

## Le transport en 2012 subit un contexte économique morose

**La demande de transport baisse en 2012, essentiellement en raison du recul du fret. Les ménages consacrent une part légèrement moins forte de leurs dépenses aux transports, cependant le transport de voyageurs continue à progresser. Les exportations de services de transport s'accroissent et les importations restent stables.**

**En lien avec ce fléchissement de la demande, la production marchande de services de transport diminue. L'emploi se dégrade, mais moins que dans d'autres secteurs, ainsi que les salaires. La rentabilité fléchirait moins qu'en 2011. La stabilité de la valeur ajoutée des entreprises constatée en 2011 devrait se maintenir, du fait de la moindre croissance des consommations intermédiaires notamment en produits pétroliers.**

**Toutefois, les recettes publiques issues des transports augmentent, mais moins rapidement qu'en 2011. Le financement public progresse grâce à la contribution des collectivités territoriales. Les investissements en infrastructures faiblissent mais se poursuivent.**

**Malgré des améliorations notables, les transports ne participent pas encore assez aux efforts nationaux sur la qualité de l'environnement.**

**E**n 2012, dans un contexte d'activité mondiale qui faiblit, un nombre croissant de pays développés voient leur situation se retourner à la baisse, particulièrement en Europe où la zone Euro se retrouve en récession. La France connaît une situation intermédiaire : la demande intérieure diminue, conduisant, faute de relais extérieurs suffisants, à une croissance faible.

### La demande de transport de fret recule

L'activité des branches utilisatrices de transport de fret baisse globalement de 1,3 % avec des évolutions contrastées.

Il en résulte une diminution importante du transport intérieur terrestre de marchandises de 5,6 % en tonnes-kilomètres (t-km). Le transport routier baisse de 5,6 % sous l'effet du recul du transport national sous pavillon français (- 6,1 %). Le transport ferroviaire confirme sa tendance au fléchissement (- 4,8 %) et retombe à son niveau de 2009, surtout du fait de la partie nationale qui chute à nouveau fortement tandis que la partie internationale reprend depuis 2010, portée par tous les opérateurs. Le transport fluvial recule plus modestement (- 1,6 %) tandis que le transport par oléoduc diminue à nouveau fortement (- 9,9 %). Globalement, la part du fret non routier (hors oléoducs) reste relativement stable à 22,4 %.

Cependant, en lien avec les exportations de marchandises diverses qui continuent de croître, le transport de marchandises (hors produits pétroliers) se maintient dans les ports maritimes. Il est tiré par la croissance du transport par conteneurs, dont le pré et post-acheminement profite davantage au transport fluvial que ferroviaire ou routier.

### La demande de transport des ménages ralentit

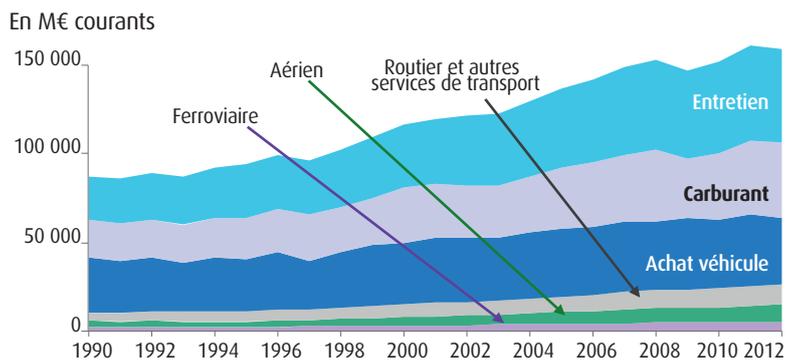
Les dépenses de consommation des ménages augmentent dans leur ensemble à un rythme ralenti (+ 1,4 % en valeur), et leurs dépenses pour les transports diminuent de 0,7 % après avoir fortement augmenté en 2011 (+ 5,6 %). Elles se contractent encore fortement par habitant. La part des transports dans le budget des ménages est donc en baisse, après deux années consécutives de hausse : elle s'établit à 14,1 %, à près d'un point en dessous de son niveau de 1990 (graphique 1).

Le transport intérieur de voyageurs ralentit (+ 0,4 % après 0,7 % en 2011). La circulation des véhicules particuliers, qui représente 82,7 % des transports de voyageurs augmente légèrement plus vite qu'en 2011 (+ 0,3 % après 0,2 %). Alors que le transport aérien sur les lignes métropolitaines poursuit sa croissance (+ 4,1 % après 5,9 %) grâce aux liaisons province-province, le transport ferroviaire sur longue distance recule (- 1,4 %, contre + 3,6 % en 2011).

Le « transport du quotidien » (que les ménages font régulièrement pour leurs courses, se rendre au travail ou à l'école...) continue de progresser : le transport collectif urbain augmente, à un rythme toutefois diminué par rapport à 2011 (+ 2,1 % contre + 2,9 %) ; le ralentissement est moins marqué en province qu'en Île-de-France, région déjà très développée qui concentre les trois quarts du transport collectif urbain métropolitain. Le transport ferroviaire régional progresse de 3,8 % comme en 2011.



### Graphique 1 – Consommation des ménages en transports



#### La demande extérieure soutient la production

Le déficit des échanges extérieurs de services de transport se réduit. Les exportations progressent très fortement, avec + 15,5 % après - 3,0 % en 2011, grâce au transport aérien de voyageurs et maritime de marchandises. Les importations, dont les plus importantes concernent le transport routier de marchandises et le transport aérien de voyageurs, restent quasi stables (- 0,9 %), après une forte hausse (+ 8,3 % en 2011), au même niveau qu'en 2008.

#### La production marchande de services de transport diminue

La production en volume de la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) est en recul (- 1,0 %) et se rapproche du niveau de 2006.

Elle est entraînée par la production des transports de marchandises (- 3,4 %), qui représente plus du tiers de la production de transport. Le transport routier de marchandises qui représente les deux tiers de la production de transport de fret, recule de 5,7 %. Le fret ferroviaire et l'aérien, qui pèsent respectivement 2,0 % et 3,5 % de cette activité, s'affaiblissent aussi (respectivement - 5,4 % et - 9,4 %). Le transport fluvial et surtout maritime progressent.

À l'inverse, la production en volume des transports de voyageurs, qui représente 27 % de la production de la branche, continue sa progression pour la troisième année consécutive et atteint son plus haut niveau depuis 2006 (graphique 2). La production de transport aérien de

voyageurs (le tiers de la production de transport de voyageurs) confirme son redressement de 2011, (+ 2,2 % en volume) mais à un rythme moins élevé. Les transports urbains, suburbains et routiers interurbains ont une croissance en volume de 1,3 %. Le transport ferroviaire interurbain de voyageurs (20,5 % du transport de voyageurs) subit une légère diminution (- 0,2 % en volume).

Les prix augmentent de 1,1 % en moyenne pour l'ensemble de la production française de transport de fret dont 4,2 % pour le fret ferroviaire. Les prix du transport de voyageurs augmentent globalement de + 1,0 % ; alors que les prix du transport aérien augmentent de 3,1 %, et les prix des transports routiers de voyageurs (y compris bus) diminuent de 1,1 %.

En 2012, les créations d'entreprises, hors autoentrepreneurs reculent de 1,6 % tandis que les défaillances s'accroissent sensiblement. Le secteur du transport routier de fret est particulièrement affecté.

Le recul du chiffre d'affaires, insuffisamment compensé par celui des consommations intermédiaires, tire vers le bas la valeur ajoutée de l'ensemble des entreprises de transport routier de fret et de messagerie. Le transport maritime bénéficie d'une activité de la Compagnie maritime d'affrètement – Compagnie générale maritime (CMA-CGM) dynamique à l'exportation, mais les autres compagnies du secteur subissent des difficultés importantes.

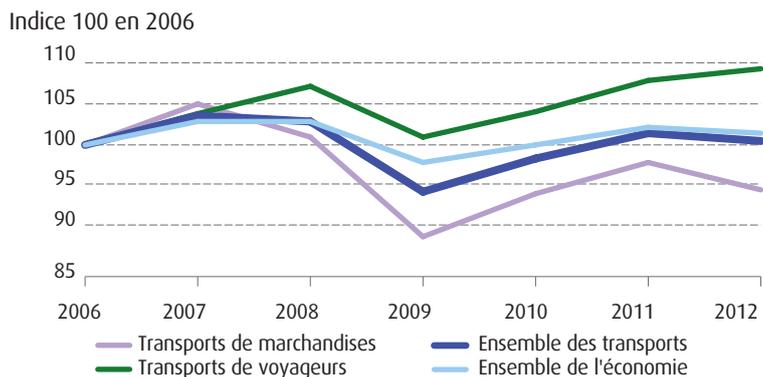
En revanche, la valeur ajoutée du transport ferroviaire s'accroît malgré la forte hausse du prix des péages, comme celle de la RATP (+ 3,4 %). Celle du transport aérien (et des auxiliaires) semble bien orientée en 2012 au vu du groupe Air-France-KLM (+ 4,0 %) ou d'Aéroports de Paris (+ 4,5 %).

#### L'emploi se dégrade, tandis que les salaires progressent moins vite

La situation de l'emploi salarié se retourne à la baisse dans le secteur des transports et de l'entreposage, après la reprise amorcée en 2010. De fin 2011 à fin 2012, l'emploi salarié recule de 0,4 % avec la suppression de 5 000 postes. La rupture y est plus forte que dans l'économie marchande dans son ensemble alors que l'ensemble du secteur tertiaire se maintient globalement hors intérim. Seuls les transports terrestres de voyageurs hors ferroviaire ou les services auxiliaires créent de l'emploi. Le nombre d'intérimaires diminue de 0,7 %, après une forte baisse en 2011 (- 3,4 %).

En 2012, la masse salariale versée par les entreprises du transport (hors activités de courrier) augmente moins qu'en 2011. Ce ralentissement provient à la fois du freinage de la croissance des salaires moyens et de la baisse de l'emploi. Le salaire moyen dans les transports (hors activités de courrier), primes et compléments compris, tout comme le salaire horaire brut de base des ouvriers augmente moins en 2012 qu'en 2011. Compte tenu de l'inflation, le pouvoir d'achat du salaire moyen par tête est stable ; il baisse toutefois dans le transport routier de voyageurs et plus encore dans le transport routier de marchandises. La proportion de salariés rémunérés au Smic augmente dans les transports.

### Graphique 2 – Production en volume



## Les investissements en infrastructures de transport se poursuivent au ralenti

Avec 20,4 Md€, les dépenses d'investissement en infrastructures de transport tous modes et tous acteurs confondus ralentissent en 2012 (+ 3,5 % en euros courants après 8,8 % en 2011) – (tableau 1). À prix constant, elles augmentent de 0,4 % et se situent 0,9 Md€ au-dessus de la moyenne des quinze dernières années.

Les investissements pour le réseau routier représentent 55,1 % des investissements en infrastructures. Ils décèlent nettement (+ 0,6 % après + 6,5 %) et reculent en volume (- 2,1 %) : les investissements publics ne progressent en effet que de 0,5 % tandis que ceux des sociétés d'auto-roues reprennent légèrement (+ 1,1 %). Les investissements ferroviaires, 21,9 % des investissements, continuent d'augmenter (+ 11,2 %). Les montants alloués aux travaux réalisés dans le cadre de contrats de partenariat public privé (PPP) en représentent un peu plus de 18 % avec la ligne Sud Europe Atlantique, le lancement du projet Bretagne Pays de la Loire, le contournement entre Nîmes et Montpellier et les projets de système de communication pour les voies ferrées. Hors PPP, les investissements sont essentiellement dédiés à la seconde phase de la ligne grande vitesse Est dont la mise en service est prévue pour 2016. Les transports collectifs urbains sont les autres grands bénéficiaires des investissements, notamment ceux de province (+ 11,7 % en 2012). 15,8 % des investissements en infrastructures y sont consacrés contre 6,3 % seulement en 1990. Les investissements annuels dans les TCU ont augmenté en valeur de près de 60 % depuis 2008.

## Les recettes publiques liées aux transports décèlent

Les recettes des administrations publiques liées aux transports (41,5 milliards d'euros – Md€) progressent de 1,1 %. Les plus importantes sont les produits des taxes sur les carburants (59,4 % des recettes) dont la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) est la principale. Elles reculent de 1,1 % en lien avec la contraction de la consommation de gazole (- 0,9 %) et d'essence (- 5,4 %). Leur niveau est inférieur à celui de 2008. La partie qui revient aux régions progresse cependant de 1,3 %.

La hausse des autres produits liés à la route compense pratiquement la baisse des carburants : amendes forfaitaires (+ 115 millions d'euros – M€), taxes sur les véhicules de société (+ 44 M€), sur les contrats d'assurance auto (+ 44 M€) et cartes grises (+ 37 M€) malgré le recul des immatriculations neuves. Les recettes liées au transport aérien (3,1 Md€) s'accroissent de 2,7 % pour l'essentiel grâce aux taxes d'aéroport et à la taxe de l'aviation civile. Enfin, la SNCF a versé à l'État un dividende record de 209 M€.

Le versement transport, assis sur la masse salariale de l'ensemble des activités intégrées dans des périmètres de transport urbain et destiné au financement des transports collectifs urbains, progresse de 2,5 % à un rythme moins rapide que la moyenne des dix dernières années.

**Tableau 1 – Les investissements en infrastructures de transport en 2012 (provisoire)**

	Niveaux (Md€)	Évolution 2012/2011	Structure
<b>Réseau routier</b>	<b>11,3</b>	<b>0,6</b>	<b>55,1</b>
Réseau non concédé	9,4	0,5	46,1
<i>dont réseau départ. et local</i>	8,5	2,1	41,6
<i>dont réseau national</i>	0,9	- 11,7	4,6
Réseau concédé	1,8	1,1	9,0
<b>Réseau ferré principal</b>	<b>4,4</b>	<b>11,2</b>	<b>21,7</b>
Réseau grande vitesse	2,0	11,2	9,8
Réseau principal hors LGV	2,4	11,2	12,0
<b>Transports collectifs urbains</b>	<b>3,2</b>	<b>7,1</b>	<b>15,8</b>
Réseau ferré île-de-France	0,5	0,0	2,5
RATP	0,8	1,8	3,9
TCU de province	1,9	11,7	9,4
<b>Autres infrastructures</b>	<b>1,5</b>	<b>- 3,3</b>	<b>7,4</b>
Ports maritimes	0,3	4,6	1,5
Aéroports et navigation aérienne	1,0	- 3,7	4,7
Voies navigables et ports fluviaux	0,2	- 10,7	1,2
<b>Total des investissements</b>	<b>20,4</b>	<b>3,4</b>	<b>100</b>

Source : SOeS, rapport CCTN 2012

## Le financement public des transports s'accroît de 4,5 %, porté par les collectivités territoriales

Les collectivités territoriales sont le principal financeur public des dépenses de transport (près de 75 % des dépenses publiques).

Les dépenses des administrations publiques locales (hors transferts financiers entre Apul) pour le transport et les infrastructures augmentent de 3,1 %. Le transport de voyageurs (47,9 % de leurs dépenses) et la voirie (40,7 %) en sont les deux principaux postes.

Les dépenses de fonctionnement (61,5 % des dépenses des Apul) avaient fortement augmenté en 2011 (+ 9,8 %) sous l'effet de la hausse de niveau des dépenses de voirie des départements. Elles continuent de s'accroître en 2012 mais à un rythme moins soutenu (1,7 %). Les dépenses d'investissement, portées par celles des réseaux de transport en commun de voyageurs, accélèrent (+ 5,4 %).

Les régions comblent le retard de financement qu'elles avaient pris en 2011 sur les autres Apul : les dépenses des régions, départements et communes (y compris établissements publics de coopération intercommunale – EPCI) évoluent à des rythmes comparables depuis 2010 ; celles des organismes divers d'administration locale (Odal – régies et syndicats de transports) sont deux fois plus importantes.

## Les dépenses des administrations publiques centrales sont quasi stables (+ 1,0 %)

Avec 8,6 Md€, les dépenses de fonctionnement, hors charges de retraites, représentent plus de 70 % des dépenses en transport de l'État. Elles reculent de 2,1 %, tandis que les dépenses d'investissement (3,5 Md€) progressent de 9,2 % rattrapant le fort recul de 2011.

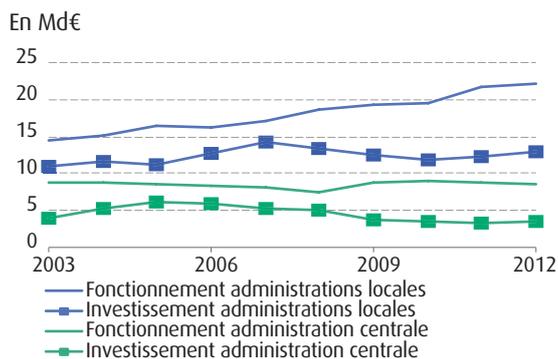
Les dépenses en transport ferroviaire (41 % des dépenses totales) et celles relatives au transport routier (23 %) sont

en forte baisse depuis 2008, mais les premières se stabilisent tandis que les secondes rattrapent en partie le retard pris en 2011 (8,0 % après - 9,8 %) ; les dépenses en transport aérien (17 %) poursuivent la baisse de 2011.

Depuis 2006, date à partir de laquelle les transports en Île-de-France ne ressortent plus du financement de l'État, les dépenses relatives aux transports collectifs urbains ne représentent qu'une faible part de celles de l'administration centrale (4 %). Elles ont augmenté fortement en 2011 et 2012 (+ 80,7 % et + 21,1 %), en particulier pour soutenir le développement de transports collectifs en site propre. Les dépenses en voies navigables (5 % du total) et transport maritime (4 % du total) baissent respectivement de 8,7 % et de 7,5 % après avoir fortement progressé en 2011 avec un recul des dépenses de fonctionnement mais une hausse des investissements.

Enfin, les charges de retraites des anciens salariés des transports assurées par l'État (4,6 Md€) s'accroissent de 4,4 %. Le ferroviaire (+ 5,5 %) contribue pour près de la moitié à cette évolution, les invalides de la marine (+ 11,6 %) pour un tiers et la RATP (+ 8,2 %) pour le restant (graphique 3).

### Graphique 3 – Financement des dépenses de fonctionnement et d'investissement par les administrations locales et centrale



Source : SOeS, rapport CCTN 2012

### Malgré de notables progrès, les transports participent encore insuffisamment à la baisse des émissions de gaz à effet de serre

Dans les transports, et plus particulièrement dans le transport routier, les normes Euro et les progrès techniques, notamment la baisse des consommations unitaires de carburant qui a limité l'ensemble des rejets gazeux, ont permis une diminution régulière des émissions de gaz à effet de serre. Les normes sur les carburants routiers ont quasiment fait disparaître le plomb émis par le transport routier dès janvier 2000 ; la réglementation des émissions en sortie des pots d'échappement a réduit de manière importante les émissions de monoxyde d'azote (NOx) (- 51 % depuis 1990) et des composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) (- 92 %), responsables de la pollution acide et de la formation d'ozone troposphérique (qui concourt à l'accroissement de l'effet de serre). La réglementation a également contribué à la baisse des émissions de CO depuis 1990 (- 91 %).

Pour l'ensemble des transports, les émissions de CO<sub>2</sub> sont de 124 millions de tonnes en 2012, en baisse de 8,8 % depuis 2005. Ce rythme, alors que les transports sont affectés par la crise, est insuffisant pour atteindre la diminution prévue dans la loi de 20 % entre 2005 et 2020 : il faudrait que les émissions diminuent encore de plus de 11 % d'ici 2020.

Les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> par kilomètre des voitures particulières du parc existant, qui sont les principaux émetteurs, n'ont baissé que de 7,6 % depuis 2005. Pourtant, les efforts des constructeurs ont permis une baisse des émissions des voitures neuves de 18,5 % depuis 2005, mais le parc de voitures ne rajeunit pas suffisamment rapidement et la circulation ne baisse quasiment pas.

### Les transports alternatifs à la route sont encore faibles

Les modes alternatifs aux transports routiers ne représentent qu'une faible part du transport. Cette part tend à s'améliorer pour les voyageurs : 16,1 % en 2012 contre 14,2 % en 2005. Les récents efforts d'investissement ont permis une accélération notable dès 2011 des kilomètres de transport en commun en site propre permettant d'espérer une plus forte hausse de la fréquentation.

La part du fret routier (86,7 %) reste stable dans le fret total ; le fret ferroviaire continue sa dégradation, liée au moindre besoin structurel de transport de produits lourds dans un contexte de relative désindustrialisation de la France.

### In 2012 transport was affected by a gloomy economic climate

*Demand for transport fell in 2012, mainly as a result of the downturn in freight transport. The part of household spending used for transport decreased slightly, but passenger transport continued to increase. Exports of transport services increased while imports remained stable. Related to this change in demand, commercial transport services output decreased. Employment also suffered a downturn, although less than in other sectors, as did salaries. Profitability decreased less than in 2011. The stability in firms' value added observed in 2011 seems set to persist as a result of slower growth in intermediate consumption, notably of oil products. However, public revenue from transport increased, albeit more slowly than in 2011. Public financing increased, as a result of the contribution of regional authorities. Investment in infrastructure slowed but continued nonetheless. In spite of notable improvements, the transport sector is still not participating sufficiently in national efforts on quality of the environment.*

#### Pour en savoir plus

- Les comptes des transports en 2012, tome 1 : 50<sup>e</sup> rapport à la Commission des comptes des transports de la nation, RéférenceS, juillet 2013

Véronique Paquel (SOeS)



le point sur

Commissariat général  
au développement  
durable

Service de l'observation  
et des statistiques

Tour Voltaire  
92055 La Défense cedex  
Mél : diffusion.soes.cgdd@  
developpement-durable.  
gouv.fr

Fax : (33/0) 1 40 81 13 30

Directeur de la publication :  
Sylvain Moreau  
Rédactrice en chef :  
Anne Bottin

Coordination éditoriale :  
Corinne Boitard

Conception et réalisation :  
FROMATIQUES ÉDITIONS  
Impression : Bialec, Nancy  
(France), utilisant du papier  
issu de forêts durablement  
gérées.

ISSN : 2100-1634

Dépôt légal : août 2013