



## Transport en 2015 : plus de voyageurs, moins de marchandises, un peu plus de GES

AOÛT 2016

**La production de la branche transport, qui contribue pour 8,8 % au 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.

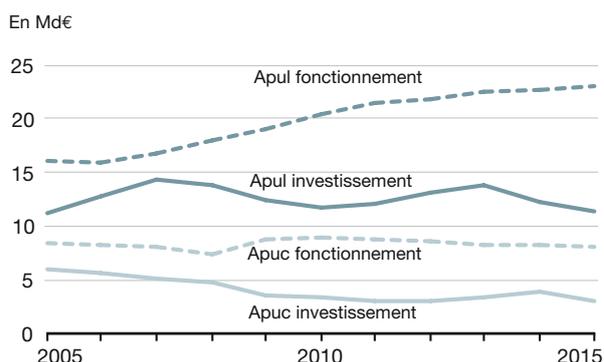
Si la croissance économique ralentit légèrement (3,1 % après 3,3 % en 2014) pour l'ensemble du monde, elle a accéléré dans les pays développés grâce à la consommation, soutenue par la baisse du prix du pétrole. En France la croissance redémarre (+ 1,2 %), mais moins rapidement que chez nos principaux 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 % (*graphique 1*).

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, en particulier sur les routes secondaires et les lignes ferroviaires à longue distance.

**Graphique 1 : évolution des dépenses publiques de transport**



Source : DGFIP

### LE TRANSPORT DE VOYAGEURS EST EN NETTE HAUSSE

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

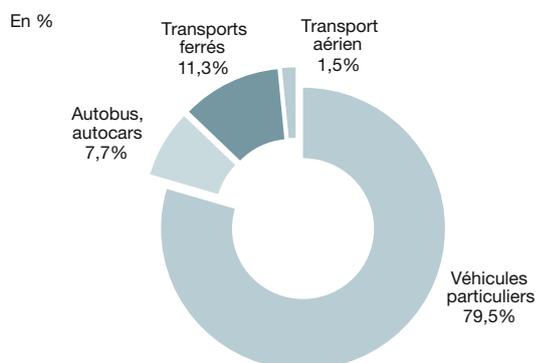
La consommation des ménages en transport, qui contribue à la moitié de la dépense totale nationale de transport, progresse de 2,3 % en volume (i.e. à prix constants), un peu plus rapidement que leur consommation totale. Les dépenses de transport individuel progressent de 2,4 %, celles de transport collectif (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 motori-

sation 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 (graphique 2).

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). Le transport aérien intérieur croît, en nombre de passagers, 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 %.

Graphique 2 : transport intérieur de voyageurs en 2015



Source : SOeS

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.

### 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 BAISSÉ 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

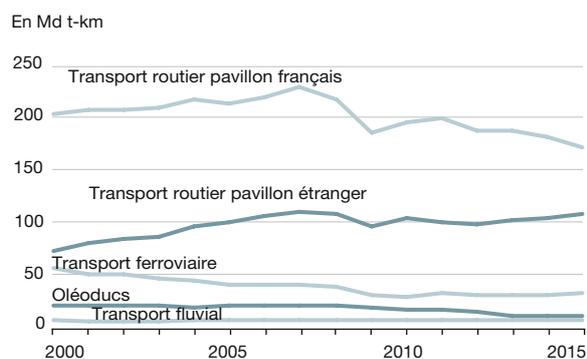
Le transport intérieur terrestre de marchandises (route, fer, fluvial, oléoduc) se réduit en 2015 (- 1,6 % en t-km). Le transport intérieur national, avec origine et destination françaises, recule de 3,9 %, tandis que le transport intérieur international (partie sur le territoire français d'un transport 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 % (*graphique 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'accroît 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 volume transporté). 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 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 %).

Graphique 3 : 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 m<sup>2</sup> (au total 77 millions de m<sup>2</sup>) 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 aux transports 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.

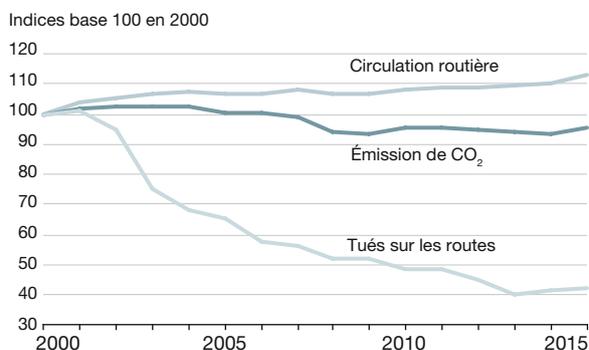
En dehors de la route, l'année 2015 est marquée par deux accidents importants : celui de l'A320 de Germanwings (150 tués) et le déraillement du TGV-Est (11 morts). Les nombres de personnes décédées et disparues en mer diminuent.

**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 (GES) dues aux transports, 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 GES dues aux transports représentent un peu plus de 2 tonnes CO<sub>2</sub> eq par habitant, alors que l'objectif fixé par la loi de transition énergétique pour la croissance verte est de 2 tonnes CO<sub>2</sub> eq par habitant pour l'ensemble des secteurs (les transports représentent un peu moins de 30 % des émissions totales) (graphique 4).

Dans les zones situées à proximité des grands axes routiers, les teneurs en particules et les concentrations de NO<sub>2</sub> 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.

**Graphique 4 : évolution de la circulation routière, des émissions de CO<sub>2</sub> dues aux transports et du nombre de tués sur les routes**



Sources : SOeS, Citepa, ONISR

**TRANSPORT IN 2015: MORE PASSENGERS, LESS FREIGHT, SLIGHTLY HIGHER GHG EMISSIONS**

Production in the transportation branch, which accounts for 8.8% of France's GDP, was nearly stable in 2015, in spite of an increase in production in passenger transport and in support activity for transportation services. Freight transport and postal and courier activities saw a decrease in production.

Véronique Paquel, SOeS

Directeur de publication : Sylvain Moreau  
Dépôt légal : août 2016  
ISSN : en cours

Rédaction en chef : Anne Bottin  
Coordination éditoriale : Patricia Repérant  
Mise en page : Chromatiques (Paris)  
Impression : Bialec (Nancy) utilisant du papier issu de forêts durablement gérées.

## commissariat général au développement durable

Service de l'observation et des statistiques  
Tour Séquoia  
92055 La Défense cedex  
Mél. : diffusion.so.es.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

[www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr)

