

## DIMINUTION DE LA MOBILITÉ DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES EN 2005

Sylvie MABILE, Emmanuel CAICEDO



L'année 2005 est marquée par un recul de la mobilité en France, à la fois pour les marchandises et pour les voyageurs. Le transport intérieur de marchandises diminue de 1,9 % et le transport intérieur de voyageurs de 0,8 %.

Le nouveau choc pétrolier semble jouer un rôle de révélateur d'inflexions de comportements, dont les tendances se dessinent depuis le début des années 2000. Les transports terrestres de marchandises marquent le pas dans un contexte de faible dynamisme de l'industrie française. Les transports de fret maritime et aérien, à destination des pays hors Union européenne, sont eux en forte croissance.

Parallèlement, les ménages réduisent leur mobilité pour la première fois depuis 1974, en raison d'une moindre utilisation de la voiture. A l'inverse, la demande de transports collectifs est à la hausse, notamment sur les transports urbains qui semblent bénéficier, depuis 2000, de reports modaux sur les trajets quotidiens.

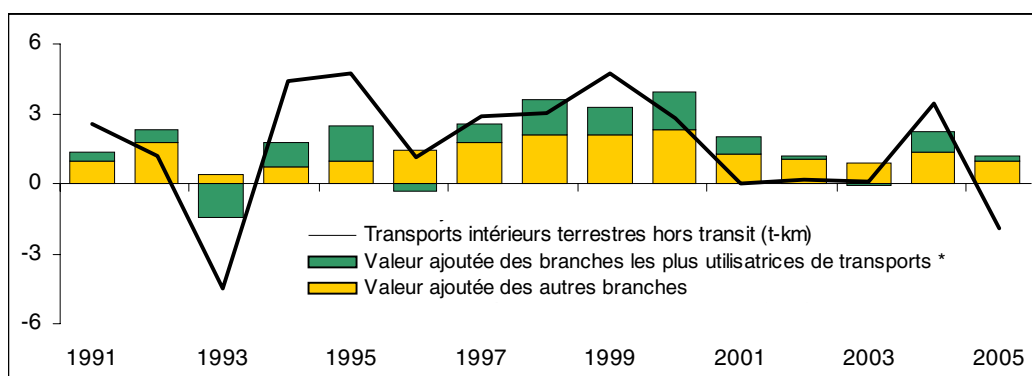
La situation des entreprises françaises est contrastée. Les entreprises de transports de voyageurs bénéficient d'une forte demande : l'amélioration de l'offre et la modération des prix favorisent les transferts modaux au détriment de la voiture particulière. En revanche, dans un contexte de baisse de la demande, les entreprises de transport routier de marchandises connaissent une dégradation de leur excédent brut d'exploitation, les hausses de prix ne suffisant pas à compenser l'augmentation des charges.

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.

### Premier recul des transports terrestres de marchandises depuis 1993

Depuis la récession de 1993 et jusqu'en 2000, la croissance des transports intérieurs terrestres est restée proche ou au-dessus de la barre des 3 % par an, à l'exception de l'année 1996. Depuis 2000, la croissance des transports intérieurs terrestres semble décrocher de la croissance économique française (figure 1).

Figure 1 - Contribution des branches à la croissance et évolution du transport intérieur de marchandises  
Évolution des transports (t-km) en %, contribution des valeurs ajoutées en points de PIB



Sources : Insee et MTETM/SESP

(\*) Agriculture, industries, commerce et construction

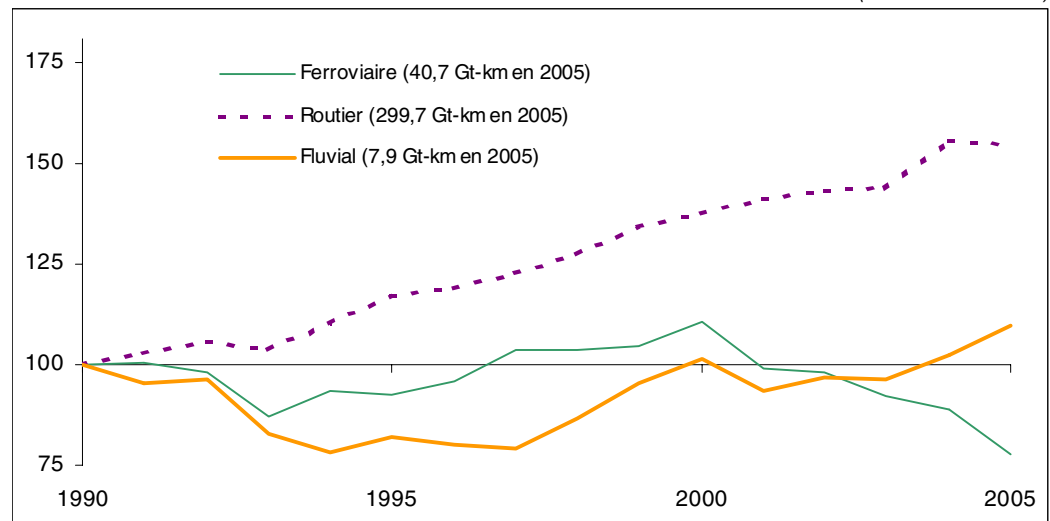
## COMPTES

En effet, la croissance économique est de plus en plus tirée par le secteur tertiaire et non par les branches de l'industrie et de l'agriculture, fortement consommatrices de services de transport. Les transports terrestres internationaux de marchandises sont stables en raison de cette atonie de la branche industrielle ainsi que de la faible croissance de la zone euro qui pénalise le commerce extérieur français avec l'Europe.

Après un rattrapage de l'activité en 2004, suite à une conjoncture particulièrement dégradée en 2003, l'année 2005 retrouve les tendances observées depuis 2000. La baisse des transports terrestres de marchandises s'explique par la faible croissance économique française (+ 1,2 %), la faible contribution des branches les plus utilisatrices de services de transport (moins de 0,2 point de PIB, malgré la poursuite de la croissance dans la construction), une croissance de la zone euro en-dessous de la croissance mondiale (+ 1,4 % contre + 4 %) et une contraction des échanges de marchandises avec l'Union européenne (- 4 % en tonnes, hors hydrocarbures). Cette conjoncture se répercute sur les transports routiers et ferroviaires de marchandises ; le transport fluvial, malgré sa progression, ne représente qu'une faible part des transports intérieurs (figure 2).

Figure 2 - Évolutions des transports intérieurs de marchandises

en tonnes-kilomètres (indice 100 en 1990)



Source : CCTN

Champ : transports réalisés sur le territoire français, y compris en transit

Les faiblesses structurelles de l'offre de transport ferroviaire conduisent à une rationalisation d'importance de ce mode. En 2005 encore, le recul prononcé de l'activité se poursuit, surtout en transport combiné. Le mode routier, déjà dominant, renforce ses positions. Le développement du mode fluvial ne concurrence que peu les autres modes : il profite de la croissance de l'activité de ses clients traditionnels (agriculture, construction) et de l'émergence de nouveaux marchés (conteneurs, déchets...).

A l'international, la baisse du pavillon français s'amplifie, dans une situation de ralentissement des échanges. Ce recul est important pour le transport routier, mais également pour le transport ferroviaire. Le recul de l'activité du pavillon routier français à l'international, déjà marqué depuis 2000, s'amplifie en 2005. Ce pavillon perd aussi des parts de marché vis-à-vis de tous ses partenaires (notamment espagnols et allemands) et ne profite pas des marchés en cours d'émergence, consécutifs à l'adhésion des nouveaux États membres. De plus, la part du cabotage étranger en France, bien que marginale, se développe vivement depuis quelques années.

## COMPTES

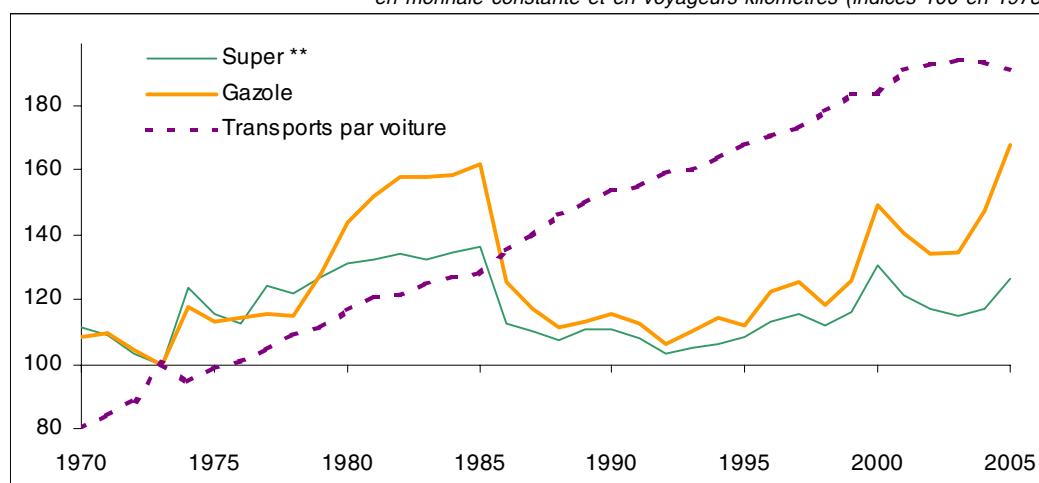
A l'inverse, les transports internationaux hors UE poursuivent leur croissance et expliquent le développement du fret aérien et de l'activité portuaire en France. Les échanges avec l'Asie, ainsi qu'avec l'Afrique et l'Amérique latine pour 2005, sont favorisés par une croissance mondiale qui reste supérieure à 4 %. Globalement, les tonnages de marchandises traités dans les ports français progressent de 2 %.

### **Première baisse des transports intérieurs de voyageurs depuis le choc pétrolier de 1974**

La mobilité des ménages ralentit depuis le début de la décennie. Elle reste fortement liée à l'utilisation de la voiture, qui représente 83 % des voyageurs-kilomètres parcourus sur le territoire français. En 2005, la circulation routière des voitures particulières françaises baisse pour la première fois depuis 1974, année du premier choc pétrolier (*figure 3*). Le ralentissement de la croissance du parc automobile et la diminution des parcours moyens contribuent, depuis le début de la décennie, à infléchir les tendances de long terme qui prévalaient avant 2000. En 2005, ces deux phénomènes s'amplifient encore : au total, la circulation des voitures particulières françaises diminue de 1,4 %, après une baisse de 0,2 % en 2004, alors qu'elle avait progressé de 1,7 % en moyenne annuelle durant les années 90.

**Figure 3 - Circulation routière et prix réels des carburants\***

en monnaie constante et en voyageurs-kilomètres (indices 100 en 1973)



Sources : Insee, Minéfi/OE, CCTN, calculs MTETM/SESP

\* prix courants déflatés par le pouvoir d'achat (source Insee)

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

Cet infléchissement des tendances s'explique notamment par la faiblesse de la croissance économique, qui se traduit aussi par le ralentissement du pouvoir d'achat des ménages. Leur budget est amputé par l'augmentation des coûts d'utilisation des voitures particulières, notamment la hausse des prix des carburants qui augmentent de 13 % cette année, après 8 % en 2004, soit 24 % en deux ans (*figure 3*). D'autres facteurs sont également à l'œuvre, en particulier l'augmentation des temps de parcours, générée par la baisse des vitesses et la congestion, qui incite les automobilistes à limiter leur circulation.

Au total, les transports intérieurs de voyageurs diminuent, la progression des modes de transport collectifs n'absorbant pas la baisse de la circulation automobile. Cependant, on assiste probablement à une substitution partielle des transports par voiture vers les transports collectifs (*encadré 2*).

La baisse du volume des transports de marchandises et de voyageurs enregistrée sur le territoire métropolitain, se traduit par une inflexion dans les consommations totales d'énergie du secteur, et tout particulièrement des

## COMPTES

consommations de produits pétroliers. La consommation d'énergie de traction des transports recule en 2005, et atteint un niveau inférieur à celui de 2000, ce qui limite les émissions de gaz à effet de serre des transports (*encadré 3*).

### Reprise du transport aérien international de voyageurs

Le développement du transport aérien de voyageurs à l'international est porté par une demande touristique toujours plus vive depuis la reprise de 2004. La demande sur les vols internationaux est dynamique, en longs courriers ou en vols intra-communautaires, en particulier avec l'Espagne ou les nouveaux États membres de l'Union européenne. Elle s'explique par le retour des touristes étrangers en France, en provenance des continents américain et asiatique, vers les aéroports de Paris mais aussi les aéroports de province. La demande touristique des français est, elle aussi, très vive : leurs dépenses en transport aérien augmentent de 6,4 % en 2005. Enfin, la bonne tenue de la croissance mondiale favorise le tourisme d'affaires.

### Accélération des prix, surtout pour les transports de marchandises

Contrairement à l'année précédente, la croissance de la production de services de transport en 2005 (+ 4,4 % en valeur) est essentiellement imputable à des augmentations de prix (+ 2,8 %), le volume n'augmentant que de 1,6 % (*figure 4*). Les prix s'accroissent dans la plupart des branches, et plus particulièrement celles du transport de marchandises.

Figure 4 - Évolution de la production de la branche transports (à prix courants) et partage volume prix

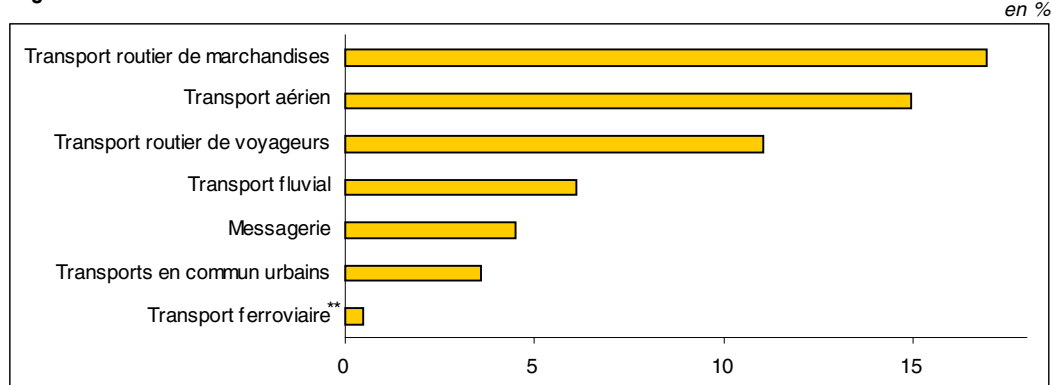
	2004			2005		
	Volume	Prix	Valeur	Volume	Prix	Valeur
Transports de voyageurs	4,8	0,2	5,0	3,2	0,4	3,7
Transports de marchandises	6,0	1,2	7,3	-0,1	5,3	5,3
Autres branches des transports	2,8	2,0	4,9	1,9	2,0	4,0
<b>Ensemble de la branche transports *</b>	<b>4,6</b>	<b>1,2</b>	<b>5,8</b>	<b>1,6</b>	<b>2,8</b>	<b>4,4</b>

Source : Insee

\* hors agences de voyages ; production hors impôts sur les produits, y compris subvention (= prix de base)

Cette accélération reflète une répercussion, au moins partielle, de l'augmentation des coûts de production, dont celle des carburants. L'inflation pétrolière se répercute dans les transports, notamment routiers, dont l'intensité énergétique est particulièrement élevée par rapport aux autres secteurs économiques. La hausse des prix avoisine 20 % pour le gazole professionnel, malgré le déplaçonnement du remboursement de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP). Les entreprises font donc face à une forte hausse des coûts, le poste carburant représentant une part importante de leurs charges d'exploitation (*figure 5*).

Figure 5 - Part des achats de carburants dans le chiffre d'affaires\* en 2004



\* chiffre d'affaires hors sous-traitance

\*\* pour le mode ferroviaire, les consommations d'énergie sont essentiellement basées sur l'électricité

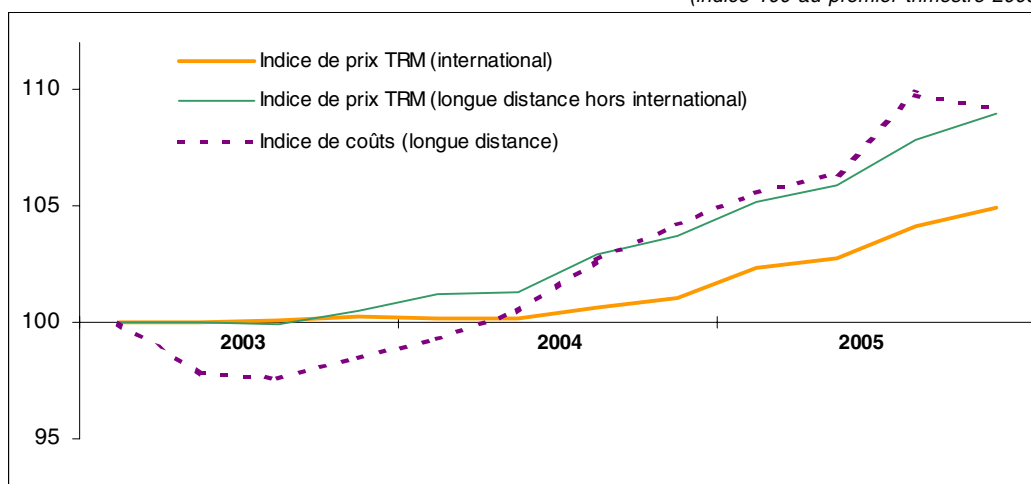
Source : MTETM/SESP, enquête annuelle d'entreprises, 2004

## COMPTES

Cette hausse a aussi des répercussions sur les pratiques tarifaires dans le transport routier de marchandises. Les prix des prestations augmentent après plusieurs années de stabilité : + 4,5 % en 2005 pour les prestations longue distance, un peu moins pour l'international et le national où les prix des carburants pèsent relativement moins dans les charges. Cette hausse reflète aussi un rattrapage par rapport aux années précédentes, où la hausse des coûts des carburants n'avait été que peu répercutée sur les prix des transports (*figure 6*).

Figure 6 - Évolution des prix et des coûts dans le TRM longue distance

(indice 100 au premier trimestre 2003)



Sources : MTETM/SESP et Conseil national routier

Mais d'autres facteurs influencent également les prix de production. Le transport maritime de marchandises se caractérise par de fortes tensions sur les capacités de transport au niveau mondial et les prix s'accroissent de 15 % en 2005. Pour le mode ferroviaire, où l'électricité représente les trois quarts de l'énergie consommée, la hausse du prix moyen du transport de marchandises s'explique en partie par l'alignement progressif des prix de l'électricité sur la moyenne européenne ; mais la hausse des prix des prestations de la SNCF vise aussi à atteindre l'équilibre financier pour son activité fret, structurellement déficitaire.

A l'inverse, les augmentations des prix dans les branches voyageurs restent plus modérées. Les prix des transports aériens restent stables, malgré l'instauration de « surcharges kérosène » pour couvrir l'accroissement des coûts des transports. Ils sont tirés vers le bas par le jeu de la concurrence, le dynamisme de la demande et l'accroissement de l'offre des compagnies à « bas coût ». De même, les augmentations de prix dans les transports ferroviaires de voyageurs et les transports collectifs urbains restent modérés, en particulier grâce aux transferts financiers publics.

**A l'exception du transport routier de marchandises, les entreprises françaises améliorent leurs performances**

L'activité reste dynamique pour les transports fluvial et maritime et les entreprises améliorent leurs bénéfices à la faveur d'une demande forte.

La situation est autre dans le transport routier où les entreprises sont fortement concurrencées par les pavillons étrangers qui s'approprient des parts de marché, notamment sur les flux internationaux. Le volume de l'activité est orienté à la baisse et le chiffre d'affaires augmente exclusivement grâce à la hausse des prix des prestations. L'excédent brut d'exploitation se dégrade en raison d'une augmentation plus importante des charges. L'augmentation des coûts de production est particulièrement vive pour l'activité de transport à longue distance et l'activité du secteur se recentre sur le transport de proximité.

## COMPTES

Les entreprises de transports de voyageurs profitent de l'accroissement de la demande en transports collectifs. Leurs résultats d'exploitation évoluent favorablement ces dernières années, et surtout en 2005. Tous les modes de transports sont à la hausse, sauf le transport maritime de voyageurs qui subit une concurrence accrue des modes aérien et ferroviaire s'agissant du trafic trans-Manche. En dépit de la hausse sensible du prix des carburants depuis deux ans, les comptes des entreprises du secteur s'améliorent, avec une progression des excédents bruts d'exploitation.

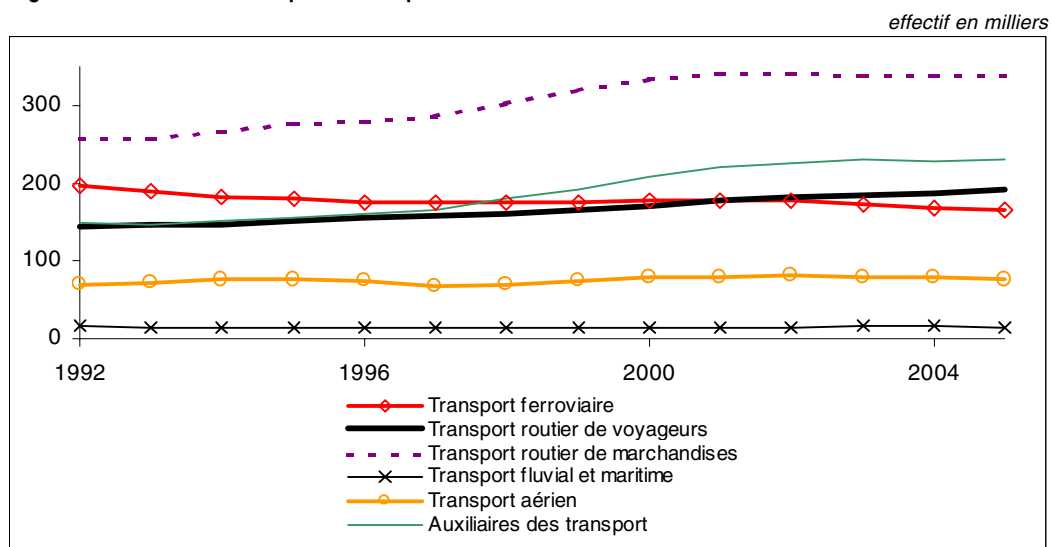
La situation des compagnies aériennes françaises se redresse en 2005. Malgré la percée des compagnies à bas prix, la part du pavillon français progresse (60 % des passagers transportés au départ ou à l'arrivée des aéroports français).

A la SNCF, la valeur de la production progresse de 4,6 % en 2005. La croissance du chiffre d'affaires se poursuit sur les grandes lignes, et notamment sur les lignes à grande vitesse (TGV, Eurostar, Thalys), mais elle est aussi désormais forte sur les lignes TER. Ces hausses compensent largement les pertes de la branche fret, qui restent orientées à la baisse dans un contexte d'ouverture du marché et de poursuite des restructurations.

### **L'emploi est globalement stable**

Au total, l'emploi salarié dans les transports reste stable dans l'ensemble, en 2005 comme en 2004. Les évolutions divergent selon les secteurs. Les effectifs du transport de voyageurs progressent (+ 2,2 % entre la fin 2004 et la fin 2005), poursuivant une tendance haussière de plusieurs années. L'emploi du transport collectif urbain de voyageurs progresse également, mais sur un rythme tempéré par la stabilité des effectifs de la RATP. Dans les auxiliaires des transports l'emploi augmente quant à lui de 0,6 %, ce qui compense la baisse de l'année précédente. A l'inverse, le transport routier de marchandises enregistre une légère baisse de ses effectifs (- 0,3 %) qui prolonge une stabilité de l'emploi dans ce secteur depuis 2001. Les transports aérien et ferroviaire connaissent globalement des réductions d'effectifs. Les effectifs de la SNCF, notamment, se réduisent depuis 2002 (figure 7).

Figure 7 - Évolution de l'emploi salarié par secteur



Sources : Unédic, calculs MTETM/SESP



## Encadré 1

### La commission des comptes des transports de la Nation

La commission des comptes transport de la Nation a pour mission « d'assurer le rassemblement, l'analyse et la publication des données décrivant les activités de production de services de transports, ainsi que l'utilisation de ces services par les différents agents économiques ». Chaque année, elle établit un rapport retraçant l'évolution des transports de marchandises et de voyageurs pour l'année écoulée, des activités de production de services de transports et les dépenses en transports réalisées par les agents économiques, notamment les investissements en infrastructures. Cet article est la synthèse du 43<sup>e</sup> rapport de la Commission, portant sur l'année 2005 et examiné en séance lors de la réunion du 29 juin 2006.

## Encadré 2

### Vers un report modal pour les transports de voyageurs ?

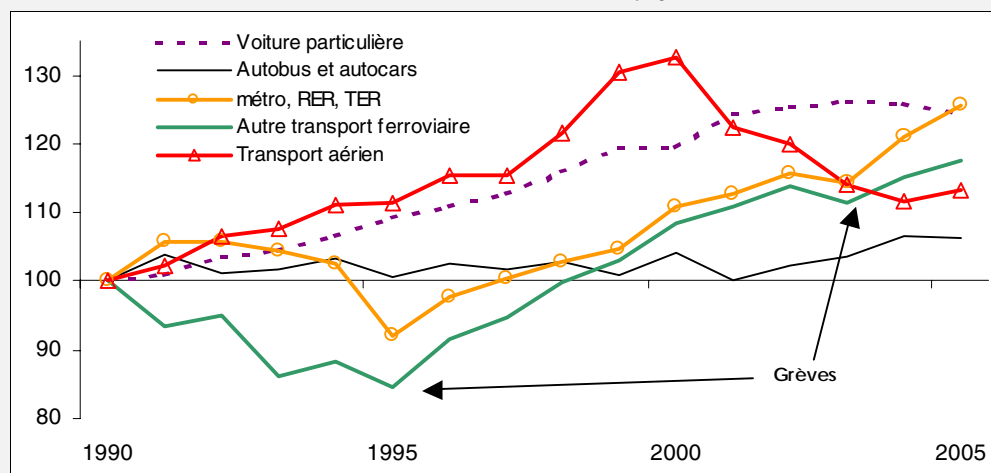
Le ralentissement global de la croissance du trafic routier sur le réseau français observé depuis 2001 était plus marqué sur le réseau départemental ou local que sur le réseau national, davantage emprunté pour les trajets longs. Ce constat suggère un report modal des ménages vers les transports collectifs, notamment pour les trajets les plus courts.

Parallèlement à la modération de la circulation routière, les transports collectifs se développent (figure 8). Les transports urbains progressent de 18 % depuis 1999 (20 % en Île-de-France et 12 % en province). Ils bénéficient de la création de nouvelles offres en région parisienne et en province où plusieurs métropoles développent des systèmes de transport en site propre (métro et tramways). La rénovation des réseaux TER favorise également le report modal. Les voyageurs bénéficient de plus d'une politique de tarification favorable grâce aux efforts accrus des autorités organisatrices.

L'évolution de la structure des dépenses de transport des ménages en 2005 reflète aussi un report des transports individuels vers les transports collectifs (figure 9). Un ménage consacre en moyenne 15 % de son budget en dépenses de transports. Depuis cinq ans, les dépenses d'utilisation de véhicules progressent en valeur plus rapidement que les revenus, pesant sur le pouvoir d'achat. Mais elles n'augmentent que faiblement en volume. Cette évolution des prix relatifs joue en défaveur de l'utilisation des voitures particulières, alors que l'offre en transports collectifs s'améliore (transports urbains et de longue distance). D'autres facteurs, comme le vieillissement de la population, contribuent à infléchir les comportements des ménages en matière de transports.

Figure 8 - Évolution des transports intérieurs de voyageurs par mode

en voyageurs-kilomètres, indice 100 en 1990

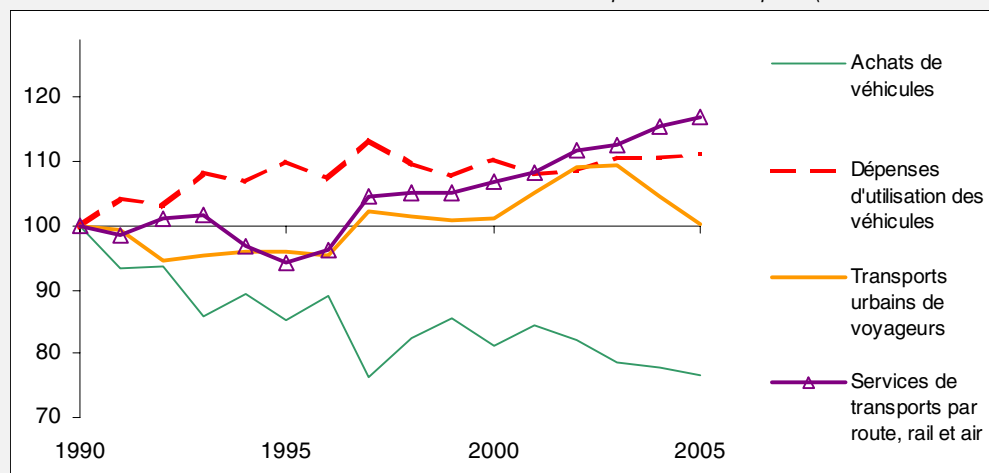


Source : CCTN

Champ : transports réalisés sur le territoire français ; seuls les vols domestiques sont pris en compte pour l'aérien

**Figure 9 - Évolution de la structure des dépenses en transports des ménages**

en % des dépenses en transports (indice 100 en 1990)



Sources : Insee, calculs MTETM/SESP

### Encadré 3

#### Moins de transports, moins d'énergie consommée, moins d'émissions polluantes

De loin, la circulation routière, de véhicules particuliers surtout, mais aussi de véhicules utilitaires, contribue le plus à la consommation de produits pétroliers dans les transports (figure 10). En 2005, avec la baisse de 1 % de la consommation de carburants sur le territoire (+ 1 % en gazole et - 5,5 % en supercarburant), la route réduit ses émissions polluantes.

**Figure 10 - Eléments du bilan de la circulation pour 2005**

	Parc moyen		Parcours moyen		Circulation en France		Consommation unitaire		Consommation de carburant	
	(1000 véh)	évol 05/04 (%)	(km/ véh)	évol 05/04 (%)	(Gvéh-km)	évol 05/04 (%)	(litre/100km)	évol 05/04 (%)	(1000 m3)	évol 05/04 (%)
Voitures particulières	30 000	0,9	13 260	-2,3	398	-1,4	6,9	-0,9	27 606	-2,3
Véhicules utilitaires légers	5 530	1,2	16 457	0,2	91	1,4	9,4	-0,5	8 568	1,0
Véhicules lourds (y compris bus et cars)	639	0,0	46 502	-0,6	30	-0,6	36,1	0,0	10 720	-0,6
<b>Total véhicules usuels français</b>	<b>36 169</b>	<b>0,9</b>	<b>14 335</b>	<b>-1,8</b>	<b>518</b>	<b>-0,8</b>	<b>9,0</b>	<b>-0,5</b>	<b>46 893</b>	<b>-1,3</b>

Source : CCTN

La réduction de la pollution atmosphérique locale était déjà importante. Depuis 15 ans, et malgré l'accroissement de la circulation (+ 29 %), les principaux polluants émis par le transport routier diminuent très significativement. La baisse de circulation en 2005 accentue cette tendance. Les émissions de gaz carbonique (CO<sub>2</sub>), directement liées aux consommations de carburants, se réduisent également cette année.

Outre la diminution du kilométrage moyen par véhicule, il semble que la baisse des consommations de carburants soit aussi liée à une réduction des vitesses sur les différents réseaux. Tendanciellement observée depuis de nombreuses années, la baisse des vitesses s'accroît plus récemment dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière. Entre 2002 et 2005, la vitesse moyenne pratiquée le jour par les automobilistes français baisse de 6 kilomètres/heure, en passant de 89,5 km/h à 83,1 km/h, tous réseaux confondus.

Le 43<sup>e</sup> rapport des comptes transport de la Nation de 2005, juillet 2006, est disponible sur [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr), rubrique Transport, données d'ensemble.