

## **INDICATEURS DE SUIVI DES OBJECTIFS GÉNÉRAUX DE LA POLITIQUE DE TRANSPORT DE VOYAGEURS ET DE TRANSPORT DE MARCHANDISES**

*Christine RAYNARD*

**Le gouvernement a souhaité qu'un suivi attentif et continu des résultats de la politique générale des transports et des mesures prises soit mis en place, afin de prendre connaissance des risques de divergence avec les objectifs fixés et de mettre en œuvre suffisamment tôt les mesures correctives appropriées.**

**Le dispositif de suivi devrait comporter à terme :**

- **d'une part, des indicateurs de performance permettant d'apprécier le niveau de réalisation des principaux objectifs fixés afin de faire apparaître, le cas échéant, la nécessité de leur apporter les inflexions appropriées ;**
- **d'autre part, une évaluation des actions mises en œuvre, afin d'apprécier leur efficacité au regard des grandes orientations retenues.**

**Le rapport d'initialisation<sup>1</sup> traite du suivi des objectifs généraux et rassemble des indicateurs globaux relatifs aux trafics et transports de voyageurs et marchandises, à l'offre de transport, aux comparaisons multimodales et aux effets environnementaux. Le volet « objectifs généraux » permet d'apprécier les principales évolutions des transports en France entre 1996 et 2001. Il les compare aux analyses et aux objectifs d'évolution retenus actuellement dans les schémas de services de transport.**

### **Apprécier le niveau de réalisation des objectifs généraux de la politique des transports**

Les indicateurs présentés mesurent un certain nombre d'évolutions constatées en termes de flux de transport, de services offerts ou d'effets environnementaux, et le rapport ne cherche pas à en expliquer les causes, parfois multiples et complexes, qui nécessitent des analyses ou des évaluations plus poussées. Ils ne peuvent que révéler un état des lieux, au regard des objectifs généraux retenus.

Un autre volet du suivi, en cours d'élaboration avec le concours des services régionaux de l'État, portera sur des indicateurs relatifs à un certain nombre d'axes interurbains majeurs (couloirs multimodaux de transport), de grands pôles d'échanges (ports et aéroports) et de territoires (accessibilité), dont le suivi apparaît nécessaire, compte tenu des objectifs stratégiques fixés. Ses résultats feront l'objet de publications ultérieures.

### **Objectifs, tendances et orientations**

S'inscrivant dans les orientations du livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010, la politique française de transport de voyageurs et de transport de marchandises définit des perspectives à un horizon de vingt ans, fondées sur des objectifs :

- **de rééquilibrage intermodal de l'offre de transport : priorité au fret ferroviaire et aux modes alternatifs à la route pour les transports interurbains ; priorité aux transports collectifs pour les déplacements urbains et suburbains ;**

<sup>1</sup> Document disponible au bureau de la diffusion du SES ou consultable et téléchargeable au format pdf à l'adresse suivante : [http://www.equipement.gouv.fr/statistiques/analyses/etudes/etudes\\_.htm](http://www.equipement.gouv.fr/statistiques/analyses/etudes/etudes_.htm)

## INDICATEURS

- de régulation générale des transports visant à modifier le comportement des usagers dans leurs choix de déplacements ; cette régulation passe par une harmonisation technique, tarifaire, fiscale et sociale au niveau communautaire.

Les évolutions des transports actuellement observées vont-elles dans le sens de ces objectifs ? Dans quelle mesure ? Tel est l'objet de ce premier rapport de présentation d'indicateurs de suivi de la politique de transport sur la période 1996 - 2001 : établir une observation synthétique de l'évolution récente pour en tirer les enseignements et éclairer l'action publique.

Une comparaison avec les perspectives du scénario multimodal volontariste des schémas de services de transport (scénario MV) a été établie.

Récapitulatifs des perspectives du scénario multimodal volontariste MV  
(PIB + 2,3 % par an en moyenne sur la période 1996 à 2020)

MARCHANDISES (y compris transit)	Volumes de transport		Croissances du transport	
	en milliards de tonnes-kilomètres		en % par an	
	1996	MV 2020	1971-1996	MV 1996-2020
Transport routier (CU > ou égale à 3t)	213,8	306,1	3,8%	1,5%
Transport ferroviaire	48,3	150,0	-1,1%	4,8%
Transport fluvial	5,7	13,0	-3,1%	3,5%
<b>Total</b>	267,8	469,1	2,4%	2,4%

VOYAGEURS	Volumes de transport		Croissances du transport	
	en milliards de voyageurs-kilomètres		en % par an	
	1996	MV 2020	1971-1996	MV 1996-2020
Routes (réseau routier national)	248,2	443,3	4,4%	2,4%
Ferroviaire (hors Ile-de-France)	50,9	84,7	1,6%	2,1%
Aérien (intérieur)*	13,1	28,1	9,3%	3,2%
<b>Total</b>	312,2	556,1	3,6%	2,4%

Source : schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises juillet 2002

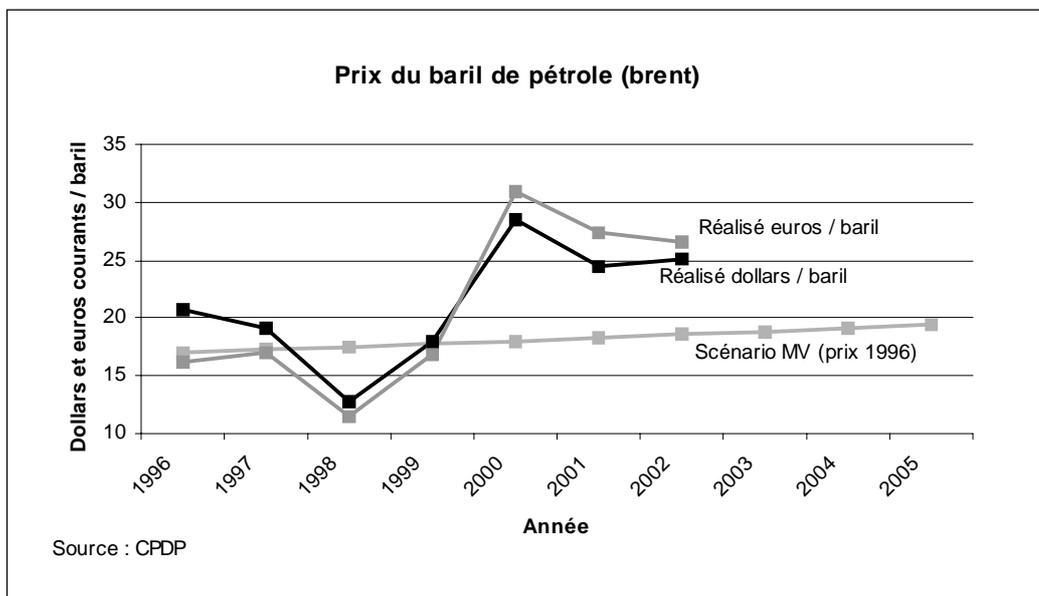
\* Pour établir ces perspectives d'évolution 1996-2020 exprimées en passagers-kilomètres transportés sur les lignes intérieures, la DGAC retient l'hypothèse selon laquelle, toutes choses égales par ailleurs, la distance moyenne par vol augmente de 0,6 % par an au cours de la période considérée. Pour l'ensemble des voyages aériens, incluant le trafic intérieur et le trafic international, la croissance du trafic (exprimé en nombre de passagers aériens et non en passagers-kilomètres) devrait se maintenir à un rythme global annuel proche de 3,5 %.

### L'environnement économique

Les évolutions globales de la demande sont conditionnées par l'environnement économique et par l'évolution des comportements des usagers ou celle des systèmes de production et de distribution. Ainsi, sur la période 1996 - 2001 :

- le prix du baril de pétrole a été multiplié par plus de deux entre 1998 et 2000, passant de 12,7 \$ à 28,5 \$ le baril, avant de retomber en 2001 à 24,4 \$ le baril ; puis se stabiliser en 2002 ;
- l'évolution de la consommation effective des ménages est très proche du niveau moyen de 2,3 % par an, tendance prévue à vingt ans. La croissance du PIB a été supérieure sur la période 1998 - 2000, mais cette tendance s'est infléchie en 2001 et 2002.

## INDICATEURS

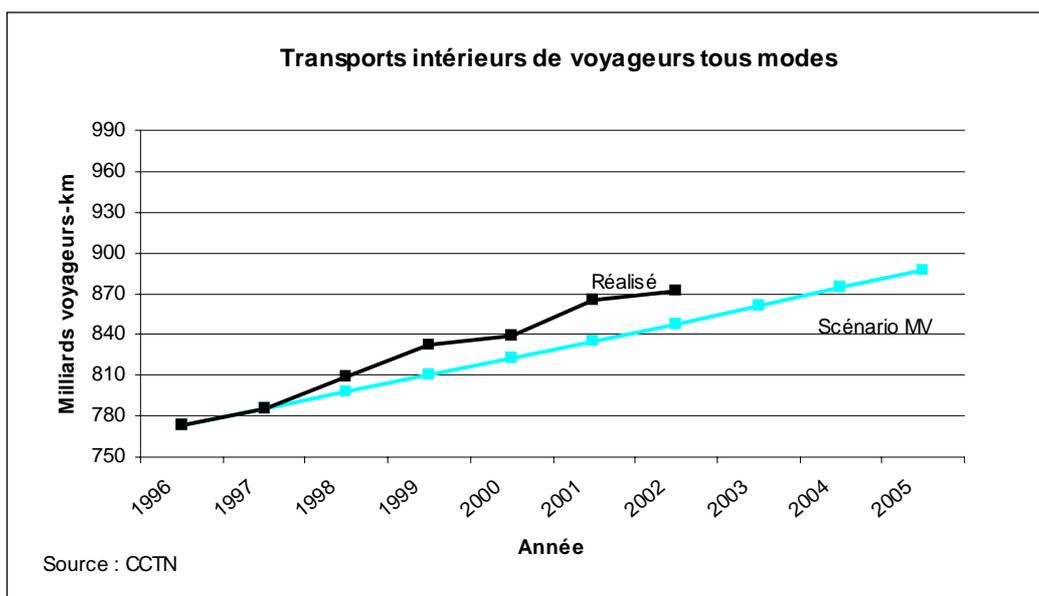


### **Les transports et les trafics**

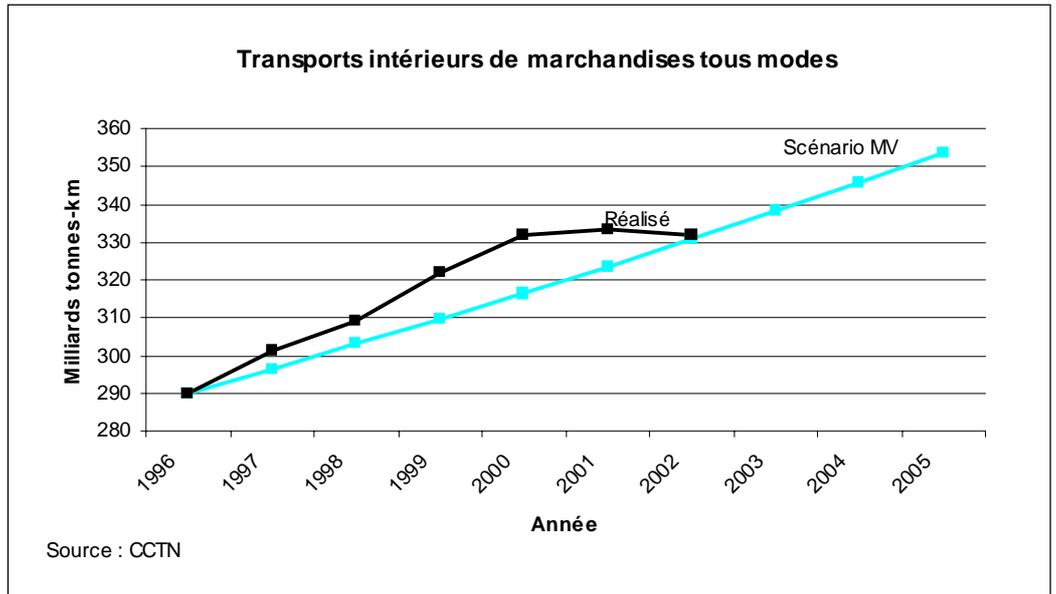
Cet environnement économique explique en grande partie l'évolution globale des transports de voyageurs et de marchandises sur la période 1996 – 2002.

Globalement, tous modes confondus, les trafics et les transports (voyageurs et surtout marchandises), connaissent une croissance au moins aussi forte que les prévisions tendanciennes les plus élevées.

Des mesures complémentaires de régulation - à examiner au niveau communautaire - seront probablement nécessaires pour contenir à vingt ans la croissance de la demande globale dans les objectifs fixés par les schémas de services.



## INDICATEURS

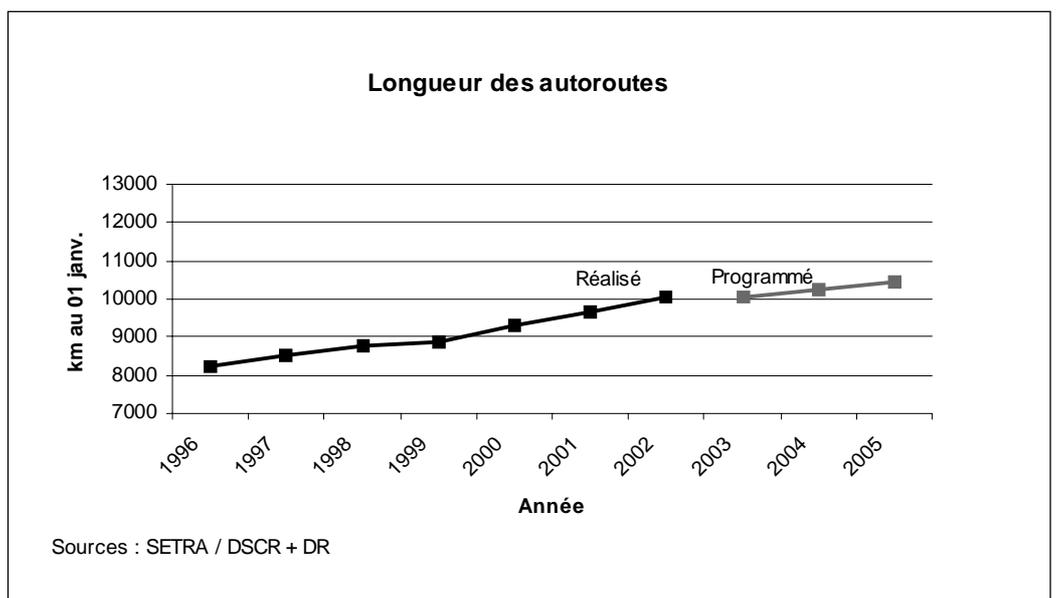


### ***L'offre et la qualité de service***

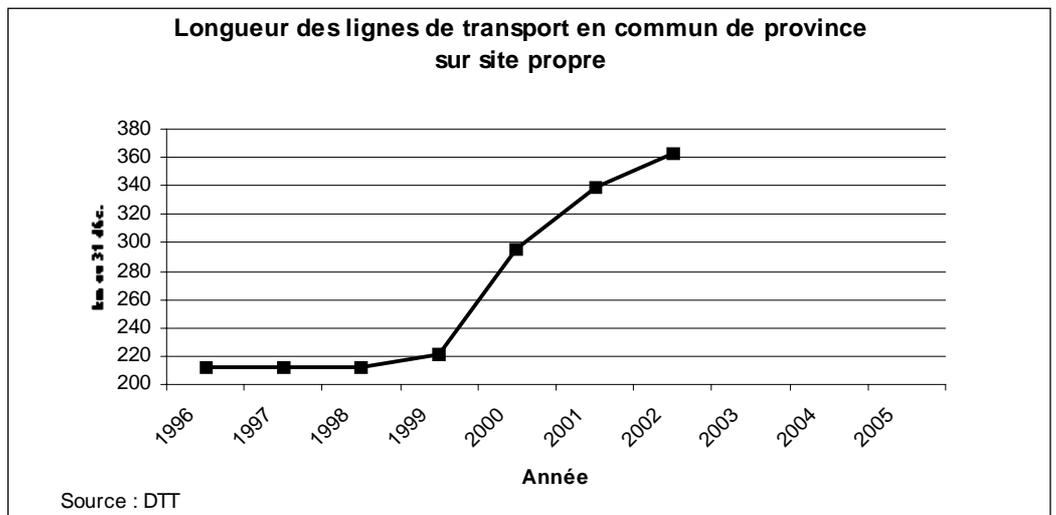
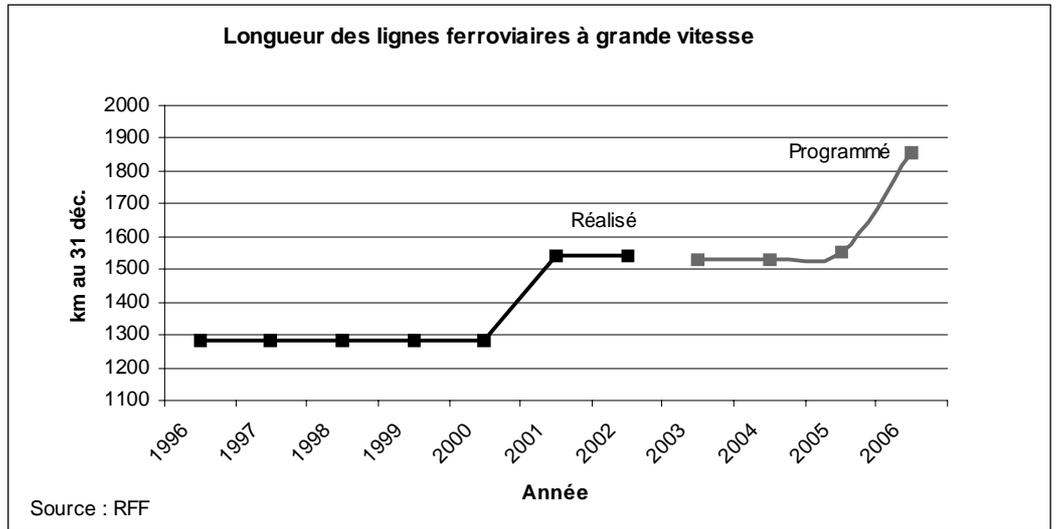
Les infrastructures nouvelles : depuis 1996, un certain nombre d'infrastructures nouvelles ont été aménagées, ce qui améliore la qualité du service offert aux usagers en termes de temps de parcours, de confort et de sécurité des déplacements.

La programmation des infrastructures nouvelles, notamment celles inscrites dans les contrats de plan État - Région, va dans le sens des objectifs de rééquilibrage intermodal de l'offre de transport.

C'est le cas, en particulier, de la réalisation de la LGV Est et des aménagements de capacité pour le fret ferroviaire, ainsi que de la création de transports collectifs urbains et périurbains.

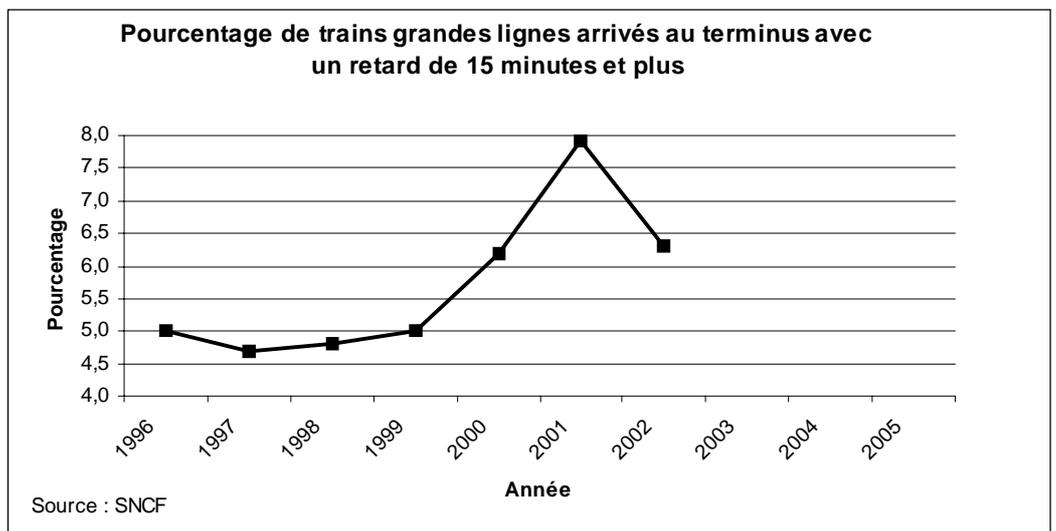


## INDICATEURS

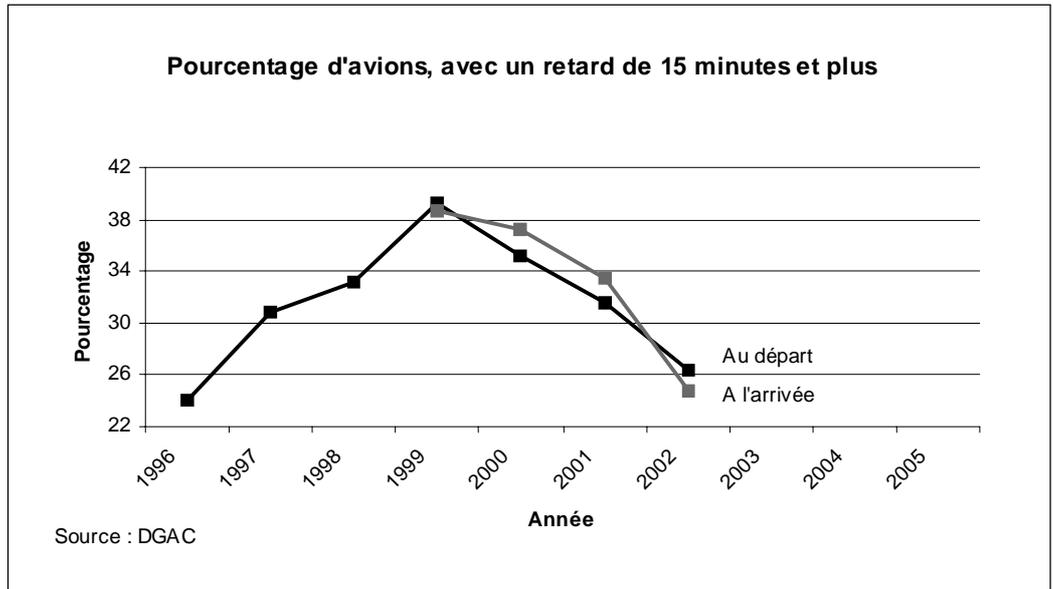


La régularité et la fiabilité des services offerts dans le secteur ferroviaire se sont dégradées durant la période 1996 - 2001, avant de connaître une amélioration en 2002. Pour l'aérien, il en a été de même jusqu'en 1999. Ceci peut s'expliquer par la croissance du trafic et la relative congestion des infrastructures.

Au-delà de l'aménagement d'infrastructures nouvelles, dont la réalisation est en général longue et coûteuse, l'effort des acteurs de transport doit être porté sur une meilleure exploitation des infrastructures existantes, afin de maintenir la qualité du service aux usagers.

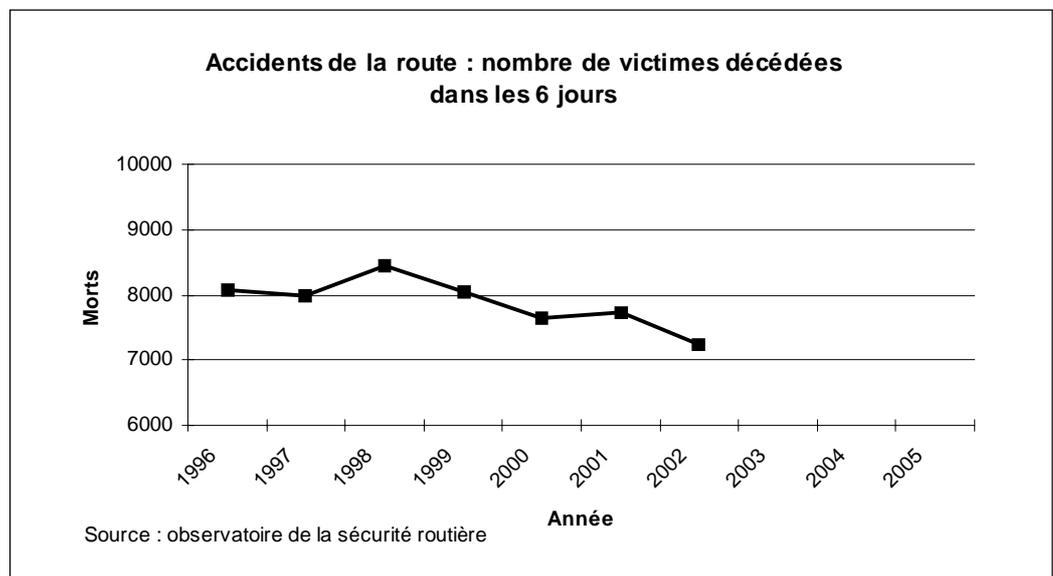


## INDICATEURS



La sécurité routière, après avoir marqué un palier autour 8 000 morts par an depuis plusieurs années, a connu une baisse du nombre de tués de 4,8 % en 2000. L'année 2001 est marquée par une nouvelle baisse des accidents corporels accompagnée toutefois d'une augmentation de 1 % du nombre de tués. Par contre, en 2002, le nombre de victimes diminue sensiblement.

Un renforcement des mesures de lutte contre l'insécurité routière a été décidé et sa mise en œuvre se poursuivra au cours des prochains mois.

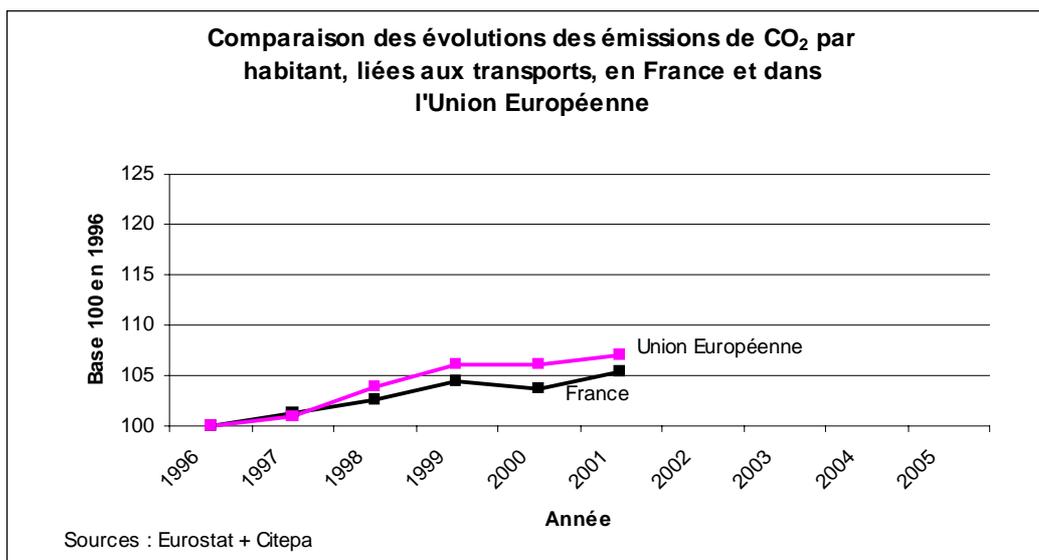
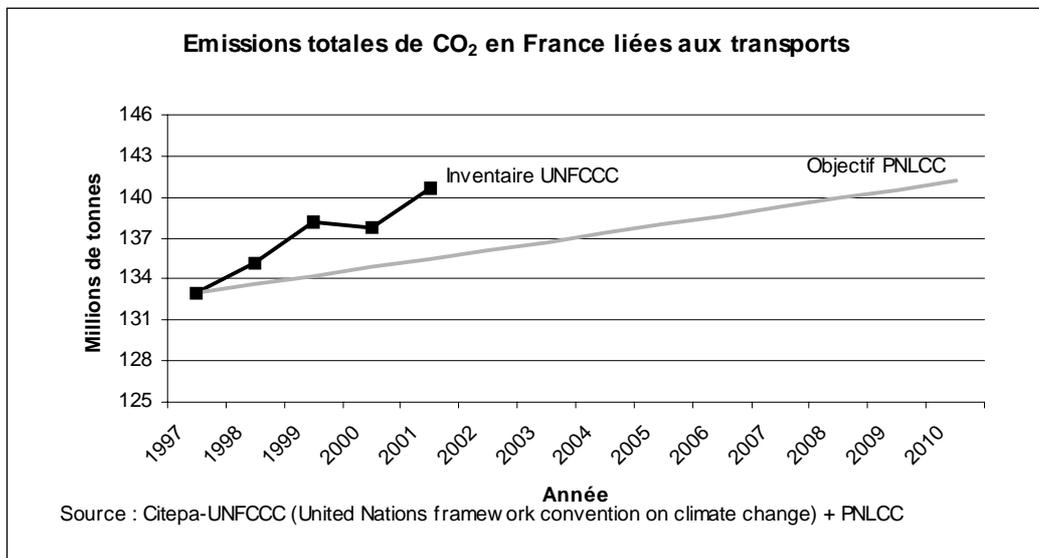


### **Les effets sur l'environnement**

Les émissions de CO<sub>2</sub> liées aux transports, et particulièrement au transport routier, augmentent régulièrement. Bien que globalement proche du rythme observé pour les émissions correspondantes dans l'ensemble des pays de l'Union européenne, ce rythme de progression s'écarte des objectifs fixés par le programme national de lutte contre le changement climatique (PNLCC), établi pour le respect des engagements pris par la France de stabiliser d'ici 2010 ses émissions de gaz à effet de serre à leur niveau de 1990.

## INDICATEURS

On peut craindre que les objectifs du PNLCC fixés à l'horizon 2010 ne soient pas respectés pour le secteur des transports. Des mesures sont à l'étude, aux niveaux national et communautaire, pour limiter à court terme les consommations énergétiques des transports, sachant que les mesures de régulation de la demande et de rééquilibrage intermodal ne pourront être efficaces qu'à plus long terme.

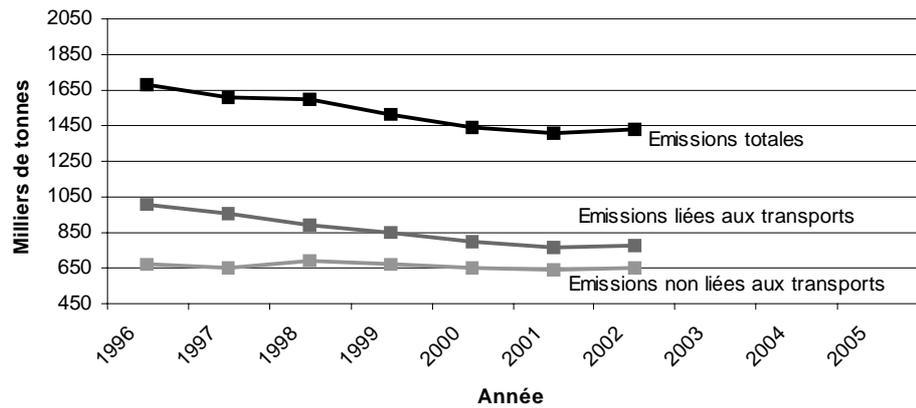


Les pollutions régionales et locales liées aux transports (oxydes d'azote : NO<sub>x</sub>, monoxyde de carbone : CO, composés organiques volatils non méthaniques : COVNM et particules) baissent fortement sur la période 1996 - 2001, tant en valeur absolue qu'en part des transports dans les émissions totales en France, compte tenu du renouvellement du parc avec des véhicules respectant les nouveaux accords européens. On constate une stabilisation en 2002.

Toutefois, un changement de mode de calcul des émissions et une surévaluation de l'impact probable de certaines mesures, ont rendu l'objectif fixé beaucoup trop ambitieux. Les objectifs définis par la directive européenne « plafonds nationaux d'émissions » risquent fort de ne pas être respectés pour les oxydes d'azote.

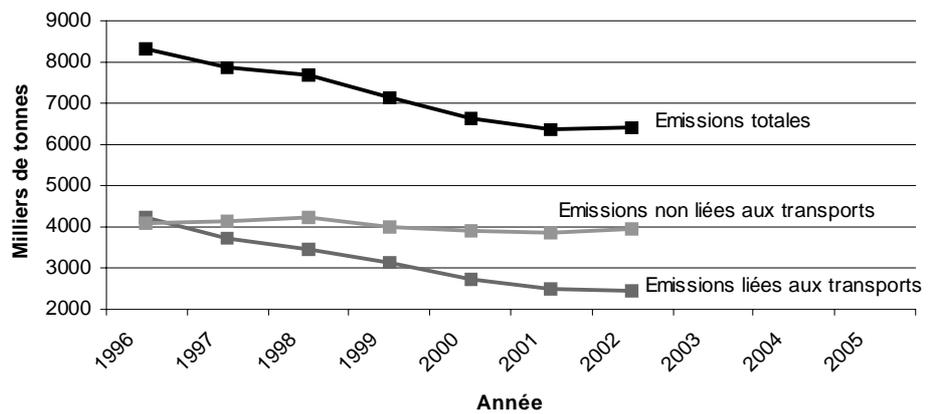
# INDICATEURS

## Emissions de NO<sub>x</sub> en France métropolitaine



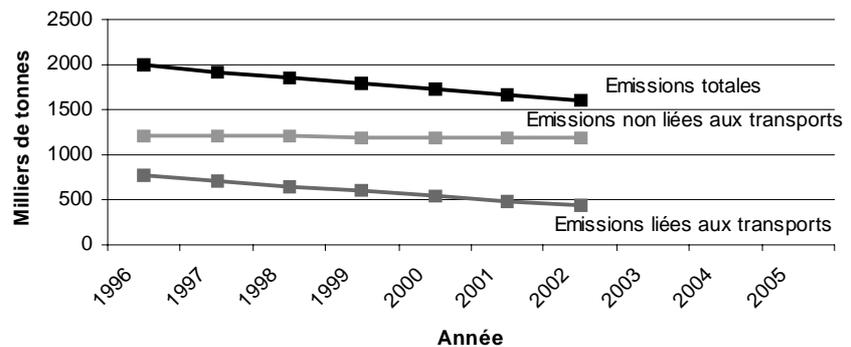
Source : Citepa

## Emissions de CO en France métropolitaine



Source : Citepa

## Emissions de COVNM (composés organiques volatils non méthaniques) en France métropolitaine



Source : Citepa