études sont recensées pour établir un état des lieux du coût de la pollution de l'air.

FNE, la FNAUT et la FUB proposent que ces études servent de base dans une première approche pour donner une évaluation du coût des externalités provoquées par les principaux polluants qu'émettent chacun des modes sur le territoire national. Ces chiffres donneraient une image plus pertinente de l'enjeu social de l'activité des transports dans leur ensemble, tout particulièrement du mode routier, que la simple évocation des quantités de polluants dont ils sont à l'origine. À titre d'exemple, l'étude OMS-Predit-Ademe de 2001 montre que dans le coût global sanitaire de près de 39 milliards d'€ dû aux seules PM10, plus de 21 milliards sont imputables au trafic routier. Au regard de ces coûts sociaux que le mode routier ne supporte pas, les avantages fiscaux qui lui sont accordés, notamment pour le transport de marchandises, se révèlent sans fondement dans l'intérêt de la collectivité. Il suggère enfin concernant le graphique D1-3 de vérifier que la tendance constatée depuis 2007 à la forte baisse des émissions conventionnelles des voitures neuves n'est pas due à la prise en compte des valeurs normées et non des valeurs réelles.

M. Moreau indique que cela relève plutôt du compte de l'environnement et/ou d'études ad hoc plutôt que d'une fiche régulière du rapport à la CCTN.

M. Lahoche demande en conclusion que les membres du CCTN travaillent en réseau de façon plus systématique afin d'enrichir les productions de la Commission, l'initiative revenant au CGDD/SOES qui assure le secrétariat et au CGDD/Seeidd qui réalise des études et lève la séance après avoir remercié les intervenants.

La prochaine réunion aura lieu le mercredi 6 juillet à 9 h 30.

Réunion plénière de la commission du 6 juillet 2016

Liste des participants

Sous la présidence de

M. LAHOCHE Vice-président par intérim de la Commission des comptes des transports de la Nation, Président par intérim de la section mobilité et transport du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)

Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) Section 3	M. BERTHET
Conseil général de l'environnement et du développement durable Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST)	M. SAUVANT
Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)	M. LEUXE
Direction générale de l'aviation civile (DGAC)	M. VALENTINO
France Stratégie (Stratégie)	Mme RAYNARD
Direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI)	M. ROSOLOFOARISON
Direction générale du trésor (DGT)	M. BERGEROT
Association des Régions de France (ARF)	M. HERRGOTT
Société nationale des chemins de fer français (SNCF)	Mme JARRIGE
Régie autonome des transports parisiens (RATP)	M. BLAZY
Union Routière de France (URF)	M. AZUAR
Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA)	M. DEBAR
Fédération nationale des transports routiers FNTR	M. SORMANI
Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa)	M. BOUTANG
Confédération générale du travail, Union Interfédérale des Transports (CGT)	M. LAUNAY
France nature environnement (FNE)	M. LANG
Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif)	M. MAHIEU
Direction générale de l'aviation civile (DGAC)	M. GUITTET
Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe)	M. TAILLAUT
Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar)	M. MADRE
Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC/DLCES)	Mme SUTTO
Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)	M. LENOIR
Personnalités qualifiées : Université Lyon II CEDD ENPC	 M. BERNADET M. BUREAU M. LATERRASSE

Excusés : Mme DUPONT, Mme SALATHE, M. JALLET, M. ROSE, M. SAVY

Pour le Service économie, évaluation et intégration du développement durable (Seeidd) :
M. BECKER, M. ROUCHAUD

Pour le SOeS :
M. MOREAU, Mme CARON, Mme ALBENQUE, M. COLUSSI, M. COSTER, M. DRUILLE, M. HERBET (rapporteur de la commission), M. LAVERTU, Mme PAQUEL (secrétaire de la commission), M. PICARD, M. WEMELBEKE

Projet de compte-rendu de la réunion de la CCTN du 6 juillet 2016

Pierre Lahoche ouvre la séance, demande à Jean-Baptiste Herbet de rappeler les conclusions de la réunion du 12 février et en fait approuver le compte-rendu.

Présentation du rapport sur les comptes des transports en 2015 (Jean-Baptiste Herbet et Véronique Paquel, SOeS).

Les différents intervenants ont apprécié les changements impulsés et soulignent la qualité du rapport ; ils transmettent des remarques de forme et de fond sur des précisions à y apporter.

M. Bernadet (Personnalité qualifiée) fait observer que si l'évolution du transport maritime se situe dans la moyenne européenne, les ports de Marseille et du Havre sont toujours très en retard sur les grands ports européens notamment ceux situés en bord de Mer du Nord ; leur évolution est moins dynamique que celle des très grands ports (Rotterdam, Hambourg).

D. Launay (CGT) souligne une petite progression du fret ferroviaire dont la part modale reste très basse à seulement 10,6 %. La part de l'opérateur historique continue de baisser, résultat de sa politique d'abandon engagée en 2003. Il note également une forte baisse des prix dans le fret ferroviaire grâce à des gains de productivité, à la baisse de l'emploi et au détriment de la sécurité.

Le transport fluvial de marchandises est à la baisse, plus importante pour le pavillon français, accompagné - à nouveau - d'une baisse de la capacité de flotte fluviale française.

Il souligne l'absence de report modal de la route vers les modes alternatifs ; volonté pourtant déjà affichée par le Grenelle de l'environnement qui déclarait : « le fret ferroviaire, fluvial et le cabotage maritime d'intérêt général » mais jamais transposé dans la loi. La baisse du pavillon français dans le transport routier de marchandises continue pendant que l'activité des pavillons étrangers poursuit sa progression en France métropolitaine.

Les compagnies aériennes françaises reculent sur les faisceaux étrangers (hormis l'Afrique). La déréglementation favorise la diminution de la part des pavillons français. La précarité de l'emploi progresse avec une forte augmentation de l'emploi intérimaire. Par ailleurs 15 % de salariés du transport routier sont au Smic (6 % il y a quatre ans).

Le recul dans les investissements en infrastructures de transports attire l'attention, que ce soit pour le réseau routier - dont une grande partie du réseau non concédé se dégrade - ou dans le ferroviaire même s'il y a l'impact LGV. L'état global du réseau, et notamment en Île-de-France, nécessiterait des investissements beaucoup plus importants pour rattraper 30 années de retard d'investissements mais aussi dans les TCU avec une forte baisse en province. Ces baisses font ressortir les effets de la politique d'austérité et la baisse des dotations aux collectivités locales, malgré une augmentation des recettes des administrations liée à la TICPE et posant, plus globalement, la question du financement des infrastructures souvent abordé mais jamais abouti.

La CGT est alarmée par l'accroissement des émissions de GES du secteur des transports, en lien avec une augmentation de la circulation et de la consommation du carburant routier, malgré le développement des biocarburants, de l'électro mobilité ou de la baisse des émissions conventionnelles des nouveaux véhicules. Ceci est complètement à contre-courant de ce qui avait été porté au Grenelle de l'environnement, des objectifs de la COP 21, dans un pays qui se veut exemplaire après avoir tenu quatre conférences environnementales et voté une loi sur la transition énergétique où les transports sont les grands absents hormis quelques lignes sur l'électrique.

Cela amène la CGT à poser plusieurs questions à cette Commission :

- Il est pointé une augmentation de la circulation des véhicules utilitaires légers. Les véhicules utilitaires légers sous immatriculation étrangère sont-ils comptabilisés dans la progression du TRM sous pavillon étranger ? La DGITM a produit une étude intéressante sur les VUL qui demande des suites.

- Les VTC sont intégrés avec les taxis, pourtant, les règles, les contraintes et les statuts diffèrent. Il serait nécessaire de les séparer à l'avenir. D'autant qu'une récente étude laisserait entendre qu'il y aurait un report de l'utilisation des transports collectifs vers des nouveaux modes (VTC, auto partage).

- Peut-on connaître l'impact du covoiturage sur l'utilisation de la voiture et l'augmentation de la circulation routière. Ce système a aussi pour effet un report des transports collectifs (le rail en particulier) vers la voiture. Quel est son impact sur l'emploi et l'environnement ?

- Les lignes de cars dits « cars Macron » se multiplient alors que les prix sur de nombreuses lignes ne couvrent pas les frais ; une grande partie des coûts externes est payée par les contribuables comme pour le TRM. Il faudrait mesurer les impacts économique, social et environnemental du développement de ce mode ce transport avec une forte sous-traitance.

Par ailleurs, les TET effectuent 34,2 millions de voyages annuels (soit 100 000 passagers par jour) pendant que 191 lignes d'autocars ont transporté 1,9 million de voyages en huit mois. Les TET de nuit, que l'on veut supprimer, répondent à un réel besoin, six lignes transportent 1,2 million passagers par an dans des conditions de transport pas toujours optimales (matériel vieillissant…).

La progression des trafics routiers - voyageurs et marchandises - qui sera certainement plus visible dans les statistiques 2016, a des répercussions sur l'emploi, l'environnement mais aussi sur l'aménagement et la désertification des territoires.

J.B. Herbet précise que le transport de marchandises par les VUL étrangers n'est pas mesurable et n'est pas intégré dans les statistiques de TRM qui, pour le pavillon étranger, ne concernent que les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. Par ailleurs, il est actuellement impossible dans la nomenclature de distinguer l'activité des VTC et des taxis, la version définitive du rapport précisera que les données publiées concernent ces deux activités. Un observatoire de l'activité des taxis et VTC devrait être prochainement mis en place. L'impact du développement des « cars Macron » et du covoiturage a fait l'objet d'études réalisées et publiées récemment par le Seeidd.

A. Sauvant (AQST) Le rapport de la CCTN montre l'évolution des GES liée à l'augmentation de la circulation. Le transport individuel montre une élasticité notable à la baisse du prix des carburants. Le titre de la synthèse devrait faire remonter les inquiétudes environnementales face à l'accroissement du transport en 2015.

Il souhaiterait à l'avenir donner une place plus importante aux nouveaux modes de déplacement des personnes et de mesurer leur substituabilité avec les modes traditionnels (trains en particulier). À ce titre, à partir du moment où BlaBlaCar devient un opérateur significatif de mise en relation de conducteurs et de passagers, et que la hausse du taux d'occupation est un des leviers identifiés dans la stratégie nationale bas carbone, cette entreprise devrait communiquer des informations sur son trafic ; une récente étude de l'Ademe montre que près de 70 % des passagers (hors conducteurs) du covoiturage sur longue distance se déplaçaient auparavant en train ; on pourrait également suivre quelques indicateurs de qualité de service à l'avenir.

R. Lang (FNE) soutient les analyses et les remarques de ses prédécesseurs et rappelle sa demande récurrente faite au nom de FNE, de la FNAUT et de la FUB de chiffrer les externalités des transports pour tenir compte de leur coût social en distinguant les impacts différents modes.

Les objectifs de réduction des émissions de GES aux horizons 2030 et prévus lors des accords de Kyoto renouvelés lors de la COP 21 en 2015 à Paris semblent difficiles à atteindre avec un prix du carburant bas. Il serait souhaitable que les pouvoirs publics jouent mieux avec le montant des taxes sur les produits pétroliers pour éviter la croissance des transports routiers individuels provoquant la croissance concomitante des émissions de GES. Le bonus-malus a certes un effet sur les consommations unitaires de carburant en poussant les ménages à acquérir des véhicules moins émetteurs de GES mais n'a pas d'impact sur l'utilisation des voitures particulières une fois acquises. De plus le principe du bonus-malus ne porte que sur le CO_2 et non sur les polluants qui affectent gravement la santé dans les zones urbanisées ou de transit (particules fines, NO_X….)

Au chapitre D « Externalités » le terme de biocarburant paraît inapproprié. Celui-ci devrait être réservé aux seuls carburants produits de façon renouvelable et écologique. FNE propose d'employer le terme générique d'agrocarburant qui regrouperait à la fois les biocarburants et les carburants agro-industriels c'est-à-dire ceux qui sont certes renouvelables mais dont les conditions d'obtention montrent qu'ils ne peuvent être considérés comme écologiques, si l'on prend en compte l'ensemble du cycle de vie de leur production et leurs effets indirects sur l'utilisation des terres.

Il cite la tribune du Monde du 27 juin 2016 signée par les présidents de FNE et du RAC :
http://www.lemonde.fr/idees/article/2016/06/27/agrocarburants-une-industrie-polluante-et-non-rentable_4958772_3232.html

faisant référence à une étude européenne récente qui confirme ce que des études scientifiques avaient déjà révélé, à savoir que ledit biogazole émet plus de 80 % de GES que le gazole d'origine fossile qu'il remplace, qu'il soit produit avec des huiles végétales européennes, comme le colza français, ou importées de pays du Sud, comme l'huile de palme. Le biogazole n'est en fait qu'un gazole agro-industriel. Il serait temps de rejeter le terme de « biocarburant » pour tous les carburants issus du même processus de production que l'on peut qualifier d'agro-industriel, dans lequel on peut aussi classer le bioéthanol.

Il souhaiterait donc que le rapport n'utilise plus le terme de biocarburant, mais celui d'« agro-carburants » de façon générique afin de pouvoir distinguer les biocarburants, comme le bio-méthane issu de la méthanisation des déchets agricoles ou de cultures intermédiaires à vocation énergétique (CIVE) des carburants agro-industriels qui, s'ils ont en commun d'être renouvelables, sont issus d'un système de production que l'on ne peut qualifier dans la majorité des cas d'écologique ou de respectueux de l'environnement et de la vie humaine. Les sols doivent conserver une vocation alimentaire pour l'Homme.

J. Laterrasse (Personnalité qualifiée) regrette que les VTC et taxis soient analysés globalement. Le développement des VTC, qui s'apparentent à du transport à la demande, a un impact fort sur l'activité des taxis et même sur celle des transports en commun. La mesure du transport de marchandises par les VUL étrangers, absente du rapport, est impossible dans l'environnement statistique actuel car notamment la régulation à laquelle est soumis le transport de marchandises est aujourd'hui moins contraignante. Il encourage cependant le SOeS à trouver des nouveaux instruments de mesure.

D. Bureau (Personnalité qualifiée) souhaiterait que les comparaisons internationales soient plus systématiques, notamment pour le transport de voyageurs. L'accroissement de la circulation est lié au prix bas des carburants ; il s'agit peut-être d'un phénomène de court terme. En revanche le nombre de tués sur les routes est en rupture depuis deux ans avec la tendance de moyen terme et sans lien direct avec l'évolution de la circulation. Il souhaite que le dernier paragraphe de la synthèse du rapport soit revu dans le sens de ses observations. Dans la fiche E1, il voudrait que l'on rappelle la part modale des transports non routiers bien inférieure en 2009 à celle d'aujourd'hui.

Enfin, il insiste pour que les données comptables de SNCF Réseau soient intégrées au rapport.

B. Jarrige (SNCF) convient qu'il est nécessaire que figurent des données comptables de SNCF Réseau. Les comptes 2015 sont difficiles d'interprétation car la réforme ferroviaire se traduit par des changements de périmètres au 1er juillet 2015. Ceci n'empêche pas que ces comptes puissent être produits dans le rapport de la CCTN. SNCF Réseau a indiqué aux rapporteurs de la CCTN qu'il n'était pas souhaitable de publier des comptes pro forma. Les données 2014 restent donc celles publiées l'an dernier. Pour 2015, ce sont les comptes sociaux établis en normes françaises, non retraités, qui doivent figurer dans le rapport. Une astérisque pourra préciser le caractère particulier de cette année 2015.

Exposé sur le transport de voyageurs depuis 1990 (S. Picard, SOeS)

J. Lenoir (FNAUT) souhaiterait que l'étude regarde aussi les évolutions de l'offre sur les axes transversaux qui se dégradent d'avantage que sur les axes radiaux.

M. Bernadet (Personnalité qualifiée) souligne l'intérêt des études du SOeS sur longue période qui permettent une analyse structurelle des évolutions et il encourage le SOeS à poursuivre dans cette voie.

L'impact du TGV sur le trafic aérien a été bien mis en évidence dans le rapport, mais il s'interroge sur le redressement du trafic aérien au départ ou à l'arrivée de Lyon depuis 2009, seule exception de cet impact.

D. Bureau (Personnalité qualifiée) salue les révisions des taux d'occupation des voitures particulières et souhaiterait savoir si cette baisse est observable dans les autres pays européens.

S. Picard (SOeS) indique que c'est *a priori* le cas puisque le taux d'occupation dépend du motif de déplacement, de la taille des ménages et de leur équipement qui évoluent vraisemblablement en France comme dans le reste de l'Europe.

A. Sauvant (AQST) rappelle qu'il avait constitué des séries sur les transports depuis 1830 avec D. Rouchaud ; ces séries devraient être regardées pour les perspectives de très long terme. L'hypothèse sur les taux d'occupation des véhicules étrangers égaux à ceux des voitures françaises partant à l'étranger devrait être vérifiée.

Il souhaite aussi que des données sur le transport par cars régionaux et départementaux, certes disponibles dans les séries longues dématérialisées, soient remontées dans le corps du rapport (ce qui est le cas dans les séries longues dématérialisées), et qu'un zoom soit fait sur ces modes de transport.

A. Leuxe (DGITM) regrette dans la partie « Les transports collectifs urbains » (TCU) que l'analyse comparative sur la répartition de l'usage porte sur le clivage « Île-de-France » et « hors Île-de-France » ce qui présente un intérêt limité et des biais. En effet, le bloc « hors Île-de-France » agrège 209 agglomérations dont les typologies et l'importance sont très variées et l'offre (comme les besoins de transport) s'organise différemment selon l'importance et la structure de l'agglomération. Il pense qu'il aurait été judicieux de retenir une segmentation plus représentative des fonctionnements urbains, en retenant les grandes conurbations de plus d'un million d'habitants (Lyon, Marseille-Aix, Toulouse, Bordeaux, Lille et Nice par exemple) et de distinguer les autres agglomérations par tailles par exemple de 100 000 hab. à 300 000 hab., de 300 000 hab. à 500 000 hab. et de 500 000 hab. à 1 000 000 hab.

La répartition de l'usage des modes de TCU aurait été plus éclairante des réalités. Il regrette que le champ d'analyse se soit limité à l'autorité organisatrice de TCU et que l'on n'ait pas retenu les TER dans l'analyse. Il indique que dans les grandes conurbations, les TER jouent un rôle similaire à celui du RER et du Transilien en Ile de France et que son usage est fortement marqué par les déplacements domicile-travail et domicile-études, comme en Île-de-France. La répartition de l'usage des modes en serait modifiée et leur comparaison serait plus représentative de la réalité.

S. Picard précise que les trajets domicile travail représentent près de 50 % du transport des TER. Il rappelle que l'offre de transport par taille de périmètre urbain fait l'objet d'une fiche du rapport de la CCTN.

J.L. Madre (Ifsttar) salue les efforts accomplis pour décrire l'usage du vélo et mesurer le taux d'occupation des véhicules. En effet, ce paramètre est un déterminant important de l'efficacité énergétique et CO_2 des déplacements (mesurée par voyageur*km), ainsi que de l'équilibre entre dépenses et recettes des entreprises de transport (ratio R/D).

Des chiffres sur le covoiturage compléteraient utilement ce panorama, qui reste fragmentaire faute de sources statistiques (e.g. disparition des séries de PKO en IdF).

À l'enquête transport 1982, le taux d'occupation des voitures était peu différent de celui observé en 1994; rétropoler le modèle d'estimation des taux d'occupation des taux d'occupation jusqu'au recensement de 1982 permettrait de tester sa robustesse.

Il signale enfin que des comparaisons avec le RU et l'Allemagne ont été réalisées dans le cadre du projet européen COST 355 (cf notamment communication à la conférence mondiale sur la recherche dans les transports 2010).

D. Herrgott (ARF) souligne que la commission peut dorénavant s'appuyer sur la base d'enquête TCR, réalisée en partenariat par la DGITM, le Cerema, l'ARF, le Gart, l'UTP et la FNTV. Ces données concernent à la fois le mode ferroviaire et le mode routier, amené à évoluer en 2017 du fait de l'évolution des compétences des Régions. Enfin, l'avancement progressif des phases de collecte, auxquelles répondent depuis 2012 toutes les Régions, devrait permettre une meilleure temporalité de l'exploitation des résultats.

R. Lang (FNE) demande que dans le transport en TER soient distingués celui qui utilise le réseau routier et celui qui utilise le réseau ferroviaire.

Exposé sur le transport à horizon 2030 et 2050 (J.J. Becker Seeidd)

J. Laterrasse (Personnalité qualifiée) souhaite que dans les exercices de prospective, on ne raisonne pas à partir des modes actuels de transport qui risquent d'évoluer, voire ne plus exister.

Plutôt que de distinguer le transport de proximité du transport de grande distance, il faudrait distinguer le transport du quotidien du transport exceptionnel car les trajets domicile travail sur des grandes distances sont de plus en plus fréquents (grâce au raccourcissement des temps de transport en TGV notamment).

Par ailleurs, et pas seulement pour l'étude prospective, il conviendrait de regarder le développement de la part des voitures d'entreprises mises à disposition de leur personnel ainsi que celle des « locations avec option d'achat » dans les immatriculations de voitures neuves.

Enfin, il s'interroge sur l'impact des voitures autonomes et du développement des voitures partagées.

A. Sauvant (AQST) propose de rajouter des éléments de prospective technologique (par exemple les caténaires sur les autoroutes pour le TRM ou potentiel des véhicules à biogaz, électriques ou à hydrogène par exemple).

Il voudrait que les analyses soient faites (sur les véhicules) en cycle de vie, et intègrent celles sur les énergies de traction (production d'électricité ou carburant agro industriels notamment).

R. Lang (FNE) note que la nécessité d'une transition énergétique permettant de passer des carburants fossiles aux carburants renouvelables et écologiques ne semble pas assez prise en compte. Il demande que l'on tienne compte de l'origine de l'électricité. L'électricité provenant des centrales nucléaires ne peut être produite ni sans uranium, produit fossile dont La France ne dispose d'aucune réserve ni sans lithium et autres terres rares nécessaires aux batteries. Le recours à d'autres ressources énergétiques doit s'imposer pour bâtir un mix énergétique cohérent et tendanciellement orienté pour qu'aux ressources fossiles se substituent progressivement des sources d'énergies renouvelables et écologiques. Si aujourd'hui le gaz naturel est majoritairement d'origine fossile, des études récentes notamment de l'Ademe montrent qu'aux horizons 2030 et 2050, une part croissante de cette ressource pourra être d'origine renouvelable et écologique. L'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) ne semble pas être une hypothèse retenue, pourtant sa performance énergétique est équivalente à celle du diesel, sinon meilleure. De plus en plus de chargeurs exigent désormais des transporteurs un usage croissant du GNL pour réduire leur empreinte carbone avec la perspective de le remplacer à terme par du gaz naturel issu de la méthanisation des ordures ménagères, des déchets végétaux ou animaux en provenance de nos territoires. Il souhaite que cette étude prospective intègre un recours au gaz naturel en rapport avec ses qualités aujourd'hui reconnues.

J.J. Becker accorde à R Lang que l'utilisation du GNL fossile fait gagner 20 % sur les émissions de CO_2 ; en revanche la production de GNL par fermentation méthanique de déchets serait insuffisante et devrait être complétée par de l'agro méthane produit à partir de cultures énergétiques qui pourraient poser les mêmes problèmes, en matière de changement d'usage des terres, que les agro carburants actuels.

P. Lahoche remercie le SOeS et le Seeidd pour la qualité de leurs prestations, remercie les participants pour leurs interventions et leurs recommandations, conclut la réunion et annonce la prochaine réunion en février 2017 à une date non encore arrêtée.

La séance est levée à 12 h 30.

Directeur de publication : Sylvain Moreau
Dépôt légal : août 2016
ISSN : en cours

Impression : imprimerie intégrée du Meem,
imprimé sur du papier certifié écolabel européen
www.eco-label.com

Ce rapport dresse un panorama des transports pour l'année 2015, qui est marquée par la baisse du prix des carburants et par un environnement économique global favorable aux transports.

L'activité de transport est contrastée selon les segments : le transport intérieur de marchandises est en berne avec une baisse marquée du transport routier réalisé par le pavillon français. Le transport de voyageurs augmente plus vite qu'en 2014 et qu'en moyenne annuelle depuis 2010 : la circulation routière des véhicules et des bus et cars interurbains s'accroit, le transport collectif de proximité ralentit, le transport collectif sur longue distance repart. L'activité des services annexes du transport s'accroît.

Ce regain d'activité s'accompagne d'une augmentation des accidents de la route et des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Les comptes des transports en 2015

Service de l'observation et des statistiques
Bureau des synthèses économiques et sociales sur les transports
Rapporteur de la commission des comptes des transports de la Nation
Tour Séquoia
92055 La Défense cedex
Mél : cctn.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr