



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère  
des Transports  
de l'Équipement  
du Tourisme  
et de la Mer

*La circulation automobile, qui assure plus de 80 % de la mobilité des ménages, ralentit progressivement depuis le début des années 2000. Elle baisse en 2005 pour la première fois depuis 1974, année du premier choc pétrolier. L'augmentation des prix des carburants depuis 2003 explique en partie la baisse de l'usage de la voiture en 2005.*

*Parallèlement, les transports collectifs sont dynamiques. Ils bénéficient d'une augmentation et d'une amélioration de l'offre, mais aussi de prix attractifs par rapport aux coûts croissants d'utilisation de la voiture. Pour les courts trajets, le développement des transports en commun urbains bénéficie d'un effort soutenu des collectivités locales. Sur les longs trajets, les modes de transport collectif progressent : le train pour des distances de plus en plus longues et l'avion pour les voyages à l'étranger.*

*Les résultats présentés ici sont issus du 43<sup>e</sup> rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation, qui rassemble les diverses sources statistiques et administratives du secteur des transports.*

La mobilité des ménages ralentit progressivement depuis le début de la décennie. Ce ralentissement est associé à celui de la circulation routière, l'automobile représentant 83 % du transport intérieur (figure 1). En revanche, les modes de transport collectif terrestre progressent fortement depuis 1996 notamment avec le développement des transports ferroviaires (trains et métros). Cette hausse concerne également le transport aérien à l'international.

### Inflexion de la circulation automobile

Alors que la circulation des voitures particulières avait progressé de 2 % par an en moyenne au cours des années quatre-vingt-dix, sa croissance ralentit fortement depuis le début de la décennie (+ 0,6 % par an depuis 1999). Ce mouvement s'accroît ces deux dernières années : après une année 2004 de stabilisation du trafic, l'année 2005 est marquée par une nette diminution (- 1,4 %), qui n'avait jusqu'alors été observée qu'en 1974 lors du premier choc pétrolier.

Le ralentissement global de la circulation automobile, observé depuis 2001, se produit sur les courts trajets. Le trafic du réseau autoroutier continue de croître (+ 2,3 % par an sur la période 2001-2005) même si cette croissance ralentit en 2005 (+ 0,6 %). Les autoroutes profitent d'une augmentation de l'offre avec une hausse de 6,9 % des longueurs de voies sur la période 2001-2005, alors que la longueur des autres réseaux reste stable.

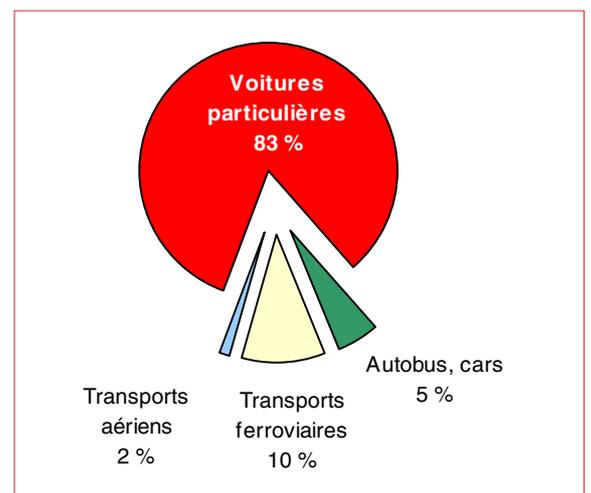
Cette inflexion des tendances de long terme de la circulation automobile résulte de la combinaison de deux facteurs : la croissance du parc automobile est désormais faible, comparable à celle du nombre de ménages français ; les parcours annuels moyens par véhicule sont en baisse.

### Les ménages ajustent leurs comportements face à la hausse des prix des carburants

Les comportements de circulation des ménages sont liés, en effet, aux coûts d'utilisation des voitures particulières, qui sont en augmentation notamment du fait de la hausse des prix des carburants en 2004 et 2005 (figure 2).

Pour autant, le poids des dépenses d'utilisation de la voiture dans le budget des ménages reste stable autour de 9 % (encadré 1). Depuis 1999, ces dépenses progressent en effet au même rythme que l'ensemble des dépenses de consommation des ménages (+ 4,3 % par an en moyenne). Toutefois, alors que la progression de l'ensemble des dépenses de consommation des ménages est due principalement

### 1 Structure du transport intérieur de voyageurs

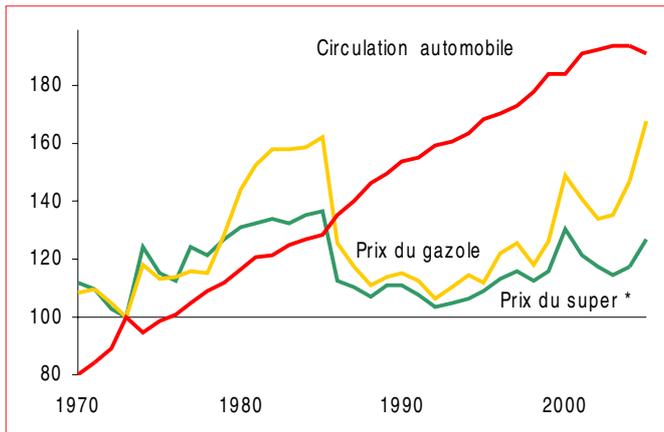


Sources : SNCF ; RATP ; DGAC ; MTETM/SESP



## 2 Prix réels des carburants à la pompe et transport de voyageurs en voitures particulières

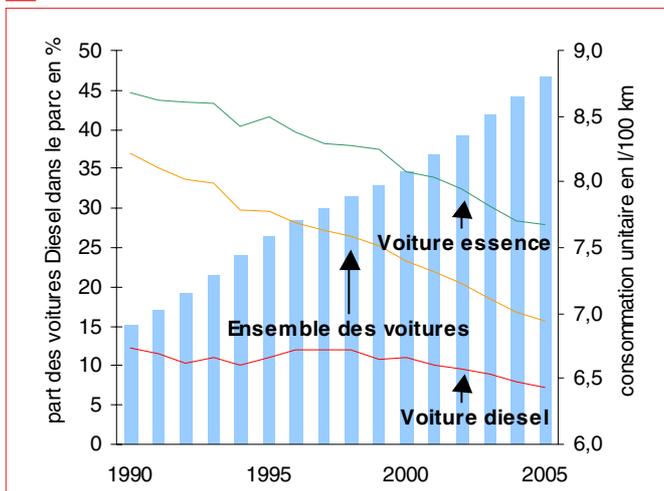
en monnaie constante et en voyageurs-kilomètres, indice 100 en 1973



Source : MINEFI/OE ; calculs MTETM/SESP

\* super plombé ou ARS jusqu'en 1995, puis super sans plomb 95

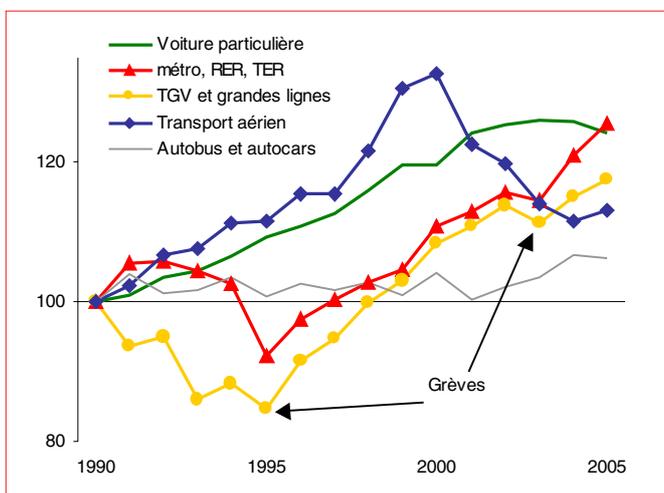
## 3 Diésélisation du parc et consommation de carburants



Sources : CCFA ; Sofres, panel Ademe - Secodip ; Setra ; USAP/ASEA ; estimations MTETM/SESP

## 4 Évolution du transport intérieur de voyageurs par mode

Base 100 en 1990



Sources : SNCF ; RATP ; DGAC ; MTETM/SESP

à une augmentation en volume, celles liées à l'utilisation de la voiture sont le fait de l'augmentation des prix (+ 3,7 % par an), en particulier le prix du carburant à la pompe. Sur les deux dernières années, ce prix a augmenté de 24 %. Les dépenses en volume d'utilisation de la voiture ne progressent que modérément (+ 0,6 % par an) ; en particulier, la consommation de carburant baisse en volume sur la période 1999-2005, d'environ 0,8 % par an.

Au-delà de la baisse récente de la circulation automobile, cette diminution de la consommation de carburants s'explique par une baisse de la consommation moyenne des voitures, qui est passée de 8,2 l/100km en 1990 à 6,9 l/100km en 2005.

Deux facteurs principaux, les caractéristiques du parc et le comportement des conducteurs, expliquent cette baisse des consommations unitaires. Les voitures en circulation, consomment globalement moins de carburants, pour les deux types de motorisation essence et diesel. L'accroissement des voitures diesel, moins consommatrices de carburants, dans le parc automobile participe également à cette tendance (figure 3). Depuis 2002 s'ajoute le changement de comportement des conducteurs qui s'est traduit par une baisse de leur vitesse moyenne. Entre 2002 et 2005, la vitesse moyenne pratiquée le jour, par les automobilistes français, a baissé de 6 kilomètres/heure, passant de 89,5 km/h à 83,1 km/h, tous réseaux confondus.

### Les transports collectifs progressent

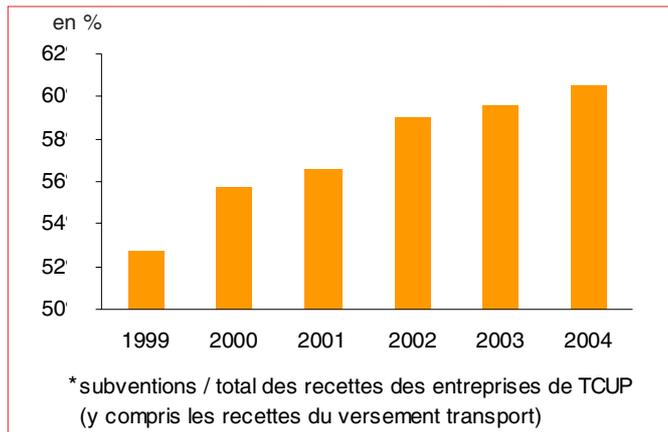
Parallèlement à la modération de la circulation routière, l'offre en transports collectifs se développe. A la différence de la période de 1990 à 1995, où ils avaient suivi un mouvement de baisse avec un point bas pour l'année 1995 marquée par les grèves, les transports collectifs progressent fortement à partir de 1996. Ils progressent tous les ans depuis 1996, hormis en 2003 qui a connu des conflits sociaux (figure 4). Ce sont principalement les transports ferroviaires (trains et métros) qui contribuent à cette croissance (+ 2,8 % par an du nombre de voyageurs-kilomètres sur la période 1996-2005).

La progression des transports collectifs urbains (TCU), tous modes confondus, est forte depuis dix ans (+ 3,4 % par an entre 1996 et 2005). Elle atteint, sur la même période, 4,1 % par an dans les transports en commun parisiens. Les transports collectifs urbains en province progressent plus lentement (+ 1,7 % par an sur la période) mais accélèrent à partir de 2001. Cependant, ces derniers stagnent en 2005, notamment en raison de travaux limitant momentanément l'offre de transport.

La fréquentation des transports collectifs urbains bénéficie de la création de nouvelles offres en région parisienne et en province où plusieurs métropoles ont développé des systèmes de transport collectif en site propre (TCSP qui regroupent métros et tramways). Les sites propres offrent en effet une forte fréquence des passages. Ainsi, les habitants des agglomérations de province munies d'un TCSP utilisent trois fois plus les transports publics que ceux des autres agglomérations. En 2005, quinze agglomérations de province possèdent au moins un tram ou un métro. Ces réseaux représentent 60 % des voyages en transport urbain (hors Île-de-France).

Les voyageurs bénéficient d'une politique de tarification favorable, grâce aux efforts accrus des autorités organisatrices. Les prix des transports collectifs urbains acquittés par les usagers augmentent modérément depuis 1999 (+ 1,8 % en

## 5 Poids\* des subventions publiques dans les recettes des entreprises de transport collectif urbain de province (TCUP)



Sources : CERTU ; MTETM/SESP

moyenne annuelle), soit à peine plus vite que l'inflation (+ 1,5 %). Dans le même temps, les subventions des administrations publiques progressent. Ces subventions représentent, en 2004, 61 % des recettes des entreprises de transports collectifs urbains de province, contre 53 % en 1999 (figure 5).

Le transport collectif régional, qui regroupe les TER, le RER et les autocars interurbains, progresse vivement sur la période 1996-2005 (+ 2,7 % par an). Le TER contribue pour moitié à cette augmentation. De 1997, début de la régionalisation de l'activité des TER (encadré 2), à 2002, son offre (mesurée en trains-kilomètres) a augmenté de 4,6 % par an. En Île-de-France, le RER progresse aussi avec une croissance annuelle de 1,6 % sur la période. En 2005, l'activité TER en région et celle du RER représentent le même poids dans l'ensemble de la mobilité sur le territoire français métropolitain. A l'opposé, le transport en autocar décline. Le transport de personnel des entreprises diminue de moitié entre 1996 et 2005 ; les transports scolaires restent stables sur cette période.

### Sur les longs trajets, l'offre TGV porte la croissance

La progression du rail sur les longs trajets est forte sur la période 1996-2005 (+ 2,8 % par an en voyageurs-kilomètres), grâce aux trains à grande vitesse (+ 6,2 % par an), dont l'offre en ligne nouvelle s'est fortement développée ces quinze dernières années. En revanche, le transport sur les autres grandes lignes décline. La progression du transport ferroviaire, TGV et grandes lignes, s'effectue en partie au détriment du mode aérien sur les destinations pour lesquelles les deux modes sont en concurrence (encadré 3). Malgré la stabilisation de l'offre de nouvelles lignes en TGV depuis 2002, les mouvements sociaux du printemps 2003 et l'augmentation des tarifs (+ 4 % en 2004), la progression du rail se poursuit à un rythme soutenu (+ 3,3 % de voyageurs-kilomètres en 2005 sur les grandes lignes de la SNCF). Le transport interurbain par autocar reste stable sur la période 1996-2005.

### A l'international, l'avion connaît une forte croissance

Le transport aérien de voyageurs connaît une croissance soutenue tout au long des quinze dernières années. Les flux à l'international transitant par les aéroports français confirment l'accélération de la mobilité au niveau international, avec une augmentation du nombre de passagers de 5,4 % par an en

moyenne entre 1990 et 2005, malgré un ralentissement entre 2001 et 2003. L'année 2004 marque un retour à une forte croissance (+ 9,6 %), confirmée en 2005 (+ 7,8 %), après les trois années de stagnation qui ont suivi les événements du 11 septembre 2001. En revanche le trafic intérieur français, qui, jusqu'en 2000, progressait fortement (+ 2,9 % en moyenne annuelle entre 1990 et 2000), s'est replié depuis pour retrouver en 2004 et 2005 des niveaux comparables à ceux de 1995 (encadré 3). ■

#### Encadré 1

### La voiture est la principale dépense en transport des ménages

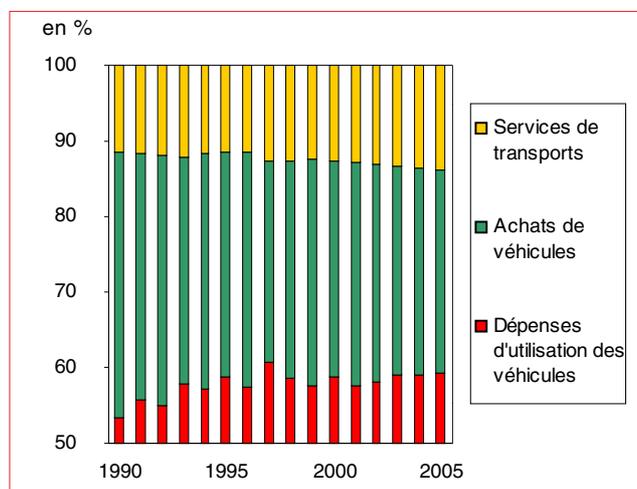
Sur la période 1990-2005, les ménages consacrent 15 % de leur budget aux transports, et ce de façon constante, malgré de fortes variations de prix. La structure des dépenses se modifie. La part des dépenses liées à l'automobile recule de 88,5 % en 1990 à 86,3 % en 2005, tandis que les dépenses en services de transports augmentent de 11,5 % à 13,7 % (figure 6). Les dépenses en services de transports pèsent de plus en plus dans le budget transport des ménages, mais la voiture reste de loin, le plus gros poste de dépense.

La baisse de la part de l'automobile dans le budget transport des ménages provient des achats de véhicules ; les ménages allouent la même part de leur budget total dans les dépenses d'utilisation de la voiture (carburant, entretien, pièces détachées...). La baisse du poids de l'achat de véhicule dans l'ensemble des dépenses de transport s'explique à la fois par une modération des prix mais aussi par un parc qui n'augmente que très modérément.

Le carburant est le premier poste de dépenses d'utilisation de la voiture, avec 40 % des dépenses. Les pièces détachées, l'entretien et la réparation représentent respectivement 29 % et 21 % des dépenses d'utilisation de la voiture, le solde se répartissant entre les péages, les locations de voiture, les locations de garage et l'apprentissage de la conduite.

Le transport aérien est le plus gros poste de dépenses en services de transports (33,1 % en 2005). Les transports urbains n'en représentent que 3,4 %. Rapportées au budget transport, les dépenses en transport urbain sont très faibles (0,5 %), alors que le transport urbain représente 2 % du transport intérieur de voyageurs.

## 6 Évolution de la structure des dépenses des ménages en transport



Source : Insee

## Encadré 2

### Compétences accrues des collectivités locales en transport

Les régions sont devenues autorités organisatrices de transport ferroviaires régionaux de voyageurs progressivement depuis 1997. En 2002, toutes les régions hors Île-de-France et Corse disposent de cette compétence. Les régions décident des dessertes (grilles horaires et arrêts en gare), de la tarification et de la qualité des services. Pour son activité TER, la SNCF est donc un opérateur qui suit les directives des régions. Depuis 2002, l'effort financier consenti par les régions pour l'activité TER ne cesse de croître ; il est passé de 2 milliards d'euros à 2,4 milliards d'euros pour 2005.

La coopération entre autorités organisatrices (AO) de transport a également été facilitée. Ainsi les AO peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte de transport. Ces syndicats sont chargés de coordonner les services qu'ils organisent, de faciliter l'intermodalité, de mettre en place un système d'information à l'intention des usagers et de rechercher la création d'une tarification coordonnée et des titres de transport uniques ou unifiés. En effet, les trajets domicile-travail traversent souvent plusieurs agglomérations différentes qui ont des autorités organisatrices de transport distinctes et totalement indépendantes, de sorte que le trajet via les transports collectifs devient difficile.

Les syndicats mixtes perçoivent des entreprises un versement transport « additionnel » à celui déjà perçu par les AO. En 2005, il existe 6 syndicats mixtes :

- syndicat mixte des transports des Alpes-Maritimes,
- syndicat mixte de la Communauté tarifaire de Charente-Maritime,
- syndicat mixte des transports de l'Est de l'Étang-de-Berre,
- syndicat mixte des transports de l'Hérault,
- syndicat mixte des transports Suburbains de Nancy,
- syndicat mixte de transports collectifs routiers de la presqu'île de Guérande-Atlantique.

## Encadré 3

### Le TGV concurrence l'avion sur des trajets de plus en plus longs

Sur les longs trajets intérieurs, les deux modes de transport collectif, le train et l'avion, se font concurrence. La SNCF applique depuis 2003 une nouvelle politique de tarification qui se calque sur les méthodes de « yield management » des compagnies aériennes : le prix d'une place dépend de la date de réservation (les réservations prises bien en avance et celles prises à la dernière minute sont moins chères), de la fréquentation de la ligne, du mode de réservation du voyage (les offres Prem's ne sont disponibles que sur l'internet). Ainsi, pour un même voyage, le prix peut varier fortement d'une place à une autre.

Le TGV sud-est gagne des parts de marché sur les lignes aériennes à destination de Marseille, Montpellier et Nice, en particulier grâce à la mise en place du TGV méditerranée en 2001. Les autres lignes TGV progressent aussi, avec des évolutions de 3 à 8 % en 2005. La baisse du trafic aérien intérieur est en partie liée à la baisse du nombre de lignes en activité (disparition d'Aéris et d'Air Littoral). Cependant, la fréquentation des lignes encore en activité progresse en 2005 hormis celles en concurrence directe avec la ligne TGV sud-est.

## ■ Définitions

### Transport

D'après la terminologie définie au niveau international, le transport désigne un flux de voyageurs, déplacés sur une distance donnée, et s'exprime en voyageurs-kilomètres. Ainsi, le transport de deux voyageurs sur trois kilomètres représente six voyageurs-kilomètres.

### Transport intérieur

Transport réalisé sur le territoire français métropolitain. Dans le rapport de la Commission des comptes des transports de la nation (CCTN), une grande partie des indicateurs ne concerne que le transport intérieur.

### Trafic

Circulation des véhicules mesurée en véhicules-kilomètres.

### Transports collectifs urbains

Modes (autobus, métros et tramways) destinés uniquement au transport de voyageurs dans une seule zone urbaine.

### Transports collectifs interurbains

Modes destinés au transport de voyageurs d'une zone urbaine à une autre. Une différenciation est faite entre les trajets interurbains « courts », en général, destinés aux voyages domicile-travail (RER, TER et autocars), et les trajets interurbains plus longs (trains grandes lignes et TGV, avions et autocars de voyage).

### Autorité organisatrice de transport

Collectivité locale ou regroupement de collectivités locales qui décide des dessertes, de la tarification et de la qualité des services des transports collectifs sur la zone où celle-ci est compétente. Pour réaliser ses missions, l'autorité organisatrice (AO) perçoit un versement transport auprès des entreprises de plus de neuf salariés appartenant au périmètre de l'AO.

## ■ Pour en savoir plus

*Les comptes des transports en 2005, 43<sup>e</sup> rapport de la Commission des comptes des transports de la nation, MTETM/SESP, juin 2006, [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr), rubrique « Transport/Données d'ensemble ».*

*L'essor du transport régional de voyageurs, E. Favre-Bulle, SESP en bref n° 3, janvier 2006.*

*Les transports en 2004, A. Nolin, E. Chochoy-Caillaud, S. Mabile et N. Augris, Insee Première n° 1045, octobre 2005.*

*Le budget transports des ménages depuis 40 ans, R. Arthaut, Insee Première n° 1039, septembre 2005.*

Secrétariat général

Direction des affaires économiques et internationales  
Service économie, statistiques et prospective  
Tour Pascal A 92055 La Défense cedex

Téléphone : (33/0) 1 40 81 13 15  
Télécopie : (33/0) 1 40 81 13 30  
[www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr)

Directeur de la publication : Emmanuel RAOUL  
Rédacteur en chef : Laurence DEMEULENAËRE  
Conception maquette : Catherine GROSSET  
ISSN : 1776-2626