

Juillet
2015

Les comptes des transports en 2014

Tome 1

52^e rapport à la Commission
des comptes des transports de la Nation



Directeur de la publication : Laurence Monnoyer-Smith

Coordination : François Blanc, Véronique Paquel

Rédacteurs et relecteurs : Alexandra Albenque, Dounia Boudour, Nathalie Caron, Jean-Michel Chavouet, Carlo Colussi, Jean-Louis Coster, Lise Dervieux, Jean-Baptiste Herbert (rapporteur), Jacques Lavertu, Aurélie Le-Moullec, Bruno Lutinier, Benoit Mathieu, Julien Nicolas, Véronique Paquel (secrétaire), Sébastien Picard, François Rageau, Jean-Paul Zoyem

Secrétariat de rédaction : Catherine Grosset, Patricia Repérant

Conception graphique et réalisation : Catherine Grosset, Patricia Repérant

Crédits photos :

Arnaud Bouissou/Medde-MLETR - Airbus A350 en démonstration de vol au salon du Bourget

Bernard Suard/Medde-MLETR - plateforme logistique : quais embarquement-débarquement des marchandises

Arnaud Bouissou/Medde-MLETR - cycliste et tramway circulant place Auguste Gibert à Montpellier, devant la Gare de Montpellier-Saint-Roch

Laurent Mignaux/Medde-MLETR - circulation automobile sur le périphérique parisien

Les transports en 2014

(tome 1)

**52^e rapport
de la Commission des comptes
des transports de la Nation**

La Commission des comptes des transports de la Nation

Missions et composition de la Commission

La Commission des comptes des transports de la Nation est instituée dès 1955. Placée auprès du Ministre en charge des transports, elle a pour mission « *d'assurer le rassemblement, l'analyse et la diffusion des données décrivant les activités de production de services de transports, leur impact sur l'environnement ainsi que l'utilisation de ces services par les différents agents économiques* ».

Dans sa forme actuelle, la Commission est désormais régie par le décret n° 2009-531 du 12 mai 2009. Celui-ci a modifié les missions de la Commission pour assurer celles qui lui étaient dévolues par l'article 12 de la loi de finances rectificative n° 2002-1050 du 6 août 2002 qui stipule que « *la Commission des comptes des transports de la Nation remet un rapport annuel au Gouvernement et au Parlement retraçant et analysant l'ensemble des flux économiques, budgétaires et financiers attachés au secteur des transports. Ce rapport annuel :*

- *récapitule les résultats socio-économiques du secteur des transports en France, en termes notamment de production de richesse et d'emplois ;*
- *retrace l'ensemble des contributions financières, fiscales et budgétaires versées aux collectivités publiques par les opérateurs et usagers des transports ;*
- *retrace l'ensemble des financements publics en faveur des opérateurs et usagers des transports en distinguant clairement les dépenses consacrées au fonctionnement du secteur des transports de celles consacrées à l'investissement ;*
- *met en valeur les résultats obtenus par rapport aux moyens financiers publics engagés ;*
- *récapitule la valeur patrimoniale des infrastructures publiques de transport en France.*

Le décret du 12 mai 2009 a également modifié la composition de la Commission, qui regroupe désormais sous la présidence du Ministre chargé des transports 60 membres issus du monde des transports répartis en quatre collèges : représentants de l'administration ; membres de droit compétents en matière de transports ; acteurs économiques et sociaux du transport. Ce collège comprend des représentants des établissements publics, des collectivités territoriales, des grandes entreprises, des organisations professionnelles, des syndicats de salariés et des associations ; personnalités qualifiées issues du monde de la recherche, celles-ci assurent la qualité scientifique des travaux de la Commission. Cette dernière intègre, à travers ses membres, les problématiques environnementales liées aux transports.

Le service de l'observation et des statistiques (SOeS), service statistique du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (Medde), en assure le secrétariat et en est le rapporteur conjointement avec le service des études, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable (Seeidd) du Medde et l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee).

Le 52^e rapport de la Commission

La Commission se réunit deux fois par an, en général à la fin du premier trimestre et à la fin du premier semestre. Au cours de sa réunion du premier trimestre, elle examine les premiers résultats disponibles qui sont complétés par la suite.

Ont participé au tome 1, Alexandra Albenque, François Blanc, Dounia Boudour, Nathalie Caron, Jean-Michel Chavouet, Carlo Colussi, Lise Dervieux, Jean-Baptiste Herbet (rapporteur), Jacques Lavertu, Aurélie le Moullec, Bruno Lutinier, Benoit Mathieu, Julien Nicolas, Véronique Paquel (secrétaire), Sébastien Picard, François Rageau et Jean-Paul Zoyem du SOeS.

Membres de la Commission des comptes des transports de la Nation

Président, M. Alain Vidalies, secrétaire d'Etat auprès de la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, en charge des transports, de la mer et de la pêche

Vice-président, M. Jean-Paul Ourliac, Conseil général de l'environnement et du développement durable

17 membres de droit représentant l'administration :

le vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable ;
 le commissaire général au développement durable ;
 le chef du SOeS ;
 le chef du Seeidd ;
 le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) ;
 le délégué à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) ;
 le directeur général de l'aviation civile (DGAC) ;
 le directeur général de l'énergie et du climat (DGEC) ;
 le directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN) ;
 le directeur général de l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) ;
 le directeur général du Trésor (DGT) ;
 le directeur général des finances publiques (DGFiP) ;
 le directeur du budget ;
 le directeur général des douanes et droits indirects (DGDDI) ;
 le directeur général des collectivités locales (DGCL) ;
 le délégué interministériel à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (Datar) ;
 le directeur général des statistiques de la Banque de France (BdF).

10 membres de droit compétents en matière de transports :

le président du Conseil national des transports ;
 le président du Conseil supérieur de la marine marchande ;
 le président du Conseil supérieur de l'aviation marchande ;
 le Commissaire général à la stratégie et à la prospective ;
 le vice-président de la Commission des comptes des services de la nation ;
 le vice-président de la Commission des comptes du tourisme ;
 le vice-président de la Commission des comptes et de l'économie de l'environnement ;
 le président de l'Association des régions de France (ARF) ;
 le président de l'Assemblée des départements de France (ADF) ;
 le président de l'Association des maires de France (AMF).

27 membres nommés au titre de leur rôle économique et social dans le monde des transports :

Le président de Réseau ferré de France (RFF) ;
 le directeur général d'Aéroports de Paris (ADP) ;
 le directeur général de Voies navigables de France (VNF) ;

le président de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (Asfa) ;
 le président de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) ;
 le président de l'Union des ports français (UPF) ;
 le président de la Société nationale des chemins de fer (SNCF) ;
 le président de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) ;
 le directeur général de La Poste ;
 le président du Comité des armateurs fluviaux (CAF) ;
 le président de la Fédération nationale de transport routier (FNTR) ;
 le délégué général de la Fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF) ;
 le président du Comité national routier (CNR) ;
 le président de l'Union routière de France (URF) ;
 le président du Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA) ;
 le président de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) ;
 le président du Groupement des autorités responsables des transports (Gart) ;
 le président du Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) ;
 le président de France nature environnement (FNE) ;
 le président de UFC-Que Choisir ;
 le président de la Fédération française des usagers de la bicyclette (Fubicy) ;
 le président de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) ;
 le président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) ;
 le secrétaire général de l'Union interfédérale des transports de la Confédération générale du travail (CGT-UIT) ;
 le secrétaire national de la Fédération générale des transports et de l'équipement de la Confédération française démocratique du travail (CFDT-FGTE) ;
 le secrétaire national de l'Union interfédérale des transports de la fédération Force ouvrière (UIT-FO) ;
 le président de la Fédération nationale CFE-CGC transports.

6 personnalités qualifiées nommées pour leur compétence économique dans le domaine des transports

M. Maurice Bernadet ;
 M. Dominique Bureau ;
 M. Jean-Pierre Chang ;
 Mme Ariane Dupont ;
 M. Jean Laterasse ;
 M. Michel Savy ;

Table des matières

Synthèse	8
Cadrage sur la situation économique française et mondiale	13
L'année 2014 dans le monde et en France.....	14
Activité des différentes branches de production en France en 2014	16
A – Transport et activité économique	18
A1 Compte satellite des transports	20
A2 Activité marchande de la branche des transports en France.....	22
A3 Dépenses des ménages en transport	24
A4 Dépenses des administrations publiques centrales et locales.....	26
A5.1 Transferts publics aux opérateurs de transport collectif de voyageurs (SNCF, RATP, TCU de province)	28
A5.2 Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures.	30
A6 Recettes publiques liées au transport.....	32
A7.1 Investissements en infrastructures de transport.....	34
A7.2 Financement des infrastructures (AFITF, PPP)	36
A8 Échanges extérieurs de services de transports.....	38
A9 Investissements du secteur transports et entreposage à l'étranger et investissements étrangers en France dans le secteur transports et entreposage en 2014.....	40
A10 Prix du transport de fret, de l'entreposage et de la manutention	42
B – Entreprises françaises de transport : démographie et comptes	44
B1 Démographie des entreprises	46
B2.1 Comptes des entreprises de transport	48
B2.2 Entreprises de transport routier de marchandises (TRM).....	50
B2.3 Entreprises de TRM dans l'UE élargie en 2012	52
B2.4 Entreprises de la messagerie et du fret express	54
B2.5 Entreprises de transport collectif urbain	56
B2.6 Entreprises ferroviaires.....	58
B2.7 Entreprises de transport fluvial	60
B2.8 Entreprises de transport maritime	62
B2.9 Compagnies aériennes françaises.....	64
B3.1 Sociétés d'autoroutes concédées	66
B3.2 Aéroports de Paris (ADP).....	68
C – Transport, emploi et rémunération	70
C1 Emploi dans le secteur des transports.....	72
C2 Salaires dans le secteur des transports	74
C3 Marché du travail « Transport et logistique » : offre et demande d'emploi	76
C4 Emploi et salaires dans les entreprises du TRM.....	78
D – Des externalités du transport	80
D1 Indicateurs de la politique des transports	82
D2 Consommation d'énergie de traction dans les transports	84
D3.1 Émissions de gaz à effet de serre des transports.....	86
D3.2 Émission de polluants atmosphériques par le transport.....	88
D3.3 Qualité de l'air et transport routier	90
D4.1 Accidentalités ferroviaire, aérienne et maritime	92
D4.2 Accidentalité routière	94
D4.3 Accidentalité routière impliquant des poids lourds.....	96

D5 Emprise des infrastructures de transport et impacts sur les milieux naturels	98
E – Transport de marchandises	100
E1 Transport intérieur terrestre de marchandises.....	102
E2 Transport intérieur routier de marchandises.....	104
E3 Transport ferroviaire de marchandises.....	106
E4 Transport fluvial de marchandises.....	108
E5 Transport maritime de marchandises.....	110
E6 Transport par conteneurs	112
E7 Entrepôts et plates-formes logistiques.....	114
E8 Transport terrestre de marchandises dans l'UE.....	116
F – Transport de voyageurs.....	118
F1 Transport intérieur de voyageurs.....	120
F2 Transport ferroviaire de voyageurs.....	122
F3.1 Transport collectif urbain.....	124
F3.2 Offre de transport collectif urbain (TCU).....	126
F4 Transport actif : le vélo.....	128
F5 Transport aérien de voyageurs	130
F6 Liaisons trans-Manche et en Méditerranée.....	132
G – Bilan de la circulation	134
G1 Bilan de la circulation routière	136
G2 Immatriculations de véhicules neufs et parc de véhicules	138
G3 Consommation de carburants routiers.....	140
Annexes	143
Liste des annexes dématérialisées.....	144
Nomenclatures utilisées dans le rapport.....	149
Sites internet	151
Sigles et abréviations	153
Définitions	157
Réunion plénière de la commission du 3 juillet 2015	167
Liste des participants.....	168
Remarques des membres de la commission	169

Synthèse

Le transport en 2014 : la reprise se fait attendre dans le transport de marchandises

En 2014, l'activité de transport est contrastée selon les segments.

Le transport intérieur de marchandises est en berne avec une baisse marquée du transport routier réalisé par le pavillon français.

Le transport de voyageurs augmente plus vite qu'en 2013 (+ 1,1 %) et qu'en moyenne annuelle depuis 2008. Le transport en voiture particulière repart à la hausse, le transport collectif de proximité poursuit sa progression, mais le transport collectif sur longue distance marque le pas.

L'activité des services annexes du transport s'accroît de 1,5 %.

La baisse du prix des carburants à la pompe favorise le développement de la circulation routière des véhicules particuliers (75 % de la circulation routière) et des bus et cars interurbains, ce qui s'accompagne d'une augmentation des accidents de la route. Les émissions de gaz à effet de serre continuent de baisser.

Six ans après l'éclatement de la crise financière, la reprise européenne semble se profiler : le produit intérieur brut de l'Union européenne croît de 1,3 % (0,8 % dans la zone euro). L'euro baisse légèrement face au dollar. Depuis juillet 2014, le prix du pétrole a fortement baissé, et atteint en décembre son plus bas niveau depuis fin 2009.

En France, la croissance est faible : 0,2 % en euros constants, après + 0,7 % en 2013. La consommation des ménages accélère légèrement (+ 0,6 %) mais l'investissement continue de reculer (- 1,2 %).

La demande de transport des entreprises, (38 % de la dépense totale de transport), diminue moins que par le passé en lien avec la légère croissance de la production des branches utilisatrices de transport ; les importations et les exportations de produits nécessitant du transport s'accroissent respectivement de 3,7 % et 0,9 %. Les échanges de services de transport de marchandises avec l'étranger sont dynamiques, surtout les importations.

L'activité de transport de marchandises est en baisse

Malgré cet environnement légèrement plus favorable, le transport intérieur terrestre de marchandises est en baisse (- 1,1 % en t-km pour l'ensemble y compris oléoducs). Ses composantes ont connu des évolutions variées depuis 2000, mais depuis 2011 les parts modales n'évoluent guère. La part du transport routier s'est accrue passant de 81,0 % en 2000 à 87,8 % en 2014 ; celle du transport ferroviaire est inférieure à 10 % en 2014 alors qu'elle était de près de 17 % en 2000 ; celle du transport fluvial est passée de 2,1 % en 2000 à 2,4 % en 2014.

Les prix des transports de fret évoluent dans des proportions variées. Les prix du transport routier sont stables et ceux du transport maritime augmentent (+ 2,8 %). Les prix des autres modes baissent : - 4,1 % pour le transport ferroviaire, - 2,2 % pour le transport aérien et - 0,9 % pour le fluvial.

Le transport intérieur routier de marchandises est en berne

Le transport intérieur routier de marchandises diminue au total de 1,2 % (en t-km) en 2014. L'activité du pavillon français recule de 2,9 %, après une quasi-stabilité en 2013 (- 0,1 %). Avec 183 milliards de t-km, son niveau est voisin de celui de 1997. Le pavillon français réalise 63 % du transport routier de marchandises contre 73 % en 2000. Le transport pour compte d'autrui, se replie de 4,2 %, tandis que le transport pour compte propre (11 % du transport routier) progresse (+ 1,3 %).

Le transport en France par des transporteurs étrangers augmente de 1,9 % en 2014. Depuis 2008, l'activité du pavillon étranger a baissé en moyenne de 0,6 % par an, alors que celle du pavillon français a reculé de 3,0 %. L'assouplissement de la réglementation a permis le développement du cabotage (transport national par des camionneurs étrangers) : 3 % du transport intérieur se fait par cabotage contre moins de 1 % en 2000. 30 % de ce cabotage est effectué par le pavillon espagnol et 14 % par le pavillon polonais.

Les autres modes de transport de marchandises progressent faiblement

Après deux années consécutives de baisse, le transport ferroviaire de marchandises progresse légèrement (+ 0,6 %). L'activité de fret ferroviaire décroît tendanciellement depuis les années 2000, malgré le dynamisme du transport ferroviaire international (+ 7,2 %).

La relative stabilité de l'activité économique française et le dynamisme du commerce international entraînent une légère progression (+ 0,4 %) des tonnages de marchandises traités dans les ports français avec un accroissement du transport par conteneurs (+ 4,3 %) et de rouliers (+ 5,2 %) et la poursuite du déclin du transport traditionnel de vracs liquides et solides. Le transport fluvial baisse de 2,0 % en 2014.

Le transport de voyageurs augmente plus vite qu'en 2013.

La dépense des ménages en transport, qui contribue à la moitié de la dépense totale nationale de transport, progresse de 0,3 % (0,1 % en volume, 0,2 % en prix), moins rapidement que leurs dépenses de consommation totale (0,6 % en valeur et en volume). Le prix attractif des carburants favorise un léger report du transport collectif vers le transport individuel en voiture particulière.

Le transport intérieur de voyageurs augmente plus vite qu'en 2013 (+ 1,1 % contre 0,5 %) et que depuis 2008 (+ 0,6 % en moyenne annuelle).

Le transport en voiture particulière repart à la hausse

Le transport individuel, qui représente 83,0 % du transport de voyageurs, augmente de 1,2 %, deux fois plus qu'en 2013. Pourtant, les dépenses des ménages pour la voiture sont stables en 2014. Après deux années de forte baisse, les achats de véhicules progressent très légèrement en 2014 (+ 0,2 % en volume) : les immatriculations de voitures particulières neuves progressent (+ 0,5 %) mais restent à un niveau très bas (environ 1,77 million d'immatriculations) après quatre années consécutives de repli. Les dépenses de carburants et lubrifiants, qui baissaient régulièrement depuis 2002, marquent le pas (0,2 % en volume), en lien avec l'accroissement de la circulation routière tandis que les dépenses d'entretien - réparation, qui représentent 21 % des dépenses totales de transport, diminuent de 0,8 %.

Le transport collectif de proximité croît au même rythme qu'en 2013

Les dépenses des ménages en transport collectif poursuivent leur progression (+ 1,7 % en valeur, + 0,1 % en volume) mais à un rythme moins soutenu que depuis 2008.

Le transport collectif de proximité, celui du quotidien, progresse (+ 1,1 %), au même rythme qu'en 2013. Cette croissance est surtout portée par le transport collectif urbain qui accélère sa croissance (+ 2,6 %, après + 1,8 % en 2013), à la fois en Île-de-France (+ 2,3 %), qui en concentrent les trois quarts, et en province (+ 3,6 %). Le transport ferroviaire de courte distance diminue (- 0,7 %) : la baisse sensible du transport en TER (- 2,9 %) n'est pas compensée par l'augmentation du transport en Île-de-France, Transilien et RER (+ 1,1 %).

Sur longue distance, le transport collectif est atone

Le transport collectif sur longue distance diminue légèrement (- 0,3 %), tiré vers le bas par presque tous les modes et notamment par le transport aérien intérieur qui décroît fortement (- 2,2 % en nombre de passagers) et par les trains interurbains (- 3,6 %), alors que le transport par trains à grande vitesse (hors navettes Eurotunnel) reste quasi stable (- 0,1 %). Seul le transport en car et autocars interurbains augmente (+ 0,9 %).

L'activité des autres services de transport est ralentie par la poste et par l'entreposage

Les autres services de transport (hors Poste et courrier), stockage, logistique, gestion des grandes infrastructures, représentent un tiers des activités de transport (mesuré en chiffre d'affaires) ; en 2014, leur production progresse de 1,5 %. L'activité de La Poste et du courrier continue de reculer.

L'emploi salarié recule autant que dans l'ensemble de l'économie

Le secteur des transports a perdu 6 700 emplois salariés entre fin 2013 et fin 2014 ; cette diminution des effectifs salariés est identique à celle de l'ensemble des secteurs principalement marchands. Sur les six dernières années, l'emploi a diminué en moyenne annuelle de 0,3 %, moins que dans l'ensemble des secteurs (- 0,5 %). Les baisses des effectifs salariés sont particulièrement sensibles dans le ferroviaire, l'aérien et le courrier. Le recours à l'intérim progresse de 9,9 %. Au 1^{er} janvier 2014, 4,1 % salariés des transports sont au salaire minimum interprofessionnel de croissance (Smic), proportion bien plus faible que dans l'ensemble de l'économie française (10,8 %) ; dans le transport routier, cette proportion est de 11 %. Le salaire moyen par tête (SMTP), primes et compléments compris, progresse peu (1,1 %) en moyenne annuelle, moins que dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 1,6 %). Le pouvoir d'achat des salariés du transport et de l'entreposage progresse de 0,5 % en 2014 ; il augmente faiblement dans le transport de marchandises (+ 0,2 %) et le transport de voyageurs (+ 0,1 %). La masse salariale versée par les entreprises du transport et de l'entreposage progresse très peu, en euros courants (+ 0,8 % après + 1,3 %) en particulier dans le transport de marchandises (+ 0,4 %) et les autres services de transport (+ 0,6 %).

Les créations d'entreprises sont particulièrement nombreuses

Le transport enregistre la création de 7 800 entreprises classiques, 14 % de plus qu'en 2013, et de près de 7 000 micro-entreprises, 70 % de plus qu'en 2013. Ces créations se concentrent dans le secteur des taxis et voitures de transport avec chauffeur (VTC) ainsi que dans le secteur « Autres activités de poste et de courrier » où sont rassemblées les entreprises de livraison à domicile.

Les investissements en infrastructures sont en baisse en 2014

Les investissements en infrastructures de transport, (21 milliards d'euros – Md€) sont en forte baisse en 2014 (- 9,4 %) après une année 2013 en forte augmentation (+ 11,7 %). Sur moyenne période, ils croissent plus fortement que ceux de l'ensemble de l'économie : 3,9 % en moyenne annuelle depuis 2008 contre 0,9 % pour la formation brute de capital fixe (FBCF) - (hors ménages).

Les investissements en infrastructures routières (48 % des dépenses d'investissement) diminuent de 10,0 % avec la chute des investissements des départements et des communes (- 11,7 %), en lien possible avec la fin des périodes électorales locales. Les dépenses d'investissement ferroviaire (30 % des dépenses d'investissement) diminuent en 2014 (- 16,7 %) après les fortes augmentations de 2013 (+ 45,9 %) et 2012 (+ 19,1 %) qui étaient dues aux travaux sur les lignes à grande vitesse (LGV) ; en 2014, hors LGV, ils progressent de 20,1 % sur les lignes de province et de 20,5 % sur le réseau francilien. Les administrations publiques versent au total 16,2 Md€ pour des investissements, (tant en matériel qu'en infrastructures), en baisse de 7,0 % en 2014 et de 2,0 % en moyenne annuelle depuis 2008. Depuis 2008, les investissements financés par les administrations publiques, tant centrales que locales sont en baisse. En 2014, le financement des investissements par les administrations publiques centrales (Apuc) - (3,8 Md€) sont en forte progression de (8,9 %) tandis que ceux versés par les administrations publiques locales (Apul) - (12,4 Md€) sont en baisse (- 10,9 %).

Un dixième environ des financements des infrastructures de l'État est réalisé par l'intermédiaire de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Ce financement baisse au total de 10,2 % en 2014, malgré la progression des concours aux transports routiers (+ 6,1 %), les concours aux autres modes étant tous en baisse.

L'ensemble des dépenses de fonctionnement de transport des administrations (66 % des dépenses publiques en transport) s'élève à moins de 30 Md€ (chiffre consolidé). Les versements destinés à la SNCF (hors retraites) s'élèvent à 6,3 Md€, en progression de 4,9 % en 2014, (3,1 % depuis 2008 en moyenne annuelle). En 2014, les versements du Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) aux transports en commun d'Île-de-France sont de 5,5 Md€ comme en 2013 ; ceux destinés aux transports collectifs urbains de province progressent de 5,3 % (3,5 Md€ en 2013). Les dépenses de fonctionnement des administrations concernent aussi les dépenses d'entretien des voiries (6,2 Md€), le transport scolaire (2,4 Md€) et les autres modes de transport.

Pour financer leurs interventions dans les transports, les administrations disposent de recettes publiques sous forme de taxes spécifiques sur les transports (hors TVA). Celles-ci sont stables en 2014 (- 0,1 %) à 41,9 Md€. La principale recette, le produit de la taxe sur les produits pétroliers (24,7 Md€), diminue de 1,0 % avec la baisse des prix des carburants. Le versement transport (7,4 Md€) progresse de 3,4 % (4,4 % en moyenne annuelle depuis 2008).

La circulation routière progresse, le nombre d'accidents cesse de diminuer

En 2014, la circulation routière augmente de 0,8 %, à un rythme un peu plus élevé que sa moyenne annuelle depuis 2008 (+ 0,5 %). La circulation des voitures particulières, 75 % de la circulation totale, s'accroît de 1,0 %, celle des véhicules utilitaires légers de 0,6 %, sans doute en lien avec le développement du commerce électronique et des services aux personnes. La circulation des véhicules lourds baisse à nouveau (- 1,1 %), marquée par une forte baisse du pavillon français (- 4,5 %) et malgré une augmentation de la circulation des bus et des poids lourds étrangers.

Pour la première fois depuis 2001, le nombre de tués sur les routes de France métropolitaine a cessé de diminuer. Avec 3 384 tués, la mortalité repart à la hausse (+ 3,5 %), après une très forte baisse en 2013 (- 10,5 %). Les piétons et les cyclistes sont les usagers pour lesquels la mortalité ne diminue pas depuis 2010.

Les émissions de GES et polluants atmosphériques continuent de baisser

Malgré l'augmentation de la circulation routière, et du transport de voyageurs en général, notamment sur la route, la consommation d'énergie de traction dans les transports est en baisse en 2014 (- 0,3 %). Dans le transport routier (voyageurs ou marchandises), elle est quasi stable (+ 0,1 %) du fait de l'amélioration des performances des moteurs et de la diésélisation du parc de voitures particulières qui se poursuit (62,2 % du parc), mais à un rythme ralenti. Si la diésélisation du parc pousse à la hausse les émissions de particules et des NOx (le gazole produit 90,9 % des PM₁₀, et 95,3 % des NOx en 2013), elle a largement contribué à la baisse des émissions de CO₂. La croissance du taux d'incorporation des agrocarburants en 2014 (+ 0,8 point) participe aussi à la baisse des émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports qui reculent en 2014 (- 0,7 %, données provisoires). Les émissions de CO₂ des voitures particulières, responsables de 55,5 % des émissions de CO₂ des transports routiers sont en baisse de 1,0 % en moyenne annuelle depuis

2004 (date à laquelle les émissions de GES ont cessé de croître), alors que leur circulation a progressé en moyenne 0,2 %. Les émissions de CO₂ des véhicules lourds, responsables de 23,0 % des émissions de CO₂, sont en baisse de 2,1 % par an alors que leur circulation baisse de 1,4 % par an depuis 2004. Les émissions unitaires du transport aérien sont en baisse continue depuis 1990 (-34,9 % au total depuis 1990).



Cadrage sur la situation économique française et mondiale

L'année 2014 dans le monde et en France

Six ans après l'éclatement de la crise financière à l'été 2008, la reprise européenne semble enfin se profiler : le PIB de l'Union européenne croît de 1,3 % (0,8 % dans la zone euro), seuls l'Italie, la Croatie et Chypre sont encore en récession en 2014 ; en France, faute d'investissements, la croissance n'est que de 0,2 %.

La croissance américaine reste dynamique (2,3 %) et l'euro baisse légèrement face au dollar.

Le relatif ralentissement de la croissance des pays émergents (4,4 %) participe à la baisse mondiale du prix du pétrole qui atteint en euro son plus bas niveau depuis novembre 2009.

L'économie mondiale croît de 3,3 % en 2014, comme en 2013

Les économies développées sont tirées par les pays anglo-saxons qui semblent partis sur une croissance robuste.

En France, la croissance est faible : le produit intérieur brut (PIB) en euros constants progresse de 0,2 %, après + 0,7 % en 2013. La consommation des ménages accélère légèrement (+ 0,6 %). En revanche, le recul de l'investissement s'accroît (- 1,2 %). Les importations progressent à un rythme plus soutenu que les exportations, de sorte que les échanges extérieurs contribuent négativement à la croissance (- 0,5 point de PIB).

La zone euro renoue avec la croissance, certes encore modeste (+ 0,8 %), après deux années consécutives de récession ; la demande des ménages et des administrations publiques progresse de 0,9 %, les exportations de 3,4 % et les importations de 3,5 % : en Espagne le PIB croît pour la première fois depuis 2008 ; en Allemagne, la progression des investissements et des exportations entraîne une croissance de 1,5 % (0,2 % en 2013) ; l'Italie, malgré une croissance des exportations mais une stabilité de la consommation des ménages, reste encore en récession en 2014 (- 0,4 %).

La reprise au **Royaume-Uni** en 2013 s'est confirmée en 2014 (+ 3,0 %) ; elle s'appuie sur une forte progression des investissements (+ 7,6 %) et de la consommation des ménages (+ 2,2 %).

L'économie américaine est restée dynamique en 2014 (2,3 % après 2,2 % en 2013), ce qui entretient la baisse de l'euro face au dollar (1,36 \$ en janvier 2014, 1,23 \$ en décembre).

Les économies émergentes freinent légèrement leur rythme de croissance (+ 4,4 % en 2014 après 4,7 % en 2013)

C'est notamment le cas en Russie (0,2 % après 1,3 %) et au Brésil (0,3 % après 2,5 %). L'activité reste soutenue en Chine (+ 7,4 %), mais en croissance nettement plus faible qu'avant 2008. En particulier, les exportations ne croissent plus que de 6,5 % par an contre plus de 20 % par an entre 2002 et 2007.

Depuis 2008, malgré la forte rupture de 2009, l'économie mondiale croît de 3,2 % en moyenne par an

La crise de 2009 a essentiellement été ressentie dans les pays occidentaux : la baisse du PIB a été de 3,4 % après des hausses de 2,0 % en 2008 et 2,7 % en 2007 dans les pays de l'organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) alors que dans les

pays en développement la croissance a été de + 3,1 % en 2009, après + 5,8 % en 2008.

Depuis 2010, la croissance est de 1,6 % en moyenne annuelle dans les pays de l'OCDE et de 3,5 % dans les pays en développement.

La baisse du PIB en 2009 a été moins forte en France (- 3,9 %) que chez ses principaux partenaires européens (- 4,4 % en zone euro, - 5,6 % en Allemagne, et - 4,3 % au Royaume-Uni) ; mais la reprise tarde davantage (+ 0,8 % en moyenne annuelle depuis 2010) qu'en Allemagne (+ 1,5 %) ou qu'au Royaume-Uni (+ 1,8 %).

Le prix des matières premières importées en France baisse en 2014.

Depuis juillet 2014, le prix du pétrole a fortement baissé, passant de 111,8 \$ le baril en juin (82,2 €) à 62,2 \$ (50,5 €) fin décembre ; il atteint en décembre son plus bas niveau depuis fin 2009. Ceci résulte en partie d'une baisse des tensions sur le marché physique, la demande mondiale, notamment de la Chine et des pays émergents, ralentissant tandis que l'offre augmente sensiblement. Depuis 2008, le prix du baril a crû de 2,2 % en € en moyenne annuelle malgré une baisse de 9,4 % en 2014.

Le prix des autres matières premières importées en France a peu augmenté en 2014 (+ 0,8 %) malgré la forte hausse des produits alimentaires (+ 8,5 %), les prix des produits industriels et les matières minérales baissent largement (- 4,2 % et - 5,7 %). Depuis 2008, les matières minérales et les produits industriels suivent la croissance des produits pétroliers (1,6 % et 2,2 %), tandis que les produits d'origine agricole augmentent plus fortement, 4,4 % pour les produits alimentaires et 4,1 % pour les produits agro-industriels.

Contribution à la croissance

La croissance du PIB peut être décomposée en la somme des contributions de ses différentes composantes : dépenses de consommation des ménages, des institutions sans but lucratif au service des ménages et des administrations publiques, investissement, variations de stocks et solde commercial.

Cette contribution permet de mesurer la part de la croissance due à ces différents agrégats.

Figure 1 Évolution du PIB, des importations et des exportations des principaux pays

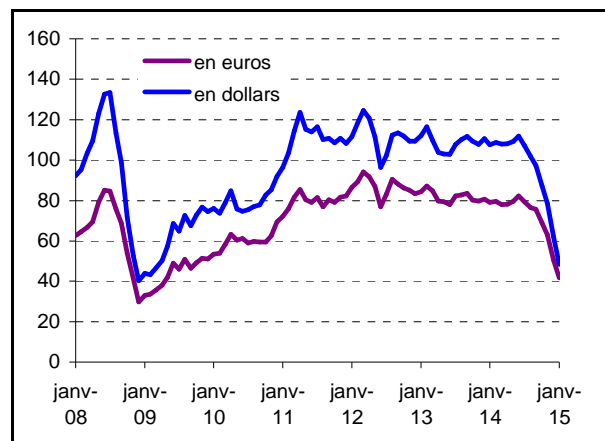
Variations annuelles en %

	PIB				Importations				Exportations			
	2012	2013	2014	2014/ 2008	2012	2013	2014	2014/ 2008	2012	2013	2014	2014/ 2008
France (1)	0,2	0,7	0,2	0,3	0,7	1,7	3,8	1,8	2,5	1,7	2,4	1,6
Allemagne (2)	0,6	0,2	1,5	0,7	0,4	3,2	3,7	2,7	3,5	1,7	4,0	2,5
Italie (2)	-2,3	-1,9	-0,4	-1,3	-8,0	-2,7	0,3	-2,0	2,0	0,9	2,0	0,2
Espagne (2)	-2,1	-1,2	1,4	-1,0	-6,3	-0,5	7,7	-2,3	1,2	4,3	4,5	2,4
Zone EURO (2)	-0,7	-0,4	0,8	-0,2	-1,0	0,5	3,5	0,7	2,2	2,1	3,4	1,9
Royaume-Uni (2)	0,7	1,7	3,0	0,7	3,1	0,5	-0,9	0,3	0,7	0,5	-1,6	0,4
Japon (2)	1,5	1,6	0,1	0,3	5,3	3,4	6,7	2,4	-0,2	1,5	7,7	0,4
Etats-Unis (2)	2,3	2,2	2,3	1,3	2,3	1,1	3,7	1,6	3,3	3,0	3,3	3,1
Total OCDE (2)	1,3	1,4	1,8	1,0	1,2	1,8	2,9	1,6	2,7	2,6	3,2	2,2
Chine (3)*	7,7	7,7	7,4	8,6	8,2	10,8	7,0	10,4	7,0	8,7	6,5	7,8
Inde (3)*	4,7	5,0	5,6	6,8	1,9	-4,5	8,7	5,7	1,5	3,9	6,0	7,0
Brésil (3)*	1,0	2,5	0,3	2,3	-2,3	8,6	1,1	4,9	-0,3	3,1	3,9	1,2
Russie (3)*	3,4	1,3	0,2	0,9	10,4	6,6	-4,9	2,7	4,7	3,9	3,4	1,7
Turquie (3)*	2,1	4,1	3,0	3,6	-0,4	9,0	-0,2	3,6	16,3	-0,3	7,6	4,8
Pays en développement (3)	5,1	4,7	4,4	5,2	6,0	5,3	4,4	5,1	4,6	4,4	3,9	4,1
MONDE (3)	3,4	3,3	3,3	3,2								

Sources : (1) Insee ; (2) OCDE ; (3) FMI

Figure 2 Prix du Brent daté

En dollars US et en euros par baril



Source : Insee

Figure 4 Équilibre ressources-emplois zone euro

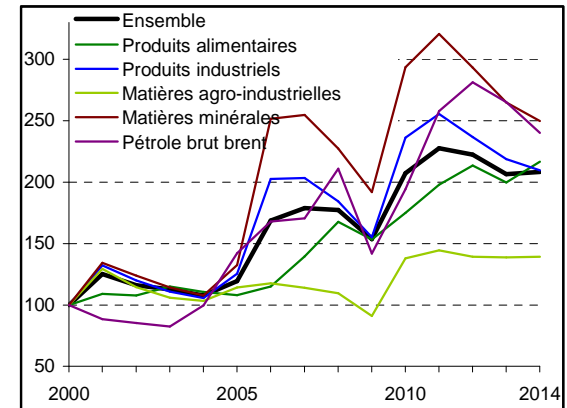
En volume (prix chaînés), variations en %

	2012	2013	2014
PIB	-0,7	-0,4	0,8
Importations	-1,0	0,5	3,5
Demande intérieure	-2,0	-0,4	0,9
Ménages	-1,4	-0,6	0,9
Administrations publiques	-0,6	0,2	0,9
Formation brute de capital fixe	-3,9	-2,4	0,7
Exportations	2,2	2,1	3,4
Contributions à l'évolution du produit intérieur brut			
Demande intérieure finale hors stocks	-1,4	-0,8	0,9
Solde des échanges extérieurs de biens et services	1,5	0,4	0,1
Variation de stocks	-0,5	-0,1	-0,1

Source : Insee

Figure 3 Indice des prix des matières premières importées

Base 100 en 2000



Source : Insee

Figure 5 Équilibre ressources-emplois France

En volume (prix chaînés), variations en %

	2012	2013	2014
PIB	0,2	0,7	0,2
Importations	0,7	1,7	3,8
Demande intérieure	0,3	0,8	0,9
Ménages	-0,3	0,4	0,6
Administrations publiques	1,6	1,7	1,5
Formation brute de capital fixe	0,2	-0,6	-1,2
Sociétés et entreprises individuelles non financières	-0,2	0,5	2,0
Ménages hors entrepreneurs individuels	-2,1	-1,5	-5,3
Exportations	2,5	1,7	2,4
Contributions à l'évolution du produit intérieur brut			
Demande intérieure finale hors stocks	0,3	0,6	0,7
Solde des échanges extérieurs de biens et services	0,5	0,0	-0,5
Variation de stocks	-0,6	0,2	0,2

Source : Insee

Activité des différentes branches de production en France en 2014

La production annuelle de l'ensemble des branches de l'économie française est en hausse en 2014 (+ 0,7 %). Elle est toujours tirée par celle des services qui progresse de 1,2 % en 2014 (+ 1,1 % en moyenne annuelle depuis 2008) et représente près des deux tiers de la production totale.

Dans les branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce), la production croît en 2014 (0,5 %) mais elle diminue de 1,0 % en moyenne annuelle depuis 2008.

Les échanges extérieurs progressent également en 2014 : les importations de produits nécessitant du transport de 3,7 % et les exportations nécessitant du transport de 0,9 %.

La production de la branche transports et entreposage, cependant, n'augmente que de 0,2 % et contribue modestement à la croissance du PIB.

La production des branches principales utilisatrices des transports (agriculture, industrie manufacturière, construction et commerce, 39,3 % de la production totale des branches en 2014) est en augmentation de 0,5 % en 2014, mais baisse de 1,0 % en moyenne annuelle depuis 2008. Dans l'ensemble des autres branches (hors transport), malgré la baisse de 1,6 % en 2009, la production croît de 1,0 % en moyenne annuelle depuis 2008.

La production manufacturière repart modestement, la production agricole plus franchement

La production de l'industrie manufacturière (hors énergie et mines) progresse en 2014 (0,4 %) dans un contexte de baisse depuis 2008 (- 1,5 % en moyenne annuelle).

La fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac (IAA) (20,0 % de l'industrie manufacturière) diminue de 0,6 % en moyenne annuelle depuis 2008 ; en 2014 elle recule de 0,5 %.

La fabrication de matériels de transport, après une très forte baisse en 2009, progresse de 2,1 % en 2014 après 1,9 % en 2013 ; en moyenne annuelle, elle baisse de 0,3 % depuis 2008.

La production d'équipements électriques, électroniques, informatiques a baissé de 18,8 % en 2009 et, malgré une progression en 2013, repart à la baisse en 2014 (- 0,8 %), depuis 2008, elle a perdu 2,0 % en moyenne annuelle.

La production de la branche cokéfaction et raffinage a baissé en moyenne annuelle de 6,5 % depuis 2008 avec une baisse de 2,8 % en 2014.

2014 est marquée par un accroissement de la production agricole, notamment pour les grandes cultures ; la production augmente de 5,5 % en 2014 et de 0,7 % en moyenne annuelle depuis 2008.

Recul de la construction, résistance du commerce de détail

Après la chute de 2009 (- 7,0 %), la construction est encore en baisse de 2,1 % en 2014 ; elle accuse un recul de - 2,0 % en moyenne annuelle depuis 2008.

En 2014, le nombre d'autorisations de construction de logements a baissé de 10,6 % et l'activité des entreprises du bâtiment reste dégradée ainsi que leurs perspectives à court terme. La rénovation n'a pas pu jouer son rôle d'amortisseur de crise, du fait notamment de la diminution du nombre de transactions immobilières dans l'ancien et du manque de confiance des ménages.

L'activité dans le commerce de détail (commerce, réparation d'automobiles et de motocycles) progresse de 1,3 %, malgré la baisse dans les magasins non spécialisés (hypermarchés, - 1,3 %). Le commerce de détail d'équipements de l'information et de la communication est toujours en forte progression (+ 9,7 %).

L'activité de la vente à distance, après une pause en 2013 repart à la hausse, mais moins rapidement qu'au début des années 2010.

Les importations de produits industriels ralentissent

Les importations de produits nécessitant du transport (produits industriels et produits agricoles essentiellement) croissent de 3,7 % en 2014 et de 1,4 % en moyenne annuelle depuis 2008.

Les exportations de produits nécessitant du transport croissent de 0,9 % en 2014 et de 0,8 % en moyenne annuelle depuis 2008, moins rapidement que l'ensemble des exportations. Les exportations de produits agroalimentaires sont en baisse de 1,5 % en 2014.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Les évolutions présentées dans cette fiche sont des évolutions en volume

Figure 1 Évolution de la production par branche au prix de l'année précédente chaînés

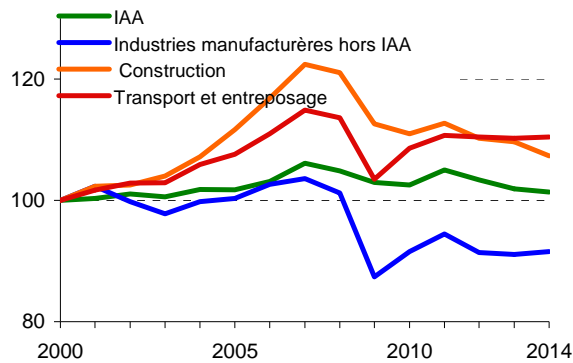
Niveaux en milliards d'euros, évolutions en %

	Niveau 2014	Évolutions annuelles				2014/2008
		2012	2013	2014		
Branches utilisatrices de transport	1 436,9	-1,7	0,0	0,5	-1,0	
Agriculture, sylviculture et pêche	83,5	-1,9	0,0	5,5	0,7	
Branches manufacturières :	710,2	-2,8	-0,5	0,4	-1,5	
<i>Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac</i>	139,7	-1,6	-1,4	-0,5	-0,6	
<i>Cokéfaction et raffinage</i>	40,2	-11,6	-2,2	-2,8	-6,5	
<i>Fabrication d'équipements électriques, électroniques, informatiques ; fabrication de machines</i>	82,2	-2,4	0,7	-0,8	-2,0	
<i>Fabrication de matériels de transport</i>	109,8	-0,3	1,9	2,1	-0,3	
<i>Fabrication d'autres produits industriels</i>	338,3	-3,0	-0,9	0,9	-1,3	
Construction	256,2	-2,2	-0,5	-2,1	-2,0	
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	387,0	0,9	1,4	1,3	0,3	
Transports et entreposage	178,4	-0,2	-0,2	0,2	-0,5	
Autres branches	2 037,8	1,3	0,7	0,9	1,0	
Industries extractives, énergie, eau, gestion des déchets et dépollution	135,3	1,4	0,7	-3,5	-0,5	
Services	1 902,5	1,3	0,7	1,2	1,1	
Total des branches	3 653,1	0,0	0,4	0,7	0,1	

Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2010, mai 2015

Figure 2 Indice de la production industrielle

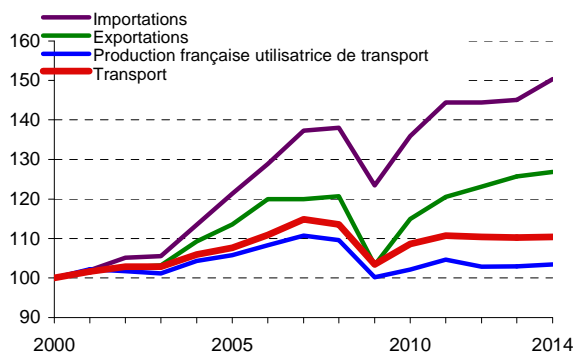
Données annuelles, indice 100 en 2000



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2010, mai 2015

Figure 4 Production des branches utilisatrices de transport, commerce extérieur, transport

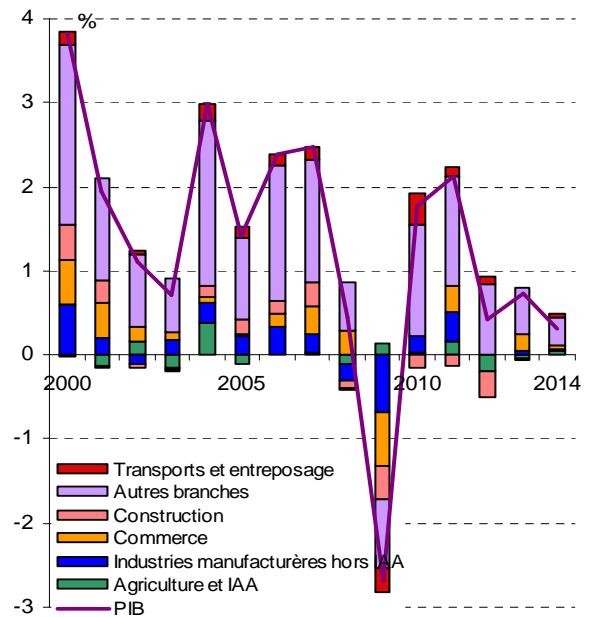
Données annuelles, indice 100 en 2000



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2010, mai 2015

Figure 3 Contribution des principales branches à la croissance de la valeur ajoutée

En points de croissance du PIB aux prix de l'année n-1 chaînés



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2010, mai 2015

Figure 5 Évolution des importations et exportations aux prix de l'année précédente chaînés

Niveaux en milliards d'euros, évolutions en %

	Niveau 2014	Évolution annuelle			2014/ 2008
		2012	2013	2014	
Importations totales	630,1	0,7	1,7	3,8	1,8
Produits nécessitant du transport	448,2	0,0	0,4	3,7	1,4
Autres biens et services	181,9	2,4	4,9	4,1	2,8
Exportations totales	593,6	2,5	1,7	2,4	1,6
Produits nécessitant du transport	250,2	2,1	2,1	0,9	0,8
Autres biens et services	343,4	2,9	1,3	3,4	2,3

Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2010, mai 2015

A – Transport et activité économique

A – Transport et activité économique

Évolutions

La dépense nationale totale de transport est quasi stable en 2013. En 2014, la production de la branche transport est stable (0,2 % en volume) avec une progression de celle des services auxiliaires de transport (1,5 %) et une baisse des services de poste et courrier (- 3,0 %). Elle répond à une demande des ménages quasi stable (+ 0,1 % en volume) tant en transport collectif qu'en transport individuel. Les échanges extérieurs de services de transport sont dynamiques avec des importations qui progressent de 5,4 % et des exportations de 3,7 %.

Les investissements en infrastructures de transport reculent pour tous les modes, excepté le transport collectif urbain.

Les dépenses d'investissement des administrations publiques reculent de 7,0 % malgré la progression de celles de l'État (+ 89 %). Les aides publiques au fonctionnement des transports progressent légèrement (+ 0,9 %) malgré le recul des aides de l'État (- 0,5 %).

Structures

La dépense totale de transport représente 17,0 % du PIB.

La branche transport et entreposage (y compris les activités de poste et de courrier) contribue à 8,8 % du PIB. La consommation des ménages en transport représente 13,1 % de leur consommation totale. Les services de transport participent à 8,0 % des importations et à 6,5 % des exportations.

Les investissements en infrastructures de transport représentent 6 % des investissements nationaux (mesurés par la FBCF hors ménages). Près de la moitié est destinée aux routes, 18 % aux transports collectifs urbains et 28 % aux voies ferrées (hors réseau transilien). Près de 50 % des dépenses d'investissement de l'État et près de 68 % de celles des collectivités territoriales sont consacrées à la route. Les aides publiques au fonctionnement des services de transport sont deux fois plus élevées que les aides à l'investissement. Les collectivités territoriales en versent près des trois quarts. Les recettes publiques liées au transport ne couvrent que 60 % des dépenses publiques de transport (hors charges de retraite).

Contenu

Ce chapitre décrit les évolutions des données macroéconomiques sur les transports ainsi que les données sur les dépenses et recettes de l'État et les collectivités territoriales en transport.

A1 | Compte satellite des transports

La dépense totale de transport (DTT) à 360 milliards d'euros (Md€) en 2013 représente 17,0 % du PIB mais stagne (+ 0,1 %) comme en 2012 (+ 0,3 %) après un rebond en 2011 (+ 5,4 %). Elle progresse plus modérément que celui-ci en valeur (+ 1,4 %). Sa progression annuelle moyenne, 0,2 % depuis 2008, est inférieure également à celle du PIB (+ 1,2 %). La DTT est consolidée à partir d'une dépense courante de transport (DCT) de 331 Md€, et d'une dépense d'investissement (DIT) de 52 Md€. La DCT augmente peu en 2013 (+ 0,1 %) tandis que la DIT est plus dynamique (+ 2,7 % après + 1,2 % en 2012).

Dépense totale de transport : 17,0 % du PIB

Avec 360 Md€ (chiffre consolidé c'est-à-dire sans doubles comptes entre dépenses courante et d'investissement), la dépense totale de transports (DTT) représente environ 17,0 % du PIB et fluctue peu dans le temps.

Les dépenses des ménages ralentissent

Les ménages contribuent à la moitié de la dépense courante de transports (DCT). Depuis 2008, leur DTT (par convention égale à leur dépense courante de transports - DCT), évolue au rythme annuel moyen de + 0,4 %. La consommation de transport des ménages accentue son recul en 2013 (- 1,8 % après - 0,7 % en 2012). En particulier, leur dépense en compte propre, qui représente 85 % de la dépense de transport des ménages, se contracte de - 2,3 % après - 1,2 % en 2012.

La dépense totale des entreprises reprend en 2013. En effet, la dépense courante des entreprises croît de 1,7 %, après avoir reculé de - 0,7 % en 2012. De même, l'investissement des entreprises progresse de 4,1 % en 2013, après une quasi-stagnation à + 0,3 % en 2012. La production de transport pour compte propre des entreprises dont l'activité principale n'est pas le transport, a reculé de 6,2 % en 2013, après une progression de 3,8 % en 2012. Elle ne représente que 22 % de la dépense courante de transport des entreprises. Contrairement aux ménages, les entreprises ne produisent elles-mêmes qu'une faible part de leur consommation en services de transport.

La dépense totale des administrations publiques (APU), 12,0 % de la DTT, proportion identique au point haut de 2009, continue de croître en valeur (+ 2,0 % en 2013 après + 2,1 % en 2012). La dépense courante des APU s'élève à 29,6 Md€ en 2013 (+ 1,7 %), tandis que leur investissement, d'un montant de 14,0 Md€, progresse de 6,8 %. Depuis 2008, la DCT des APU progresse plus nettement que la DCT totale (+ 2,7 %, versus + 0,7 %). Leur DIT, en hausse de + 2,0 % en moyenne annuelle depuis 2008, ne suffisait pas à compenser le recul de 1,0 % de l'investissement des entreprises, l'investissement de l'ensemble des agents recule de 0,2 %.

La route absorbe 77 % des dépenses

Le poids des dépenses des ménages destinées à la route continue de diminuer, passant de 87,3 % en 2012 à 87,0 % en 2013. Il s'agit du reste d'une tendance de fond, puisque le poids du transport routier dans les dépenses de transport des ménages s'élevait à 88,9 % en 2005. Les ménages ont consacré à la route 146 Md€, y compris acquisitions de véhicules, par convention incluses dans les dépenses courantes des ménages. Le transport aérien, deuxième poste de leurs dépenses de

transport, représente 5,7 % de leur DCT. Les entreprises consacrent 76 % de leur DCT au transport routier (voyageurs et marchandises) y compris amortissements des véhicules, 7,1 % au maritime et 6,8 % à l'aérien.

Les investissements en infrastructures progressent

53,3 % des investissements sont consacrés à des achats de matériel de transport (27,9 Md€), dont 69 % (19,3 Md€) pour des véhicules routiers. Les investissements en infrastructures s'élèvent à 21,5 Md€ ; ils sont majoritairement consacrés à la route (56 %), et au ferroviaire (25,5 %). À l'inverse des investissements en matériel, ils progressent à un rythme soutenu en 2013 (+ 11,1 %).

Le transport génère 65 Md€ de masse salariale

Les ménages sont bénéficiaires directs de la dépense courante de transport à hauteur de 74,1 Md€. Leur ressource principale est la rémunération par les entreprises et les APU pour un montant de 64,7 Md€. Par ailleurs, ils perçoivent 9,4 Md€ de revenus, réels ou imputés, de location d'emplacements de stationnement. Les APU bénéficient des contreparties de la DCT pour 63,7 Md€ : TVA et taxe intérieure de consommation de produits énergétiques (TICPE) pour 47,3 Md€, taxes diverses spécifiques au transport (amendes, etc.), impôts liés à la production et sur les bénéfices, pour 16,4 Md€. Les sociétés financières sont rémunérées par les intérêts portés par des prêts consentis, des loyers de crédit-bail des entreprises, et des primes d'assurance nettes des remboursements, pour un montant total de 20,0 Md€.

Définitions

Le compte satellite regroupe l'ensemble des dépenses liées au transport. Il respecte la méthodologie des comptes satellites du système de comptabilité nationale. La dépense transport est présentée en distinguant financeurs et bénéficiaires monétaires. C'est une dépense dite « brute », comme le PIB, incluant les amortissements ou la consommation de capital fixe. La séparation entre modes repose sur les conventions utilisées dans le reste du rapport. Pour l'instant, transport par conduite (oléoducs), Poste et courrier, et entreposage-manutention en sont exclus. Les dépenses d'investissement retracées dans le compte satellite sont les dépenses en formation brute de capital fixe (FBCF) ainsi que les acquisitions de terrains non bâtis lorsque ces terrains sont destinés à changer d'usage pour devenir le support d'infrastructures de transport.

Révisions :

L'ensemble des données (2005 à 2013) a fait l'objet de révision, du fait d'un changement de méthode de construction des séries d'investissement en matériel de transport.

Figure A1.1 Dépense totale de transport (DTT) par secteur institutionnel financeur

Niveau en milliards d'euros courants, évolutions et proportions en %, variations de pourcentages en points.

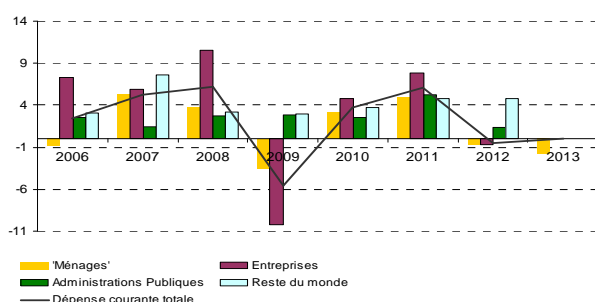
	Niveau 2013	Évolution annuelle			
		2011	2012	2013	2013/2008
Dépense Totale Transports (DTT) *	359,9	5,3	0,4	0,2	0,3
Dépense Courante Transport (DCT)	330,4	6,1	-0,4	-0,1	0,7
Ménages	167,9	5,0	-0,7	-1,8	0,4
dont production de transport (compte propre)	142,3	5,2	-1,2	-2,3	0,2
Entreprises NON transport	129,1	7,8	-0,7	1,7	0,5
dont Production pour compte propre	28,4	5,2	3,8	-6,2	-2,7
APU	29,6	4,9	2,2	1,7	2,7
Reste du monde	3,9	4,8	4,8	3,1	3,9
Dépense d'Investissement Transports (DIT)	53,4	1,8	1,2	4,8	-0,2
Entreprises	39,4	1,0	0,3	4,1	-1,0
APU	14,0	4,3	3,9	6,8	2,0
Produit intérieur brut (PIB)	2116,6	3,0	1,3	1,4	1,2
Dépense d'investissement / DTT	14,8	-0,5 pt	+0,1 pt	+0,7 pt	
Dépense totale des APU / DTT	12,1	-0,1 pt	+0,3 pt	+0,4 pt	

Source : SOEs, Compte satellite des transports ; Insee, Comptes nationaux base 2010

(*) La dépense totale (DTT) est inférieure à la somme de la dépense courante et de la dépense d'investissement car elle est consolidée : une partie du revenu issu de l'activité de transport (DCT) sert à financer la dépense en capital productif (DIT).

Figure A1.2 Dépense courante de transport (DCT)

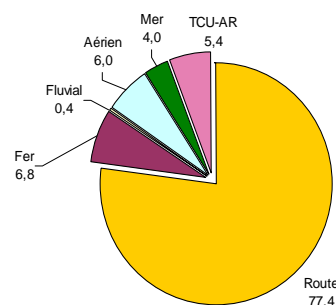
Évolutions, en %



Source : SOEs, Compte satellite des transports

Figure A1.3 DTT par mode de transport (2013)

En %



Source : SOEs, Compte satellite des transports

Figure A1.4 Dépense totale de transport (DTT) par secteur institutionnel et par mode de transport (2013)

Niveaux en milliards d'euros courants, évolution en %

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Dépense totale en transport (DTT)	359,9	277,1	25,5	1,4	23,1	12,3	20,6
Dépense courante totale (DCT)	330,4	260,5	19,3	1,1	22,1	10,6	17,4
<i>dont en infrastructures</i>	37,8	25,0	5,3	0,7	5,9	0,8	0,0
Ménages	167,9	146,0	5,8	0,3	9,6	1,1	5,1
<i>dont tva</i>	21,6	20,3	0,6	0,0	0,2	0,0	0,5
Entreprises (hors secteur des transports)	129,1	98,2	6,1	0,4	8,7	9,2	6,5
Administrations publiques	29,6	15,7	7,2	0,4	0,2	0,3	5,7
Reste du monde	3,9	0,3	0,0	0,0	3,6	0,0	0,0
Dépense d'investissement totale	53,4	32,1	11,2	0,4	2,8	2,2	4,6
<i>dont en matériel de transport</i>	27,9	19,3	3,3	0,1	2,0	1,6	1,6
<i>en infrastructures</i>	25,5	12,8	7,9	0,3	0,8	0,6	3,1
<i>dont Entreprises (hors secteur des transports)</i>	14,2	14,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Entreprises de transport</i>	25,1	7,5	10,1	0,4	2,8	2,2	2,2
<i>Administrations publiques</i>	14,0	10,4	1,1	0,0	0,0	0,1	2,4

Source : SOEs, Compte satellite des transports ; Insee, Comptes nationaux base 2010

Figure A1.5 Éléments des ressources générées par la dépense courante de transport (2013)

Niveau en milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Ménages	74,1	45,6	9,7	0,4	8,0	2,6	7,7
<i>dont rémunérations brutes</i>	64,7	36,3	9,7	0,4	8,0	2,6	7,7
APU	63,7	58,9	1,8	0,1	1,0	0,2	1,7
<i>dont TVA et TICPE</i>	47,3	45,3	1,0	0,0	0,2	0,0	0,8
Sociétés financières	20,0	11,5	3,8	0,0	1,7	2,2	0,7
Reste du monde	4,3	8,9	0,0	0,2	-0,3	-4,5	0,0

Source : SOEs, Compte satellite des transports ; Insee, Comptes nationaux base 2010.

A2 | Activité marchande de la branche des transports en France

Avec une production de 185,5 milliards d'euros en 2014, la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) contribue pour 8,8 % du PIB français.

La production de transport de marchandises, qui représente 35 % de la production de la branche a reculé de 1,2 % depuis 2008, mais progresse de 0,3 % en moyenne annuelle depuis 2010.

Celle de transport de voyageurs (26 % de la production de la branche) progresse en moyenne annuelle de 0,4 % depuis 2008 et de 0,8 % depuis 2010.

Celle des activités d'entreposage et services auxiliaires hors activités de poste et de courrier (32 % de la production de la branche) progresse en moyenne annuelle de 0,3 % depuis 2008 et de 0,8 % depuis 2010.

La production des services de courrier est en baisse continue depuis 2008 (-2,8 %).

Le transport de marchandises se stabilise depuis 2010

En 2014, la production en volume des transports de marchandises qui représente 35,3 % de la production de la branche, diminue de 0,4 % ; les prix baissent de 0,7 %.

L'année 2014 est marquée par le recul de la production de transport routier de marchandises (fret et déménagement) - (-2,1 % en volume avec des prix quasi stables) ; depuis 2008, la production du seul fret routier a perdu 2,7 % par an, l'année 2009 ayant été marquée par un effondrement de 13,1 %. Le fret routier représentait 27,2 % de la production de la branche au début des années 2000 et seulement 22,7 % en 2014.

Les entreprises françaises de transport de fret maritime qui ont su déployer leurs services dans les zones à forte croissance économique (Asie-Europe, intra-Asie), ont une production en volume qui croît de 7,5 % en 2014 et de 4,7 % en moyenne depuis 2008 malgré la baisse de production de près de 17 % en 2009.

La production de transport par conduites (-9,0 % en volume), poursuit le mouvement à la baisse commencé en 2010 du fait des fermetures de raffineries.

Le transport de voyageurs est en légère hausse en volume mais les prix sont en baisse.

La production en volume des transports de voyageurs, qui représente 26,1 % de la production de la branche, continue sa progression mais à un rythme ralenti (+0,3 % après +0,8 %), les entreprises françaises de transport ferroviaire et aérien ont connu des grèves au printemps et à l'automne 2014 qui ont participé à la baisse de leur production en volume (-1,8 % pour le ferroviaire, -0,9 % pour l'aérien). Dans le transport urbain et suburbain la production en volume a augmenté de 3,8 % mais les prix ont baissé de 2,2 %, certains réseaux de transport urbain n'ayant pas répercuté dans leurs prix la hausse de la TVA, passée de 7 % à 10 %.

Depuis 2008, la croissance moyenne annuelle de la production de transport de voyageurs (en volume) est de 0,4 % malgré la baisse de 5,5 % en 2009 ; la production de transport ferroviaire baisse de 1,9 % en

moyenne par an, celle de transport aérien croît de 0,3 % et celle de transport urbain de 2,3 %.

L'entreposage et les services auxiliaires de transport en hausse de 1,5 %

Hors activité de courrier, la production des autres services de transport (31,9 % de la production de la branche) croît de 1,5 % en 2014, portée par les activités d'organisation et de logistique (2,9 %) qui représentent près de 20 % de ces services. La production des services annexes de transport terrestre qui représentent plus de 40 % de ces services n'augmente que de 0,8 %. Les prix ont augmenté de 0,5 % au total.

Depuis 2008, la production d'entreposage et de services auxiliaires a crû en moyenne de 0,3 % par an malgré la forte baisse (-6,7 %) en 2009.

Les activités de poste et courrier sont en baisse continue depuis 2007 : la production en volume baisse de 3,0 % en 2014, et de 2,8 % en moyenne annuelle depuis 2008.

Équilibre de la branche

Alors que la production de transport ne progresse que de 0,2 % en 2014 (1,3 % en moyenne annuelle depuis 2009), les échanges de services avec le reste du monde sont très dynamiques (*figure A2.4*) : les importations totales augmentent de 5,8 % en 2014 (+6,3 % depuis 2009) ; les exportations progressent de 5,0 % en 2014 (+5,2 % depuis 2009).

Les consommations intermédiaires progressent plus rapidement que la production : 0,5 % en 2014 (+1,8 % depuis 2009).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Les données présentées dans cette fiche concernent la branche transport et non le secteur des transports. (*voir définition en annexe*).

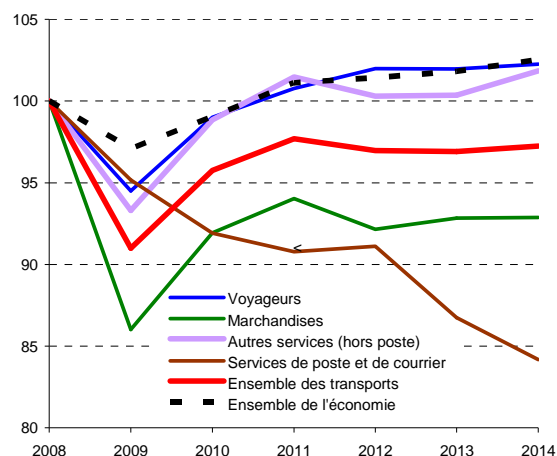
NB : Les données présentées ici sont celles de l'Insee. Les évolutions sont parfois différentes de celles présentées dans les autres fiches du rapport, les champs et définitions n'étant pas exactement les mêmes.

Figure A2-1 Production en valeur et partage volume prix de son évolution

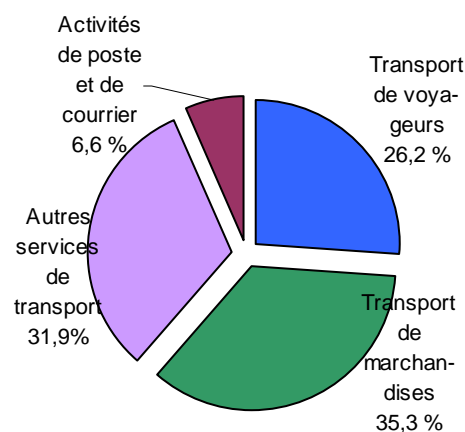
Niveau en milliards d'euros courants, évolutions et structure en %

	Niveau 2014 (p)	Evolutions 2014/2013			Structure 2014
		Volume	Prix	Valeur	
Transport de voyageurs	48,5	0,3	-0,8	-0,5	26,1
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	10,5	-1,8	1,4	-0,4	5,6
Transports urbains et suburbains de voyageurs	11,9	3,8	-2,2	1,5	6,4
Transports routiers de voyageurs	5,5	0,7	-2,8	-2,1	3,0
Transports aériens de passagers	15,5	-0,9	-0,8	-1,6	8,4
Autres transports de voyageurs	5,1	-0,3	-0,2	-0,5	2,8
dont transports de voyageurs par taxis	3,2	0,5	-1,1	-0,6	1,7
Transport de marchandises	65,5	-0,4	-0,7	-1,1	35,3
Transport ferroviaire de fret	1,0	0,0	0,9	0,9	0,6
Transports routiers de fret et déménagement	44,5	-2,1	0,1	-2,1	24,0
Transports par conduites	2,3	-9,0	0,8	-8,3	1,3
Transports maritimes et côtiers de fret	13,5	7,5	-3,7	3,5	7,3
Transports fluviaux	0,5	-1,7	-1,1	-2,7	0,3
Transports aériens et transports spatiaux	3,7	-0,9	0,1	-0,8	2,0
Autres services de transport hors activité de poste et de courrier	59,3	1,5	0,5	2,0	32,0
Entreposage et stockage, manutention	12,8	1,2	0,7	1,9	6,9
Services annexes des transports	29,6	1,0	0,9	2,0	15,9
Messagerie, fret express, affrètement, organisation des transports	16,9	2,6	-0,3	2,2	9,1
Activités de poste et de courrier	12,2	-3,0	2,0	-1,0	6,6
Ensemble transports	185,5	0,2	-0,2	0,0	100,0

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2010, valeur au prix de base donc hors TVA

Figure A2-2 Production de transports en volume (indice base 100 en 2008)


Source : Insee, Comptes nationaux, base 2010

Figure A2-3 Production de transports, structure en 2014

Figure A2-4 Équilibre ressources-emploi

Niveau en milliards d'euros courants, évolutions en % aux prix de l'année n-1

	Niveau 2014	Evolutions annuelles			
		2012	2013 (sd)	2014 (p)	2014/ 2009
Production de la branche (prix de base)	185,5	-0,3	-0,1	0,2	1,3
dont sous-traitance	14,8	-3,5	1,6	0,8	1,4
Importation totale	41,2	0,9	5,1	5,8	6,3
dont ajustement CAF/FAB	-15,7	-4,4	1,4	5,3	3,6
Impôts sur les produits	1,4	0,9	1,5	-1,2	3,0
Subventions sur les produits	-9,3	2,4	0,2	1,0	1,8
Marge de transport	-27,0	-2,2	1,4	-1,3	1,3
Consommation intermédiaire (hors sous-traitance et marge)	95,7	-0,6	0,9	0,5	1,8
Consommation finale	37,2	0,8	0,7	0,2	1,2
Exportation totale	28,9	6,4	-0,8	5,0	5,2

(p) : provisoire ; (sd) : semi-définitif.

Y compris services de poste et de courrier.

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2010

A3 | Dépenses des ménages en transport

Avec 148,8 milliards d'euros en 2014, les dépenses de transport des ménages représentent 13,1 % de leur dépense de consommation, coefficient en baisse tendancielle depuis 2000. En 2014, elles progressent de 0,3 % (0,1 % en volume, 0,2 % en prix), moins rapidement que les dépenses de consommation totale (0,6 % en valeur et en volume). Depuis 2008, les dépenses sont quasi stables en moyenne annuelle (0,1 %), baissent en volume (-1,3 %), les prix augmentant de 1,5 % par an. Alors que les dépenses des ménages en transport individuel (yc achat de véhicule) sont stables en 2014, leurs dépenses en transport collectif continuent d'augmenter (+1,7 %).

Les dépenses de consommation des ménages continuent d'augmenter légèrement (+0,6 % en 2014 et +1,1 % en moyenne annuelle depuis 2008) et leurs dépenses de transport progressent plus faiblement : 0,3 % en 2014 et 0,1 % en moyenne depuis 2008.

En 2014, le prix du transport a augmenté de 0,2 %, celui de l'ensemble des dépenses des ménages est resté stable (+0,0 %). Depuis 2008, les prix du transport ont augmenté nettement plus rapidement que l'ensemble des prix à la consommation des ménages (+1,5 % en moyenne annuelle, contre +0,6 %).

Les dépenses en transport individuel sont stables

Le transport individuel (en voiture essentiellement) représente 82,2 % des dépenses de transport des ménages. Les dépenses en transport individuel sont stables en 2014 (0,0 %, après -2,9 % en 2013) ; depuis 2008 elles ont baissé de 0,3 % en moyenne (-1,8 % en volume).

Après deux années de forte baisse, les achats de véhicules progressent en 2014 (+1,8 % en valeur, +0,2 % en volume). Depuis 2008, les dépenses d'achat de véhicules ont diminué de 1,0 % par an en moyenne (-2,2 % en volume).

Les dépenses d'utilisation des véhicules (68,2 % des dépenses de transport individuel) continuent de diminuer (-0,8 %). Les dépenses d'entretien et réparation (25,6 % des dépenses de transport individuel) progressent de 1,2 % en 2014 (-0,8 % en volume), leurs prix progressent plus fortement que l'ensemble des prix à la consommation (2,0 % en 2014, 2,5 % en moyenne annuelle depuis 2008).

La consommation de carburants et lubrifiants, qui baissait régulièrement depuis 2002, progresse de 0,2 % en volume en 2014 sans doute sous l'effet de la baisse des prix des carburants (-3,9 %). Depuis 2008, la consommation de carburants en volume a baissé de 1,4 % alors que les prix augmentaient de 0,9 % en moyenne annuelle. Les dépenses de carburants et lubrifiants représentent 30,1 % des dépenses de transport individuel des ménages.

Les dépenses en transport collectif ralentissent mais continuent d'augmenter

En 2014, les dépenses en transport collectif et taxis continuent d'augmenter (1,7 %) et sont stables en volume (+0,1 % en 2014). Cette évolution s'explique par la hausse des prix (+1,7 %). Elle est également à relier à la baisse du prix du carburant qui a entraîné un relatif report du transport collectif sur le transport individuel. Le poids des dépenses en transport collectif

dans les dépenses de transport des ménages est passé de 13,4 % en 2000 à 15,8 % en 2008 ; il atteint 17,8 % en 2014.

Les dépenses de transport terrestre de voyageurs (76,9 % du transport collectif de voyageur), qui regroupe le transport ferroviaire, le transport routier par car et le transport collectif urbain, se maintiennent sur une croissance douce de 0,8 % en valeur ; depuis 2008, sa croissance moyenne est de 1,6 % en valeur. Les prix augmentent de 2,4 % en 2014, (1,6 % en moyenne annuelle depuis 2008). En volume, les dépenses de transport terrestre de voyageurs diminuent en 2014 (-0,5 %), en particulier celle du transport ferroviaire (-3,1 %) ; cependant, elles progressent depuis 2008 (+0,5 % en moyenne annuelle) malgré la diminution des dépenses de transport ferroviaire (-1,5 % en moyenne annuelle depuis 2008).

Les dépenses de transport aérien (37,3 % du transport collectif de voyageur) progressent de 1,6 % en 2014, moins rapidement qu'en moyenne depuis 2008 (2,3 %).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Dépenses des ménages et consommation effective

En plus de leurs dépenses de consommation, les ménages bénéficient de services directement pris en charge par les administrations publiques et les institutions sans but lucratif au service des ménages, notamment dans les transports. La consommation effective des ménages comprend ces transferts en plus de leurs dépenses de consommation, de loisirs et culture, enseignement action sociale par exemple. La dépense des ménages présentée ici ne les prend pas en compte.

Figure A3-1 Consommation des ménages en transport en 2014 (valeur)

Niveaux en milliards d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2014	Évolutions annuelles			
		2012	2013	2014	2014/2008
		(sd)	(p)		
Déplacements individuels	122,3	-1,9	-2,9	0,0	-0,3
Achat de véhicules	38,9	-7,8	-6,4	1,8	-1,0
Dépenses d'utilisation des véhicules	83,4	1,2	-1,2	-0,8	0,1
Carburants et lubrifiants(1)	37,0	3,3	-4,5	-3,7	-0,5
Entretien et réparation de véhicules particuliers	31,4	-1,9	1,7	1,2	-0,3
Déplacement en transport collectif	26,5	3,1	1,4	1,7	2,1
Terrestre hors fluvial	20,4	3,0	0,8	0,8	1,6
Ferroviaire (train, métro, tramway..)	5,1	1,8	0,9	-1,4	1,2
Routier (cars, bus, taxis...)	5,4	2,5	-2,2	1,5	0,9
Combiné (2)	5,1	5,7	3,9	6,1	4,6
Aérien	9,9	3,9	2,5	1,6	2,3
Autres (3)	1,0	-4,4	0,3	-0,1	0,0
Dépenses de transport	148,8	-1,1	-2,2	0,3	0,1
Consommation totale des ménages	1 139,0	1,2	1,2	0,6	1,1

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2010, mai 2015

sd : semi-définitif ; p : provisoir

(1) Y compris les lubrifiants des réparations.

(2) Titres de transports combinés : au moins deux modes de transport, lorsqu'il n'est pas possible d'établir la part revenant à chaque mode de transport.

(3) Maritime, fluvial et autres (téléphériques hors station de ski, agences de voyage, déménagement...).

Figure A3-3 Structure des dépenses de transport des ménages en 2014

En %

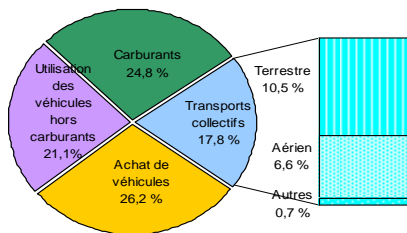


Figure A3-2 Coefficient budgétaire des dépenses de transport dans les dépenses réelles des ménages

En % de la consommation des ménages

	2000	2008	2010	2014
Déplacements individuels	12,6	11,7	11,3	10,8
Achat de véhicules	4,7	3,9	4,0	3,4
Dépenses d'utilisation des véhicules	7,8	7,8	7,3	7,4
Carburants et lubrifiants(1)	3,8	3,6	3,2	3,4
Entretien et réparation de véhicules particuliers	2,8	3,0	2,8	2,7
Déplacement en transport collectif	1,9	2,2	2,2	2,3
Terrestre hors fluvial	1,2	1,3	1,3	1,3
Ferroviaire (train, métro, tramway..)	0,4	0,4	0,4	0,5
Routier (cars, bus, taxis...)	0,4	0,5	0,5	0,5
Combiné (2)	0,3	0,4	0,4	0,4
Aérien	0,6	0,8	0,8	0,9
Autres (3)	0,1	0,1	0,1	0,1
Dépenses de transport	14,5	13,9	13,5	13,1

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2010, mai 2015

Figure A3-4 Évolution de la consommation des ménages en transport individuel

En milliards d'euros courants (y compris TVA)

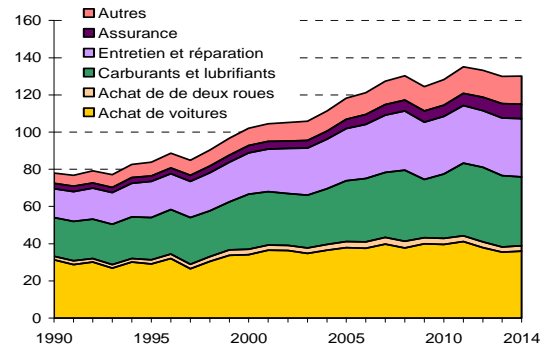


Figure A3-5 Évolution des dépenses de transport des ménages (volume et prix)

Évolutions en %

	Volumes				Prix			
	2012	2013	2014	2014/2008	2012	2013	2014	2014/2008
	(sd)	(p)			(sd)	(p)		
Déplacements individuels	-5,0	-3,3	0,1	-1,8	3,3	0,4	-0,1	1,5
Achat de véhicules	-10,0	-7,7	0,2	-2,2	2,5	1,5	1,5	1,2
Dépenses d'utilisation des véhicules	-2,3	-1,1	0,0	-1,6	3,5	-0,2	-0,8	1,7
Carburants et lubrifiants(1)	-1,6	-2,2	0,2	-1,4	4,9	-2,4	-3,9	0,9
Entretien et réparation de véhicules particuliers	-4,2	-0,2	-0,8	-2,7	2,3	1,9	2,0	2,5
Déplacement en transport collectif	0,7	0,6	0,1	0,8	2,4	0,8	1,7	1,3
Terrestre hors fluvial	0,7	-1,0	-0,5	0,5	2,5	1,8	2,4	1,6
Ferroviaire (train, métro, tramway..)	-3,4	-2,4	-3,1	-1,5	5,4	3,4	1,7	2,8
Routier (cars, bus, taxis...)	2,3	-2,1	-0,9	1,0	0,2	-0,2	2,5	-0,2
Combiné (2)	3,6	1,8	2,9	2,1	2,0	2,1	3,2	2,4
Aérien	1,2	3,3	1,2	1,4	2,7	-0,8	0,3	0,9
Autres (3)	-3,5	-1,9	-3,1	-0,6	-0,9	2,2	3,1	0,6
Dépenses de transport	-4,1	-2,6	0,1	-1,3	3,1	0,4	0,2	1,5
Consommation totale des ménages	-0,3	0,4	0,6	0,5	1,4	0,8	0,0	0,6

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2010, mai 2015

A4 | Dépenses des administrations publiques centrales et locales

En 2014, les dépenses totales des administrations publiques s'élevèrent à 47,8 milliards d'euros (Md€). Elles reculent de 1,9 %, la hausse des dépenses de fonctionnement (+ 0,9 %) ne pouvant compenser la baisse des dépenses d'investissement (- 7,0 %).

Tandis que les dépenses totales des administrations publiques centrales (Apuc) progressent de 2,3 % (12,2 Md€ en 2014), celles des administrations publiques locales (Apul), qui représentent 74 % des dépenses publiques totales en transport, reculent de 3,3 % (35,5 Md€ en 2014).

Depuis 2008, les dépenses totales des Apuc reculent en moyenne annuelle de 0,2 %. Celles des Apul progressent de 1,7 % par an sur la même période. Les dépenses d'investissement des Apuc ont régressé sur la période 2008 à 2014 au rythme de - 4,3 % par an, et celles des Apul de - 1,2 %.

Les dépenses des administrations publiques centrales (Apuc) accélèrent

La dépense totale des Apuc en faveur du transport (12,2 Md€) s'accroît de 2,3 % en 2014, après avoir augmenté de 0,7 % en 2013.

Même si elles se situent toujours au-dessus de leur niveau de 2008, les dépenses de fonctionnement des Apuc poursuivent la baisse entamée en 2011 avec un recul de 0,5 % en 2014. Les dépenses en transport ferroviaire, qui concentrent près de la moitié des charges de fonctionnement des Apuc, sont constituées à 43 % de transferts en faveur des régions.

Les dépenses d'investissement des Apuc progressent de 8,9 % en 2014, grâce à une hausse notable dans le transport aérien (+ 26,3 %), qui représente 12 % de l'investissement des Apuc en 2014. En revanche, l'investissement des Apuc est en baisse pour les voies navigables (- 15,7 %) et le transport maritime (- 31,4 %).

Les dépenses des administrations publiques locales (Apul) se contractent

L'ensemble des dépenses de transport des Apul (35,5 Md€) marque le pas en 2014 (- 3,3 %), après avoir progressé sans interruption depuis plus de dix ans. Le poste transport de voyageurs et de marchandises, qui regroupe le transport ferroviaire et les transports collectifs urbains représente plus de la moitié de ce montant. Il progresse de 1,1 %, moins rapidement qu'en 2013 (+ 5,9 %) et que sa croissance annuelle moyenne depuis 2008 (+ 3,7 %). Les dépenses en capital-investissements et subventions des Apul marquent le pas (- 10,9 % en 2014 contre + 5,8 % en 2013) tandis que les dépenses de fonctionnement poursuivent, à un rythme moindre, leur progression ininterrompue depuis au moins 2003 (+ 1,4 % en 2014).

Les dépenses de voirie sont en baisse de 9,2 %. Au sein de ce poste, les dépenses d'investissement reculent plus vite que les dépenses de fonctionnement (respectivement - 13,1 % et - 1,9 %). Alors que les premières ont reculé de 2,3 % par an depuis 2008, ces dernières se sont accrues de 3,6 % sur la même période.

Les autres infrastructures de transport consistent essentiellement en infrastructures fluviales, maritimes

et aéroportuaires. Les dépenses pour ce poste diminuent sensiblement (- 6,4 %).

Les **régions** dépensent, tous postes confondus, 6,9 Md€ dans le transport et ses infrastructures dont 5,5 Md€ pour le transport de voyageurs et de marchandises, qui consiste essentiellement pour elles en transport ferroviaire régional de voyageurs. Les dépenses pour ce poste poursuivent leur progression en 2014 (+ 6,3 % après + 7,4 %). Les **départements** consacrent 9,6 Md€ au transport (- 3,3 %), essentiellement en voirie, poste dont les dépenses totales reculent en 2014 (- 3,8 %), aussi bien pour le fonctionnement (- 2,8 %) que pour l'investissement (- 4,6 %). Les dépenses en voirie absorbent également la plus grosse partie (environ 80 %) des dépenses des **communes**. Elles diminuent en 2014 (- 13,2 %) après avoir augmenté en 2013 (+ 6,3 %).

Les dépenses des **autres établissements publics locaux** (syndicats dont Stif, régies, chambres de commerce et d'industrie) s'élevèrent à 13,8 Md€. Elles diminuent de 1,7 %, sous l'effet de l'effondrement des dépenses de voirie (- 14,3 %).

Champ des dépenses des APU

Les administrations publiques centrales comprennent l'État et les organismes divers d'administration centrale (Odac) : Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar), Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF) et Voies navigables de France (VNF). Le champ ne comprend pas les entreprises publiques de transport ou de gestion d'infrastructures (telles que SNCF ou RFF devenu SNCF-Réseau le 1^{er} janvier 2015). Les dépenses des Odac et celles réalisées à partir du budget général de l'État sont consolidées. Ainsi, le versement de subventions du budget général de l'État à l'AFITF ainsi que le versement en sens inverse de fonds de concours ne sont pas comptabilisés dans les dépenses totales.

Les administrations publiques locales comprennent les communes, départements et régions, les groupements de communes à fiscalité propre, les syndicats de communes et les syndicats mixtes, ainsi que les chambres de commerce et d'industrie.

Figure A4-1 Les dépenses en transport des administrations publiques centrales

Niveau en millions d'euros ; évolution en %

Administrations publiques centrales (APUC)	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau 2014 p	Evolutions annuelles				Niveau 2014 p	Evolutions annuelles				Niveau 2014 p	Evolutions annuelles			
		2012 d	2013 sd	2014 p	2014/2008		2012 d	2013 sd	2014 p	2014/2008		2012 d	2013 sd	2014 p	2014/2008
Total (hors charges de retraites)	8 440	-1,0	-3,0	-0,5	2,1	3 809	-2,1	11,1	8,9	-4,3	12 249	-1,3	0,7	2,3	-0,2
Transport routier	1 095	4,7	-5,4	-8,6	-5,3	1 897	34,7	-2,8	8,3	3,9	2 992	20,5	-3,9	1,5	-0,2
Transport ferroviaire	4 177	-0,9	-2,4	1,3	7,7	684	-50,1	67,1	20,1	-19,9	4 861	-7,7	2,8	3,6	-1,3
Transports collectifs urbains	31	-8,1	6,3	7,3	-0,5	347	-31,7	31,3	9,0	9,8	378	-29,9	28,8	8,8	8,6
Voies navigables	357	-2,8	-10,8	-1,4	0,0	218	-2,6	6,0	-15,7	5,9	575	-2,7	-4,5	-7,3	1,9
Transport maritime	396	6,3	3,9	-7,2	-1,1	132	-14,0	16,7	-31,4	6,4	528	-0,4	7,5	-14,7	0,5
Transport aérien	1 776	0,3	-0,7	0,8	0,4	476	3,1	9,9	26,3	4,5	2 252	0,8	1,1	5,3	1,2
Services communs	609	-16,1	-8,7	5,4	-2,1	54	-84,1	195,4	80,4	-0,8	663	-21,5	-5,4	9,1	-2,0
Charges de retraites (1)	4 662	3,5	1,5	0,2	2,3						4 662	3,5	1,5	0,2	2,3

Source : DGFiP ; SOEs

d : définitif ; sd : semi-définitif ; p : provisoir

(1) Les charges de retraite consistent en subventions d'équilibre de l'État à des régimes de retraite spéciaux. Sont prises en compte les caisses suivantes : CPRPSNCF, CPRRATP, Cacept, Fongecfa, Enim, ainsi que certains des fonds spéciaux d'assurance vieillesse des réseaux de chemin de fer secondaires dont les caisses de retraite, pourvues d'une population de pensionnés sans cotisants, ont été mises en extinction.

Figure A4-2 Les dépenses en transport des administrations publiques locales

Niveau en millions d'euros ; évolution en %

Administrations publiques locales (APUL)	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau 2014 p	Evolutions annuelles				Niveau 2014 p	Evolutions annuelles				Niveau 2014 p	Evolutions annuelles			
		2012 d	2013 sd	2014 p	2014/2008		2012 d	2013 sd	2014 p	2014/2008		2012 d	2013 sd	2014 p	2014/2008
Administrations locales*	23 074	1,3	3,4	1,4	3,6	12 440	7,5	5,8	-10,9	-1,2	35 514	3,5	4,3	-3,3	1,7
Voirie	5 138	1,0	2,3	-1,9	3,6	8 309	3,1	3,6	-13,1	-2,3	13 447	2,4	3,1	-9,2	-0,3
Autres infrastructures de transport	609	-12,1	-8,6	-0,2	-2,8	994	48,6	16,2	-9,8	4,7	1 603	15,6	5,9	-6,4	1,4
Transports de voyageurs et marchandises	14 949	2,6	5,2	2,4	4,6	3 112	12,3	9,3	-5,0	0,2	18 061	4,2	5,9	1,1	3,7
Transports scolaires	2 378	-1,2	-1,4	2,4	0,2	25	31,6	-6,5	-1,5	0,8	2 403	-0,9	-1,4	2,3	0,2
Régions	4 211	4,6	2,9	2,7	3,7	2 725	11,2	18,3	6,3	1,2	6 936	6,8	8,3	4,1	2,7
Voirie	53	12,4	6,2	-18,3	8,6	560	13,0	-8,8	3,8	-9,7	614	13,0	-7,3	1,4	-8,8
Autres infrastructures de transport	52	13,0	4,7	-0,9	13,3	770	20,5	31,3	-7,4	7,3	821	19,9	29,4	-7,0	7,6
Transports de voyageurs et marchandises	4 106	4,4	2,8	3,1	3,6	1 395	4,7	26,6	17,0	5,8	5 501	4,4	7,4	6,3	4,1
Départements	6 029	2,1	2,9	-1,6	3,9	3 555	-1,0	-4,1	-6,1	-6,2	9 585	0,8	0,1	-3,3	-0,8
Voirie	2 289	0,4	1,6	-2,8	6,4	3 124	-4,9	-2,6	-4,6	-6,6	5 412	-2,8	-0,9	-3,8	-2,4
Autres infrastructures de transport	54	-5,0	12,4	-5,6	2,2	186	46,8	-8,0	-28,4	-5,9	240	35,5	-4,9	-24,3	-4,5
Transports de voyageurs et marchandises	1 765	7,2	9,2	-1,2	5,7	240	17,2	-17,3	-3,3	-1,6	2 005	8,6	5,1	-1,5	4,6
Transports scolaires	1 922	0,2	-1,1	-0,4	0,1	6	0,8	53,9	1,3	5,2	1 928	0,2	-1,0	-0,4	0,1
Communes et EPCI (1)	4 470	1,7	-0,9	1,3	4,7	5 134	7,4	7,5	-18,8	1,1	9 604	4,9	3,9	-10,6	2,7
Voirie	2 670	2,6	3,1	-0,4	4,4	4 986	6,3	7,8	-18,8	1,9	7 656	5,1	6,3	-13,2	2,7
Transports de voyageurs et marchandises	1 483	0,9	-8,3	4,2	5,0	144	59,4	-1,9	-22,3	-14,5	1 627	5,1	-7,6	1,1	1,6
Transports scolaires	316	-1,4	2,6	3,1	6,2	5	12,9	-11,7	47,9	37,5	321	-1,2	2,5	3,6	6,4
ODAL (2), syndicats, régies	11 594	2,3	6,8	1,9	5,6	2 184	12,3	2,1	-17,4	1,8	13 778	4,1	5,9	-1,7	4,9
Voirie	268	9,5	-1,1	-14,2	26,5	69	72,5	-0,9	-14,7	10,4	337	18,4	-1,1	-14,3	21,7
Autres infrastructures de transport	540	-13,1	-10,3	0,5	-3,5	138	0,0	-16,6	-10,0	-1,2	678	-10,4	-11,8	-1,8	-3,0
Transports de voyageurs et marchandises	10 418	2,8	8,3	2,2	6,0	1 958	11,8	3,8	-18,0	1,9	12 376	4,5	7,4	-1,6	5,3
Transports scolaires	368	17,9	2,5	10,8	2,6	19	40,2	0,4	-15,0	-1,0	387	19,1	2,3	9,2	2,4

d : définitif ; sd : semi-définitif ; p : provisoir

(*) Total consolidé hors transferts entre Apul.

Source : DGFiP ; SOEs

Figure A4-3 Les dépenses en transport des administrations publiques

Niveau en millions d'euros ; évolution en %

Total APUC et APUL hors charge de retraite	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau 2014 p	Evolutions annuelles				Niveau 2014 p	Evolutions annuelles				Niveau 2014 p	Evolutions annuelles			
		2012 d	2013 sd	2014 p	2014/2008		2012 d	2013 sd	2014 p	2014/2008		2012 d	2013 sd	2014 p	2014/2008
	31 514	0,6	1,6	0,9	3,2	16 249	5,5	6,8	-7,0	-2,0	47 763	2,3	3,4	-1,9	1,2

Source : DGFiP ; SOEs

(1) EPCI : établissement public de coopération intercommunale.

(2) Odal : organisme divers d'administration locale.

Avertissement : le total des dépenses des administrations publiques centrales en transport et celles des administrations locales ne sont pas consolidées. Il existe de nombreux transferts, notamment des Apuc vers les régions pour le transport ferroviaire.

A5.1 | Transferts publics aux opérateurs de transport collectif de voyageurs (SNCF, RATP, TCU de province)

En 2014, les transferts des administrations publiques centrales et locales à destination des opérateurs de transport ferroviaire de voyageurs et du transport collectif urbain s'élèvent à 12,5 Md€ (après 12,1 Md€ en 2013). En 2014, 56 % des montants sont consacrés au transport ferroviaire régional et aux transports collectifs urbains de province, et 39 % au transport collectif urbain d'Île-de-France, le reste étant affecté aux grandes lignes. Tous réseaux confondus, 84 % des montants versés relèvent du fonctionnement (rémunération de la délégation de service public, compensations tarifaires et subventions d'exploitation) et 16 % sont des aides à l'investissement.

Ralentissement de la croissance des transferts vers la SNCF

En 2014, les dépenses totales (yc contributions aux charges de retraites) des administrations publiques au profit de l'Epic SNCF ralentissent (+ 2,8 % après + 4,5 %). Toutes activités confondues (trains grandes lignes, TER, Transilien), elles se situent à 9,7 Md€. Hors contributions aux charges de retraites, elles s'élèvent à 6,4 Md€.

Les transferts consistent essentiellement en contributions d'exploitation qui s'élèvent à 5,2 Md€ (+ 3,3 %). Celles-ci regroupent l'ensemble des compensations tarifaires et des contributions de service, tous réseaux confondus. Les premières contributrices sont les régions avec 2,9 Md€ destinés au TER en 2014. Les subventions à l'investissement représentent 1,1 Md€. Elles émanent essentiellement des collectivités territoriales, et sont destinées principalement au financement du matériel roulant.

Hausse du financement des transports ferroviaire de proximité (TER & Transilien)

Les régions ont versé cette année à la SNCF pour l'activité TER 3,5 Md€. Ce montant poursuit sa progression (+ 6,9 % après + 8,9 %). Les subventions d'exploitation des régions (2,9 Md€) représentent 81 % des montants versés pour le TER ; elles ont crû depuis 2008 au rythme moyen de 4,3 %. Les subventions d'investissement, essentiellement destinées à l'acquisition du matériel roulant, représentent 634 M€. Elles continuent d'augmenter cette année (+ 12,4 % après + 71,4 % en 2013).

Pour son activité Transilien, la SNCF reçoit 2,1 Md€ des administrations publiques. Essentiellement versé par le Stif, ce montant évolue au rythme de + 4,6 % en moyenne depuis 2008. Le Stif verse 1,9 Md€ pour l'exploitation du réseau. Les subventions d'investissement destinées au renouvellement du matériel roulant s'élèvent à 266 M€.

Les transferts vers la RATP

En 2014, la RATP a perçu des administrations publiques 2,7 Md€, dont 2,3 Md€ du Stif. Ce montant progresse de 2,3 %, après avoir augmenté en 2012 de + 7,4 % et en 2013 de + 2,7 %. Il est principalement constitué de concours de fonctionnement (2,1 Md€), qui sont en progression (+ 3,8 % après + 1,5 %) plus élevée que

son évolution moyenne depuis 2008 (+ 2,1 %). Les subventions d'investissement sont en recul (- 2,2 % après + 6,6 %).

Les transports collectifs urbains de province en 2013

En 2013, les administrations publiques ont versé 3,5 Md€ pour les transports en commun de province, montant en progression de 5,3 % par rapport à 2012. Sur ce montant, 3,2 Md€ consistent en subventions de fonctionnement, en progression soutenue depuis 2008 (+ 6,9 % en moyenne annuelle), et 340 M€ en subventions d'investissement, en progression dynamique depuis 2008 (+ 9,7 % en moyenne annuelle).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Le contrat Stif-SNCF 2012-2015

Le contrat 2012-2015 liant le Stif et la SNCF programme sur la durée de quatre ans une hausse de 52 % des investissements, en matériel roulant et en réseau, financée par le relèvement de la Contribution d'investissement versée par le Stif. Côté exploitation, l'accord projette un relèvement de 17 % des contributions du Stif.

Le contrat Stif-RATP

L'enveloppe des contributions publiques se compose de deux volets principaux : la contribution forfaitaire d'exploitation et la contribution forfaitaire d'investissement qui couvre les amortissements nets et les charges en capital. L'excédent dégagé de ces deux contributions constitue la capacité d'autofinancement de la RATP devant être intégralement réinvestie dans le cadre du plan quadriennal d'investissement. D'autres subventions d'investissement sont versées par le Stif et les collectivités locales pour couvrir les besoins du plan quadriennal d'investissement (PQI). Le nouveau contrat, signé en mars 2012, prévoit outre les contributions de fonctionnement annuelles de 1,8 Md€ de la part du Stif, un programme d'investissements de 6,5 Md€ sur les quatre années, financé conjointement par la RATP, le Stif et ses collectivités locales.

Figure A5.1-1 Transferts des administrations publiques par type de réseau

Niveau en million d'euros, hors TVA, évolution en %

	Niveau	Évolution annuelle			
	2014	2012	2013	2014	2014/2008
Exploitation	10 454	5,8	2,7	2,3	4,5
SNCF Gdes Lignes, autres activités de l'EPIC	485	21,1	-4,6	-5,6	10,8
Régions et TCUP	6 027	5,1	2,9	2,2	5,1
IdF	3 942	4,8	3,5	3,7	3,1
Investissement	2 064	20,5	18,5	8,9	2,7
SNCF Gdes Lignes, Autres	203	68,1	-50,7	113,0	6,6
Régions et TCUP	974	10,7	40,6	7,7	-3,9
IdF	888	20,9	17,3	-0,9	15,3
Total	12 518	7,6	4,9	3,4	4,2
SNCF Gdes Lignes, autres activités de l'EPIC	688	30,8	-16,8	12,9	9,5
Régions et TCUP	7 001	5,7	6,7	2,9	3,4
IdF	4 830	7,3	5,9	2,8	4,8

Source : SNCF, RATP, Cerema

Figure A5.1-2 Transferts des administrations publiques vers la SNCF et la caisse de retraite

Niveau en million d'euros, hors TVA, évolution en %

	Niveau	Évolution annuelle			
	2014	2012	2013	2014	2014/2008
Total hors retraites	6 363	8,3	6,8	4,9	3,1
Dont contributions liées à l'exploitation	5 214	6,2	1,8	3,3	4,8
- dont versées par l'Etat	485	21,1	-4,6	-5,6	10,8
- dont versées par les régions	2 863	3,8	0,5	4,7	4,3
- dont versées par le Stif (1)	1 866	5,9	5,8	3,6	4,3
Dont subventions d'investissement	1 102	26,0	33,4	19,9	-3,3
Régimes spéciaux de retraites	3 355	3,7	0,7	-0,9	0,0
Total (y.c. charges de retraites et surcompensation régimes spéciaux)	9 718	6,5	4,5	2,8	2,6

(1) Y compris commission sur ventes

Source : SNCF

Figure A5.1-3 Transferts des administrations publiques au profit de l'activité TER de la SNCF

Niveau en million d'euros, hors TVA, évolution en %

	Niveau	Evolution annuelle			
	2014	2012	2013	2014	2014/2008
Versements de l'État à la SNCF pour les tarifs militaires des TER	17	-2,3	5,2	-17,8	-2,7
Versements des régions à la SNCF pour le TER	3 492	4,6	8,9	6,9	1,2
Contributions d'exploitation	2 858	3,8	1,2	5,7	4,3
Exploitation des services	2 370	3,2	0,6	5,7	3,7
Compensation tarifs sociaux	489	7,1	4,2	5,8	7,4
Subventions d'investissement (matériel roulant)	634	11,9	71,4	12,4	-7,7
Total reçu par la SNCF pour le TER	3 509	4,6	8,9	6,7	1,2

Source : SNCF

Figure A5.1-4 Transferts des administrations publiques au profit de l'activité Transilien

Niveau en million d'euros, hors TVA, évolution en %

	Niveau	Évolution annuelle			
	2014	2012	2013	2014	2014/2008
Fonctionnement (Stif)	1 866	5,9	5,8	3,6	4,3
Dont :					
Contribution liées aux charges d'exploitation	1 616	16,2	5,7	4,2	6,3
Contribution forfaitaire pour charges d'investissement	260	-18,8	2,9	-1,0	-3,3
Investissement	266	20,9	55,4	2,1	6,3
Subventions au titre du programme	22	-25,0	29,8	38,5	-7,2
Dont :					
Région IdF	22	-27,4	36,7	38,5	-5,9
Subventions hors programme	244	27,0	57,4	-0,2	8,4
Dont Stif (sur produit des amendes)	219	20,1	58,1	-3,3	8,0
Total reçu par la SNCF pour le transilien	2 131	7,1	10,2	3,4	4,6

Source : SNCF

Figure A5.1-5 Transferts des administrations publiques centrales et locales à la RATP

Niveau en million d'euros, hors TVA, évolution en %

	Niveau	Évolution annuelle			
	2014	2012	2013	2014	2014/2008
Concours de fonctionnement (versés par le Stif)⁽¹⁾	2 076	3,9	1,5	3,8	2,1
Dont :					
Contribution forfaitaire d'exploitation	1 006	22	-1	4	1,9
Contribution forfaitaire d'investissement	925	-0,7	2,7	1,6	3,4
Contribution taxe professionnelle et foncière	117	1,8	4,9	6,7	-4,5
Aides à l'investissement	623	20,9	6,6	-2,2	21,6
Région	212	17,6	-9,7	-19,3	13,6
État	56	23,9	-31,8	9,5	6,5
Autres collectivités	82	-18,4	3,2	60,2	17,1
Stif	273	44,7	49,6	0,5	49,8
Total transferts publics perçus	2 698	7,4	2,7	2,3	4,9
Stif	2 349	6,5	5,6	3,4	4,0

(1) : la contribution est classée en fonctionnement car elle ne finance pas directement les projets d'investissement mais les frais (amortissements, frais financiers) qui en découlent.

Source : RATP

Figure A5.1-6 Subventions 2013 des administrations publiques au profit du collectif urbain de province (TCUP).

Niveau en million d'euros, hors TVA, évolution en %

	Niveau	Évolution annuelle			
	2013	2011	2012	2013	2013/2008
Subventions de fonctionnement (perçues par les entreprises de TCUP)	3 164	8,6	6,3	5,0	6,9
- compensations tarifaires	109	7,4	16,3	-16,6	-3,1
- subvention d'exploitation	2 995	16,2	5,9	6,1	8,9
provenant de l'AO	2 986	21,6	4,9	2,7	9,0
Subventions d'investissement (perçues par l'AO)	340	41,7	9,5	8,3	9,7
État	179	16,4	13,6	30,8	9,2
Collectivités locales	139	51,8	13,1	-8,2	9,3
Union européenne	22	211,2	-21,4	-14,2	18,1
Total	3 504	11,0	6,6	5,3	7,2

Source : enquête annuelle sur les transports urbains (Cerema-DGITM-Gart-UTP), année 2012, calculs Soes

A5.2 | Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures

Les versements publics aux deux principaux gestionnaires d'infrastructures publics, Réseau ferré de France (RFF) et Voies navigables de France (VNF) s'élèvent à 4,4 milliards d'euros (Md€). Ceux à destination de RFF sont de 4,1 Md€, dont 45 % sont des subventions d'investissement. Les subventions reçues par VNF sont de 338 millions d'euros (M€), en recul en 2014, après une nette progression en 2013 du fait du changement de statut de l'établissement fluvial.

Léger recul des transferts à RFF

En 2014, le montant des versements publics - État et collectivités locales compris- effectués au profit de RFF s'élève à 4,1 Md€. Cette somme est en léger recul (- 2,2 %) en 2014. Les subventions ont baissé depuis 2008 au rythme annuel de - 2,6 %.

Les subventions de fonctionnement à RFF diminuent en 2014 (- 3,2 %), pour atteindre 2,2 Md€.

Les subventions d'investissement des administrations reculent en 2014 (- 8,0 %), pour atteindre 1,9 Md€. Ce mouvement de retrait est conjoncturel, puisqu'elles s'étaient accrues de 4,6 % en 2013, et même de 12,7 % en 2012. À moyen terme, les subventions d'investissement connaissent une évolution à la hausse : + 5,5 % en moyenne annuelle depuis 2008.

Les collectivités locales contribuent pour 62 %, soit 1,1 Md€, au financement public des investissements de RFF. Les régions sont les premiers pourvoyeurs en fonds d'investissement avec 814 M€ en 2014, soit 71 % des montants versés par les collectivités locales et 44 % des montants totaux.

Les subventions en provenance de l'Union européenne sont très irrégulières, 60 M€ en 2011, pour remonter à 116 M€ en 2012, puis rechuter à 52 M€ en 2014.

Le financement des investissements de RFF par l'État s'effectue pour les deux tiers par le biais de l'AFITF. En 2014, l'apport de l'agence se rétracte de 15,5 %, atteignant 373 M€, tandis que le financement direct de l'État baisse lui de 23,0 %, pour atteindre 183 M€.

Le résultat d'exploitation de RFF redevient positif en 2014. En effet, le produit d'exploitation s'accroît de 320 M€ (soit + 4,9 %), tandis que les charges ne progressent que de 288 M€ (soit + 5,3 %). Les redevances d'infrastructure perçues par RFF, qui représentent 82 % des produits d'exploitation soit 5,6 Md€, continuent de progresser, à + 4,1 %, après + 5,4 % en 2013, et même + 12,7 % en 2012.

RFF était un établissement public à caractère industriel et commercial (Epic) créé le 13 février 1997 par scission d'avec la SNCF. SNCF Réseau a succédé à RFF le 1^{er} janvier 2015 et fait partie du groupe public ferroviaire conformément à la loi du 4 août 2014. Durant cette période, il est le principal gestionnaire d'infrastructure ferroviaire en France, chargé de l'aménagement, du développement, de la cohérence et de la mise en valeur du réseau ferré national dont il est alors propriétaire. Cependant, RFF verse 3,1 Md€ à la

SNCF en 2014 au titre de « rémunération versée au gestionnaire d'infrastructure délégué », qui n'est autre que la SNCF. En effet, RFF ne pouvant à lui seul assurer la gestion de l'infrastructure ferroviaire, il sous-traite en partie cette tâche à la SNCF, qui est par ailleurs son principal client. Cette rémunération versée à la SNCF représente 55 % des charges d'exploitation de RFF en 2014.

Les subventions d'investissement (1,9 Md€), destinées à financer les nouvelles infrastructures et la rénovation du réseau existant, ne couvrent cette année que 41,6 % de ces investissements. La dette à long terme continue donc de s'accroître (+ 6,3 %) et atteint 38,4 Md€ fin 2014.

Les transferts publics vers VNF

En 2014, VNF reçoit un montant total de 338 M€ de subventions. Les subventions de fonctionnement s'élèvent cette année à 258 M€ car elles intègrent une composante nouvelle dans la subvention pour charge de service public, liée à la prise en charge par l'État de la rémunération du personnel transféré à l'établissement public (*voir encadré*).

Les subventions d'investissement reçues par VNF reculent cette année de 23,3 %, après s'être accrues de 12,2 % en 2013 en lien avec des travaux de régénération du réseau fluvial, pour atteindre 80 M€ en 2014.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Réforme de VNF en 2013

VNF, anciennement établissement public industriel et commercial (Epic) est devenu au 1^{er} janvier 2013 un établissement public administratif (EPA). Les 4 400 agents des services de navigation de l'État, auparavant détachés auprès de l'Epic, sont à partir de cette date intégrés à l'EPA, au côté des 300 salariés de l'établissement. Leur rémunération entre par conséquent dans le périmètre budgétaire de VNF, en contrepartie d'une subvention d'exploitation versée par l'État, alors qu'elle figurait auparavant dans le budget du Medde (*fiche A4*, dépenses de fonctionnement des APU, jusqu'en 2012).

Figure A5.2-1 Transferts des administrations publiques au profit de RFF

Niveau, en millions d'euros, évolution en %

	Niveau		Evolution annuelle		
	2014	2012	2013	2014	2014/2008
Total fonctionnement	2 232	-3,8	-9,8	3,2	0,6
Subvention d'exploitation de l'État ⁽¹⁾	109	-64,3	-60,5	-1,4	-25,9
Redevance d'Accès des AOT ⁽²⁾	2 123	24,1	-3,1	3,4	9,6(*)
Subventions d'investissement	1 852	12,7	4,6	-8,0	5,5
Communauté européenne	52	93,3	-13,0	-48,9	6,5
État (hors AFITF)	183	-20,3	-37,6	-23,0	-12,6
AFITF	373	32,5	2,7	-15,5	25,1
Régions	814	17,1	26,8	8,7	11,4
Départements	164	100,0	-7,1	-11,9	4,0
Communes	163	-9,0	15,4	-0,6	7,1
Autres	104	-24,3	107,0	-22,2	-4,4
Total	4 084	2,9	-3,4	-2,2	2,6

(1) Anciennement « contribution de l'État aux charges d'infrastructure » ; depuis 2012, la partie relative aux trains d'équilibre du territoire (TET) et versée par l'État est considérée comme une redevance d'accès et n'est plus intégrée aux subventions, qui ne concernent désormais que le fret.

(2) Depuis 2009, versement d'une redevance d'accès des AOT : le Stif pour le Transilien et les régions pour le service régional de voyageurs. La contribution des régions est versée par l'État. Depuis 2012, intègre la redevance de l'État pour les TET.

(*) Évolution annuelle moyenne 2014/2009, début série en 2009.

Source : RFF

Figure A5.2-2 Transferts des administrations publiques au profit de VNF

Niveau, en millions d'euros, évolution en %

	Niveau		Evolution annuelle		
	2014	2012	2013	2014	2014/2008
Subventions de fonctionnement	257,9	519,3	441,4	-2,9	79,3
État ⁽¹⁾	255,6	818,0	464,7	-2,9	93,2
Départements	0,0	-	-	-	-
Autres (communes, CCI...)	2,3	-13,6	-5,9	-1,8	3,1
Subventions d'investissement	80,2	-36,6	12,2	-23,3	-4,0
État et AFITF ⁽¹⁾	35,8	-63,7	75,0	-42,5	-7,4
Régions	22,0	-14,0	-24,0	-11,3	-2,7
Union européenne	17,3	221,1	-38,7	50,9	7,0
Autres (départ., communes, CCI...)	5,1	18,2	-3,6	-15,3	-8,0
Total	338,1	-8,2	160,2	-8,6	20,5

(1) Niveau, en 2012, une partie des subventions d'investissement sont reclassées en fonctionnement.

Source : VNF

Figure A5.2-3 Les comptes de RFF

Niveau, en millions d'euros, évolution en %

	Niveau		Evolution annuelle		
	2014	2012	2013	2014	2014/2008
Produits d'exploitation	6 791	3,0	-0,7	4,9	5,3
Redevances d'infrastructure ⁽¹⁾	5 579	12,7	5,4	4,1	13,0
Contribution Etat aux charges de RFF ⁽²⁾	109	-64,3	-60,5	-1,4	-25,9
Production immobilisée	650	1,6	-13,4	-17,3	-4,9
Charges d'exploitation	5 678	3,9	4,0	5,3	1,5
Rémunération versée au gestionnaire d'infrastructure délégué	3 115	5,0	0,7	1,1	1,5
Dotations aux amortissements	1 580	11,3	6,8	17,6	11,5
Résultat d'exploitation	1 113	-0,5	-19,2	2,9	n.s.
Résultat financier	-1 386	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Résultat net de l'exercice⁽⁴⁾	-244	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Capacité d'autofinancement ⁽⁵⁾	2 048	-5,5	-3,9	6,4	n.s.
Investissements réseau	4 456	3,9	23,5	-2,3	7,1
Dettes à long terme au 31/12	38 363	7,7	8,1	6,3	5,8

(1) Intègre les redevances d'accès versées par l'État pour les TET et le TER et par le Stif pour le Transilien.

(2) Subvention d'exploitation, qui regroupe les versements de l'État hors "redevance d'accès TER" depuis 2009 et également, depuis 2012, hors redevance d'accès TET.

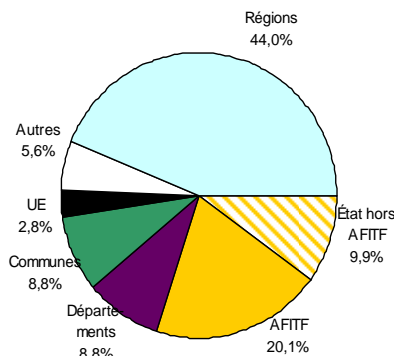
(3) Le résultat net intègre également le résultat exceptionnel non retranscrit ici, ainsi que des reports de produits et charges non compris dans les résultats d'exploitation ou financiers.

(4) Avant coût de la dette.

n.s. : non significatif.

Source : RFF.

Figure A5.2-5 Origine des subventions d'investissement versées à RFF en 2014



Source : RFF

Figure A5.2-4 Les comptes de VNF

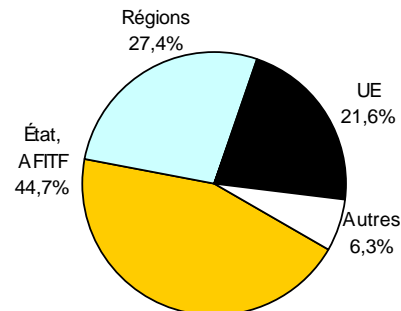
Niveau, en millions d'euros, évolution en %

	Niveau		Evolution annuelle		
	2014	2012	2013	2014	2014/2008
Chiffre d'affaires	189,3	6,8	1,9	-1,9	2,3
Consommations intermédiaires	88,9	-0,6	-0,7	-1,2	1,0
Valeur ajoutée	101,8	13,5	3,7	-5,4	3,3
Frais de personnel*	234,3	12,2	752,1	1,5	50,6
Impôts et taxes	18,6	114,9	166,9	5,0	45,6
Excédent brut d'exploitation	106,9	91,5	2,0	-14,3	7,4
dont concours à l'exploitation*	257,9	519,7	441,1	-2,9	79,3
Frais financiers	0,2	0,0	0,0	0,0	19,9
Capacité d'autofinancement	96,7	96,2	1,1	-14,8	6,5
Investissements	180,0	-7,9	0,1	-14,5	2,2
Dettes MLT au 31-12	1,7	-12,7	-7,9	-8,8	-11,5

* Voir l'encadré page précédente.

Source : VNF

Figure A5.2-6 Origine des subventions d'investissement versées à VNF en 2014



Source : VNF

A6 | Recettes publiques liées au transport

En 2014, les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élèvent à 41,9 Md€. Elles sont stables en 2014 (- 0,1 % après + 1,1 % en 2013), grâce à la hausse du rendement du versement transport (+ 3,4 %), le produit total des autres taxes étant en recul (- 0,8 %).

Les taxes et redevances dues par les producteurs et usagers

Les redevances sont des recettes perçues en échange de l'utilisation d'une infrastructure gérée par un organisme public. Ainsi, les compagnies aériennes versent à l'aviation civile 1,5 Md€ de redevances (soit 80 % des recettes du budget annexe de contrôle et d'exploitation aériens - Bacea) pour les services de navigation aérienne ou d'atterrissage. Ce montant s'est accru sensiblement en 2010, date à laquelle a été introduite une nouvelle composante de redevance (redevance océanique).

Par ailleurs, des taxes sont payées par les usagers ou les producteurs de transport. Elles constituent des versements sans contrepartie directe, versées au budget général des administrations ou affectées au financement d'une action particulière. Dans le cas du transport aérien il s'agit de la taxe de l'aviation civile, également affectée au Bacea, d'un montant de 0,36 Md€. Le produit fiscal le plus élevé est délivré par la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE), avec 23,5 Md€.

La TICPE, sans être une taxe spécifique sur les transports, grève principalement, parmi les carburants, ceux destinés à un usage routier (*encadré*). Depuis 2005, les régions bénéficient d'une partie de la TICPE collectée. Croissante, cette part atteint 18,8 % en 2014 — elle était de 16,5 % en 2008. Le produit du total des taxes carburants, dont la TICPE est la principale, représente 24,7 Md€ en 2014 (y compris DOM), en baisse de 1,2 %, après une hausse de 1,0 % en 2013. Il est resté stable depuis 2008, à - 0,1 % par an en moyenne. À assiette constante, il devrait augmenter les prochaines années du fait de l'introduction, au 1^{er} avril 2014, d'une composante additionnelle de taxation relative à l'émission de dioxyde de carbone.

La taxe sur le certificat d'immatriculation représente 2,1 Md€, en progression de 1,4 %. Comparativement, en 2009 elle avait baissé (- 2,6 %). La taxe sur les contrats d'assurance automobile, versée aux administrations de la sécurité sociale, est d'un montant de 1,0 Md€, en progression moyenne de 1,2 % depuis 2008.

Le financement par des « non-usagers »

À l'inverse, certains prélèvements reposent sur des assiettes indépendantes de l'utilisation des transports, mais sont affectés au financement d'actions liées au transport et à ses infrastructures. C'est notamment le cas du versement transport (VT) qui avec 7,4 Md€ est la principale source de financement des transports collectifs urbains : cette cotisation des entreprises, assise sur leur masse salariale, a progressé de 4,4 % en moyenne annuelle depuis six ans. Le VT est versé, aux

autorités organisatrices des transports urbains, par les entreprises qui emploient dix salariés ou plus, travaillant à l'intérieur du périmètre de transport urbain des dites autorités. Le produit du VT a progressé plus rapidement en province (+ 5,5 % en moyenne annuelle depuis 2008) qu'en Île-de-France (+ 3,3 %). Les autorités organisatrices de province en perçoivent désormais 51,2 % contre 48 % en 2008. La taxe hydraulique (0,14 Md€) est un autre exemple de taxe ne concernant pas directement les usagers. Elle est payée par les concessionnaires des barrages qui financent ainsi l'activité de VNF. Celui-ci a pour mission principale, mais pas exclusive, l'exploitation du réseau fluvial pour les transports.

Autres recettes

Les recettes liées aux amendes pour infraction au code de la route diminuent (- 5,3 %) à 1,6 Md€. Depuis 2008 elles ont augmenté en moyenne annuelle de 9,2 %. De cette recette, 1,3 Md€ d'euros est affecté au budget de l'État et aux collectivités territoriales, et 0,2 Md€ à l'AFITF pour la construction de nouvelles infrastructures. Depuis 2011, une partie est également affectée à l'agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances (ACSE).

L'État perçoit des dividendes en tant que détenteur d'entreprises de transports (par exemple, les grands ports maritimes, ADP, Air France). Air France et ADP n'en ont pas versé en 2013 ni en 2014.

Les taxes générales

La production de services de transport et l'existence des entreprises génère des impôts et des taxes générales comme la TVA, l'impôt sur les bénéfices, les cotisations sociales ou encore la contribution économique territoriale. Ces impôts et taxes ne touchent pas spécifiquement le monde des transports, mais l'État peut décider de soutenir certains secteurs du transport par le biais d'allègements spécifiques de ces taxes.

La taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE)

La TICPE est assise sur la quantité de produits pétroliers achetés et non sur leur valeur. Elle est assise à près de 95 % sur l'achat de carburants automobiles et donc presque totalement liée aux transports. C'est la principale recette liée aux transports des administrations publiques. Le montant minimal unitaire de TICPE est de 57,92 €/hl de supercarburant et de 41,69 €/hl de gazole sachant que depuis 2007 les régions ont la possibilité de l'augmenter (*figure A6.2*). Les professionnels bénéficient par ailleurs de remboursements de TICPE sur le gazole

Figure A6-1 Recettes des administrations publiques liées au transport (*)

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Affectation	Niveau 2014	Évolution annuelle			
			2012	2013	2014	2014/ 2008
- Taxe à l'essieu	État	170	1,2	-0,6	-0,6	-4,6
- Taxe sur contrats d'assurance automobile	Sécurité sociale (depuis 2005)	1 020	5,6	2,0	-2,9	1,2
- Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	État (Séc. Soc. Entre 2001 et 2003)	827	6,0	-10,9	-5,6	-4,4
- Dividendes des sociétés d'autoroute	État	0	-	-	-	-
- Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation		1 579	7,6	2,3	-5,3	9,2
dont	État et collectivités locales	1 316	-0,3	7,4	-5,5	8,5
	AFITF (à partir de 2005)	203	53,6	-37,4	19,0	8,7
	FIPD, ACSé	60	71,4	0,0	0,0	-
- Taxe sur l'aménagement du territoire	AFITF (à partir de 2006)	571	-1,2	0,6	6,0	1,5
- Redevances domaniales	AFITF (à partir de 2005)	314	2,6	51,2	4,5	10,3
- Certificats d'immatriculation	Régions	2 071	1,8	-3,5	1,4	0,9
Total route (hors TIPP)		6 551	4,1	-0,3	-1,4	1,9
- Dividendes versés par SNCF		6	4,9	-97,6	20,0	-40,2
Total fer		6	4,9	-97,6	20,0	-40,2
- Péages	VNF	14	-0,5	4,6	2,0	2,5
- Taxe hydraulique	VNF	143	7,8	0,3	-4,3	2,3
- Redevances domaniales	VNF	29	6,1	3,7	10,2	2,0
Total voies navigables		186	6,9	1,1	-1,8	2,3
- Taxe de l'aviation civile	État	83	-7,8	12,0	-3,6	-11,0
	BACEA (1)	356	8,7	-1,0	5,9	10,9
	FIATA (2)	-	-	-	-	-
	FSD (3)	207	8,2	-2,4	11,9	3,0
- Redevances de la circulation aérienne	BACEA	1 464	-2,0	0,9	4,1	2,0
- Taxe d'aéroport	Aéroports (4)	921	5,8	-1,7	2,4	4,4
- Taxe sur les nuisances sonores aériennes (9)	Aéroports (redistribuée aux ménages)	43	-0,2	-14,5	-8,4	-5,3
- Dividendes d'Air France et d'ADP	État	0	4,0	-100,0	-	-
Total transport aérien		3 074	2,0	-3,3	3,8	2,0
- Dividendes des GPM (grands ports maritimes)	État	25	-10,1	-2,8	13,2	-1,7
Total ports		25	-10,1	-2,8	13,2	-1,7
- Total TICPE (TIPP avant 2010) (10)		23 486	-1,5	0,5	-0,9	-0,2
dont (5)	État	12 564	-3,8	1,3	-2,3	-3,0
	Régions (aides aux entreprises)	4 426	2,3	0,7	1,4	3,3
	Départements (RMI)	6 496	0,8	-1,1	0,4	3,9
- TGAP		688	23,6	17,6	-9,8	6,8
dont	ADEME	449	2,5	1,6	-10,0	6,2
	État	239	243,5	67,1	-9,5	8,0
- Taxe spéciale (DOM)	DOM (FIRT(6))	487	-2,0	3,5	-2,4	0,8
Total taxes sur les carburants		24 661	-1,0	1,0	-1,2	-0,1
Total (hors versement transport)		34 497	0,3	0,4	-0,8	0,5
- Versement transport en province (8)	Autorités organisatrices	3 781	7,4	3,2	1,6	5,5
	- dont à TCSP (7)	2 398	16,1	3,6	1,7	6,9
	- dont autres de plus de 100 000 hab.	1 072	-5,4	2,3	1,1	3,7
	- dont autres de moins de 100 000 hab.	310	-2,9	3,7	1,8	2,4
- Versement transport Île-de-France	STIF	3 610	3,8	5,8	5,4	3,3
Total versement transport (8)		7 391	5,6	4,5	3,4	4,4
Total		41 887	1,1	1,1	-0,1	1,1

Sources : calculs SOeS d'après Insee, Certu, DGAC, Stif, VNF

(*) Ce tableau ne retrace qu'une partie des recettes des administrations publiques liées au transport. Ne sont pas retracés les impôts et taxes liés à la production de transport (impôt sur les sociétés, taxe professionnelle, cotisations sociales, TVA...).

Notes : (1) Bacea : budget annexe « contrôle et exploitation aériens », cette dénomination remplace depuis 2006 celle de budget annexe de l'aviation civile (Baac) ;

(2) Fiata : Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien ;

(3) FSD : Fonds de solidarité pour le développement ;

(4) Dont majoration de la taxe d'aéroport à compter du 01/01/2008 ;

(5) Le montant de la TICPE comprend la TICPE sur le gazole et le supercarburant, mais aussi sur les autres produits pétroliers ; la part de la TICPE sur le gazole et le supercarburant représentant 95 % du total ;

(6) Firt : Fonds d'investissement routier et des transports ;

(7) TCSP : Transport collectif en site propre ;

(8) Projections SoeS ;

(9) Ex TGAP sur les décollages d'aéronefs ;

(10) TICPE : taxe intérieure de consommation des produits énergétiques, en remplacement en 2010 de la TIPP.

Figure A6-2 TICPE unitaire par région

En euros/hl, taux en %

	Gazole				Supercarburant			
	1e Modulation votée	2e Modulation (Grenelle)	Contrib. Climat énergie, 2015	Taux de TICPE	1e Modulation votée	2e Modulation (Grenelle)	Contrib. Climat énergie, Avril 2015	Taux de TICPE
Poitou-Charentes	0	0	1,98	41,69	0	0	1,72	60,64
Corse	0	0	1,98	41,69	0	0	1,72	59,64 (SP hors E10) 60,64 (SP95 E10)
Autres régions	1,15	1,35	1,98	44,19	1,77	0,73	1,72	63,14

Source : DGDDI

La « TICPE régionale »

Depuis 2005, la TICPE apporte un financement aux régions dans le cadre du transfert de compétence aux régions prévu par la loi du 13 août 2004. En vertu de la décision du conseil des ministres européens du 24 octobre 2005, les régions françaises sont autorisées à appliquer une sur-taxation ou une décote de 1,15 € par hectolitre sur la TICPE du gazole et 1,77 € par hectolitre sur la TICPE du super. Depuis 2010, avec la loi du 03 août 2009 du Grenelle de l'environnement, les conseils régionaux peuvent majorer à l'aide d'une deuxième modulation le tarif de la taxe intérieure de consommation applicable aux carburants vendus aux consommateurs finals sur leur territoire, dans la limite de 0,73 € par hectolitre pour les supercarburants et de 1,35 € par hectolitre pour le gazole.

A7.1 | Investissements en infrastructures de transport

À 21 milliards d'euros en 2014, les dépenses d'investissement en infrastructures de transport tous modes et tous acteurs confondus représentent environ 6 % de la formation brute de capital fixe (FBCF) française hors ménage. En 2014, après une année 2013 dynamique (+ 10,8 %), les investissements en infrastructures diminuent de 9,4 %, seuls ceux des transports collectifs urbains continuent de progresser. Depuis 2008, en moyenne annuelle, ils progressent de 2,2 % en volume.

Globalement, les investissements en infrastructure de transports, progressent plus rapidement que les investissements des autres secteurs productifs (mesurés par la FBCF).

Les investissements en infrastructures de transport (21 milliards d'euros - Md€) sont en forte baisse en 2014 (- 4 %). Ils représentent environ 6 % de la formation brute de capital fixe (FBCF) française hors ménage (constituée par les acquisitions moins cessions d'actifs fixes réalisées par les producteurs résidents). Les investissements en infrastructure de transport évoluent plus rapidement que la FBCF (hors ménages) : en moyenne annuelle depuis 2008 (3,9 % contre 0,9 % pour la FBCF).

En euros constants, les investissements ont diminué de 9,6 % en 2014 mais progressé de 2,2 % en moyenne annuelle depuis 2008.

Les investissements routiers diminuent fortement en 2014

En 2014, les investissements dans le réseau routier représentent 48,1 % des investissements en infrastructures de transport. Leur montant global, 10,0 Md€, diminue fortement en 2014 (- 10,0 %) mais beaucoup moins en moyenne depuis 2008 (- 1,0 %). Sur le réseau départemental et local, qui représente 98 % de la longueur du réseau routier français et où s'effectue 68 % de la circulation, les dépenses d'investissement représentent 76 % des dépenses d'investissement routier. Elles reculent de 12,9 % en 2014 en lien avec la très forte diminution des dépenses d'investissement des communes en voirie (plus de 18 % en 2014) ; cependant depuis 2008, elles ont progressé de 2,3 %. Le réseau national (hors autoroutes concédées) représente 1,2 % de la longueur du réseau routier mais recueille 19 % de la circulation ; les dépenses d'investissement sur ce réseau (9,8 % des investissements routiers) diminuent de 1,7 % en 2014 et de 7,4 % en moyenne annuelle depuis 2008 du fait de la diminution de près de 23 % observée en 2011. Les investissements sur le réseau concédé, qui ne représente que 0,8 % de la longueur du réseau routier mais 15 % de la circulation routière, progressent de 2,2 % après la forte baisse (- 22,9 %) de 2013 ; depuis 2008, elles ont baissé en moyenne annuelle de 8,8 %.

Les dépenses d'investissement ferroviaire marquent le pas après les déploiements des dernières années.

Les investissements ferroviaires, qui représentent 30,0 % des dépenses d'investissement en infrastructures, diminuent en 2014 après les fortes augmentations de 2013 (+ 45,9 %) et 2012 (+ 19,1 %) qui étaient liées à l'accélération de nombreux projets ferroviaires d'envergure (ligne Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux, projet Bretagne - Pays de la Loire, contournement Nîmes-Montpellier). Y compris les

partenariats public privé (PPP), les investissements s'élevèrent à 5,8 Md€ pour le réseau principal en baisse de 16,7 % en 2014 mais en augmentation de 13,9 % en moyenne annuelle depuis 2008. 65 % des investissements sur le réseau principal est consacré aux lignes hors LGV ; ils progressent de 20,1 % en 2014 et de 12,1 % en moyenne annuelle depuis 2008. Les investissements sur les lignes LGV baissent de 47,4 % (après + 59,9 % en 2013) en 2014 et progressent de 17,7 % en moyenne annuelle depuis 2008. Sur le réseau francilien (15 % des investissements ferroviaires), les investissements progressent de 20,5 % en 2014 (22,9 % en moyenne annuelle depuis 2008) en lien avec les travaux du grand Paris et de régénération du réseau Transilien.

Les investissements dans les TCU progressent

Les infrastructures de transports collectifs urbains (TCU) (y compris du réseau ferroviaire d'Île-de-France) représentent 15,5 % des investissements en infrastructures de transport, contre 7 % en 1990. Elles progressent de 6,2 % en 2014 et de 11 % depuis 2008 en moyenne annuelle. Leur dynamisme est entretenu en 2014 par les investissements de la RATP (+ 16,2 %, 5,9 % en moyenne annuelle depuis 2008) Les investissements dans les TCU de province marquent le pas en 2004 (- 3,8 %) mais progressent de 9,4 % en moyenne annuelle depuis 2008.

Les investissements des autres infrastructures de transport

Les investissements dans les autres infrastructures de transport (ports, aéroports, voies fluviales) représentent 6,4 % des investissements d'infrastructures en 2014. Ils sont stables en moyenne annuelle depuis 2008 mais diminuent très fortement en 2014 (- 9,2 %) du fait notamment de la forte baisse des investissements dans les voies fluviales (- 19,8 %).

Les infrastructures des aéroports et de la navigation aérienne (la moitié des investissements en autres infrastructures) reculent de - 5,6 %, moins fortement qu'en 2013. Les investissements aéroportuaires environ 80 % de ces investissements, comptent pour l'essentiel ceux d'Aéroports de Paris (ADP) qui continuent de reculer du fait de la décélération du programme d'investissement pluriannuel 2011-2015 d'ADP et de l'achèvement en 2012 du chantier du terminal S4 à l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure A7.1-1 Les investissements en infrastructures de transport

Niveau en milliards d'euros courants, évolutions et structure en %

	Niveau 2014	Evolution annuelle				2014/ 2008	Structure		
		2012	2013	2014	1990		2008	2014	
Réseau routier	10,04	-0,7	-1,0	-10,0	-1,0	71,8	63,8	47,8	
Réseau non concédé	8,62	1,0	3,2	-11,7	0,8	60,1	49,0	41,1	
dont réseau départ. et local	7,63	1,7	3,5	-12,9	2,3	43,6	39,7	36,4	
dont réseau national (1)	0,99	-4,8	-0,2	-1,7	-7,4	16,5	9,3	4,7	
Réseau concédé (2)	1,42	-8,8	-22,9	2,2	-8,8	11,7	14,8	6,8	
Réseau ferré principal	5,80	19,1	45,9	-16,7	13,9	15,4	15,9	27,6	
Réseau grande vitesse	2,00	34,8	59,9	-47,4	17,7	7,7	4,5	9,5	
Réseau principal hors LGV	3,80	6,9	32,1	20,1	12,1	7,7	11,4	18,1	
Transports collectifs urbains	3,81	7,8	7,7	6,2	11,0	6,4	12,2	18,2	
Réseau ferré Ile de France	1,03	4,5	38,7	20,5	22,9	1,3	1,8	4,9	
RATP	0,88	1,8	-5,4	16,2	5,9	2,3	3,7	4,2	
TCU de province (3)	1,90	11,7	3,2	-3,8	9,4	2,8	6,7	9,1	
Autres infrastructures	1,34	-4,4	-4,5	-9,2	-0,2	6,4	8,1	6,4	
Ports maritimes (4)	0,46	-7,9	36,1	-9,7	3,4	2,2	2,3	2,2	
Aéroports et navigation aérienne (5)	0,70	-1,1	-20,7	-5,6	-2,0	3,4	4,8	3,3	
Voies navigables et ports fluviaux (6)	0,18	-10,7	-4,9	-19,8	-0,8	0,8	1,1	0,9	
Total des investissements	20,99	4,3	10,8	-9,4	3,9	100	100	100	

Sources : DGFiP ; Asfa ; RFF ; RATP ; Cerema-TCU ; DTMRF ; DGITM ; DGAC VNF ; estimations SOeS

(1) Non compris le gros entretien du réseau routier national ni les investissements réalisés par la DSCR.

(2) Estimations à partir des données de l'Asfa depuis 2004.

(3) Estimation SOeS pour 2014 sur la base des budgets primitifs des EPCI; le chiffre est révisé ensuite avec les données des enquêtes TCU du Cerema.

(4) À compter de 2007, seuls sont pris en compte les grands ports maritimes.

(5) Aéroports estimés pour 2013 et 2014

(6) Hors Complément de dotations de l'État en 2011.

Figure A7.1-2 Investissements en infrastructures de transport

Milliards d'€ courants

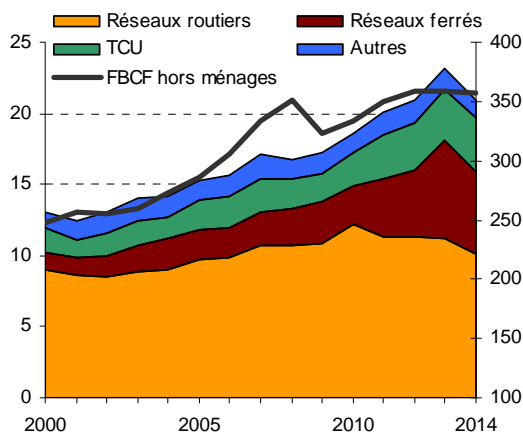
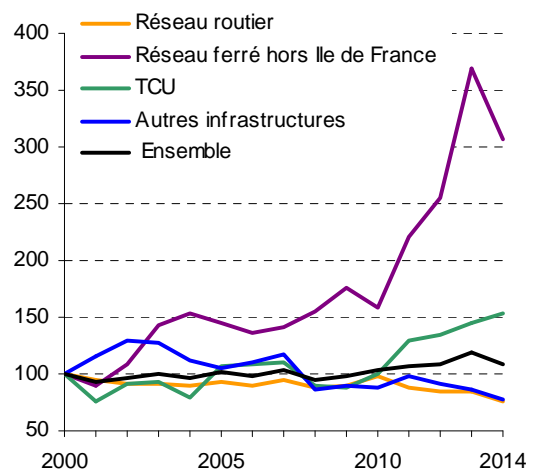

 Sources : SOeS, d'après DGFiP, DGCL, Asfa, RFF, RATP, Cerema
 Enquête TCU (95-2013), DGITM, DGAC, VNF,
 Insee, estimations SOeS

Figure A7.1-3 Volume (*) des investissements en infrastructures de transport, par grand type

Indice 100 en 2000


 Sources : SOeS, d'après DGFiP, DGCL, Asfa, RFF, RATP, Cerema
 Enquête TCU (95-2013), DGITM, DGAC, VNF,
 Insee, estimations SOeS

(*) Euros courants déflatés par l'indice du prix de production des travaux publics.

A7.2 | Financement des infrastructures (AFITF, PPP)

Les dépenses d'intervention de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) poursuivent leur mouvement de baisse en 2014 (- 10,2 %), après un rebond en 2013 (+ 2,9 %). Elles s'élèvent à 1,71 milliard d'euros, et financent ainsi près du dixième des dépenses totales d'investissement en infrastructures. Depuis 2008, elles ont baissé à un rythme annuel moyen de 4,1 %, et se situent en 2014 à 69 % de leur point haut de 2009. Seules les dépenses d'intervention pour le routier progressent (+ 6,1 %). Les dépenses d'intervention de l'AFITF en faveur du transport maritime et du fluvial s'effondrent (respectivement - 56,1 % et - 47,5 %).

AFITF : ressources pérennes en progression

Les ressources de l'AFITF reposent sur des recettes pérennes, constituées du produit de certaines taxes, et sur des ressources exceptionnelles. Les ressources pérennes s'élèvent à 1 087 M€ (après 1 008 M€). Ce sont la taxe d'aménagement du territoire (TAT) due par les sociétés d'autoroutes (571 M€) en hausse (+ 6,0 %), les redevances domaniales (+ 4,6 % soit 314 M€ en 2014) et le montant reversé à l'AFITF des « amendes radar » (203 M€) qui remonte (+ 19,0 %) après une forte baisse en 2013 (- 37,4 %).

Les recettes exceptionnelles sont en 2014, comme l'année précédente, uniquement constituées de la subvention d'investissement (656 M€), qui connaît un regain (+ 17,2 %), après une baisse continue depuis 2009.

Au total, les recettes de l'AFITF s'accroissent (+ 11,1 %) alors que les dépenses d'intervention diminuent (- 10,2 %). C'était l'inverse l'année précédente. Cette situation en 2014 permet de réduire considérablement le déficit, qui passe de 358 millions d'euros en 2013 à 16 millions en 2014.

À l'exception de la route, les dépenses d'intervention se réduisent

Les dépenses d'intervention de l'AFITF se réduisent en 2014 (- 10,2 %), après une progression en 2013 (+ 2,9 %). Depuis la création de l'agence, les modes routier et ferroviaire représentent en moyenne chacun 40 % des dépenses d'intervention. Après avoir augmenté dans les quatre premières années, les dépenses relatives à ces deux modes se contractent depuis 2008 (respectivement - 2,8 % et - 6,2 % en moyenne annuelle). Depuis 2008, les dépenses pour le fluvial progressent à un rythme annuel soutenu mais erratique (+ 16,9 %), tandis que celles en faveur des transports en commun urbains et plus encore les dépenses pour le maritime refluent (respectivement - 0,7 % et - 2,3 %).

En 2014, le montant des interventions pour les infrastructures routières connaît une reprise (+ 6,1 % après - 12,9 %). En effet, les contrats de plan État-région (CPER) s'accroissent en valeur de 10,9 %, tandis que les opérations hors CPER en faveur de la route connaissent une hausse plus modérée de 1,3 %. Hors CPER, soit au total 333 M€, les dépenses de l'AFITF bénéficient en priorité aux actions en faveur de la sécurité (149 M€ dont 127 M€ pour la sécurité des tunnels routiers) et de la régénération du réseau routier national (110 M€), pour ce qui concerne les interventions sur le réseau routier existant. L'AFITF

contribue également à financer des projets de développement routier, comme l'autoroute A34 dans le cadre du contrat territorial des Ardennes pour 20 M€, l'autoroute A150 Rouen-Yvetot pour 12 M€, ou encore la route Centre-Europe-Atlantique pour 10,5 M€.

Les dépenses d'intervention pour le rail reculent en 2014 (- 8,4 % après + 13,5 %), leur montant étant désormais de 668 M€. Les CPER en faveur du rail marquent le pas (- 6,4 % après + 49,7 %). Hors CPER, les dépenses reculent plus encore (- 9,0 % après + 5,0 %). En 2014, elles sont consacrées notamment à la LGV Sud-Europe-Atlantique pour 150 M€, à la régénération ferroviaire hors CPER pour 106 M€, et au matériel roulant des trains d'équilibre du territoire (TET) pour 100 M€.

Les interventions au bénéfice des transports collectifs urbains chutent (- 23,2 % après + 10,7 %), et plus encore celles en faveur du transport fluvial (- 47,5 % après + 50,3 %), et du transport maritime (- 56,1 % après + 17,3 %).

Les montants financés dans le cadre des contrats en PPP connaissent un sommet

À partir de 2014, les investissements en partenariat public-privé (PPP) devraient décroître. En particulier ceux liés au transport ferroviaire, avec le gel décidé en 2013 des projets de lignes nouvelles. De leur côté, les investissements en infrastructures routières hors écotaxe devraient croître sur 2014 et 2015 (projet de Rocade L2 à Marseille). Enfin, hors Canal Seine-Nord, qui ne fera pas l'objet d'un contrat de partenariat, les dépenses en infrastructures fluviales devraient augmenter à partir de 2014.

Le montant total des investissements liés aux principaux projets faisant l'objet de contrat de PPP était en forte augmentation en 2013, à 4,2 Md€ après 1,9 Md€. Les infrastructures ferroviaires ont contribué essentiellement à cette hausse (3,3 Md€ après 1,7 Md€) avec la montée en charge de trois projets de lignes nouvelles (Sud-Europe-Atlantique, Bretagne - Pays de la Loire, Contournement Nîmes-Montpellier). Les infrastructures routières ont aussi contribué à cette hausse, avec une augmentation de 0,8 Md€ (0,1 Md€) du fait du déploiement en 2013 des installations liées à l'écotaxe.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure A7.2-1 Recettes et dépenses de l'AFITF

Niveau en million d'euros, évolutions en %

Ressources	Niveau	Évolutions annuelles			
	2014	2012	2013	2014	2014/2008
Redevance domaniale	313,6	2,6	51,2	4,6	12,5
Taxe d'aménagement du territoire	570,5	-1,2	0,6	6,0	1,8
Produit des amendes radar	202,7	53,6	-37,4	19,0	10,5
Produits financiers	0,0	-100,0	-	-	-
Produits exceptionnels	0,0	-99,6	-	-	-
Subvention d'investissement Etat	656,0	-7,6	-37,8	17,2	-16,4(*)
Total (hors dotation en capital)	1 742,8	-16,6	-17,8	11,1	16,3
Emplois					
Charges courantes et financières	45,0	3,7	560,3	163,2	147,0
Dépenses d'intervention (1)	1 714,0	-6,2	2,9	-10,2	-4,1
Total	1 759,0	-6,2	3,6	-8,7	-3,6
Résultat d'exploitation	-16,2	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Dépenses d'investissement	17,1	1,5	-1,7	0,0	n.s.
Actif en fin d'exercice (2)	74,9	6,8	-77,6	-30,8	-5,0

n.s. : non significatif.

Source : AFITF

(1) Dépenses mandatées y compris décaissées en début d'année.

(2) Actif brut.

(*) Moyenne annuelle 2014/2009.

Figure A7.2-2 Dépenses d'intervention de l'AFITF

Niveau en million d'euros, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2014	2012	2013	2014	2014/2008
Opérations hors CPER	1 032,4	-1,2	-2,4	-12,9	-3,9
<i>Routier</i>	332,7	-12,4	-17,8	1,3	3,8
<i>Ferroviaire</i>	498,4	2,1	5,0	-9,0	-8,3
<i>Fluvial</i>	34,7	-43,0	61,8	-44,9	29,6
<i>Maritime</i>	18,2	5,4	-4,3	-47,2	7,7
<i>TCU</i>	148,4	36,7	-3,0	-29,8	-5,6
CPER et assimilé	673,4	-16,0	13,6	-2,7	-3,3
<i>Routier</i>	372,0	-12,2	-7,6	10,9	-7,1
<i>Ferroviaire</i>	169,6	-31,8	49,7	-6,4	2,2
<i>Fluvial</i>	0,0	13,4	-38,3	-100,0	n.s.
<i>Maritime</i>	12,0	-6,0	51,8	-64,9	-10,8
<i>TCU</i>	119,8	-7,6	41,5	-13,2	8,5
Divers (*)	8,2	29,0	-2,9	-74,4	-30,7
TOTAL	1 714,0	-6,2	2,9	-10,2	-4,1
<i>Total routier</i>	704,7	-12,3	-12,9	6,1	-2,8
<i>Total ferroviaire</i>	668,1	-6,6	13,5	-8,4	-6,2
<i>Total fluvial</i>	34,7	-39,5	50,3	-47,5	16,9
<i>Total maritime</i>	30,2	0,7	17,3	-56,1	-2,3
<i>Total TCU</i>	268,2	19,0	10,7	-23,2	-0,7

Source : AFITF (dépenses mandatées)

(*) Poste incluant notamment le programme exceptionnel pour la Corse.

Missions et organisation de l'AFITF

Suite aux débats parlementaires de 2003 sur la politique des transports à horizon 2020, le Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a entériné la création de l'AFITF. L'Agence apporte le concours financier de l'État dans les grands projets structurants décidés lors de ce CIADT. Sa mise en place effective date du début de l'année 2005, première année de son activité. Le décret n° 2006-894 du 18 juillet 2006 étend le domaine d'intervention de l'Agence aux volets transport des contrats de plan État-régions (CPER) et procédures contractuelles assimilées.

L'AFITF concourt financièrement, au nom de l'État, à des projets d'infrastructures terrestres et maritimes. En moyenne depuis 2008, ses financements concernent essentiellement le ferroviaire (41 %), le routier (40 %) et les TCU (13%). Ils contribuent aussi bien à des projets d'infrastructures entièrement financés par le secteur public (routes départementales par exemple), qu'à des projets privés auxquels les administrations publiques apportent leur concours (projets de PPP, concessions). La création de l'AFITF a été concomitante en 2003 de la privatisation des sociétés d'autoroutes et du CIADT. Elle a reçu, initialement, une dotation en capital de 4,0 Milliards d'euros financée sur la cession des parts de l'État dans ces sociétés d'autoroutes. L'AFITF reçoit de façon pérenne des ressources annuelles affectées à son financement qui apparaissent désormais insuffisantes.

Contrat de partenariat public privé

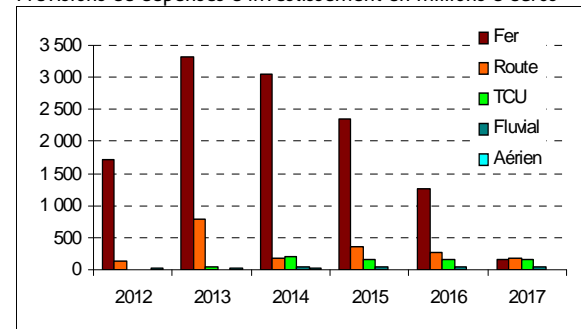
Un contrat de partenariat public privé (ou contrat de PPP) est un contrat administratif par lequel la personne publique (État, collectivité territoriale ou un de leurs établissements) confie à un tiers, pour une période déterminée, une mission globale relative au financement, à la construction et à la maintenance d'investissements pourvus d'un caractère de service public. L'adjudicataire du contrat assure nécessairement la maîtrise d'ouvrage du projet, la maîtrise d'œuvre pouvant éventuellement être confiée à un tiers. Pendant la durée du contrat il est rémunéré par des loyers, qui intègrent le remboursement par la personne publique du capital mobilisé pour le financement de l'ouvrage ainsi qu'une composante liée à l'exploitation du bien.

La propriété du bien n'échoit à la personne publique qu'aux termes du contrat et n'apparaît donc pas directement en investissement dans les comptes de cette dernière.

Apparu en 2004 sous forme d'ordonnance, le contrat de PPP est intégré dans le code des marchés publics en 2006 et dans la loi en juillet 2008.

Figure A7.2-3 Principaux contrats de partenariat public privé et concessions

Prévisions de dépenses d'investissement en millions d'euros



Sources : maPPP ; RFF ; VNF ; DGITM ; estimation Soes

Note : estimation à partir des montants prévisionnels hors loyers des PPP, sur la base des PPP signés. Les montants comprennent les financements publics et les apports, en fond propre ou sur endettement, des attributaires. L'unique concession incluse est celle relative au projet LGV Sud-Europe-Atlantique (SEA). Les concessions autoroutières ne sont ainsi pas incluses dans les présentes données (fiche A7.1).

A8 | Échanges extérieurs de services de transports

En 2014, les services de transport participent à 8,0 % des importations (FAB) et 6,5 % des exportations (FAB, voir encadré) françaises avec respectivement 39,8 Md€ et 27,6 Md€. Le solde des échanges de services de transport se détériore tant en 2014 et est de - 12,3 milliards d'euros (- 9,5 %) qu'en moyenne annuelle depuis 2008 (- 10,9 %).

En 2014, les importations augmentent de 5,4 %, tirées par les importations de transport routier (+ 10,3 %); les exportations progressent de 3,7 %.

Globalement, le déficit des échanges de services de transport s'accroît en 2014 et sur moyen terme

En 2014, le déficit des échanges extérieurs de services de transports s'accroît : 12,3 Md€ contre 11,2 Md€ en 2013 et 6,6 Md€ en 2008.

Les importations (39,8 Md€) progressent de 5,4 % (3,8 % en 2013) ; depuis 2008, elles ont progressé de 2,8 % en moyenne annuelle.

Les exportations (27,6 Md€) augmentent de + 3,7 %, (- 4,2 % en 2013) ; depuis 2008, elles sont quasi stables en moyenne annuelle.

L'essentiel des échanges concerne le transport de marchandises

En 2014, 59,4 % des exportations et 63,2 % des importations concernent le transport de marchandises. Depuis 2008, le poids du transport de marchandises s'amplifie en termes d'exportations (53,2 % en 2008) ; il varie peu d'une année sur l'autre pour les importations (61,3 % en 2008).

Le solde des échanges pour le transport de marchandises se dégrade en 2014 (- 8,8 Md€ en 2014 et - 7,7 Md€ en 2013) ; les importations progressent de 7,8 %, tandis que les exportations augmentent de 5,0 %. Depuis 2008, les importations croissent plus rapidement que les exportations (+ 3,3 % et + 2,1 % en moyenne annuelle).

Le solde des échanges pour le transport de voyageurs reste positif, importations et exportations progressant de 1,6 %, en lien avec l'évolution des échanges de transport aérien, qui représentent l'essentiel des échanges de transport de voyageurs.

Le solde des échanges des autres activités (logistique, entreposage, transport par conduite...) se dégrade fortement depuis 2008 : les importations progressent de 1,3 % en 2014 (après 7,4 % en 2013) et de 2,5 % en moyenne annuelle depuis 2008, tandis que les exportations, malgré une progression de 2,2 % en 2014, se rétractent de 2,5 % en moyenne depuis 2008.

Transport maritime et transport aérien dégagent des soldes positifs qui ne comblent pas le déficit du transport routier

Les exportations de transport maritime et fluvial, qui représentent 36,7 % des exportations de transport, progressent de 4,8 % en 2014 et de 5,3 % en moyenne annuelle depuis 2008. Les importations de transport maritime et fluvial ne pèsent que pour 13,9 % dans les importations de transport ; elles progressent de 3,1 % en 2014 mais diminuent de 1,1 % en moyenne annuelle depuis 2008.

Le solde des échanges de transports routiers, qui se situe à - 12,2 Md€ en 2014, est le principal responsable du déficit total des échanges extérieurs. Les importations de transports routiers, qui représentent 41,7 % des importations de services de transport, progressent de 10,3 % en 2014 et de 5,0 % en moyenne annuelle depuis 2008. Les exportations, qui représentent 15,9 % des exportations de services de transports ont connu des années 2013 et 2014 très favorables (+ 10,5 % et + 6,0 %) ; cependant, elles diminuent de 2,4 % en moyenne annuelle depuis 2008.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Les échanges de services de transports

La méthode d'évaluation des importations et des exportations de services s'intègre dans le cadre central de la comptabilité nationale et s'appuie en majeure partie sur la balance des paiements.

Les importations de services de transports sont présentées en FAB (hors coûts d'assurance et de fret) alors que les importations de marchandises sont mesurées CAF par les douanes (incluant les coûts d'assurance et de fret).

Les importations et les exportations de services de transport et en particulier le solde des échanges, donnés par la comptabilité nationale, sont à manier avec précaution. Ils reflètent des agrégats dont la finalité première n'est pas la mesure des échanges internationaux de services de transport car ils ne correspondent pas nécessairement à l'acceptation commune de ces échanges.

Figure A8-1 Échanges FAB FAB de services de transport

En milliards d'euros, évolutions en %

par mode	Niveau		Evolution annuelle		
	2014	2012	2013	2014	2014/2008
Exportations	27,6	8,8	-4,2	3,7	0,2
Transports ferroviaires	1,1	9,6	7,5	6,8	1,4
Transports routiers	4,4	1,9	10,5	6,0	-2,4
Transports maritimes et fluviaux	10,2	24,4	-3,4	4,8	5,3
Transports aériens	7,7	3,2	-13,6	1,3	-1,6
Logistique (1) et transport par conduite	4,2	-3,8	-2,1	2,2	-3,4
Importations	39,8	3,0	3,8	5,4	2,8
Transports ferroviaires	1,8	13,1	21,1	8,9	6,4
Transports routiers	16,6	2,7	7,1	10,3	5,0
Transports maritimes et fluviaux	5,8	-6,2	-2,8	3,1	-1,1
Transports aériens	7,6	1,8	-3,4	0,8	1,2
Logistique (1) et transport par conduite	8,0	11,7	7,4	1,3	2,5

Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2015

(1) Entreposage, manutention, gestion d'infrastructures et organisation de transport de fret et transport spatial et transport par conduite.

En milliards d'euros, évolutions en %

par fonction	niveau		évolution annuelle		
	2014	2012	2013	2014	2014/2008
Exportations	27,6	8,8	-4,2	3,7	0,2
Transport de voyageurs	7,0	3,7	-14,0	1,6	-1,3
Transport de marchandises	16,4	15,7	0,4	5,0	2,1
Autres activités de transport	4,2	-3,8	-2,1	2,2	-3,4
Importations	39,8	3,0	3,8	5,4	2,8
Transport de voyageurs	6,6	3,8	-2,1	1,6	1,2
Transport de marchandises	25,2	0,2	4,4	7,8	3,3
Autres activités de transport	8,0	11,7	7,4	1,3	2,5

Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2015

Figure A8-2 Solde des échanges FAB-FAB de services de transport

En milliards d'euros, évolutions en %

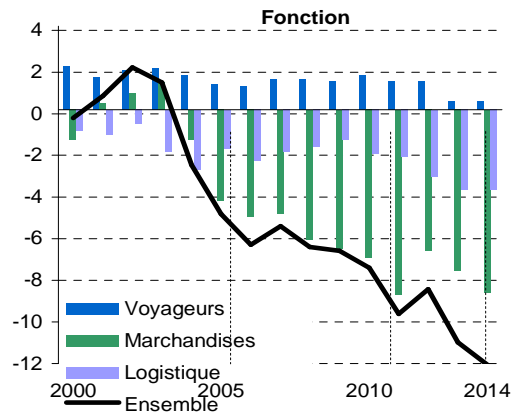
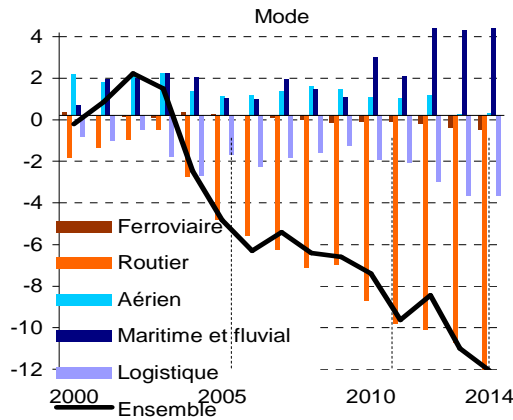
par fonction	Niveaux (Mds€)			Evolution 2014/2008
	2008	2013	2014	
Solde des échanges	-6,6	-11,2	-12,3	10,9
Transports ferroviaires	-0,2	-0,6	-0,7	22,4
Transports routiers	-7,3	-10,9	-12,2	9,0
Transports maritimes et fluviaux	1,3	4,1	4,4	22,9
Transports aériens	1,4	0,1	0,1	-36,0
Logistique (1) et transport par conduite	-1,8	-3,9	-3,9	13,6

par fonction	Niveaux (Mds€)			Evolution 2014/2008
	2008	2013	2014	
Solde des échanges	-6,6	-11,2	-12,3	10,9
Transport de voyageurs	1,4	0,4	0,4	-19,1
Transport de marchandises	-6,3	-7,7	-8,8	5,9
Autres activités de transport	-1,8	-3,9	-3,9	13,6

Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2015

Figure A8-3 Échanges FAB-FAB de services de transport : évolution du solde

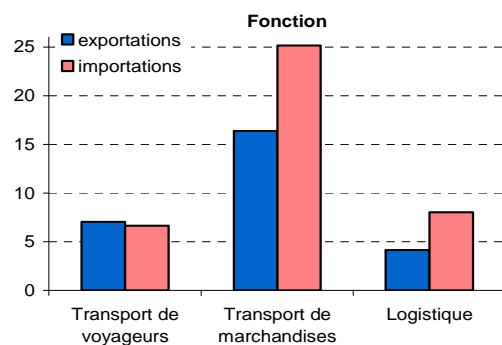
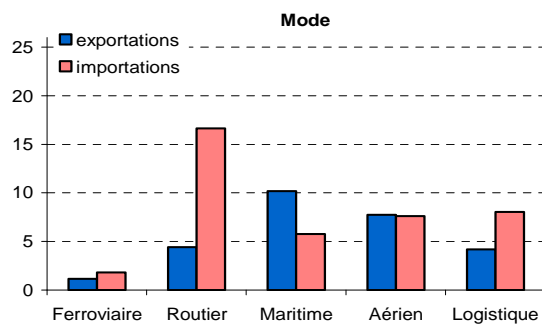
En milliards d'euros



Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2015

Figure A8-4 Échanges FAB FAB de services de transport : importations exportations 2013

En milliards d'euros



Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2015

A9 | Investissements du secteur transports et entreposage à l'étranger et investissements étrangers en France dans le secteur transports et entreposage en 2014

Fin 2014, les entreprises françaises du secteur transports et entreposage détiennent des stocks d'investissements directs de 7,5 milliards d'euros (Md€) à l'étranger, 7 % des investissements totaux français à l'étranger, essentiellement dans le secteur de l'entreposage et des services auxiliaires (5,0 Md€) et en Union européenne (UE) - (5,0 Md€). Le stock d'investissements à l'étranger des entreprises françaises du secteur des transports est en progression de 2,7 % par rapport à la fin d'année précédente.

Le secteur transports et entreposage bénéficie de 6,5 Md€ d'investissements étrangers fin 2014, 1,1 % des investissements étrangers en France. Suite à des opérations de désinvestissement, le stock d'investissements étrangers a très fortement reculé dans les transports, alors qu'il a continué à s'accroître dans l'ensemble de l'économie française.

Fin 2014, les stocks d'investissements directs à l'étranger des entreprises françaises de transport sont en hausse de 2,7 % (+ 6,3 % en moyenne annuelle depuis 2008), moins rapidement que ceux des autres secteurs (+ 6,8 % pour l'ensemble des investissements entre fin 2013 et fin 2014, et + 7,8 % en moyenne annuelle depuis fin 2008).

Les investissements étrangers dans des entreprises de transport françaises baissent très fortement en 2014, après les augmentations enregistrées depuis fin 2009 (-30,4 % en 2014 et + 4,5 % en moyenne annuelle depuis 2008). Le secteur transports et entreposage ne bénéficie que de 1,1 % des investissements étrangers totaux (1,2 % en 2008).

L'entreposage et les services auxiliaires, principales cibles des investissements

L'entreposage et les services auxiliaires sont les principales cibles des investissements des entreprises françaises à l'étranger (66,2 % du total des investissements transport); depuis 2008, les investissements dans l'entreposage et services auxiliaires ont progressé à un rythme moyen annuel soutenu (24,7 %). Le transport terrestre et par conduite, qui réalisait 55,0 % des investissements à l'étranger au début des années 2000, ne représente que 10,7 % en 2014; les investissements en transports terrestres et par conduite ont baissé de 38,4 % en 2014, et sont en recul moyen annuel de 15,3 % depuis 2008.

L'entreposage et les services auxiliaires sont aussi le principal destinataire des investissements étrangers en France (59,5 % fin 2014). Depuis 2008, leur croissance moyenne annuelle est de 11,2 %. Les investissements dans les transports terrestres et par conduite se sont fortement développés depuis fin 2010 mais s'essouffent en 2014; depuis 2008, ils ont baissé de 1,1 % en moyenne annuelle. Ils sont fin 2014 au même niveau que les investissements étrangers dans le transport par eau.

Zone euro, principale zone d'échange des investissements

Les investissements des entreprises françaises à l'étranger s'orientent d'abord vers l'UE (70 % du total): ils sont essentiellement localisés dans les pays de la zone euro où ils ont augmenté de 5,5 % en moyenne annuelle depuis fin 2008. Ils restent marginaux dans les

pays de l'Europe centrale et orientale (Peco) de l'UE et ont diminué de 2,8 % en moyenne annuelle depuis fin 2008 dans les autres pays de l'UE malgré une forte augmentation en 2014. Hors UE, les investissements des entreprises françaises augmentent de 17,6 % en moyenne annuelle depuis fin 2008 dans les pays industrialisés; ailleurs, ils diminuent de 10,9 % en moyenne annuelle depuis fin 2008.

73 % des investissements étrangers en France en transport proviennent de l'UE: ceux de la zone euro, principal investisseur (68 %), ont crû de 10,1 % en moyenne annuelle depuis fin 2008. Les investissements provenant des pays hors UE progressent en moyenne de 3,1 % par an depuis fin 2008.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Avertissement méthodologique

Les séries ont été actualisées depuis 2000; les séries de stocks sont désormais exprimées en valeur mixte, et non plus en valeur comptable. En valeur "mixte", les stocks d'investissements dans des sociétés cotées sont évalués en valeur de marché, tandis que les stocks d'investissement direct (ID) dans les sociétés non cotées (la très grande majorité, en ID français à l'étranger comme en ID étrangers en France) sont évalués en valeur comptable.

Les investissements directs sont des investissements internationaux par lesquels des entités résidentes d'une économie acquièrent un intérêt durable dans une entité résidente d'une économie autre que celle de l'investisseur. Par convention, on considère qu'il y a investissement direct lorsqu'un investisseur acquiert au moins 10 % du capital ou des droits de vote d'une entreprise résidente d'un autre pays que le sien. Une fois la relation d'investissement direct constituée, l'ensemble des relations financières transfrontières entre l'investisseur, les sociétés qu'il contrôle et l'entreprise investie (prêts, emprunts, crédits commerciaux, investissements en capital) sont également considérées comme des investissements directs et comptabilisées comme tels.

Les ID étrangers sont des investissements dans le secteur du transport et de l'entreposage; les ID français sont des ID de sociétés françaises du transport et de l'entreposage.

La ventilation géographique est établie sur la base du pays de première contrepartie.

Figure A9-1 Investissements internationaux par secteur investisseur

Niveau en milliards d'euros, évolutions en %

	Niveau		Evolution annuelle		
	2014	2012	2013	2014	2014/2008
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	7,53	-24,8	15,7	2,7	6,3
Terrestres et par conduite	0,80	-107,6	-916,0	-38,4	-15,3
Transports par eau	0,51	-25,0	-45,8	146,0	-0,7
Transports aériens	1,22	-20,2	-21,0	-15,8	0,7
Entreposage et services auxiliaires	4,99	21,8	2,1	14,3	24,7
Rappel : Total tous secteurs confondus	1 054	2,8	-0,5	6,8	7,8
Investissements étrangers en France dans le transport	6,51	20,4	13,5	-30,4	4,5
Terrestres et par conduite	1,24	13,4	1,8	-68,2	-1,1
Transports par eau	1,24	-1,5	6,7	-8,5	-1,8
Transports aériens	0,16	-37,9	-15,8	5,7	-7,1
Entreposage et services auxiliaires	3,88	57,0	33,2	-2,1	11,2
Rappel : Total tous secteurs confondus	601	0,7	6,2	4,0	6,8

Source : Banque de France ; DGS ; DESS ; SID

Figure A9-2 Investissements internationaux par zone géographique

Niveau en milliards d'euros, évolutions en %

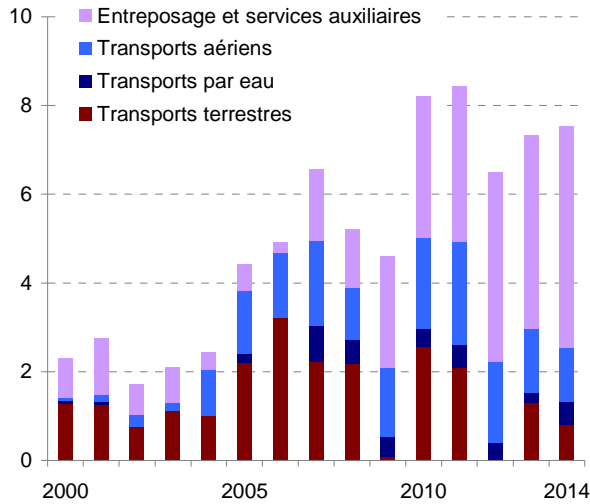
	Niveau		Evolution annuelle		
	2014	2012	2013	2014	2014/2008
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	7,5	-24,8	15,7	2,7	6,3
Union européenne	5,0	-30,6	19,9	-5,9	5,5
Zone euro hors Estonie	4,2	-17,7	26,6	-13,4	7,8
Autres pays de l'UE hors PECO	0,8	-68,4	-16,7	75,6	-2,8
PECO membres de l'UE	0,0	10,6	-46,8	-2,0	1,2
Autres pays	2,5	-6,4	5,6	25,8	8,0
Autres pays industrialisés	2,1	-4,0	21,8	52,2	17,6
Reste du monde	0,4	-9,7	-19,1	-35,4	-10,9
Investissements directs étrangers en France dans le transport	6,5	20,4	13,5	-30,4	4,5
Union européenne	4,8	24,6	16,3	-37,9	5,1
Zone euro hors Estonie	4,4	27,6	15,2	-39,5	10,1
Autres pays de l'UE hors PECO	0,4	-17,1	40,0	-5,6	-15,7
PECO membres de l'UE	0,0	13,7	103,8	128,1	23,5
Autres pays	1,7	6,2	2,3	4,2	3,1
Autres pays industrialisés	0,2	-16,9	-23,2	17,5	4,2
Reste du monde	1,5	11,6	6,8	2,5	2,9

Source : Banque de France ; DGS ; DESS ; SID

Figure A9-3 Investissements français à l'étranger par secteur investisseur

Par secteur investisseur

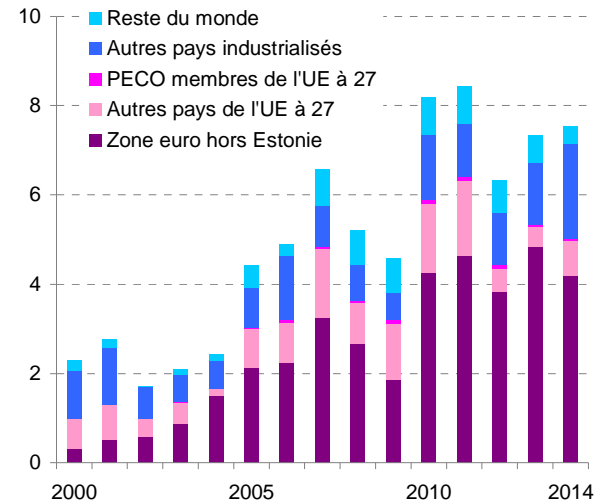
En milliards d'euros



Source : Banque de France ; DGS ; DESS ; SID

Par pays d'investissement

En milliards d'euros

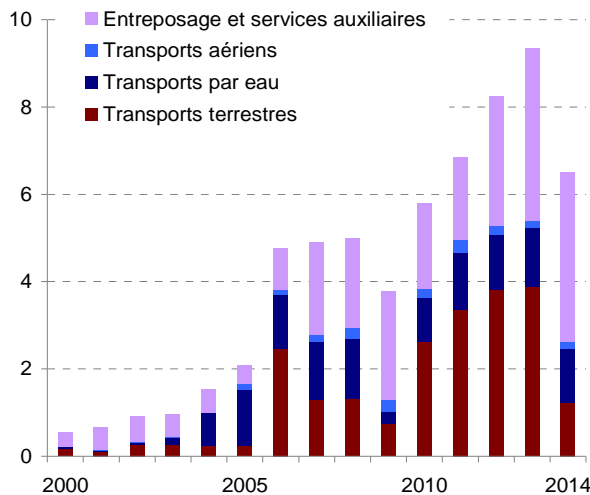


Source : Banque de France ; DGS ; DESS ; SID

Figure A9-4 Investissements étrangers en France

Par secteur investisseur

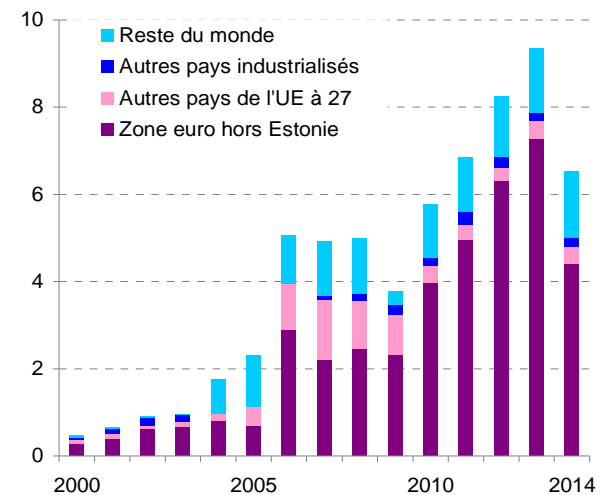
En milliards d'euros



Source : Banque de France ; DGS ; DESS ; SID

Par pays d'investissement

En milliards d'euros



Source : Banque de France ; DGS ; DESS ; SID

A10 | Prix du transport de fret, de l'entreposage et de la manutention

En 2014, les prix des transports de fret ont évolué dans des proportions variées. Les prix du transport routier (+ 0,1 %) sont stables et ceux du transport maritime (+ 2,8 %) ont augmenté. Les autres prix du transport de fret ont baissé : - 4,1 % pour le transport ferroviaire, - 2,2 % pour le transport aérien et - 0,9 % pour le transport fluvial. Dans les activités logistiques, les prix de l'entreposage et de la manutention ont progressé (respectivement + 0,6 % et + 1,2 %) alors qu'ils diminuent dans la messagerie-fret express et les autres services de poste et de courrier (respectivement - 1,6 % et - 3,8 %).

Stabilité des prix dans le fret routier

Sur l'année 2014, les prix du transport routier de fret ont été quasiment stables (+ 0,1 %) par rapport à 2013. L'évolution annuelle moyenne observée entre 2008 et 2014 est quant à elle de 0,7 %. Dans les composantes nationales, les prix du transport de fret de proximité sont en légère hausse (+ 0,3 %) et ceux du transport de fret interurbain sont stables (+ 0,1 %). À l'international, les prix sont stables également (- 0,1 %) après deux années de hausse.

Une hausse des prix dans le fret maritime à relativiser

Les prix du transport maritime ont augmenté de 2,8 % par rapport à 2013 confirmant l'embellie de l'année passée. Cette hausse est à relativiser puisque les prix du fret maritime atteignaient un point bas historique en 2012. La tendance de long terme est d'ailleurs à une baisse marquée puisque les prix baissent en moyenne d'environ 11,2 % par an depuis 2008.

Le fléchissement des prix du fret fluvial confirmé en 2014

Les prix du transport fluvial ont diminué en 2014 de 0,9 % par rapport à 2013 après le ralentissement déjà enregistré l'an dernier. Les prix se situent donc toujours en dessous du point haut de 2008, la tendance de long terme s'établissant à une baisse annuelle de 0,8 %.

La tendance à la hausse des prix du fret aérien cassée en 2014

Sur l'année 2014, les prix dans le transport aérien de fret ont diminué de 2,2 %. Cette baisse laisse tout de même les prix légèrement au-dessus du point haut de 2008. La tendance de long terme entre 2008 et 2014 affiche ainsi une croissance moyenne annuelle de 0,1 %.

Les prix de l'entreposage et de la manutention sont en hausse

Durant l'année écoulée, les prix de l'entreposage ont augmenté de 0,6 % par rapport à 2013. Cela recouvre une hausse dans l'entreposage non frigorifique (+ 0,7 %) ainsi qu'une quasi-stabilité des prix dans l'entreposage frigorifique (- 0,1 %). Les prix de la manutention ont quant à eux augmenté de 1,2 % par rapport à 2013, toujours portés par la manutention portuaire (+ 1,7 %).

Les prix baissent dans la messagerie et les autres services de poste et de courrier

En 2014, les prix de la messagerie et du fret express ont de nouveau baissé (- 1,6 %). La tendance entre 2008 et 2014 est à la déflation à un rythme de 1,2 % par an.

Les prix des autres services de poste et courrier ont chuté de 3,8 % en 2014. Cela reflète la tendance enclenchée après le point haut de 2008.

À savoir...

Les indices de prix des transports de fret, de l'entreposage et des services auxiliaires de transport s'inscrivent dans le dispositif européen d'indices de prix à la production des services aux entreprises régi par le règlement européen des statistiques de court terme (1165/2005 dit « STS »).

À ce titre, l'Insee et le SOeS produisent trimestriellement ces indices de prix et les diffusent sur leur site internet. Les données présentées dans cette fiche sont des données annualisées construites à partir de données trimestrielles.

Un indice général de prix du transport de fret sera calculé prochainement. Des travaux sont actuellement en cours pour combler ce manque.

Figure A10-1 Évolution des prix du transport de fret

Évolutions annuelles en %

	indice 2014	Evolutions annuelles			2014/2008
		2012	2013	2014	
Transport ferroviaire (49.2)	101,0	nd	0,4	-4,1	nd
National	99,4	nd	0,1	-5,0	nd
International	111,7	nd	2,5	1,4	nd
Transport routier (49.41)	106,0	1,9	0,9	0,1	0,7
Transport de fret de proximité	105,0	1,7	0,3	0,3	0,9
Transport de fret interurbain	106,1	1,9	0,9	0,1	0,5
Transport international	107,5	1,4	1,5	-0,1	0,5
Transport maritime (50.2)	86,2	-5,7	2,2	2,8	-11,2
Transport fluvial (50.4)	114,5	5,2	0,3	-0,9	-0,8
National	114,9	5,4	0,5	-0,8	0,9
International	109,9	1,9	-3,2	-2,6	-2,7
Transport aérien (51.21)	115,2	3,0	4,2	-2,2	0,1

nd : non disponible.

Source : Insee ; SOeS - Base 2010

Figure A10-2 Évolution des prix des activités logistiques

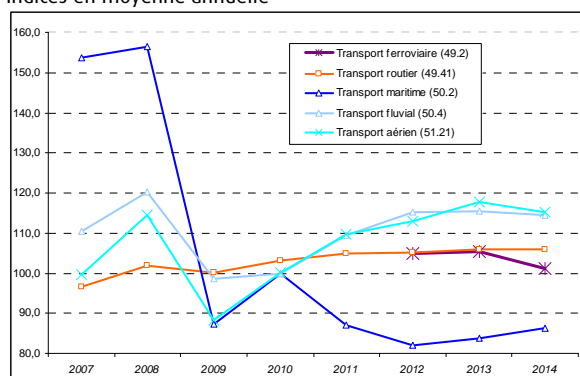
Variations annuelles en %

	indice 2014	Evolutions annuelles			2014/2008
		2012	2013	2014	
Entreposage et stockage (52.10)	104,7	0,7	1,8	0,6	1,1
Frigorifique	100,4	-1,3	0,3	-0,1	nd
Non frigorifique	105,8	1,2	2,2	0,7	nd
Manutention (52.24)	104,6	1,5	1,3	1,2	0,9
Portuaire	105,5	1,5	1,6	1,7	nd
Non portuaire	100,9	1,2	0,0	-0,9	nd
Messagerie, fret express (52.29 A)	95,5	-0,2	-3,3	-1,6	-1,2
Autres services de poste et de courrier (53.2)	94,7	-1,4	-0,8	-3,8	-2,1
National	94,5	-1,0	0,3	-5,1	-2,0
International	98,9	-3,6	2,3	-1,9	-1,7

Source : Insee ; SOeS - Base 2010

Figure A10-3 Indices de prix du transport de fret

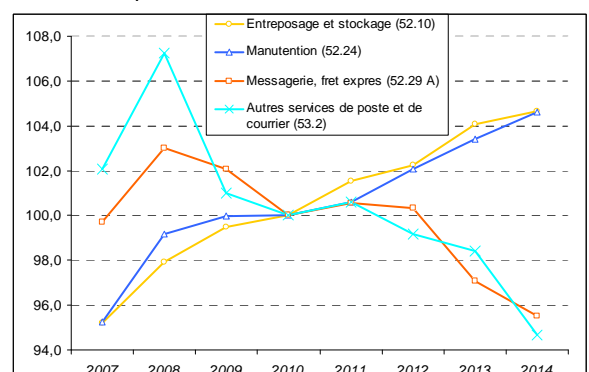
Indices en moyenne annuelle



Source : Insee ; SOeS - Base 2010

Figure A10-4 Indices de prix des activités logistiques

Indices en moyenne annuelle



Source : Insee ; SOeS - Base 2010

B – Entreprises françaises de transport : démographie et comptes

B – Entreprises françaises de transport : démographie et comptes

Évolutions

Début 2014, le nombre d'entreprises dans le secteur des « transports et entreposage » progresse de 4,1 % par rapport à début 2013. En 2014, les créations d'entreprises, hors micro-entreprises, sont très dynamiques (+ 14,2 %), les défaillances d'entreprises diminuent nettement (- 10,0 %). Sur l'ensemble du secteur, 2013 a été marquée par une faible croissance du chiffre d'affaires (+ 1,0 %) et une légère baisse de la valeur ajoutée brute (- 0,2 %). L'excédent brut d'exploitation a augmenté (+ 1,2 %) et l'endettement s'est poursuivi (+ 2,1 %).

Dans les transports routiers de fret et services de déménagement (TRM), le CA et la valeur ajoutée ont peu varié en 2013. En 2014, la valeur ajoutée brute pourrait reculer d'environ 1,1 %, l'EBE de 9,0 % et le taux de marge perdrait 0,7 point.

La production des entreprises de TCU continuerait d'augmenter en 2014.

En 2013, la production du secteur ferroviaire a progressé de 1,0 %.

Dans le transport maritime, la production a baissé (- 2,5 %) suite au recul du fret en lien avec la morosité des échanges internationaux. En 2014, la situation pourrait s'inverser.

La production des compagnies aériennes a peu augmenté en 2013 (+ 0,7 %). En 2014, leur activité diminue légèrement (- 0,4 % de passagers-kilomètres).

Le CA des sociétés d'autoroutes concédées est en hausse de 3,9 % en 2014, leurs investissements diminuent encore (- 26,6 %) et l'endettement se poursuit (+ 2,2 %).

Aéroports de Paris (ADP), la principale entreprise de services auxiliaires aériens, voit ses investissements nettement diminuer en 2014 (- 9,5 %) et sa dette financière à moyen et long termes continue de se creuser (+ 14,1 %).

Structures

Le secteur des « transports et entreposage » compte plus de 98 800 entreprises. Le taux de création d'entreprises (hors micro-entreprises) est proche de 8 %. Les micro-entreprises représentent près de la moitié des créations d'entreprises. Le taux de défaillance est de 1,8 %.

Avec plus de 200 milliards d'euros de chiffre d'affaires, les entreprises de transport réalisent plus de 5 % du CA des entreprises françaises (hors agriculture).

Au sein des « transports et entreposage », le secteur du TRM représente près de 42 % des entreprises, emploie près de 26 % des salariés et réalise 21 % du CA.

Les entreprises du secteur ferroviaire réalisent 10,2 % du CA.

Les secteurs du transport maritime et du transport aérien de passagers représentent respectivement 6,5 % et 11,0 % de la production de l'ensemble des transports.

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'établit à 9,0 Md€.

Contenu

Ce chapitre décrit les évolutions des comptes des différents secteurs du transport et de l'entreposage entre 2012 et 2013 (voire 2014 quand les données sont disponibles).

Il donne par ailleurs un aperçu de la démographie d'entreprises en 2014

B1 | Démographie des entreprises

Début 2014, le secteur des transports et entreposage compte plus de 98 800 entreprises (y compris micro-entreprises) soit 4,1 % de plus qu'au début 2013. En 2014, hors micro-entreprises, la création d'entreprises est très dynamique avec plus de 7 800 entreprises soit + 14,2 % par rapport à 2013. La part des nouvelles immatriculations de micro-entreprises augmente nettement pour atteindre 47 % de l'ensemble des créations. Les défaillances diminuent nettement en 2014 (- 10 %) mais avec 1 800 unités restent à un niveau supérieur à celui de 2008 (1 670 défaillances).

Le nombre d'entreprises enregistre sa plus forte progression depuis huit ans

Entre le 1^{er} janvier 2006 et le 1^{er} janvier 2014, le nombre d'entreprises n'a cessé de progresser dans le secteur Transports et entreposage. La hausse en 2014 est cependant la plus forte (+ 4,1 %). Au total on dénombre 98 826 entreprises au 1^{er} janvier 2014.

Les plus fortes hausses proviennent des « autres services de transports » (+ 6,8 % en 2014). Pour la deuxième année consécutive, le transport de voyageurs compte un peu plus d'entreprises que celui du transport de marchandises (44 562 entreprises contre 42 445). Pour chacun des sous-secteurs, la hausse de 2014 est supérieure à celle en moyenne annuelle depuis 2008 : en particulier pour les « voyageurs » le différentiel est de trois points (+ 6,2 % contre + 3,2 %) avec un dynamisme particulier pour les transports par car.

Forte hausse des créations « classiques »

Le nombre de créations « classiques » (hors micro-entreprises) dans le secteur des transports et de l'entreposage, augmente de 14,2 % en 2014, avec 7 805 nouvelles entreprises, dépassant ainsi le record de 2008 (7 592 entreprises créées). Le taux de création en 2014, à savoir le rapport entre le nombre de créations dans l'année et le nombre d'entreprises au début d'année, atteint 7,9 %.

Le plus grand pourvoyeur de créations en 2014 est le transport de voyageurs avec 4 248 nouvelles unités soit 767 créations de plus qu'en 2013 dont 167 dans les « Transports urbains et suburbains de voyageurs » et 572 dans les « Transports de voyageurs par taxis ». Dans ce secteur le taux de création atteint 9,5 %. Cette forte augmentation provient des immatriculations d'entreprises de voitures de transport avec chauffeur (VTC), gelées par l'État en février 2014 suite au conflit avec les taxis, qui reprennent à partir du 1^{er} octobre, date d'entrée en vigueur de la loi Thévenoud sur les taxis et VTC.

Le transport de marchandises progresse moins fortement que le transport de voyageurs mais se redresse néanmoins de 6,8 % après la forte baisse de 2013 (- 18,8 %). Dans les « Transports routiers de fret de proximité » on dénombre 162 créations en plus par rapport à 2013.

Dans les « Autres services de transport » les créations « classiques » sont moins dynamiques que les années précédentes.

Dynamisme encore plus marqué que les années précédentes du micro-entrepreneuriat

Excepté en 2011, le nombre des nouvelles immatriculations de micro-entreprises progresse

chaque année et dope ainsi les créations d'entreprises depuis 2009. En 2014, les nouvelles micro-entreprises sont presque aussi importantes que les créations classiques (respectivement 6 998 et 7 805 unités) : la part des créations de micro-entreprises dans l'ensemble des créations (47,3 %) se rapproche de celle de l'ensemble des secteurs principalement marchands (51,5 %), gagnant 9,8 points en un an (contre seulement 0,4 point pour l'ensemble de l'économie marchande).

En 2014, le nombre de nouvelles micro-entreprises augmente de 70 %. Comme pour les créations « classiques » la hausse du nombre de nouvelles micro-entreprises est particulièrement sensible chez les taxis (3,6 fois plus de nouvelles immatriculations, de 988 unités en 2013 à 3 597 en 2014) du fait des très nombreuses immatriculations de VTC. Le secteur « Transports routiers de fret de proximité » enregistre aussi une forte croissance : les nouvelles immatriculations 2014 sont plus de deux fois supérieures à celles de 2013. De même, on observe un doublement des créations de micro-entreprises dans le secteur « Autres activités de poste et de courrier ».

La majorité des créations, « classiques » ou pas, s'observe principalement au quatrième trimestre et en Île-de-France.

Net recul des défaillances d'entreprises

En 2014, 1 802 défaillances sont prononcées soit un net repli par rapport à 2013 (- 10,0 %). Le taux de défaillance est de 1,8 % marquant ainsi une baisse sensible puisqu'il était supérieur à 2 % les années précédentes. Cette diminution des redressements judiciaires se confirme dans tous les grands secteurs (voyageurs, fret, autres services). Elle est particulièrement nette dans les « Transports routiers de fret et services de déménagement », qui représentent les trois quarts des défaillances des transports, avec 156 défaillances de moins qu'en 2013. Les plus importantes défaillances sont celles de l'Union des coopérateurs d'Alsace (*entreposage et stockage non frigorifique, 2 700 employés et un CA de 493 M€ en 2010*) et de la Société nationale maritime Corse Méditerranée (*SNMCM, transports maritimes et côtiers de passagers, 2 100 salariés et 191 M€ de CA en 2012*).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Voir définitions de démographie d'entreprises (notamment les « micro-entreprises » terme qui remplace « auto-entreprises ») en annexe.

Figure B1-1 Nombre d'entreprises dans le secteur transports et entreposage

Niveau en unités, évolutions en %

	Niveau 1er jan. 2014	évolution annuelle				1er jan. 2014/ 1er jan. 2008
		1er jan. 2012	1er jan. 2013	1er jan. 2014 (sd)		
Transport de voyageurs	44 562	3,5	3,1	6,2	3,2	
Taxis	35 260	3,3	2,3	5,2	2,7	
Routier (cars)	6 810	4,7	5,8	12,2	6,2	
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	2 492	3,5	6,7	5,1	4,1	
Transport de marchandises	42 445	0,7	0,6	1,4	0,7	
Routier de fret et services de déménagement	41 228	0,7	0,6	1,3	0,7	
Autre transport de marchandises	1 217	1,0	1,0	2,3	1,3	
Autres services de transport	11 819	4,4	4,5	6,8	4,7	
Transports et entreposage	98 826	2,4	2,1	4,1	2,3	

(sd) : semi-définitif.

Champ : ensemble des entreprises, y compris micro-entreprises, de France métropolitaine et des DOM, dont l'activité principale relève des « transports et entreposage » (postes 49 à 53 de la nomenclature NAF Rév.2).

Source : Insee, Sirene

Figure B1-3 Créations d'entreprises hors micro-entreprises, dans le secteur transports et entreposage

Niveau en unités, taux de création en %

	Niveau 2014	Taux de création			
		2011	2012	2013	2014
Transport de voyageurs	4 248	6,6	6,8	8,3	9,5
Taxis	3 314	6,3	6,8	8,2	9,4
Routier (cars)	610	7,8	7,0	9,7	9,0
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	324	6,4	7,0	6,2	13,0
Transport de marchandises	2 728	8,4	7,6	6,1	6,4
Routier de fret et services de déménagement	2 666	8,5	7,6	6,1	6,5
Autre transport de marchandises	62	5,7	6,1	4,9	5,1
Autres services de transport	829	8,2	7,9	7,2	7,0
Transports et entreposage	7 805	7,6	7,3	7,2	7,9

Champ : ensemble des entreprises, de France métropolitaine et des DOM, dont l'activité principale relève des « transports et entreposage » (postes 49 à 53 de la nomenclature NAF Rév.2).

Source : Insee, Sirene

Figure B1-5 Part des nouvelles micro-entreprises dans l'ensemble des créations de transports et entreposage

En %

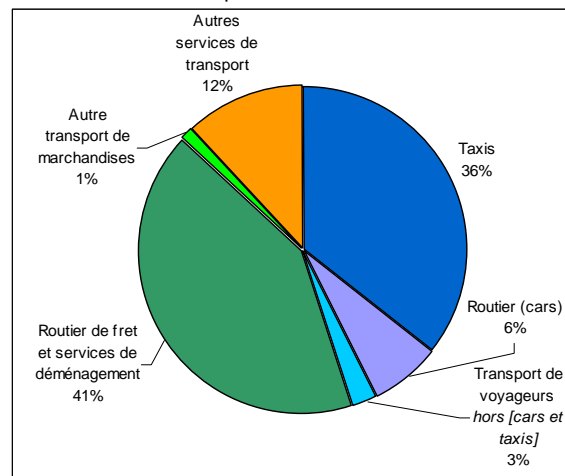
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	Transport de voyageurs	20,4	25,5	29,0	34,7	40,7
Taxis	11,4	14,3	14,8	18,4	26,5	52,0
Routier (cars)	42,9	51,1	57,5	66,3	67,2	59,0
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	43,7	46,5	46,7	55,2	56,6	40,3
Transport de marchandises	19,3	20,0	14,5	15,2	20,6	22,1
Routier de fret et services de déménagement	19,1	19,8	14,2	14,5	19,5	22,0
Autre transport de marchandises	24,5	26,3	27,2	36,8	49,6	27,9
Autres services de transport	49,5	58,3	53,8	54,2	56,9	64,8
Transports et entreposage	25,0	29,6	27,5	31,0	37,5	47,3
Ensemble des activités marchandes non agricoles	55,2	57,6	53,1	55,9	51,1	51,5

Champ : ensemble des entreprises, de France métropolitaine et des DOM, dont l'activité principale relève des « transports et entreposage » (postes 49 à 53 de la nomenclature NAF Rév.2).

Source : Insee, Sirene

Figure B1-2 Répartition sectorielle au 01/01/2014 des entreprises de transports et entreposage

En % du nombre d'entreprises



Source : Insee, Sirene

Figure B1-4 Nouvelles micro-entreprises dans le secteur transports et entreposage

Niveau en unités, taux de création en %

	Niveau 2014	Taux de création			
		2011	2012	2013	2014
Transport de voyageurs	4 693	2,7	3,6	5,7	10,5
Taxis	3 597	1,1	1,5	2,9	10,2
Routier (cars)	877	10,6	13,7	19,9	12,9
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	219	5,6	8,6	8,1	8,8
Transport de marchandises	776	1,4	1,4	1,6	1,8
Routier de fret et services de déménagement	752	1,4	1,3	1,5	1,8
Autre transport de marchandises	24	2,1	3,6	4,8	2,0
Autres services de transport	1 529	9,5	9,4	9,5	12,9
Transports et entreposage	6 998	2,9	3,3	4,3	7,1

Champ : ensemble des entreprises, de France métropolitaine et des DOM, dont l'activité principale relève des « transports et entreposage » (postes 49 à 53 de la nomenclature NAF Rév.2).

Source : Insee, Sirene

Figure B1-6 Défaillances d'entreprises dans le secteur transports et entreposage

Niveau en date de jugement, taux de défaillance en %

	Niveau 2014	Taux de défaillance			
		2011	2012	2013	2014
Transport de voyageurs	237	0,5	0,6	0,6	0,5
Taxis	124	0,3	0,4	0,4	0,4
Routier (cars)	91	1,6	1,8	1,6	1,3
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	22	0,9	1,0	0,8	0,9
Transport de marchandises	1 363	3,4	3,7	3,6	3,2
Routier de fret et services de déménagement	1 354	3,5	3,7	3,7	3,3
Autre transport de marchandises	9	1,1	0,6	1,1	0,7
Autres services de transport	202	2,1	2,2	2,1	1,7
Transports et entreposage	1 802	2,0	2,2	2,1	1,8

Champ : ensemble des entreprises, de France métropolitaine et des DOM, dont l'activité principale relève des « transports et entreposage » (postes 49 à 53 de la nomenclature NAF Rév.2).

Source : Bodacc, calculs Banque de France

B2.1 | Comptes des entreprises de transport

Avec 206 milliards de chiffre d'affaires (CA), les entreprises de transport réalisent 5,3 % du CA des entreprises françaises (hors agriculture).

L'année 2013 a été marquée par une faible croissance du CA (+ 1,0 %) et une légère baisse de la valeur ajoutée (- 0,2 %) plus nette dans les autres services de transport (- 1,5 %) alors qu'elle a progressé dans le transport de voyageurs (+ 1,7 %). L'excédent brut d'exploitation a augmenté (+ 1,2 %). Leur endettement s'est poursuivi en 2013 (+ 2,1 %) sans pour autant grever les investissements qui ont progressé de 11,2 %.

La grande majorité des entreprises du secteur transport exercent leur activité dans la branche transport. 97 % du CA des entreprises de transport concerne une activité de transport : 34,4 % en services annexes, 29,7 % en transport de marchandises, 29,6 % en transport de voyageurs et 6,3 % en activités de courrier et poste.

Les entreprises de transport sont généralement monoactivité (elles exercent leur activité dans une seule branche) ; cependant les entreprises du secteur ferroviaire de voyageurs réalisent une partie de leur CA dans le transport de marchandises (6 %) et dans les services auxiliaires (27 %) et les compagnies aériennes effectuent du transport de voyageurs et du transport de marchandises.

Des entreprises d'autres secteurs d'activité réalisent une partie de leur chiffre d'affaires dans du transport : plus de 9 % du CA du transport routier de marchandises et plus de 6 % du CA de l'entreposage sont effectués par des entreprises n'appartenant pas au secteur transport.

Le chiffre d'affaires progresse modérément

Le chiffre d'affaires des entreprises du secteur « Transports et entreposage » a légèrement crû en 2013 (+ 1,0 % en euros courants à près de 206 Md€), en ralentissement par rapport à la reprise entamée après la crise de 2009 (+ 3,2 % en moyenne annuelle sur la période 2009-2013) ; le CA de l'ensemble des entreprises (hors agriculture) est resté quasi stable en 2013 (+ 0,0 %). Le transport de marchandises est encore resté en retrait en 2013, affichant même une baisse (- 0,8 %). Le CA du transport de voyageur a progressé de + 2,0 %, tiré par les taxis et en particulier les entreprises de voitures de transport avec chauffeur (VTC). Celui des « Autres services de transport » de + 1,5 % tiré par les services auxiliaires (+ 9,1 %), l'organisation du transport de fret (- 1,9 %) et les activités de Poste et courrier (- 4,6 %) étant en recul.

En 2013, les consommations intermédiaires (CI) ont progressé de 2,5 Md€ (+ 2,0 %), moins fortement qu'entre 2009 et 2013 (+ 4,8 %). En 2013, les CI représentent 62 % du CA, dont 9 % en achats de carburant et 22 % en sous-traitance incorporée (« cœur de métier »). Le poids des CI rapporté au CA, est élevé dans le transport de marchandises (69 %) et surtout dans le fret maritime (94 %) et aérien (85 %). Il est moindre dans le transport de voyageurs (55 %), en particulier dans les transports urbains et suburbains de voyageurs (35 %).

Légère baisse de la valeur ajoutée (- 0,2 %)

À 80,9 Md€ en 2013, la valeur ajoutée brute (VAB) est quasi stable en 2013, alors qu'elle croît légèrement dans l'ensemble des entreprises hors agriculture (+ 0,5 %). Les évolutions sont très contrastées selon les secteurs :

« Autres services de transport » (- 1,5 %) en particulier dans les activités de Poste et courrier (- 6,3 %), transport de marchandises (- 0,4 %), mais + 1,7 % dans le transport de voyageurs du fait des taxis y compris VTC (+ 11,3 %).

Excédent brut d'exploitation (EBE) en légère hausse en 2013

Après trois années de stabilité, l'EBE augmente un peu plus sensiblement en 2013 (+ 1,2 %) à 17,1 Md€ : les charges de personnel (en moyenne trois quarts de la VAB), ont régressé en 2013 (- 0,7 %) suite à la baisse de l'emploi salarié moyen (- 0,4 %). L'EBE a progressé dans le transport de voyageurs, + 12,2 %, porté par le transport aérien de passagers où les charges de personnel se sont fortement contractées. Dans le fret et les autres services les baisses sont significatives (respectivement - 3,7 % et - 1,8 %).

Un endettement qui ne cesse d'augmenter

En 2013, les dettes des entreprises de transport ont augmenté de 2,1 % (en moyenne annuelle de 2,9 % entre 2009 et 2013) ; les emprunts et dettes assimilés (obligataires, auprès des établissements de crédit, financiers) ont contribué à hauteur des deux tiers.

Hausse des investissements en 2013

Les investissements corporels bruts hors apports ont augmenté en 2013 (+ 11,2 %), notamment dans les services auxiliaires (+ 13,9 %), et le transport collectif urbain (+ 43,1 %).

Légère hausse en 2013 du taux de marge

En 2013, à 21,1 %, le taux de marge (EBE / VAB) s'est un peu amélioré (+ 0,3 point) en particulier dans le transport de voyageurs (+ 1,5 point), tiré par l'aérien. Cependant, certains secteurs ont vu leur taux de marge nettement diminuer comme le fret maritime avec l'effondrement de son EBE. Le taux d'endettement (rapporté au total de passif du bilan) a diminué de 1,1 point avec des emprunts et dettes assimilés qui se sont accrus moins fortement (+ 0,8 %) que le passif (+ 3,5 %). Cette baisse du ratio s'est aussi vérifiée pour chacun des grands secteurs : - 1,9 point pour le transport de voyageurs, - 0,4 point pour le transport de marchandises et - 1,1 point pour les autres services de transport. Enfin, le taux de valeur ajoutée ainsi que le taux de marge nette d'exploitation ont légèrement diminué notamment dans les autres services de transport.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Voir définitions en annexe.

Figure B2.1-1 Les comptes des secteurs des transports et entreposage en 2013

A) Niveaux en millions d'€ 2013	Chiffre d'affaires	Production	Conso. interméd.	Valeur ajoutée brute	Charges de personnel	EBE	Total des dettes	Invest. corporels bruts (*)
Transport de voyageurs	60 776	62 075	33 571	28 504	23 513	4 584	54 874	7 089
Ferroviaire (voyageurs)	20 417	21 645	10 327	11 318	9 097	1 445	25 724	2 631
TCU	8 211	8 343	2 851	5 493	4 958	968	11 844	2 372
Routier (cars)	6 369	6 299	3 448	2 851	2 703	300	3 133	348
Aérien (voyageurs)	19 415	19 465	13 753	5 712	5 108	450	10 042	929
Autre transport de voyageurs	6 365	6 323	3 192	3 131	1 647	1 421	4 130	809
<i>dont taxis</i>	<i>3 485</i>	<i>3 479</i>	<i>1 571</i>	<i>1 908</i>	<i>881</i>	<i>961</i>	<i>1 750</i>	<i>299</i>
Transport de marchandises	60 979	60 491	42 287	18 205	14 592	2 775	30 506	3 769
<i>dont Routier de fret et services de déménagement</i>	<i>43 487</i>	<i>42 872</i>	<i>27 578</i>	<i>15 295</i>	<i>13 292</i>	<i>1 264</i>	<i>13 546</i>	<i>1 607</i>
<i>dont Maritime (fret)</i>	<i>12 326</i>	<i>12 192</i>	<i>11 586</i>	<i>606</i>	<i>526</i>	<i>96</i>	<i>7 697</i>	<i>493</i>
Autres services de transport	83 831	85 594	51 390	34 204	22 056	9 696	138 232	12 742
Entreposage et manutention	13 965	13 734	8 578	5 156	3 495	1 250	8 344	1 268
Services auxiliaires	26 080	28 183	13 379	14 804	3 517	10 241	107 292	10 737
Organisation du transport de fret	30 766	30 636	24 622	6 014	5 244	393	11 988	533
Activités de poste et de courrier	13 019	13 041	4 811	8 230	9 801	-2 189	10 609	204
Transports et entreposage	205 586	208 161	127 248	80 912	60 162	17 054	223 612	23 600

B) Évolutions 2013/2012 en %	Chiffre d'affaires	Production	Conso. interméd.	Valeur ajoutée brute	Charges de personnel	EBE	Total des dettes	Invest. corporels bruts (*)
Transport de voyageurs	2,0	1,9	2,1	1,7	0,4	12,2	-2,4	8,6
Ferroviaire (voyageurs)	0,9	1,2	3,5	-0,9	1,4	-7,7	-7,8	-11,5
TCU	4,0	4,0	8,5	1,9	3,0	3,4	1,3	43,1
Routier (cars)	-4,4	-4,4	-7,9	0,2	-3,3	14,3	-15,9	-20,1
Aérien (voyageurs)	1,1	0,7	0,3	1,6	-4,7	379,0	1,0	21,7
Autre transport de voyageurs	13,5	13,5	13,5	13,4	11,0	15,8	39,8	16,3
<i>dont taxis</i>	<i>18,6</i>	<i>18,7</i>	<i>29,2</i>	<i>11,3</i>	<i>16,9</i>	<i>7,6</i>	<i>2,2</i>	<i>-2,3</i>
Transport de marchandises	-0,8	-0,7	-0,8	-0,4	0,1	-3,7	2,5	3,2
<i>dont Routier de fret et services de déménagement</i>	<i>0,7</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>	<i>0,8</i>	<i>0,0</i>	<i>9,4</i>	<i>3,4</i>	<i>3,2</i>
<i>dont Maritime (fret)</i>	<i>-3,0</i>	<i>-3,6</i>	<i>-1,4</i>	<i>-32,2</i>	<i>0,3</i>	<i>-75,1</i>	<i>2,4</i>	<i>-21,3</i>
Autres services de transport	1,5	1,9	4,3	-1,5	-2,4	-1,8	4,0	15,3
Entreposage et manutention	2,3	0,9	3,3	-2,8	-0,4	-9,7	3,1	31,9
Services auxiliaires	9,1	11,1	29,4	-1,5	1,7	-4,7	5,5	13,9
Organisation du transport de fret	-1,9	-2,2	-4,3	7,2	-4,1	-261,2	0,4	28,0
Activités de poste et de courrier	-4,6	-4,6	-1,6	-6,3	-3,6	9,2	-5,8	-17,6
Transports et entreposage	1,0	1,1	2,0	-0,2	-0,7	1,2	2,1	11,2

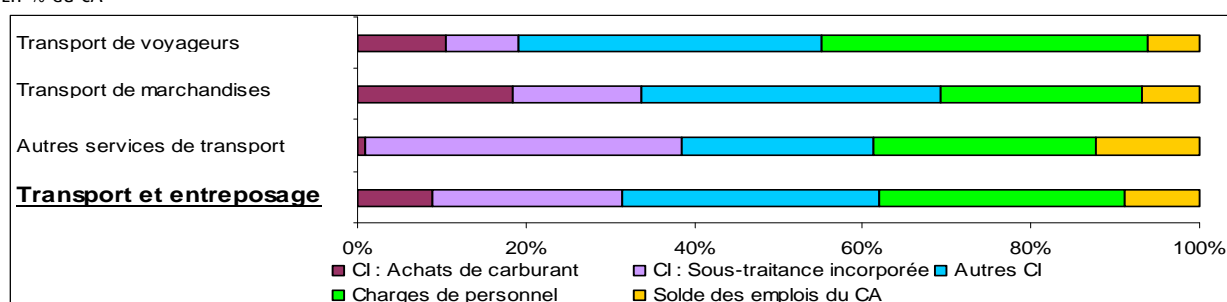
(*) Investissements corporels bruts hors apports.

n.s. : non significatif

Sources : Insee, Esane et SOeS

Figure B2.1-2 Emplois du chiffre d'affaires (CA) 2013 par grands secteurs

En % du CA



Sources : Insee, Esane et SOeS

Figure B2.1-3 Principaux ratios économiques par grands secteurs, 2012 et 2013

En %	VA/CA		EBE/VA _b		Résultat courant avant impôts/CA		Emprunts, dettes assimilées/Passif	
	Taux de valeur ajoutée		Taux de marge brute d'exploitation		Taux de marge nette d'exploitation		Taux d'endettement	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Transport de voyageurs	47,0	46,9	14,6	16,1	1,6	2,1	34,2	32,1
Transport de marchandises	29,7	29,9	15,8	15,2	1,8	1,5	27,9	27,5
Autres services de transport	42,1	40,8	28,4	28,3	6,2	5,9	51,7	50,6
Transports et entreposage	39,8	39,4	20,8	21,1	3,6	3,5	43,7	42,6

Sources : Insee, Esane et SOeS

B2.2 | Entreprises de transport routier de marchandises (TRM)

Les entreprises du transport routier de marchandises (TRM) représentent au sein du secteur des transports et entreposage, près de 42 % des entreprises de transport, emploient près de 26 % des salariés du transport et réalisent 21 % du chiffre d'affaires (CA) et 19 % de la valeur ajoutée brute (VAB).

Après une année 2013 de quasi-stabilité du CA et de légère progression de la valeur ajoutée, le chiffre d'affaires des entreprises de transports routiers de fret et services de déménagement pourrait reculer d'environ 1,9 % et atteindre 42,6 Md€ en 2014. Compte tenu de la baisse plus importante des consommations intermédiaires, la VAB ne diminuerait que de 1,1 %, la masse salariale restant quasiment stable, l'excédent brut d'exploitation chuterait de 9,0 % entraînant une diminution du taux de marge de 0,7 point.

Un secteur en hausse depuis la crise de 2009

En 2013, avec un CA quasi stable par rapport à 2012 (+ 0,1 %), la VAB des entreprises du TRM a progressé de 0,8 %. Les charges de personnel sont restées stables, leur excédent brut d'exploitation (EBE) a progressé de 9,4 %. Leur taux de marge (EBE/VAB) s'est établi à 8,3 %.

Entre 2009 et 2013, ces indicateurs, sauf l'EBE, ont progressé plus rapidement en moyenne annuelle : + 2,7 % pour le CA, + 1,2 % pour la VAB, + 1,5 % pour les charges de personnel (alors que le nombre de salariés baissait de 0,2 %) et + 2,8 % pour l'EBE. Après la crise de 2009, l'année 2010 particulièrement favorable aux entreprises de ce secteur explique ces niveaux relativement élevés.

Les prévisions pour 2014 sont pessimistes

L'activité du transport routier de marchandises, mesurée par l'Indice de production des services de transport (IPST) pour compte d'autrui du pavillon français, recule en 2014 (- 4,4 %, après - 2,0 % en 2013 et - 6,2 % en 2012). L'activité sur longue distance (> 150 km) affiche des baisses (- 11,2 % à l'international et - 4,6 % au national) supérieures à celle de la courte distance (- 3,5 %).

Légère dégradation des comptes en 2014

En 2014, le chiffre d'affaires devrait reculer (- 1,9 %) et, avec 42,6 Md€, rester inférieur à celui de 2010.

Les dépenses d'achats de carburants diminueraient fortement (- 10,8 %) après la baisse déjà entamée en 2013 (- 3,0 %). Elles sont la combinaison d'une réduction de la consommation totale de carburants des poids lourds français (- 5,0 %), confirmée par les baisses combinées de la circulation (- 6,0 % de véhicules-kilomètres réalisés pour compte d'autrui) et des consommations unitaires des poids lourds (- 0,7 %), et de la chute du coût du gazole professionnel (- 6,1 %, chiffre Comité national routier - CNR). La valeur ajoutée brute (VAB) serait en recul (- 1,1 %). Les charges de personnel hors intérim restent quasiment inchangées (+ 0,1 %). L'EBE devrait décroître de 9,0 % et le taux de marge (EBE/VAB) perdrait 0,7 point par rapport à l'année précédente : 7,6 % en 2014 contre 8,3 % en 2013.

L'enquête de conjoncture de l'Insee sur l'opinion des chefs d'entreprise indique un léger mieux de la trésorerie en 2014.

Sur la longue distance, diminution des prix des prestations et faible baisse des coûts

En moyenne annuelle, les prix des prestations diminuent un peu sur la longue distance (- 0,4 % pour le national, - 0,8 % pour l'international). Les coûts sur la longue distance baissent plus fortement (- 1,7 %) avec la forte chute de prix du gazole professionnel (- 6,1 %) et celle de la maintenance (- 0,3 %) et malgré les hausses comprises entre 0,0 % et 1,9 % dans tous les autres postes. Sur la courte distance, le différentiel entre prix et coûts est plus ample car les prix des prestations croissent (+ 0,8 %) alors que les coûts diminuent (- 1,7 % pour les ensembles articulés 40 tonnes et - 1,0 % pour les véhicules porteurs).

L'investissement en poids lourds continuerait de diminuer

Les entreprises de TRM investiraient moins en 2014. Le secteur est le principal acquéreur de véhicules industriels de plus de 3,5 tonnes et le nombre total d'immatriculations neuves de poids lourds recule, plus que les deux années précédentes (- 7,7 % en 2012, - 1,3 % en 2013 et - 13,6 % en 2014) pour atteindre 38 900 véhicules (camions, tracteurs routiers, véhicules automoteurs spécialisés), soit un niveau à peine supérieur à ceux de 2009 et 2010 qui avaient été les plus bas depuis 2000.

Une estimation délicate du CA pour 2014.

L'évolution du chiffre d'affaires des entreprises de fret et services de déménagement (*secteur 49.4 = 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z*) repose sur un compromis entre des indicateurs qui divergent pour l'année 2014 :

- l'activité mesurée par le nombre de tonnes-km transportées (nationales et internationales) pour compte d'autrui par le pavillon français du TRM (- 5,0 %) avec l'indice des prix des prestations (+ 0,2 %), l'évolution de l'activité en valeur est de - 4,8 %.

- l'indice de chiffre d'affaires de l'Insee, estimé à partir des déclarations de TVA, en revanche progresse de 1,1 %. Il s'avère souvent optimiste, en particulier en période de crise, car les disparitions d'entreprises sont difficilement prises en compte.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Voir définitions en annexe.

Figure B2.2-1 Les comptes des entreprises de transport routier de fret et services de déménagement

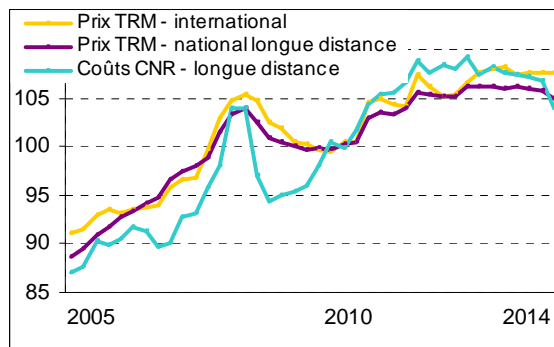
Niveau en millions d'euros sauf mention contraire; évolution en %

	Niveau 2013 (p)	Niveau 2014 (e)	évolution annuelle					2013 (p)/2009
			2011	2012 (p)	2013 (p)	2014 (e)		
Chiffre d'affaires	43 487	42 647	2,1	-1,3	0,1	-1,9	2,7	
Production	42 872	42 045	2,3	0,4	0,4	-1,9	2,7	
Consommations intermédiaires	27 578	26 916	3,8	0,6	0,2	-2,4	3,6	
dont Achats de carburant	8 036	7 166	2,5	4,8	-3,0	-10,8	5,6	
dont Sous-traitance incorporée	7 246	n.d.	-0,9	0,0	5,4	-	-	
dont Crédit-bail	1 140	n.d.	4,7	-4,0	-1,1	-	-2,0	
Valeur ajoutée brute (VAb)	15 295	15 129	-0,4	0,0	0,8	-1,1	1,2	
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	738	669	-2,9	-0,2	2,0	-9,4	-5,3	
Charges de personnel	13 292	13 310	0,6	0,6	0,0	0,1	1,5	
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1 264	1 150	-8,9	-6,7	9,4	-9,0	2,8	
Charges financières	174	-	-13,2	-6,7	-4,8	-	-11,2	
Résultat courant avant impôts (RCAI)	510	-	-20,9	-19,2	50,2	-	8,2	
Capacité d'autofinancement	932	-	-20,8	-9,2	11,7	-	0,0	
Bénéfice ou perte	502	-	-60,7	49,2	35,8	-	-3,2	
Immobilisations corporelles brutes	12 202	-	-1,3	0,8	5,2	-	1,0	
Emprunts, dettes assimilés	3 586	-	-9,7	0,9	6,0	-	-0,6	
Total des dettes	13 546	-	-3,3	0,1	3,4	-	1,3	
Total du passif de bilan	19 771	-	-14,1	2,3	4,3	-	-0,6	
Investissements corp. hors apports	1 607	-	-3,5	-8,5	3,2	-	3,6	
Nombre d'entreprises (en unités)	37 582	-	-7,4	2,5	5,1	-	0,3	

(p) provisoire, (e) estimé

Figure B2.2-2 Prix et coûts TRM longue distance

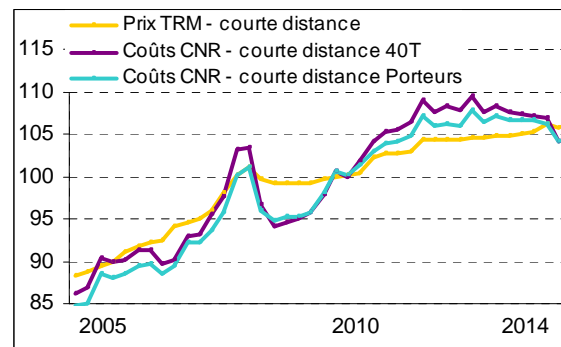
Base 100 : moyenne annuelle de 2010



Sources : SOEs ; CNR

Figure B2.2-3 Prix et coûts TRM courte distance

Base 100 : moyenne annuelle de 2010



Sources : SOEs ; CNR

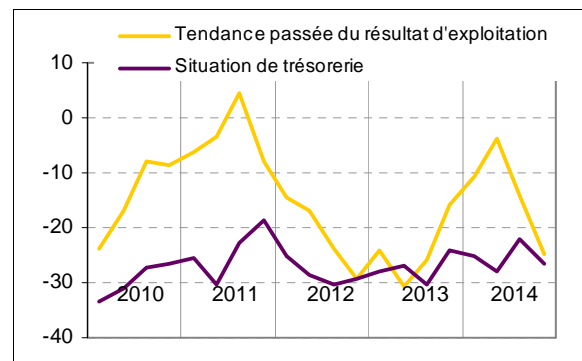
Figure B2.2-4 Indices de coûts des transports routiers de fret longue distance

Évolution de l'indice (%)	2012	2013	2014	Moyenne 2008 - 2014
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remboursement partiel de la TIPP)	5,7	-4,1	-6,1	0,1
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	3,2	1,3	-0,3	2,8
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	2,6	2,0	1,1	3,1
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	1,9	0,4	1,9	1,4
Personnel de conduite (salaires et charges)	-0,3	3,2	0,1	1,3
Frais de déplacement (repas et nuitées)	2,0	2,0	0,0	1,3
Charges de structure (personnel administratif)	0,9	1,2	0,3	0,8
Indice synthétique hors gazole	1,2	2,0	0,4	1,6
Indice synthétique	2,7	-0,1	-1,7	0,9

Source : CNR

Figure B2.2-5 Solde d'opinion des chefs d'entreprise

Évolution en %



Source : Insee, enquête mensuelle de conjoncture dans les services

B2.3 | Entreprises de TRM dans l'UE élargie en 2012

En 2012, le secteur du transport routier de marchandises (TRM) regroupe près de 584 000 entreprises et emploie 3 millions de personnes dans l'Union européenne (UE) élargie (y compris Suisse et Norvège). Il est constitué de très nombreuses petites entreprises ; la part des non salariés (près d'un actif sur six) est importante. Le nombre d'entreprises du TRM (- 9 000 unités), les effectifs totaux (- 42 100 emplois) ont poursuivi leur baisse en 2012, entraînée par celles des grands pays de l'UE hormis l'Allemagne qui est le premier employeur (396 400 personnes, + 2,5 %). L'Italie réalise depuis 2009 le plus gros chiffre d'affaires (44,3 Md€).

Hausse du chiffre d'affaires 2012 dans les nouveaux états membres (NEM)

À 324 Md€, le chiffre d'affaires (CA) des entreprises de TRM de l'UE a augmenté en 2012 comme les deux années précédentes (+ 0,7 %). Cette progression modérée est portée par les treize nouveaux états membres (NEM) ainsi que par la Suisse et la Norvège. Le CA des pays de l'ancienne UE-15 a très légèrement reculé (- 0,1 %) du fait du repli du CA de l'Italie (- 2,4 Md€ soit - 5,1 %) et de la France (- 1,0 Md€ soit - 2,3 %). Ces deux pays restent les deux leaders de l'UE avec respectivement 44,3 Md€ et 43,0 Md€. Le CA du Royaume-Uni (+ 7,6 %) et celui de l'Allemagne (+ 3,1 %) progressent ; ceux de la Lettonie et de la Lituanie augmentent très fortement (respectivement + 18,7 % et + 11,2 %) mais ont un très faible poids dans le CA de l'UE. Caractérisée par le poids de son compte propre, l'Allemagne préserve sa troisième place loin devant l'Espagne en termes de CA, et conforte sa première place du secteur en termes d'effectif total, avec 396 400 personnes, devant la France.

Allemagne, France, Espagne, Italie, Pologne, Royaume-Uni et Pays-Bas concentrent, en 2012, 67,9 % des emplois du TRM dans l'UE, 69,6 % du CA, et 71,7 % de la valeur ajoutée (VA) aux coûts des facteurs, soit une perte de poids inférieure au demi-point par rapport à 2011. La VA recule globalement dans l'UE élargie (- 1,3 %) sauf en Suède, en Norvège et en Suisse. La Pologne reste toujours le principal pavillon des NEM mais contrairement aux années précédentes, n'a pas renforcé ses positions en 2012 (9,6 % de l'effectif total du TRM en UE, 6,1 % du CA et 3,9 % de la VA).

Les entreprises des nouveaux entrants sont moins capitalistiques : elles concentrent 26,4 % des effectifs pour 15,9 % du CA et 10,7 % de la VA, en 2012. Elles ont cependant continué à gagner des parts de marché.

Des conditions d'emploi très hétérogènes entre l'Ouest et l'Est de l'UE

Selon les réglementations des pays, les cotisations sociales apparaissent ou non dans les charges de personnel ce qui rend les comparaisons délicates. Néanmoins, le coût annuel du travail, mesuré par le ratio « charges de personnel / effectif salarié » s'échelonne de 3 100 € (Roumanie) à 18 200 € (Portugal, salaire le plus faible des anciens états membres (AEM)) à 47 300 € (Suède). Il atteint 60 900 € en Norvège et 66 800 € en Suisse contre 38 500 € en France.

Selon une étude du CNR¹ sur les coûts de personnel de conduite à l'heure en 2011-2012 dans cinq états, les pays de l'Ouest rémunèrent mieux leurs conducteurs que les pays de l'Est : les coûts sont de 29,28 € / h et 23,23 € / h en France et en Allemagne de l'Ouest tandis qu'en Allemagne de l'Est (15,41 € / h), Slovaquie (12,14 € / h) et Pologne (9,94 € / h) les coûts sont nettement moindres (3 fois moins en Pologne qu'en France).

Des profils d'entreprises très contrastés entre anciens et nouveaux états membres

Les entreprises de TRM des NEM sont globalement de plus petite taille (3,3 salariés par entreprise contre 4,3 pour l'ensemble de l'UE). Si, en Pologne, République tchèque ou Slovaquie, le secteur est très diffus et la taille moyenne des entreprises se rapproche de celle de l'Espagne ou de l'Italie, les pays baltes disposent d'un secteur du TRM plus concentré et d'entreprises de plus grande taille, avec un nombre moyen de salariés par entreprise proche de celui de la France, du Royaume-Uni ou de l'Allemagne.

Ces écarts de rentabilité (VA / CA) entre anciens et nouveaux membres de l'UE restent importants. Les nouveaux États membres tirent fortement la moyenne de l'Union vers le bas (21,7 % contre 33,0 %). Cela peut refléter des différences structurelles sur les prix de certains facteurs de production (notamment travail), mais aussi un rapport de force avec les chargeurs plus défavorable aux transporteurs.

Champ des pays retenus dans les statistiques 2012

30 pays : 28 membres de l'UE et Norvège et Suisse.

Les limites des statistiques européennes

Beaucoup de données manquantes (indisponibles ou confidentielles) sont redressées et rendent difficiles les comparaisons au-delà de deux années consécutives (en particulier les données de l'Espagne, la Grèce et Malte).

La prise en compte de la sous-traitance ou des moyens de financement du capital serait nécessaire pour établir des statistiques véritablement comparables. Selon les pays, les cotisations sociales, notamment de retraite, sont ou non incluses dans les charges de personnel. De même, l'organisation juridique des entreprises a une influence directe sur la démographie des entreprises.

¹ « Comparatif du coût du personnel de conduite et des règles sociales applicables dans le TRM de quelques pays européens »

Figure B2.3-1 Données de cadrage des entreprises de TRM dans l'Union européenne élargie en 2012
Pays triés par effectif total décroissant

Effectif et nombre d'entreprises en unité, chiffre d'affaires, VA et charges de personnel en M€

	Effectif total	Effectif salarié	Effectif non salarié	Nombre d'entreprises	Chiffre d'affaires	VA brute aux coûts des facteurs	Charges de personnel (2)
Allemagne	396 402	358 457	37 945	35 662	37 905	16 161	9 284
France	351 494	342 735	8 759	36 131	42 997	14 359	13 198
Espagne	321 241	213 014	108 227	113 925	31 726	10 564	6 136
Italie	316 207	228 386	87 821	75 565	44 310	10 744	7 849
Pologne	289 980	200 145	89 835	81 512	19 893	4 069	1 534
Royaume-Uni	253 381	242 268	11 113	30 910	29 031	12 086	6 822
Pays-Bas	116 955	107 877	9 078	10 134	19 657	7 045	5 067
République tchèque	116 428	87 396	29 032	31 331	7 797	1 705	950
Roumanie	105 507	101 354	4 153	21 452	5 451	955	313
Suède	77 455	64 686	12 769	15 202	11 373	4 255	3 060
Hongrie	65 138	56 248	8 890	15 099	4 469	998	565
Belgique	62 113	54 247	7 866	7 760	11 624	3 426	2 474
Portugal	59 788	58 201	1 587	8 694	4 709	1 321	1 057
Autriche	58 734	52 362	6 372	6 587	9 493	2 721	1 857
Autres pays	420 690	349 969	70 721	93 956	43 801	14 170	8 836
Union européenne (UE) élargie (1)	3 011 513	2 517 345	494 168	583 920	324 235	104 578	69 002
<i>dont UE-15</i>	<i>2 153 678</i>	<i>1 824 350</i>	<i>329 328</i>	<i>381 101</i>	<i>260 805</i>	<i>88 668</i>	<i>60 688</i>
<i>dont NEM (3)</i>	<i>796 373</i>	<i>639 750</i>	<i>156 623</i>	<i>191 434</i>	<i>51 619</i>	<i>11 216</i>	<i>4 905</i>
<i>dont Suisse+Norvège</i>	<i>61 462</i>	<i>53 245</i>	<i>8 217</i>	<i>11 385</i>	<i>11 812</i>	<i>4 694</i>	<i>3 410</i>

(1) L'UE élargie comprend 30 pays : les 28 membres de l'Union ainsi que la Suisse et la Norvège.

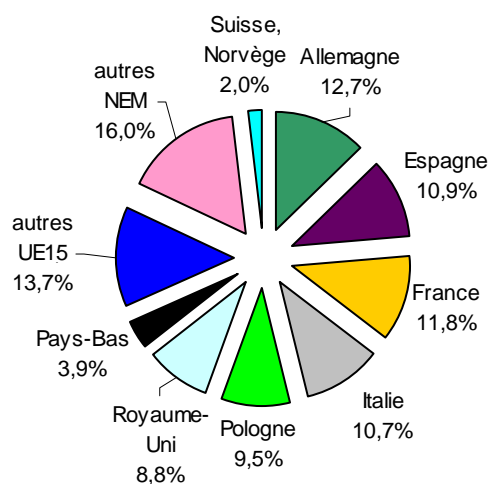
(2) Les cotisations sociales n'apparaissent pas toujours dans les mêmes agrégats comptables. Ainsi, les retraites représentent en France une cotisation sociale associée à la masse salariale alors qu'en Allemagne elles en sont absentes car prélevées sur l'EBE pour être provisionnées sur les fonds propres de l'entreprise.

(3) NEM : 13 nouveaux États membres (en 2004, 2007 et 2013), Bulgarie, Chypre, Croatie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie.

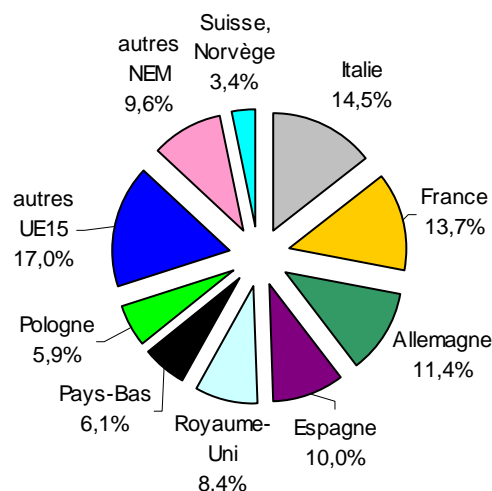
Source : Eurostat (calculs SOeS quand les données Eurostat sont manquantes)

Figure B2.3-2 Poids des pays de l'Union européenne élargie en 2012 dans le TRM

Effectif total (salariés et non-salariés) en %



Chiffre d'affaires en %



Source : Eurostat (calculs SOeS quand les données Eurostat sont manquantes)

B2.4 | Entreprises de la messagerie et du fret express

En 2013, le secteur de la messagerie – fret express regroupe 1 832 entreprises au sens juridique, en forte diminution par rapport à 2012 (- 11,5 %). Le chiffre d'affaires du secteur, tout comme la production, diminuent de 6,9 % pesant sur l'évolution moyenne annuelle entre 2009 et 2013 (+ 1,3 %), pour s'établir à 9,0 Md€.

Le secteur de la messagerie représente 16 % des entreprises des autres services de transport, il réalise 11 % du chiffre d'affaires (CA) et 6,6 % de la valeur ajoutée brute (VAB) de ce sous-secteur.

À 9,0 Md€, la production du secteur de la messagerie et du fret express a fortement baissé en 2014 (- 6,9 %) après deux années de progression soutenue. En moyenne annuelle, la hausse est de 1,4 % depuis 2009.

La valeur ajoutée a baissé

La valeur ajoutée s'est établie en 2013 à 2,24 Md€, en baisse de 1,3 % par rapport à 2012. Cette diminution résulte de la forte baisse de la production (- 6,9 %) compensée par la forte baisse des consommations intermédiaires (- 8,5 %) qui se situent toutefois à un niveau élevé. L'évolution moyenne annuelle de la VAB entre 2009 et 2013 est également négative (- 1,0 %).

La sous-traitance en recul

En progression régulière au cours des dernières années et malgré la baisse de cette année, les consommations intermédiaires représentent toujours 75,0 % du chiffre d'affaires en 2013. La diminution des consommations intermédiaires s'explique par les baisses marquées de la sous-traitance (- 8,2 %) et des achats de carburant (- 9,9 %). La sous-traitance pour la prise en charge du transport représente encore 69,5 % de ces consommations intermédiaires.

Forte baisse des charges de personnel

Les charges de personnel, évaluées à 2,1 Md€, ont baissé de 9,5 % en 2013 dans la lignée du nombre d'entreprises (- 11,5 %). Leur montant passe en dessous de la VAB. En outre, le solde entre impôts et subventions d'exploitation décroît également (- 8,0 %). Par conséquent, l'excédent brut d'exploitation (EBE) est nul en 2013.

Le secteur encore en perte

En 2013, le secteur de la messagerie est marquée par une perte de 109 millions d'euros (M€) après une année 2012 déjà négative (- 359 M€). Face à une capacité d'autofinancement négative en 2013 (- 47 M€), mais en fort redressement (- 260 M€ en 2012,) les emprunts diminuent légèrement (- 3,4 %) tandis que les investissements croissent nettement (+ 29,5 %).

L'express et la messagerie traditionnelle nationale à parts égales en 2014

Depuis 2010, l'express gagne du terrain sur la messagerie traditionnelle et représente désormais, en termes de CA annuel, 50,2 % du secteur, contre 40,7 % en 2008. Les envois nationaux représentent 84,3 % de l'activité du secteur : messagerie traditionnelle (43,9 %), colis léger (29,6 %) et express tous poids (10,8 %).

Les produits moyens évoluent de façon contrastée en 2014

En 2014, d'après l'enquête sur la messagerie – fret express, le produit moyen annuel (en CA/kg) de la messagerie traditionnelle nationale baisse de 0,8 % résultat d'une baisse du CA (- 3,9 %) et des tonnages (- 3,0 %). Dans l'express tous poids, le produit moyen annuel se contracte de 1,9 %. Le produit moyen annuel du fret express colis léger se tasse plus légèrement (- 0,9 %) résultat d'une plus forte hausse du nombre d'envois (+ 6,6 %) que du CA (+ 5,8 %).

Entre 2013 et 2014, l'indice des prix de la messagerie – fret express est en baisse de 1,2 % (cf. fiche A10).

L'activité de messagerie - fret express

L'activité de messagerie - fret express consiste en la collecte et la livraison au destinataire de colis de moins de trois tonnes, avec groupage puis dégroupage des envois pour effectuer le transport.

Au sein de cette activité, on distingue la messagerie « traditionnelle » (transport du colis en plus de 24 heures) de l'« express » (enlèvement avant 18 h pour livraison le lendemain avant 12 h). Au sein de l'express, on distingue aussi le traitement spécifique des « colis légers » (moins de 30 Kg) de ceux qualifiés, par opposition, de « tous poids ».

À noter que l'enquête sur la messagerie - fret express est une enquête de branche alors que les comptes nationaux font référence au secteur.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Voir définitions en annexe.

Figure B2.4-1 Comptes des entreprises du secteur de la messagerie, fret express (52.29A)

Niveaux en millions d'€, évolutions en % (moyennes annuelles des indices), nombre d'entreprises en unités

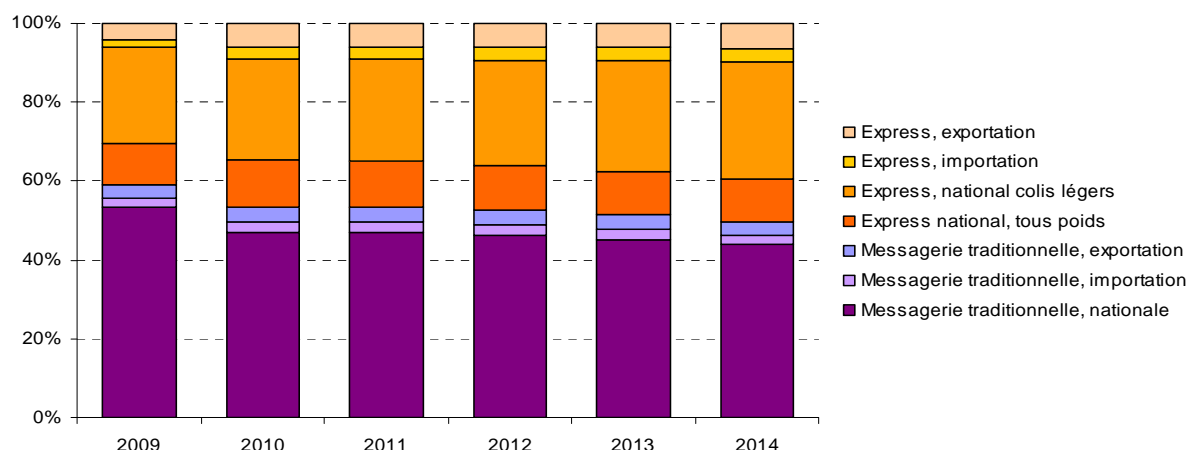
	Niveau 2013 (p)	Evolutions annuelles			
		2011	2012	2013 (p)	2013 (p)/2009
Chiffre d'affaires	9 047	6,8	5,5	-6,9	1,3
Production	9 023	6,9	5,4	-6,9	1,4
Consommations intermédiaires	6 782	10,0	6,6	-8,5	2,2
dont Achats de carburant	159	4,8	10,1	-9,9	n.d.
dont Sous-traitance incorporée	4 716	9,1	8,9	-8,2	n.d.
dont Crédit-bail	24	-20,7	-11,5	-25,1	-12,6
Valeur ajoutée brute (VAb)	2 241	-1,8	1,6	-1,3	-1,0
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	149	6,7	15,3	-8,0	-0,5
Charges de personnel	2 092	4,0	10,6	-9,5	-0,4
Excédent brut d'exploitation (EBE)	0	-97,0	n.d.	-99,8	n.d.
Charges financières	64	124,1	-34,0	-26,8	3,6
Résultat courant avant impôts (RCAI)	-41	-158,4	193,2	-82,9	-17,8
Capacité d'autofinancement	-47	s.	s.	-81,6	17,3
Bénéfice (+) ou perte (-)	-109	-466,9	58,7	-69,4	-7,0
Immobilisations corporelles brutes	1 515	s.	s.	-11,7	4,3
Emprunts, dettes assimilés	563	s.	s.	-3,4	12,3
Total des dettes	2 479	s.	s.	-9,9	1,3
Total du passif de bilan	3 536	s.	s.	-3,6	2,2
Investissements corp. hors apports	197	82,0	0,0	29,5	10,4
Nombre d'entreprises (en unités)	2	31,7	9,7	-11,5	8,2

n.d. : non disponible ; s. : secret statistique.

Sources : Insee, Esane et SOeS

Figure B2.4-2 Répartition par activité pour la branche messagerie - fret express

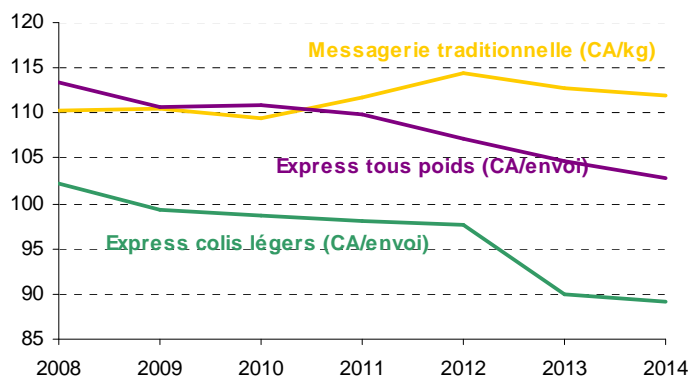
En % du chiffre d'affaires



Source : SOeS, enquête messagerie

Figure B2.4-3 Produits moyens de la branche messagerie - fret express

Indices bruts (base 100 en 2003)



Note : activité nationale uniquement.

Source : SOeS, enquête messagerie

B2.5 | Entreprises de transport collectif urbain

La production des entreprises de transport collectif urbain continuerait d'augmenter en 2014 mais plus lentement qu'en 2013. Les recettes du trafic affichent une faible augmentation malgré une nette croissance de l'activité en termes de voyageurs-km (fiche F3.1). Selon l'enquête de conjoncture de l'union des transports publics et ferroviaires (UTP) cette progression n'est pas homogène en province selon les réseaux : si les réseaux de taille intermédiaire tirent leur épingle du jeu, les recettes des grands réseaux augmentent peu et celles des petits réseaux diminuent.

La hausse de la TVA sur les transports au 1^{er} janvier n'a généralement pas été répercutée sur les prix de vente des titres de transport urbain, ce qui, à nombre de voyageurs constant, aurait dû entraîner une baisse des produits (HT) du trafic dans les transports collectifs urbains (TCU). Elle a été généralement compensée par une augmentation du nombre de voyageurs.

TCU en Île-de-France

La production de la RATP encore en hausse

Comme les années précédentes, la production de la RATP augmente, + 2,3 % soit à un rythme presque aussi soutenu que sur la période 2008-2014 (+ 2,6 % en moyenne annuelle), et s'élève à 5,0 Md€. Les recettes du trafic décroissent de 0,3 %. Au sein de ces recettes, les ventes de billets et de forfaits sont quasi stables alors que les recettes des autres titres baissent de 4,2 %. En 2014, le nombre de voyages est en hausse, près de 3 230 millions, de + 3,0 % du fait de l'offre « Bus », des mises en service des nouvelles lignes de tramways (T6 et T8) et de l'effet « année pleine » des lignes de tramways mises en service en 2013 (T5 et T7).

Avec des consommations intermédiaires maîtrisées (+ 0,8 %), et en particulier une facture énergétique (électricité, carburants, chauffage...) nettement réduite (- 6,8 % pour l'ensemble dont - 26,1 % pour le chauffage), la valeur ajoutée brute (VAB) augmente (+ 2,7 %) à un rythme quasi identique à celui de la période 2008-2014 (+ 2,6 % en moyenne annuelle). L'excédent brut d'exploitation (EBE) progresse moins (+ 2,0 %) que la VAB pour atteindre 1,2 Md€. Ainsi le taux de marge (EBE / VAB) s'établit à 30,0 %.

Le résultat d'exploitation de la RATP en repli

Le résultat d'exploitation, 555 M€ en 2014, est en retrait par rapport à 2013 (- 7,8 %). Le résultat financier reste fortement négatif, à - 200 M€, mais se résorbe un peu (+ 25 M€). Le résultat exceptionnel s'améliore aussi (de - 12 M€ en 2013 à + 5 M€ en 2014), le résultat net comptable est en baisse (- 1,9 %) et s'établit à 311 M€. Une capacité d'autofinancement (CAF) en hausse (+ 6,9 %) se dégage à 956 M€.

L'investissement de la RATP repart

Les investissements s'élèvent à 1 596 M€ dont 16 M€ de dotation en capital pour RATP Dev, en augmentation de 5,5 % à un rythme cependant inférieur à la moyenne annuelle (+ 7,9 % sur la période 2008-2014).

Environ 470 M€ sont investis pour accroître la capacité de transport dont 297 M€ pour les opérations d'infrastructures du Contrat de plan ou de projets État

région (prolongement de métro lignes 4, 12 et 14 ; tramways T8 et T6 ; premières études du T3 à Porte d'Asnières ; finalisation des opérations T1, T2, T3 à l'Est, ainsi que les T7 et T5, d'ores et déjà mises en service) et 173 M€ pour les matériels roulants liés aux opérations d'accroissement de capacité de transport (matériels roulants tramway et métro).

1 110 M€ sont consacrés aux investissements de modernisation et d'entretien des infrastructures et des matériels roulants (hors matériel roulant des opérations d'augmentation de l'offre) : 584 M€ pour la modernisation et l'entretien et 526 M€ pour les matériels roulants (approvisionnements et livraisons de nouveaux matériels ferroviaires, rénovation de matériel roulant (métro) et de rame d'interconnexion (RER B) et acquisition de nouveaux bus).

Le financement de cet investissement s'appuie à la fois sur la CAF (956 M€) et sur les subventions d'investissement (805 M€) en hausse de 7,2 % (+ 54 M€) versées par l'État, le Stif et les collectivités. Le solde est financé par le recours à la dette qui s'élève à 4 997 M€, en diminution de 242 M€ (- 4,6 %).

TCU de province

Des recettes du trafic en faible augmentation

D'après les chiffres provisoires de l'enquête conjoncture de l'UTP, les recettes de trafic des transports collectifs urbains de province (TCUP) augmenteraient de 0,9 % en 2014. Cette faible croissance est portée par les réseaux de taille intermédiaire (+ 2,3 %) notamment ceux qui disposent de transports collectifs en site propre (TCSP). Dans les grands réseaux, la croissance est plus modérée (+ 0,7 %) : malgré la baisse du prix des carburants, ces réseaux conservent leur avantage par rapport à la voiture individuelle grâce aux temps de parcours réduits dans les centres-villes via les couloirs réservés. La voiture reprend l'avantage dans les petits réseaux qui voient leurs recettes décroître (- 0,2 %).

En 2013, les produits d'exploitation auraient diminué pour la première fois depuis 2008 : - 7,8 % contre 6,0 % en moyenne annuelle sur la période 2008-2013. Ceci s'explique par la forte baisse (- 11,5 %) des subventions perçues (hors compensations tarifaires). Les subventions totales, y compris compensations tarifaires, représentaient 64,7 % des produits soit 2,3 points de moins qu'en 2012. Les charges de personnel, qui constituent le premier poste de charges de fonctionnement des exploitants, ont régressé de 6,4 % en 2013. Le poste achats a nettement moins augmenté qu'en 2012 : + 1,2 % contre + 8,5 % en 2012.

Figure B2.5-1 Les comptes de la RATP

Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau 2014	Evolutions annuelles				2014 /2008
		2012	2013	2014	(1)	
Production	4 963	4,1	2,8	2,3		2,6
Recettes du trafic	2 243	2,6	2,6	-0,3		2,4
Billets	747	2,8	0,3	-0,4		1,9
Forfaits Navigo	1 130	4,9	0,2	0,5		2,7
Cartes Imagin'R	159	4,5	-0,8	-0,3		2,3
Autres titres	207	-13,2	32,8	-4,2		3,0
Concours de fonctionnement (2)	2 076	3,9	1,5	3,8		2,1
Autres produits	644	11,4	8,5	7,2		4,7
Consommations intermédiaires	990	6,8	2,3	0,8		2,6
Valeur ajoutée	3 973	3,4	3,0	2,7		2,6
Impôts	226	21,8	1,0	6,9		0,6
Salaires et charges sociales	2 548	2,1	1,4	2,6		1,8
Déficit régimes sociaux	6	n. s.	n. s.	n. s.		n. s.
EBE	1 193	2,8	6,2	2,0		4,4
Dotations aux amortissements	623	7,6	1,5	8,5		3,5
Autres charges d'exploitation	15	-152,5	-47,6	-334,3		ns
Résultat d'exploitation	555	4,8	9,8	-7,8		7,4
Résultat financier	-200	n. s.	n. s.	n. s.		n. s.
Résultat courant	355	n. s.	n. s.	n. s.		n. s.
Résultat exceptionnel	5	n. s.	n. s.	n. s.		n. s.
Résultat comptable	311	n. s.	n. s.	n. s.		n. s.
Capacité d'autofinancement	956	2,7	7,3	6,9		5,6

n.s. : non significatif.

(1) Résultats 2013 revus en 2014 pour certains frais d'études et de surveillance (FES) relatifs aux projets d'investissements désormais immobilisables.

(2) Versé par le Stif.

Source : RATP

Figure B2.5-3 Investissements RATP

Niveau en millions d'euros ; évolution en %

	Niveau 2014	Evolutions annuelles				2014 /2008
		2012	2013	2014	(1)	
Capacité d'autofinancement	956	2,7	3,4	11,0		5,6
Aides à l'investissement (1)	805	37,3	8,5	7,2		26,1
Investissements réalisés	1 596	2,4	-0,1	5,5		7,9
Matériel roulant	699	14,5	7,2	-7,4		14,6
Infrastructures	881	1,8	-5,4	16,2		5,9
Autres (2)	16	-86,1	-100,0	-		-23,1
Besoins de financement total (3)	-242	-17,6	-80,2	-		-
Endettement en fin d'année	4 997	2,5	0,5	-4,6		1,8

(1) Dotation en capital + subventions + produits de cession + ingénierie financière.

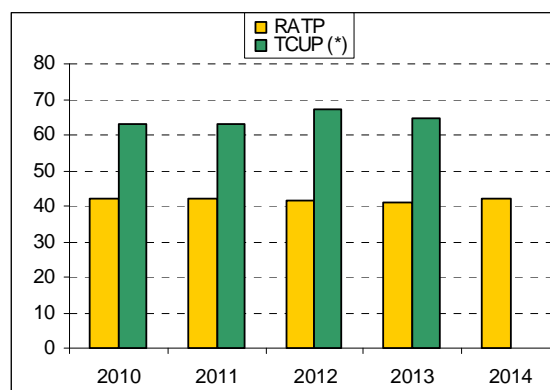
(2) Investissements hors programme et hors périmètre du Stif.

(3) Besoin de financement lié aux investissements, au besoin en fonds de roulement et aux autres emplois

Source : RATP

Figure B2.5-2 Part des subventions d'exploitation dans la production

En %



(*) Données TCUP non disponibles en 2014.

Sources : Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP) ; RATP ; estimations SOEs.

Figure B2.5-4 Comptes des entreprises de transport collectif urbain de province TCUP

Niveau en millions d'euros ; évolution en %

	Niveau 2013 (p)	Evolutions annuelles				2013 (p) /2008
		2011	2012	2013 (p)	(1)	
Total des produits	4 931	10,6	16,6	-7,8		6,0
dont produits du trafic	1 233	-6,4	2,6	0,0		0,2
hors compensations tarifaires						
dont compensations tarifaires	99	-12,8	-8,5	17,9		-5,1
dont autres subventions d'exploitation	3 093	12,3	24,4	-11,5		7,7
Total des charges	4 931	10,6	16,6	-7,8		6,0
dont achats	577	19,4	8,5	1,2		6,6
dont charges de personnel	2 542	8,2	16,8	-6,4		6,3

(p) : provisoire.

Source : Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP) ; estimation SOEs

Les contributions publiques dans les comptes des entreprises

Les contributions publiques interviennent à trois niveaux dans les comptes d'exploitation des entreprises de transports publics :

- en compensations tarifaires ; elles sont alors assimilées à des produits du trafic par les entreprises, même si isolées dans les tableaux ci-contre ;
- en subventions d'exploitation *stricto sensu*, principalement en provenance de l'autorité organisatrice ;
- enfin, en subventions d'équilibre qui, du fait de leur régularité et de leur importance, bien qu'elles soient théoriquement classées en « produits exceptionnels », ont été ici ajoutées aux subventions d'exploitation pour mieux éclairer la réalité économique du transport urbain.

Par ailleurs, il existe des contributions publiques directement versées aux ménages (remboursement de titres de transport scolaire) qui ne sont pas retracées ici.

B2.6 | Entreprises ferroviaires

Les entreprises du secteur ferroviaire (voyageurs et fret) réalisent 10,2 % du CA des entreprises de transport.

Le secteur ferroviaire reste dominé par la SNCF qui assure la quasi-totalité du transport de voyageurs et près de 70 % du fret. En plus des activités de transport, l'Epic SNCF gère les infrastructures et réalise des travaux pour RFF ; ces activités lui fournissent 24 % de son CA mais n'apparaîtront vraisemblablement plus dans les prochains comptes, suite à la réforme ferroviaire de 2015.

En 2013, la production du secteur ferroviaire progressait de 1,0 %, mais son EBE diminuait très fortement (- 8,7 %). Ces tendances devraient se poursuivre en 2014.

Le secteur ferroviaire est très concentré : l'ouverture à la concurrence du fret en France n'est effective que depuis le 31 mars 2006 ; pour le transport de voyageur, seuls les services de transports ferroviaires internationaux de voyageurs sont ouverts à la concurrence depuis décembre 2009. En 2014, cette activité reste encore quasi exclusivement réalisée via des accords de coopération entre la SNCF et les opérateurs historiques des autres pays européens. Même si de nouveaux opérateurs sont entrés sur le marché français, les entreprises ferroviaires sont très peu nombreuses : outre, la présence d'opérateurs tels qu'Euro Cargo Rail (filiale de la DB Schenker Rail), Europorte (groupe Eurotunnel) et Colas Rail, une douzaine d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) ont transporté plus d'un million de tonnes de marchandises. Ils se positionnent sur des marchés de niche dans le but de concurrencer la route.

Les comptes du secteur en 2013

Les comptes du secteur font apparaître une production en hausse de 1,0 % en 2013, malgré un tassement des trafics voyageurs et du fret ferroviaire (*fiches F2 et E3*). Depuis 2009, la production progresse de 2,4 % en moyenne annuelle et la valeur ajoutée de 1,9 %. Pour la SNCF, ces taux annuels moyens sont plus élevés ; les informations comptables sur l'activité en France des concurrents de la SNCF sont parcellaires. La réalité du secteur est plus proche des données de la SNCF dont le CA en 2013 représente plus de 98 % du CA du secteur.

L'ensemble du secteur présente un EBE en baisse de 8,7 % en 2013, mais en augmentation annuelle moyenne de 5,8 % depuis 2008.

2014 est la dernière année de la séparation de la SNCF et de RFF

À partir du 1^{er} janvier 2015, les activités de SNCF Infra et de la Direction de la circulation ferroviaire de l'Epic SNCF sont regroupées avec RFF pour former l'Epic SNCF Réseau. Le nouvel Epic SNCF Mobilités assure de son côté, pour la France, les activités de SNCF Transilien, SNCF régions, SNCF intercity, Voyages SNCF, Gares et connexions et fret SNCF.

Les données présentées ici concernent le périmètre 2014 de la SNCF (c'est-à-dire SNCF hors RFF).

Baisse du produit des prestations vendues aux usagers mais production en hausse, à la SNCF

Ces reculs s'expliquent principalement par l'absence de contrepartie à la hausse de la TVA sur les transports domestiques de voyageurs (pas d'augmentation

tarifaire). La production de la SNCF progresse de 1,6 % en 2014 (1,8 % en moyenne annuelle depuis 2008). Les produits du trafic, qui représentent 37 % du CA baissent de 3,0 % en 2014 (- 1,9 % en moyenne annuelle depuis 2008). Cette baisse est compensée par la progression des CA des autres activités. Les prestations pour les autorités organisatrices des transports (État, régions et Stif), qui sont assimilables aux contributions publiques aux prestations versées par les autorités organisatrices de transport (AOT) représentent 22,4 % du CA de la SNCF ; elles progressent de + 3,6 % en 2014 et de + 4,0 % en moyenne annuelle depuis 2008. La gestion du réseau (15 % du CA total) progresse de 1,4 % en 2014 et de 2,2 % en moyenne annuelle depuis 2008 ; les travaux pour RFF progressent de 10,3 % en 2014 et 10,6 % en moyenne annuelle depuis 2008. Ces deux derniers postes n'apparaîtront vraisemblablement plus dans les comptes du prochain exercice.

En 2014, les recettes des grandes lignes et Intercités reculent (- 3,2 %) plus fortement que le trafic voyageur de ces réseaux (- 1,4 %). Les recettes directes du réseau francilien reculent (- 3,6 %) alors que son trafic voyageur est stable, et les recettes TER baissent (- 1,7 %) quand, dans le même temps le trafic se tasse (- 2,9 %). Au total, le produit moyen par voyageur-km, qui progresse de 0,8 % en moyenne annuelle depuis 2008, diminue de 1,5 % en 2014. La production de fret progresse en 2014 (+ 0,9 %), mais recule en moyenne de 8,5 % par an depuis 2008.

Recul de la valeur ajoutée et contraction de l'excédent brut d'exploitation de la SNCF

Les consommations intermédiaires de la SNCF augmentent (+ 3,6 %) à un rythme similaire à sa moyenne depuis 2008 (+ 3,3 %). Les redevances d'infrastructures acquittées à RFF (35 % des CI) progressent de 2,9 % comme en 2013.

La valeur ajoutée de la SNCF est quasi stable cette année (- 0,2 %). Depuis 2008, elle évolue peu (+ 0,5 % en moyenne annuelle) malgré une année 2011 particulièrement dynamique (+ 9,6 %).

La masse salariale continue de décélérer (+ 0,9 %).

Au total, l'excédent brut d'exploitation (1,5 Md€) poursuit son évolution à la baisse (- 7,4 % en 2014) Mais le résultat net, fortement dégradé en 2013 est à nouveau positif à 202 Md€ en 2014.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure B2.6-1 Comptes des entreprises ferroviaires

Niveau en millions d'€, taux et évolutions en %, Évolution du taux de marge en points

	Niveau 2013 (p)	Évolutions annuelles				2013/ 2009
		2011	2012	2013	2013/ 2009	
Production	22 156	4,1	2,8	1,0	2,4	
Consommations intermédiaires	10 691	-1,5	6,6	3,1	3,0	
Valeur ajoutée brute (VA)	11 465	9,2	-0,4	-0,9	1,9	
Charges de personnel	9 235	1,1	2,7	1,5	1,5	
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1 446	85,4	-16,2	-8,7	5,8	
Bénéfice (+) ou perte (-)	-1 028	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	
Taux de marge (EBE/VA)	12,6	6,7	-2,6	-1,1	0,4	

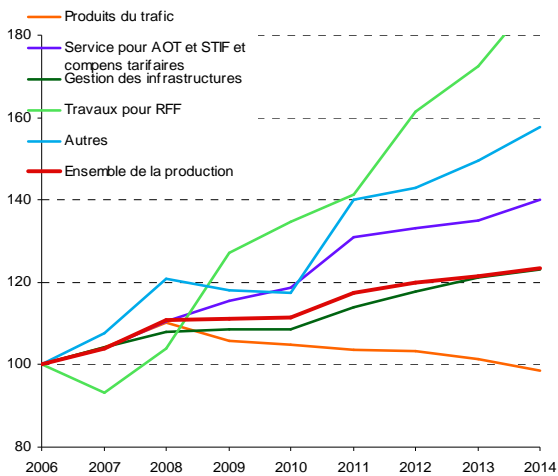
n.s. : non significatif.

Champ : Codes NAF 49.1 ; 49.2.

Source : Insee, données Esane

Figure B2.6-3 Évolution de la production de la SNCF par produit

Indice base 100 en 2006



Source : SNCF

Figure B2.6-5 Produits du trafic à la SNCF

Milliards voyageurs-km pour le transport de voyageurs, milliards tonnes-km pour le transport de fret, centimes d'euros par voyageur-km ou par tonne-km pour les produits moyens. Évolutions en %

	Produits du trafic*			Volumes transportés			Produit moyen		
	en millions d'euros			en milliards voy-km ou milliards t-km			en c€/voy-km ou c€/t-km		
	2014	évolutions 2014	2014/2008	2014	évolutions 2014	2014/2008	2014	évolutions 2014	2014/2008
Voyageurs									
Gdes lignes et intercity	5 834	-3,2	-0,7	55	-1,4	-1,6	10,6	-1,8	0,9
TER	1 538	-1,7	3,3	14	-2,9	1,2	11,3	1,2	2,1
Ile-de-France	1 013	-3,6	0,4	12	0,0	1,3	8,2	-3,6	-0,9
Total	8 384	-2,9	0,1	81	-1,4	-0,8	10,4	-1,5	0,8
Fret (Epic)	921	0,9	-8,5	19	-1,2	-9,9	4,8	2,1	1,5

* Y compris compensations tarifaires.

Source : SNCF

Figure B2.6-2 Comptes de la SNCF

Niveau en millions d'€, évolutions en %

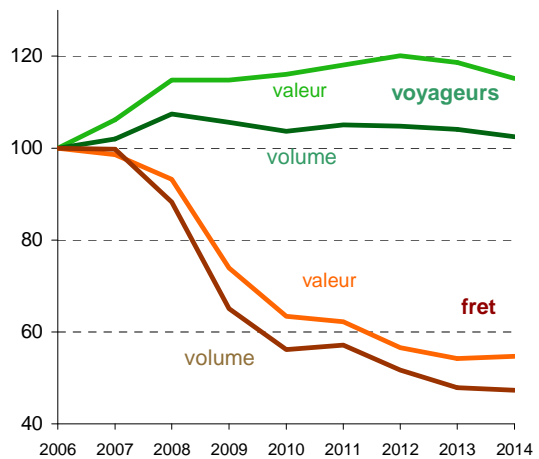
	Niveau 2014	Évolutions annuelles				2014/ 2008
		2012	2013	2014	2014/ 2008	
Production	22 227	2,0	1,3	1,6	1,8	
Produits du trafic	8 283	-0,5	-1,6	-3,0	-1,9	
Prestations de service pour les AOT et le STIF et compensations tarifaires	4 978	1,8	1,4	3,6	4,0	
Rémunération du gestionnaire d'infrastructure	3 315	3,5	2,9	1,4	2,2	
Travaux pour RFF	2 102	14,2	6,8	10,3	10,6	
Autres produits	3 549	2,1	4,6	5,5	4,5	
Consommations intermédiaires	10 560	4,6	3,6	3,6	3,3	
dont redevance infrastructure	3 691	5,0	2,9	2,9	3,5	
Valeur ajoutée	11 667	0,0	-0,6	-0,2	0,5	
Rémunérations	9 233	2,5	1,5	0,9	1,2	
Excédent brut d'exploitation	1 512	-13,2	-9,1	-7,4	-4,4	
Résultat net	202	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	

n.s. : non significatif.

Source : SNCF

Figure B2.6-4 Évolution de la production de transport de la SNCF

Indice base 100 en 2006



Source : SOEs d'après SNCF

Comptes de l'ensemble du secteur

Les chiffres du secteur sont présentés dans la *fiche B2-1*. Le dispositif Esane ne permet pas de rapprocher les comptes de l'ensemble du secteur de ceux de la SNCF, en raison notamment de différences de définitions comptables, et surtout du fait que certaines des entreprises opérant en France dans le secteur sont non-résidentes et ne sont donc pas intégrées au dispositif des entreprises françaises.

B2.7 | Entreprises de transport fluvial

À 761 millions d'euros (M€) en 2013, la production des entreprises françaises de transport fluvial, qui représente 0,4 % de celle des entreprises françaises de transport a chuté (- 3,5 %) en 2013, contrairement au rythme moyen annuel 2009-2013 (+ 3,9 %). Bien que les soldes intermédiaires de gestion aient progressé, le bénéfice est redevenu négatif depuis 2012. Enfin les investissements corporels sont pratiquement redescendus à leur niveau de 2011.

En 2014, le volume de la production des transports fluviaux, mesuré par l'indice de production des services de transport (IPST), diminue dans le fret fluvial (- 1,4 %). Les prix des prestations des services croissent de 2,2 %. La production de la branche correspondante baisse en valeur (- 2,7 %) pour la comptabilité nationale (fiche A2).

En 2013, chiffre d'affaires en baisse et premières pertes depuis 2009

En 2013, le secteur des transports fluviaux comptait 1 081 entreprises dont 263 dans les transports fluviaux de passagers. Les effectifs salariés du secteur « passagers » sont supérieurs à ceux du fret (environ 2 250 salariés contre 1 020 dans le fret). Le fret fluvial compte plus de non-salariés. Le transport fluvial de passagers recouvre essentiellement les activités de croisière et les activités de plaisance avec équipage. La location de coques de plaisance (« petits bateaux ») se situe principalement en Languedoc-Roussillon et Bourgogne alors que la région Île-de-France transporte près des trois quarts des passagers en « bateaux promenade ».

La production a marqué un recul important en 2013 (- 3,5 %), impulsé par le fret (- 8,9 %) alors qu'elle était en hausse constante auparavant (+ 3,9 % en moyenne annuelle sur la période 2009-2013). Les consommations intermédiaires (CI) se sont contractées (- 10,5 %) pour la première fois sur la période : elle a été surtout marquée dans le fret (- 16,0 % contre - 1,4 % pour les passagers). Les charges de personnel de 159 M€ se sont accrues de 3,1 % (+ 8,9 % pour le transport de « passagers » mais - 4,8 % pour le fret).

La baisse des CI en 2013 est l'explication principale à l'amélioration des soldes intermédiaires de gestion (SIG), qui s'étaient dégradés en 2012. La valeur ajoutée brute (VAB), à 262 M€, est en augmentation annuelle moyenne de 5,9 % depuis 2009 et en hausse de 13,7 % sur la seule année 2013. L'excédent brut d'exploitation est en hausse annuelle moyenne de 10,1 % depuis 2009 et de + 33,7 % en 2013. Ainsi le taux de marge (EBE / VAB) de 2013 a atteint 34,5 % soit 5,1 points de plus qu'en 2012 et 2,7 points de plus que la moyenne 2009-2013 à 31,8 %. Enfin la capacité d'autofinancement (CAF) a atteint 78 M€ soit une progression annuelle moyenne sur la période de 3,8 %.

Malgré l'amélioration des SIG en 2013, le secteur a enregistré son premier résultat net comptable déficitaire de la période 2009-2013 : - 10 M€ qui se décomposent en - 25 M€ pour le fret et + 15 M€ pour le sous-secteur « passagers » : dans le fret, les charges exceptionnelles se sont nettement accrues, passant de 24 M€ en 2012 à 65 M€ en 2013.

Enfin, la baisse des emprunts et dettes assimilés (- 4,6 %), contractés notamment auprès des établissements de crédit, n'a pas bénéficié aux nouveaux investissements (corporels hors apports)

puisque ces derniers ont chuté de 114 M€ pour retrouver un niveau (70 M€) à peine supérieur à celui de 2011 (64 M€).

Le volume d'activité diminue dans le fret en 2014, pour le pavillon français

À l'image du transport fluvial de marchandises qui recule en 2014 (- 2,0 %, cf. fiche E4), l'activité, évaluée par l'indice (synthétique) de production des services de transport (IPST), baisse en moyenne annuelle (- 1,4 %) après la légère embellie de 2013 (+ 0,4 %).

Forte baisse des prix des prestations en 2014

L'indice général (national et international) des prix du transport fluvial de fret diminue fortement en 2014 (- 4,7 %, - 14,9 % pour le transport international mais + 5,5 % pour le transport national). L'indice global recule en moyenne annuelle sur la période 2008-2014 (- 0,8 %) du fait des fortes baisses de 2009 et 2014. (cf. fiche A10) car elle est fortement impactée par le recul de 2014 et surtout la très forte chute de 2009 (- 17,9 %).

Baisse de la capacité de la flotte fluviale française

En 2014, la flotte fluviale française, composée de 1 230 bateaux porteurs français (automoteurs et barges), diminue de 62 unités et sa capacité, qui s'élève à 1,17 million de tonnes de port en lourd (tpl), régresse de 2,8 %. La capacité moyenne par bateau progresse en 2014 (+ 2,1 %) pour atteindre 951 tonnes.

Pour 2014, les informations disponibles sur la production des entreprises sont l'IPST, les prix et la flotte fluviale. Aucun modèle fiable ne permet de disposer de données avancées pour les comptes des entreprises du fluvial. En effet, les données sur les comptes détaillés des entreprises (valeur ajoutée, excédent brut d'exploitation...) sont trop parcellaires, et le nombre d'entreprises trop faible pour pouvoir, à l'instar d'un secteur comme le transport routier de fret (TRF) (fiche B2.2), mettre en place un modèle de projection et d'indicateurs.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Voir définitions en annexe.

Figure B2.7-1 Comptes des entreprises de transports fluviaux (50.30Z, 50.40Z)

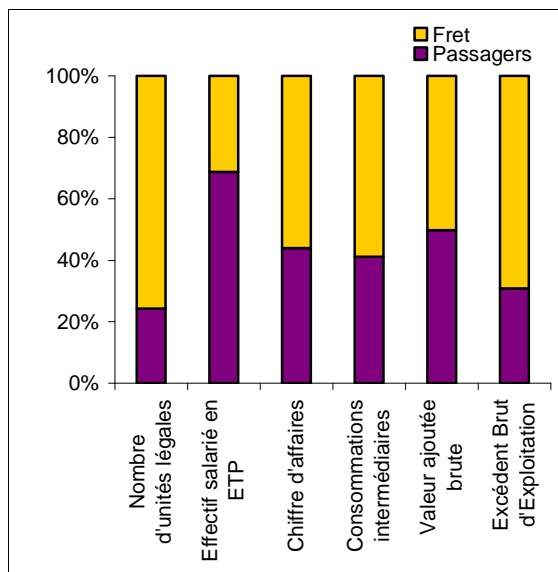
Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau 2013 (p)	Evolutions annuelles			
		2011	2012	2013 (p)	2013 (p)/2009
Chiffre d'affaires	765	9,2	1,5	-2,3	4,0
Production	761	8,8	2,6	-3,5	3,9
Consommations intermédiaires	499	11,2	4,5	-10,5	3,0
dont Achats de carburant	56	49,6	8,0	-9,0	n.d.
dont Sous-traitance incorporée	160	16,3	-0,8	-16,8	n.d.
dont Crédit-bail	12	2,8	10,6	-1,9	5,1
Valeur ajoutée brute (VAb)	262	3,7	-1,5	13,7	5,9
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	13	-5,6	-4,7	46,6	0,5
Charges de personnel	159	5,8	3,3	3,1	4,3
Excédent brut d'exploitation (EBE)	91	1,0	-10,8	33,7	10,1
Charges financières	28	16,2	7,0	21,7	12,1
Résultat courant avant impôts (RCAI)	29	11,7	-46,5	27,4	-3,4
Capacité d'autofinancement	78	4,5	-10,4	9,8	3,8
Bénéfice (+) ou perte (-)	-10	25,9	-69,9	-167,8	n.d.
Immobilisations corporelles brutes	899	0,2	20,5	2,9	15,4
Emprunts, dettes assimilés	427	-7,9	45,3	-4,6	11,0
Total des dettes	615	-0,6	25,8	-3,4	14,0
Total du passif de bilan	820	1,2	14,3	-6,0	11,8
Investissements corp. hors apports	70	45,9	187,0	-61,8	-4,2
Nombre d'entreprises (en unités)	1 081	-99,9	0,1	-1,5	-82,1

n.d. : non disponible ; n.s. : non significatif, (p) provisoire.

Figure B2.7-2 Indicateurs économiques selon le type d'activité en 2013

En %



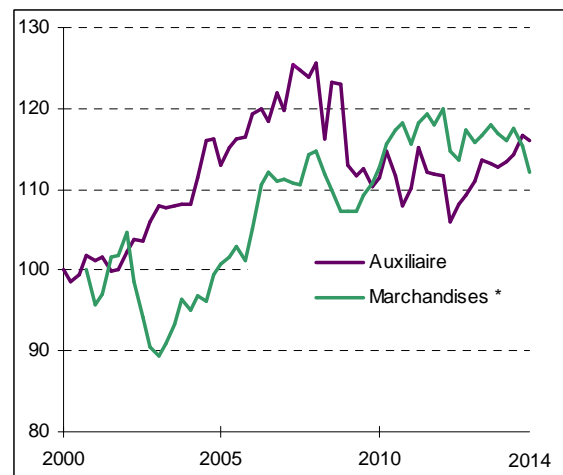
ETP : équivalent temps plein.

Source : Insee, Esane 2013 provisoire ; calculs SOeS

Figure B2.7-3 Indice de production des services de transports (IPST) fluvial

Sources : Insee, Esane et SOeS

Indice base 100 en 2000



* Série lissée.

Source : SOeS

Figure B2.7-4 Flotte fluviale française au 31 décembre

Niveaux en unités, évolution annuelle en %

	Niveau 2014	Evolutions annuelles			
		2012	2013	2014	2014/ 2008
Marchandises générales	1 163	0,1	-2,6	-4,0	-1,7
automoteurs	820	0,9	-3,3	-2,3	-1,0
barges et chalands	343	-1,8	-0,8	-7,8	-3,3
Marchandises liquides	67	-4,6	-2,4	-17,3	-3,5
automoteurs citernes	31	-5,0	-2,6	-16,2	-1,5
barges citernes	36	-4,3	-2,2	-18,2	-5,0
Total	1 230	-0,2	-2,6	-4,8	-1,8

Source : VNF

Niveaux en milliers de tpi*, évolution annuelle en %

capacité	Niveau 2014	Evolutions annuelles			
		2012	2013	2014	2014/ 2008
Marchandises générales	1 058	4,0	-2,0	-1,7	0,7
automoteurs	625	6,4	-3,0	-0,2	2,4
barges et chalands	433	0,7	-0,6	-3,8	-1,5
Marchandises liquides	112	-4,9	3,1	-11,6	-1,1
automoteurs citernes	50	-7,4	7,5	-7,9	2,5
barges citernes	62	-3,2	0,1	-14,3	-3,5
Total	1 170	3,0	-1,5	-2,8	0,5

* Tonnes de port en lourd.

Source : VNF

B2.8 | Entreprises de transport maritime

Le transport maritime est une activité par définition internationale. Les entreprises de transport maritime françaises exercent une partie seulement de leur activité en France et inversement de nombreuses compagnies étrangères interviennent en France. La production des 772 entreprises françaises de transport maritime (fret et passagers) représente 6,5 % de la production des entreprises françaises de transport. Elles opèrent avec 179 navires d'un âge moyen de 8,2 ans. Un très grand acteur (CMA-CGM) assure l'essentiel de la production. La production a baissé en 2013 suite au recul de fret en lien avec la morosité des échanges internationaux. En 2014, selon les indices de production des services de transport (IPST) la situation pourrait s'inverser.

En 2013, la situation financière des entreprises françaises de transport maritime s'est dégradée

À 13,5 milliards d'euros en 2013, la production du secteur des entreprises de transport maritime a baissé (- 2,5 %) après la forte croissance de 2012 (+ 10,9 %). En moyenne annuelle entre 2009 et 2013 la production a crû de 8,1 %. La baisse de 2013 est due à l'activité du fret (- 3,6 %) (plus de 90 % de la production du transport maritime), celle des passagers ayant néanmoins enregistré une hausse sensible (+ 9,5 %).

La diminution des achats de carburants (- 6,1 %), qui représente le quart des consommations intermédiaires (CI), a permis de légèrement réduire les CI pour cette année (- 1,2 %) alors que sur la période 2009-2013, elles ont augmenté de 6,2 % en moyenne annuelle. Les CI hors carburants, ont augmenté en 2013, en particulier la sous-traitance incorporée (« cœur de métier ») confiée à une autre entreprise (+ 10,1 %). Le recul des CI n'a cependant pas empêché une baisse de la valeur ajoutée brute (VAB) du secteur (- 18,2 %). Les charges de personnel ont légèrement progressé en 2013 (+ 1,2 %) pour atteindre 805 M€ à un niveau toutefois encore inférieur à celui de 2010. Les charges financières se sont fortement alourdies (+ 15,7 %) après le desserrement de l'année 2012 (- 13,2 %).

Les soldes intermédiaires de gestion se sont dégradés : l'excédent brut d'exploitation a diminué de plus de la moitié ; le résultat courant avant impôts est redevenu négatif comme en 2009 et 2011. Cependant, le résultat comptable du secteur est resté positif pour la deuxième année consécutive (190 M€). Le taux d'endettement (total des dettes / passif) qui s'était réduit chaque année entre 2009 et 2012, est reparti à la hausse en 2013, passant de 66,6 % en 2012 à 69,1 % en 2013.

En 2014, la situation s'améliore...

En 2014, l'indice de production des services de transport maritime augmente : fret : + 0,8 %, voyageurs : + 3,0 %.

L'activité de CMA-CGM, troisième opérateur mondial de ligne régulière conteneurisée qui emploie 20 000 salariés (dont 2 400 au siège social à Marseille), progresse nettement en 2014 : + 5,3 % pour le chiffre d'affaires consolidé et + 8,1 % pour les volumes transportés. Le « bénéfice avant intérêts, impôts et amortissements » et le résultat consolidé croissent respectivement de 29 % et 43 %. Comme l'année précédente le taux d'endettement net (dette nette sur fonds propres) baisse (77 % en 2013, 55 % en 2014).

Le chiffre d'affaires de Bretagne Angleterre Irlande SA (enseigne Brittany-Ferries), qui dessert les îles Britanniques et l'Espagne, détenue majoritairement par

la coopérative agricole Sica de Saint-Pol-de-Léon (Finistère), progresse de 0,6 % en 2014, son résultat net comptable de 145,0 % atteint 4,0 M€.

... sauf pour LD Lines, MyFerryLink et la SNCM

Sur les autoroutes de la mer, DFDS Seaways France, filiale du groupe danois DFDS Seaways et de LD Lines (groupe français Louis Dreyfus Armateurs), exploite les lignes ferry transmanche Douvres-Dunkerque, Douvres-Calais, et Newhaven-Dieppe. L'autoroute de la mer entre Montoir-de-Bretagne et Gijón est suspendue en septembre 2014 suite à la fin des subventions accordées depuis 2010. En 2014, LD Lines enregistre un déficit d'exploitation d'environ 6 M€ malgré un taux de remplissage de 75 % en moyenne.

Le chiffre d'affaires de MyFerryLink (liaisons transmanches Calais-Douvres), augmente fortement (à 106 M€ en 2014) mais l'avenir est compromis : Eurotunnel qui possède la flotte de la société, ne renouvellera pas ses contrats avec elle.

La SNCM (Société nationale Corse-Méditerranée), appartenant à Transdev (66 %), l'État (25 %) et aux salariés (9 %) qui assure une délégation de service public pour le transport des personnes et des marchandises entre le continent et la Corse, est en redressement judiciaire depuis le 28 novembre 2014.

La flotte maritime française

La flotte de commerce sous pavillon français compte 179 navires au 31 décembre 2014. Son volume commercial est de 5,2 millions d'unités de jauge brute, en retrait pour la troisième année consécutive. Sa capacité d'emport de 6,1 millions de tonnes de port en lourd (tpl), recule aussi sur la même période. L'âge moyen de la flotte française s'accroît, (8,2 ans au 31 décembre 2014). La flotte de transport française reste plus jeune que la flotte mondiale dont la moyenne d'âge atteint 11 ans.

Les activités de services maritimes progressent

Louis-Dreyfus remporte un contrat de pose de câble sous-marin en fibre optique de 20 000 km, le Sea-Me-We 5 reliant l'Asie à l'Europe. Dans l'offshore pétrolier, Bourbon accroît son CA de 6,7 % pour atteindre près de 1,4 Md€. Technip (prospection pétrolière) accroît son chiffre d'affaires de 14 % (10,8 Md€) n'empêchant pas cependant un léger recul de son résultat d'exploitation (- 1,2 %).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Voir définitions en annexe.

Figure B2.8-1 Comptes des entreprises de transports maritimes (50.10Z, 50.20Z)

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

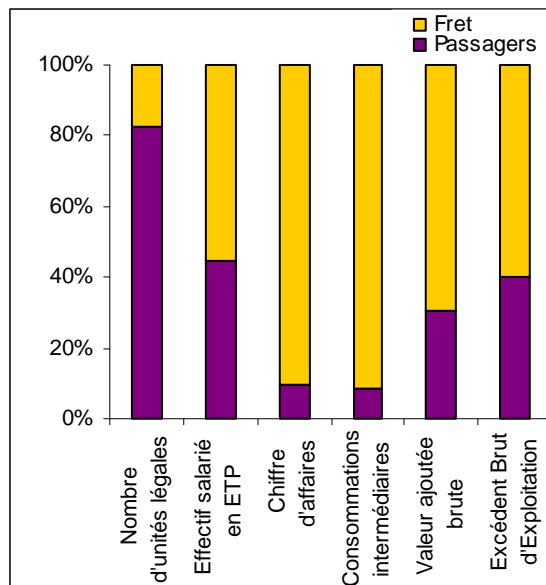
	Niveau 2013 (p)	Evolutions annuelles			
		2011	2012	2013 (p)	2013 (p)/2009
Chiffre d'affaires	13 674	0,3	9,8	-1,9	8,4
Production	13 494	-0,8	10,9	-2,5	8,1
Consommations intermédiaires	12 621	13,1	5,9	-1,2	6,2
dont Achats de carburant	3 086	30,7	16,4	-6,1	n.d.
dont Sous-traitance incorporée	1 464	10,5	11,9	10,1	n.d.
dont Crédit-bail	256	-0,1	1,9	6,4	5,1
Valeur ajoutée brute (VAb)	873	-77,9	151,5	-18,2	n.d.
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	-92	24,2	14,1	-8,1	22,4
Charges de personnel	805	-0,6	-1,2	1,2	0,3
Excédent brut d'exploitation (EBE)	160	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Charges financières	1 164	9,1	-13,2	15,7	-0,1
Résultat courant avant impôts (RCAI)	-299	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Capacité d'autofinancement	-13	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Bénéfice (+) ou perte (-)	190	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Immobilisations corporelles brutes	4 765	-11,7	-20,8	21,1	6,2
Emprunts, dettes assimilés	4 166	0,2	-18,1	28,7	10,0
Total des dettes	8 934	-11,0	-12,9	16,4	0,2
Total du passif de bilan	12 935	-8,3	-7,9	12,2	2,3
Investissements corp. hors apports	693	12,6	-47,8	-8,7	-22,9
Nombre d'entreprises (en unités)	772	-4,7	-99,9	16,4	-80,0

n.d. : non disponible ; n.s. : non significatif ; (p) : provisoire.

Sources : Insee, Esane et SOeS

Figure B2.8-2 indicateurs économiques selon le type d'activité en 2013

En %

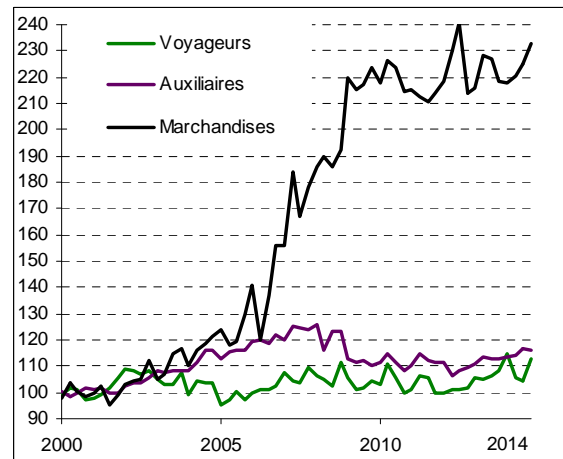


ETP : équivalent temps plein.

Source : Insee, Esane 2013 provisoire, calculs SOeS

Figure B2.8-3 Indice de production des services de transports (IPST) maritimes

Indice base 100 en 2000



Source : SOeS

Figure B2.8-4 Flotte de commerce au 31 décembre

Niveau divers, évolutions en % et en années pour l'âge moyen

	Niveau 2014	évolution annuelle			2014 / 2008
		2012	2013	2014	
Nombre de navires	179	-6,6	-4,5	-5,3	-3,1
Volume commercial (milliers de jauge brute)	5 159	-12,6	-4,8	-3,6	-2,2
Maximum transportable (milliers de tonnes de port en lourd)	6 095	-16,9	-9,0	-1,6	-3,5
Âge moyen (années)	8,2	-0,8 an	-0,2 an	0,5 an	+0,2 an

Source : DGITM

B2.9 | Compagnies aériennes françaises

En transportant 45% des passagers aériens en France et 39 % du fret, les compagnies aériennes françaises réalisent 11 % de la production des entreprises françaises de transport. Avec 19,5 milliards d'euros (Md€), la production des compagnies aériennes a peu augmenté en 2013 : + 0,7 %. En 2014, leur activité diminue légèrement avec plus de 181 milliards de passagers-kilomètres (- 0,4 %). Ce recul se retrouve à la fois chez le principal contributeur, le groupe Air France (qui inclut les compagnies franchisées) et les autres compagnies françaises.

Le transport aérien est une activité en grande partie internationale et les compagnies françaises ne réalisent qu'une partie du transport aérien ou international au départ ou à l'arrivée en France. En 2014, les compagnies françaises ont transporté 64,8 millions de passagers, en baisse de 1,0 % par rapport à 2013.

Le secteur aérien est concentré sur quelques très grosses entreprises, dont le groupe Air France qui se situe à la huitième place dans le classement mondial des compagnies et représente 6,0 % du trafic international mondial en 2013, et est le premier transporteur aérien mondial pour le trafic en passagers-kilomètres transportés à l'international ; il est aussi leader européen pour le transport de fret avec 10,1 milliards de tonnes-kilomètres transportées en 2013.

En France, Air France KLM domine le secteur en transportant plus de 82 % des passagers et tonnes acheminés par des compagnies françaises.

Croissance modérée de la production en 2013

L'activité du transport aérien de passagers, mesurée par l'Indice de production des services de transport (IPST), a progressé en 2013 (+ 1,2 %), mais à un rythme plus modéré qu'en 2012 (+ 2,1 %). Le fret s'est dégradé en 2013 (- 5,8 %) dans la tendance de depuis 2008.

En 2013, le secteur des transports aériens de passagers comptait 542 entreprises. La production du secteur a progressé de 0,7 %, (+ 4,1 % en moyenne annuelle depuis 2009) pour s'établir à 19,5 Md€. Bien que les achats de carburants aient chuté de 5,2 %, les consommations intermédiaires ont légèrement crû de 0,3 % ; la VAB croît (1,6 %). Les charges de personnel ont nettement diminué (- 4,7 %). Ainsi, l'excédent brut d'exploitation a quasiment quadruplé et s'élève à 450 M€ en 2013. Cette progression s'est entièrement répercutée sur le résultat d'exploitation qui reste néanmoins négatif (- 296 Md€) car d'importantes dotations d'exploitation (plus de 1,1 Md€) l'ont grevé. Même si le résultat financier est redevenu positif (45 M€ en 2013 contre - 436 M€ en 2012), la dégradation du résultat exceptionnel (- 1,0 Md€ dont - 1,5 Md€ des produits exceptionnels sur opération en capital) a causé une perte nette (- 555 M€) pour la sixième année consécutive.

La part de marché du pavillon français continue à se dégrader

En proportion du nombre de passagers, la part du pavillon français a baissé entre 2013 et 2014, passant de 46,6 % à 44,8 %, alors qu'elle s'élevait à 59,6 % en 2000. Cette dégradation touche aussi bien le transport international (35,8 % en 2013, 34,5 % en 2014) que le transport intérieur (85,6 % et 84,5 % respectivement).

Cette évolution très préoccupante est notamment imputable à la concurrence de plus en plus forte exercée sur le pavillon français par les compagnies à bas coût et aux transporteurs des pays du Golfe.

Baisse de la production en 2014 dans les domaines du fret et des voyageurs

En 2014, la production de l'aérien dans le domaine des marchandises continue de baisser pour la quatrième année consécutive (- 5,8 % au même rythme qu'en 2013 d'après l'IPST). Pour les voyageurs la production diminue aussi en moyenne annuelle (- 0,7 %).

Léger recul d'Air France en 2014

L'activité du groupe Air France (y compris compagnies franchisées) diminue pour le nombre de passagers (- 1,1 %). L'activité de la filiale Transavia France est toujours en plein essor : + 26,6 % (+ 40,4 % en 2013) pour les passagers. La maison mère (88 % des passagers du groupe) enregistre une légère baisse de son activité (- 1,5 % pour les passagers) après la hausse modérée de 2013. La baisse est beaucoup plus franche sur les courts et moyens courriers du groupe : HOP!, issue de la fusion au 31 mars 2013 des anciennes compagnies Brit Air, Régional et Airlinair, réduit son activité en 2014 (- 12,5 % pour les passagers), dans la tendance déjà observée l'année précédente.

L'activité des autres compagnies françaises suit la même tendance que celle du groupe Air France : les nombres de passagers-km et de passagers décroissent (- 0,6 %), à l'exception de Air Caraïbes et Air Corsica dont le nombre de passagers augmente (+ 0,4 % et + 0,5 %).

Le résultat net consolidé du groupe Air France-KLM est moins déficitaire

Le chiffre d'affaires de l'ensemble du groupe Air France-KLM sur l'exercice 2014 est en repli (- 2,4 %) à 24,9 Md€. Ce recul impacte directement le résultat d'exploitation courant consolidé négatif en 2014 (- 129 M€) après avoir été positif en 2013. Les charges de personnel diminuent de 166 M€ suite à la réduction des emplois de 1,8 %. Le groupe qui enregistre un produit non courant de 824 M€ au titre des plans de retraite pilotes, personnels navigants et personnels au sol de KLM (consécutifs aux nouvelles règles fiscales néerlandaises) ainsi qu'une réduction substantielle des déficits fiscaux, peut ainsi afficher un résultat net certes déficitaire mais beaucoup moins important que les années précédentes : - 146 M€ (contre - 1,8 Md€ en 2013 et - 1,2 Md€ en 2012).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Voir définitions en annexe.

Figure B2.9-1 Comptes des entreprises de transports aériens de passagers (51.10Z)

Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau 2013 (p)	Evolutions annuelles			
		2011	2012	2013 (p)	2013 (p)/2009
Chiffre d'affaires	19 415	6,5	2,2	1,1	4,3
Production	19 465	5,3	2,1	0,7	4,1
Consommations intermédiaires	13 753	8,9	1,2	0,3	4,5
<i>dont Achats de carburant</i>	4 640	16,0	13,8	-5,2	-
<i>dont Sous-traitance incorporée</i>	1 651	-1,1	-4,0	11,8	-
<i>dont Crédit-bail</i>	263	4,6	12,5	10,7	8,9
Valeur ajoutée brute (VAb)	5 712	-2,7	4,3	1,6	3,2
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	154	11,3	-6,3	-10,5	-6,8
Charges de personnel	5 108	3,0	-1,1	-4,7	-0,6
Excédent brut d'exploitation (EBE)	450	-274,4	-145,6	379,0	-
Charges financières	868	-20,2	20,4	-14,2	9,3
Résultat courant avant impôts (RCAI)	-280	18,9	-19,6	-74,9	-33,9
Capacité d'autofinancement	52	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Bénéfice (+) ou perte (-)	-555	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Immobilisations corporelles brutes	11 602	n.d.	n.d.	-5,6	n.d.
Emprunts, dettes assimilés	3 631	n.d.	n.d.	-10,7	n.d.
Total des dettes	10 042	n.d.	n.d.	1,0	n.d.
Total du passif de bilan	13 437	n.d.	n.d.	-1,0	n.d.
Investissements corp. hors apports	929	47,9	-61,6	21,7	n.d.
Nombre d'entreprises (en unités)	542	30,1	1,2	13,6	8,2

n.d. : non disponible ; n.s. : non significatif.

Figure B2.9-2 Activités des principales compagnies aériennes françaises en 2014

Passagers-km en millions, passagers en milliers, évolution en %

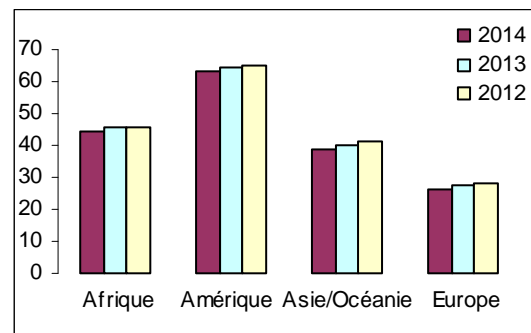
Compagnies françaises	Passagers-km		Passagers	
	2014	2014 /2013	2014	2014 /2013
<i>Groupe Air France :</i>				
AIR FRANCE	144 008	-0,3	52 661	-1,1
HOP!	2 024	-13,9	3 580	-12,5
TRANSAVIA FRANCE	4 909	21,6	2 944	26,6
CORSAIR	8 712	-1,3	1 228	-0,5
AIR CARAIBES	6 121	1,7	1 235	0,4
XL AIRWAYS FRANCE	4 773	-7,7	791	-14,9
AIR AUSTRAL	4 596	-2,3	1 024	-4,1
AIR TAHITI NUI	3 477	8,3	420	9,1
AIGLE AZUR	2 523	-5,7	1 890	-3,5
AIR MEDITERRANEE	1 927	-5,7	1 003	-7,1
AIRCALIN	1 627	-0,7	392	1,9
EUROPE AIRPOST	1 020	23,7	576	22,4
AIR CORSICA	991	2,5	1 711	0,5
OPENSKIES	857	1,2	146	1,2
AIR TAHITI	254	-2,5	736	-1,7
CAIRE - AIR GUYANE EXPRESS	80	4,0	287	4,9
AIR CALEDONIE	72	8,7	436	8,6
<i>Autres transporteurs</i>	169	58,9	304	23,4
Total	181 208	-0,4	64 839	-1,0

Source : DGAC

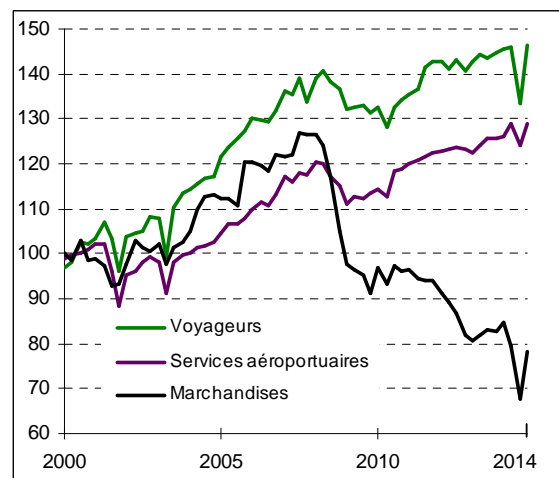
Sources : Insee, Esane et SOeS

Figure B2.9-3 Parts de marché des compagnies françaises (sur l'ensemble des compagnies) pour les grands faisceaux depuis la métropole

En % des passagers transportés



Source : DGAC

Figure B2.9-4 Indices de production des services de transports aériens

 Source : SOeS
IPST base 100 en 2000 en moyenne annuelle

B3.1 | Sociétés d'autoroutes concédées

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 9,0 Md€ (donnée provisoire) et est en hausse de 3,9 % à un rythme légèrement supérieur à celui de la période 2008-2014 (+ 3,2 % en moyenne annuelle). Il est constitué à 97 % des recettes des péages. Les investissements sont en forte baisse (- 26,6 %) poursuivant la tendance enregistrée depuis 2008 (- 11,7 % en moyenne annuelle), tandis que les effectifs salariés continuent de diminuer.

En 2014, hausse toujours confirmée du chiffre d'affaires des autoroutes

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 9,0 Md€ (donnée provisoire), en hausse de 3,9 %. Il est constitué à 97,1 % des recettes des péages qui augmentent (+ 3,8 %) suite à la hausse de la circulation sur les autoroutes concédées (+ 2,4 %, cf fiche G7) et l'augmentation du prix hors taxes des péages de l'ordre de 0,9 % en 2014.

Les consommations intermédiaires (CI) baissent nettement en 2014 (- 13,0 %). Cela se répercute directement sur la valeur ajoutée qui croît pour la sixième année consécutive (+ 6,5 % soit deux points de plus que sur la période 2008-2014). Ces évolutions s'expliquent essentiellement par le fait que l'autoroute A63, concédée à la société Atlandes, n'était que partiellement mise en service en 2013, 2014 constituant sa première année d'exploitation complète. En neutralisant cet effet en 2014, les CI progressent de 5,4 % et la croissance de la valeur ajoutée se limite à 3,0 %.

La baisse des effectifs salariés de 3,2 % en 2014 est la poursuite de la tendance entamée depuis 2007. Celle-ci entraîne une nette diminution des charges de personnel puisqu'elles chuteraient de 4,6 %.

Couplé avec une diminution des impôts indirects (- 1,4 %) cela entraîne une progression de l'excédent brut d'exploitation (EBE) plus importante (+ 6,9 %) que celle de la valeur ajoutée. La tendance de l'évolution en moyenne annuelle sur 2008-2014 reste toujours élevée (+ 5,7 %) : l'EBE atteint ainsi 6,3 Md€.

Avec des produits financiers qui décroissent (- 21,9 %) et des charges financières qui s'alourdissent (+ 3,4 %), les sociétés d'autoroutes concédées enregistrent des pertes financières importantes : - 959 M€.

Le fort accroissement 2014 de la capacité d'autofinancement (+ 37,0 %) poursuit la hausse entamée l'année précédente (+ 3,0 %) pour atteindre le niveau record de 5,2 Md€. Malgré cela les entreprises diminuent très nettement leurs investissements puisque ces derniers chutent de 26,6 %.

Les emprunts et dettes financières au 31 décembre augmentent (+ 2,2 %) un peu plus fortement que sur la période 2008-2014 (+ 1,8 % en moyenne annuelle) pour s'établir à 34,7 Md€ soit l'équivalent de 3,9 années de chiffre d'affaires. La restructuration financière entre APRR et la société mère Eiffarie explique en partie cette augmentation : cette réorganisation ayant eu pour but de transférer 1,2 Md€ de la dette d'Eiffarie vers APRR.

2008-2014 : chiffre d'affaires en nette progression et baisse constante des effectifs salariés

Entre 2008 et 2014, dans un contexte de hausse continue du chiffre d'affaires (+ 3,2 % en moyenne annuelle), les effectifs salariés ne cessent malgré tout de diminuer (- 2,7 %). Les charges de personnel baissent moins fortement (- 0,9 %).

Le taux de marge (EBE / VA) s'est apprécié de 5,4 points et atteint 78,2 % en 2014 soit le plus fort taux depuis 2006.

Alors que la capacité d'autofinancement s'accroît aussi de façon importante (+ 8,7 % par an depuis 2008) l'investissement diminue rapidement (- 11,7 % par an depuis 2008) malgré un point particulièrement haut en 2010 à près de 3,6 Md€ en raison des travaux de l'autoroute de Gascogne A'Liéonor ouverte mi décembre 2010. Avec moins de 1,1 Md€, ils enregistrent leur plus bas niveau depuis 2006. Il n'est toutefois pas pris en compte les investissements en cours en 2014 pour la construction de l'autoroute A150 concédé à ALBEA, ni pour l'autoroute A507 ou rocade L2 de Marseille.

NB : les comptes présentés en 2014 sont estimés.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Voir définitions en annexe.

Figure B3.1-1 Les comptes des sociétés d'autoroutes concédées

Figure B3.1-1 Les comptes des sociétés d'autoroutes concédées (données provisoires)

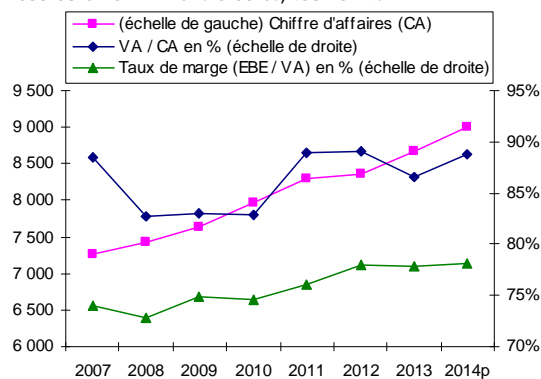
	Niveau 2014 (e)	évolution annuelle				2014 (p)/2008
		2012	2013	2014 (p)		
Effectif salarié	13 811	-3,2	-3,0	-3,2	-2,7	
Chiffres d'affaires	9 010	0,6	3,8	3,9	3,2	
dont péages	8 746	0,6	3,4	3,8	3,2	
Consommations intermédiaires (CI)	1 008	-1,2	27,8	-13,0	-3,9	
≈ "Valeur ajoutée" (= CA - CI)	8 003	0,8	0,9	6,5	4,5	
Charges de personnel	849	1,3	-1,8	-4,6	-0,9	
Impôts, taxes et versements assimilés	899	-0,9	2,3	-1,4	2,2	
EBE	6 254	3,3	0,9	6,9	5,7	
Dotations aux amortissements et aux provisions	1 978	3,7	6,3	8,9	4,8	
Produits financiers	607	-16,7	31,0	-21,9	-0,7	
Charges financières	1 566	1,2	-7,7	3,4	-1,6	
Capacité d'autofinancement	5 193	-7,0	3,0	37,0	8,7	
Investissements	1 094	-8,9	-9,3	-26,6	-11,7	
Emprunts et dettes financières au 31/12	34 748	1,4	1,9	2,2	1,8	

(p) : données 2014 provisoires

Sources : DGITM, estimation 2014 SOeS d'après ASFA

Figure B3.1-2 Évolution du chiffre d'affaires et des ratios comptables

Niveau du CA en millions d'euros, taux en %

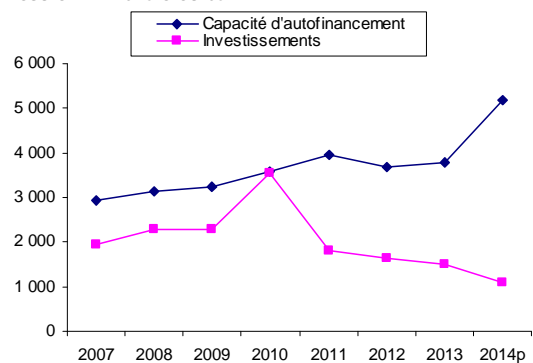


Note : Taux de marge 2014 non disponible

Sources : DGITM, estimation 2014 SOeS d'après ASFA

Figure B3.1-3 Évolution de la capacité d'autofinancement et de l'investissement

Niveau en millions d'euros

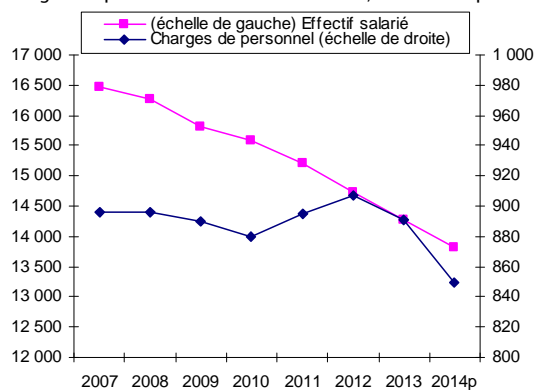


Note : Capacité d'auto-financement 2014 non disponible

Source : DGITM

Figure B3.1-4 Évolution des effectifs salariés et des charges de personnel

Charges de personnel en millions d'euros, effectif en personnes



Source : DGITM

B3.2 | Aéroports de Paris (ADP)

Avec un chiffre d'affaires de 5,2 milliards d'euros (Md€) en 2013, les services auxiliaires aériens participent à 2,5 % du chiffre d'affaires (CA) des entreprises de transport.

Aéroports de Paris (ADP) est la principale entreprise de services auxiliaires aériens et réalise en 2014 un CA de 2,76 Md€ ; ADP affiche toujours des soldes intermédiaires de gestion en hausse depuis une décennie. Néanmoins, les investissements continuent de diminuer nettement en 2014 (-9,5 %) après la forte baisse de l'année précédente. La dette financière à moyen et long termes continue de se creuser, pour désormais dépasser la barre des 4 Md€.

Hausse modérée des résultats

À 2,8 Md€, le CA d'Aéroports de Paris (société ADP SA) continue d'augmenter en 2014 (+0,9 %) mais beaucoup moins qu'en 2013 (+4,9 %). Le CA dû aux activités aéronautiques (60 % du CA) progresse de 1,6 % tiré par les redevances aéronautiques (+4,6 %) - (d'atterrissage, de stationnement, de passagers...) qui représentent 34 % du CA ; elles sont elles-même portées par la bonne dynamique du trafic passagers (+2,6 % sur les plates-formes parisiennes) et les hausses des tarifs. Le CA des activités de commerce et services (34 % du CA) progresse de 0,7 %, les activités immobilières (location de terrains et d'entrepôts) - (9,5 % du CA) sont quasi stables.

Les consommations intermédiaires (CI) diminuent pour la première fois depuis au moins 1997 (-7,6 %) en nette opposition avec le rythme annuel moyen constaté entre 2008 et 2014 (+1,4 %) : la baisse de la sous-traitance confiée (-10 %), des charges externes (-5 %) et des achats non stockés de matières et fournitures (-19 %) expliquent cette évolution.

En 2014, la valeur ajoutée brute (VAB) croît toujours à un rythme soutenu (+5,6 %), supérieur au rythme moyen annuel des six dernières années (+4,6 %) et bien plus fortement que le CA. Cela induit une nette augmentation (3,1 points) du taux de valeur ajoutée (VAB / CA). Bien que les effectifs baissent un peu (-0,6 %), les charges de personnel augmentent légèrement (+0,9 %). Les impôts et taxes croissent très fortement de 45 % suite à la hausse de 52 % de la contribution économique territoriale (CET composée de la cotisation foncière des entreprises - CFE - et de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises - CVAE). Malgré la croissance élevée de la VAB, l'importante augmentation des impôts et taxes impacte considérablement l'excédent brut d'exploitation (EBE) de l'entreprise qui certes croît pour la douzième année consécutive mais modérément, +2,1 %, par rapport à l'année précédente (+9,4 %) ou au rythme annuel moyen de la période 2008-2014 (+5,3 %). Il s'élève à plus de 1,1 Md€. Le taux de marge perd ainsi 1,9 point. L'EBE impacte directement la capacité d'autofinancement (CAF) qui affiche également une hausse inférieure au rythme annuel moyen de 2008-2014 (+2,6 % contre +4,9 %). La CAF avait enregistré en 2012 son seul recul en douze ans.

Plus bas niveau des investissements depuis 1998 inclus

La croissance, plus modérée qu'auparavant, de la CAF ne se traduit pas par une hausse des investissements

corporels et incorporels puisque ceux-ci passent de 431 M€ en 2013 à 390 M€ en 2014 (-9,5 %) soit le plus bas niveau en euros courants depuis 1998 inclus. Ceci s'explique par la poursuite de la politique économique d'ADP qui continue de réviser à la baisse son programme d'investissements prévisionnel (en particulier les investissements courants et de capacité). Cette réduction des investissements couplée avec l'augmentation de la CAF se traduit directement par une hausse sensible (+24,3 points) du taux d'autofinancement (CAF / Investissement), et une baisse modérée (-3,4 points) du taux d'investissement.

Pour l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, ces investissements concernent principalement la réhabilitation de la piste 4 ; le rachat des bornes de 400 hertz sur les terminaux ABCD ; la création d'un passage pour véhicules sous la voie avion Echo ; la création d'un parc abonné à l'est du parking EF ; la réhabilitation du satellite 4 du terminal 1 ; la poursuite de la reconfiguration du seuil 08L du doublet sud de la plate-forme ; l'alimentation de Paris-Charles de Gaulle en 225KV ; la densification des commerces de la place centrale du terminal 2E ; et la mise en conformité du terminal 2C pour l'accueil de l'A380.

Sur l'aéroport de Paris-Orly, les investissements portent principalement sur l'extension de la jetée Est du terminal Sud de Paris-Orly ; l'optimisation de l'inspection filtrage de bagages en soute (IFBS) du Hall1 du terminal Ouest et l'intégration des IFBS au terminal Sud ; la rénovation de la voie de circulation avion Whisky2 ; les aménagements des linéaires des terminaux Ouest et Sud ; la rénovation de la salle au large Schengen du terminal Ouest ; et les liaisons verticales du rez-de-chaussée du parking P1 du terminal Sud.

ADP finance principalement son programme d'investissements par autofinancement et par un recours à de la dette de moyen et long termes.

En dépit des baisses d'investissements, la dette financière à moyen et long termes d'ADP s'accroît considérablement pour dépasser 4,0 Md€ (+14,1 %) de six points supérieur au rythme moyen annuel de 2008-2014 (+8,1 %).

En 2014, l'ADP verse 183 M€ de dividendes au titre de l'exercice 2013 (-10,7 % par rapport à l'année précédente) à l'ensemble de ses actionnaires.

Figure B3.2-1 Les comptes d'Aéroports de Paris (ADP)

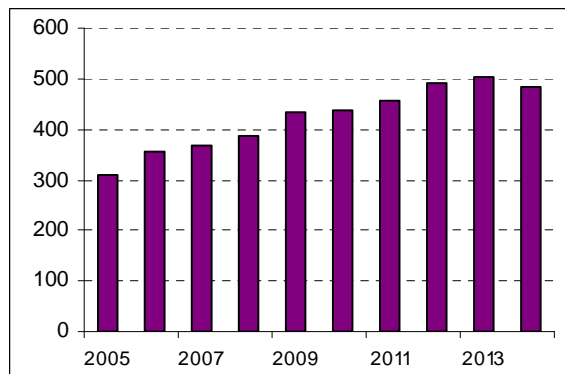
Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau 2014	évolution annuelle				2014/ 2008
		2012	2013	2014		
Chiffre d'affaires	2 759	5,4	4,9	0,9	3,4	
Consommation intermédiaire	891	7,6	2,9	-7,6	1,4	
Valeur ajoutée brute	1 932	4,5	6,0	5,6	4,6	
Charges de personnel	589	5,0	2,8	0,9	2,1	
Impôts, taxes	236	7,8	-2,8	45,0	9,5	
Excédent brut d'exploitation	1 108	3,6	9,4	2,1	5,3	
Charges financières	129	-1,4	8,6	-37,3	-5,9	
Capacité d'autofinancement (CAF)	806	-7,6	9,1	2,6	4,9	
Investissements	390	-6,1	-30,0	-9,5	-3,5	
Dette financière moyen et long termes	4 037	16,0	5,7	14,1	8,1	

Source : ADP

Figure B3.2.3 Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire (ex-taxe d'aéroport)

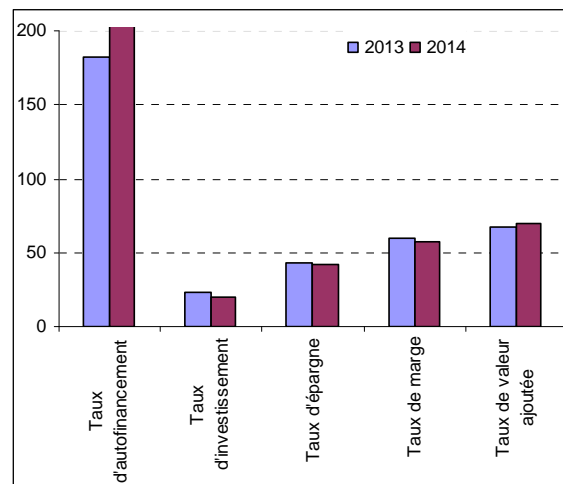
En millions d'euros



Source : ADP

Figure B3.2-2 Les ratios financiers d'ADP

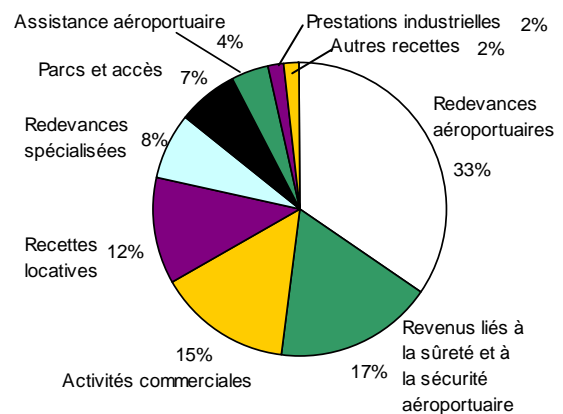
En %



Source : ADP

Figure B3.2-4 Répartition du chiffre d'affaires d'ADP en 2014

En %



Source : ADP

C – Transport, emploi et rémunération

C – Transports, emploi et rémunération

Évolutions

En 2014, l'emploi salarié du secteur du transport et de l'entreposage recule de 0,5 % en un an. Cette baisse est due à une accentuation des pertes d'emploi dans les autres services de transport (- 1,4 %) ; dans le transport principalement de voyageurs et le transport de marchandises l'emploi progresse de 0,1 %. Le nombre d'intérimaires employés dans le secteur poursuit sa hausse (+ 9,9 % en 2014, après + 10,0 % en 2013). Les évolutions s'inscrivent dans la tendance des évolutions du secteur depuis 2008, puisque les effectifs salariés régressent de 0,3 % en moyenne annuelle, principalement dans les autres services de transport. Le nombre d'intérimaires progresse aussi fortement (+ 5,3 % en moyenne annuelle depuis 2008).

La croissance de la masse salariale et du salaire mensuel par tête ralentit de nouveau et se situe en dessous de sa moyenne annuelle depuis 2008. Toutefois, l'inflation ayant été faible en 2014, le pouvoir d'achat du salaire mensuel par tête progresse.

Les tensions sur le marché du travail restent à un niveau particulièrement bas en 2014. Le nombre d'offres d'emploi collectées dans le domaine du transport et de l'entreposage baisse et 519 200 demandeurs d'emploi immédiatement disponibles, à la recherche d'un poste dans le domaine du transport, sont inscrits à Pôle emploi fin 2014, soit + 6,8 % en un an.

Structures

Au 31 décembre 2014, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1,3 million de personnes, soit 8,7 % des salariés. 35 % sont employés dans le transport principalement de voyageurs, 27 % dans le transport de marchandises et 38 % dans les autres services de transport.

Le salaire moyen par tête est équivalent dans le transport et entreposage et dans l'ensemble des activités concurrentielles. Il est plus élevé dans le transport de voyageurs, plus faible dans le transport de marchandises et les autres services de transport.

Contenu

Ce chapitre décrit les évolutions de l'emploi salarié, de la masse salariale et du salaire par tête dans le transport et l'entreposage. Le marché du travail dans les métiers du transport et de l'entreposage est détaillé et une fiche spécifique est consacrée au transport routier de marchandises.

C1 | Emploi dans le secteur des transports

Au 31 décembre 2014, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1,3 million de personnes, soit 8,7 % des salariés français. En 2014, la situation de l'emploi salarié de ce secteur ne s'améliore toujours pas, avec, dans l'ensemble, une accentuation du repli de l'année précédente : - 0,5 % entre fin 2013 et fin 2014 (soit 6 700 salariés de moins), tout comme l'ensemble des secteurs principalement marchands. Sur les six dernières années, l'emploi a diminué en moyenne de 0,3 % en rythme annuel, soit moins que dans l'ensemble des secteurs (- 0,5 %). Les activités de poste et de courrier ainsi que le transport ferroviaire apportent cette année les plus fortes contributions en termes absolus de recul de l'emploi, mais celui-ci diminue également dans le transport aérien. Le secteur dans son ensemble sollicite en revanche autant la main-d'œuvre intérimaire qu'en 2013 (+ 9,9 %).

Poursuite de la baisse des effectifs salariés dans le ferroviaire, l'aérien et le courrier

Dans le transport ferroviaire, les baisses d'emploi se poursuivent à un rythme plus élevé que l'année précédente (- 1,9 % soit - 3 000 salariés).

Dans l'aérien, la baisse (- 1,8 %) est proche de celle de 2012, après des pertes d'emploi particulièrement fortes en 2013 (- 5,5 %). Elle correspond à des réductions d'effectifs à Air France, dans le cadre de son plan de restructuration « Transform 2015 » qui s'est achevé fin 2014. Ce plan contribue à la baisse moyenne de 2,8 % sur les six dernières années.

Après deux années de croissance, l'emploi repart à la baisse dans les services auxiliaires, retrouvant son niveau de 2011. Enfin, il continue de reculer dans les activités de Poste et de courrier, la baisse (- 3,4 %) étant deux fois plus forte que l'année précédente.

L'emploi est quasi stable dans le transport routier de fret

Dans le transport routier de fret (y compris services de déménagement), l'emploi est quasi stable après deux années consécutives de baisse. Une analyse détaillée de l'emploi dans ce secteur est disponible dans la fiche C4.

L'emploi se maintient (+ 0,0 %) dans l'organisation du transport de fret, après une baisse ininterrompue depuis près de dix ans.

L'entreposage / manutention et les transports collectifs urbains créent toujours de l'emploi

Dans l'entreposage / manutention, l'emploi salarié progresse un peu plus qu'en 2013 (+ 2,1 %), et beaucoup plus que sur les six dernières années (+ 0,8 % en moyenne annuelle). Dans les transports collectifs urbains, l'emploi salarié progresse presque autant qu'en 2013 (+ 1,7 % soit + 1 700 salariés). Dans le transport routier de voyageurs, les créations d'emploi se poursuivent à un rythme soutenu (+ 2,7 % soit 2 500 salariés supplémentaires). Tout comme pour les taxis (+ 2,2 %), dans ces sous-secteurs l'emploi a cependant moins progressé en 2014 que sur 2008-2014.

Le secteur sollicite bien l'emploi intérimaire

En hausse de 9,9 %, soit quasiment autant qu'en 2013, le nombre d'intérimaires missionnés dans le secteur des transports atteint 64 300 à fin 2014, niveau historiquement élevé. L'essentiel de la hausse se produit au cours du dernier trimestre. Ainsi, pour la

première fois également, l'emploi intérimaire atteint 4,6 % de l'emploi salarié total du secteur.

Les indépendants : une concentration dans les taxis et le transport routier de fret

Entrepreneurs individuels ou gérants majoritaires de société, 59 400 indépendants exercent leur activité dans les transports fin 2012, essentiellement comme exploitant de taxis (30 400, soit 59 % de l'emploi total de cette activité) ou transporteur routier de fret (21 000, soit 6 % de l'emploi total de cette activité). Toutefois, contrairement à 2010 et 2011, le volume d'emploi non salarié ne compense pas les pertes d'emploi salarié.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Estimation de l'emploi salarié en 2014

À l'exception des données SNCF, RATP et d'intérim, les statistiques présentées classent les salariés selon l'activité principale de leur établissement (Apet) et non celle de leur entreprise (Apen).

L'emploi salarié au 31 décembre est une estimation du SOeS qui repose sur :

- les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee pour 2007 à 2012 et de Pôle emploi avant ;
- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié issues de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acos - mars 2015) ;
- les niveaux d'emploi salarié trimestriel Insee-Dares de mars 2015.

Cette estimation comptabilise le nombre de personnes en emploi travaillant en France métropolitaine.

Le champ du secteur des transports décrit dans ce rapport diffère de celui présenté par l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL) pour la Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle (CNPE). En effet, la CNPE couvre le champ de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport.

Figure C1-1 Effectifs salariés

Effectifs au 31 décembre, en milliers, évolutions annuelles en %

	Niveau 2014	Évolutions annuelles			
		2012	2013	2014	2014/ 2008
Transport principalement de voyageurs	465,5	0,3	0,1	0,1	0,3
Ferroviaire (yc fret)	158,9	-1,1	-0,7	-1,9	-1,4
Transport collectif urbain (TCU)	102,6	0,5	1,8	1,7	2,2
Routier (cars)	96,3	2,7	3,0	2,7	3,1
Aérien (yc fret)	65,0	-1,7	-5,5	-1,8	-2,8
Autre transport de voyageurs	42,6	3,5	2,6	0,7	2,3
<i>dont taxis</i>	21,3	2,3	4,1	2,2	3,0
Transport de marchandises (hors ferroviaire et aérien)	359,4	-1,2	-0,4	0,1	0,0
Routier et services de déménagement	344,6	-1,1	-0,4	0,0	-0,2
Par conduites	6,1	2,7	-2,0	-0,5	8,3
Maritime	7,3	-7,4	2,1	6,0	0,0
Fluvial	1,3	2,2	1,0	-3,0	0,9
Autres services de transport	510,0	-0,7	-0,8	-1,4	-1,1
Entreposage et manutention	101,0	0,3	2,0	2,1	0,8
Organisation du transport de fret	95,4	-1,7	-1,8	0,0	-2,4
Services auxiliaires	65,2	0,6	0,2	-0,7	0,6
Activités de poste et de courrier	248,4	-1,1	-1,7	-3,4	-1,7
Transports et entreposage (hors intérim)	1 334,9	-0,5	-0,4	-0,5	-0,3
Intérim utilisé dans Transports et entreposage	64,3	-1,7	10,0	9,9	5,3
Transports et entreposage hors "53"¹ (hors intérim)	1 086,5	-0,4	0,0	0,2	0,0
Secteurs principalement marchands² (hors intérim)	15 271,2	-0,3	-0,6	-0,5	-0,5
Intérim	542,1	-10,9	6,4	0,1	0,9
Ensemble des secteurs	17 805,2	-0,5	-0,2	-0,3	-0,2

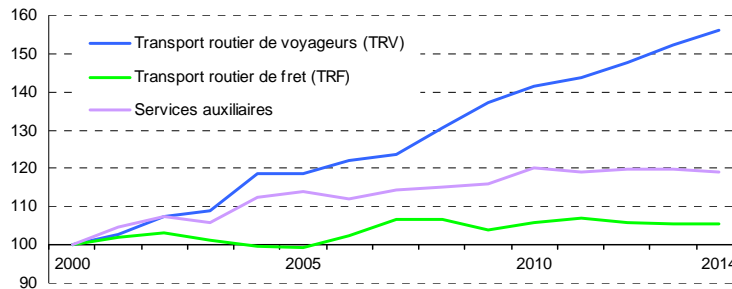
1. NAF 53 : activités de poste et de courrier.

2. Ensemble des secteurs marchands hors agriculture ; codes : (DE-MN, RU en Naf Rév.2).

Source : SOeS à partir de Insee - estimations d'emploi ; Pôle emploi ; Acoess ; SNCF ; RATP ; La Poste ; Air France

Figure C1-2 Effectifs salariés du TRV, TRF et des services auxiliaires

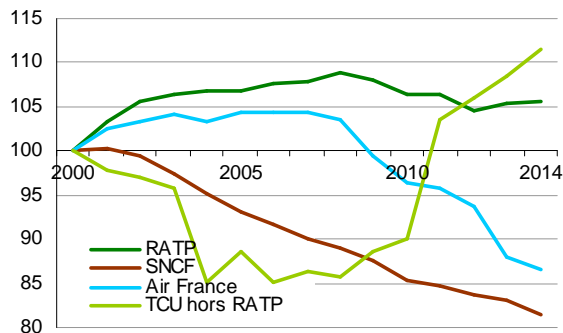
Effectif au 31 décembre, base 100 au 31 décembre 2000



Source : SOeS à partir de Insee - estimations d'emploi ; Pôle emploi ; Acoess ; SNCF ; RATP ; La Poste ; Air France

Figure C1-3 Effectifs salariés de la SNCF, de la RATP et d'Air France

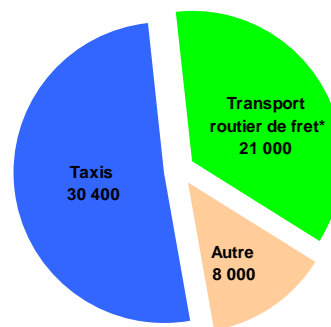
Effectif au 31 décembre, base 100 au 31 décembre 2000



Sources : SNCF ; RATP ; Air France ; SOeS

Figure C1-4 Répartition des indépendants exerçant dans le Transport

Effectifs au 31 décembre 2012



* Y compris services de déménagement.

Source : Insee, base non-salariés

C2 | Salaires dans le secteur des transports

En 2014, l'augmentation de la masse salariale versée par les entreprises du transport et entreposage ralentit encore, et le salaire moyen par tête (SMPT) des salariés du secteur, primes et compléments compris, progresse peu. Le salaire horaire brut ouvrier (SHBO) suit la même tendance. La progression des prix à la consommation étant encore freinée en 2014, le pouvoir d'achat moyen du SMPT et celui du SHBO augmentent toutefois faiblement. La proportion de salariés des transports au Smic recule un peu, après avoir atteint, en 2013, son maximum depuis 2007. Le coût du travail repart en légère hausse et retrouve son niveau de 2012.

Faible hausse de la masse salariale

En 2014, la masse salariale versée par les entreprises du transport et de l'entreposage progresse très peu par rapport à l'année précédente, en euros courant (+ 0,8 % après + 1,3 %). La hausse est la plus faible dans le transport de marchandises (+ 0,4 %) suivi par les autres services de transport (+ 0,6 %). Elle a nettement ralenti par rapport à 2013 dans chacun des sous-secteurs du transport et entreposage. La masse salariale du secteur représente 7,7 % de la masse salariale de l'ensemble des secteurs concurrentiels en 2014.

Croissance réduite du pouvoir d'achat du salaire moyen mensuel par tête

Cette faible augmentation de la masse salariale s'accompagne d'une progression réduite du salaire moyen mensuel par tête (SMPT mensuel). Celui-ci est en hausse de 1,1 % en moyenne annuelle dans le transport et l'entreposage, soit moins que dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 1,6 %). Le SMPT augmente plus lentement en 2014 qu'en moyenne annuelle depuis 2008 dans le transport de voyageurs (+ 0,6 %), de marchandises (+ 0,7 %) et les autres services de transport (+ 1,6 %). En 2014, le salaire moyen par tête est de 2 479 euros dans le transport et entreposage, soit quasiment le même que dans l'ensemble des secteurs concurrentiels. Il est le plus élevé dans le transport de voyageurs (2 813 euros), le plus faible dans le transport de marchandises (2 227 euros).

Le pouvoir d'achat des salariés du transport et de l'entreposage progresse de 0,5 % en 2014, sous l'effet notamment d'une hausse des prix à la consommation plus faible en 2014. Il augmente faiblement dans le transport de marchandises (+ 0,2 %) et le transport de voyageurs (+ 0,1 %).

Sur la période 2008-2014, la hausse du pouvoir d'achat s'établit à 0,5 % par an dans le transport et entreposage, soit un peu moins que dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 0,7 %). Cette augmentation est concentrée dans les autres services de transports (+ 0,9 %). Elle est nulle dans le transport de voyageurs, et très faible dans le transport de marchandises (+ 0,1 %).

Un coût du travail en légère hausse en 2014

Le coût du travail, incluant salaires et charges sociales, augmente légèrement en 2014 (+ 0,3 %) après - 0,3 % en 2013. Cette hausse est plus faible que dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 0,9 %), confirmant la tendance à une plus grande modération des coûts salariaux dans le transport et entreposage depuis 2008 (+ 1,3 % par an en moyenne, contre + 1,9 % dans l'ensemble des secteurs).

Hausse du pouvoir d'achat du salaire horaire de base des ouvriers

Sur un champ réduit aux ouvriers (soit près de la moitié des salariés des transports), le pouvoir d'achat du salaire horaire brut de base (SHBO) des établissements de 10 salariés et plus augmente de 0,5 % après + 0,8 % en 2013 dans le transport et entreposage. Dans l'ensemble des secteurs non agricoles, l'augmentation du pouvoir d'achat du SHBO est supérieure (+ 1,0 %). Le SHBO, salaire hors primes et hors heures supplémentaires, n'est donc pas sensible aux variations de ces dernières, qui augmentent en 2014 dans le transport et entreposage.

4,1 % des salariés du transport et entreposage sont au Smic en 2014

Au 1^{er} janvier 2014, le montant horaire brut du Smic a été porté à 9,53 euros, soit + 1,1 % par rapport à son niveau du 1^{er} janvier 2013. 4,1 % des salariés du transport et entreposage ont bénéficié de cette revalorisation, soit 1,5 point de moins que l'année précédente. Parmi ceux relevant de la convention de branche des transports routiers, la proportion des salariés concernés par la hausse du Smic est plus élevée (11 %). Elle a augmenté par rapport à son niveau de juillet 2008 (10 %), alors que dans le transport et entreposage, elle a diminué (5,1 %).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Sources et définitions

La masse salariale est le cumul des rémunérations brutes des salariés de l'établissement (hors cotisations patronales). Elle comprend, outre le salaire brut, les compléments légaux, conventionnels ou attribués à l'initiative de l'employeur, sous forme de primes, de rémunération des heures supplémentaires de gratifications et d'avantages en nature ; elle ne comprend pas les indemnités de chômage partiel.

Le salaire moyen par tête (SMPT) rapporte cette masse salariale à l'effectif moyen annuel.

L'indice du coût du travail décrit le coût horaire du travail (salaires et charges). Il est calculé en rapportant au volume horaire de travail, la somme de la masse salariale, des charges sociales et des autres coûts après prise en compte des exonérations de charges.

Le salaire horaire de base ouvrier (SHBO) est un salaire brut, avant déduction des cotisations sociales et avant versement des prestations sociales, mesuré sur la seule population des ouvriers. Il ne comprend donc ni les primes ni les heures supplémentaires. Il est calculé à structure constante des qualifications. Ce salaire est issu de l'enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main d'œuvre (Acemo).

Figure C2-1 Masse salariale, salaire moyen par tête (SMPT) et pouvoir d'achat du SMPT

Masse salariale en millions d'euros, salaire moyen par tête en euros, évolutions annuelles en %

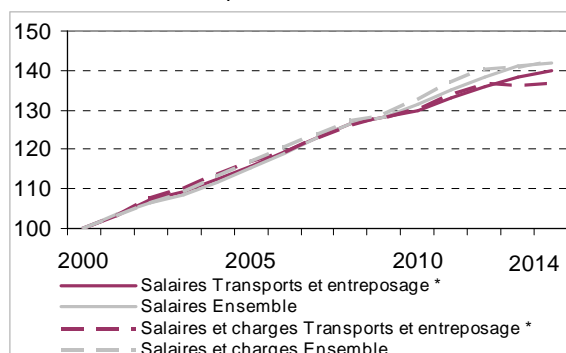
	Niveau 2014	Evolution annuelle			
		2012	2013	2014	2008 - 2014
Ensemble des secteurs concurrentiels					
Masse salariale	527 588	2,1	1,2	1,5	1,5
Salaire moyen par tête par mois (SMPT)	2 475	2,2	1,8	1,6	1,9
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,2	0,9	1,1	0,7
Transports et entreposage					
Masse salariale	40 798	1,9	1,3	0,8	1,1
Salaire moyen par tête par mois (SMPT)	2 479	2,1	1,6	1,1	1,6
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,1	0,7	0,5	0,5
Transports principalement de voyageurs					
Masse salariale	16 331	2,9	1,7	1,2	1,7
Salaire moyen par tête par mois (SMPT)	2 813	2,3	1,1	0,6	1,2
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,3	0,2	0,1	0,0
Transports de marchandises (hors ferroviaire)					
Masse salariale	9 777	1,4	0,8	0,4	0,8
Salaire moyen par tête par mois (SMPT)	2 227	0,7	1,7	0,7	1,3
Pouvoir d'achat du SMPT	-	-1,3	0,8	0,2	0,1
Autres services de transport					
Masse salariale	14 689	1,2	1,2	0,6	0,6
Salaire moyen par tête par mois (SMPT)	2 346	2,5	1,9	1,6	2,1
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,5	1,0	1,1	0,9

Champ : établissements employeurs cotisant à l'Urssaf, (soit hors fonction publique et cotisants à la MSA).

Sources : Acoiss ; Insee ; calculs SOeS

Figure C2-2 Évolution de l'indice du coût du travail

Base 100 en 2000 – moyenne annuelle



(*) Y compris activités postales.

Sources : Acoiss ; Dares ; Insee

Figure C2-3 SMIC horaire et proportion de salariés au SMIC

En % et en euros

	1 ^{er} jan. 2011	1 ^{er} déc. 2011	1 ^{er} jan. 2013	1 ^{er} jan. 2014
Ensemble des salariés	10,6	11,1	12,3	10,8
Transports et entreposage	2,3	2,8	5,6	4,1
Transports routiers *	6,0	7,0	12,0	11,0
SMIC horaire	9,00	9,19	9,43	9,53

Champ : ensemble des salariés sauf apprentis, secteur agricole, État et collectivités locales, associations de type loi 1901 de l'action sociale, intérim, particuliers employeurs, activités extraterritoriales. France métropolitaine.

(*) Désigne la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport.

Sources : Dares, enquête Acemo

Figure C2-4 Salaire horaire de base ouvrier

Évolutions annuelles en %

	2012	2013	2014	Moyenne 2008 - 2014
Salaire Horaire brut de Base Ouvrier (SHBO)				
Ensemble des secteurs non agricoles	2,2	1,8	1,5	2,0
Transports et entreposage dont	1,7	1,8	1,0	1,8
Transports terrestres et transport par conduites (49)	1,7	1,7	1,0	1,7
Transports aériens	0,8	1,9	0,2	1,4
Entreposage et services auxiliaires des transports (52)	2,0	1,9	1,5	2,0
Prix à la consommation y compris tabac	2,0	0,9	0,5	1,2
Pouvoir d'achat du SHBO				
Ensemble des secteurs non agricoles	0,2	0,9	1,0	0,8
Transports et entreposage dont	-0,3	0,8	0,5	0,6
Transports terrestres et transport par conduites (49)	-0,3	0,8	0,5	0,5
Transports aériens	-1,1	1,0	-0,3	0,2
Entreposage et services auxiliaires des transports (52)	0,0	1,0	1,0	0,8

Champ : établissements de 10 salariés et plus, hors agriculture et hors emplois publics.

Sources : Dares, enquête Acemo ; Insee ; calculs SOeS

C3 | Marché du travail « Transport et logistique » : offre et demande d'emploi

Au 31 décembre 2014, on dénombre 519 200 inscriptions à Pôle emploi pour un poste dans les métiers du transport et de la logistique (T&L). En 2014, ce nombre s'accroît plus qu'en 2013 (+ 6,8 % soit 33 000 demandeurs supplémentaires) et à un rythme plus élevé que celui de l'ensemble des demandeurs d'emploi tous métiers confondus (+ 6,4 %). Parallèlement, la baisse du nombre d'offres confiées par les entreprises à Pôle emploi pour ces métiers se poursuit (- 4,4 %), mais celle-ci est bien plus faible que les deux années précédentes ; le transport de marchandises sur route et le transport aérien, quant à eux, proposent plus de postes. Le marché du travail reste peu tendu avec un indicateur de tension toujours plus faible.

519 200 personnes recherchent activement un emploi T&L fin 2014

Fin décembre 2014, 519 200 personnes recherchant un emploi dans un des métiers T&L sont inscrites à Pôle emploi et tenues d'effectuer des actes positifs de recherche d'emploi (catégories A, B et C). C'est 33 000 de plus qu'en 2013, soit une hausse de 6,8 % contre 6,2 % l'année précédente. Ce rythme est inférieur au rythme annuel moyen enregistré depuis six ans (+ 8,7 % par an). Mais l'augmentation du nombre de demandeurs d'emploi est plus élevée pour les métiers T&L que dans l'ensemble des métiers recherchés, aussi bien en 2014 (+ 6,8 %, contre + 6,4 %) que sur 2008-2014 (+ 8,7 %, contre + 8,2 %). Tous les métiers T&L sont concernés, notamment ceux du transport en commun sur route (+ 12,3 %) et du magasinage et préparation de commandes (+ 7,8 %).

Si certains demandeurs ont exercé une activité réduite au cours du mois de décembre, la plupart d'entre eux n'ont aucune activité (catégorie A, 69 % des demandeurs).

Les femmes représentent 12,8 % des demandeurs et ne postulent pas sur les mêmes métiers

La demande d'emploi pour les métiers du T&L est très masculine, avec seulement 12,8 % de femmes parmi les demandeurs des catégories A, B et C. Par ailleurs, celles-ci ne se positionnent pas sur les mêmes métiers que les hommes. Ainsi, seulement 12 % des femmes à la recherche d'un emploi T&L sont inscrites sur un métier du transport de marchandises sur route, contre 31 % pour les hommes. À l'inverse, elles sont proportionnellement plus nombreuses à rechercher un emploi dans l'aérien (7 % contre 2 % pour les hommes) ou encore dans le magasinage et préparation de commandes (40 % contre 27 %).

En 2014, le nombre de femmes à la recherche d'un emploi T&L augmente dans des proportions identiques à l'ensemble du secteur.

La baisse des offres d'emploi s'atténue

De tous les métiers T&L, ceux pour lesquels les entreprises déposent le plus grand nombre d'offres se situent dans la manutention et la logistique (la moitié des offres du T&L en 2014). Viennent ensuite les métiers du transport de marchandises sur route (32 %) puis ceux du transport de voyageurs sur route (8 %). Au total, au cours de l'année 2014, 202 200 offres T&L ont été confiées à Pôle emploi. Ce nombre baisse depuis

trois ans : 4,4 % sur l'année 2014 (9 300 offres), après notamment 19,2 % sur 2013 et 16,3 % sur 2012. L'ensemble des offres d'emploi tous métiers confondus baisse moins sur 2014 (3,7 %), mais plus au cours des six dernières années (5,4 %, contre 4,6 % pour les métiers T&L).

Un marché du travail toujours aussi peu tendu

L'indicateur annuel de tension sur le marché du travail T&L (offres d'emploi rapportées aux flux des nouvelles demandes) diminue pour la troisième année (- 3 points) pour s'établir à 30 %, s'inscrivant dans la tendance en baisse depuis le début des années 2000. Dans l'ensemble des secteurs, la diminution est identique. La baisse des tensions est la conséquence mécanique de la chute des offres T&L déposées à Pôle emploi depuis trois ans, alors que le flux d'inscriptions au cours de l'année pour ces métiers augmente. Le transport de marchandises sur route échappe quelque peu à cette tendance avec une stabilisation du marché sur ces deux dernières années, tout comme l'indicateur de l'aérien qui augmente légèrement en 2014.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

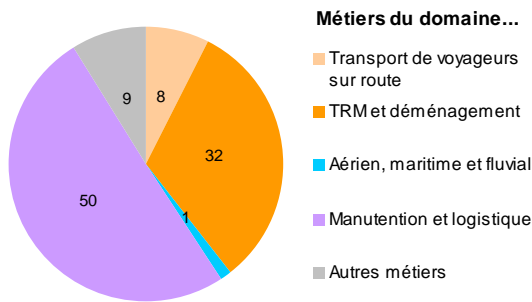
Les métiers « transport et logistique » (T&L)

Le **marché du travail** « transport et logistique » est défini à partir des **métiers** sur lesquels portent les offres et les demandes d'emploi gérées par Pôle emploi. 39 métiers ont été retenus par le SOeS, agrégés en cinq grands domaines.

Les **métiers** peuvent être transversaux aux **secteurs** d'activité. Par exemple, le métier de « conduite de transport en commun sur route » peut être exercé dans une entreprise du secteur aérien, voire dans une entreprise hors secteur du transport.

Figure C3-1 Répartition des offres d'emploi selon le métier proposé

En %, données brutes

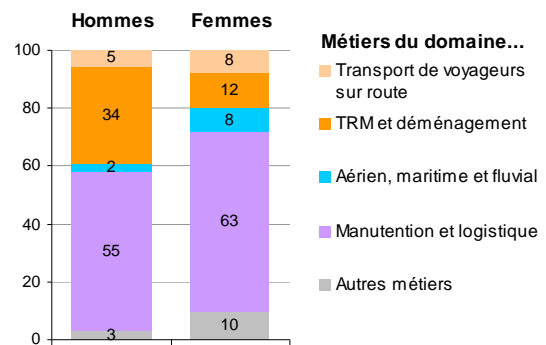


Champ : France métropolitaine.

Sources : Dares ; Pôle emploi (statistiques du marché du travail); calculs SOeS

Figure C3-2 Répartition des demandeurs d'emploi selon le métier recherché (cat. A, B et C)

En %, données brutes



Champ : France métropolitaine.

Sources : Dares ; Pôle emploi (statistiques du marché du travail) ; calculs SOeS

Figure C3-3 Demandeurs d'emploi en fin d'année

Niveaux en milliers au 31 décembre, évolutions en %, données brutes

	Niveau 2014	Ensemble				Dont femmes				
		Évolutions annuelles 2012	2013	2014	14/08	Niveau 2014	Évolutions annuelles 2012	2013	2014	14/08
Ensemble des métiers du T&L										
Actes positifs de recherche (catégories A, B et C)	519,2	9,3	6,2	6,8	8,7	66,3	7,2	5,7	6,8	nd
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	356,6	11,7	4,9	5,9	7,9	40,6	9,3	5,5	5,3	nd
dont conduite de transport en commun sur route										
Actes positifs de recherche (catégories A, B et C)	17,1	5,7	6,9	12,3	10,5	3,0	5,8	4,1	11,2	nd
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	10,7	7,1	9,5	10,9	10,3	1,6	9,1	7,2	12,8	nd
dont conduite de TRM longue distance										
Actes positifs de recherche (catégories A, B et C)	71,6	10,7	6,7	5,6	9,7	2,2	2,0	7,0	8,0	nd
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	46,6	13,4	3,1	5,8	7,8	1,4	4,5	1,9	7,6	nd
Ensemble des demandeurs d'emploi										
Actes positifs de recherche (catégories A, B et C)	5 291,8	8,6	6,1	6,4	8,2	2 629,2	7,7	5,1	5,8	8,2
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	3 552,9	10,2	5,6	5,4	7,8	1 651,6	8,3	5,0	4,5	7,8

Champ : France métropolitaine.

Sources : Dares ; Pôle emploi (statistiques du marché du travail) ; calculs SOeS

Figure C3-4 Offres d'emploi

Niveaux en milliers, évolutions annuelles en %, données brutes

	Niveau 2014	Évolutions annuelles			
		2012	2013	2014	14/08
Ensemble des métiers du T&L	202,2	-16,3	-19,2	-4,4	-4,6
dont conduite de transport en commun sur route	9,4	-0,6	0,3	-8,5	-4,8
dont conduite de TRM longue distance	37,3	-20,8	-13,6	5,9	-7,1
Ensemble des offres d'emploi	2 512,3	-11,8	-11,9	-3,7	-5,4

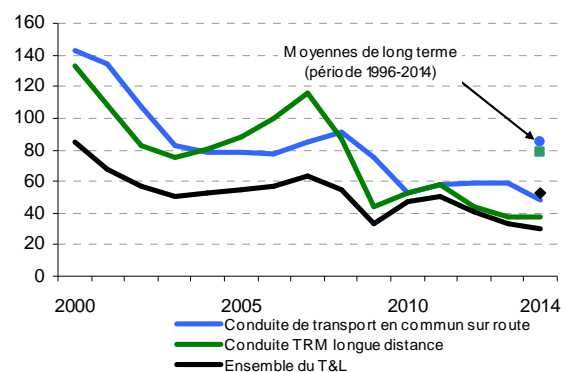
Champ : France métropolitaine.

Sources : Dares, Pôle emploi (statistiques du marché du travail) ;

calculs SOeS

Figure C3-5 Indicateur de tension

En %, données brutes



L'indicateur de tension est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées (OEC) au nombre de demandes d'emploi enregistrées (DEE) sur une même période. La comparaison du niveau de ce ratio entre métiers n'est pas aisée car les modes de recrutement et le recours à des offres d'emploi déposées à Pôle emploi diffèrent.

Champ : France métropolitaine.

Sources : Dares ; Pôle emploi (statistiques du marché du travail); calculs SOeS

C4 | Emploi et salaires dans les entreprises du TRM

En 2014, avec 344 600 salariés, les effectifs du transport routier de marchandises (TRM) sont quasi stables, après deux années de baisse. Plus de la moitié sont employés dans l'interurbain, environ 40 % dans les transports de proximité, la location de camions (5 %) et le déménagement (3 %) étant très minoritaires. L'emploi dans le transport de proximité progresse alors que celui des autres sous-secteurs évolue en dents de scie, et ce depuis une dizaine d'années. La croissance de la masse salariale ralentit de nouveau, tout comme le salaire moyen par tête. Le pouvoir d'achat du salaire mensuel par tête ne varie pas.

L'emploi se dégrade moins dans l'interurbain et poursuit sa hausse dans le transport de proximité

Dans le TRM, le niveau d'emploi de fin d'année se maintient à peine (344 600 salariés), dans un contexte conjoncturel défavorable de l'activité mesurée en véhicules-kilomètres.

Comme en 2013, la baisse de l'emploi est surtout importante dans le secteur du TRM interurbain. 1 300 emplois y sont supprimés au cours de 2013, soit à un rythme de - 0,7 % après - 0,9 %. Inversement, le transport routier de proximité, dont l'emploi présente un profil d'évolution nettement plus favorable sur ces dix dernières années, continue à créer des emplois en 2013 (+ 1,4 % soit + 1 900 salariés).

Stabilité du pouvoir d'achat du salaire moyen mensuel par tête (SMPT)

En 2014, la masse salariale versée par les entreprises du transport routier de marchandises augmente de 0,1 %, moins que pour l'ensemble du secteur des transports (0,8 %). Cette hausse est la plus faible depuis cinq ans. En effet, dans le transport interurbain, la masse salariale baisse de 1,0 % en 2014. En revanche, elle progresse nettement (+ 1,9 %) dans le transport de proximité.

Le salaire mensuel effectivement perçu en moyenne par salarié (SMPT), incluant les primes et les indemnités, augmente un peu moins vite qu'en 2013 dans le TRM (+ 0,5 % après + 1,5 %). Il est porté par la hausse observée dans le déménagement (+ 0,8 %) et le transport de proximité (+ 0,7 %). Il s'accroît également, mais à un rythme moindre, dans le transport interurbain (+ 0,4 %, après + 2,0 %), et dans la location de camions avec chauffeurs (+ 0,3 %, après + 1,8 %). Dans l'ensemble du transport et entreposage, le SMPT s'accroît plus vite (+ 1,1 %) qu'en 2013.

La hausse du SMPT plus faible qu'en 2013, combinée à une hausse ralentie de l'indice des prix à la consommation (+ 0,5 % après + 0,9 %), entraîne une stabilité du pouvoir d'achat du SMPT du TRM. Cette évolution est plus faible que celle observée dans l'ensemble du transport et entreposage (+ 0,5 %) et des secteurs concurrentiels (+ 1,1 %). Dans le transport interurbain, le pouvoir d'achat baisse très peu (- 0,1 %) alors qu'il augmente légèrement (+ 0,2 %) dans le transport de proximité. Le pouvoir d'achat du SMPT du TRM est également inchangé sur la période 2008-2014.

Une population ouvrière et masculine

Au 31 décembre 2012, 79,1 % des salariés des établissements du TRM sont des ouvriers qualifiés, la plupart étant des conducteurs routiers, et 5,5 % sont des ouvriers non qualifiés. Le taux d'encadrement y est faible : le secteur compte 3,3 % de cadres et 4,5 % de professions intermédiaires, alors qu'ils sont respectivement 12,0 % et 17,4 % dans l'ensemble du transport et entreposage.

Le secteur ne compte que 10,1 % de femmes, contre 26,7 % dans l'ensemble des transports et de l'entreposage.

Par ailleurs, les salariés du TRM sont légèrement plus jeunes que ceux de l'ensemble des transports et entreposage avec un âge moyen de 41,5 ans contre 42,5 ans. Cette différence se retrouve quelle que soit la catégorie socioprofessionnelle (CSP), sauf pour les cadres où l'âge moyen est identique (41,9 ans). De plus, les non-conducteurs sont plus jeunes (40,2 ans contre 42,0 ans), ce constat étant moins marqué dans l'ensemble des transports et entreposage (42,4 ans contre 42,6 ans).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

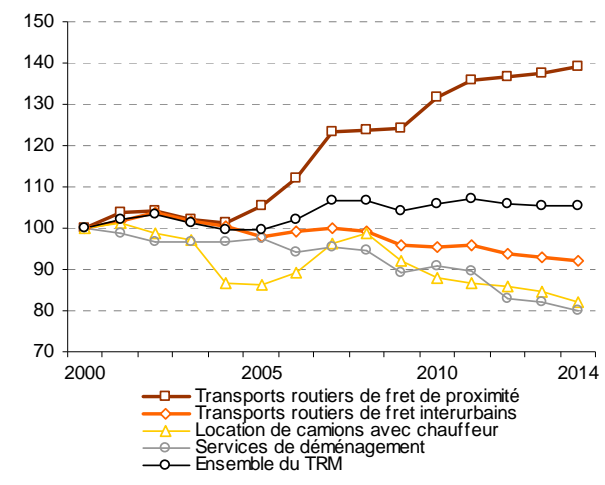
Sources et définitions

Estimations de l'emploi salarié en 2014 : se référer à la fiche C1.

Salaires : se référer à la fiche C2 pour la masse salariale, le salaire mensuel par tête (SMPT) et le salaire horaire de base ouvrier (SHBO).

Figure C4-1 Effectifs salariés dans le TRM

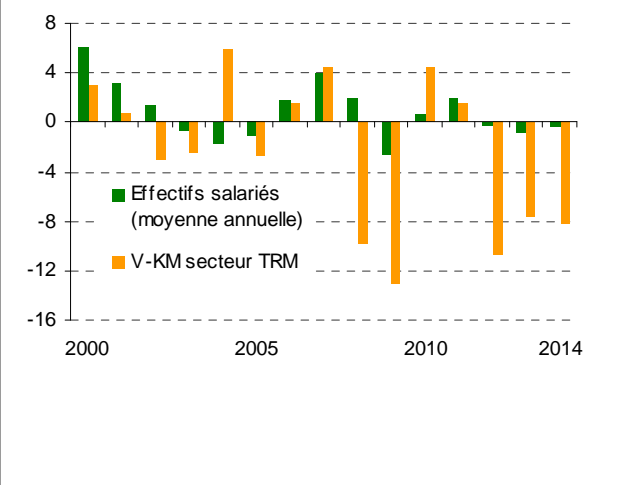
Effectifs au 31 décembre, indice base 100 au 31 décembre 2000



Source : SOeS à partir de Insee - estimations d'emploi ; Pôle emploi ; AcoSS ; SNCF ; RATP ; La Poste ; Air France

Figure C4-2 Évolutions des effectifs salariés et des véhicules-km réalisés dans le TRM

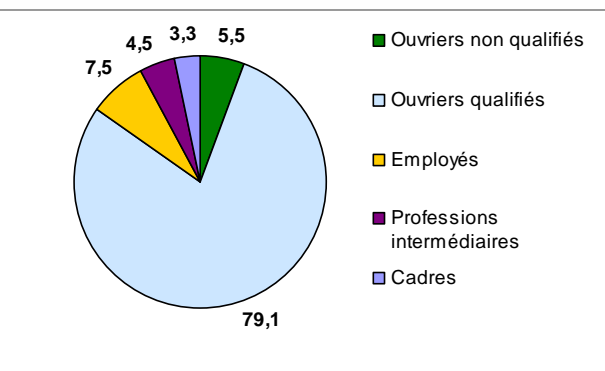
En %



veh - km : véhicules-kilomètres.
Sources : SOeS à partir de Insee - estimations d'emploi ; Pôle emploi ; AcoSS ; SNCF ; RATP ; La Poste ; Air France et SOeS - enquête TRM

Figure C4-3 Structure sociale des salariés du TRM au 31 décembre 2012

En %



Source : Insee - DADS ; calculs SOeS

Figure C4-4 Masse salariale, salaire moyen par tête (SMPT) et pouvoir d'achat du SMPT

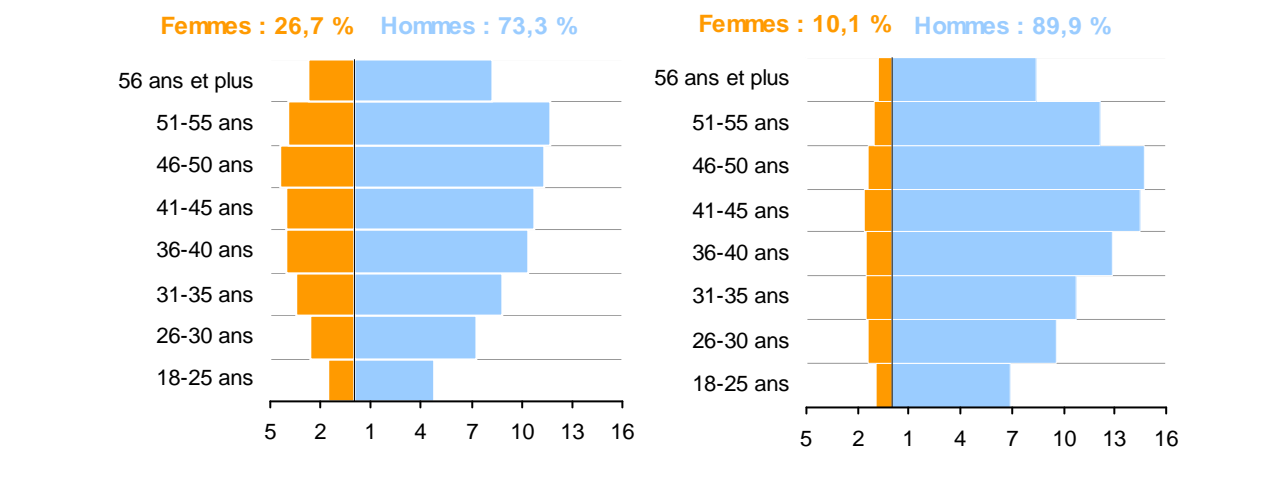
Masse salariale en millions d'euros, salaire moyen par tête en euros, évolutions en %

	Niveau 2014	Évolutions annuelles			
		2012	2013	2014	2014/2008
Ensemble du TRM					
Masse salariale	8 977	1,2	0,6	0,1	0,5
SMPT	2 143	0,4	1,5	0,5	1,1
Pouvoir d'achat du SMPT	-	-1,6	0,6	0,0	0,0
dont transport routier de fret interurbain					
Masse salariale	4 689	0,4	0,4	-1,0	-0,4
SMPT	2 237	0,1	2,0	0,4	1,2
Pouvoir d'achat du SMPT	-	-1,9	1,1	-0,1	0,1
dont transport routier de fret de proximité					
Masse salariale	3 533	2,6	1,1	1,9	2,2
SMPT	2 035	0,8	1,0	0,7	1,1
Pouvoir d'achat du SMPT	-	-1,2	0,1	0,2	0,0

Sources : AcoSS ; Insee - calculs SOeS

Figure C4-5 Pyramide des âges des salariés au 31 décembre 2012

En %



Source : Insee - DADS ; calculs SOeS

D – Des externalités du transport

D – Des externalités du transport

Évolutions

En 2014, les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports poursuivent leur baisse (- 0,7 %, après - 0,6%), les émissions de CO₂ continuent de diminuer tandis que celles des autres gaz augmentent de 2,8 %. Les émissions des autres polluants sont généralement en baisse, notamment celles de NO_x (- 3,7 % en 2014), de PM₁₀ (- 28,8 %) et de COVNM (-28,9 %). Les émissions de plomb et de cuivre augmentent légèrement et des progrès restent à faire pour le dioxyde d'azote (NO₂) et pour les particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀) et de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}).

Pour la première fois depuis 2001, le nombre de tués sur les routes de France métropolitaine a cessé de diminuer. La mortalité repart à la hausse (+ 3,5 %), après une très forte baisse en 2013 (- 10,5 %).

Le nombre de tués dans des accidents impliquant un poids lourd augmente de 3,2 %. En 2014, on dénombre moins de tués dans les accidents ferroviaires qu'en 2013. Le nombre d'accidents aériens mortels sur le territoire français métropolitain diminue également. À l'inverse, les nombres d'accidents et de personnes décédées en mer repartent à la hausse.

Structure

La responsabilité des transports routiers dans les émissions de gaz à effet de serre : les transports représentent 29,6 % de l'ensemble des émissions métropolitaines. C'est aussi le cas pour les polluants atmosphériques en particulier pour le cuivre (Cu, où ils représentent 68,6 %), les oxydes d'azote (NO_x, 54,8 %) et le plomb (Pb, 48,5 %).

En 2014, le bilan de l'accidentalité routière s'établit en France métropolitaine à 58 191 accidents corporels, pour lesquels on dénombre 73 048 blessés et 3 384 personnes tuées. Les causes principales d'accidents mortels restent la vitesse, l'alcool et les stupéfiants. Pour une femme tuée sur la route, trois hommes le sont. Les accidents impliquant un poids lourd ont tué 480 personnes.

66 personnes ont été tuées dans un accident ferroviaire, 57 dans un accident aérien et 178 ont péri en mer.

Contenu

Ce chapitre décrit des externalités du transport : émissions de gaz à effet de serre et de polluants en lien avec la consommation d'énergie de traction de l'ensemble des transports ; point sur les accidents dans l'ensemble des transports ; emprise du transport sur le sol et impacts sur les milieux naturels.

D1 | Indicateurs de la politique des transports

La lutte contre le changement climatique, qui passe par la baisse des émissions de gaz à effet de serre (GES), est une priorité nationale. Les mesures nécessaires pour limiter son ampleur font l'objet du Plan climat de la France, adopté en 2004 et actualisé régulièrement. La France a rédigé un « plan national d'adaptation au changement climatique » qui définit pour la période 2011-2015 les mesures permettant d'atteindre l'objectif d'une division par quatre de ses émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050.

Les transports sont, en 2014, responsables de 29,6 % des émissions de gaz à effet de serre (39 % des émissions de CO₂, mais 17 % des autres GES). Dans le cadre du paquet énergie climat, la France s'est engagée à réduire les émissions du secteur des transports de 14 % entre 2005 et 2020 (objectifs pour les secteurs non soumis à la directive SCEQE). Cet effort de réduction est basé sur l'engagement de l'Union européenne (UE) de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de - 20 % entre 1990 et 2020. De plus, le 7 mars 2014, le Conseil de l'Union européenne a fixé un objectif précis concernant les émissions de CO₂ des voitures neuves : celles qui seront vendues dans l'UE à partir de 2020 émettront 27 % de CO₂ en moins par rapport à 2015.

Les émissions de CO₂ sont en baisse depuis 2004

Depuis 1990, alors que le PIB a augmenté en volume de 43,1 %, les émissions totales de CO₂ ont baissé de 18,3 %, mais celles dues aux transports ont augmenté de 6,6 %. Jusqu'en 2001, les émissions dues aux transports ont crû, elles ont plafonné jusqu'en 2004, ont diminué jusqu'en 2008 et sont quasi stables depuis (figure D1-1).

Depuis 1990, la responsabilité des différents types de véhicules n'a pas beaucoup évolué : le transport routier émet à lui seul 94,6 % du CO₂ des transports.

Les voitures particulières émettent plus de la moitié des émissions du transport routier (56,4 % en 2013, 59 % en 1990) ; elles représentent près de 75 % de la circulation routière. Leurs émissions ont augmenté de 2,7 % entre 1990 et 2013 au total, accroissement limité grâce sans doute à la diésélisation du parc ; elles ont commencé à diminuer (- 10 %) à partir de 2004, résultat à relier à la baisse des émissions conventionnelles des nouvelles voitures et au renouvellement du parc. La circulation des voitures particulières (françaises et étrangères) en France a crû de plus de 30 % depuis 1990 et de 2 % depuis 2004. Une décision du Conseil de l'Union européenne du 7 mars 2014 a révisé la cible à atteindre pour les voitures neuves vendues dans l'UE à partir de 2020 ; elles auront un objectif de 27 % de CO₂ en moins par rapport à 2015, soit 95 g.

Les véhicules utilitaires légers (VUL) émettent 18,9 % des émissions de CO₂ de la route et représentent 17,6 % de la circulation routière. Les émissions des VUL ont crû au total de 21,6 % depuis 1990, tandis que leur circulation (VUL français et étrangers) progressait de plus de 54 %.

Les véhicules lourds (poids lourds, bus et cars) sont responsables du quart des émissions de CO₂ de la route alors qu'ils ne représentent que 5,7 % de la circulation routière. Leurs émissions ont baissé au total de 14,4 % depuis 1990 et sont quasi stables depuis 2008 alors que leur circulation s'accroissait au total de 24 % entre 1990 et 2008 mais a baissé de 9 % depuis 2008.

Les émissions unitaires du transport aérien sont en baisse continue depuis 1990 (- 34,9 % au total depuis 1990) - (figure D1-7).

Les émissions unitaires pour les vols intérieurs, plus courts et où les phases, particulièrement émettrices, de

décollage et d'atterrissage sont proches, sont plus élevées que celles des vols vers les DOM et COM ou des vols internationaux. Elles diminuent moins rapidement et sont passées de 176,2 grammes de CO₂ par passager-km en 1990 à 151,1 g en 2013 (- 14,2 % depuis 1990), tandis que celles des vols vers les DOM et COM passaient de 94,0 g à 74,1 g (- 21,1 % depuis 1990) et celles des vols internationaux de 192,1 g à 114,1 g (- 38,1 %).

Les modes terrestres non routiers ne représentent qu'une faible part du transport

Les transports non routier ne représentent que 12,2 % du transport terrestre de marchandises (hors oléoducs ; cette part a fortement diminué depuis 1990 (23,2 %) et même depuis 2000 (19 %) ; elle est quasi stable depuis 2009. Le transport ferroviaire de marchandises s'est fortement dégradé depuis 1990 : 20,6 % du transport terrestre de marchandises (hors oléoducs) en 1990, il n'en représente plus que 9,8 % en 2014. Le transport fluvial reste toujours très faible (2,4 %) ; les volumes transportés par voie fluviale ont progressé de 7,4 % (au total) depuis 2000. Les volumes transportés par ces deux modes non routiers sont quasi stables depuis 2009.

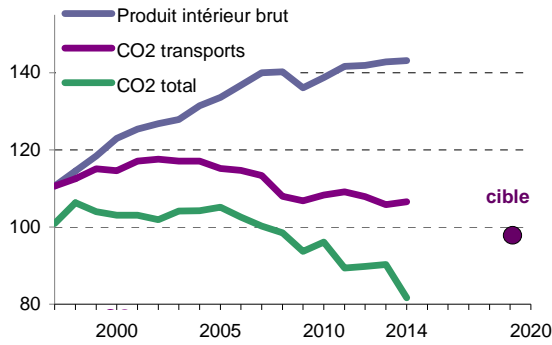
La part du transport collectif de voyageurs a baissé entre 1990 et 1995, s'est stabilisée jusqu'en 2003, a progressé entre 2004 et 2011 et est stable depuis à 16 % environ.

Malgré une croissance de 29,4 % au total depuis 2007, le nombre de kilomètres de transports collectifs en site propre (TCSP), est encore très éloigné de la cible de 2020.

Depuis 2007, le nombre de kilomètres de transports collectifs en site propre en province (TCSP) est passé de 1 104 km à 1 518 km. Si ce taux moyen annuel (5,4 %) de croissance se maintient, ce nombre serait en 2020 très proche de 2 200 km

Figure D1-1 Émissions de CO₂, totales, dans les transports et PIB

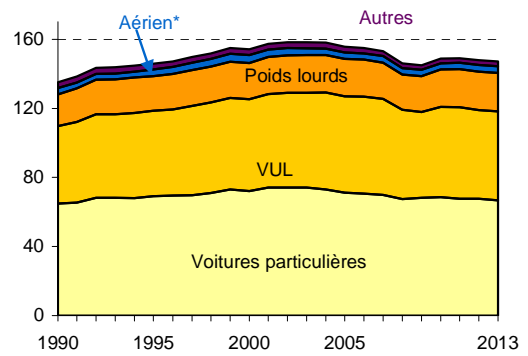
Indices base 100 en 1990 en %



Source : SOeS, d'après Citepa et Insee

Figure D1-2 Évolution des émissions de CO₂ par type d'émetteur dans les transports

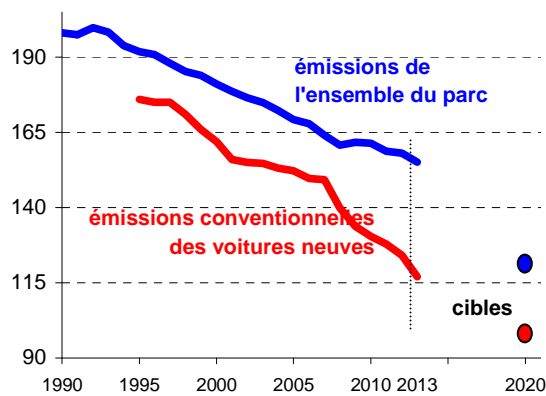
En Mt CO₂



Source : SOeS, d'après Citepa

Figure D1-3 Émission de CO₂ par km des voitures particulières et émissions conventionnelles des voitures neuves

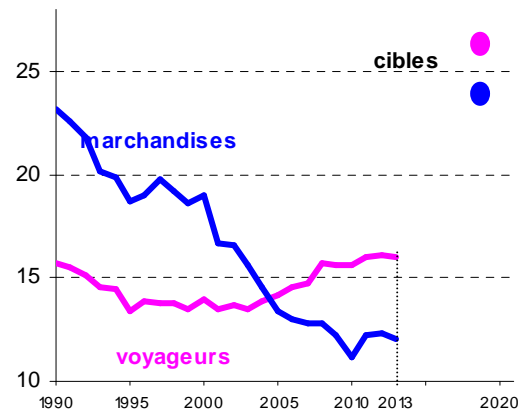
En gCO₂/km



Source : SOeS

Figure D1-4 Part du transport collectif dans le transport intérieur terrestre de voyageurs et part du ferroviaire et du fluvial dans le transport terrestre intérieur de marchandises

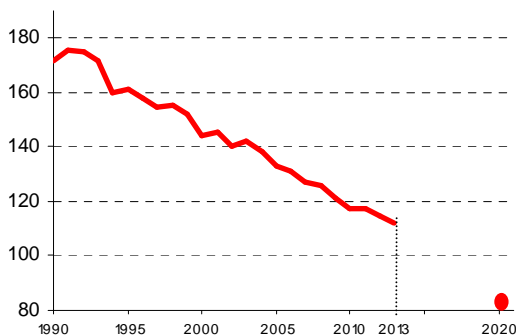
En %



Source : SOeS

Figure D1-5 Émissions unitaires de CO₂ de l'aérien

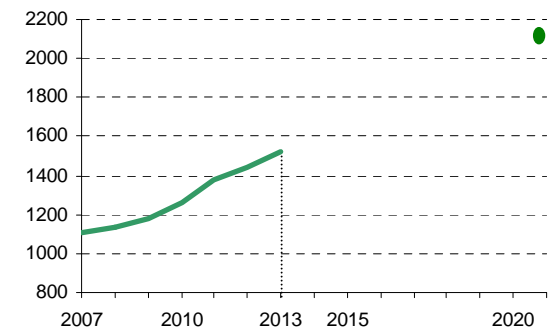
En gCO₂/pkm



Source : DGAC

Figure D1-6 Nombre de km de TCSP en service en province

En km



Source : Cerema (ex Certu)

D2 | Consommation d'énergie de traction dans les transports

Avec 50,8 Mtep, soit environ 20 % de la consommation d'énergie totale, la consommation d'énergie de traction dans les transports est en baisse en 2014 (- 0,3 %) sur une tendance plus marquée (- 0,7 % en moyenne annuelle depuis 2008). La consommation de produits pétroliers diminue de 0,2 % en 2014 et de 0,6 % par an depuis 2008.

La consommation d'énergie de traction des transports diminue un peu en 2014

En 2014, la consommation d'énergie des transports baisse très légèrement (- 0,3 %) et s'établit à 50,8 millions de tep. Après avoir crû de près de 2 % par an entre 1990 et 1999, puis stagné entre 2000 et 2007, la consommation d'énergie de traction diminue depuis 2008 (- 0,7 % en moyenne annuelle).

Les produits pétroliers constituent l'essentiel de l'énergie consommée dans les transports ; leur part est de 98,5 % depuis 1990 et s'y maintient. Depuis 2008, leur consommation est en baisse (- 0,2 % en 2014, - 0,6 % en moyenne annuelle depuis 2008).

En lien avec la diminution du nombre de trains roulant, la consommation d'électricité baisse en 2014 (- 2,7 %) plus nettement que depuis 2008 (- 1,2 % en moyenne annuelle).

L'utilisation de gaz naturel, qui a commencé à partir de 2002, reste très faible malgré une nette croissance tant en 2014 (+ 1,5 %) que depuis 2008 (+ 1,9 % en moyenne annuelle).

La consommation de produits pétroliers pour les transports routiers est en baisse

La consommation de produits pétroliers est essentiellement destinée au transport routier (80,7 % des produits pétroliers). Les évolutions de consommation de carburants pour le transport routier sont analysées en fin de rapport (*fiche G3*). Elles sont quasi stables en 2014 (- 0,1 %) et diminuent de 0,6 % en moyenne annuelle depuis 2008.

La consommation de produits pétroliers pour les transports non routiers est en hausse

19,3 % des produits pétroliers sont utilisés pour d'autres usages que la route. Les consommations des produits pétroliers pour les modes non routiers croissent plus rapidement que pour les usages

routiers : ils utilisaient 17,1 % de l'énergie des transports en 1990.

La consommation du mode aérien (13,1 % des consommations d'énergie), la plus importante pour les usages non routiers, diminue en 2014 (- 0,7 %) et sur moyenne période (-1,0 % en moyenne annuelle depuis 2008), en lien avec la diminution des mouvements d'avions (*fiche F5*).

Les transports maritime et fluvial utilisent 5,0 % de l'énergie des transports.

La consommation de gazole du transport ferroviaire est très faible (0,3 % des consommations d'énergie) ; malgré sa stabilité en 2014, elle baisse fortement depuis 2008 (- 3,0 % en moyenne annuelle), avec l'électrification du réseau et l'abandon de voies secondaires, qui étaient souvent non électrifiées.

Les consommations d'énergie de TCU progressent

Les consommations d'énergie des transports collectifs sont mixtes : la part du gazole a tendance à reculer au profit du gaz naturel. Très faibles (0,5 Tep) au regard de la consommation totale, elles croissent (+ 1,3 %) en moyenne annuelle depuis 2008 notamment pour l'électricité (+ 2,1 %).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Champ et définitions

Les consommations d'énergie des véhicules essence et gazole sont calculées à partir de la circulation routière sur le sol français (bilan de la circulation, *fiche G1*) quel que soit le lieu d'achat du carburant (France et étranger) contrairement aux consommations retenues dans le bilan de l'énergie qui correspondent aux carburants achetés uniquement en France.

Figure D2-1 Évolution des consommations d'énergie de traction du transport par mode

Niveau en millions de tep, évolutions en %

	Niveau 2014	Evolution annuelle			
		2012	2013	2014	2014/ 2008
Transports ferroviaires SNCF (1)	0,80	-0,7	-0,9	-2,2	-1,6
Gazole	0,16	-4,0	-1,2	0,0	-3,0
Electricité	0,64	0,2	-0,8	-2,7	-1,2
Transports routiers de marchandises	14,72	-4,4	-0,3	-0,9	-0,9
Essence (français)	0,18	-18,8	-14,5	-11,0	-13,7
Gazole (tous P.T.A.C.)	14,53	-4,1	-0,1	-0,8	-0,7
P.T.A.C. <= 3,5t (VUL français)	7,07	0,4	0,4	0,6	1,7
P.T.A.C. > 3,5t, français + étrangers	7,45	-7,9	-0,5	-2,1	-2,6
GPLc (VUL français, P.T.A.C. <= 3,5t)	0,01	-10,5	-10,5	-10,5	-10,5
Gaz naturel véhicules (utilitaires français)	0,01	0,0	0,0	0,0	nd
Transports urbains de voyageurs	0,60	3,0	1,7	-0,4	1,3
Gazole	0,41	1,7	0,7	-0,2	1,4
Electricité	0,11	9,5	5,2	-2,9	0,7
Gaz naturel véhicules	0,08	1,4	1,9	1,7	2,1
Transports routiers de voyageurs (gazole uniquement)	0,97	1,7	0,7	-0,2	1,4
Navigation intérieure (fioul)	0,18	-3,2	-6,6	-9,5	-2,7
Plaisance (essence)	0,29	1,4	0,7	1,0	nd
Transport maritime (diesel marine, fioul) (2)	2,45	-5,4	0,0	0,0	-0,3
Transport aérien (carburéacteur, essence aviation) (3)	6,54	-1,9	-0,8	-0,7	-1,0
Oléoducs (électricité)	0,03	9,5	5,2	-2,9	0,7
Transports individuels	24,17	-0,8	-1,9	0,4	-0,5
Deux roues	0,55	0,0	0,0	0,0	0,9
Voitures particulières (y compris taxis et VUL étrangers)	23,62	-0,8	-1,9	0,4	-0,5
Essence	6,85	-6,4	-3,7	-0,2	-4,3
Gazole	16,68	1,8	-1,1	0,7	1,4
GPL	0,09	-9,2	-11,2	-10,7	-2,3
Ensemble	50,76	-2,1	-1,1	-0,3	-0,7

(1) Électricité uniquement de traction et non pas du secteur du transport ferroviaire (valeurs inférieures au bilan de l'énergie).

(2) Livraisons en France aux soutes maritimes françaises et étrangères, hors lubrifiants (hors périmètre du bilan de l'énergie).

(3) Livraisons en France aux aéronefs français et étrangers.

Coefficients d'équivalence des tonnes équivalent pétrole

1 000 kWh électriques = 0,086 tep,

1 t de gazole ou de fioul = 1 tep,

1 000 kWh de gaz naturel = 0,077 tep,

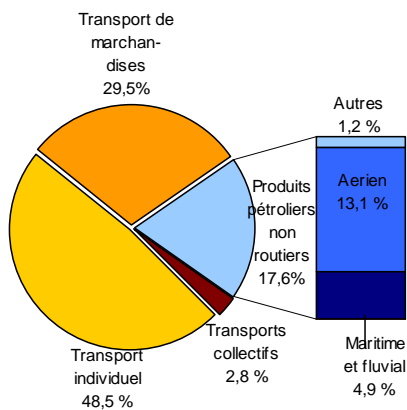
1 t d'essence ou carburéacteur = 1,048 tep,

1 t de fioul lourd = 0,952 tep.

Source : SOeS

Figure D2-3 Répartition des consommations de produits pétroliers en 2014

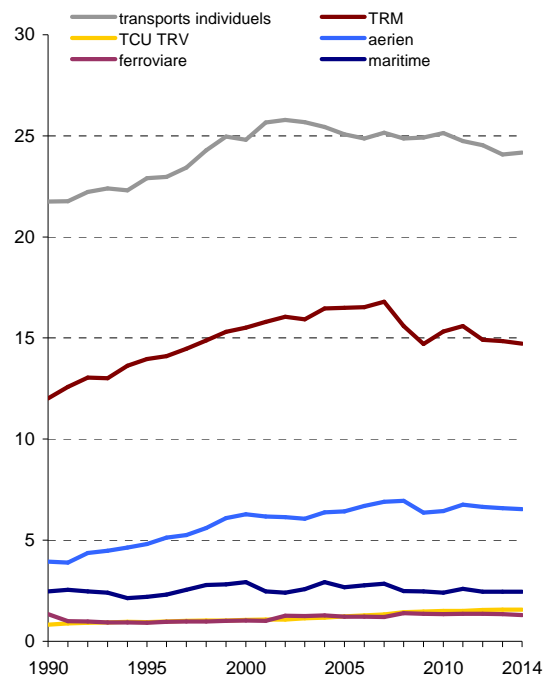
En % des tep



Source : SOeS

Figure D2-2 Évolution des consommations d'énergie de traction du transport par mode

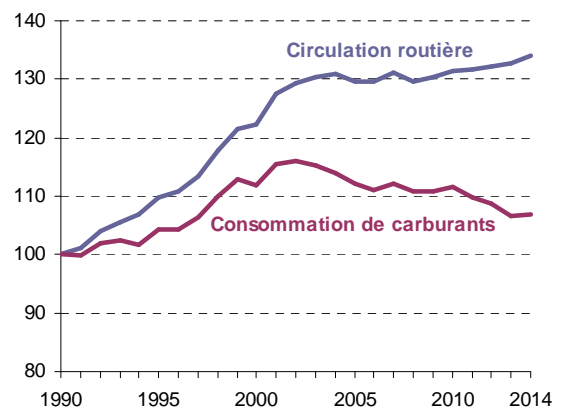
En millions de tep



Source : SOeS

Figure D2-4 Évolution de la circulation et de la consommation de carburant des voitures particulières

Indice base 100 en 1990



Source : SOeS

D3.1 | Émissions de gaz à effet de serre des transports

En 2014, les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports représentent 29,6 % des émissions de l'ensemble des émissions métropolitaines, contre 21,9 % en 1990, malgré la poursuite de leur baisse en 2014 (-0,7 %, après -0,6 %). Entre 1990 et 2014, les émissions de GES des transports ont augmenté de 0,4 % en moyenne annuelle, avec toutefois une inversion de tendance depuis 2004.

Dans les autres activités économiques, les émissions de GES diminuent très fortement en 2014 (-10,4 %) du fait notamment de la forte baisse dans le résidentiel tertiaire en lien avec la clémence de l'hiver ; depuis 1990, les émissions tous secteurs confondus ont baissé de 1,3 % en moyenne annuelle pour la France métropolitaine.

Le transport est le plus gros contributeur (29,6 %) des émissions de gaz à effet de serre. Sa part s'est alourdie depuis 1990 (21,9 %).

Les émissions de gaz à effet de serre dans le transport diminuent de 0,7 % en 2014 en France métropolitaine. Depuis 1990, date de référence du protocole de Kyoto, elles ont progressé de 0,4 % en moyenne par an : avant 2004 elles ont crû de 1,2 % en moyenne annuelle, après 2004 elles baissent de 0,8 % par an (figure D3.1-1). Cette baisse modérée des émissions des transports intervient dans un contexte de réduction des émissions nationales de -7,7 % par rapport à 2013 après trois années de quasi-stabilité. Cette forte diminution des émissions nationales est liée notamment aux évolutions des secteurs du résidentiel tertiaire (avec des émissions en baisse de 15,7 % en 2014) et de la production d'électricité (les émissions du secteur de la production d'énergie diminuent de -26,9 % par rapport à 2013) qui ont bénéficié des conditions climatiques très favorables.

Des émissions de CO₂ en baisse malgré la stabilité du trafic routier

Les émissions de CO₂ représentent 96,1 % des émissions de GES des transports. Elles sont essentiellement dues (à 94,7 %) aux émissions de la route. Ces dernières diminuent depuis 2004 du fait du ralentissement de la croissance de la circulation routière, du développement des biocarburants et de la baisse de la consommation des nouveaux véhicules. La figure D3.1.5 illustre la baisse des émissions conventionnelles des nouveaux véhicules dont l'impact sur les émissions du secteur doit néanmoins être relativisé (l'écart entre émissions conventionnelles et émissions réelles a fortement augmenté depuis le début des années 2000). Les émissions de CO₂ des voitures particulières, responsables de 55,5 % des émissions de CO₂ des transports routiers sont en baisse de 1,0 % en moyenne entre 2004 et 2013, celles des véhicules lourds, responsables de 23,0 %, sont en baisse de 2,1 % (figure D3.1-4).

Très légère augmentation des émissions des autres GES

Les GES hors CO₂ représentent 3,9 % des émissions de GES des transports en 2013 ; dans l'ensemble des autres secteurs cette proportion est de 36,8 %. Les émissions de GES hors CO₂ des transports augmentent de 2,8 % par rapport à 2013, elles sont quasi stables depuis 2008 à 5,2 millions de tonnes d'équivalent CO₂.

Les hydrofluorocarbures (HFC) constituent après le CO₂ le principal poste d'émissions de gaz à effet de serre : les transports en émettent 3,4 milliers de tonnes d'équivalent CO₂, 21,3 % de l'ensemble des émissions de ce gaz synthétique, utilisé notamment dans les systèmes de réfrigération ; les HFC sont apparus en 1986 en remplacement des chlorofluorocarbures (CFC) qui détruisaient la couche d'ozone. Leur croissance, en lien avec la substitution aux CFC et avec le développement de la climatisation des véhicules, notamment des voitures particulières mais aussi des trains et des véhicules frigorifiques, a été très rapide jusqu'en 2008 (+14,8 % en moyenne par an entre 2000 et 2008) et diminue depuis (-0,9 % en moyenne par an entre 2008 et 2014).

Les transports émettent marginalement du CH₄ et du N₂O, lors de la combustion des carburants, ils ne produisent pas de PFC, SF₆ ou NF₃.

La prise en compte des émissions dues aux biocarburants

Les émissions de CO₂ dues aux biocarburants des transports ne sont pas comptabilisées comme émissions du transport, car elles sont supposées être exactement compensées dans l'année par absorption de CO₂ par les nouvelles cultures. Elles s'accroissent en 2014 de 0,8 %.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure D3.1-1 Les émissions de GES par secteur

(France métropolitaine)

En millions de tonnes équivalent CO₂, évolutions en %

	Niveaux		Évolutions annuelles			
	1990	2014*	2013	2014	2014*/2004	2014*/1990
Transports (1)	119,3	130,5	-0,6	-0,7	-0,8	0,4
Routier	112,2	123,6	-0,6	-0,7	-0,9	0,4
Autres transports	7,0	6,9	0,1	-0,5	-0,6	-0,1
Ferroviaire*	1,1	nd	-0,1	nd	-2,2	-2,5
Fluvial*	0,9	nd	0,8	nd	0,2	1,5
Maritime* (1)	1,6	nd	0,2	nd	-2,1	-1,3
Aérien* (1)	3,5	nd	-0,1	nd	-0,1	0,4
(Maritime hors bilan)* (1)	7,9	nd	-8,9	nd	-3,0	-0,4
(Aérien hors bilan)* (1)	8,6	nd	-0,8	nd	0,4	2,8
(Biomasse hors bilan)*	0,0	nd	2,5	nd	24,2	nd
Autres secteurs	424,2	309,9	0,5	-10,4	-2,5	-1,3
Résidentiel / tertiaire	89,4	82,8	3,9	-15,7	-2,5	-0,3
Secteurs hors résidentiel, tertiaire et transports	334,8	227,1	-0,8	-8,2	-2,5	-1,6
Industrie manufacturière	164,2	102,9	-0,9	-3,5	-2,7	-1,9
Industrie de l'énergie	76,2	38,2	-1,6	-26,9	-5,2	-2,8
Agriculture/sylviculture	94,3	86,0	-0,2	-2,9	-0,6	-0,4
Total hors UTCF (2)	543,4	440,4	0,2	-7,7	-2,0	-0,9
UTCFC (2)	-38,6	-48,4	-4,4	-0,3	-0,3	0,9
Total avec UTCFC	504,8	392,0	0,8	-8,6	-2,2	-1,0
(Biomasse hors bilan)	44,9	61,9	5,8	-1,7	2,8	1,3

Source : Citepa, rapport Secten, mai 2015

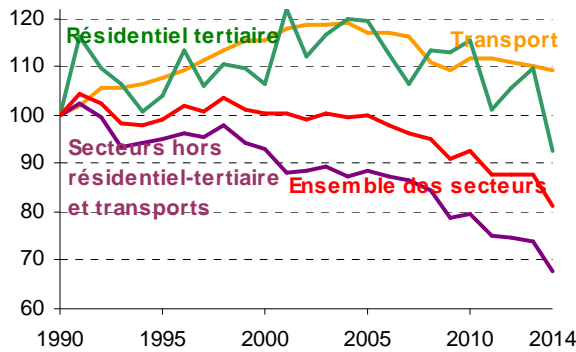
(*) Ou 2013 en cas de non disponibilité.

(1) Les bilans d'émissions tiennent compte uniquement de la circulation effectuée avec du carburant acheté sur le territoire et consommé dans l'année.

(2) UTCFC : utilisation des terres, leurs changements et la forêt.

Figure D3.1-2 Émissions françaises de gaz à effet de serre depuis 1990

Base 100 en 1990



Source : Citepa, rapport Secten, mai 2015

Figure D3.1-4 Émissions de CO₂ du transport routier selon le véhicule et la motorisation en 2013

Niveaux en millions de tonnes, évolutions annuelles en %

	Niveaux		Évolutions annuelles			
	1990	2013	2012	2013	2013/2004	2013/1990
Voitures particulières	64,8	66,5	-0,1	-1,4	-1,0	0,1
Diesel	15,4	50,7	2,7	-0,6	2,1	5,3
Essence	49,2	15,5	-7,7	-3,7	-7,3	-4,9
GPL	0,2	0,3	-8,9	-11,4	-4,3	3,2
Véhicules utilitaires	18,3	24,2	0,5	0,5	0,6	1,2
Diesel	11,6	22,1	1,2	0,9	1,2	2,9
Essence	6,8	2,1	-5,7	-3,3	-4,1	-4,9
Véhicules lourds	26,7	27,5	-5,9	0,2	-2,1	0,1
Diesel	26,7	27,3	-5,9	0,2	-2,1	0,1
Essence	0,0	0,0	-2,0	-3,5	-3,0	-1,9
GPL	0,0	0,2	1,1	1,7	9,2	
Deux roues	0,6	1,5	-0,1	-0,1	1,3	4,2
TOTAL	110,4	119,7	-1,3	-0,6	-0,9	0,4
dont Diesel	53,7	100,0	-0,1	-0,1	0,6	2,7
dont Essence	56,6	19,2	-7,0	-3,4	-6,5	-4,6
GPL	0,2	0,5	-5,2	-6,3	-0,5	5,6

Source : Citepa, rapport Secten, mai 2015

Le calcul des émissions de gaz à effet de serre

Le protocole de Kyoto mis en place en novembre 1997, qui établit des objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (GES) prend en compte les émissions des gaz ou familles de gaz suivants : gaz carbonique (CO₂), oxyde nitreux (N₂O), méthane (CH₄), hydrofluorocarbure (HFC), perfluorocarbure (PFC), hexafluore de soufre (SF₆) et, depuis 2013, trifluore d'azote (NF₃). Ces gaz ayant des impacts à long terme dans l'atmosphère plus ou moins importants, le potentiel de réchauffement global (PRG), exprimé en équivalent CO₂, permet de comparer leur poids dans l'ensemble des GES.

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont estimées par le Citepa conformément aux règles fixées par la convention cadre des nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

Le format Secten correspond aux émissions en France métropolitaine, réparties selon les secteurs d'activité (transports, y compris compte propre). Dans ce format, les émissions répertoriées « hors total » (émissions des sources non anthropiques par exemple) ne sont pas incluses. Les émissions de CO₂ des transports comprennent les émissions des véhicules étrangers sur le territoire métropolitain, mais excluent du total national les émissions liées aux trafics maritime et aérien internationaux. Les émissions des transports sont estimées, conformément aux règles fixées dans le cadre de la CCNUCC, sur la base des ventes de carburant sur le territoire national.

Figure D3.1-3 Émissions des gaz à effet de serre des transports

Niveaux en millions (pour le CO₂) ou milliers de tonnes, évolutions annuelles en %

		Niveaux		Évolutions annuelles			
		1990	2014	2013	2014	2014/2004	2014/1990
CO₂	Transports	118	125	-1,9	0,7	-0,9	0,3
	Total (hors UTCFC)	393	321	0,5	-9,5	-2,4	-0,8
CH₄	Transports	39	7	-7,5	-8,5	-9,5	-7,1
	Total (hors UTCFC)	2 719	2 292	-1,7	-0,6	-1,0	-0,7
N₂O	Transports	3	5	4,6	1,8	0,3	1,8
	Total (hors UTCFC)	236	139	-0,2	-5,9	-2,3	-2,2
HFC (*)	Transports	152	3 374	-0,8	-0,5	2,8	17,7
	Total (hors UTCFC)	1 912	19 127	2,0	-0,3	4,8	12,9

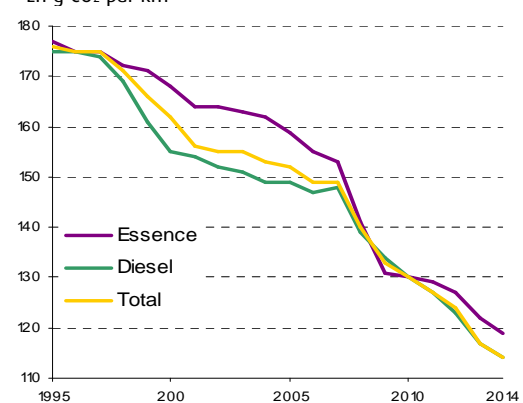
(*) données 1995 et non 1990.

(p) provisoire.

Source : Citepa, rapport Secten, mai 2015

Figure D3.1-5 Évolutions des émissions conventionnelles de CO₂ par km des nouvelles voitures particulières en France

En g CO₂ par km



Source : Ademe, SOeS

D3.2 | Émission de polluants atmosphériques par le transport

Depuis 1990, les émissions de la plupart des polluants atmosphériques ont diminué dans l'ensemble des secteurs. Dans les transports, et plus particulièrement dans le transport routier, les normes euro et les progrès techniques ont permis une diminution régulière de ces émissions, notamment du plomb et du dioxyde de soufre ; les transports sont responsables de 68,6 % des émissions de cuivre et de 58,4 % des émissions d'oxyde d'azote.

Les progrès techniques limitent les effets de l'accroissement de la circulation sur long terme

La responsabilité des transports routiers dans les émissions de polluants atmosphériques est particulièrement importante pour le cuivre (Cu), où ils représentent 68,6 %, les oxydes d'azote (NO_x, 54,8 %) et le plomb (Pb, 48,5 %) ; depuis 1990, l'importance du transport pour ces émissions a baissé (*figure D3.2-2*). Pour les autres polluants, la responsabilité des transports est moins importante. Ainsi, les émissions de particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀) sont réparties entre différents secteurs, les transports routiers représentant 13 % en 2014.

Pour un certain nombre de polluants, les émissions dues aux transports ont diminué depuis 1990 aussi rapidement voire plus que dans les autres secteurs ; c'est le cas notamment pour le monoxyde de carbone (CO) avec - 9,5 % en moyenne annuelle, pour les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) avec - 8,1 % et en particulier pour le plomb (Pb) avec - 15,6 %. Les émissions de cuivre (+ 0,9 % en moyenne depuis 1990) ont augmenté dans les transports alors qu'elles ont baissé dans les autres secteurs.

Le transport routier est le principal émetteur. Il contribue pour 74,1 % au total des émissions de cuivre des transports, proportion quasi constante depuis 1990 ; le transport ferroviaire est l'autre principal émetteur de cuivre. Les émissions de cuivre du transport routier résultent de l'usure des plaquettes de frein et de la consommation d'huile. Dans le transport ferroviaire, elles proviennent surtout de l'usure des caténaires. Entre 1990 et 2014 les émissions de cuivre du transport routier ont cependant augmenté deux fois moins vite que la circulation.

En l'absence de progrès techniques, la croissance de la circulation routière se serait aussi traduite par la hausse des émissions liées à la combustion du carburant. Mais la baisse des consommations unitaires de carburant a permis de limiter l'ensemble des rejets gazeux. Les véhicules routiers neufs vendus en Europe sont soumis à une réglementation des émissions en sortie des pots d'échappement (*figure D3.2-5*), qui a permis de réduire les émissions des NO_x (- 3,3 % en moyenne annuelle depuis 1990) et celles de COVNM (- 8,1 % en moyenne annuelle depuis 1990). La part croissante de véhicules diesel dans le parc routier a des effets antagonistes selon les polluants. Ainsi, elle a favorisé la diminution des émissions des COVNM mais limité celle des NO_x. La réglementation a également contribué à la baisse des émissions de CO (- 9,5 %).

Les normes sur les carburants routiers ont permis la quasi-disparition du plomb émis par le transport routier

dès janvier 2000, à l'exception de celui contenu dans les huiles de moteur, ainsi que la baisse des émissions de dioxyde de soufre (SO₂). Dès 2009, la route n'émettait plus que 1,0 % des émissions totales de SO₂ (contre 11,9 % en 1990). Le transport maritime (hors international) est le premier contributeur des transports (54,5 % des émissions des transports, 1,0 % des émissions totales de SO₂ en 2012).

La diésélisation du parc automobile a des effets contrastés

Les moteurs à essence et diesel n'émettent pas les mêmes proportions de polluants atmosphériques : la diésélisation du parc tire à la baisse les émissions de CO alors que les véhicules diesel représentent 62 % du parc routier français ; cette part n'était que de 7 % en 1960 (source Citepa) - (le diesel est responsable de 23,4 % des émissions de CO du transport routier) (*figure D3.1-4*) et des COVNM (17,8 %) - (*figure D3.2-6*).

En revanche, elle pousse à la hausse les émissions de particules et des NO_x. En 2013, le gazole produit 90,9 % des PM₁₀, et 95,3 % des NO_x de la route. Bien que les normes euro les plus récentes comportent une limite très basse pour les émissions de particules pour les véhicules diesel, les émissions restent majoritairement dominées par celles du parc existant, et notamment les véhicules diesel les plus anciens qui ne sont pas équipés de filtre à particules. Enfin, la diésélisation du parc et la croissance du trafic entraînent une hausse importante des émissions de HAP, dont le benzo[a]pyrène classé comme « cancérigènes certains » d'après le Centre international de recherche sur le cancer.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées

La place des transports dans les émissions totales

Les bilans des émissions nationales déterminés par le Citepa, au format Secten, permettent d'observer le poids de chaque secteur contributeur des différentes émissions. La baisse du poids de l'industrie dans la production intérieure accroît mécaniquement, et par report, celle du transport.

Pour les transports, conformément au périmètre de la Commission économique européenne des Nations unies (CEE-NU), ne sont pas incluses les émissions maritimes internationales et les émissions de la phase croisière (≥ 1 000 m) des trafics aériens domestique et international.

Figure D3.2-1 Émissions dues aux transports

Unités variables (indiquées dans le tableau), évolutions en %

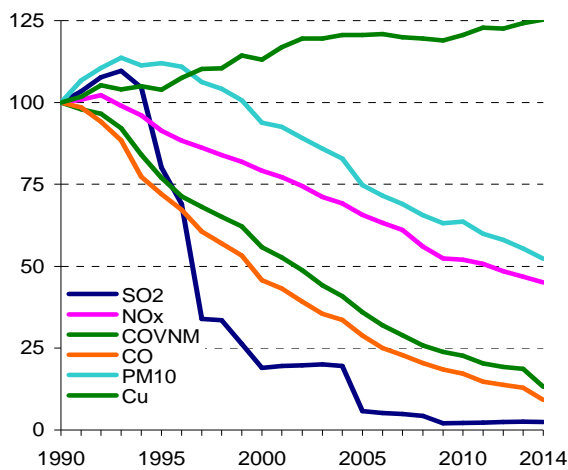
	Niveaux		Évolutions annuelles			
	1990	2014	2012	2014	2014 /2008	2014 /1990*
Cu (t)	184,0	230,6	1,3	1,0	0,8	0,9
NOx (kt)	1 256,4	566,4	-3,4	-3,7	-3,5	-3,3
Pb (t)	4 247,4	72,9	0,6	1,3	1,5	-15,6
HAP (t)	3,3	3,1	-0,8	-0,5	-0,9	-0,3
PM2,5 (kt)	71,2	31,9	-6,1	-7,3	-4,8	-3,3
PM1,0 (kt)	58,1	21,5	-8,2	-10,0	-6,3	-4,1
PM10 (kt)	78,8	41,2	-6,1	-28,8	-12,5	-2,7
CO (kt)	6 390,6	584,1	-4,6	-5,5	-3,7	-9,5
COVNM (kt)	1 034,6	136,9	-3,4	-28,9	-10,5	-8,1
TSP (kt)	89,1	53,0	-3,5	-4,1	-2,9	-2,1
SO ₂ (kt)	153,0	3,7	1,6	-2,8	-9,1	-14,4

* Évolution depuis 2000

Source : Citepa, format Secten, mai 2015

Figure D3.2-3 Émissions polluantes des transports depuis 1990

Indice base 100 en 1990



Source : Citepa, format Secten, mai 2015

D3.2-5 Normes d'émissions des véhicules neufs

Voitures particulières

	Euro 1		Euro 2		Euro 3		Euro 4		Euro 5		Euro 6	
	1992*	1996*	janv-00*	janv-05*	sept-09*	sept-14*	1992*	1996*	1992*	1996*	1992*	1996*
Essence	CO	2,72	2,20	2,30	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	HC	-	-	0,20	0,10	0,10	0,10	-	-	-	-	-
	NOx	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06	-	-	-	-	-
	HC+Nox	0,97	0,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	COVNM	-	-	-	-	0,068	0,068	-	-	-	-	-
	Particules	-	-	-	-	0,005	0,005	-	-	-	-	-
Diesel	CO	2,72	1,00 (1)	0,64	0,50	0,50	0,50	-	-	-	-	-
	NOx	-	-	0,50	0,25	0,18	0,08	-	-	-	-	-
	HC+NOx	0,97	0,70 (1)	0,56	0,30	0,23	0,17	-	-	-	-	-
	Particules	0,14	0,08 (1)	0,05	0,025	0,005	0,005	-	-	-	-	-
	CO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

* NT (nouveau type) : les nouveaux modèles doivent respecter la norme à la date d'entrée en vigueur indiquée

Poids lourds

	Euro 0		Euro I		Euro II		Euro III		Euro IV		Euro V		Euro VI	
	oct-90**	oct-93**	oct-96**	oct-01**	oct-06**	oct-09**	oct-06**	oct-09**	oct-09**	oct-09**	oct-09**	oct-09**	oct-13**	oct-13**
CO	11,20	4,90	4,00	2,10	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
HC	2,40	1,23	1,10	0,66	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46
NOx	14,40	9,00	7,00	5,00	3,50	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Particules	-	0,36	0,15	0,13	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,01

** TT (tous types) : tous les véhicules neufs doivent respecter la norme à la date d'entrée en vigueur indiquée

Source : Ademe, DGITM

Figure D3.2-2 Part du transport et de la route dans les émissions totales

En %

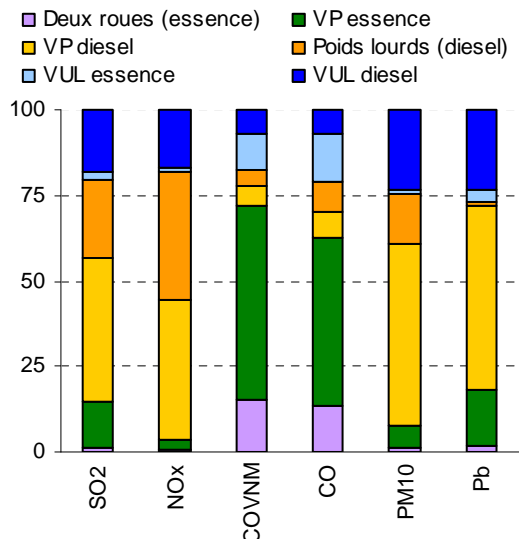
	Part des transports dans le total des émissions			Part des émissions du routier dans les émissions des transports		
	1990	2008	2014	1990	2008	2014
Cu	74,0	66,0	68,6	71,2	72,2	74,1
NOx	65,7	54,0	54,8	94,2	92,0	89,8
Pb	92,5	38,0	48,5	98,9	91,4	91,6
HAP	7,6	19,0	18,8	88,7	93,1	95,3
PM2,5	17,2	20,6	17,9	92,9	89,1	84,7
PM1,0	17,2	20,4	16,7	94,2	89,6	83,5
PM10	14,6	17,2	15,4	91,0	86,8	83,1
CO	60,7	30,5	18,6	95,6	72,2	73,1
COVNM	41,9	28,3	18,3	94,2	69,8	68,6
TSP	7,2	7,0	6,1	87,9	84,2	81,4
SO ₂	11,9	1,8	2,1	93,7	62,9	22,3

* Évolution depuis 2000

Source : Citepa, format Secten, mai 2015

Figure D3.2-4 Émissions dues à la route par type de véhicule et motorisation en 2013

Structures en %



Source : Citepa, format Secten, mai 2015

D3.2-6 Émissions du trafic routier en France métropolitaine et responsabilité du diesel

Niveaux en milliers de tonnes, parts en %

	1990		2008		2013	
	Ensemble	Part du diesel	Ensemble	Part du diesel	Ensemble	Part du diesel
CO	6 109	3,2	943	15,7	507	23,4
COVNM	974	4,5	186	15,0	106	17,8
SO2	143	71,3	4	77,8	1	82,3
PM10	72	82,0	45	90,3	37	90,9
NOx	1 183	43,4	647	88,2	530	95,3

Les normes euro

Les normes euro imposent des maxima d'émissions rapportés à la puissance ou au kilomètre à ne pas dépasser pour une série de polluants. Elles s'appliquent aux véhicules neufs, vendus en Europe. Elles se traduisent par l'obligation pour les constructeurs d'équiper les véhicules neufs de technologies environnementales (pot catalytique, filtre à particules).

Source : Citepa, format Secten, mai 2015

D3.3 | Qualité de l'air et transport routier

La situation s'est améliorée pour des polluants tels que le monoxyde de carbone (CO) dont le transport routier était la principale source. Les concentrations en benzène mesurées à proximité du trafic routier sont également en baisse depuis 2000. En 2013, la réglementation est respectée pour ces deux polluants à proximité du trafic routier et en fond urbain. À l'inverse, des progrès restent à faire pour le dioxyde d'azote (NO₂) et pour les particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀) et de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}), les seuils réglementaires étant fréquemment dépassés, notamment à proximité du trafic routier.

La réglementation européenne est respectée pour le CO et le benzène en 2013

Entre 2000 et 2013, les teneurs en CO diminuent et sont faibles. Le seuil européen est respecté.

Les concentrations en benzène mesurées à proximité du trafic routier diminuent entre 2000 et 2013, baisse expliquée en partie par l'entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2000 de la directive 98/70/CE visant à limiter le taux de benzène dans l'essence. En 2013, la réglementation européenne fixée pour la protection de la santé humaine est respectée à proximité du trafic routier et en fond urbain².

Des concentrations encore trop élevées pour le NO₂, les PM₁₀ et les PM_{2,5}

Entre 2000 et 2013, les teneurs en NO₂ baissent à proximité du trafic routier et en situation de fond urbain. Le pic de 2003 est dû à la canicule et à des conditions météorologiques peu favorables à la dispersion des polluants.

En 2013, le seuil annuel en NO₂ fixé pour la protection de la santé humaine est dépassé par 44 % des stations à proximité du trafic routier et par moins de 1 % des stations de fond urbain. Le seuil horaire en NO₂ n'est en revanche dépassé que par deux stations à proximité du trafic routier.

Hormis des fluctuations annuelles dues notamment aux conditions météorologiques, aucune tendance significative n'est observée pour les PM₁₀ à proximité du trafic routier et en fond urbain sur la période 2007-2013. Les modalités de mesure des PM₁₀ et des PM_{2,5} ont été modifiées en 2007, afin de rendre les résultats équivalents à ceux obtenus par la méthode de référence européenne. Il est donc impossible de comparer les périodes 2000-2006 et 2007-2013.

En 2013, le seuil annuel en PM₁₀ fixé pour la protection de la santé humaine est dépassé par deux stations situées à proximité du trafic routier. De plus, le seuil journalier en PM₁₀ n'est pas respecté par 21 % des stations à proximité du trafic routier et par 2 % des stations de fond urbain.

En 2013, le seuil européen en PM_{2,5} de protection de la santé humaine n'est pas respecté sur une seule station, située à proximité du trafic routier.

Impacts sur la santé et l'environnement

Le NO₂ irrite les voies respiratoires. Les particules de l'air ambiant sont classées cancérigène pour l'homme. Leur impact dépend de leur taille et de leur composition

physico-chimique. Elles peuvent notamment causer des maladies respiratoires et cardiovasculaires.

Le NO₂ contribue à l'acidification et à l'eutrophisation des milieux. C'est également un gaz qui intervient dans les processus de formation de l'ozone, tout comme le CO.

Sources

Les statistiques présentées sont calculées à partir des mesures de la base de données nationale de la qualité de l'air, Géod'Air. *Le Bilan de la qualité de l'air en France en 2013*, publié par le CGDD/Medde, sert de référence.

Contentieux européen

Depuis l'entrée en vigueur de la législation européenne en 2005, au moins un des seuils fixés pour les PM₁₀ n'a pas été respecté chaque année dans 19 États membres, dont la France. En mai 2011, la Commission européenne a assigné la France devant la Cour de justice pour le non-respect des seuils applicables pour les PM₁₀ depuis 2005 et pour n'avoir pas pris suffisamment de mesures pour réduire cette pollution. La France risque également un contentieux européen pour le NO₂.

Mesures pour améliorer la qualité de l'air

- Afin de permettre une réduction des niveaux de pollution, une révision des plans de protection de l'atmosphère (PPA) est en cours. 23 PPA sur 36 ont déjà été approuvés. Ces plans prévoient des actions au niveau local notamment dans le secteur des transports routiers.
- Au niveau national, différentes orientations ont été proposées pour le secteur des transports routiers, avec par exemple :
 - des aides pour financer la conversion des véhicules les plus polluants ;
 - favoriser le renouvellement de la flotte des véhicules publics par des véhicules à faibles ou très faibles émissions ;
 - déléguer certaines décisions aux élus locaux ;
 - offrir des avantages aux utilisateurs de véhicules peu polluants ;
 - favoriser le développement de moyens de transports moins polluants.

Les stations de mesure prises en compte sont celles concernées par les rapportages à la Commission européenne.

² Les concentrations en situation de fond urbain sont mesurées dans des zones urbaines éloignées de toutes sources directes d'émissions.

Figure D3.3-1 Seuils réglementaires européens pour la protection de la santé humaine

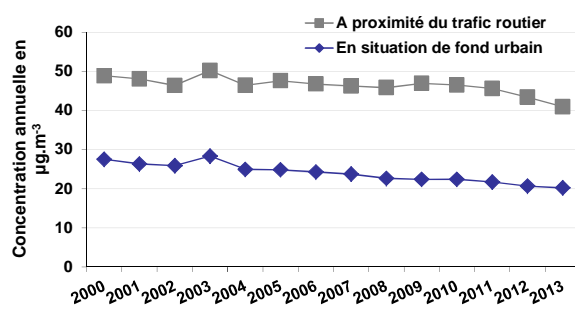
En $\mu\text{g.m}^3$

Polluant	Seuil pour la protection de la santé humaine	Année d'entrée en vigueur
NO ₂	Seuil annuel : 40 $\mu\text{g.m}^3$ en moyenne sur l'année civile	2010
	Seuil horaire : 200 $\mu\text{g.m}^3$ en moyenne sur une heure à ne pas dépasser plus de 18 fois par année civile	2010
PM ₁₀	Seuil annuel : 40 $\mu\text{g.m}^3$ en moyenne sur l'année civile	2005
	Seuil journalier : 50 $\mu\text{g.m}^3$ à ne pas dépasser plus de 35 jours par année civile	2005
PM _{2,5}	Seuil annuel : 25 $\mu\text{g.m}^3$ en moyenne sur l'année civile	2015
CO	10 000 $\mu\text{g.m}^3$ en maximum journalier de la moyenne sur 8h	2005
Benzène	Seuil annuel : 5 $\mu\text{g.m}^3$ en moyenne sur l'année civile	2010

Source : directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe

Figure D3.3-3 Évolution des concentrations annuelles de dioxyde d'azote (NO₂) dans l'air

En $\mu\text{g.m}^3$

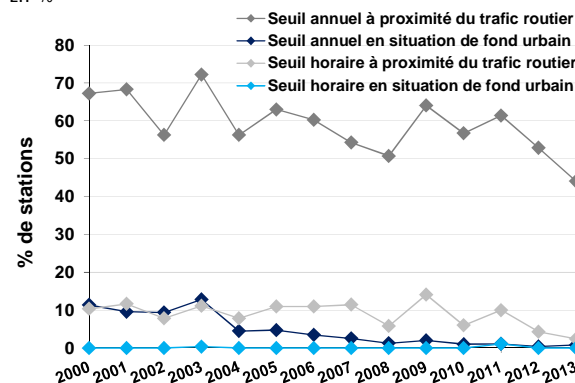


Champ : France métropolitaine et DOM.

Source : Géod'Air, mai 2015

Figure D3.3-5 Évolution du pourcentage de stations de mesure qui ne respectent pas les seuils en dioxyde d'azote (NO₂) pour la protection de la santé

En %

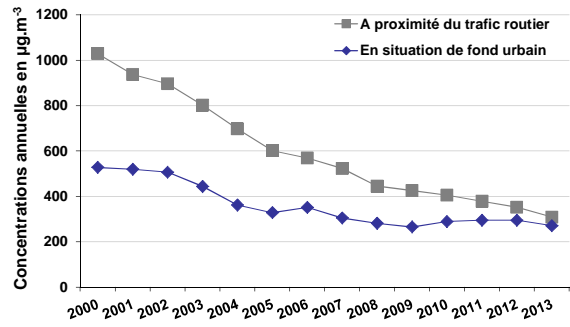


Champ : France métropolitaine et DOM.

Source : Géod'Air, mai 2015. Traitements : SOeS, juin 2015

Figure D3.3-2 Évolution des concentrations annuelles de monoxyde de carbone (CO) dans l'air

En $\mu\text{g.m}^3$

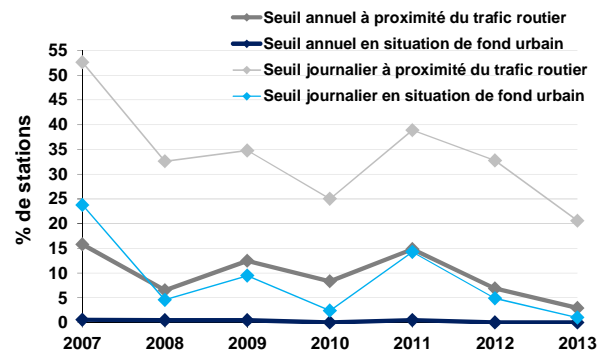


Champ : France métropolitaine et DOM.

Source : Géod'Air, mai 2015

Figure D3.3-4 Évolution des concentrations annuelles de particules PM₁₀ dans l'air

En %

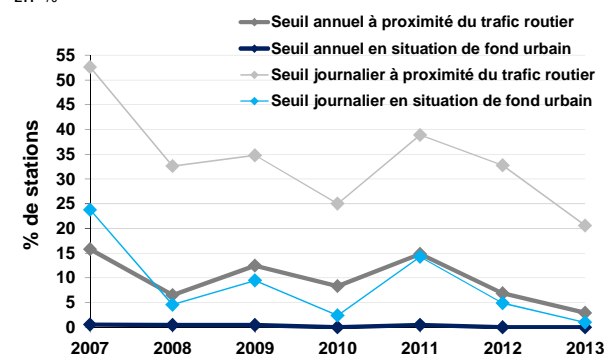


Champ : France métropolitaine et DOM.

Source : Géod'Air, mai 2015

Figure D3.3-6 Évolution du pourcentage de stations de mesure qui ne respectent pas les seuils en particules PM₁₀ pour la protection de la santé

En %



Champ : France métropolitaine et DOM.

Source : Géod'Air, mai 2015. Traitements : SOeS, juin 2015

D4.1 | Accidentalités ferroviaire, aérienne et maritime

En 2014, on dénombre moins de tués dans les accidents ferroviaires qu'en 2013. Le nombre d'accidents aériens mortels sur le territoire français métropolitain diminue également. À l'inverse, les nombres d'accidents et de personnes décédées en mer repartent à la hausse.

Le nombre de tués diminue dans les accidents ferroviaires

En 2014, le nombre de tués dans des accidents ferroviaires diminue de 22 %, passant de 85 à 66, soit le niveau le plus bas jamais atteint. Les accidents aux passages à niveau et ceux causés par le matériel roulant en marche sont les plus générateurs d'accidents mortels : 26 tués aux passages à niveau et 36 tués par le matériel roulant.

En revanche, le nombre de blessés graves (74 en 2014 contre 72 en 2013) est quasi stable, alors qu'en juillet 2013 on déplorait l'accident de Brétigny-sur-Orge. L'année 2014 est notamment marquée par l'accident survenu à Denguin (Pyrénées-Atlantiques) en juillet, avec la collision entre un TGV reliant Tarbes à Paris et un TER reliant Pau à Bordeaux. Cette collision a grièvement blessé trois personnes.

L'augmentation du nombre de blessés graves concerne les usagers de passage à niveau (26 contre 19 en 2013), la catégorie des « personnes non autorisées », à savoir des « personnes se trouvant sur les voies ferroviaires sans y être autorisées », hors passages à niveau (23 contre 16), ainsi que le personnel (8 contre 2 en 2013).

Les accidents aériens mortels sont moins nombreux

On dénombre 72 accidents corporels aériens (soit 1 de moins qu'en 2013), dont 35 mortels (contre 43 en 2013). Le nombre de morts diminue sensiblement : 57 personnes sont décédées (contre 73 l'année précédente). En revanche, le nombre de blessés graves s'accroît fortement, passant de 38 en 2013 à 57 en 2014.

La baisse du nombre d'accidents est essentiellement imputable à l'aviation générale qui représente 94 % des accidents corporels de l'aérien en 2014, tandis que les autres types de vol (transport public et travail aérien) enregistrent respectivement un seul et trois accidents.

Concernant l'aviation générale (avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés et privés), l'année 2014 a en effet été marquée par une baisse assez sensible du nombre d'accidents mortels (32 contre 42 en 2013) et du nombre de morts (53 contre 71). Les nombres d'accidents mortels et de morts concernant les avions et les ULM sont très voisins, avec 13 accidents mortels ayant fait 21 morts pour les ULM (dont la tendance est à l'augmentation du volume d'activité) et 14 accidents mortels ayant fait 22 morts pour les avions.

En ce qui concerne le transport public (avions et hélicoptères des compagnies aériennes), on ne déplore en 2014 (comme en 2013) aucun accident mortel.

Cependant, un accident en ballon a fait un mort et deux blessés graves.

Les nombres d'accidents et de personnes décédées en mer augmentent

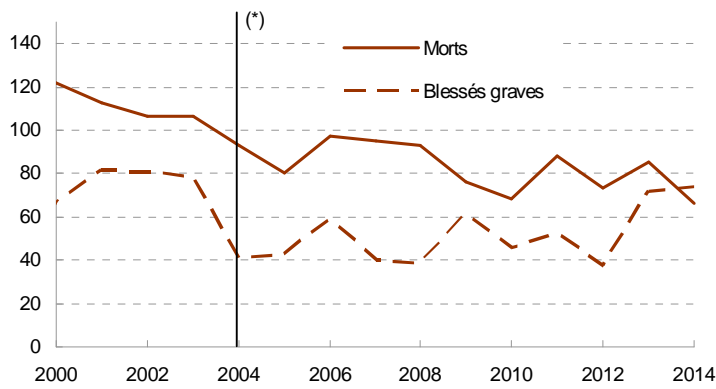
Après l'année 2013 où l'on avait observé une baisse du nombre d'accidents maritimes (opérations de sauvetage recensées par la Direction des affaires maritimes) et de morts, on enregistre en 2014 à nouveau une augmentation de 3,7 % du nombre d'accidents (7 710) et de 11,3 % du nombre de personnes décédées (178), sans pour autant atteindre les niveaux élevés de 2012 (8 242 accidents et 209 morts). En revanche, le nombre de personnes disparues diminue fortement de 36,8 % (98 contre 155 en 2013) comme le nombre de blessés (598, soit une baisse de 3,7 % par rapport à 2013).

Au cours des dix dernières années, le nombre d'accidents maritimes a augmenté de 5,6 % (en moyenne annuelle). Sur la même période, le nombre de morts, de disparus et de blessés recensés ont également augmenté (respectivement + 4,9 %, + 3,9 % et + 2,7 % en moyenne annuelle).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure D4.1-1 Tués et blessés lors d'accidents ferroviaires

Nombre de blessés graves et de morts



Accidents : accidents impliquant un véhicule en mouvement et accidents aux passages à niveau ; ne sont pris en compte que les accidents ayant entraîné une «conséquence grave». Les suicides et tentatives de suicide ne sont pas compris.

Morts (ou « tués ») : voyageurs, agents en service et autres ouvriers travaillant sur le réseau national et victimes routières des accidents aux passages à niveau, décédés le jour ou le lendemain de l'accident, et ce jusqu'en 2003.

(*) À compter de 2004, personnes décédées dans les 30 jours suivant l'accident.

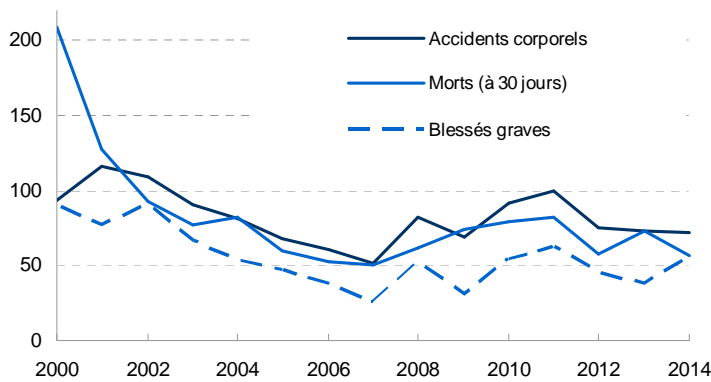
Blessés graves : personnes ayant été hospitalisées plus de trois jours, et ce jusqu'en 2003.

(*) À compter de 2004, personnes hospitalisées plus de 24 heures (mais non décédées dans les 30 jours suivants).

Source : SNCF Réseau, « Rapport annuel sur la sécurité – Année 2014 », version provisoire du 28 mai 2015

Figure D4.1-2 Accidents aériens sur le territoire français

Nombre d'accidents corporels, de blessés graves et de morts



Champ : accidents corporels* sur le territoire français métropolitain, quelle que soit la nationalité de l'avion, couvrant :

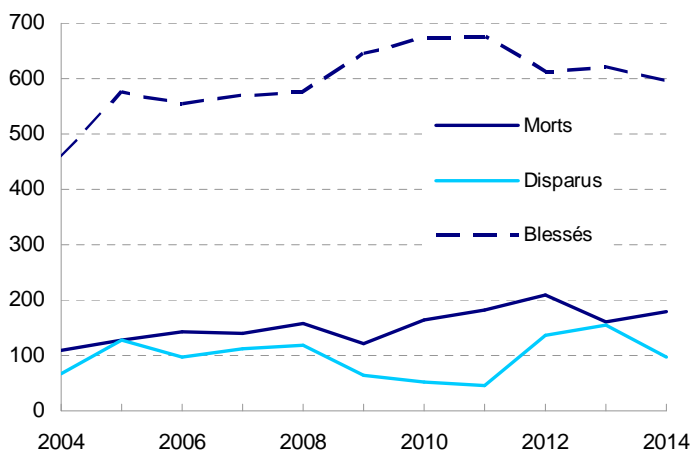
- le transport public ou l'aviation commerciale (avions et hélicoptères des compagnies aériennes) ;
- l'aviation générale (avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés, privés) ;
- le travail aérien (avions, hélicoptères et ULM des sociétés et des privés pour épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, hélicoptère...).

* Dans le cas de collisions entre deux aéronefs ou plus, il y a autant d'occurrences que d'aéronefs impliqués. Les accidents corporels regroupent les blessures mortelles ou graves. Sont exclues les blessures légères, non prises en compte par l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale).

Source : Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) pour la sécurité de l'aviation civile, « Rapport annuel 2014 »

Figure D4.1-3 Accidents maritimes (y compris plaisance)

Nombre de blessés, de disparus et de morts



Champ : zones de sécurité françaises, incluant la France métropolitaine, les départements d'outre-mer, la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie.

Les zones de sécurité (« Search and Rescue » SAR en anglais) sont des zones de responsabilité de sauvetage que les États ont déclarées auprès de l'OMI (Organisation maritime internationale). En France, cette mission est dévolue aux Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (Cross), responsables du sauvetage de la vie humaine de la plage jusqu'à la limite de la zone de responsabilité française.

Le bilan humain est fixé dès la clôture de l'opération de sauvetage. Tout nouvel élément comme la découverte de corps vient modifier le statut de la victime de « disparu » en « mort » si le lien est avéré avec une opération du Cross.

Source : SOeS, d'après DGITM / DAM / SM

D4.2 | Accidentalité routière

Pour la première fois depuis 2001, le nombre de tués sur les routes de France métropolitaine a cessé de diminuer. Avec 3 384 tués, la mortalité repart à la hausse (+ 3,5 %), après une très forte baisse en 2013 (- 10,5 %). Les piétons et les cyclistes sont les usagers pour lesquels la mortalité ne diminue pas depuis 2010.*

En 2014, le bilan de l'accidentalité routière s'établit en France métropolitaine à 58 191 accidents corporels*, pour lesquels on dénombre 73 048 blessés* et 3 384 personnes tuées. Les nombres d'accidents corporels et de tués augmentent respectivement de 2,4 % et de 3,5 % après de fortes diminutions en 2013 (respectivement - 6,0 % et - 10,5 %), année la moins mortelle depuis 1972³. Malgré l'augmentation des nombres d'accidents corporels et de tués en 2014, leurs niveaux restent inférieurs à ceux de 2012.

Parmi les 73 048 blessés (+ 3,5 %), 36 % ont été hospitalisés plus de 24 heures. Le nombre de blessés hospitalisés* plus de 24 heures augmente de 2,6 %.

Dans les cinq départements d'outre-mer, on dénombre 1 663 accidents corporels (+ 4,9 %). 173 personnes ont été tuées en 2014, représentant une augmentation de 8,8 %.

Le nombre d'accidents continue d'augmenter sur les autoroutes

Si plus de deux accidents corporels sur trois se produisent en agglomération*, 64 % de la mortalité a lieu sur les routes hors agglomérations (7 % sur autoroutes). En 2014, les accidents corporels ont augmenté sur tous les types de réseau, à l'exception des routes nationales où ils ont diminué de 5,1 %. La mortalité y a également fortement diminué (- 15,8 %). Depuis 2010, que ce soit en agglomérations (- 12,4 %) ou sur les routes hors agglomérations (- 18,0 %), le nombre de tués a diminué ; il est quasi stable sur les autoroutes (+ 1,7 %). Sur la même période, le nombre d'accidents corporels suit les mêmes évolutions selon la localisation ; il a en revanche crû sensiblement sur les autoroutes (+ 11,6 %).

La mortalité des piétons et des cyclistes augmente

Les motocyclistes et les usagers de poids lourds sont les deux seules catégories d'usagers pour lesquelles la mortalité a diminué en 2014 (respectivement - 1,0 % et - 1,8 %). La mortalité a en revanche fortement augmenté pour les cyclistes (+ 8,2 %) et les piétons (+ 7,3 %) : 44 piétons ont notamment été tués sur autoroute (23 en 2013). Depuis 2010, ce sont également ces deux catégories d'usagers pour lesquelles on enregistre une augmentation de la mortalité : + 8,2 % pour les cyclistes et + 2,9 % pour les piétons. Ce sont en particulier les piétons et les cyclistes de plus de 65 ans qui sont surreprésentés parmi les tués.

La mortalité diminue chez les jeunes

Dans des proportions diverses, toutes les classes d'âge enregistrent une augmentation du nombre de tués en 2014, à l'exception des 18-24 ans pour lesquels 54 vies ont été épargnées. Depuis 2010, il s'agit aussi de la classe d'âge pour laquelle le nombre de tués a le plus fortement diminué (- 30,0 %). Avec les 15-17 ans, c'est également la classe d'âge qui enregistre la plus forte baisse du nombre de blessés hospitalisés plus de 24 heures (- 21,5 % depuis 2010).

La route responsable d'une femme tuée pour trois hommes

En 2014, on dénombre sur la route trois hommes tués pour une femme tuée ; cette proportion est stable dans le temps. Parmi les blessés et les blessés hospitalisés plus de 24 heures, la proportion de femmes est un peu plus élevée (respectivement 38 % et 34 %). La répartition des femmes et des hommes parmi les victimes est fortement liée à la répartition femmes-hommes selon les types d'usagers : ainsi 93 % des motocyclistes tués sont des hommes ; à l'inverse, 44 % des piétons tués sont des femmes.

Les causes principales d'accidents mortels restent les mêmes : vitesse, alcool et stupéfiants

Qu'elle soit excessive ou inadaptée aux circonstances, la vitesse joue un rôle majeur dans les accidents mortels. Dans les analyses de procès verbaux, elle est facteur d'occurrence de plus de 40 % des accidents (48 % chez les 18-24 ans) et selon les forces de l'ordre, c'est la première des causes principales identifiée dans au moins un accident mortel sur quatre.

L'alcool est la première des causes principales identifiée dans au moins un accident mortel sur cinq. La part des accidents mortels impliquant au moins un conducteur avec un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l est de 28,3 % en 2014 et se situe autour de 30 % depuis vingt ans. Les cyclomoteuristes et motocyclistes sont les conducteurs les plus concernés.

Par ailleurs, on estime en 2014 à 22,9 % la part des accidents mortels impliquant au moins un conducteur avec un test positif aux stupéfiants.

Les définitions des termes suivis d'un astérisque (*) sont consultables en annexe du présent rapport. Les séries longues des données présentées dans cette fiche ainsi que des comparaisons européennes sont dans les annexes dématérialisées.

³ Année de mise en place du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR).

Figure D4.2-1 Accidents corporels par localisation et type de réseau

Nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés en unités ; évolutions en %

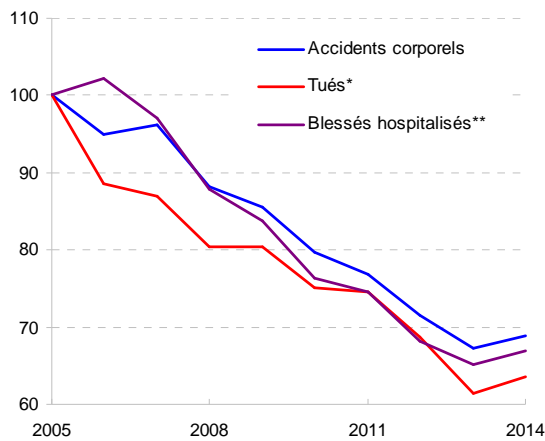
	Accidents corporels			Tués			Blessés			dont blessés hospitalisés plus de 24h		
	évolution			évolution			évolution			évolution		
	2014	2014	2014/2010	2014	2014	2014/2010	2014	2014	2014/2010	2014	2014	2014/2010
Par localisation												
Autoroutes	4 796	5,7	11,6	242	-7,3	1,7	6 663	5,5	12,2	2 270	10,1	14,6
Agglomérations (hors autoroutes)	40 194	2,0	-14,2	992	6,7	-12,4	48 000	2,5	-14,6	13 696	1,0	-13,3
Hors agglomérations (hors autoroutes)	13 201	2,7	-18,2	2 150	3,5	-18,0	18 385	5,2	-17,6	10 669	3,2	-15,4
Par type de réseau												
Autoroutes	4 796	5,7	11,6	242	-7,3	1,7	6 663	5,5	12,2	2 270	10,1	14,6
Routes nationales et départementales	22 453	4,3	-12,7	2 515	4,1	-16,0	29 831	6,2	-12,1	14 941	5,3	-12,2
dont routes nationales	2 937	-5,1	-23,4	250	-15,8	-28,6	4 167	0,2	-22,5	1 606	3,1	-23,5
dont routes départementales	19 516	5,9	-10,8	2 265	6,8	-14,3	25 664	7,2	-10,2	13 335	5,5	-10,6
Autres voies	30 942	0,6	-17,0	627	6,3	-17,5	36 554	1,0	-18,0	9 424	-2,9	-17,3
Ensemble	58 191	2,4	-13,5	3 384	3,5	-15,2	73 048	3,5	-13,5	26 635	2,6	-12,4

Champ : France métropolitaine

Source : ONISR

Figure D4.2-2 Évolution des accidents corporels et du nombre de tués et blessés hospitalisés

Indice 100 en 2005



Champ : France métropolitaine.

* Victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident (définition nouvelle à partir de 2005).

** Victimes non décédées dont l'état nécessite des soins médicaux (blessés) et dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation.

Source : ONISR

Figure D4.2-4 Femmes et hommes victimes

En %

Sexe	Tués		Blessés		dont hospitalisés plus de 24h	
	F	H	F	H	F	H
Par catégorie d'usagers						
Piétons	44	56	54	46	54	46
Cyclistes	23	77	28	72	22	78
Cyclomotoristes *	7	93	20	80	14	86
Motocyclistes **	7	93	13	87	11	89
Véhicules de tourisme	30	70	49	51	44	56
Camionnettes	15	85	22	78	23	77
Poids lourds	4	96	12	88	15	85
Bus et cars	11	89	61	39	58	42
Autres ***	15	85	27	73	23	77
Ensemble	25	75	38	62	34	66

Champ : France métropolitaine.

 * Y compris scooters < 50 cm³.

 ** Y compris scooters > 50 cm³.

*** cette catégorie regroupe les usagers de tracteurs agricoles, de voiturettes et des autres véhicules.

Source : ONISR

Figure D4.2-3 Victimes

Nombre de tués et de blessés hospitalisés plus de 24 heures selon la catégorie d'usagers et la classe d'âge ; évolutions en %

	Tués			Blessés hospitalisés plus de 24h		
	2014	2014	2014/2010	2014	2014	2014/2010
Par catégorie d'usagers						
Piétons	499	7,3	2,9	4 323	3,0	-5,7
Cyclistes	159	8,2	8,2	1 446	7,6	6,2
Cyclomotoristes *	165	3,8	-33,5	2 738	-3,4	-33,2
Motocyclistes **	625	-1,0	-11,2	5 419	3,6	-11,5
Véhicules de tourisme	1 663	3,2	-21,4	11 146	3,7	-10,5
Camionnettes	143	7,5	-2,1	794	-11,2	-13,8
Poids lourds	56	-1,8	-13,8	295	-3,6	-18,7
Bus et cars	9	28,6	125,0	88	-12,9	14,3
Autres ***	65	14,0	-14,5	386	24,1	-5,9
Par classe d'âge						
0-14 ans	112	15,5	-13,8	1 883	5,5	-13,1
15-17 ans	116	13,7	-28,0	1 739	3,1	-25,7
18-24 ans	582	-8,5	-30,0	4 945	0,6	-21,5
25-44 ans	1 041	3,6	-16,7	8 363	0,3	-14,5
45-64 ans	761	2,8	-11,1	6 155	4,5	-2,3
65 ans et plus	772	12,2	1,0	3 543	6,0	1,5
Age indéterminé	0	ns	-100,0	7	40,0	0,0
Ensemble	3 384	3,5	-15,2	26 635	2,6	-12,4

Champ : France métropolitaine.

 * Y compris scooters < 50 cm³.

 ** Y compris scooters > 50 cm³.

*** Cette catégorie regroupe les usagers de tracteurs agricoles, de voiturettes et des autres véhicules.

Source : ONISR

Figure D4.2-5 Accidents corporels et mortels avec le facteur alcool en 2014

En %

Par catégorie de conducteurs	Proportion de conducteurs impliqués, avec un taux d'alcool positif	
	dans un accident corporel	dont un accident mortel
Cyclistes	2,9	10,4
Cyclomotoristes *	8,5	32,5
Motocyclistes **	5,0	20,5
Véhicules de tourisme	6,3	18,7
Camionnettes	4,8	13,0
Poids lourds	1,3	1,6
Bus et cars	0,4	0,0
Autres ***	8,8	17,6
Ensemble des conducteurs	5,9	16,7

Champ : France métropolitaine.

 * y compris scooters < 50 cm³.

 ** y compris scooters > 50 cm³.

*** cette catégorie regroupe les usagers de tracteurs agricoles, de voiturettes et des autres véhicules.

Source : ONISR

D4.3 | Accidentalité routière impliquant des poids lourds

En 2014, on dénombre 2 762 accidents impliquant au moins un poids lourd. Ils représentent 4,7 % des accidents corporels* de la route. Le nombre de tués* dans ces accidents impliquant un poids lourd repart à la hausse (+ 3,2 %) ainsi que le nombre de blessés* (+ 2,7 %).

Les nombres de tués et de blessés repartent à la hausse

En 2014, 14,2 % des tués le sont dans un accident impliquant un poids lourd. Avec 480 décès, ce nombre augmente de 3,2 %, après la baisse en 2013 de 4,3 % et surtout celle de 15,9 % en 2012. Entre 2000 et 2014, le nombre de tués a été divisé par plus de deux comme pour l'ensemble des accidents.

Si les accidents impliquant un poids lourd ne représentent que 4,7 % de l'ensemble des accidents, ils représentent 14,2 % des personnes tuées. On compte ainsi 17,4 tués pour 100 accidents impliquant un poids lourd, soit trois fois plus que pour l'ensemble des accidents (5,8 tués pour 100 accidents).

Avec 3 377 blessés en 2014, le nombre de blessés dans ces accidents augmente de 2,7 %, suivant une forte baisse de 10,3 % en 2013. Depuis 2000, ce nombre a également été divisé par plus de deux.

Le nombre d'accidents impliquant un poids lourd poursuit sa baisse

Le nombre d'accidents corporels impliquant un poids lourd diminue en 2014 pour la quatrième année consécutive : - 1,0 % (- 16,0 % depuis 2010). Il diminue un peu plus vite que l'ensemble des accidents (- 13,5 % depuis 2010).

Les accidents impliquant un poids lourd sont plus fréquents sur autoroute

Les accidents corporels impliquant un poids lourd ont plus souvent lieu sur les autoroutes (27 %) que l'ensemble des accidents (8 %). Cela s'explique par la structure de la circulation par type de réseau routier des poids lourds et de l'ensemble des véhicules, les poids lourds effectuant une plus grande part de leur parcours sur autoroute que les autres véhicules. Les autres accidents corporels impliquant un poids lourd sont plus nombreux hors agglomération qu'en agglomération* (respectivement 39 % et 34 %) contrairement aux accidents concernant l'ensemble des véhicules qui ont très majoritairement lieu en agglomération (69 %).

Les accidents impliquant un poids lourd sont particulièrement graves hors agglomération

Comme l'ensemble des accidents, ceux impliquant un poids lourd sont plus graves hors agglomération (hors autoroutes) qu'en milieu urbain. En effet, on dénombre pour 100 accidents impliquant un poids lourd, 28,9 personnes tuées hors agglomération contre 10,3 en milieu urbain et 9,8 sur autoroutes. Concernant l'ensemble des véhicules, le nombre de tués pour 100 accidents est bien inférieur, quelle que soit la localisation : 16,3 hors agglomération, 2,5 en milieu urbain et 5,0 sur autoroutes.

Des dépassements de vitesse plus ou moins nombreux selon le type de voie

La vitesse est une cause reconnue d'accidents de la route : quel que soit le type de voie (à l'exception de la circulation en agglomération), les vitesses maximales autorisées (VMA) sont inférieures pour les poids lourds. Si les taux de dépassement des vitesses maximales autorisées* des poids lourds et des véhicules légers sont proches sur les autoroutes de liaison en 2014, ils sont bien plus élevés pour les poids lourds sur les routes à 2 ou 3 voies hors agglomération (42 % contre 19 %, mesurés à partir d'un échantillon de points de mesure). Quant aux taux de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h par les poids lourds, ils restent inférieurs à 4 %, quel que soit le type de voie.

Les accidents dans le transport routier de matières dangereuses sont rares

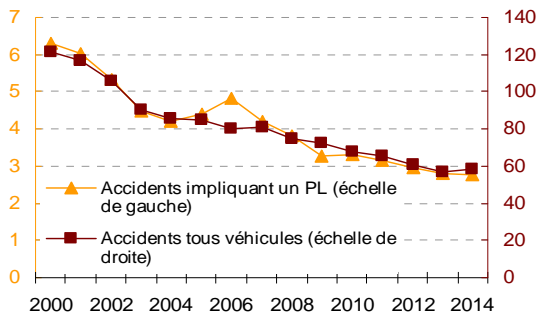
Le transport de matières dangereuses peut constituer un facteur d'aggravation des risques d'accidents du travail des conducteurs. De ce fait, il fait l'objet d'une réglementation et d'une comptabilisation spécifiques. Le nombre d'accidents corporels impliquant le transport routier de matières dangereuses a diminué progressivement entre 2008 et 2014 sur le réseau public. Après une hausse exceptionnelle en 2013, il diminue en 2014 où l'on dénombre 31 accidents corporels, soit 7 de moins qu'en 2013. Si entre 2008 et 2014, le nombre de tués dans ces accidents oscille entre 9 et 17 personnes par an, aucun décès n'est en lien avec les marchandises transportées.

Remarque : Cette fiche porte sur l'accidentalité de l'ensemble des poids lourds circulant sur le territoire, poids lourds étrangers compris et non sur les seuls poids lourds français appartenant à des entreprises du transport routier de marchandises.

Les définitions des termes suivis d'un astérisque (*) sont consultables en annexe du présent rapport.

Figure D4.3-1 Évolution du nombre d'accidents corporels de la route

Nombre d'accidents en milliers (double échelle)

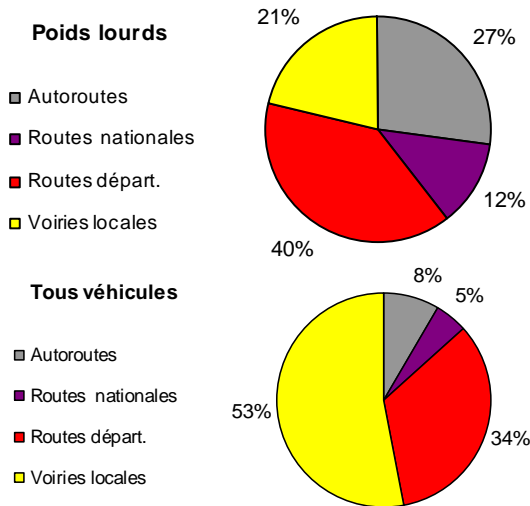


Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

Figure D4.3-3 Répartition des accidents corporels selon le type de réseau en 2014

En %



Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

Figure D4.3-5 Taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée (VMA) en 2014

En km/h pour les vitesses maximales autorisées ; taux en %

	Vitesse maximale autorisée (VMA) en km/h (1)		Taux de dépassement de la VMA		Taux de dépassement de la VMA + 10 km/h	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL
Autoroutes de liaison	130	90	20	21	3	0
Autoroutes de dégagement et routes à 2x2 voies	110	90	17	10	2	3
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	90	80	19	42	4	4
Agglomérations	50	50	29	16	6	1

VL : véhicule léger ; PL : poids lourd.

(1) Ces VMA sont celles à respecter quand il n'y a pas d'intempéries et à partir desquelles les taux de dépassement ont été calculés. En pratique, la VMA peut sur certains types d'axes être différente pour certains types de poids lourds.

Champ : échantillon de 58 points de mesure, France métropolitaine.

Source : ONISR

Figure D4.3-2 Nombre de tués selon la catégorie de véhicule impliquée dans un accident corporel

Nombres d'accidents corporels, de tués et nombre de tués pour 100 accidents corporels ; évolutions en % et en points

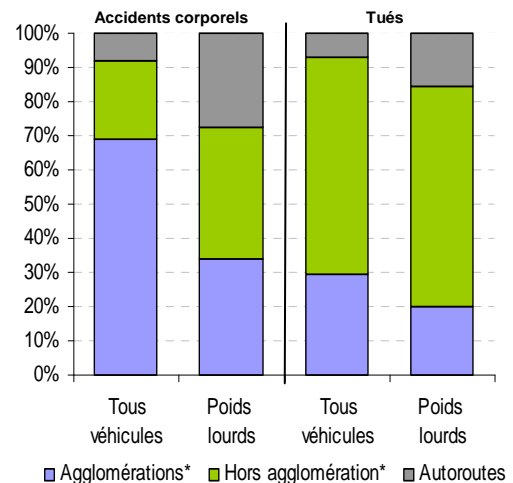
	2014	2014	2014/2010	2014/2000
Nombre d'accidents :			évolution en %	
impliquant un poids lourd	2 762	-1,0	-16,0	-56,1
tous véhicules	58 191	2,4	-13,5	-52,0
Nombre de tués dans les accidents :			évolution en %	
impliquant un poids lourd	480	3,2	-13,8	-54,5
tous véhicules	3 384	3,5	-15,2	-58,1
Nombre de tués pour 100 accidents :			évolution en points	
impliquant un poids lourd (1)	17,4	0,7	0,4	0,6
tous véhicules (2)	5,8	0,1	-0,1	-0,8
Risque relatif (1)/(2)	3,0	0,1	0,1	0,5

Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

Figure D4.3-4 Accidents corporels et tués selon la localisation en 2014

En %



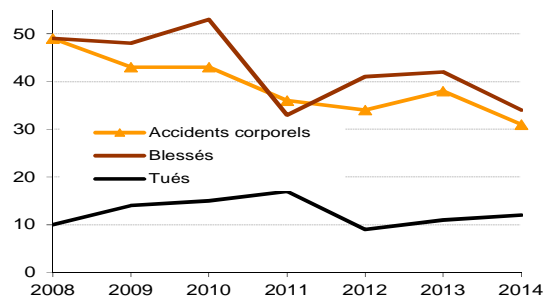
* Hors autoroutes

Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

Figure D4.3-6 Nombre d'accidents, de tués et de blessés dans le transport de matières dangereuses

En unités



Champ : France métropolitaine.

Sources : Medde / DGPR / Mission transport de matières dangereuses

D5 | Emprise des infrastructures de transport et impacts sur les milieux naturels

Les infrastructures de transport occupent 2,8 % de la surface métropolitaine ; depuis 2006, elles ont augmenté de plus de 140 000 ha, soit + 10,3 %. Elles sont constituées à 90 % de surfaces artificialisées et ont de multiples impacts sur les milieux naturels terrestres et aquatiques.

Les impacts des surfaces dédiées au transport sur les milieux naturels

Les surfaces revêtues sont pour la plupart imperméables, ce qui entraîne de nombreux impacts sur l'état de l'environnement. En particulier le cycle de l'eau est perturbé, en quantité et qualité. En effet, les surfaces imperméabilisées accentuent et accélèrent les phénomènes de ruissellement, amplifiant l'effet des épisodes de sécheresse et d'inondations, la perte de zones humides et de leur rôle tampon, y compris vis-à-vis de la recharge des nappes superficielles. De plus, les eaux de ruissellement se chargent de matières en suspension et transportent différents polluants.

Par ailleurs, les infrastructures linéaires de transport conduisent à la fragmentation et au cloisonnement des espaces naturels, à la perte de connexions écologiques, notamment du fait de la circulation des véhicules, mais aussi des obstacles qui les entourent ou qu'elles constituent.

Les canaux et rivières canalisés utilisés pour le transport par eau, difficilement franchissables, fragmentent également les milieux naturels terrestres, mais ils ont également des impacts défavorables sur les milieux aquatiques, du fait d'une hydromorphologie artificielle ou fortement modifiée (état des berges, effets des vagues produites par le sillage des bateaux - le batillage...).

La surface des infrastructures de transport est occupée pour 70 % par des sols revêtus ou stabilisés de forme linéaire

Au sein des sols revêtus ou stabilisés, on distingue les sols de forme *linéaire* (routes, voies ferrées...) et ceux de forme *aréolaire* (parkings, ronds-points...). Ils ne sont pas tous à usage de transport, certains étant dédiés aux commerces, à des activités agricoles, à l'habitat...

Les surfaces à usage de transport sont composées à 70 % de sols revêtus ou stabilisés de forme linéaire (plus de 80 % pour les routes et autoroutes, contre 15 % pour les transports aériens). La part des sols revêtus ou stabilisés de forme aréolaire est de 6 % (il est, par exemple, de 5 % pour les routes ou autoroutes, et de 50 % pour le stockage et les services auxiliaires). Les autres surfaces, ni revêtues ni stabilisées, correspondent, par exemple, à des zones bâties, enherbées (aéroports...) ou en eau (canaux aménagés pour la navigation).

Les surfaces liées aux transports ont augmenté d'environ 140 000 ha entre 2006 et 2012

Les surfaces dédiées aux transports couvrent près de 1 550 000 ha, soit 2,8 % de la surface de la France

métropolitaine, dont 79 % sous forme de routes ou autoroutes, 8 % consacrées au transport par eau, 6 % aux chemins de fer et 4 % au stockage et aux services auxiliaires des transports.

Les transports par conduite qui sont souvent souterrains sont peu artificialisés (36,3 %) ; les transports par eau le sont encore moins (12,1 %) mais ont des impacts importants sur la biodiversité.

Entre 2006 et 2012, les surfaces totales à usage de transport ont augmenté de plus de 140 000 ha (+ 10,3 %), soit plus d'un quart d'un département moyen français. Les nouvelles surfaces dédiées aux transports sont à 80 % constituées de routes ou autoroutes (1,23 millions d'hectares, + 10,3 % entre 2006 et 2012). Les surfaces dédiées aux transports par eau (117 000 ha en 2012) connaissent une progression similaire (+ 11,6 %). La progression la plus importante concerne les surfaces liées aux télécommunications, sur des volumes qui restent cependant faibles (3 800 ha). Les surfaces de stockage *etc.* ont également beaucoup augmenté (+ 19,9 %) et dépassent 58 000 ha.

Source : l'enquête Teruti-Lucas

Teruti-Lucas est une enquête aréolaire à deux degrés de tirage, réalisée sur le terrain ou à partir de sources administratives, par le ministère chargé de l'agriculture sur un peu moins de 310 000 points. Elle rapporte l'utilisation des terres sur les points visités annuellement. Les points sont qualifiés selon deux nomenclatures, l'une d'occupation physique des sols (volumes construits bas, sols de forme linéaire revêtus ou stabilisés, forêts de feuillus...), l'autre d'usage fonctionnel (productions végétales, mines et carrières, fourniture et traitement des eaux...).

Des changements de nomenclature et d'échantillons réalisés entre 2004 et 2006 ont induit une rupture de série. Ces changements étaient notamment liés à la mise en place de l'enquête européenne Lucas (land use/cover area frame statistical survey).

Les surfaces à usage de transport considérées ici comprennent uniquement celles qui sont utilisées pour réaliser une fonction transport : chemins de fer, routes et autoroutes, transport par eau, transports aériens, transport par conduite (gazoduc...) et électricité, télécommunications et stockage et services auxiliaires des transports. Elles excluent notamment des surfaces telles que les parcs ou voies d'accès aux centres commerciaux, aux logements...

Figure D5-1 Surfaces à usage de transport, par type de transports

Niveaux en milliers d'ha, évolution en %

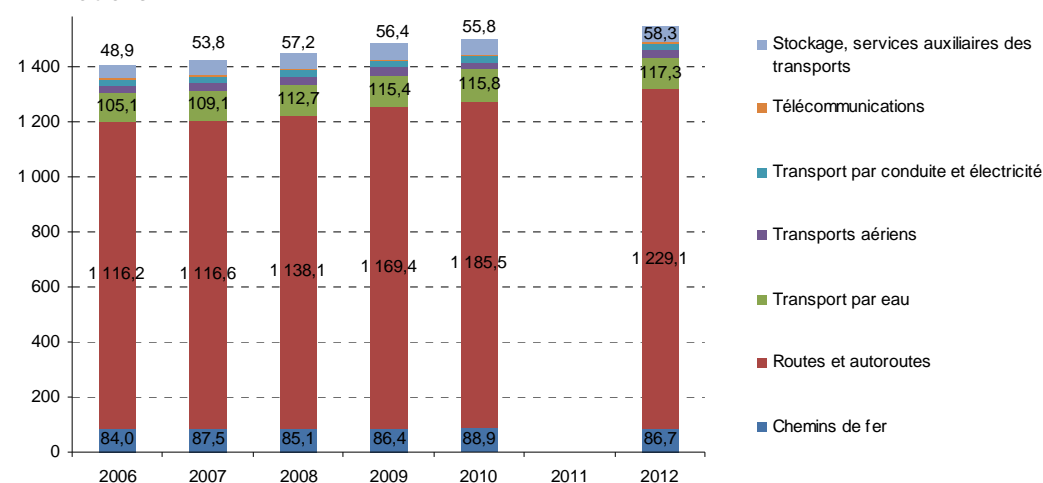
	Niveaux						Evolution totale 2012/ 2006
	2006	2007	2008	2009	2010	2012	
Chemins de fer	84,0	87,5	85,1	86,4	88,9	86,7	3,3
Routes et autoroutes	1116,2	1116,6	1138,1	1169,4	1185,5	1229,1	10,1
Transport par eau	105,1	109,1	112,7	115,4	115,8	117,3	11,6
Transports aériens	23,1	26,1	26,4	26,8	25,2	25,0	8,2
Transport par conduite et électricité	24,6	24,8	24,8	23,3	24,5	24,1	-2,1
Télécommunications	2,7	2,5	3,2	3,8	3,4	3,8	40,0
Stockage, services auxiliaires des transports	48,9	53,8	57,2	56,4	55,8	58,3	19,2
Ensemble des réseaux routiers	1116,2	1116,6	1138,1	1169,4	1185,5	1229,1	10,1
Ensemble des autres transports	288,4	303,7	309,5	312,1	313,6	315,3	9,3
Surfaces totales à usage de transport	1404,6	1420,3	1447,6	1481,5	1499,1	1544,4	10,0

Note : l'enquête n'a pas été conduite en 2011.

Source : enquête Teruti-Lucas du ministère chargé de l'Agriculture, France métropolitaine

Figure D5-2 Surfaces à usage de transport, par type de transports

En milliers d'ha



Source : enquête Teruti-Lucas du ministère chargé de l'Agriculture, France métropolitaine

Figure D5-3 Occupation physique des sols à usage de transport en 2012

Niveaux en milliers d'ha, part en %

	chemins de fer	routes et autoroutes	transport par eau	transports aériens	transport par conduite et électricité	télécom- munications	stockage, serv aux des transports	surfaces totales
Sols bâtis	1,6	3,1	0,5	1,0	2,1	0,7	16,5	25,5
Sols revêtus ou stabilisés	68,9	1 079,1	9,4	8,5	1,5	1,4	30,8	1 199,6
Autres sols artificialisés	10,8	122,3	4,3	15,3	5,2	1,4	9,2	168,5
Autres types de sols	7,3	26,5	103,1	0,3	15,5	0,2	2,2	155,0
Total	88,7	1 230,9	117,3	25,0	24,3	3,8	58,7	1 548,7
part en sols artificialisés	91,7	97,8	12,1	98,9	36,3	95,2	96,3	90,0

Note : les autres sols artificialisés regroupent les sols nus ou enherbés.

Source : enquête Teruti-Lucas du ministère chargé de l'Agriculture, France métropolitaine

E – Transport de marchandises

E – Transport de marchandises

Évolutions

En 2014, le transport terrestre de marchandises, avec 339,6 milliards de t-km est en baisse (- 1,1 %) ; hors oléoducs, il diminue de 1,0 %. Alors que le transport ferroviaire progresse de 0,6 %, le transport routier diminue de 1,2 %. Depuis 2008, le transport terrestre (hors oléoducs) régresse de 2,2 % en moyenne annuelle avec une baisse en moyenne annuelle de 2,1 % pour le routier, de 3,7 % pour le ferroviaire et une progression de 0,5 % du fluvial. Le transport terrestre sous pavillon français subit depuis 2008, une baisse plus lourde (- 2,9 %) que celui des autres pays européens (- 1,7 % pour l'UE et - 3,1 % pour les anciens États membres).

Les quantités traitées dans les ports français, 347 millions de tonnes, sont en légère progression en 2014 (+ 0,4 %), les entrées (224 millions de tonnes) baissent de 0,6 % tandis que les sorties (122 millions de tonnes) progressent de 2,3 %. Depuis 2008, les quantités traitées dans les ports français diminuent de 2,2 % en moyenne annuelle. Alors que le transport traditionnel de vrac liquides et de vrac solides est en déclin, le transport par conteneurs et celui de rouliers s'accroissent.

Le transport de produits pétroliers par oléoducs, en particulier de produits bruts, est en forte diminution depuis 2008.

Structures

Les transports intérieurs terrestres de marchandises sont largement dominés par le transport routier. Les parts modales n'évoluent plus guère depuis 2010 : la route représente 87,8 % du transport terrestre hors oléoducs, le transport ferroviaire 9,8 % et le transport fluvial 2,4 %.

Le transport terrestre par conteneur est faible (3,7 % du transport terrestre sous pavillon français) et diminue de 3,1 % en moyenne annuelle depuis 2008.

Malgré une progression de 3,9 % en 2014 et de 2,1 % en moyenne annuelle depuis 2008, la part des conteneurs dans le transport maritime français n'est que de 13,3 %, proportion faible à côté des grands ports d'Europe du Nord.

La France dispose de plus de 81 millions de mètres carrés d'entrepôts et de plates-formes logistiques d'au moins 5 000 m² pour stocker sa production, dont près de 8 millions à température dirigée. Ils sont répartis le long des principaux axes routiers, autour des grandes agglomérations. La grande majorité des surfaces de stockage (plus de 70 %) est située au nord d'une ligne reliant La Rochelle à Besançon.

Contenu

Ce chapitre décrit les évolutions du transport de chacun des modes et dresse une synthèse sur le transport par conteneur, tous modes confondus.

Il donne par ailleurs une photographie de la localisation des entrepôts et plates-formes logistiques en France métropolitaine en 2013.

E1 | Transport intérieur terrestre de marchandises

Avec 339,6 milliards de tonnes kilomètres, le transport intérieur terrestre de marchandises est en baisse en 2014 (- 1,1 % pour l'ensemble y compris oléoducs, - 1,0 % hors oléoduc).

La part du transport routier dans le transport (hors oléoducs, y compris transit), à 87,8 %, est stable ; celle du transport ferroviaire reste inférieure à 10 %.

Le transport par conteneurs, maritime surtout, se développe depuis 2008, relayant en partie le transport de produits manufacturés.

Le transport terrestre de marchandises baisse en 2014 (- 1,1 % après - 0,1 %) ; depuis 2008, il baisse de 2,5 % en moyenne annuelle. Hors oléoducs, il recule de 1,0 % en 2014 et régresse de 2,2 % en moyenne annuelle depuis 2008.

La baisse de 2014 est le résultat d'une baisse de 1,2 % du transport routier, principal poste des transports terrestres, d'une baisse du transport fluvial (- 2,0 %) et d'une légère reprise du transport ferroviaire (+ 0,6 %).

Le recul du transport routier combine une baisse du pavillon français (- 2,9 %) et une augmentation du pavillon étranger (+ 1,9 %). Depuis 2008, le transport routier recule de 2,1 % en moyenne annuelle, le transport sous pavillon français reculant davantage (- 2,9 %) que le transport sous pavillon étranger (- 0,6 %) qui représente 36,7 % du transport routier (19,3 % en 1990, 26,6 % en 2000).

Le transport ferroviaire connaît un léger redémarrage (+ 0,6 %). Depuis 2008, le transport ferroviaire a baissé de 3,7 % en moyenne annuelle.

Le transport fluvial diminue de 2,0 % en 2014, mais croît sur la période 2008-2014 (+ 0,5 % en moyenne annuelle).

La baisse du transport par oléoducs, après les délocalisations des raffineries vers les pays producteurs de pétrole, est presque terminée. Le transport par oléoduc ne diminue que de 3,5 % après - 24,0 % en 2013 et - 10,0 % en moyenne annuelle depuis 2008)

La part modale du transport ferroviaire reste sous la barre des 10 %

Au total, sur moyenne période, la part des modes non routiers, a été divisée par presque deux au cours des deux dernières décennies et se stabilise maintenant : elle est passée de 23,5 % des t-km intérieures en 1990 à 12,2 % en 2009, niveau auquel elle se maintient depuis. En 2014, la part (hors oléoducs, y compris transit) du transport ferroviaire augmente légèrement à 9,8 % (9,6 % en 2013) ; la part du transport fluvial reste à 2,4 % en 2014.

Le transport international recule fortement depuis 2008

Le fret national terrestre (hors pavillon étranger, et hors oléoducs) baisse de 2,4 % en 2014 et recule de 2,7 % en moyenne annuelle depuis 2008 ; cette baisse concerne tous les modes en 2014, mais épargne le transport fluvial en moyenne annuelle depuis 2008.

Le transport intérieur international représente au total 9,2 % du transport hors pavillon étranger et hors oléoducs ; sa part dépasse 30 % pour le transport ferroviaire et pour le transport fluvial. Il a

considérablement chuté en 2009 (- 28,0 %) ; malgré une progression continue depuis 2011, son niveau reste très en dessous de celui de 2008 avec une baisse en moyenne annuelle de 4,8 % depuis 2008. La baisse est particulièrement importante pour le transport routier (- 7,6 % en moyenne depuis 2008) qui ne se redresse pas contrairement au transport ferroviaire.

La baisse de marchandises transportées est particulièrement sensible pour les produits pétroliers et les produits manufacturés.

Les productions industrielle et agricole, principales branches économiques utilisatrices de transport évoluent avec moins d'amplitude que le transport terrestre (hors TRM étranger), les distances parcourues par les poids lourds de TRM se réduisant sans doute et le TRM étranger se substituant en partie au TRM français.

Depuis 2009, le transport de produits agricoles et alimentaires est stable (- 0,5 %), comme leur production (- 0,6 %). *A contrario*, la valeur ajoutée de l'industrie manufacturière, hors industries extractives et autres, a progressé en moyenne annuelle de 1,0 % alors que le transport de matières premières et de produits manufacturés, y compris en conteneurs, a baissé de 1,4 %.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Parts modales

La part modale rapporte le transport de chacun des modes au transport total.

La part modale diffère selon le numérateur et le dénominateur retenus.

En 2013, pour la route, les différentes parts modales sont :

	Volume total de transport (Md t-km)	Part de la route (%)
Transport terrestre y compris oléoducs	339,6	85,0
Transport terrestre hors oléoducs	328,5	87,8
Transport terrestre hors oléoducs, hors transit	282,0	86,9
Transport terrestre hors oléoducs, hors transit et hors transport routier sous pavillon étranger	219,4	83,2

Figure E1-1 Transports intérieurs terrestres par mode

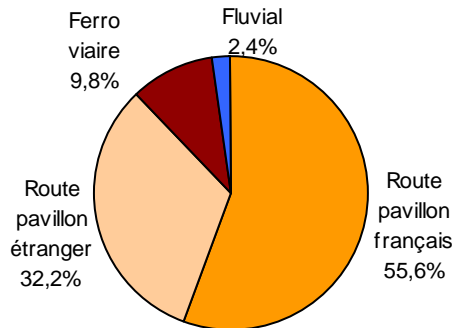
Niveaux en milliards de t-km, évolutions en %

	Niveau 2014	Evolutions annuelles			
		2012	2013	2014	2014/ 2008
Transport ferroviaire	32,2	-4,9	-1,6	0,6	-3,7
National	20,1	-13,0	-8,0	-0,7	-4,2
International - échange	9,0	11,2	14,4	7,2	-3,1
Transit	3,1	40,5	5,8	-7,4	-2,2
Transport routier	288,5	-4,5	1,3	-1,2	-2,1
Pavillon français	182,6	-6,1	-0,1	-2,9	-2,9
National (PTAC>3,5t)	151,1	-7,0	-0,3	-3,1	-3,0
Compte propre	32,0	-8,6	7,3	1,3	1,5
Compte d'autrui	119,1	-6,7	-2,1	-4,2	-4,1
International (PTAC>3,5t)	8,4	-3,6	0,2	-10,2	-7,6
Transit	0,1	0,0	1,0	1,3	-11,5
VUL (PTAC<=3,5t)	23,0	0,0	1,0	1,3	0,7
Pavillon étranger	105,9	-1,5	3,9	1,9	-0,6
Transit (pavil étranger)	43,4	-0,2	0,0	1,8	-0,8
International	55,0	-3,1	5,9	1,8	-1,1
Cabotage	7,5	4,0	14,1	2,7	5,3
Transport fluvial	7,8	-0,4	1,0	-2,0	0,5
National	5,0	-0,6	-0,2	-4,1	0,8
International - échange	2,8	0,0	3,6	2,0	0,1
Ensemble des transports terrestres hors Oléoducs	328,5	-4,5	1,0	-1,0	-2,2
Oléoducs	11,1	-11,9	-24,0	-3,5	-10,0
Produits finis	7,4	-0,8	-1,1	1,0	0,9
Produits bruts	3,7	-20,5	-46,0	-11,5	-19,8
Ensemble des transports terrestres yc Oléoducs	339,6	-4,8	-0,1	-1,1	-2,5

Sources : SOeS ; DGEC ; CPDP

Figure E1-3 Parts modales terrestres (hors oléoducs)

En % de t-km année 2014



Source : SOeS

Figure E1-5 Transport intérieur terrestre national et international (hors TRM étranger et oléoducs)

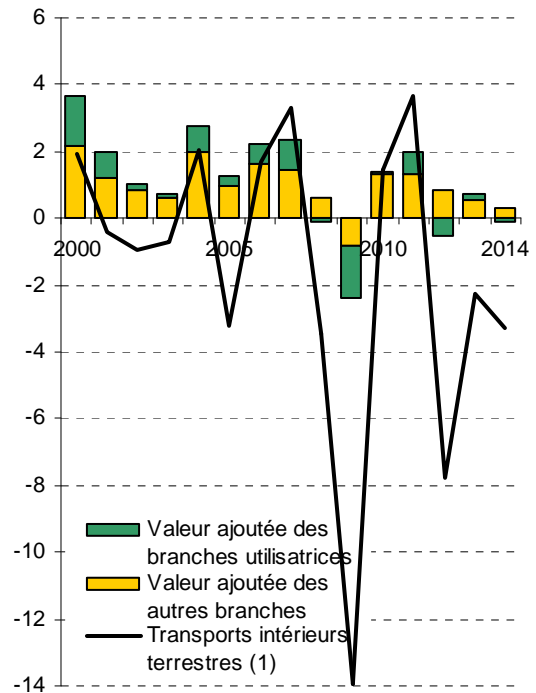
Niveau en milliards de t-km, évolutions annuelles en %

	Niveau 2014	Evolutions annuelles			
		2012	2013	2014	2014/ 2008
National	199,2	-6,9	-1,0	-2,4	-2,7
Ferroviaire	20,1	-13,0	-8,0	-0,7	-4,2
Routier	174,1	-6,2	-0,2	-2,5	-2,6
Fluvial	5,0	-0,6	-0,2	-4,1	0,8
International	20,2	2,1	6,1	-1,5	-4,8
Ferroviaire	9,0	11,2	14,4	7,2	-3,1
Routier	8,4	-3,6	0,2	-10,2	-7,6
Fluvial	2,8	0,0	3,6	2,0	0,1

Source : SOeS

Figure E1-2 Transports intérieurs terrestres et croissance de la valeur ajoutée

En milliards de t-km, en % pour la valeur ajoutée

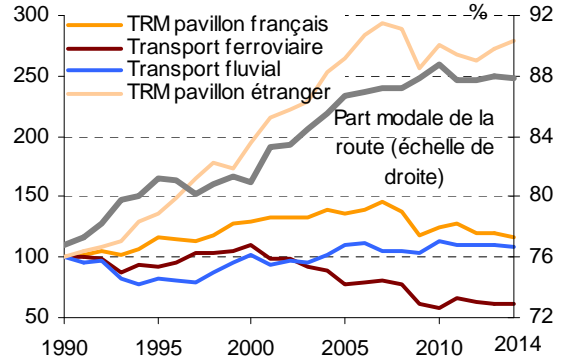


(1) En tonnes-kilomètres intérieures, hors transit, et TRM sous pavillon étranger, y compris oléoducs.

Sources : SOeS ; Insee

Figure E1-4 Évolution des transports intérieurs et part modale routière

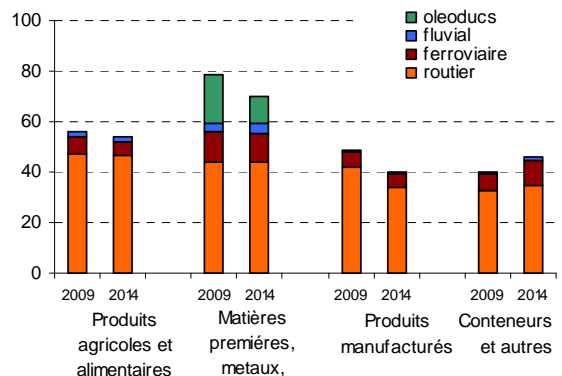
Indice base 100 en 1990 pour le transport, part modale en %



Source : SOeS

Figure E1-6 Transport intérieur terrestre par type de marchandises et mode

Niveaux en milliards de t-km



Source : SOeS

E2 Transport intérieur routier de marchandises

Avec 288,5 milliards de t-km, le transport intérieur routier de marchandises diminue de 1,2 % en 2014, du fait du recul de 2,9 % du transport sous pavillon français, alors que le transport sous pavillon étranger progresse de 1,9 %. Ce transport est effectué principalement par les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. L'activité des poids lourds du pavillon français diminue de 3,1 %. Le transport pour compte propre poursuit sa tendance à la hausse, malgré le recul de 2012. Celui pour compte d'autrui atteint son niveau le plus bas depuis 1999.

L'activité nationale fléchit encore

L'activité de transport routier de marchandises (y compris les véhicules utilitaires légers (VUL)) en France diminue de 1,2 % en 2014 (288,5 milliards de tonnes-kilomètres (t-km)), alors qu'elle avait augmenté en 2013 de 1,3 %. Elle a été multipliée par 1,5 depuis 1990, atteignant son maximum en 2007 avec 340,9 milliards de t-km. Après les reculs de 2008 et de 2009, l'activité semble se stabiliser à son niveau de 2001. Depuis 2008, elle a baissé en moyenne de 2,1 % par an.

L'activité du pavillon français recule toujours

L'activité de transport routier sous pavillon français (y compris les VUL) recule de 2,9 % en 2014, après une quasi-stabilisation (-0,1 % en 2013). Avec 182,6 milliards de t-km, elle retrouve quasiment son niveau de 1997. Les effets de l'effondrement de 14,0 % entre 2008 et 2009 demeurent, l'activité ayant baissé en moyenne de 2,9 % par an sur 2008-2014.

Au total, 4,5 % du transport national en France est réalisé par des pavillons étrangers en cabotage. Près de 30 % de ce cabotage est effectué par le pavillon espagnol et 14 % par le pavillon polonais.

L'activité nationale des poids lourds se contracte à nouveau

En 2014, l'activité des poids lourds immatriculés en France sur le territoire national décroît de 3,5 %, après une baisse de 0,3 % en 2013 et une contraction de 6,9 % en 2012. Avec cette troisième année consécutive de repli, l'activité annuelle est nettement inférieure à celle des années 2000. Depuis 2008, l'activité a baissé en moyenne de 3,3 % par an.

Le transport national pour compte d'autrui continue de baisser (-4,2 %, avec 119,1 milliards de t-km). Il atteint son niveau le plus bas depuis 1999 et il a baissé en moyenne de 4,1 % par an depuis 2008.

Le transport national pour compte propre (32 milliards de t-km), qui a progressé en moyenne de 1,5 % par an depuis 2008, poursuit sa hausse (+1,3 % en 2014). Il avait fortement reculé en 2012. En 2014, il se situe à son niveau de 2006 ; sa part dans le transport national (21,2 %) a largement progressé (16,1 % en 2008).

La partie française du transport international sous pavillon français (8,4 milliards de t-km) se contracte de 10,2 % en 2014. Après sa très forte chute en 2009 (-26,4 %), il se stabilise ou diminue tous les ans depuis 2010.

L'activité des pavillons étrangers augmente

Le transport national routier par des poids lourds étrangers (105,9 milliards de t-km) progresse de 1,9 % en 2014. Le cabotage et le transit augmentent aussi.

Le transport national routier par des transporteurs étrangers représente 36,7 % du transport intérieur en 2014 (33,6 % en 2008). Depuis 2008, son activité a baissé en moyenne de 0,6 % par an depuis 2008, alors que celle du pavillon français a reculé de 3,0 %.

En 2014, l'activité de transport des produits de l'agriculture, de la chasse et de la pêche se redresse

Le repli de l'activité du transport sous pavillon français concerne presque tous les types de marchandises.

Seul en 2014, le transport de produits agricoles et agroalimentaires (48,5 milliards de t-km, 30,4 % des produits transportés) progresse (+0,5 %). Depuis 2008, le transport de ces produits par le pavillon français s'est replié de 2,2 % en moyenne annuelle, moins cependant que le repli global du transport sous pavillon français.

Le transport de produits manufacturés, machines et matériels de transport (49,7 milliards de t-km, 31,2 % des produits transportés) diminue en 2014 de 4,1 % (après une hausse de 3,7 % en 2013). Le recul annuel moyen est également de 4,1 % depuis 2008.

Le transport de matériaux de construction recule de 3,9 % en 2014 (33,2 milliards de t-km, 20,8 % des produits transportés). Depuis 2008, la diminution annuelle moyenne est de 1,7 %.

Le transport par conteneurs recule de 8,8 %, après une baisse de 3,9 % en 2013 ; il ne représente toutefois que 3,4 % du transport routier de marchandises. Le transport par palettes (36,9 % du transport de marchandises) baisse de 5,9 %, tandis que le transport de vrac solides (34,6 % du transport de marchandises) recule de 1,5 %.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure E2-1 Transport intérieur routier de marchandises

Niveau en milliards de t-km, évolutions en %

	Niveau 2014	Evolutions annuelles			
		2012	2013	2014	2014/ 2008
Pavillon français (1)	182,6	-6,1	-0,1	-2,9	-2,9
National (PTAC>3,5t)	151,1	-7,0	-0,3	-3,1	-3,0
Compte propre	32,0	-8,6	7,3	1,3	1,5
Compte d'autrui	119,1	-6,7	-2,1	-4,2	-4,1
International (PTAC>3,5t)	8,4	-3,6	0,2	-10,2	-7,6
Transit	0,1	0,0	1,0	0,0	-9,7
Total PL (PTAC>3,5t)	159,6	-6,9	-0,3	-3,5	-3,3
VUL (PTAC<=3,5t) (2)	23,0	0,0	1,0	1,2	0,7
Pavillon étranger (PTAC>3,5t)	105,9	-1,5	3,9	1,9	-0,6
Transit (pavillon étranger)	43,3	-0,2	0,0	1,8	-0,8
International	55,0	-3,1	5,9	1,8	-1,1
Cabotage	7,5	4,0	14,1	2,7	5,3
Transport routier	288,5	-4,5	1,3	-1,2	-2,1

Source : SOeS

(1) Le pavillon est le pays dans lequel les véhicules sont immatriculés.

La série du transport intérieur sous pavillons étrangers a été révisée sur la période 2006-2010 suite à la détection d'une anomalie dans le calcul des kilomètres parcourus sur le territoire national. L'essentiel de la révision en évolution porte sur l'année 2009.

(2) Les transports routiers par VUL sont classés entièrement en transports nationaux.

Le transport intérieur est la partie réalisée sur le territoire français du transport.

Pour le transport international d'échange, seules les t-km entre l'origine ou la destination en France et le point de passage de la frontière française sont prises en compte. Pour le transit, les tonnages transportés sont considérés pour la distance parcourue sur le territoire français

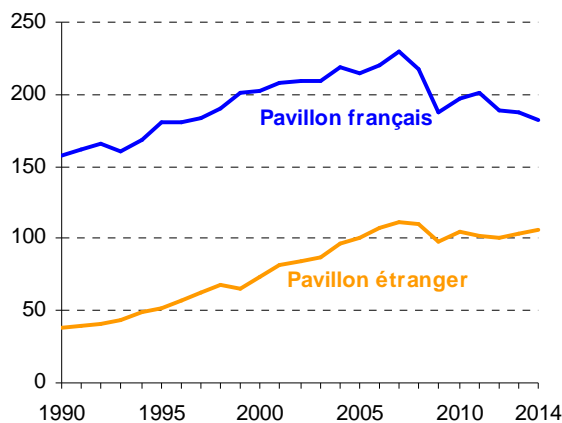
Les données internationales.

Les données de transit sont calées sur celles des enquêtes transit réalisées par le SOeS (1993, 1999, 2004 et 2010).

Les données d'échanges internationaux sont calées sur les résultats des enquêtes européennes TRM, disponibles sur le site d'Eurostat ; des révisions peuvent intervenir d'une année sur l'autre.

Figure E2-2 Transport intérieur routier de marchandises selon le pavillon

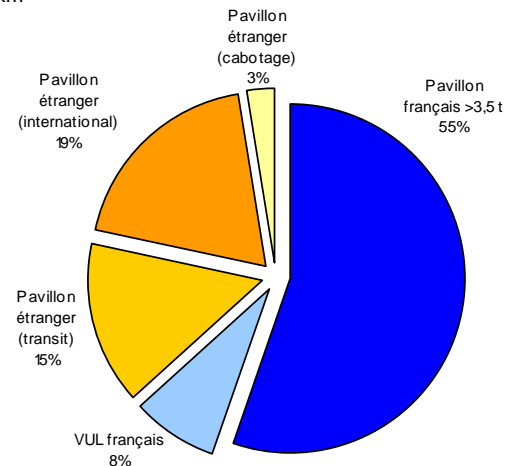
En t-km



Source : SOeS

Figure E2-3 Structure du transport intérieur routier de marchandises en 2014

En t-km



Source : SOeS

Figure E2-4 Le transport intérieur (national et international) sous pavillon français par type de marchandises

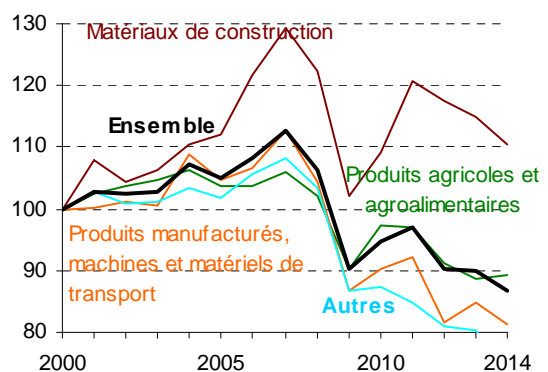
Niveau en milliards de t-km, évolutions en %

	Niveau 2014	Evolutions annuelles			
		2012	2013	2014	2014/ 2008
Produits agricoles et agroalimentaires	48,5	-6,0	-2,8	0,5	-2,2
Matériaux de construction	33,2	-2,8	-2,1	-3,9	-1,7
Produits manufacturés, machines et matériels de transport	49,7	-11,6	3,7	-4,1	-4,1
Autres	28,1	-4,6	-0,8	-8,3	-5,4
Ensemble	159,5	-6,8	-0,3	-3,5	-3,3

Source : SOeS

Figure E2-5 Transport intérieur sous pavillon français par type de marchandises

En t-km, indice 100 en 2000



Source : SOeS

E3 | Transport ferroviaire de marchandises

Le transport ferroviaire de marchandises se redresse en 2014 (+ 0,6 %) après deux années de baisse consécutives (- 1,6 % en 2013 et - 4,9 % en 2012). L'activité de fret ferroviaire s'élève à 32,2 milliards de tonnes-km en 2014. C'est le dynamisme du transport ferroviaire international (+ 7,2 %) qui permet cette reprise du transport ferroviaire.

Baisse du transport national, dynamisme à l'international

Le transport ferroviaire de marchandises progresse de + 0,6 % en 2014 en tonnes-km, tiré vers le bas par un transport national qui semble toutefois se redresser après deux années de dégradation (- 0,7 % en 2014 après - 8,0 % en 2013 et - 13,0 % en 2012). Le dynamisme du transport international, qui représente désormais plus du tiers de l'activité, permet de compenser cette baisse grâce à un taux de croissance élevé pour les échanges internationaux de la France par voie ferrée (+ 7,2 %).

Dans son ensemble, le secteur ferroviaire a été fortement marqué par les années de crise et la concurrence accrue du mode routier. Ainsi, après une forte chute des trafics en 2009 (- 21%), le transport de fret ferroviaire a reculé à un rythme annuel moyen de 3,7 % sur la période 2008-2014. Sur ces six années les composantes « national » et « international » évoluent à des cadences moyennes comparables : - 4,2 % en moyenne annuelle pour le national et - 3,1 % pour l'international. Le transit connaît sur cette période une diminution annuelle moyenne moins élevée (- 2,2 %).

Les tonnages transportés diminuent en 2014 (- 1,8 %) subissant une baisse des volumes en national (- 4,3 %), que la progression des volumes à l'international (+ 6,2 %) ne permet pas de compenser. Sur la période 2008-2014, les volumes transportés ont diminué en moyenne de 3,5 % chaque année.

Reprise du transport de matériaux de construction et des produits manufacturés

Malgré une activité française de la construction et du bâtiment toujours orientée à la baisse, le transport ferroviaire de minéraux bruts et matériaux de construction connaît un rebond en 2014 (+ 7,2 % en 2014 après - 14,6 % en 2013). Le niveau d'activité sur ce marché de fret reste néanmoins à un niveau inférieur à celui de 2012.

Le transport de produits manufacturés progresse de + 6,7 % en 2014 après une baisse de 4,7 % en 2013.

Diminution des produits agricoles et alimentaires ainsi que des autres produits

Le transport de produits agricoles et alimentaires chute en 2014 (- 9,3 %) après la hausse observée en 2013 (+ 2,0 %).

Les autres produits transportés diminuent en 2014 (- 4,8 %) en raison notamment de la baisse du transport de minerais et produits de l'extraction (- 14 %).

Progression du transport conteneurisé

Le transport ferroviaire combiné progresse de 8,0 % en 2014. C'est la quatrième année de hausse consécutive pour ce poste. Le transport de marchandises conteneurisées ou en caisses mobiles, qui représente l'essentiel du transport combiné, croît de 6,4 % en 2014. Le transport combiné en semi-remorques augmente exceptionnellement en 2014 (+ 21,5 %).

La baisse du transport conventionnel s'atténue en 2014 (- 2,0 %) comparé à 2013 (- 3,4 %) et 2012 (- 9,0 %).

Montée des nouveaux opérateurs en France

Suite à la libéralisation du transport ferroviaire national en 2006, de nouveaux opérateurs se sont progressivement installés dans le paysage ferroviaire français. Sur le segment du fret ferroviaire en 2014, on dénombre 18 opérateurs y compris l'opérateur national historique. Les nouveaux opérateurs ont effectué 37 % des transports en tonnes-km. En 2012, cette part est comparable à celle des autres opérateurs en Allemagne ou en Pologne mais inférieure à celles des nouveaux opérateurs aux Pays-Bas ou en Grande-Bretagne.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure E3-1 Transport intérieur ferroviaire de marchandises

Niveaux en milliards de t-km, millions de t, évolutions en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2014	2012	2013	2014	2014/2008
En milliards de t-km					
Ensemble	32,2	-4,9	-1,6	0,6	-3,7
National	20,1	-13,0	-8,0	-0,7	-4,2
International	9,0	11,2	14,4	7,2	-3,1
Transit	3,1	40,5	5,8	-7,4	-2,2
En millions de tonnes					
Ensemble	87,4	-4,6	1,7	-1,8	-3,5
National	57,8	-13,6	0,7	-4,3	-3,8
International	25,2	17,3	2,8	6,2	-3,1
Transit	4,5	65,2	8,8	-8,7	-1,9

Source : SOeS, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3-3 Transport ferroviaire conventionnel et combiné selon le conditionnement

Niveaux en milliards de t-km, évolutions en %

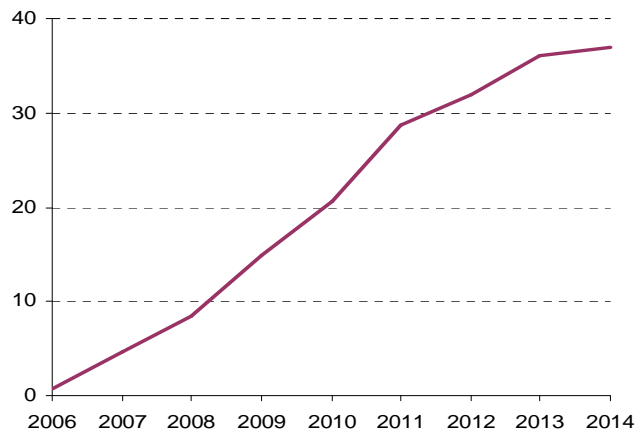
	Niveau	Evolution annuelles			
	2014	2012	2013	2014	2014/2008
Conventionnel	23,1	-9,0	-3,4	-2,0	-4,9
Combiné	9,1	10,1	3,9	8,0	-0,3
conteneurs	8,0	12,0	4,5	6,4	2,1
semi-remorques	1,1	-2,5	-1,3	21,5	-11,0

Champ : tonnes-km parcourues en France.

Source : SOeS, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3-5 Évolution de la part des nouveaux opérateurs dans le fret ferroviaire Français

Part en %

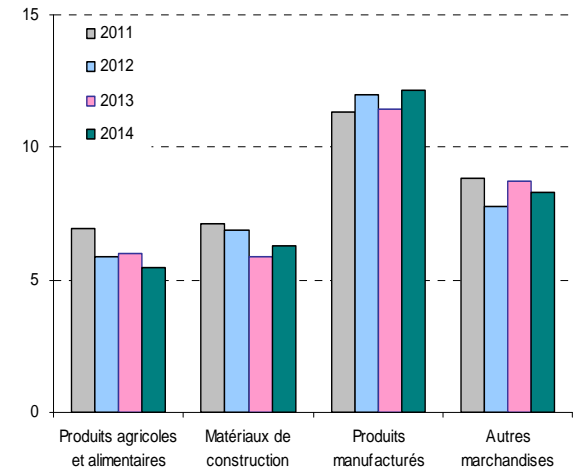


Champ : tonnes-km parcourues en France.

Source : SOeS, enquête puis collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3-2 Principales marchandises transportées

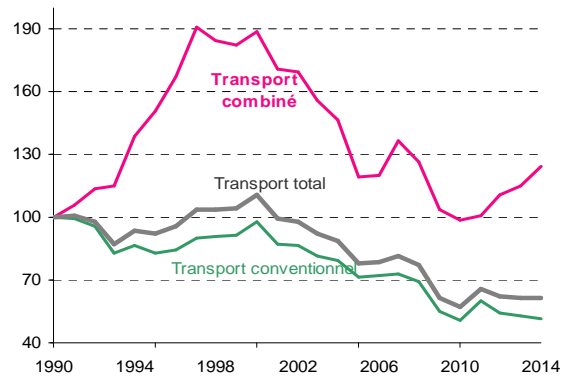
Niveaux en milliards de t-km



Source : SOeS, enquête puis collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3-4 Évolution du transport ferroviaire conventionnel et combiné

Niveaux en milliards de t-km

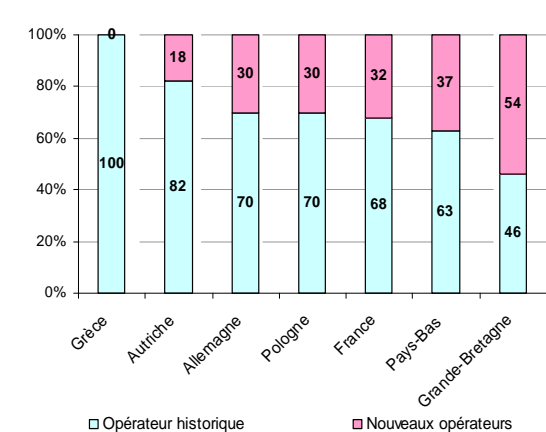


Champ : tonnes-km parcourues en France.

Source : SOeS, enquête puis collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3-6 Parts de l'opérateur historique et des autres opérateurs de fret ferroviaire (2012)

Part en %



Source : Araf, rapport 2013, données 2012

E4 | Transport fluvial de marchandises

Le transport fluvial de marchandises s'élève à 7,8 milliards de tonnes-km en 2014. Il recule (- 2,0 %) après un rebond en 2013 (+ 1,0 % en 2013). Dans un contexte économique défavorable, l'activité diminue en raison notamment d'une baisse de la demande de combustibles minéraux et de matériaux de construction.

Recul du transport fluvial

Le transport fluvial de marchandises a diminué de 2,0 % en 2014 en tonnes-km, en raison principalement d'un recul du transport national (- 3,0 %), tandis que le transport international qui représente un peu plus du tiers de l'ensemble, est quasiment stable (- 0,3 %). Le transport national a progressé en six ans avec un rythme moyen de croissance annuelle de 1,2 %. Sur la même période, le transport international a reculé à un rythme annuel moyen de 0,5 %.

Le recul des tonnages transportés en 2014 (- 2,8 %) est imputable à la fois à la baisse des volumes « en national » (- 2,3 %), et à l'international (- 3,3 %).

Baisse du transport de combustibles minéraux

Le transport fluvial de combustibles minéraux s'effondre en 2014 (- 35,5 %) après avoir connu une croissance soutenue en 2013 (+ 25,1 %) et en 2012 (+ 8,8 %). Cette baisse s'explique par la réduction du transport de charbon dans un contexte de fermeture des dernières centrales thermiques utilisant ce combustible.

Hausse du transport de produits agricoles et du transport de denrées alimentaires

Le transport de produits agricoles progresse de 10,5 % en 2014. Il bénéficie de la hausse des exportations de céréales. Dans le même temps, le transport de denrées alimentaires augmente de 4,3 %.

Recul du transport de matériaux de construction, progression du transport de machines et véhicules

Le transport de minéraux bruts et matériaux de construction a pâti du ralentissement du marché de la construction en 2014 et du faible niveau des carnets de commande des industriels du BTP. Il recule de 10,8 %.

Malgré une conjoncture économique défavorable, le transport de produits manufacturés et de véhicules se redresse en 2014 (+ 5,1 %) après avoir enregistré une baisse en 2013 (- 5,2 %). Ce poste a toutefois progressé de 6,5 % en six ans grâce à la croissance des marchandises conteneurisées. Sur la même période, le transport de conteneurs, mesuré en équivalent vingt pieds (EVP) a augmenté de 5,7 %.

Progression des produits métallurgiques et baisse du transport de produits chimiques

Le transport de produits métallurgiques a augmenté de 6,3 % en 2014, croissance portée par un cours de l'acier en baisse. Sur la période 2008-2014, le transport de ces produits a progressé à un rythme annuel moyen de 1,1 %.

Le transport de produits chimiques se replie en 2014 (- 6,2 %) après avoir connu une progression notable en 2013 (+ 7,6 %) et en 2012 (+ 14,9 %).

Transport sur le bassin de la Seine en baisse

Le transport fluvial de marchandises sur l'ensemble des principaux bassins (Nord-Pas-de-Calais, Seine, Rhin et Rhône-Saône) est en baisse en 2014 (- 1,3 %). Le transport sur le principal bassin, la Seine, avec la moitié des trafics, diminue en 2014 (- 4,3 %). Ceci contraste avec l'évolution observée sur 2008-2014, période sur laquelle les transports progressent avec un rythme annuel moyen de 0,9 %.

Le transport sur le bassin Rhône-Saône a connu un grand essor avant 2006, il se stabilise depuis.

Transports réalisés par les pavillons étrangers en hausse

Le transport fluvial de marchandises réalisé avec des bateaux immatriculés à l'étranger progresse de + 2,0 % en 2014 tandis que le transport du pavillon français est en baisse (- 4,1 %). Cependant, depuis 2000, le pavillon français est sur une tendance à la hausse (+ 0,7 %), il représente 64,2 % du transport fluvial total en 2014, contre 62,3 % en 2000.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure E4-1 Transport fluvial de marchandises

Niveaux : milliards de t-km, millions de t, évolutions en %

	Niveau		Evolution annuelles			2014/ 2008
	2014	2012	2013	2014		
En milliards de t-km						
Ensemble	7,8	-0,4	1,0	-2,0	0,5	
Transport national	4,8	-1,1	0,1	-3,0	1,2	
Transport international	2,9	0,7	2,7	-0,3	-0,5	
En millions de tonnes						
Ensemble	56,5	-0,4	-0,4	-2,8	-1,1	
Transport national	28,2	-3,2	-2,9	-2,3	-0,8	
Transport international	28,3	2,7	2,1	-3,3	-1,3	
Fluvio-maritime (Md t-km)	0,3	-3,3	-12,5	5,5	-3,9	
Conteneurs (milliers d'EVP)	557	5,3	-5,0	4,8	5,7	

Champ : hors transit rhéan, hors fluvio-maritime.

Sources : VNF ; SOeS, système d'information fluvial

Figure E4-3 Transport fluvial par type de marchandises

Niveaux en milliards de t-km, évolutions en %

	Niveau		Evolution annuelles			2014/ 2008
	2014	2012	2013	2014		
Produits agricoles	2,0	-1,8	4,6	10,5	4,8	
Denrées alimentaires, fourrages	0,4	-7,0	-15,2	4,3	-3,4	
Combustibles minéraux	0,4	8,8	25,1	-35,5	-8,2	
Produits pétroliers	0,6	-10,9	-0,2	3,4	0,1	
Minerais, déchets métallurgiques	0,3	-9,1	1,2	14,9	4,7	
Produits métallurgiques	0,4	-6,4	13,0	6,3	1,1	
Minéraux bruts et matériaux de construction (yc sel)	2,2	0,3	-3,1	-10,8	-1,5	
Engrais	0,2	8,0	0,5	12,4	-1,3	
Produits chimiques	0,4	14,9	7,6	-6,2	-0,3	
Machines, véhicules, transactions spéciales (conteneurs)	0,8	4,5	-5,2	5,1	6,5	
Total fluvial	7,8	-0,4	1,0	-2,0	0,5	

Champ : hors transit rhéan, hors fluvio-maritime.

Sources : VNF ; SOeS, système d'information fluvial

Figure E4-5 Transport fluvial de marchandises par bassin

En milliards de t-km

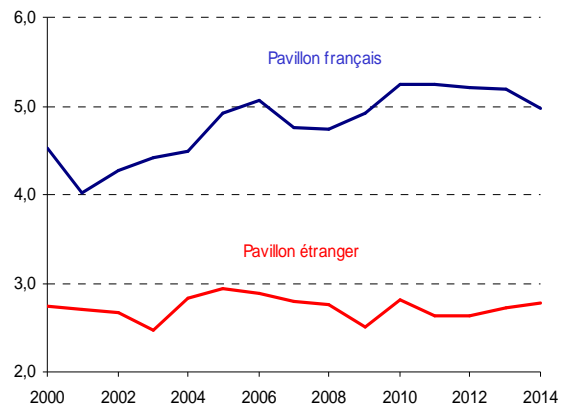
	Niveau		Evolution annuelles			2014/ 2008
	2014	2012	2013	2014		
Nord Pas de Calais	1,0	3,2	-0,3	5,6	2,0	
Seine	3,8	1,3	-0,6	-4,3	0,9	
Rhin	1,1	-5,7	9,1	3,1	-1,0	
Rhône - Saône	1,3	-1,8	-2,4	-0,9	1,9	
Principaux bassins	7,2	0,0	0,5	-1,3	0,9	
Autres	0,6	-5,2	8,5	-10,3	-3,5	
Ensemble	7,8	-0,4	1,0	-2,0	0,5	

Champ : hors transit rhéan, hors fluvio-maritime.

Sources : VNF ; SOeS, système d'information fluvial

Figure E4-2 Transport fluvial de marchandises selon le pavillon

En milliards de t-km

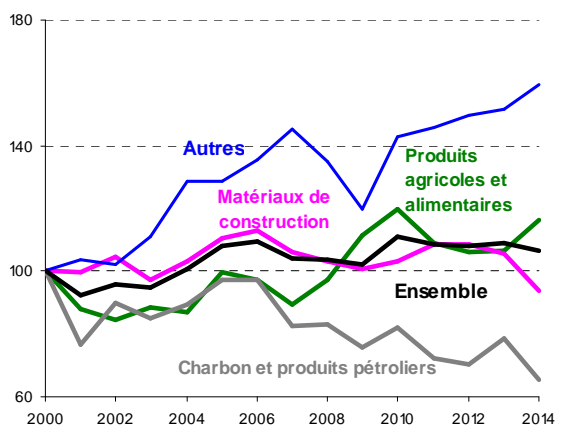


Champ : hors transit rhéan, hors fluvio-maritime.

Sources : VNF ; SOeS, système d'information fluvial

Figure E4-4 Évolution du transport fluvial pour les principales marchandises

En milliards de t-km, indice 100 en 2000

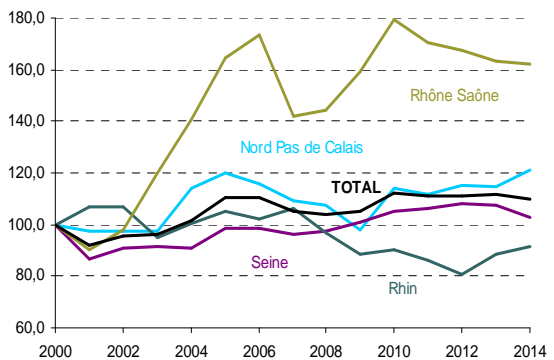


Champ : hors transit rhéan, hors fluvio-maritime.

Sources : VNF ; SOeS, système d'information fluvial

Figure E4-6 Évolution du transport fluvial de marchandises pour les principaux bassins

En milliards de t-km, indice 100 en 2000



Champ : hors transit rhéan, hors fluvio-maritime.

Sources : VNF ; SOeS, système d'information fluvial

E5 | Transport maritime de marchandises

Les ports français ont traité 345,6 millions de tonnes de marchandises en 2014 (333,8 millions en métropole), 223,8 millions de tonnes en entrées et 121,8 millions de tonnes en sortie. L'activité portuaire est concentrée dans les sept grands ports métropolitains et à Calais où entrent et sortent plus de 90 % des marchandises.

Les tonnages de marchandises traités dans les ports français sont en légère progression en 2014 (+ 0,4 %) mais en baisse depuis 2008 (-2,2 % en moyenne annuelle). Alors que le transport traditionnel de vracs liquides (-2,2 % en 2014, -6,2 % depuis 2008) et solides (-1,5 % en 2014, -1,7 % depuis 2008) est en déclin, le transport par conteneurs (+4,3 % en 2014, +2,5 % en moyenne annuelle depuis 2008) et celui de rouliers (+5,2 % en 2014, +0,9 % en moyenne annuelle depuis 2008) s'accroissent.

Légère augmentation des tonnages traités en 2014, grâce au développement du transport de rouliers et de conteneurs

Dans l'ensemble des ports français, le volume de marchandises traitées augmente de 0,4 % (après 0,1 % en 2013). Les marchandises entrant (223,8 millions de tonnes), 65,4 % des volumes traités, sont en repli de 0,6 % en 2014 après -1,6 % en 2013. Les sorties de marchandises progressent de 2,3 % (3,6 % en 2013).

Dans les grands ports métropolitains et à Calais, les volumes de marchandises traitées augmentent au total de 0,4 % en 2014, (0,7 % en 2013) ; les marchandises entrantes diminuent de 0,9 %, les marchandises sortantes progressent de 3,0 %.

Seuls les ports de Dunkerque et de Calais connaissent une activité en croissance en 2014 (+8,1 % et +5,1 %), grâce au transport de rouliers vers et en provenance du Royaume-Uni où l'activité économique est en croissance. Le transport de conteneurs continue aussi à se développer, notamment à Marseille et au Havre où il s'accroît de près de 5 % en 2014.

L'activité des autres ports de métropole baisse de 2,0 % en 2014 après -3,8 % en 2013.

Dans les ports d'outre-mer, l'activité progresse au total de 5,9 % en 2014 après -4,9 % en 2013.

Depuis 2008, l'activité des ports français a reculé de 2,2 % en moyenne par an

Alors que les ports d'outre mer ont retrouvé un niveau d'activité légèrement supérieur à celui de 2008, le recul est de 1,7 % en moyenne par an dans les petits ports et de 2,3 % dans les grands ports métropolitains et à Calais. Le recul est plus accentué pour les entrées de marchandises (-3,1 %). La baisse est générale dans les grands ports, sauf à Calais et à Bordeaux.

Le transport de vracs, liquide ou solide, continue de diminuer

Dans les grands ports métropolitains, les vracs liquides représentent 52,1 % des entrées et 22,0 % des sorties de marchandises, soit 41,3 % des tonnes de marchandises traitées. Ils reculent encore en 2014 de 2,2 % (après -7,0 % en 2013) dans un contexte de fort recul en moyenne annuelle depuis 2008 (-6,2 %).

Le traitement des produits pétroliers ne représente plus que 35,1 % au total des marchandises en 2014, contre 42,4 % en 2008. Cette baisse continue d'affecter les grands ports importateurs de pétrole brut : Marseille (-7,7 % après -12,4 % en 2013), le Havre (-2,8 % en

2014 après +2,7 % en 2013) ; Dunkerque, quant à lui n'importe plus de pétrole brut depuis 2010.

Le transport de gaz naturel liquéfié (GNL) recule encore un peu à Nantes - Saint-Nazaire (-3,5 % après -41,0 % en 2013) et très nettement à Marseille (-15,9 %).

Le traitement des vracs solides (21,6 % des tonnages totaux des grands ports et Calais traités) baisse en 2014 (-1,5 %) du fait de la forte diminution des entrées de charbon (-25,0 %) et malgré la progression des sorties de céréales (+3,7 %) et des entrées de minerais (+15,4 %).

Le transport de marchandises par conteneur et en roulier permet à l'activité portuaire de progresser

Le transport de marchandises diverses dans les grands ports maritime métropolitains et à Calais (38,6 % des marchandises traitées dans ces ports) progresse de 4,6 % en 2014 (après +8,8 %) : le transport de conteneurs progresse de 4,3 % et celui de rouliers de 5,2 %.

Le transport maritime en Europe repart en 2014

Avec le redémarrage de l'activité économique chez les principaux partenaires européens, l'activité portuaire repart tant en Mer du Nord que dans le sud de l'Europe ; cependant les grands ports européens français ne bénéficient pas de ce regain d'activité en 2014. Ils restent également en retrait en moyenne annuelle depuis 2009.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

Figure E5-1 Activité des ports français

Niveau en million de tonnes, évolution en %

	Niveau	Evolutions annuelles				2014/ 2008
	2014	2012	2013	2014		
Entrées	223,8	-4,5	-1,6	-0,6	-3,1	
Grands ports maritimes et Calais	194,0	-5,2	-1,1	-0,9	-3,4	
Autres ports de métropole	20,7	-0,2	-4,9	0,8	-1,3	
Ports d'Outre-mer	9,1	2,6	-4,9	4,4	-0,4	
Sorties	121,8	-5,1	3,6	2,3	-0,3	
Grands ports maritimes et Calais	107,9	-4,9	4,4	3,0	-0,2	
Autres ports de métropole	11,2	-10,5	-1,9	-6,6	-2,3	
Ports d'Outre-mer	2,7	17,6	-5,0	10,9	2,5	
Ensemble des marchandises traitées	345,6	-4,7	0,1	0,4	-2,2	
Grands ports maritimes et Calais	301,9	-5,1	0,7	0,4	-2,3	
Autres ports de métropole	31,9	-4,2	-3,8	-2,0	-1,7	
Ports d'Outre-mer	11,8	5,7	-4,9	5,9	0,2	

Source : DGITM/PTF4

Figure E5-2 Activité des grands ports de commerce français et de Calais

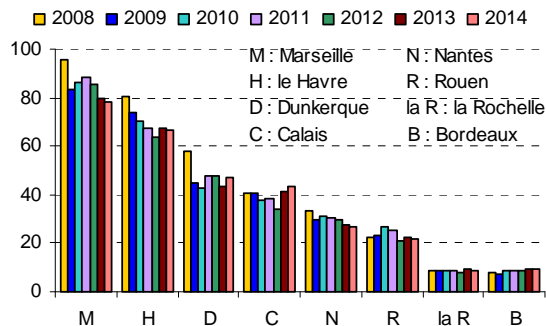
Niveau en million de tonnes, évolution en %

	Niveau	Evolutions annuelles				2014/ 2008
	2014	2012	2013	2014		
Entrées	194,0	-5,2	-1,1	-0,9	-3,4	
Vracs liquides	101,0	-9,5	-6,9	-2,6	-5,2	
<i>dont pétrole brut</i>	56,7	-14,1	-7,5	-3,2	-8,2	
<i>dont produits raffinés</i>	30,8	8,1	-3,7	2,2	2,8	
Vracs solides	43,0	5,9	2,2	-2,6	-3,0	
March. diverses	50,1	-3,4	10,2	4,1	0,7	
<i>dont conteneurs</i>	18,9	2,2	9,2	3,9	1,1	
<i>dont Ro/Ro (véh. embarqués)</i>	29,0	-5,7	12,2	4,9	1,3	
Sorties	107,9	-4,9	4,4	3,0	-0,3	
Vracs liquides	23,7	-9,7	-7,6	-0,4	-6,0	
<i>dont pétrole brut</i>	0,6	-68,0	-20,4	95,0	12,4	
<i>dont produits raffinés</i>	17,8	-9,5	-8,1	-2,2	-7,7	
Vracs solides	22,1	-12,6	11,0	0,9	2,6	
March. diverses	62,0	0,8	7,7	5,1	1,6	
<i>dont conteneurs</i>	24,6	8,7	4,7	4,6	3,4	
<i>dont Ro/Ro (véh. embarqués)</i>	33,6	-5,8	10,8	5,5	0,5	
Ensemble des marchandises traitées	301,9	-5,1	0,7	0,4	-2,8	
Vracs liquides	124,7	-9,5	-7,0	-2,2	-6,2	
<i>dont pétrole brut</i>	57,3	-14,9	-7,6	-2,7	-9,6	
<i>dont produits raffinés</i>	48,6	0,5	-5,4	0,5	-1,6	
Vracs solides	65,1	-0,7	5,0	-1,5	-1,7	
March. diverses	112,0	-1,1	8,8	4,6	1,3	
<i>dont conteneurs</i>	43,5	5,8	6,6	4,3	2,5	
<i>dont Ro/Ro (véh. embarqués)</i>	62,6	-5,8	11,5	5,2	0,9	

Source : DGITM/PTF4

Figure E5-3 Ensemble des tonnages dans les grands ports et à Calais

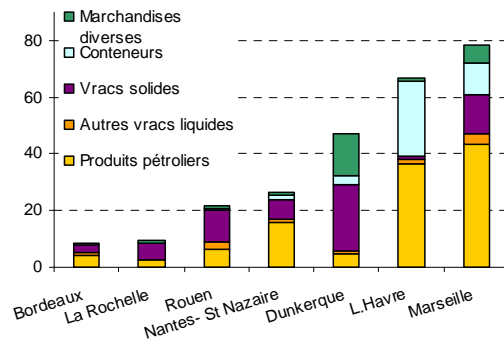
Niveau en million de tonnes



Source : DGITM/PTF4

Figure E5-4 Marchandises traitées dans les principaux ports de métropole en 2014

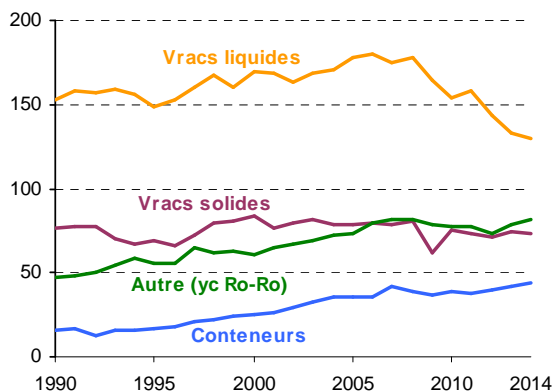
Niveau en million de tonnes



Source : DGITM/PTF4

Figure E5-5 Évolution des marchandises traitées dans les ports de métropole

Niveau en million de tonnes



Source : DGITM / PTF4

Figure E5-6 Activité des principaux ports européens

Niveau en million de tonnes, évolution en %

	Niveau	Evolutions annuelles				2014/ 2009
	2014	2012	2013	2014		
Rotterdam	444,7	1,6	-0,2	1,0	2,8	
Anvers	199,0	-1,6	3,6	4,3	4,7	
Hambourg	145,7	-1,0	6,2	4,8	5,7	
Brème	84,0	4,2	-6,2	6,6	5,9	
Le Havre	66,9	-6,0	5,8	-0,4	-1,9	
Zeebrugge	43,5	-7,3	-1,6	1,7	-0,6	
Marseille	78,5	-2,8	-6,6	-1,8	-1,1	
Algeciras	88,1	8,5	2,9	2,6	6,5	
Valence	71,9	-13,0	4,6	4,6	4,6	
Gênes	51,0	-0,4	-3,4	5,0	1,4	
Barcelone	45,0	-3,6	0,1	8,4	1,5	
Bilbao	30,8	-8,7	2,2	4,1	-0,5	
La Palmas	20,1	-2,4	-13,3	3,3	1,1	

Source : DGITM / PTF4

E6 | Transport par conteneurs

Avec 8,2 milliards de tonnes kilomètres, le transport de conteneurs ne représente en France qu'une faible part du transport terrestre. Il ne décolle toujours pas dans le transport routier et tend même à y diminuer, il a très fortement baissé dans le ferroviaire depuis le début des années 2000 mais progresse dans le transport fluvial ; au total, il ne représente en 2014 que 3,7 % du transport terrestre.

En revanche, les volumes de conteneurs traités dans les ports français sont en augmentation (+ 3,9 % et + 2,1 % en moyenne annuelle depuis 2008).

Hausse des conteneurs traités dans les ports maritimes français

44,0 millions de tonnes de marchandises en conteneurs ont été traitées dans les ports français en 2014, en hausse de 3,9 %. Depuis 2008, la hausse moyenne annuelle était de 2,1 %. Les conteneurs représentent 13,3 % des marchandises traitées dans les ports métropolitains et cette part est croissante : elle était de 7,5 % en 2000 et 10,2 % en 2008.

Les ports du Havre et de Marseille sont les principaux ports français de conteneurs, mais les volumes qui y sont traités sont faibles au regard des grands ports européens où la place des conteneurs est généralement plus importante que dans les ports français. La part de conteneurs traités est de 39,0 % au Havre contre 54,4 % à Anvers, 71,2 % à Brême et de 14,4 % à Marseille contre 68,6 % à Valence et 61,8 % à Algeiras. Depuis 2009, les parts de conteneurs traités dans les ports français se sont plus fortement accrues que dans les ports européens, à l'exception de Bilbao.

Le transport de conteneurs par la route en forte baisse

En 2014, le transport terrestre de conteneurs recule de 5,4 %, le transport terrestre (hors oléoduc et TRM étranger) diminuant de 2,3 %.

La baisse concerne le transport routier en 2014 (- 8,8 %) ; en moyenne annuelle depuis 2008, le transport de conteneurs par la route a baissé de 3,8 %. La route domine aujourd'hui largement le transport de conteneurs (68,4 % du transport terrestre de conteneurs en 2014, 50,1 % en 2000) mais sa part est en baisse depuis 2011. Le transport de conteneurs représente 3,1 % du transport routier de marchandises sous pavillon français ; cette part était de 3,8 % en 2011.

Le transport ferroviaire de conteneurs s'est effondré entre 2000 et 2006 passant de 5,8 Md de tonnes-km à 1,9 Md de tonnes-km (- 16,8 % en moyenne annuelle) dans un contexte global où le transport ferroviaire de marchandises total baissait de 5,5 % ; il a de nouveau fortement baissé en 2009 (- 28,0 %). Il se maintient depuis entre 1,5 et 2,0 Md de tonnes-km et représente 5,5 % du transport ferroviaire en 2014. En 2014, il progresse de 1,8 % mais diminue en moyenne depuis 2008 (- 4,3 %).

Le transport fluvial de conteneurs est en hausse sur le long terme

En 2014, le transport fluvial progresse de 4,8 % et connaît une tendance à la hausse depuis vingt-cinq

ans ; si son poids dans le transport terrestre de conteneurs progresse, il reste cependant faible (10,0 % en 2014 contre 2,6 % en 2000). Cette hausse est plus rapide que celle du transport de marchandises par voie fluviale : la part des conteneurs dans les marchandises transportées par voie fluviale est passée de 4,5 % en 2000, à 6,7 % en 2008 et 10,6 % en 2014. Il bénéficie des nouveaux créneaux, comme le transport de déchets industriels ou urbains qui combine fréquemment conteneurs et fluvial.

Champ et mesure

Le transport terrestre de conteneurs est mesuré **en tonne-km de marchandises transportées**, ce qui permet des comparaisons avec les autres chiffres de fret de ce rapport. Il peut aussi être mesuré en nombre de conteneurs : on utilise un nombre de conteneurs EVP qui fait référence à la taille de 20 pieds (EVP = équivalents 20 pieds).

Même s'il s'agit d'un conditionnement, le transport de conteneurs de marchandises fonctionne presque comme un type de transport de marchandises particulier et facilite le changement de mode et le transport de grandes quantités de produits diversifiés. Rapidement transbordable, le transport de conteneurs est adapté à l'intermodalité.

La quantité de transport de conteneurs intérieur en France par **le TRM étranger** est inconnue (transit + international entrant et sortant). Les conteneurs peuvent provenir des ports maritimes et des lieux de production ou de conditionnement.

Une part des **conteneurs traités dans les ports** est uniquement transbordée d'un navire à l'autre.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure E6-1 Évolution du transport de conteneurs par mode

Niveaux en milliards de t-km ou millions de t, évolutions en %

	Niveau		Evolutions annuelles			
	2014		2012	2013	2014	2014/2008
Transport terrestre (t-km)						
Routier	5,6	68,4	-15,7	-3,9	-8,8	-3,8
Ferroviaire	1,8	21,6	0,7	-6,6	1,8	-4,3
Fluvial	0,8	10,0	5,0	-5,0	4,8	8,5
Total conteneurs	8,2	100,0	-11,2	-4,5	-5,4	-3,1
Transport total (1)	222,6		-5,8	-0,4	-2,3	-2,9
Transport maritime (Millions de t)						
Conteneurs*	44,0		5,0	6,8	3,9	2,1
Marchandises totales *	329,8		-5,0	0,3	0,2	-2,7

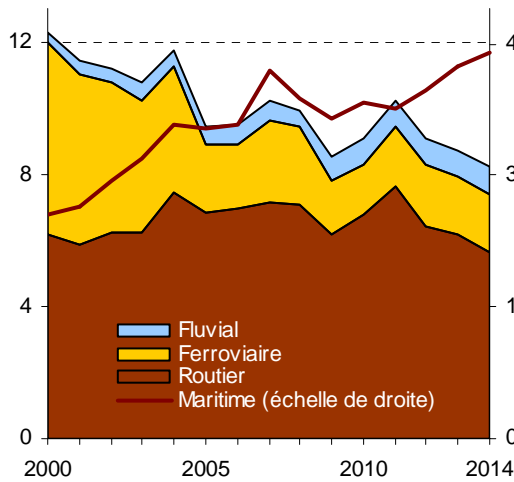
(1) Hors transport routier sous pavillon étranger et oléoducs.

* Métropole.

Sources : SOeS ; DGITM

Figure E6-3 Évolution du transport de conteneurs

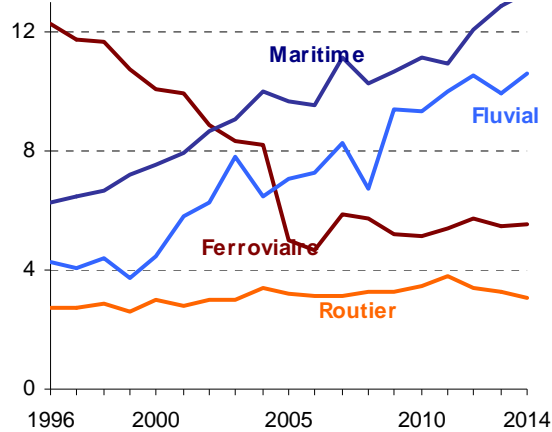
En milliards de tonnes km pour le terrestre, millions de tonnes pour le maritime



Sources : SOeS ; DGITM

Figure E6-2 Évolution de la part de conteneurs dans le transport de marchandises par mode

En %

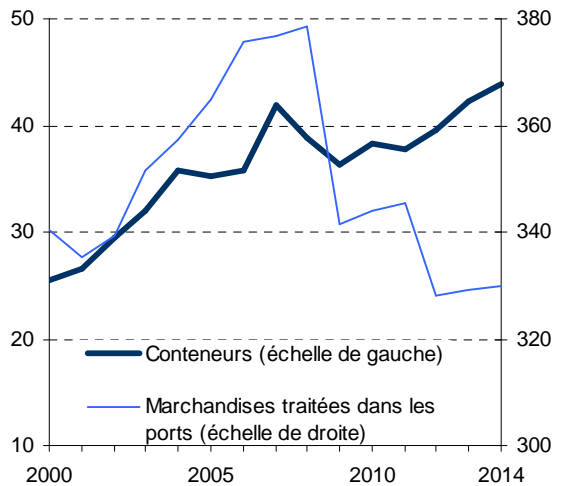


Routier : hors transit, TRM sous pavillon étranger et oléoducs.

Sources : SOeS ; DGITM

Figure E6-4 Évolution du transport maritime de conteneurs

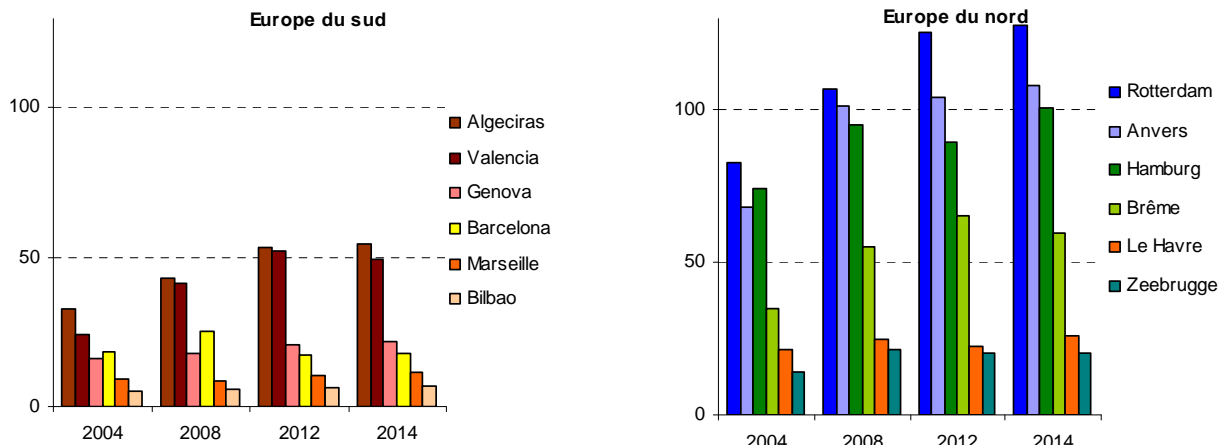
Millions de tonnes



Sources : SOeS ; DGITM

Figure E6-5 Évolution du transport de conteneurs dans les ports

En milliards de tonnes



Sources : SOeS ; DGITM

E7 | Entrepôts et plates-formes logistiques

La France dispose de plus de 79 millions de m² d'entrepôts et de plates-formes logistiques (EPL) pour stocker sa production, dont 8 millions à température dirigée. Ils sont répartis le long des principaux axes routiers, autour des grandes agglomérations. Liés à l'activité économique des régions, ils sont concentrés dans la moitié nord de la France et en Rhône-Alpes. Vraisemblablement due à la pression du prix du foncier, leur présence relativement limitée en Île-de-France, au regard de l'activité économique, est compensée par les régions limitrophes.

Au 31 décembre 2013, la France métropolitaine compte 4 470 entrepôts et plates-formes logistiques (EPL)⁴ de 5 000 m² et plus, totalisant une superficie de 81,2 millions de m². Leur surface moyenne est de 18 200 m². Cette moyenne est stable selon l'enquête sur l'activité des EPL de 2010.

Les EPL à température dirigée représentent un peu moins de 10 % des surfaces d'entreposage.

La répartition des EPL en France métropolitaine en 2013

Les EPL sont inégalement répartis sur le territoire métropolitain.

Une grande partie d'entre eux est située le long des principaux axes routiers et autour des principales agglomérations. Cela avait déjà été mis en évidence lors de l'enquête sur l'activité des EPL de 2010 (86 % des EPL étaient exclusivement reliés à la route).

La grande majorité des surfaces de stockage (plus de 70 %) est située au nord d'une ligne reliant La Rochelle à Besançon.

Trois régions concentrent près de 38 % des surfaces d'entreposage : l'Île-de-France (17,1 %), le Nord-Pas-de-Calais (10,6 %) et Rhône-Alpes (10,1 %). *A contrario*, les quatre régions du quart Sud-Ouest de la France (Aquitaine, Limousin, Midi-Pyrénées et Poitou-Charentes) ne représentent que 8,9 %.

La région Île-de-France, première région économique avec plus de 30 % du PIB de la métropole, ne regroupe que 17,1 % des surfaces des EPL. Toutefois, son rayonnement s'étend aussi aux territoires qui lui sont liés d'un point de vue logistique : c'est le cas de la Haute-Normandie (vallée de la Seine), du Nord de la région Centre (Orléans), du sud de la Picardie et de l'ouest de la Champagne-Ardenne. Ces régions présentent en effet des surfaces d'EPL proportionnellement bien supérieures à leur part de PIB. La part des surfaces d'EPL de ces régions formant le « grand Île-de-France » est d'ailleurs la même que leur part cumulée en termes de PIB. On retrouve le même phénomène pour les régions frontalières du Nord et de l'Est de la France. Le poids de l'activité logistique de la région Nord-Pas-de-Calais (10,6 % des surfaces d'entreposage) est plus de deux fois plus important que son poids économique (5,1 % du PIB). Pour l'Alsace, ces taux sont respectivement de 3,8 % et 2,7 %.

Bien qu'elle soit la troisième région économique, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur se classe au

huitième rang en ce qui concerne les surfaces d'EPL (4,1 %).

Hormis la région parisienne, la concentration des surfaces d'entreposage est importante dans la vallée du Rhône, dans le Nord et l'Est de la France.

L'élaboration du répertoire des entrepôts

Le répertoire des entrepôts constitue une avancée importante dans la connaissance de la logistique et des implantations géographiques des entrepôts et des plates-formes logistiques. En effet, il n'existe pas de source administrative unique permettant de les répertorier.

Il s'agit d'une opération de synthèse de sources qui utilise des données issues du répertoire administratif des entreprises (Sirene), des déclarations annuelles de données sociales (DADS), et d'autres fichiers administratifs (répertoire des installations classées pour la protection de l'environnement ainsi que celui des enregistrements des permis de construire) complétés par une base commerciale de données des entrepôts de la grande distribution. Les résultats des deux enquêtes entrepôts de 2009 et 2010 sont aussi mobilisés. Une enquête (enquête d'amélioration du répertoire - EAR -) est réalisée chaque année pour s'assurer de la présence d'EPL et (ou) de leur taille auprès d'établissements préalablement sélectionnés.

Par entrepôt, on entend un lieu fermé (mais pas nécessairement couvert) de concentration et/ou d'éclatement des marchandises avec stockage. On parle de plate-forme logistique lorsqu'il n'y a pas de stockage de plus de 24 heures. Les quais de cross-docking sont ainsi dans le champ du répertoire.

Les unités statistiques du répertoire sont des établissements (Siret) actifs à une date donnée (au 31 décembre de l'année N pour la version élaborée durant l'année N + 1) pour lesquels on dispose d'informations sur la présence d'un EPL et sur sa taille. Une unité statistique peut éventuellement correspondre à plusieurs EPL si ces derniers relèvent d'un même établissement au sens de Sirene.

Seuls les EPL dont la surface est d'au moins 5 000 m² ou le volume d'au moins 40 000 m³ ont été retenus. Sachant que la hauteur moyenne d'un EPL est de 8 mètres, les volumes ont été convertis en surfaces selon le rapport :

Surface (m²) = volume (m³)/8.

⁴ Les EPL spécifiques (dépôts chimiques, de gaz, de pétrole et silos agricoles), présents dans le répertoire, ont été exclus de cette présentation.

Figure E7-1 Les entrepôts et plates-formes logistiques d'au moins 5 000 m² en 2013 par région métropolitaine

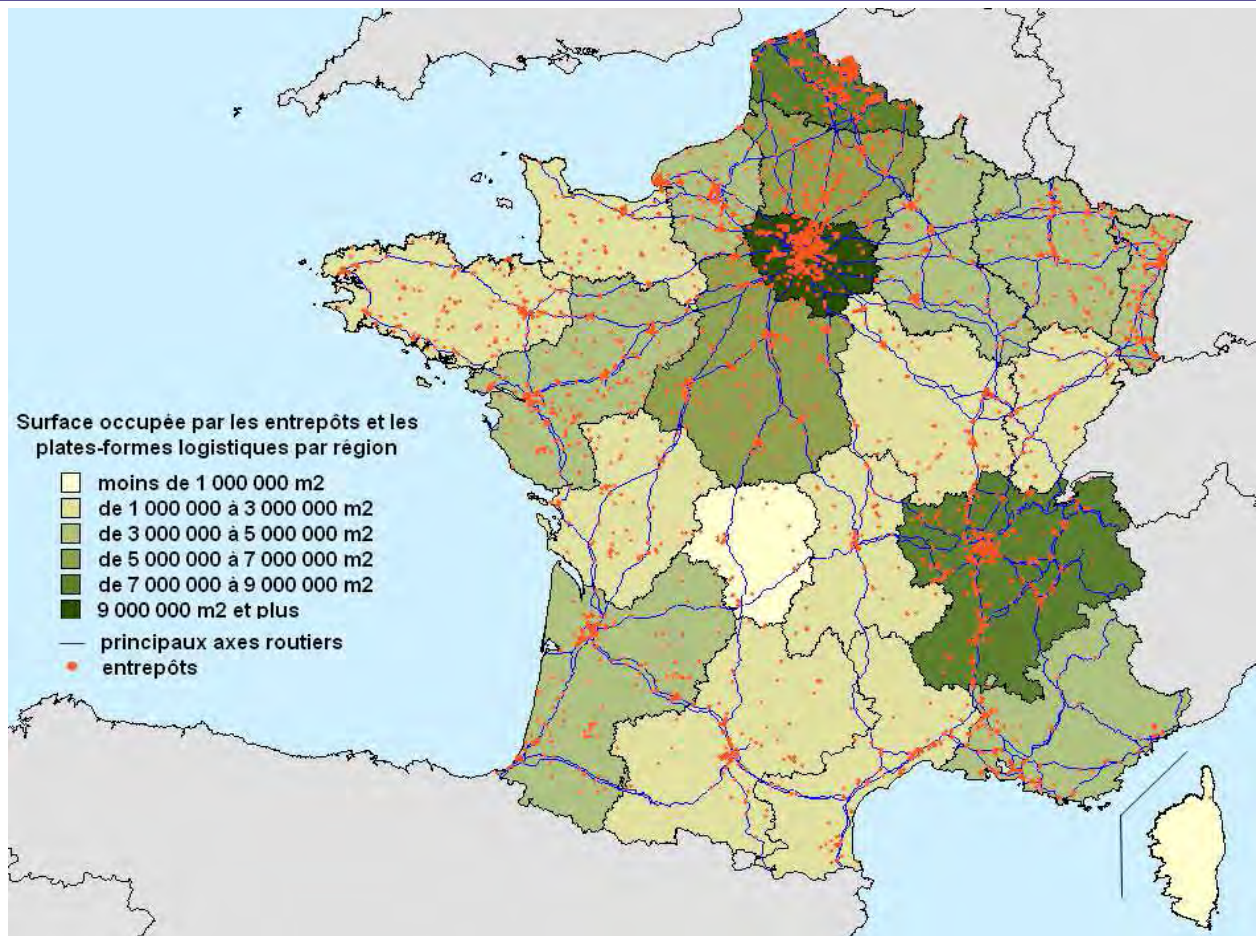
Surface en milliers de m², PIB en millions d'euros

	Nombre d'EPL	Surface totale	dont Surface temp. Dirigée	% Surface totale	Pib 2013*	% Pib
Alsace	180	3 074	162	3,8	55 564	2,7
Aquitaine	214	3 168	307	3,9	93 967	4,5
Auvergne	70	1 214	148	1,5	35 662	1,7
Basse-Normandie	90	1 183	312	1,5	38 909	1,9
Bourgogne	146	2 384	151	2,9	43 983	2,1
Bretagne	214	2 710	487	3,3	86 935	4,2
Centre	293	5 817	858	7,2	68 999	3,3
Champagne-Ardenne	130	3 190	239	3,9	37 952	1,8
Franche-Comté	66	1 155	34	1,4	28 921	1,4
Haute-Normandie	208	4 541	447	5,6	51 565	2,5
Île-de-France	696	13 859	979	17,1	631 614	30,4
Languedoc-Roussillon	105	1 908	269	2,4	67 361	3,2
Limousin	36	441	101	0,5	17 724	0,9
Lorraine	156	3 160	170	3,9	56 781	2,7
Midi-Pyrénées	133	2 165	255	2,7	84 742	4,1
Nord-Pas-de-Calais	428	8 615	700	10,6	106 023	5,1
Pays de la Loire	281	4 400	422	5,4	105 755	5,1
Picardie	239	5 148	559	6,3	47 456	2,3
Poitou-Charentes	89	1 445	103	1,8	46 622	2,2
Provence-Alpes-Côte d'Azur et C	197	3 363	336	4,1	161 329	7,8
Rhône-Alpes	499	8 221	796	10,1	206 917	10,0
Total	4 470	81 162	7 834	100	2 074 780	100,0

* Données provisoires 2013.

Source : Insee, SOeS

Figure E7-2 Les entrepôts et plates-formes logistiques en France métropolitaine en 2013



Source : SOeS

E8 | Transport terrestre de marchandises dans l'UE

Le mode routier a une place prépondérante dans le fret de l'Union européenne (UE) puisqu'il représente plus des trois quarts de la quantité physique de transport de marchandises en 2013. Les pratiques de transport des nouveaux états membres convergent vers celles des anciens états membres : globalement, le transport routier se concentre dans certains états centraux et disparaissant dans les états petits et situés à la périphérie de l'UE.

Le pavillon routier français, avec 171 Md t-km, réalise 9,7 % du transport routier européen, ce qui le place en quatrième position européenne.

La France réalise 7,9 % du transport ferroviaire européen avec 32 Md t-km et, 6,0 % du transport fluvial européen avec 9,2 t-km.

Le transport terrestre de marchandises progresse en Union européenne en 2013 ; toutefois, il a diminué depuis 2008

Le transport terrestre de marchandises, mesuré pour le transport routier à partir du transport des pavillons, a progressé de 1,2 % dans l'UE en 2013. Il a crû de 6,6 % au sein des nouveaux États membres (NEM) et diminué de 0,8 % dans les anciens États membres (AEM). La France se situe dans la moyenne des anciens États membres avec -0,6 %. Le transport terrestre est particulièrement dynamique en Pologne où il croît de 10,0 %.

Depuis 2008, le transport terrestre a reculé de 1,7 % en moyenne annuelle dans l'Union européenne (- 3,6 % en France, - 1,7 % en Allemagne). Il a progressé de 6,6 % en moyenne en Pologne.

Les AEM assurent 71 % du transport terrestre. Alors que la part de l'Allemagne est restée quasi constante (21 %), celles de la France (9,3 % en 2013, 10,3 % en 2008), de l'Italie (6,4 % et 8,2 %) et de l'Espagne (8,9 % et 10,2 %) ont reculé depuis 2008, le recul est encore plus fort depuis 2000, au profit de celle de la Pologne qui réalise en 2013 13,1 % du transport terrestre de marchandises (contre 8,8 % en 2008 et 6,4 % en 2000).

La part du transport routier reste prépondérante mais diminue légèrement

En 2013, la route représente 75,5 % des transports terrestres de l'UE en t-km, le fer 17,8 % et le fluvial 6,8 %. La part du transport routier a crû jusqu'en 2009, depuis elle tend à baisser chez les AEM (79,3 % en 2008, 75,6 % en 2013) et à croître chez les NEM (71,3 % en 2008, 75,4 % en 2013). Les disparités s'estompent et les parts modales de la route convergent.

Le transport routier de marchandises de l'ensemble des pavillons européens (1 219 Md t-km) augmente de 1,6 % en 2013 ; l'activité des NEM est particulièrement dynamique (9,3 %).

L'activité internationale des pavillons (614 Md t-km) progresse en 2013, tirée par celle des NEM (2,3 % pour les AEM, 9,7 % pour les NEM). Les NEM assurent 67,5 % de leur activité à l'international (21,9 % pour les AEM). Les sorties du chacun des territoires européens sont assurées à 41,5 % par les pavillons nationaux, les entrées à 34,4 %. En Pologne, ces chiffres sont respectivement de 92,8 % et 92,0 %, en France de seulement 13,4 % et 10,6 %.

Le transport national (+ 0,8 %), qui comprend le transport intérieur des pavillons nationaux et le cabotage

des pavillons étrangers, augmente plus fortement que l'activité nationale des pavillons (+ 0,4 %) car le cabotage (+ 18,0 %) gagne globalement en part de marché, notamment en Allemagne (+ 17,9 %) et en France (+ 14,4 %) où il représente respectivement 3,8 % et 4,5 % des marchés nationaux.

Le transport ferroviaire recule presque partout depuis 2008

Le transport ferroviaire de marchandises recule de 0,6 % en Union européenne en 2013, (- 0,4 % chez les AEM, - 0,8 % chez les NEM).

Depuis 2008, la diminution est de - 1,8 % par an en moyenne dans l'ensemble de l'UE (- 1,9 % chez les AEM, - 1,4 % chez les NEM). Le recul est élevé en France (- 4,6 %) et en Italie (- 4,4 %). En Allemagne et en Pologne, le transport ferroviaire, qui a une place importante dans le transport national, est resté quasi stable depuis 2008 (- 0,5 % en moyenne annuelle) et a progressé en 2013.

Le transport fluvial progresse légèrement depuis 2008

Directement lié à la géographie des États, le transport fluvial est significatif dans la dizaine d'États traversés par des fleuves (Danube, Rhin, Elbe, Seine, Rhône...). Il représente 22,2 % du fret terrestre en Roumanie ; il a un poids élevé dans les États riverains de la Mer du Nord où fleuves et canaux prolongent les grands ports maritimes : Pays Bas et Allemagne.

Le transport fluvial progresse de 0,9 % en Union européenne ; il reste quasi stable chez les AEM (+ 0,2 %) malgré une baisse de 1,3 % en Allemagne qui assure 39,2 % du transport fluvial européen. Il progresse dans les NEM (5,9 %), notamment en Roumanie (7,1 %), plus gros transporteur (surtout en international) des NEM.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Statistiques utilisées

Les données de cette fiche sont des données d'Eurostat. Élaborées dans le cadre des règlements statistiques par mode, elles relèvent d'une approche territoriale pour le fer et la voie d'eau et d'une approche par pavillon pour la route.

Compte tenu de l'utilisation de distanciers différents entre Eurostat et le SOeS, les résultats pour la France peuvent légèrement différer.

Figure E8-1 Évolution du transport terrestre de marchandises dans l'Union européenne

Niveau en milliards de t-km, évolutions en %

	Niveau 2013	Évolutions annuelles			
		2011	2012	2013	2013/ 2008
anciens états membres	1 613	-1,3	-4,1	-0,8	-3,1
dont : Allemagne	478	2,0	-3,4	0,6	-1,7
Espagne	202	-1,1	-3,5	-3,5	-4,5
France	213	3,3	-6,6	-0,6	-3,6
Italie	146	-16,3	-11,3	1,4	-6,5
Pays-Bas	125	-1,3	-4,0	2,8	-0,9
Royaume-Uni	170	5,6	3,1	-5,7	-1,3
Suède	54	0,1	-7,1	-2,2	-3,6
nouveaux états membres	664	4,4	1,9	6,6	2,4
dont : Pologne	299	4,1	3,7	10,0	6,6
République tchèque	69	5,4	-5,3	5,1	0,8
Roumanie	59	-0,2	6,1	6,4	-5,9
Union européenne	2 277	0,2	-2,5	1,2	-1,7

Source : Eurostat

Figure E8-2 Évolution du transport routier de marchandises dans l'Union européenne

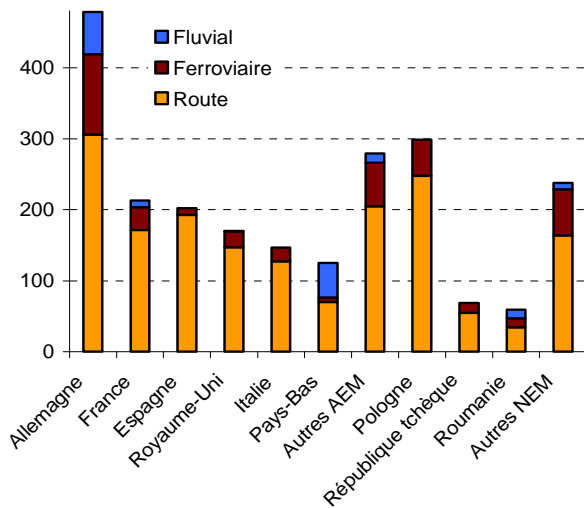
Niveau en milliards de t-km, évolutions en %

	Niveau 2013	Évolutions annuelles			
		2011	2012	2013	2013/ 2008
anciens états membres	1 219	-2,2	-5,3	-1,3	-3,7
dont : Allemagne	306	3,4	-5,2	-0,4	-2,2
Espagne	193	-1,5	-3,7	-3,3	-4,5
France	171	1,9	-7,1	-0,6	-3,6
Italie	127	-18,7	-13,2	2,6	-6,8
Pays-Bas	70	-2,7	-8,0	3,5	-2,1
Royaume-Uni	147	4,7	3,2	-7,1	-1,7
Suède	34	1,8	-9,3	0,1	-4,6
nouveaux états membres	500	4,1	4,2	9,3	3,5
dont : Pologne	248	2,6	7,1	11,4	8,5
République tchèque	55	5,8	-6,6	7,2	1,5
Roumanie	34	1,8	12,6	14,7	-9,6
Union européenne	1 719	-0,7	-2,9	1,6	-1,9

Source : Eurostat

Figure E8-3 Transports terrestres de marchandises en 2013 dans les principaux pays de l'UE

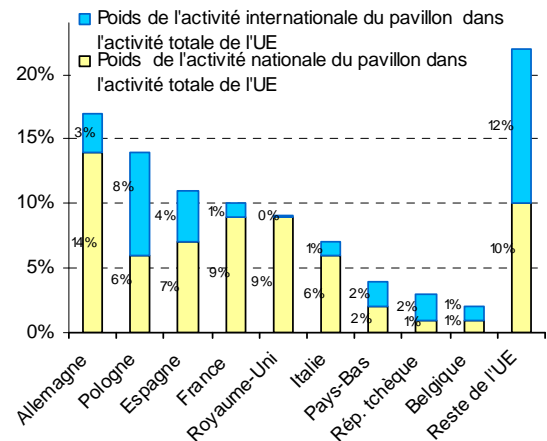
En milliards de t-km



Source : Eurostat

Figure E8-4 Poids des pavillons dans l'activité de l'Union européenne en 2013

En %

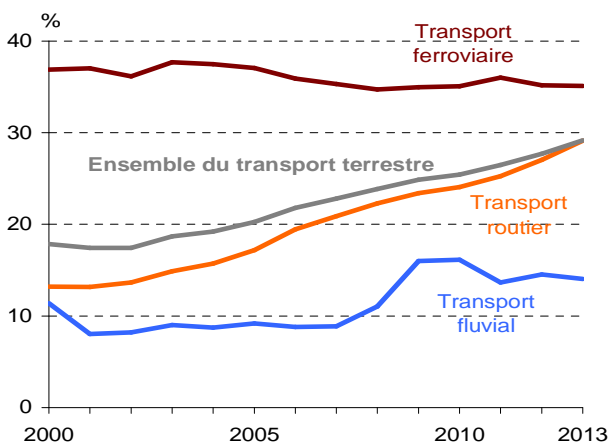


Note : le transport national du pavillon français (transport ayant une origine et une destination française) représente 9 % du transport intérieur européen ; le transport international du pavillon français (ayant une origine ou une destination à l'étranger) représente 1 % du transport intérieur européen.

Source : Eurostat

Figure E8-5 Évolution de la part des nouveaux États membres dans le transport de marchandises

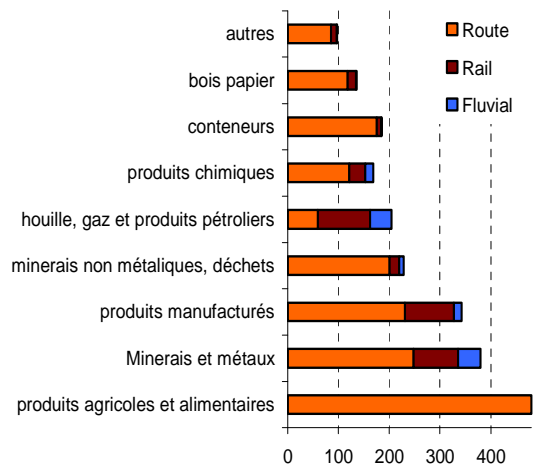
En %



Source : Eurostat

Figure E8-6 Produits transportés et modes en 2013

En milliards de t-km



Source : Eurostat

F – Transport de voyageurs

F – Transport de voyageurs

Évolutions

En 2014, le transport intérieur de voyageurs croît de 1,1 % (en voyageurs-kilomètres), à un rythme supérieur à 2013 (+ 0,5 %). Cette croissance est due principalement à la circulation des véhicules particuliers qui augmente davantage en 2014 (+ 1,2 %) qu'en 2013 (+ 0,5 %).

Le transport ferroviaire est quasi stable (- 0,6 %) avec des évolutions contrastées entre les trains à grande vitesse (- 0,1 %), les trains interurbains hors trains à grande vitesse (- 3,6 %) et les trains sous convention des Conseils régionaux dont le trafic annuel diminue pour la seconde année consécutive (- 2,9 %).

Le transport collectif urbain poursuit sa forte progression (+ 2,6 %), que ce soit en Île-de-France (+ 2,3 %) ou en province (+ 3,6 %). Depuis 1995, le transport collectif urbain s'est largement développé et sert maintenant 65 % de la population métropolitaine.

Quant au transport aérien intra-métropole, il diminue, en nombre de passagers, pour la première fois depuis 2010 (- 2,2 % en 2014) au contraire du trafic vers l'international, dont la forte croissance se poursuit (+ 4,2 %).

Enfin, le trafic maritime, en nombre de passagers, croît sensiblement en 2014 (+ 3,1 %), avec en particulier une forte augmentation du trafic de ferries trans-Manche et en mer du Nord (+ 4,6 %) alors que celui des ports en Méditerranée diminue légèrement (- 0,6 %), s'expliquant notamment par un fort recul du trafic de voyageurs entre la Corse et le continent (- 8,0 %).

Structures

Les parts des différents modes du transport intérieur de voyageurs, exprimées en voyageurs-kilomètres, sont stables en 2014.

Le transport intérieur de voyageurs reste largement dominé par les véhicules particuliers (83,0 %). Les transports ferrés représentent 10,2 %, soit près de deux fois plus que les transports collectifs routiers (5,4 %). La part du transport aérien dans le transport intérieur reste marginale (1,4 %). Ces parts modales ne prennent pas en compte le transport maritime.

Contenu

Ce chapitre compare tout d'abord les parts des différents modes de transport puis donne - pour chacun d'entre eux - leur évolution en 2014.

Il présente par ailleurs une évolution de 1995 à 2013 de l'offre de transport collectif urbain.

F1 | Transport intérieur de voyageurs

Le transport intérieur de voyageurs croît légèrement en 2014 (+ 1,1 %, après + 0,5 % en 2013) à un rythme supérieur à sa moyenne annuelle depuis 2008 (+ 0,6 %). La circulation des véhicules particuliers augmente plus vite qu'en 2013 (+ 1,2 % en voyageurs-kilomètres, après + 0,5 %), tandis que la croissance des transports collectifs ralentit (+ 0,2 %, après + 0,4 % en 2013). Parmi ces derniers, les transports routiers augmentent (+ 1,9 %), les transports ferrés diminuent légèrement (- 0,3 %) et le transport aérien recule (- 2,3 %).

La part modale pour la voiture reste la même

Les parts modales des transports intérieurs de voyageurs n'évoluent pas en 2014. Les véhicules particuliers (y compris les véhicules immatriculés à l'étranger et les deux-roues motorisés) représentent 83,0 % du transport intérieur de voyageurs. La part de la route (transports individuel et collectif) est également stable (88,4 %).

La mobilité individuelle se maintient

En lien avec les estimations de circulation routière (*fiche G1*), le nombre de voyageurs-kilomètres réalisés en voiture particulière et en deux-roues motorisés augmente de 1,2 % (après + 0,5 % en 2013), à un rythme supérieur à sa tendance depuis 2008 (+ 0,6 %, en moyenne annuelle).

Stabilité du transport collectif

Le transport collectif croît de 0,2 % en 2014, à un rythme inférieur à 2013 (+ 0,4 %). Cette croissance très modérée se situe en deçà de sa tendance depuis six ans (+ 0,6 % en moyenne annuelle entre 2008 et 2014) et bien en dessous de sa tendance décennale (+ 2,1 % en moyenne annuelle entre 2003 et 2013). Cette quasi-stabilité est due à l'augmentation du transport collectif par la route (+ 1,9 %) compensant la diminution du transport aérien (- 2,3 %) et celle du transport collectif ferré (- 0,3 %) qui reste majoritaire (59,9 % du transport collectif).

La croissance des transports collectifs « du quotidien »⁵ est constante

Les transports collectifs « du quotidien » (transport collectif urbain et trains sous convention des conseils régionaux de province pour l'essentiel) augmentent de 1,1 %, à un rythme semblable à 2013.

Le transport collectif urbain (TCU) accélère (+ 2,6 %, après + 1,8 % en 2013) et devient supérieur à son niveau de croissance moyen depuis six ans (+ 1,8 % en moyenne annuelle entre 2008 et 2014).

Cette croissance du TCU est principalement due à l'Île-de-France qui représente 75 % du TCU de la France métropolitaine. Il croît de 2,3 % après + 1,5 % en 2013 (*fiche F3.1*). Cette augmentation concerne dans des proportions variables tous les modes (trains, RER, métros, tramways et bus) avec une forte hausse du trafic des bus à Paris, comme en petite et grande couronne.

Les réseaux de province continuent de rester plus dynamiques que ceux d'Île-de-France (+ 3,6 %, après + 2,6 % en 2013).

La confirmation du recul des trains sous convention des conseils régionaux de province pour la seconde année consécutive (- 2,9 % après - 1,2 % en 2013) atténue la croissance soutenue du TCU dans l'ensemble du transport collectif « du quotidien » (*fiche F2*).

Atonie des transports collectifs de longue distance⁶

Le transport collectif de longue distance recule (- 0,3 % pour le total routier, ferroviaire et aérien) avec des évolutions très différentes selon les modes.

Le transport ferroviaire longue distance (trains à grande vitesse et trains interurbains « classiques ») diminue pour la troisième année consécutive (- 0,5 % en 2014, après - 1,2 % en 2013 et - 2,7 % en 2012). Cette évolution cumule une légère diminution du transport sur les lignes à grande vitesse (- 0,1 %, après - 0,5 % en 2013) et la poursuite de la baisse des grandes lignes hors trains à grande vitesse (- 3,6 %, après - 5,8 % en 2013) - (*fiche F2*).

Le transport aérien intérieur (intra-métropole) recule de 2,3 %, après plusieurs années de croissance soutenue (+ 3,2 % en 2013 et + 4,1 % en 2012). Cette diminution du trafic concerne autant les liaisons radiales (entre Paris et la province) que les liaisons transversales (province-province) - (*fiche F5*).

En revanche, le transport routier (autocars interurbains) croît de 0,9 %.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

⁵ Les transports collectifs « du quotidien » ou de proximité regroupent l'ensemble des transports collectifs urbains d'Île-de-France et de province, les trains sous convention des conseils régionaux de province (hors Corse) ainsi que les autobus et autocars de transport scolaire et de personnel.

⁶ Les transports collectifs de longue distance regroupent le transport aérien, le transport ferroviaire de longue distance (trains à grande vitesse et trains interurbains « classiques », hors ceux sous convention des conseils régionaux) et le transport (y compris occasionnel) en autocars interurbains (hors Île-de-France).

Figure F1-1 Transport intérieur de voyageurs en 2014

Niveau en milliards de voyageurs-kilomètres ; évolution en %

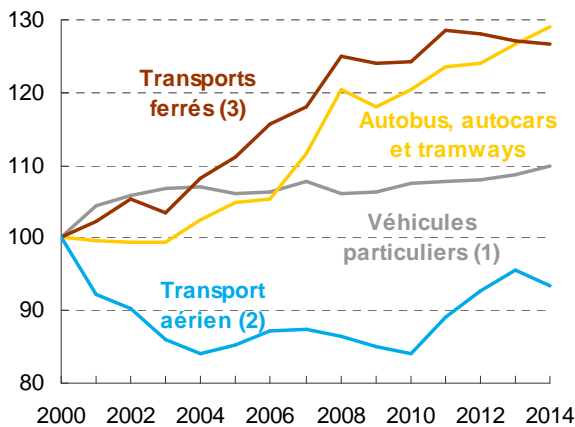
	Niveau 2014	évolutions annuelles			
		2012	2013	2014	2014/2008
Véhicules particuliers (1)	829,6	0,3	0,5	1,2	0,6
Transports collectifs	170,5	0,2	0,4	0,2	0,6
Autobus, autocars et tramways	54,2	0,4	1,8	1,9	1,2
dont Île-de-France (2)	5,7	2,5	6,4	7,3	3,7
Transports ferrés (3)	102,2	-0,4	-0,7	-0,3	0,2
Transport ferroviaire	91,9	-0,7	-0,7	-0,6	0,1
TAGV (4)	53,7	0,0	-0,5	-0,1	0,5
Trains interurbains (5)	7,2	-17,6	-5,8	-3,6	-5,7
Trains CR (6)	13,6	5,5	-1,2	-2,9	1,2
Trains et RER	17,3	2,0	1,2	1,1	1,2
d'Île-de-France (7)					
Métros (8)	10,3	1,8	-0,2	2,0	1,3
Transport aérien (9)	14,1	4,1	3,2	-2,3	1,3
Ensemble	1 000,1	0,3	0,5	1,1	0,6
Transports collectifs « du quotidien » (10)	60,1	2,3	1,0	1,1	1,2
Transports collectifs de longue distance (10)	110,4	-0,9	0,1	-0,3	0,3
Ensemble des TCU	41,0	2,3	1,8	2,6	1,8
TCU d'Île-de-France	30,7	1,9	1,5	2,3	1,5
TCU de province	10,3	3,4	2,6	3,6	2,8

- (1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisées.
- (2) Tramways d'Île-de-France, bus de Paris, de la petite et de la grande couronne, Noctiliens de la RATP.
- (3) Trains, RER et métros.
- (4) Trains à grande vitesse.
- (5) Sous convention avec l'État et non conventionnés (hors trains à grande vitesse).
- (6) Sous convention des Conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse).
- (7) Sous convention Stif, y compris le RER exploité par la RATP.
- (8) Métro parisien et métros de province.
- (9) Vols intérieurs à la métropole uniquement.
- (10) Voir notes de bas de page ci-contre.

Sources : SOeS, d'après le Bilan de la circulation, Stif-Omnil, ensemble des opérateurs ferroviaires, enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, GART) ; UTP ; DGAC

Figure F1-3 Évolution du transport intérieur de voyageurs par mode

Indice 100 en 2000 (en voyageurs-kilomètres)

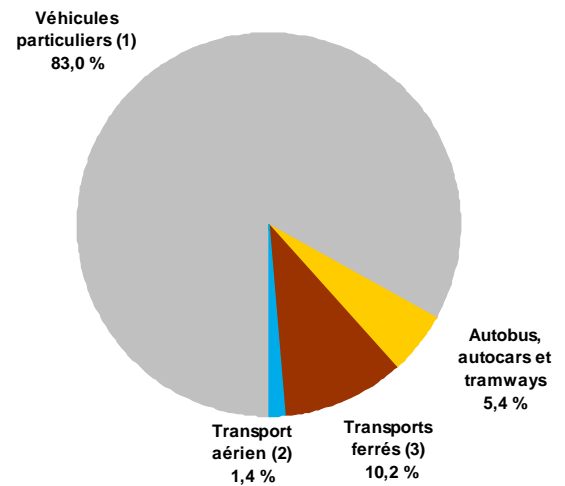


- (1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisées.
- (2) Vols intérieurs à la métropole uniquement.
- (3) Trains, RER et métros.

Sources : SOeS, d'après le Bilan de la circulation ; Stif-Omnil, ensemble des opérateurs ferroviaires, enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, GART) ; UTP ; DGAC

Figure F1-2 Transport intérieur de voyageurs par mode en 2014

Parts modales (en %) des voyageurs-kilomètres

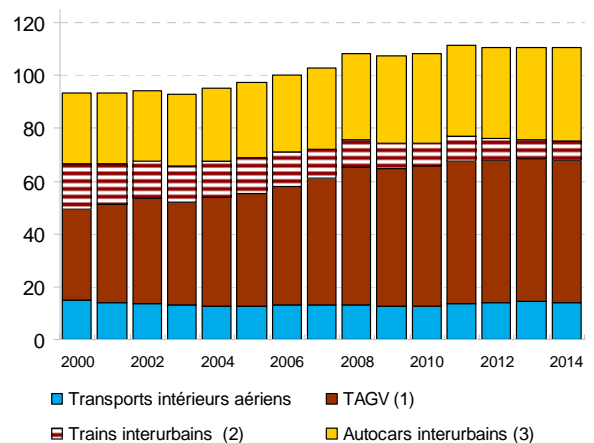


- (1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisées.
- (2) Vols intérieurs à la métropole uniquement.
- (3) Trains, RER et métros.

Sources : SOeS, d'après le Bilan de la circulation, Stif-Omnil, ensemble des opérateurs ferroviaires, enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, GART) ; UTP ; DGAC

Figure F1-4 Transport collectif intérieur de longue distance

Niveau en milliards de voyageurs-kilomètres



- (1) Trains à grande vitesse.
- (2) Trains interurbains hors trains à grande vitesse (TAGV) et hors trains sous convention des Conseils régionaux.
- (3) Transports interurbains et occasionnels en autocars (hors Île-de-France).

Sources : SOeS, ensemble des opérateurs ferroviaires ; DGAC

F2 | Transport ferroviaire de voyageurs

Avec 91,9 milliards de voyageurs-kilomètres transportés (soit 53,9 % du transport collectif), le transport ferroviaire de voyageurs, hors navettes Eurotunnel, diminue à nouveau en 2014 (- 0,6 %) à un rythme quasi identique à 2013 (- 0,7 %). Le transport ferroviaire longue distance (trains à grande vitesse et trains interurbains « classiques »), qui représente les deux tiers du trafic ferroviaire régresse (- 0,5 %) pour la troisième année consécutive. Le transport ferroviaire « du quotidien » (trains sous convention des conseils régionaux ou du Stif) diminue à un rythme semblable (- 0,7 %) après plusieurs années de hausse.

Recul global du trafic ferroviaire

Hors passagers des navettes Eurotunnel, le transport des trains à grande vitesse (TGV) se stabilise (- 0,1 %) après une année de baisse en 2013 (- 0,5 %). La baisse de la dépense des ménages en transport collectif ferroviaire (- 3,1 % en volume - *fiche A3*) résulte du recul global du trafic. Avec une baisse de 3,6 %, les trains interurbains hors TGV poursuivent plusieurs années de baisse importante. En moyenne annuelle, la baisse atteint 5,7 % depuis 2008.

La baisse du trafic des trains sous convention des conseils régionaux (CR) s'accroît (- 2,9 % après - 1,2 % en 2013). Le transport des RER et trains sous convention Stif continue d'augmenter (+ 1,1 %) à un rythme proche de sa moyenne annuelle depuis 2008.

Atonie pour les trains à grande vitesse

Le trafic de voyageurs sur les trains à grande vitesse représente plus de la moitié du transport ferroviaire de voyageurs (58,4 % des voyageurs-kilomètres). En 2014, le nombre de voyageurs-kilomètres des trains à grande vitesse est quasi stable (- 0,1 %). Parmi les raisons évoquées, le trafic bénéficie du succès tout au long de l'année de l'offre à bas prix (offre Ouigo) et de lignes comme Paris-Barcelone mises en place respectivement en avril et décembre 2013 mais il pâtit des deux semaines de grève en juin et aussi vraisemblablement de la concurrence accrue du covoiturage.

Quant aux trains Eurostar, leur trafic croît pour la onzième année consécutive ; en enregistrant en 2014 une hausse de 2,6 %, le nombre de passagers atteint les 10,4 millions (+ 2,2 % en moyenne annuelle depuis 2008) - (*fiche F6*).

Poursuite de la baisse du trafic des trains interurbains hors TGV

Le transport sur les grandes lignes classiques (ou trains interurbains hors TGV) comprend en particulier les trains d'équilibre du territoire (TET), sous convention avec l'État. Sur l'ensemble de l'année 2014, le trafic diminue pour la troisième année consécutive (- 3,6 %, après - 5,8 % en 2013). Le transport des trains interurbains hors TGV reste à un niveau particulièrement bas depuis 1998 (première année disponible). La grève de deux semaines en juin a fortement affecté le trafic (- 22,4 % en juin 2014 par rapport à juin 2013) mais elle n'explique qu'en partie la baisse tendancielle du trafic annuel sur ces lignes. Outre ces raisons conjoncturelles, comme pour les TGV, la baisse des déplacements de loisirs de même que l'augmentation du covoiturage expliqueraient cette diminution du trafic.

Au total, depuis l'année 2008, les trains interurbains ont perdu près de 30 % de leurs voyageurs-kilomètres (- 5,7 % en moyenne annuelle), à un rythme comparable à celui observé entre 2000 et 2008 (- 6,1 %). *A contrario*, le transport des trains à grande vitesse était quasiment stable (+ 0,5 % en moyenne annuelle) entre 2008 et 2014, contrastant avec une croissance dynamique entre 2000 et 2008 (+ 5,3 % en moyenne annuelle).

Nouveau recul des trains sous convention des conseils régionaux

En 2014, le transport avec ces trains diminue de 2,9 %, accentuant la baisse de 2013 (- 1,2 %). Il s'agit de la troisième baisse depuis 2000. La grève de juin 2014 a pesé sur cette catégorie de trains. La baisse du coût des carburants, une météo estivale peu favorable, des travaux importants réalisés sur l'ensemble du réseau ainsi qu'une baisse de la fréquentation de la clientèle occasionnelle sur des parcours complémentaires à des trajets en trains à grande vitesse et trains interurbains sous convention avec l'État expliquent également cette évolution.

Depuis l'année 2000, le transport ferroviaire de proximité s'accroît nettement (+ 40 % entre 2000 et 2014, soit 2,4 % en moyenne annuelle) et ce plus fortement en province (+ 60 %, soit + 3,4 % en moyenne annuelle) qu'en Île-de-France (+ 28 %, soit + 1,8 % en moyenne annuelle).

Le remplissage moyen des trains repart à la hausse

Après une forte croissance entre 2005 et 2010 puis une stabilisation jusqu'en 2013, le remplissage moyen des trains repart à la hausse en 2014 : on dénombre en moyenne 230 voyageurs par train, tous types de train confondus. En 2014, l'offre de transport ferroviaire de voyageurs (en nombre de trains-kilomètres) diminue de 4,1 % avec 390 millions de kilomètres parcourus sur le territoire.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure F2-1 Évolution du transport ferroviaire de voyageurs

Niveau en millions de voyageurs-kilomètres, évolution en %

	Niveau 2014	évolution annuelle						2014/2008
		2010	2011	2012	2013	2014		
Transport ferroviaire de longue distance	60 938	-0,2	3,6	-2,7	-1,2	-0,5	-0,4	
Trains à grande vitesse (1)	53 723	1,8	2,4	0,0	-0,5	-0,1	0,5	
Trains interurbains (1) (2)	7 215	-10,6	10,7	-17,6	-5,8	-3,6	-5,7	
Transport ferroviaire de proximité	30 978	0,7	3,7	3,6	0,1	-0,7	1,2	
Trains sous convention CR (3)	13 636	0,2	4,5	5,5	-1,2	-2,9	1,2	
Trains et RER d'Île-de-France (4)	17 342	1,1	3,1	2,0	1,2	1,1	1,2	
Total hors RER et trains sous convention STIF	74 574	-0,1	3,7	-1,2	-1,2	-1,0	-0,1	
TOTAL	91 916	0,1	3,6	-0,7	-0,7	-0,6	0,1	

(1) Y compris trains internationaux.

(2) Sous convention avec l'État et non conventionnés, hors trains à grande vitesse. La croissance de 10,7 % en 2011 s'explique par l'intégration des trains « TéoZ » dans le champ des TET, sous convention avec l'État.

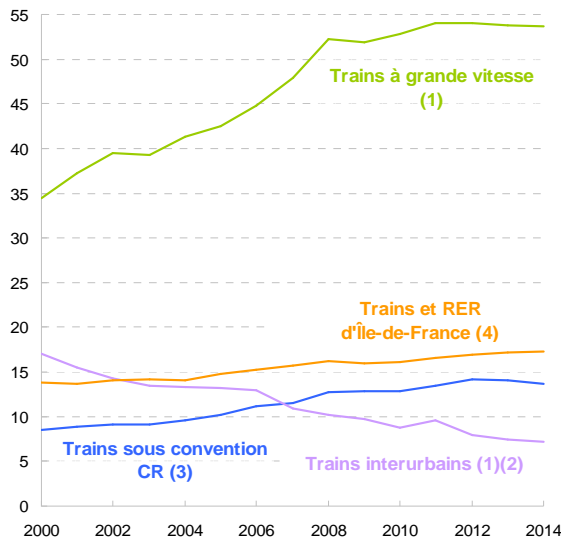
(3) Sous convention des Conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse).

(4) Y compris le RER exploité par la RATP et la ligne T4.

Source : SOeS ; ensemble des opérateurs ferroviaires

Figure F2-2 Transport ferroviaire de voyageurs

En milliards de voyageurs-kilomètres



(1) Y compris trains internationaux.

(2) Sous convention avec l'État et non conventionnés, hors trains à grande vitesse.

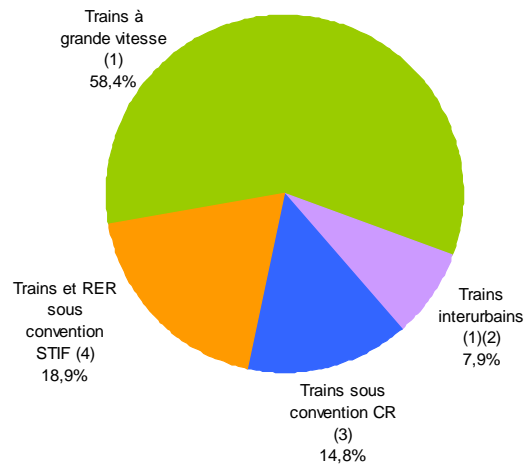
(3) Sous convention des Conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse).

(4) Y compris le RER exploité par la RATP.

Source : SOeS ; ensemble des opérateurs ferroviaires

Figure F2-3 Répartition du transport ferroviaire de voyageurs par type de réseau

En % des voyageurs-kilomètres en 2014



(1) Y compris trains internationaux.

(2) Sous convention avec l'État et non conventionnés, hors trains à grande vitesse.

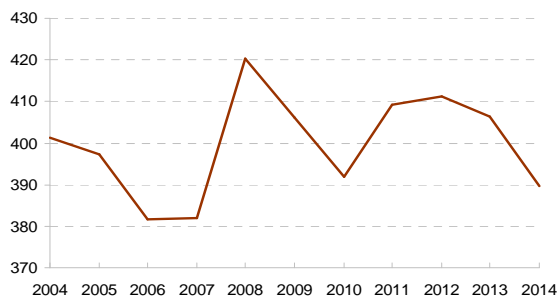
(3) Sous convention des Conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse).

(4) Y compris le RER exploité par la RATP.

Source : SOeS ; ensemble des opérateurs ferroviaires

Figure F2-4 Offre ferroviaire

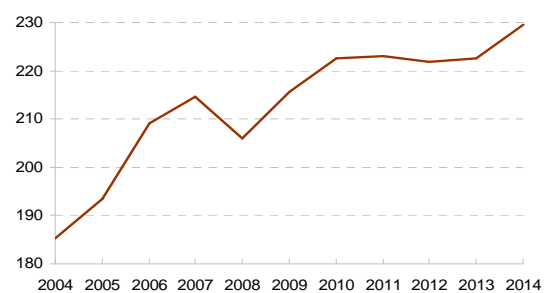
En million de trains-kilomètres



Source : SOeS, d'après enquête auprès des opérateurs ferroviaires puis données collectées au titre du décret 2012/555

Figure F2-5 Nombre moyen de voyageurs par train

En nombre de voyageurs



Source : SOeS, d'après enquête auprès des opérateurs ferroviaires puis données collectées au titre du décret 2012/555

F3.1 | Transport collectif urbain

En 2014, le transport collectif urbain de voyageurs (TCU) représente 24,1 % du transport collectif (41 milliards de voyageurs-kilomètres). Il croît de 2,6 % (en voyageurs-km), à un rythme supérieur à sa croissance annuelle moyenne depuis 2008 (+ 1,8 %). La croissance se poursuit en Île-de-France, où se concentre 75 % (en voyageurs-kilomètres) du transport collectif urbain de France métropolitaine. Pour la neuvième année consécutive, les réseaux de province progressent plus vite que ceux d'Île-de-France (+ 3,6 % contre + 2,3 %).

La croissance du TCU s'accélère en 2014 (+ 2,6 %) par rapport aux deux années précédentes (+ 1,8 % en 2013 et + 2,3 % en 2012).

L'activité du transport collectif urbain d'Île-de-France croît de 2,3 %, davantage que son rythme de croissance observé depuis 2008 (+ 1,5 % en moyenne annuelle). C'est également le cas pour le TCU de province qui croît de 3,6 % (+ 2,8 % en moyenne annuelle depuis 2008).

La croissance du trafic en Île-de-France concerne tous les modes

L'augmentation des voyageurs-kilomètres en Île-de-France concerne tous les modes : trains, RER, métros, tramways et bus. Le trafic le plus important constitué des trains et RER (qui représentent 56 % des voyageurs-kilomètres réalisés en Île-de-France) croît de 1,1 % en 2014, à un rythme quasi identique à 2013 (+ 1,2 %). Après une baisse de 0,9 % en 2013, le trafic du métro renoue avec la croissance (+ 1,5 %). Sa part modale est stable et représente 25 % des voyageurs-kilomètres réalisés en Île-de-France.

L'accroissement de l'offre de transport et du trafic en tramway se confirme

Pour la deuxième année consécutive en Île-de-France, le transport en tramways croît fortement de 20,9 % après une hausse vertigineuse de 73,3 % en 2013 due essentiellement à l'ouverture en décembre 2012 de la ligne T3b et au prolongement au même moment de la ligne T3a. En décembre 2014 sont mises en service deux nouvelles lignes de tramway : les lignes T6 et T8. En nombre de voyageurs-kilomètres, la part relative du tramway reste néanmoins très faible (2,4 %).

Le trafic des bus croît fortement

Quant au réseau de bus d'Île-de-France, son trafic augmente fortement en 2014 (+ 5,5 %) et beaucoup plus qu'en moyenne annuelle depuis 2008 (+ 2,4 %). Les trafics des bus à Paris et en petite couronne enregistrent les plus fortes croissances (respectivement + 5,8 % et + 7,7 %) alors qu'ils n'ont augmenté respectivement que de 1,6 % et de 1,1 % en moyenne annuelle depuis 2008. Les travaux liés à la création ou au prolongement des lignes de tramways entre 2010 et 2013 (lignes T3b, T5 et T7) ont créé des fortes perturbations du réseau de bus. 2014 représenterait une année de stabilisation avec une forte reprise du trafic des bus à Paris et surtout en petite couronne.

Concernant le réseau en grande couronne, la croissance se poursuit en 2014 : + 3,1 % (+ 4,0 % en moyenne annuelle entre 2008 et 2014). Cette augmentation du trafic est le résultat d'une offre croissante suite à des investissements massifs (+ 50 %) réalisés entre 2003 et 2013 (fiche B2.5).

La province reste très dynamique

En province, le transport collectif urbain continue de croître à un rythme soutenu (+ 3,6 % en voyageurs-km, après + 2,6 % en 2013). La progression des réseaux de province est plus dynamique que celle des réseaux franciliens pour la neuvième année consécutive.

L'augmentation de la demande de transport sur les réseaux de province est à relier à la croissance de l'offre kilométrique globale, qui continue d'augmenter à un rythme identique à 2013 (+ 2,5 %, source UTP). Cette offre de transport varie pourtant différemment selon la taille des agglomérations : elle augmente de 1,7 % dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants et plus fortement encore (+ 4,1 %) dans celles de 100 000 à 250 000 habitants. C'est d'ailleurs dans ces agglomérations de taille intermédiaire que le trafic a le plus augmenté (+ 5,0 %), notamment suite à la mise en service de transport en site propre⁷ : tramways (à Besançon par exemple avec l'inauguration de deux nouvelles lignes en septembre) et bus à haut niveau de service (BHNS). Dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants, le fort accroissement de l'offre kilométrique (+ 4,0 %) n'a pas produit d'effets sur le trafic qui croît seulement de 1,7 %.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

⁷ Site propre : voie réservée aux transports collectifs, éventuellement partagée avec les taxis et vélos.

Figure F3.1-1 Évolution du transport collectif urbain de voyageurs

Niveau en millions de voyageurs-kilomètres (voy-km) ; évolutions annuelles en %

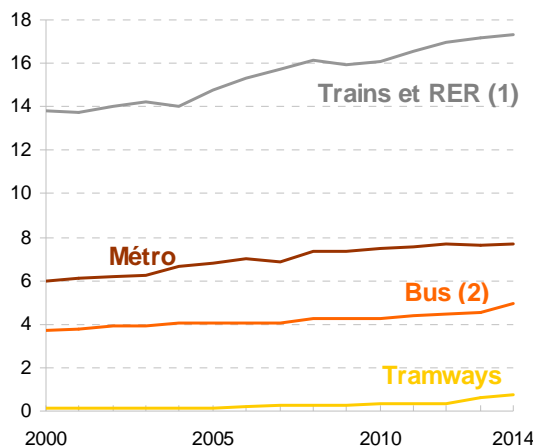
	Niveau 2014	évolution annuelle						2014/2008
		2010	2011	2012	2013	2014		
Ensemble Ile-de-France	30 741	1,3	2,8	1,9	1,5	2,3	1,5	
Modes ferrés	25 064	1,3	2,5	1,8	0,5	1,3	1,1	
Trains et RER (1)	17 342	1,1	3,1	2,0	1,2	1,1	1,2	
Métro	7 722	1,8	1,2	1,3	-0,9	1,5	0,9	
Tramways (2)	744	18,3	4,7	1,6	73,3	20,9	17,4	
Bus	4 933	0,3	4,4	2,6	1,2	5,5	2,4	
Bus à Paris	882	-1,4	6,2	4,7	-2,7	5,8	1,6	
Bus en petite couronne	2 017	-2,1	1,1	0,4	1,0	7,7	1,1	
Bus en grande couronne	1 979	3,6	7,1	3,9	3,2	3,1	4,0	
Noctilien RATP (3)	55	6,1	4,3	5,4	3,8	10,7	18,0	
Ensemble province (4)	10 267	2,3	4,1	3,4	2,6	3,6	2,8	
Métros de province (4)	2 569	4,8	1,5	3,4	2,0	3,4	2,6	
Tramways et bus de province (4)	7 698	1,4	5,0	3,5	2,8	3,7	2,9	
Ensemble TCU	41 008	1,5	3,1	2,3	1,8	2,6	1,8	

- (1) Y compris le RER exploité par la RATP et la ligne T4.
- (2) 8 lignes de tramway de la RATP (T1, T2, T3a, T3b, T5, T6, T7 et T8).
- (3) Les données concernant les Noctiliens gérés par la SNCF ne sont pas disponibles.
- (4) Les taux d'évolution 2014 sont estimés par le SOeS, d'après les indicateurs de conjoncture de l'UTP.

Sources : SOeS, Stif-Omnil, enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP) ; UTP

Figure F3.1-2 Transport collectif de voyageurs en Île-de-France

Niveau en milliards de voyageurs-kilomètres (voy-km)

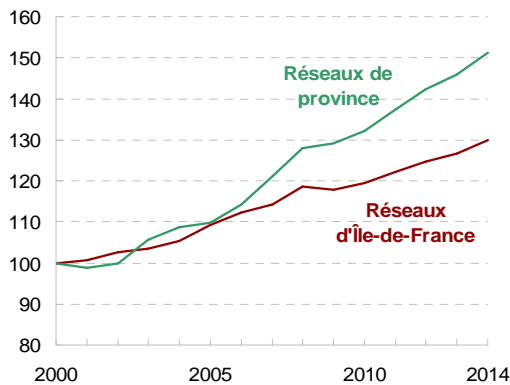


- (1) Y compris le RER exploité par la RATP et la ligne T4.
- (2) Bus à Paris, en petite et grande couronnes (y compris Noctiliens RATP).

Source : Stif-Omnil

Figure F3.1-4 Évolution des TCU en province et en Île-de-France

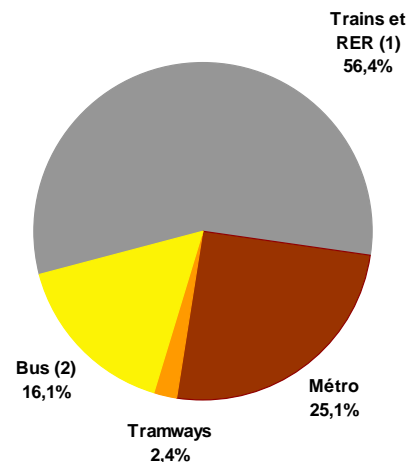
Indice 100 en 2000 (en voyageurs-kilomètres)



Sources : SOeS ; Stif-Omnil, enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP) ; UTP

Figure F3.1-3 Répartition des réseaux de transport collectif de voyageurs en Île-de-France

Parts en % des voyageurs-kilomètres, données 2014

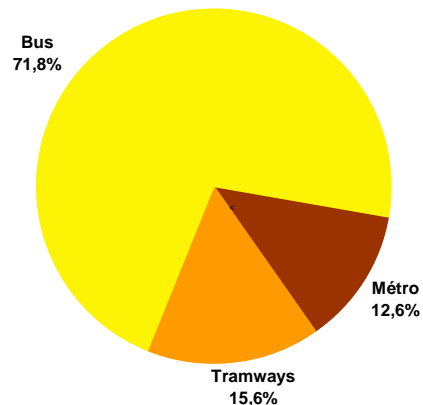


- (1) Y compris le RER exploité par la RATP et la ligne T4.
- (2) Bus à Paris, en petite et grande couronnes (y compris Noctiliens RATP).

Source : Stif-Omnil

Figure F3.1-3 Répartition des réseaux de transport collectif de voyageurs en province

Parts en % des voyageurs-kilomètres, données 2013



Sources : SOeS, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP)

F3.2 | Offre de transport collectif urbain (TCU)

En 2013, près des deux tiers de la population française métropolitaine réside dans un périmètre de transport urbain (PTU) à l'intérieur duquel est organisé un réseau de transport collectif urbain (TCU). La couverture du territoire et de la population par des PTU n'a cessé de s'accroître depuis leur création, soit par l'inclusion de nouvelles communes dans leur périmètre ou par la création de nouveaux PTU.*

La population résidant dans un PTU ne cesse d'augmenter depuis quinze ans

En 1999, 54,3 % de la population française métropolitaine résidait dans un PTU. Cette proportion n'a dès lors cessé d'augmenter et représente 65,2 % en 2013. Hors Île-de-France, la proportion de la population de province résidant dans un PTU augmente encore davantage : elle représentait 43,8 % en 1999 et en représente 57,2 % en 2013. Si la superficie couverte augmente fortement (+ 158 % entre 1999 et 2013 sur les 209 PTU de province étudiés), la croissance de la population concernée est quatre fois moindre (+ 36 %).

L'offre kilométrique* croît régulièrement depuis 2003

L'offre kilométrique* à l'intérieur des 209 périmètres de transport urbain croît de façon constante, passant de 25,9 véhicules-kilomètres par habitant (véh-km/hab) en 1995 à 29,2 en 2013. Cette augmentation est plus rapide pour les très grands réseaux à transport collectif en site propre (TCSP)* lourd (+ 1,2 % par an en moyenne entre 1995 et 2013 contre 0,8 % pour l'ensemble) et l'est beaucoup moins pour les grands réseaux sans TCSP* lourd (+ 0,3 % par an en moyenne). Pour ces très grands réseaux dotés d'un métro ou d'un tramway, les transports collectifs urbains offrent, en 2013, près de 36,7 véh-km/hab en moyenne, tandis que les plus petits réseaux n'en offrent que 13,8 véh-km/hab.

Entre 2000 et 2003, on observe néanmoins - pour les réseaux de plus de 100 000 habitants ne disposant ni de tramway, ni de métro - une légère baisse de cette offre kilométrique, correspondant à une période d'extension des PTU : leur population augmente, mais l'offre de transport collectif peine à suivre cet accroissement.

L'extension géographique des PTU a détérioré le « maillage » des TCU de province

De 1995 à 2000, dans l'ensemble des 209 réseaux de province, la densité* de la production kilométrique, rapportant la totalité des kilomètres produits* (mesurée en véh-km) à la superficie des PTU (en km²), est quasi stable ; elle diminue fortement entre 2000 et 2003.

Cette diminution s'explique par l'extension des PTU intégrant de nouvelles communes souvent moins peuplées mais plus vastes que les communes centres. Ainsi, pour les 80 réseaux de taille moyenne, la densité de la production kilométrique a été divisée par plus de 2 entre 1995 et 2013, pendant que la superficie de leur PTU était multipliée par près de 5. De même, concernant les 55 grands réseaux sans métro ni

tramway, cette densité a diminué de 38 % sur la même période, leur superficie ayant été multipliée par 2,6.

Elle est ensuite quasiment stable entre 2003 et 2009 puis diminue depuis pour atteindre environ 12 100 véh-km/km² pour l'ensemble des réseaux de province. On observe évidemment des écarts importants entre les classes de réseaux : de 2 700 véh-km/km² pour les réseaux de moins de 50 000 habitants à 37 000 véh-km/km² pour les plus grands réseaux dotés de TCSP lourd. Concernant ces derniers réseaux, la baisse soudaine de 2012 (la densité passant de 40 500 véh-km/km² en 2011 à 37 200 en 2012) s'explique par l'extension de la métropole de Nice-Côte d'Azur (septième groupement de communes françaises et huitième PTU par sa population). Elle a intégré dans son PTU 19 nouvelles communes, triplant ainsi la superficie de son périmètre de transport urbain alors que sa production kilométrique* n'augmente que de 0,7 %. Cette évolution remarquable de la superficie de ce PTU a une incidence majeure sur l'ensemble de cette classe de réseaux.

Le cas particulier du périmètre de transport urbain d'Île-de-France

L'Île-de-France concentre 75 % de la demande du transport collectif urbain de France métropolitaine (en voy-km). Les limites de son PTU se confondent avec celles de la région administrative : sa superficie reste donc la même sur la période d'observation et 100 % de la population francilienne réside dans le PTU. La production kilométrique (452 millions de véh-km) et donc la densité de cette production (37 700 véh-km/km²) ont augmenté de façon régulière entre 2000 et 2013 (+ 0,9 % en moyenne annuelle). Cette densité est cependant inférieure sur l'ensemble de la période (sauf en 2013) à celle des réseaux à TCSP lourd. Si l'on tenait compte de la capacité des transports en utilisant comme indicateur les places-kilomètres offertes* (PKO), le réseau francilien dépasserait très largement l'offre et la densité des réseaux avec TCSP lourd de province.

Le PTU d'Île-de-France se distingue en outre de ceux de province par la diversification des modes de transport puisqu'y circulent en zone urbaine des réseaux ferrés tels que les RER et transiliens qui n'ont pas d'équivalent dans les PTU de province. L'offre kilométrique y est donc beaucoup plus élevée. Elle reste supérieure à celle des 26 plus grands réseaux de province à TCSP lourd : en 2013, elle est égale à 37,7 véh-km/hab contre 36,7 (29,2 pour la moyenne des 209 PTU de province).

Les définitions des termes suivis d'un astérisque (*) sont consultables en annexe du présent rapport.

Figure F3.2-1 Principaux indicateurs des 210 réseaux de TCU en 2013

Typologie des Péri-mètres de Transports Urbains en 2013	Population au 1er janvier 2011 (en millions)	Part dans la population française métropolitaine (en %)	Superficie au 1er janvier 2013 (en milliers de km ²)	Part de la superficie de France métropolitaine (en %)	Kilomètres produits en 2013 (en millions de véhicules-kilomètres)
100 000 hab. ou plus, avec TCSP lourd	12,4	19,7	12,3	2,2	455,0
100 000 hab. ou plus sans TCSP lourd	8,6	13,6	23,0	4,2	234,2
50 000 à 100 000 hab.	5,3	8,4	25,0	4,5	95,0
Moins de 50 000 hab.	1,2	1,8	5,9	1,1	15,9
Ensemble des 209 PTU de province	27,4	43,5	66,1	12,0	800,0
<i>Île-de-France</i>	<i>12,0</i>	<i>19,0</i>	<i>12,0</i>	<i>2,2</i>	<i>452,2</i>
Ensemble des 210 PTU	39,4	62,5	78,1	14,2	1 252,2

Champ : France métropolitaine.

Sources : enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Cerema, DGITM, Gart, UTP) ; Stif-Omnil pour le réseau d'Île-de-France ; Insee pour les populations municipales 2011

Éléments méthodologiques

Parmi les 307 périmètres de transport urbain (PTU) de France métropolitaine (hors Île-de-France) existant au 1^{er} janvier 2014, 209 ont été retenus pour le calcul des deux indicateurs présentés.

Afin de comparer l'évolution des indicateurs de transport collectif urbain (TCU), les réseaux de ces 209 PTU ont été regroupés selon leur population et l'existence de transport collectif en site propre (TCSP) dit « lourd » (métro ou tramway) en 2013. S'y ajoute le PTU spécifique de l'Île-de-France :

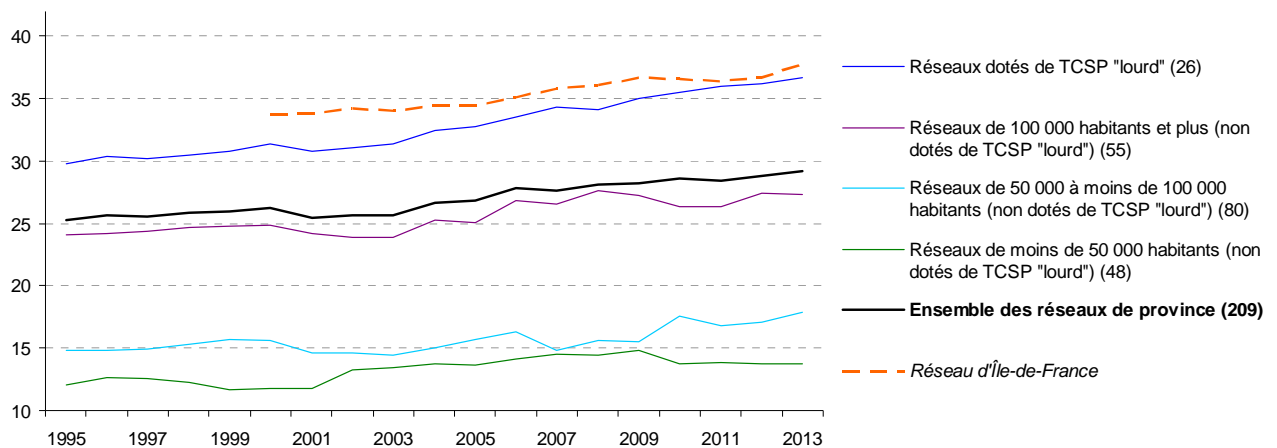
- PTU de 100 000 habitants ou plus dotés de TCSP « lourd » (26 PTU);
- PTU de 100 000 habitants ou plus sans TCSP « lourd » (55 PTU) ;
- PTU de 50 000 habitants à moins de 100 000 habitants (80 PTU) ;
- PTU de moins de 50 000 habitants (48 PTU) ;
- PTU d'Île-de-France.

Afin de pouvoir établir des évolutions depuis 1995, l'appartenance d'un PTU à une classe de cette typologie reste la même sur toute la période 1995-2013 et a été établie en 2013.

N.B. : les limites des réseaux et celles des PTU se confondent dans la plupart des cas. Mais des communes appartenant à un PTU peuvent ne pas être desservies par le réseau de TCU ; moins fréquemment, certains réseaux peuvent desservir des communes n'appartenant pas au PTU.

Figure F3.2-3 Évolution de l'offre kilométrique de transport collectif urbain

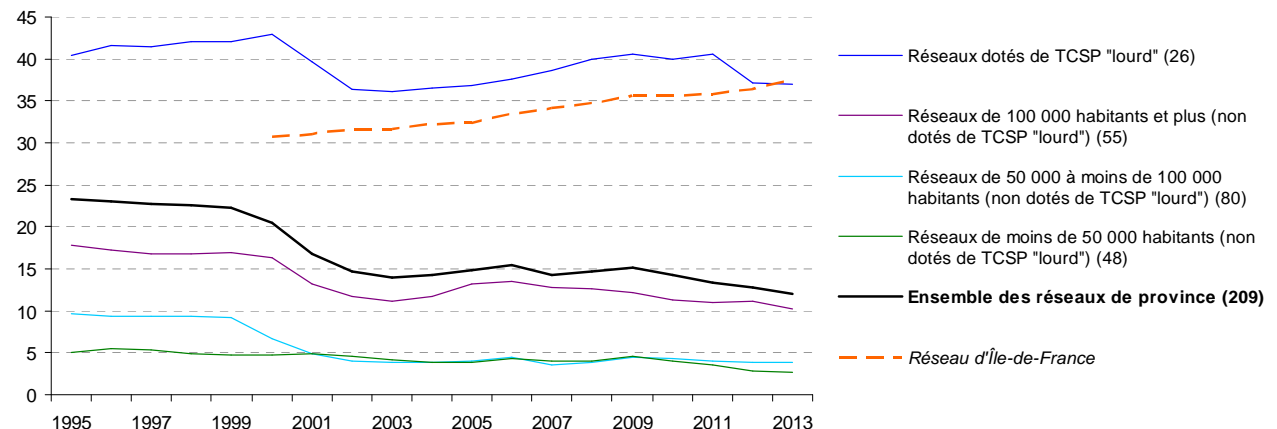
Offre kilométrique annuelle du PTU, de 1995 à 2013, selon la taille des réseaux (en véhicules-kilomètres par habitant).



Sources : enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (Cerema, DGITM, Gart, UTP) ; Stif-Omnil pour le réseau d'Île-de-France

Figure F3.2-4 Évolution du maillage des transports collectifs urbains

Densité de la production kilométrique du PTU de 1995 à 2013, selon la taille des réseaux (en milliers de véhicules-kilomètres par km²).



Source : enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (Cerema, DGITM, Gart, UTP), Stif-Omnil pour le réseau d'Île-de-France

F4 | Transport actif : le vélo

Lors des déplacements réguliers, le vélo représente un mode de transport alternatif à la voiture et aux transports en commun, en particulier en ville. L'augmentation en 2012 des voiries aménagées pour les cyclistes et une offre plus grande de places de stationnement favorisent son utilisation. La mise en place au cours des dix dernières années de systèmes de vélos en libre service (VLS) dans plusieurs agglomérations incite en outre à la pratique utilitaire du vélo.

Les infrastructures dévolues à la pratique du vélo se développent

En 2013, on dénombre 9 000 kilomètres de véloroutes* et voies vertes* – pour l'essentiel en dehors des villes.

Pour favoriser la pratique du vélo en milieu urbain, plusieurs types d'aménagements cyclables* existent : les voies dédiées aux cycles (pistes* et bandes cyclables*) et les voies permettant la cohabitation des vélos et des autres modes de transport : les zones de rencontre*, les zones 30*, les double sens cyclables*, etc.

En 2012, dans les villes et agglomérations de plus de 100 000 habitants, 19 % de la voirie disponible est aménagée pour les cyclistes⁸. Cette part globale reflète de grandes disparités : dans la communauté urbaine de Strasbourg, à Rennes ou à Metz, elles sont très importantes (respectivement 49 %, 44 % et 40 %) et faibles au Havre ou à Caen (respectivement 18 % et 17 %). Plusieurs communes de moins de 100 000 habitants disposent aussi d'une part de voiries aménagées élevée, par exemple Lorient (97 %) et Versailles (57 %). Les pistes et bandes cyclables représentent 44 % de la voirie aménagée.

L'aménagement de voies urbaines pour les cycles continue d'augmenter : entre 2010 et 2012, à champ constant, le linéaire de voiries aménagées en France métropolitaine a augmenté de 19 %. Elles se concentrent principalement dans la ville-centre des agglomérations.

L'offre de places de stationnement est un autre facteur favorisant la pratique régulière du vélo. Entre 2010 et 2012, le nombre de places disponibles dans les communes et agglomérations enquêtées a crû de 30 %. Les arceaux représentent la quasi-totalité de cette offre (92 %). On observe l'émergence d'autres modes de stationnement plus sécurisés*, comme par exemple les garages à vélos gardés ou les boxes. L'existence de places de stationnement à proximité des gares favorise l'intermodalité : un déplacement intermodal sur dix utilisant le train comprend un trajet à vélo.

La pratique régulière du vélo varie selon les villes

Les dernières données disponibles concernant le nombre de vélos et sa pratique en France proviennent de l'enquête nationale transports et déplacements* (ENTD) de 2008 : on dénombrait à cette date 26,7 millions de vélos d'adultes (contre 21,3 millions

en 1994), dont 3,8 millions utilisés pour des déplacements utilitaires.

En 2008, 2,7 % des déplacements locaux en semaine sont réalisés à vélo. Les enquêtes ménages déplacements* (EMD), réalisées localement, montrent des situations contrastées selon les agglomérations : la part modale du vélo (exprimée en nombre de déplacements) y est ainsi élevée dans la communauté urbaine de Strasbourg (7,6 % en 2009) ou à La Rochelle (7,5 % en 2011), mais basse à Saint-Étienne (0,4 % en 2010) ou Toulon (1,2 % en 2008).

La durée d'un déplacement à vélo en ville est estimée en moyenne à 17 minutes sur une distance d'environ 2,7 kilomètres. Un quart des déplacements utilitaires à vélo réalisés en semaine correspond au trajet domicile-travail/études. Entre 200 000 et 300 000 personnes se rendent régulièrement à vélo sur leur lieu de travail ou d'études.

L'utilisation des vélos à assistance électrique (VAE) se développe depuis quelques années. On estime actuellement leur parc à environ 220 000 ; en 2013, le nombre de ventes de VAE augmente fortement (+ 17,5 %). Leur usage semble contribuer à une plus grande utilisation du vélo en général et une augmentation des distances parcourues.

En 2013, on compte 39 systèmes de vélos en libre-service (VLS) dans les agglomérations françaises

Les services dits de « VLS* » correspondent à une location de vélos de courte durée où le vélo peut être emprunté à une station sur l'espace public de manière automatisée.

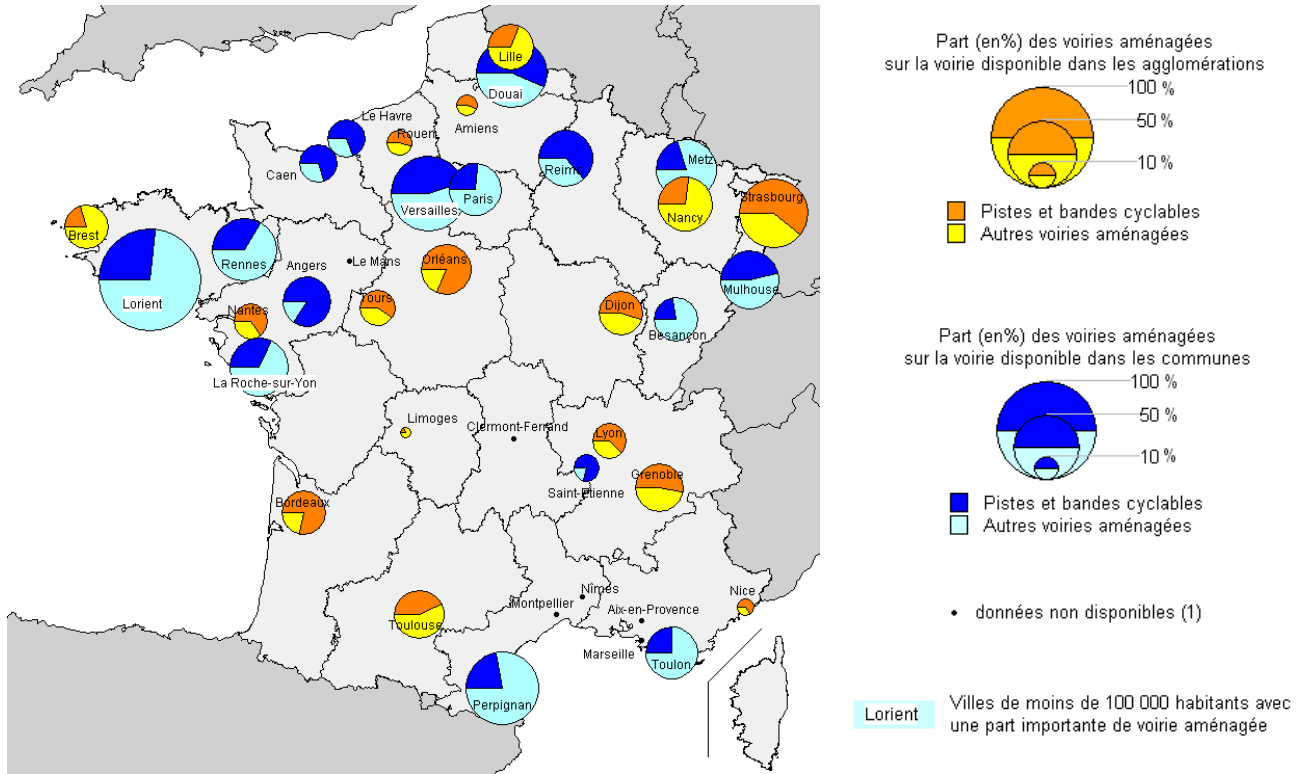
Les nombres de vélos et de stations de VLS ne sont pas systématiquement liés à la taille de l'agglomération. En moyenne dans les villes équipées, 35 vélos sont à disposition pour 10 000 habitants. Avec environ 20 000 vélos, Paris et ses communes limitrophes disposent de la plus grande offre de VLS et la ville de Paris, du réseau de stations le plus dense : 11,4 stations par km².

Par ailleurs se sont développés ces dernières années des services de location de vélos de moyenne et longue durées (où les vélos sont retirés dans des commerces de location) ou encore la mise à disposition quasi gratuite par la collectivité.

Les définitions des termes suivis d'un astérisque (*) sont consultables en annexe du présent rapport. Les données relatives aux aménagements cyclables, l'offre de places de stationnement et les VLS sont dans les annexes dématérialisées.

⁸ Les villes ou agglomérations qui ont répondu à l'enquête 2013 du Club des villes et territoires cyclables (données portant sur l'année 2012) représentent 87 % de la population résidant dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Figure F4-1 Voies aménagées dans les communes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants



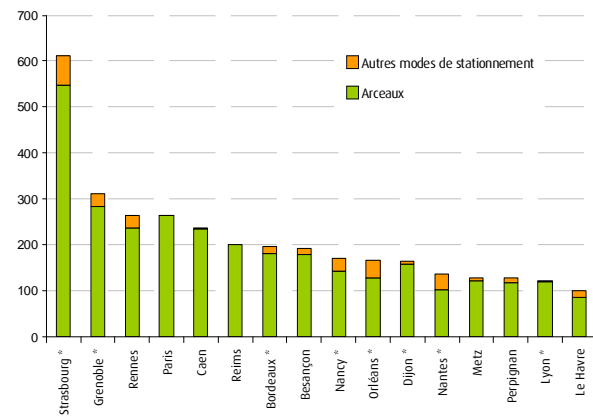
Note : enquête 2011 du Club des villes et territoires cyclables (données 2010) pour Angers, Brest, Dijon, Paris, Mulhouse et Rouen (les données de l'enquête 2013 ne sont pas exploitables concernant les pistes et bandes cyclables).

(1) Données non disponibles pour six villes ou agglomérations : données de l'enquête 2011 non exploitables et données de l'enquête 2013 non disponibles en avril 2014. Villes ou agglomérations membres du Club des villes et territoires cyclables : Aix-en-Provence, Clermont-Ferrand, Nîmes, Montpellier et Rouen. Villes non membres du Club des villes et territoires cyclables : Le Mans et Marseille.

Source : enquête 2013 du Club des villes et territoires cyclables (données 2012)

Figure F4-2 Offre de stationnement de vélos

Nombre de places de stationnement pour 10 000 habitants



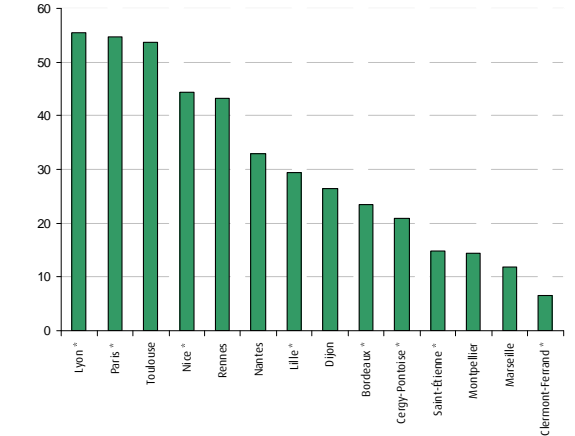
* Agglomération.

Champ : communes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Sources : enquête 2013 du Club des villes et territoires cyclables (données 2012) ; Insee, Populations totales 2010

Figure F4-3 Offre de vélos en libre service (VLS)

Nombre de VLS pour 10 000 habitants



* Villes-centres et communes limitrophes où le système de VLS est disponible.

Champ : communes ou agglomérations de plus de 150 000 hab.

Sources : Cerema, enquête 2013 du Club des villes et territoires cyclables (données 2012) ; Insee, Populations municipales 2011

Figure F4-4 Densité de stations de vélos en libre service dans les villes-centres

Nombre de stations de VLS par km² de la ville-centre

Commune	Paris	Lyon	Toulouse	Bordeaux	Nice	Rennes	Lille	Nantes	Cergy Pontoise	Dijon	Montpellier	Marseille	Saint-Étienne	Clermont-Ferrand
Nombre de stations par km ²	11,4	5,6	2,1	2,1	2	1,7	1,6	1,6	1,5	1	0,9	0,5	0,3	0,2

Champ : communes de plus de 150 000 habitants.

Sources : Cerema ; Insee

F5 | Transport aérien de voyageurs

En 2014, le transport aérien intra-métropole représente 8,3 % du transport collectif de voyageurs (en voyageurs-kilomètres) ; en nombre de passagers (23,8 millions), il recule de 2,2 % (- 2,3 % en voyageurs-kilomètres). Le transport aérien total poursuit pourtant sa croissance, avec 3,0 % de passagers en plus (144,8 millions de passagers). Cette croissance est en effet exclusivement portée par l'international (+ 4,2 %).

Le nombre total de passagers – y compris outre-mer – croît en 2014 de 3,0 %. Cette progression est supérieure à celle mesurée en 2013 (+ 2,5 %) et à celle mesurée depuis 2008 (+ 2,0 % en moyenne annuelle). Cette croissance est uniquement due au transport international (+ 4,2 %) qui représente 80,3 % du trafic en métropole. Le trafic intérieur métropolitain diminue (- 2,2 %), notamment en raison du mouvement de grève d'Air France en septembre ; il représente 16,9 % du trafic en métropole. Le nombre de mouvements d'avion poursuit sa baisse régulière (- 0,7 % en 2014) accroissant mécaniquement - toutes liaisons confondues - de quatre personnes le nombre moyen de passagers par avion (100 passagers / avion). Le nombre de passagers dans les aéroports français augmente de 2,1 %⁹ en 2014 : la fréquentation des aéroports de Paris croît de 2,6 % quand celles des aéroports de province et d'outre-mer ralentissent (respectivement + 1,7 % et + 0,9 %).

Le transport international poursuit sa forte croissance

Avec 112,9 millions de passagers, le nombre de passagers de métropole sur les vols internationaux continue de croître, à un rythme encore plus soutenu que les années précédentes (+ 4,2 %, après + 2,7 % en 2013 et 3,4 % en 2012).

Le nombre de vols vers ou en provenance de l'étranger croît de 0,8 % mais diminue légèrement entre 2008 et 2014 (- 0,4 % en moyenne annuelle).

Concernant l'évolution de la structure géographique du transport international, près de deux passagers de métropole sur trois restent en Europe : avec des augmentations sensibles de trafic, les principales destinations restent les mêmes : le Royaume-Uni, l'Espagne, puis l'Italie.

Davantage de passagers se rendent en Afrique qu'en Amérique ou en Asie, mais cette dernière destination reste la plus dynamique de toutes (+ 5,1 % en 2014), notamment avec ses deux principales destinations : les Émirats arabes unis (+ 10,1 %) et la Chine, hors Hong-Kong (+ 6,0 %).

Le transport intra-métropole diminue

Le nombre de passagers sur les vols intra-métropole diminue pour la première fois depuis 2010 (- 2,2 %). Ce trafic n'a crû depuis 2008 que de 0,7 % par an (comme en 2014, l'année 2009 était aussi marquée par un net recul du trafic de 3,2 %).

La diminution du trafic concerne à la fois les liaisons radiales* (Paris-province) et transversales* (province-province). Le nombre de passagers entre Paris et la province recule en 2014 (- 2,1 %). Le transport sur les lignes transversales diminue davantage (- 2,7 %) après deux années de forte croissance (+ 6,6 % en 2013 et + 13,9 % en 2012).

Ces diminutions s'expliquent en partie par les annulations de vols intérieurs lors des deux semaines de grève d'Air France en septembre : le trafic aérien en métropole en septembre 2014 a chuté de 19,6 % par rapport à septembre 2013, affectant davantage les liaisons radiales (- 28,3 %) que les liaisons transversales (- 8,5 %).

Les quatre lignes les plus fréquentées reliant Paris à la province connaissent en 2014 une baisse de leur trafic : les lignes Paris-Marseille et Paris-Nice enregistrent les plus fortes diminutions, respectivement - 6,9 % et - 4,7 %. Avec près de 3,2 millions de passagers, la ligne Paris-Toulouse reste la ligne intérieure métropolitaine la plus fréquentée.

Sur les principales lignes transversales, les lignes Lille-Marseille et Marseille-Nantes connaissent entre 2008 et 2014 les croissances annuelles moyennes les plus élevées (respectivement + 11,7 % et + 12,3 %) bien que le nombre de passagers sur cette dernière ligne ait fortement diminué en 2014 (- 7,0 %). La ligne Bordeaux-Lyon, première ligne transversale en nombre de passagers, connaît sur la même période une croissance annuelle moyenne de 2,8 % avec une hausse de 2,4 % en 2014.

La fréquentation des aéroports de province ralentit

Le nombre de passagers dans les aéroports français s'accroît de 2,1 % en 2014 : la fréquentation des aéroports de Paris augmente de 2,6 % (+ 1,1 % par an depuis 2008) tandis que celle des aéroports de province ralentit : + 1,6 % (+ 3,0 % en moyenne annuelle depuis 2008). Outre-mer, la fréquentation des aéroports poursuit une croissance faible (+ 0,9 %, après + 1,1 % en 2013).

Parmi les huit aéroports de province de plus de 4 millions de passagers en 2014, cinq continuent d'enregistrer une croissance de leur fréquentation. Les aéroports de Bordeaux-Mérignac et de Nantes-Atlantique poursuivent leur forte croissance (respectivement + 7,5 % et + 6,4 %). Celui de Beauvais-Tillé dépasse pour la première fois les 4 millions de passagers.

Les définitions des termes suivis d'un astérisque (*) sont consultables en annexe du présent rapport. Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

⁹ Les différences de niveaux et d'évolutions entre le nombre total de passagers (y compris outre-mer) et le nombre total de passagers dans les aéroports français proviennent du fait que dans le second cas, les passagers des liaisons intérieures (intra-métropole et intra outre-mer) sont comptabilisés deux fois, à la fois dans l'aéroport de départ et dans celui d'arrivée.

Figure F5-1 La demande de transport aérien en 2014

Niveau en milliers de passagers ; évolution en %

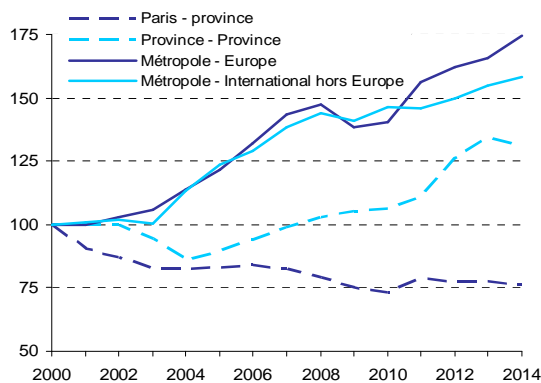
	Niveau 2014	évolution annuelle			
		2012	2013	2014	2014/2008
Total Métropole	140 490	3,2	2,6	3,0	2,1
Métropole - International	112 870	3,4	2,7	4,2	2,4
dont Paris - International	72 580	1,4	1,8	3,9	1,4
dont Province - International	40 290	7,4	4,2	5,0	4,4
Métropole - Métropole	23 800	2,8	2,1	-2,2	0,7
dont Paris - Province	16 130	-1,4	0,1	-2,1	-0,6
dont Province - Province	7 660	13,9	6,6	-2,7	4,1
Métropole - Outre-mer	3 820	-1,1	4,1	-0,5	2,1
Outre-mer - Intérieur	2 120	8,2	0,0	0,0	-0,5
Outre-mer - International	2 200	8,6	-2,3	4,8	0,9
Total Outre-mer	8 140	3,5	1,4	1,0	1,1
Total France (1)	144 810	3,3	2,5	3,0	2,0

(1) Le total France ne correspond pas à la somme des totaux « métropole » et « outre-mer » car le trafic « métropole - outre-mer » doit être compté une seule fois dans le total du trafic français.

Source : DGAC, avril 2015

Figure F5-3 Évolution du nombre de passagers transportés par faisceau

Niveau de passagers (Indice 100 en 2000)



Source : DGAC, avril 2015

Figure F5-5 Les principales lignes intérieures métropolitaines

Niveau en milliers de passagers par paires de villes (2 sens) ; évolutions annuelles en %

	Niveau 2014	évolution annuelle			
		2012	2013	2014	2014/2008
Paris - Toulouse	3 158	0,0	1,3	-0,8	0,8
Paris - Nice	2 866	-1,7	0,8	-4,7	-1,6
Paris - Marseille	1 502	-2,1	-1,1	-6,9	-2,5
Paris - Bordeaux	1 539	0,9	4,7	-3,7	0,9
Paris - Montpellier	807	-4,8	4,8	1,9	-1,4
Paris - Biarritz	685	-0,9	0,0	-0,9	1,6
Paris - Lyon	613	6,8	3,1	4,7	1,1
Paris - Ajaccio	564	-2,3	-4,3	-1,0	2,5
Bordeaux - Lyon	458	-1,7	0,0	2,4	2,8
Lyon - Nantes	363	-5,8	2,1	5,5	6,0
Lyon - Toulouse	345	-2,4	-5,0	-3,4	-0,4
Marseille - Nantes	317	22,8	3,3	-7,0	12,3
Lille - Marseille	260	37,5	-7,3	1,5	11,7
Bordeaux - Marseille	244	46,3	-18,2	15,8	6,3
Ajaccio - Marseille	243	-2,2	-4,5	0,2	-1,8
Bastia - Marseille	232	-3,9	0,3	-2,5	-1,7

Source : DGAC, avril 2015

Figure F5-2 L'offre de transport aérien en 2014

Niveau en milliers de mouvements commerciaux* d'avion ; évolution en %

	Niveau 2014	évolution annuelle			
		2012	2013	2014	2014/2008
Total Métropole	1 325	-0,5	-2,1	-1,1	-0,9
Métropole - International	1 004	-0,6	-2,1	0,8	-0,4
dont Paris - International	523	-2,8	-2,4	0,6	-2,0
dont Province - International	480	2,0	-1,8	0,9	1,4
Métropole - Métropole	311	-0,4	-2,4	-6,5	-2,2
dont Paris - Province	160	0,6	-4,6	-6,7	-2,3
dont Province - Province	151	-1,4	0,1	-6,3	-2,1
Métropole - Outre-mer	10	-1,0	4,9	-3,7	2,3
Outre-mer - Intérieur	72	2,5	1,7	1,6	-3,2
Outre-mer - International	55	-2,1	10,1	5,6	-1,1
Total Outre-mer	137	0,5	5,0	2,7	-2,0
Total France (1)	1 452	-0,4	-1,6	-0,7	-1,0

* Vols de transport public (ne sont pas pris en compte les mises en place, les vols circulaires, les vols d'entraînement ou les vols gouvernementaux).

(1) Voir note (1) de la figure F5-1 ci-contre.

Source : DGAC, avril 2015

Figure F5-4 Les principaux partenaires du transport aérien de passagers depuis la métropole

Niveau en milliers de passagers ; évolutions annuelles en %

	Niveau 2014	évolution annuelle			
		2012	2013	2014	2014/2008
Europe	73 494	3,7	2,3	5,4	2,9
dont Royaume-Uni*	11 464	0,1	1,9	4,0	-0,9
dont Espagne**	11 001	5,0	-1,3	6,8	3,0
dont Italie	10 398	4,8	2,8	4,4	4,0
dont Allemagne	8 421	3,6	-1,9	0,9	1,3
dont Portugal	4 672	10,1	11,5	14,6	11,1
dont Suisse***	3 192	5,8	1,4	4,9	3,9
dont Pays-Bas	3 177	8,7	6,5	5,7	3,5
Afrique	17 126	3,8	1,3	1,2	0,9
dont Maroc	5 399	-1,2	6,0	0,9	2,7
dont Algérie	4 070	8,5	9,6	8,9	8,4
dont Tunisie	2 771	17,0	-11,9	-2,9	-4,8
Amérique	12 862	-0,7	2,2	1,5	0,3
dont Etats-Unis	6 962	-1,6	3,9	1,4	0,6
dont Canada	1 984	-2,8	-0,1	1,1	1,6
Asie	11 215	5,0	7,0	5,0	4,1
dont Emirats Arabes Unis	1 772	18,1	18,8	10,1	12,6
dont Chine****	1 585	14,9	8,6	6,0	7,1

** y compris les îles anglo-normandes.

*** y compris les Canaries.

**** Non compris Bâle-Mulhouse.

***** Hors Hong-Kong.

Source : DGAC, avril 2015

Figure F5-6 Fréquentation des principaux aéroports français

Niveau en milliers de passagers locaux (1) ; évol. annuelles en %

	Niveau 2014	évolution annuelle			
		2012	2013	2014	2014/2008
Total Métropole	164 269	3,1	2,5	2,2	1,9
Total Paris	92 491	0,9	1,8	2,6	1,1
dont Paris-Charles de Gaulle	63 649	1,1	0,8	2,8	0,8
dont Paris-Orly	28 842	0,3	3,9	2,1	1,6
Total Province	71 778	6,2	3,5	1,6	3,0
dont Nice-Côte d'Azur	11 656	7,4	3,2	1,0	2,0
dont Lyon-Saint-Exupéry	8 400	0,6	1,6	-1,2	1,2
dont Marseille-Provence	8 126	13,1	0,5	-1,0	3,0
dont Toulouse-Blagnac	7 493	8,4	0,2	-0,5	3,0
dont Bâle-Mulhouse*	6 498	5,9	9,9	11,2	7,4
dont Bordeaux-Mérignac	4 906	8,6	4,5	7,5	5,8
dont Nantes-Atlantique	4 081	12,3	8,2	6,4	7,4
dont Beauvais-Tillé	4 023	5,0	2,3	1,8	8,4
Total Outre-mer	10 259	-1,9	1,1	0,9	0,7
dont La Réunion-Roland Garros	1 991	-4,2	-0,9	0,5	3,9
dont Pointe-à-Pitre-le Raizet	1 960	-1,6	2,2	-0,1	0,5
dont Martinique-Aimé Césaire	1 623	-3,4	3,7	0,0	0,5
Total France	174 528	2,8	2,5	2,1	1,8

(1) Hors transit ; les passagers des liaisons intérieures sont comptabilisés dans l'aéroport de départ et dans celui d'arrivée.

* L'ensemble du trafic de l'aéroport franco-suisse de Bâle-Mulhouse est ici pris en compte.

Source : DGAC, avril 2015

F6 | Liaisons trans-Manche et en Méditerranée

31,6 millions de passagers ont fréquenté les ports maritimes français en 2014 : 17,4 millions en Manche et mer du Nord, 12,5 millions en Méditerranée et 1,6 million en outre-mer (moins de 200 000 en Atlantique). Sur l'ensemble des principaux ports français, le nombre total de passagers croît sensiblement pour la seconde année consécutive (+ 3,1 %). Le trafic maritime dans la Manche et en mer du Nord est particulièrement dynamique (+ 5,2 %) alors que celui en Méditerranée recule légèrement (- 0,6 %).

En 2014, le transport maritime de voyageurs augmente de 3,1 %. Cette croissance est moindre qu'en 2013 (+ 7,2 %) mais supérieure à celle mesurée depuis 2008 (+ 1,6 % en moyenne annuelle).

Le trafic en Manche et en mer du Nord poursuit sa forte croissance (+ 5,2 % après + 5,0 % en 2013) rattrapant ainsi le trafic de 2008. À l'inverse, le trafic en Méditerranée diminue légèrement (- 0,6 %).

Le trafic maritime d'outre-mer dans les deux principaux ports continue de croître fortement : + 12,2 % (+ 6,0 % en moyenne annuelle depuis 2008).

Le trafic total en Manche et mer du Nord continue de croître

Avec 17,4 millions de passagers en 2014, le trafic maritime total en Manche et Mer du Nord augmente sensiblement (+ 5,2 % en 2014). Dunkerque, deuxième port en termes de nombre de passagers, bien après Calais, renoue avec la croissance (+ 4,1 % après - 7,9 % en 2013).

Le port du Havre maintient sa première place de terminal d'embarquement français des croisiéristes en Manche et mer du Nord : le nombre de croisiéristes augmente de 15,9 %.

Le trafic entre la France et le Royaume-Uni augmente pour tous les modes

Concernant la liaison entre la France et le Royaume-Uni, le nombre total de passagers - tous modes confondus - croît sensiblement en 2014 (+ 4,1 %) et dépasse les 45 millions de passagers, soit le maximum depuis 2000.

Le trafic maritime trans-Manche des lignes régulières¹⁰ croît fortement pour la deuxième année consécutive : + 4,6 % (après + 4,7 % en 2013). Le port de Calais et ses 10,7 millions de passagers en 2014 représentent 64 % des passagers de navires en Manche et mer du Nord. Son trafic connaît une croissance soutenue (+ 3,2 %) après une année 2013 marquée par un rebond spectaculaire (+ 11,0 %), en partie dû à l'activité de nouvelles compagnies maritimes (*DFDS Seaways* et *MyFerryLink*). En nombre de passagers, il reste le premier port français par lequel transite le tiers du trafic total de passagers.

Le transport ferroviaire de passagers trans-Manche augmente pour la cinquième année consécutive, à un rythme comparable à 2013 (+ 2,6 % après + 2,4 %). Cette croissance concerne à la fois le transport par Eurostar et le transport par navettes Eurotunnel. Eurostar poursuit en effet sa progression (+ 2,6 % après + 2,2 % en 2013) et atteint près de 10,4 millions de passagers dans l'année. La croissance du transport de passagers par navette tourisme (voitures et autocars)

ralentit (+ 2,0 % après + 4,4 % en 2013). Le transport de passagers par navettes fret (conducteurs de poids lourds) repart à la hausse en 2014 (+ 5,7 %) mais ne représente que 7,8 % des passagers d'Eurotunnel.

Le transport aérien entre la métropole et Londres accélère sa croissance (+ 7,6 %), à un rythme bien supérieur à 2013 (+ 2,9 %). Cette forte croissance concerne en particulier les passagers des deux aéroports parisiens (+ 11,4 %) et dans une moindre mesure, ceux des aéroports de province (+ 6,2 %).

Le trafic maritime en Méditerranée et entre la Corse et le continent recule

Avec 12,5 millions de passagers, le transport maritime de voyageurs en Méditerranée diminue légèrement de 0,6 %.

Avec 3,2 millions de passagers (soit 26 % du nombre total de passagers des ports français de Méditerranée), le port de Marseille reste le premier de la façade méditerranéenne. Son trafic annuel diminue fortement en 2014 (- 4,1 %) après une année 2013 particulièrement faste (+ 13,1 %). Le mouvement de grève de deux semaines engagée à la SNCM fin juin - début juillet explique cette baisse du trafic : le nombre de passagers sur les lignes régulières¹⁰ a ainsi chuté en juin et juillet respectivement de 24,6 % et de 31,0 % par rapport à juin et juillet 2013. Le nombre de croisiéristes au départ ou à l'arrivée de Marseille continue de croître fortement en 2014 : + 7,8 %, après une croissance exceptionnelle de 33,7 % en 2013. Même ralentie, cette croissance du trafic de croisières a permis de contenir la baisse globale du trafic portuaire marseillais ; les croisiéristes représentent près de deux passagers marseillais sur trois.

Le mouvement de grève à la SNCM explique en partie la forte baisse de 8,0 % du trafic maritime entre la Corse et le continent (le nombre de passagers retombe à son niveau de 2008). Le nombre de passagers aériens entre la Corse et le continent croît de 2,2 % ; il augmente sensiblement entre les aéroports de province et ceux de Corse (+ 6,0 %). Ces évolutions contraires permettent au transport aérien de devenir en 2014 majoritaire en nombre de passagers.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

¹⁰ Le nombre de passagers des lignes régulières est calculé comme étant égal à la différence entre le nombre total de passagers et le nombre de passagers des navires de croisières (commençant ou terminant une traversée ou bien effectuant une excursion).

Figure F6-1 Les passagers dans les principaux ports français *

Niveau en milliers de passagers, évolutions en %

	Niveau 2014		évolutions annuelles			
		dont croisières	2012	2013	2014	2014 / 2008
Manche - Mer du Nord (9 ports)	17 439	730	-5,6	5,0	5,2	0,1
Caen - Ouistreham	970	3	-1,8	-1,5	5,1	-1,0
Calais	10 734	32	-7,2	11,0	3,5	-0,4
Cherbourg	593	75	-17,2	-4,7	7,3	-4,6
Dieppe	278	0	2,8	2,1	2,4	0,7
Dunkerque	2 396	0	-3,9	-7,9	4,1	1,4
Le Havre	822	567	-13,2	20,7	9,8	8,4
Roscoff - Bloscon	506	0	-7,5	6,8	-6,1	-1,4
Rouen	51	51	-4,0	-20,5	64,8	11,6
Saint Malo	1 089	2	18,1	-15,9	30,2	2,1
Méditerranée (11 ports)	12 524	4 488	n.d	n.d	-0,6	n.d
Ajaccio	1 623	606	1,1	-11,9	-0,1	2,9
Bastia	2 141	76	-4,9	-0,3	-1,4	-1,3
Bonifacio	263	0	0,5	-4,2	4,3	-1,0
Cannes	1 236	494	n.d	n.d	48,8	n.d
Calvi	53	0	0,0	-63,0	-34,3	-21,5
L'île Rousse	435	5	5,2	16,1	-2,7	7,0
Marseille	3 277	2 117	4,6	13,1	-4,1	5,0
Nice - Villefranche-sur-Mer	1 364	648	-7,6	11,6	-20,4	-4,6
Propriano	81	0	19,3	-1,9	-28,9	-2,6
Sète	158	25	-27,1	20,5	-15,2	-5,8
Toulon	1 893	517	10,6	-2,7	7,5	7,5
France métropolitaine (1) (20 ports)	29 963	5 218	-3,1	6,8	2,7	1,4
Outre-mer (2 ports)	1 616	756	26,2	17,7	12,2	6,0
Fort-de-France	525	411	94,8	14,4	42,1	9,9
Pointe-à-Pitre	1 091	345	12,0	18,9	1,9	4,4
France (1) (22 ports)	31 579	5 974	-2,2	7,2	3,1	1,6

* Y compris croisières.

(1) Hors ports de la façade Atlantique dont le trafic de passagers représente moins d'1 % du trafic total des ports français.

Source : DGITM/DST/PTF4

Figure F6-2 Les passagers trans-Manche passant par la France

Niveau en milliers de passagers, évolutions en %

	Niveau 2014		évolutions annuelles			
			2012	2013	2014	2014 / 2008
Passagers aériens	7 507		2,1	2,9	7,6	1,2
Paris - Londres (1)	2 052		-1,5	4,6	11,4	0,9
Province - Londres	5 455		3,4	2,3	6,2	1,3
Passagers ferrries (9 ports) (2)	16 711		-6,1	4,7	4,6	-0,3
dont Calais (2)	10 703		-7,2	11,0	3,2	-0,5
Passagers Eurotunnel	20 979		5,2	2,4	2,6	3,0
Par Eurostar	10 398		2,4	2,2	2,6	2,2
Par Navettes tourisme (3)	8 942		6,6	4,4	2,0	4,2
Par Navettes fret (3)	1 639		16,0	-7,0	5,7	2,3
Total	45 198		0,3	3,3	4,1	1,4

(1) Aéroports d'Orly et Roissy-Charles de Gaulle.

(2) Y compris liaisons avec l'Irlande et les îles anglo-normandes, hors croisières.

(3) Estimations SOEs à partir des données d'Eurotunnel et de coefficients de remplissage des véhicules.

Sources : DGAC, DGITM/DST/PTF4 ; Eurotunnel ; calculs SOEs

Figure F6-4 Les passagers entre la Corse et le continent

Niveau en milliers de passagers, évolutions en %

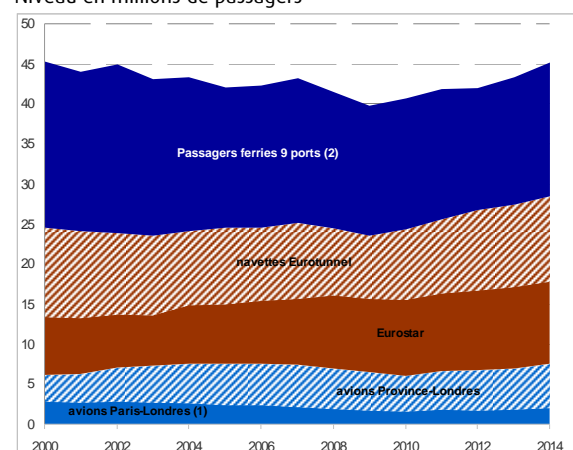
	Niveau 2014		évolutions annuelles			
			2012	2013	2014	2014 / 2008
Passagers aériens	2 874		1,4	7,2	2,2	3,7
avions Paris - Corse	1 377		-1,5	-1,6	-1,7	2,3
avions Province - Corse	1 497		5,0	17,6	6,0	5,2
Passagers navires (1)	2 798		2,4	-4,6	-8,0	0,0
dont Ajaccio - Continent	1 015		-2,3	-7,8	-4,1	0,3
dont Bastia - Continent	1 783		4,1	-0,2	-8,3	-0,2
Total	5 671		1,9	0,7	-3,1	1,8

(1) Le trafic maritime de passagers entre la Corse et le continent comprend à la fois le trafic de croisières et le trafic hors croisières.

Sources : DGAC ; DGITM/DST/PTF4 ; calculs SOEs

Figure F6-3 Évolution des passagers trans-Manche par mode

Niveau en millions de passagers



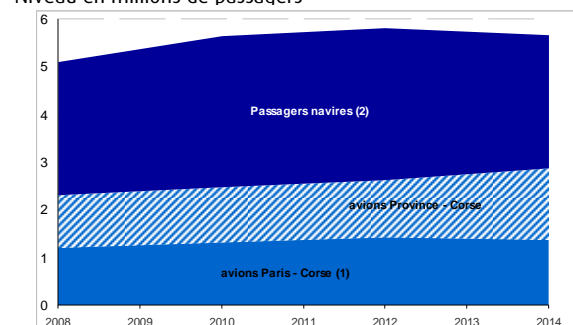
(1) Aéroports d'Orly et Roissy-Charles de Gaulle.

(2) Y compris liaisons avec l'Irlande et les îles anglo-normandes, hors croisières.

Sources : DGAC, DGITM/DST/PTF4 ; Eurotunnel ; calculs SOEs

Figure F6-5 Évolution des passagers entre la Corse et le continent

Niveau en millions de passagers



(1) Aéroports d'Orly et Roissy-Charles de Gaulle.

(2) Le trafic maritime de passagers entre la Corse et le continent comprend à la fois le trafic de croisières et le trafic hors croisières.

Sources : DGAC ; DGITM/DST/PTF4 ; calculs SOEs

G – Bilan de la circulation

G – Bilan de la circulation

Évolutions

En 2014, la circulation routière augmente de 0,8 %. C'est principalement la circulation des voitures particulières (+ 1,0 %) et celle des véhicules utilitaires légers (+ 0,6 %) qui s'accroissent. La circulation des véhicules lourds baisse de nouveau (- 1,1 %) en 2014, marquée par la forte baisse du pavillon français (- 4,5 %) et malgré une augmentation de la circulation des bus et des poids lourds étrangers.

Les ventes de voitures particulières neuves se redressent en 2014 et atteignent 1,77 million d'immatriculations (+ 0,5 %). La baisse était continue depuis 2009, à un rythme annuel moyen de 4,9 %. Le marché des véhicules utilitaires légers connaît également un rebond mesuré (+ 1,5 %) alors que le repli de celui des véhicules lourds s'accroît (- 13,8 %). Au final, en 2014, le parc roulant moyen progresse modérément (+ 0,4 %).

Dans un contexte de baisse du prix du pétrole, qui reste cependant à un niveau élevé, les livraisons de supercarburant sont stables et celles de gazole en légère hausse (+ 0,7 %). La baisse de la consommation unitaire des voitures particulières se poursuit, mais de façon plus modérée : - 0,6 % en 2014.

Structures

Après une croissance ininterrompue depuis plus de vingt ans, la part des diesels parmi les véhicules particuliers marque le pas autour de 62 %. La circulation des véhicules diesel et essence progressent cette année au même rythme, dans un contexte de décélération de la circulation des véhicules diesel et d'accélération pour ceux à essence.

La consommation unitaire moyenne des véhicules continue de diminuer avec l'amélioration des performances techniques des véhicules. Entre 2008 et 2014, la consommation unitaire des voitures particulières a reculé de 1,0 % en moyenne annuelle pour les motorisations diesel et de 0,7 % pour les motorisations essence.

Les contraintes réglementaires de bonus – malus ont permis une diminution des émissions moyennes conventionnelles de CO₂ des véhicules neufs passant de 130 à 114 gr/Km.

Contenu

Ce chapitre dresse un bilan de la circulation des véhicules sur les routes françaises, ainsi qu'un état des lieux du parc de véhicules avec les nouvelles immatriculations.

Il donne par ailleurs une photographie de la consommation totale et de la consommation unitaire de carburants

G1 | Bilan de la circulation routière

La circulation routière augmente en 2014 (+ 0,8 %) à un rythme un peu plus élevé que sa moyenne annuelle depuis 2008 (+ 0,6 %). La circulation des voitures particulières augmente de 1,0 % et celle des véhicules utilitaires légers de 0,6 %. Après un léger redressement en 2013, la circulation des véhicules lourds baisse de nouveau (- 1,1 %) en 2014, malgré une augmentation de la circulation des bus (+ 1,7 %) et des poids lourds étrangers (+ 5,0 %), dans un contexte de forte baisse depuis 2008 (- 1,7 % en moyenne annuelle).

La circulation des voitures particulières est en légère augmentation

En 2014, la circulation des voitures particulières immatriculées en France augmente de 1,0 % et s'établit à 432,8 Md de véhicules-km. Le parc roulant progresse faiblement de 0,3 % comme l'année précédente, alors que la progression annuelle est de 0,5 % depuis 2008 (*fiche G2*). La croissance des parcours annuels moyens constatée en 2013 se poursuit cette année (+ 0,4 %) alors qu'ils avaient tendance à diminuer au cours des années précédentes. Ils s'établissent à 12 750 km par véhicule, retrouvant leur niveau de 2008. Le prix des carburants ayant nettement diminué en 2013 et 2014 (*fiche G3*), la contrainte budgétaire sur les ménages se relâche encore et incite probablement à une plus grande utilisation des voitures particulières.

Le parc des véhicules essence immatriculés en France continue de diminuer (*fiche G2*) alors que leur kilométrage annuel moyen augmente (+ 1,5 %). Leur circulation est en légère hausse de 1,0 % après avoir baissé en 2013. La progression des parcours effectués par les véhicules essence s'explique par l'arrivée de véhicules neufs de petites cylindrées roulant plutôt en ville ou dans les zones rurales, et parcourant annuellement des distances plus grandes car elles sont utilisées plus fréquemment. En prenant en compte les véhicules étrangers (VP et VUL), la circulation totale des véhicules particuliers essence est en hausse de 1,0 % en 2014.

La circulation des véhicules diesel s'accroît de 1,0 %, en lien avec l'accroissement du parc (*fiche G2*). Toutefois leur parcours moyen (pour les véhicules français) recule de 0,3 %. En niveau, il est presque le double du parcours moyen des véhicules essence (15 400 km vs 8 300 km). Leur part dans le parc roulant continue de s'accroître (62,2 % contre 61,7 % en 2013) mais à un rythme plus modéré que les années antérieures.

La circulation en France des véhicules particuliers étrangers est estimée en hausse (+ 5,0 %).

Recul de la circulation des poids lourds

Le parc de poids lourds immatriculés en France est stable (- 0,1 %) après avoir reculé de 1,4 % l'année précédente. Le contexte de l'activité de transport routier de marchandises demeure difficile en 2014 (*fiches B2.2* et *E7*). La baisse du volume d'activité est plus importante qu'en 2013 (- 3,8 %). La circulation des poids lourds immatriculés en France recule de 4,5 % en 2014. La baisse du trafic à vide est encore plus forte (- 5,8 %) (*Chiffres & statistiques n°639, mai 2015*). Le parcours annuel moyen des poids lourds immatriculés en France diminue aussi de 4,4 %. Depuis 2008, ce parcours moyen est en forte baisse (- 2,6 % en moyenne annuelle), avec une année 2012 particulièrement basse (- 8,7 %).

La circulation intérieure des poids lourds étrangers en France (y compris transit) est en progression de 5,0 %. Tous pavillons confondus, la circulation des poids lourds sur le réseau routier concédé, qui supporte la majeure partie de la circulation des pavillons étrangers, augmente de 2,5 %. Sur l'ensemble du réseau, la circulation des poids lourds baisse de 1,5 % en 2014. Depuis 2008, la circulation totale de poids lourds a reculé de près de 2,1 % en moyenne chaque année.

La circulation des bus et cars augmente de 1,7 % en 2014 sous l'effet d'une progression du parc (+ 1,5 %) et de parcours moyens (+ 0,7 %). et s'établit à 432,8 Md de véhicules-km

La circulation sur le réseau routier national est en hausse

Sur le réseau routier national, la circulation augmente de 1,8 %. La circulation a continué d'augmenter sur les autoroutes concédées (+ 2,4 %) en même temps que sur les autoroutes à voies rapides urbaines. Elle a en revanche diminué sur les autoroutes interurbaines (- 1,2 %) et les routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières (- 2,2 %). La circulation sur les routes départementales et locales (réseau secondaire) augmente de 0,3 %.

Figure G1-1 Circulation routière en métropole

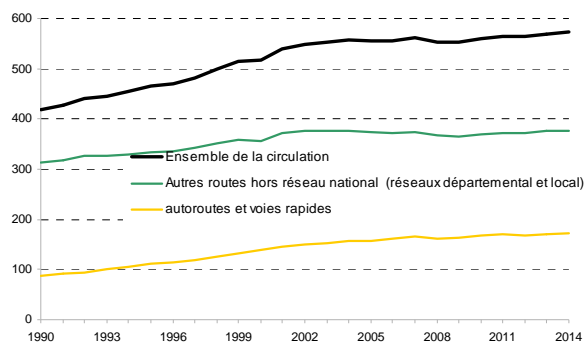
Niveau parcours moyen en km par véhicule, circulation en Md véhicules-km, évolutions en %

	Parcours moyen (véhicules français)					circulation totale véhicules français et étrangers				
	Niveau 2014	évolutions annuelles			2014/2008	Niveau 2014	évolutions annuelles			2014/2008
		2012	2013	2014		2014	2012	2013	2014	
Véhicules légers						5420	0,1	0,8	0,9	0,7
Voitures particulières	12 753	-0,2	0,3	0,4	0,0	4328	0,3	0,5	1,0	0,6
essence	8 344	-4,2	0,5	1,5	-1,3	116,8	-6,6	-1,7	1,0	-3,6
diesel	15 430	0,0	-0,7	-0,3	-0,7	316,0	3,2	1,3	1,0	2,5
dont VP et VUL étrangers						28,2	0,5	2,0	5,0	1,3
Deux-roues motorisés	4 264	0,0	0,0	0,0	0,0	13,9	0,0	0,0	0,0	0,7
Véhicules utilitaires légers (hors VP/VUL étranger)	15 963	-1,2	1,6	0,0	0,8	95,3	-0,5	2,0	0,6	1,5
essence	7 442	-4,2	0,5	1,5	-0,4	2,6	-19,0	-12,7	-9,9	-13,1
diesel	16 496	-1,9	1,0	-0,5	0,1	92,7	0,4	2,6	0,9	2,3
Véhicules lourds	32 679	-7,5	1,1	-3,6	-2,2	30,3	-6,3	0,2	-1,1	-1,7
PL marchandises	32 025	-8,7	1,1	-4,4	-2,6	26,7	-7,1	0,0	-1,5	-2,1
bus et cars	36 579	-0,1	0,4	0,7	0,5	3,6	1,0	1,4	1,7	1,6
dont véhicules lourds étrangers						9,3	-4,5	1,0	5,0	-0,2
Ensemble	13 587	-0,7	0,5	0,2	0,0	5 724	-0,2	0,7	0,8	0,6

Source : SOeS, bilan de la circulation

Figure G1-2 Circulation routière par réseau routier

Circulation en Md véhicules kilomètres

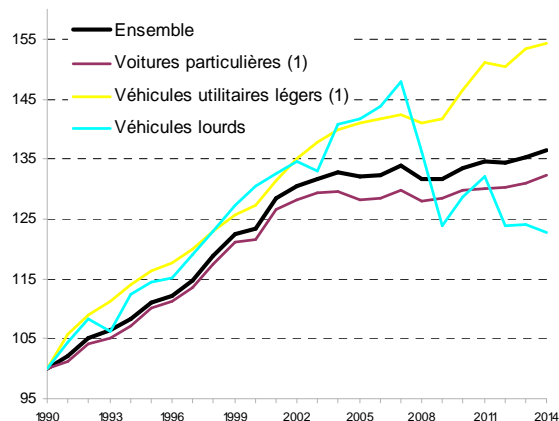


Note : hors effet de la décentralisation du réseau routier de 2006 : la ventilation de la circulation entre le réseau routier national et les autres routes hors réseau national a été faite en appliquant à la partie transférée du RRN vers le RRD la même évolution sur la période 1990-2006 que celle du RRN.

Source : SOeS

Figure G1-3 Circulation routière par type de véhicule

Véhicules kilomètres, base 100 en 1990



(1) Les VUL étrangers sont classés avec les voitures particulières.

Source : SOeS

Figure G1-4 Évolution de la circulation routière en France métropolitaine par catégorie de réseau

 Niveau : Circulation en Md véhicules km, évolutions en %
réseau actualisé au 1er janvier

	Niveau	évolution annuelle			
	2014	2012	2013	2014	2014/2008
Autoroutes et voies rapides	172,7	-1,6	0,7	1,9	1,0
Autoroutes concédées (1)	87,3	-1,9	1,8	2,4	1,2
Autoroutes interurbaines (1)	23,7	-1,0	1,1	-1,2	1,2
Autoroutes et voies rapides urbaines (1)	35,3	-1,7	-4,7	5,8	-0,1
RN interurbaines à caractéristiques autoroutières (1)	26,4	-0,7	4,0	-2,2	2,1
Autres routes 'nationales' (1)	22,8	-1,4	-1,5	1,6	-0,3
Circulation d'ensemble réseau 'national' (1)	195,5	-1,6	0,4	1,8	0,9
Circulation sur le Réseau 'national'	195,5	-1,6	0,4	1,8	0,9
Circulation sur les Autres routes	376,9	0,5	0,9	0,3	0,4
Circulation sur l'Ensemble des réseaux	572,4	-0,2	0,7	0,8	0,6

(1) Évolution à réseau constant : indice de circulation du Cerema.

Sources : SOeS, bilan de la circulation ; Cerema (données provisoires de l'indice mensuel conjoncturel) ; Asfa

G2 | Immatriculations de véhicules neufs et parc de véhicules

Avec 1,77 million d'immatriculations en 2014, les ventes de voitures particulières neuves se redressent légèrement (+ 0,5 %) après quatre années consécutives de baisse. Le marché des véhicules utilitaires légers (VUL) - (370 130 immatriculations) connaît également un rebond mesuré (+ 1,5 %) alors que le repli de celui des véhicules lourds (34 652 immatriculations) s'accroît (- 13,8 % après - 0,6 % en 2013 et - 8,2 % en 2012). De fait, en 2014, le parc roulant moyen (38,3 millions de véhicules) progresse modérément (+ 0,4 % après + 0,2 % en 2013).

Léger rebond des immatriculations de voitures neuves

Les immatriculations de voitures particulières neuves progressent légèrement en 2014 (+ 0,5 %) mais restent à un niveau très bas (environ 1,77 million d'immatriculations) après quatre années consécutives de repli. Entre 2009 et 2014, ce marché a baissé en moyenne de 4,9 % par an.

Ce léger rebond bénéficie uniquement aux immatriculations de voitures essence qui enregistrent une nouvelle forte hausse de 11,2 % après 11,3 % en 2013. La part de ces véhicules dans les immatriculations totales progresse de 3,2 points à 33,4 % et se retrouve au-dessus de son niveau de 2003 (32,4 %) après être descendue à 22,2 % en 2008. Les immatriculations de voitures diesel baissent de 4,1 %, pour la troisième année consécutive (- 13,1 % en 2013 et - 13,6 % en 2012). La part des motorisations électriques et hybrides dans les immatriculations totales baisse de 0,2 point à 3,0 % alors qu'elle progressait chaque année depuis dix ans : celle des voitures hybrides baisse de 0,3 point à 2,4 % alors que celle des électriques progresse de 0,1 point à 0,6 %.

Les émissions moyennes de CO₂ par km des voitures neuves se poursuivent avec - 3,1 g/km en 2014 après - 6,9 g/km en 2013 et s'établissent à 114,1 g/km en 2014. La part des immatriculations de voitures neuves bénéficiant du bonus écologique chute de 22,8 points à 8,8 % en lien avec la limitation du bonus à partir du 1^{er} novembre 2013 aux véhicules émettant moins de 91 g/km de CO₂ (111 g/km pour les hybrides) et de l'abaissement des montants de bonus.

Les immatriculations de motocyclettes neuves (y compris tricycles et quadricycles) se redressent (+ 2,0 %), avec environ 175 900 unités après six années consécutives de baisse.

Accentuation du repli des immatriculations d'utilitaires lourds

Les immatriculations de véhicules utilitaires légers¹¹ progressent de 1,5 % après deux années consécutives de baisse importante. Avec 370 130 unités, elles restent cependant à un niveau très bas.

Le marché des véhicules lourds motorisés de transport de marchandises diminue fortement (- 13,8 %) et enregistre une troisième année consécutive de baisse. Celle-ci est un peu moins forte pour les immatriculations de camions neufs (- 9,7 %) que pour celles de tracteurs routiers (- 16,4 %) qui subissent davantage le contrecoup de l'anticipation des immatriculations par les acheteurs en 2013 (+ 4,9 % pour les tracteurs contre - 8,4 % pour les camions) avant l'entrée en vigueur de la

norme Euro 6 au 1^{er} janvier 2014. La part des tracteurs routiers dans les immatriculations de poids lourds de marchandises perd ainsi 1,8 point à 60,0 % (50,4 % en 2009).

Le marché des bus et cars, très fluctuant, baisse de 15,2 % après une hausse de 14,5 % en 2013. Il a reculé en moyenne de 4,5 % par an depuis 2009.

Légère croissance du parc roulant

Le parc roulant moyen augmente de 0,4 % en 2014 (+ 136 000 véhicules) soit une évolution légèrement inférieure au taux de croissance annuel moyen observé entre 2008 et 2014 (+ 0,5 %).

Le parc des voitures particulières progresse de 0,3 % (+ 100 000 véhicules) alors qu'il a crû en moyenne de 0,5 % par an entre 2008 et 2014. La proportion de voitures diesel dans le parc atteint 62,2 % alors qu'elle était seulement de 15,1 % en 1990. Toutefois, la progression de cette part ralentit depuis cinq ans : + 0,5 point en 2014 contre + 2,2 points en 2009.

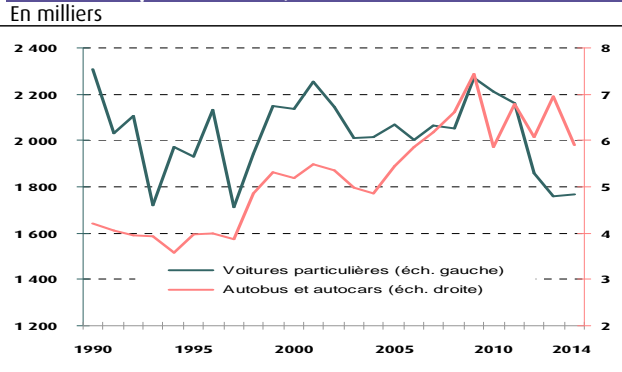
Le parc des VUL progresse de 0,6 % (+ 35 000 véhicules). Cette évolution est légèrement inférieure au taux de croissance annuel moyen observé entre 2008 et 2014 (+ 0,7 %). La progression de la part des VUL diesel se poursuit pour atteindre 94,1 % mais ralentit depuis trois ans : + 0,8 point en 2014 contre + 1,7 point en 2011.

Le parc de poids lourds baisse légèrement (- 0,1 % soit - 1 000 véhicules) après avoir été en retrait de 1,4 % en 2013 ; il a reculé en moyenne de 0,4 % par an entre 2008 et 2014. Il redescend à son niveau de 2010.

Le parc des bus et cars continue de progresser en 2014 (+ 0,8 %). Son taux de croissance annuel moyen entre 2008 et 2014 est de 1,1 %.

¹¹ Les véhicules utilitaires légers (VUL) correspondent, ici, aux camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés de PTAC inférieur ou égal à 3,5 t.

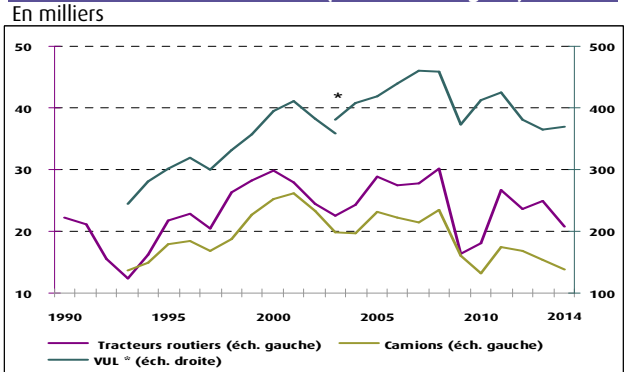
Figure G2-1 Immatriculations annuelles de voitures particulières, bus et cars neufs



Champ : France métropolitaine.

Source : SOeS

Figure G2-2 Immatriculations annuelles de véhicules utilitaires neufs (lourds et légers)

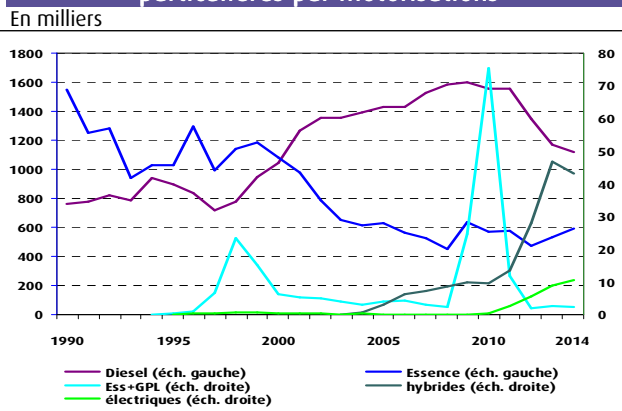


Champ : France métropolitaine.

Source : SOeS

*VUL : camionnettes + Vasp <= 3,5 t à partir de 2003, camionnettes seulement auparavant.

Figure G2-3 Immatriculations annuelles de voitures particulières par motorisations



Champ : France métropolitaine.

Source : SOeS

Figure G2-4 Immatriculations annuelles de véhicules routiers à moteur neufs

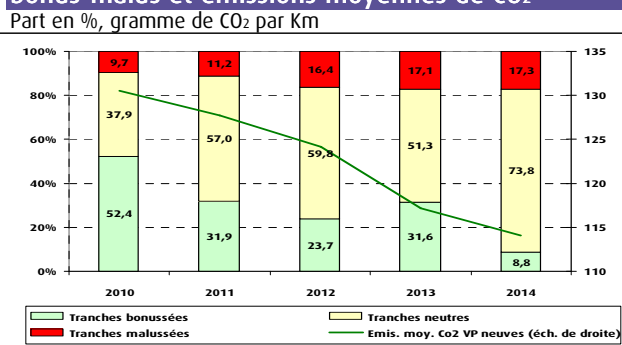
Niveaux en milliers, évolutions en %

	Niveau 2014	Evolution annuelle			
		2012	2013	2014	2014 / 2009
Voitures particulières	12,1	3,8	-7,4	-11,1	-3,9
Motocycles	175,9	-8,3	-12,7	2,0	-7,1
Voitures particulières	1 765,9	-14,1	-5,4	0,5	-4,9
dont électriques	10,6	115,2	55,1	20,3	288,7
dont hybrides	43,2	104,1	67,9	-7,6	34,3
VP en transit temporaire	30,5	-0,4	-10,4	-10,5	-2,0
Autobus et autocars	5,9	-10,5	14,5	-15,2	-4,5
VUL (camionnettes et vasp <= 3,5 t)	370,1	-10,6	-4,1	1,5	-0,1
Camions	13,9	-3,8	-8,4	-9,7	-2,9
Tracteurs routiers	20,8	-11,2	4,9	-16,4	4,9
Vasp > 3,5 t	4,2	-3,6	-6,6	-12,3	-2,0
TOTAL	2 399,2	-1,3	-12,7	-5,7	-4,3

Champ : France métropolitaine.

Source : SOeS

Figure G2-5 Répartition des immatriculations de voitures particulières neuves par tranches de bonus-malus et émissions moyennes de CO₂



Champ : France métropolitaine.

Source : SOeS

Figure G2-6 Parc roulant moyen de véhicules immatriculés en France

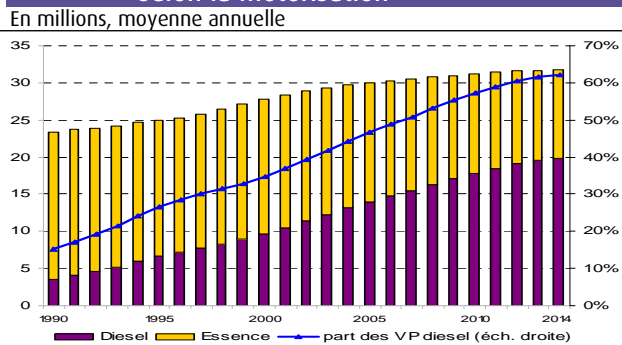
Niveaux en milliers, évolutions en %

	Niveau 2014	Evolution annuelle			
		2012	2013	2014	2014 / 2008
Voitures particulières	31 725	0,5	0,2	0,3	0,5
dont essence	11 985	-3,5	-2,7	-1,1	-3,1
dont diesel	19 741	3,3	2,0	1,2	3,2
Véhicules utilitaires légers	5 970	0,7	0,4	0,6	0,7
dont essence	352	-15,4	-13,1	-11,2	-12,7
dont diesel	5 619	2,4	1,5	1,4	2,2
Véhicules lourds	643	0,6	-1,1	0,0	-0,2
Poids lourds	551	0,5	-1,4	-0,1	-0,4
Cars et Bus	92	1,1	0,9	0,8	1,1
Total véhicules usuels	38 338	0,5	0,2	0,4	0,5

Champ : France métropolitaine.

Source : CCFA

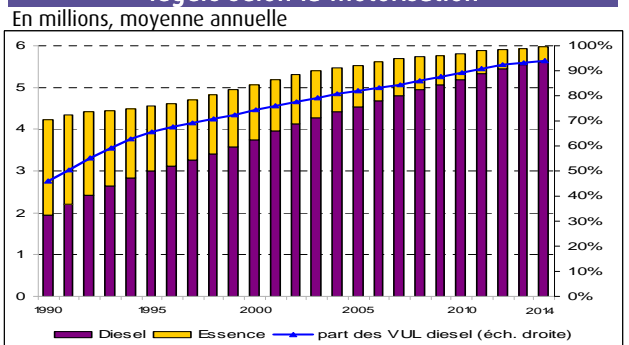
Figure G2-7 Parc roulant de voitures particulières selon la motorisation



Champ : France métropolitaine.

Source : CCFA

Figure G2-8 Parc roulant de véhicules utilitaires légers selon la motorisation



Champ : France métropolitaine.

Source : CCFA

G3 | Consommation de carburants routiers

Les livraisons de supercarburant sont stables et celles de gazole en légère hausse (+ 0,7 %). Entre 2008 et 2014, les livraisons de gazole ont augmenté de 1,0 % en moyenne annuelle, celles de supercarburants ont reculé de 4,0 %. Les prix des carburants sont en diminution substantielle en 2014, mais restent à des niveaux élevés. La consommation de gazole pour usage routier se stabilise, celle d'essence recule légèrement (- 0,5 %). La consommation unitaire moyenne des véhicules continue de diminuer avec l'amélioration des performances techniques des véhicules. Entre 2008 et 2014, la consommation unitaire des voitures particulières a reculé de 6,1 % (- 1,0 % en moyenne annuelle) pour les motorisations diesel et de 4,1 % (- 0,7 % annuel) pour les motorisations essence.

Les prix à la pompe en baisse depuis deux ans

Les prix à la pompe ont baissé de façon plus substantielle qu'en 2013 : - 4,8 % pour le gazole, - 3,3 % pour le super et - 1,9 % pour le GPL. La baisse du prix du gazole a été modérée et continue sur les neuf premiers mois de l'année avant de s'accélérer au dernier trimestre pour s'établir à 1,14 € par litre en décembre. Le prix de l'essence est resté à son niveau de fin 2013 pour les trois premiers trimestres avant de finir l'année 2014 sur une forte baisse amorcée en septembre et amplifiée sur les trois derniers mois.

En moyenne annuelle, les prix du gazole et de l'essence (TTC) continuent de reculer dans tous les pays européens. À l'exception du Luxembourg, les prix du gazole sont inférieurs en France à ceux de ses voisins. Pour l'essence, les prix de la Suisse, de l'Espagne et du Luxembourg restent inférieurs à ceux de la France.

Stabilité des livraisons de supercarburant

Les livraisons de gazole connaissent une légère hausse (+ 0,7 %) après deux années de stabilité. Le parc des voitures particulières diesel continue de progresser mais à un rythme moindre que les années antérieures et la circulation des véhicules diesel augmente peu (+ 1,0 %).

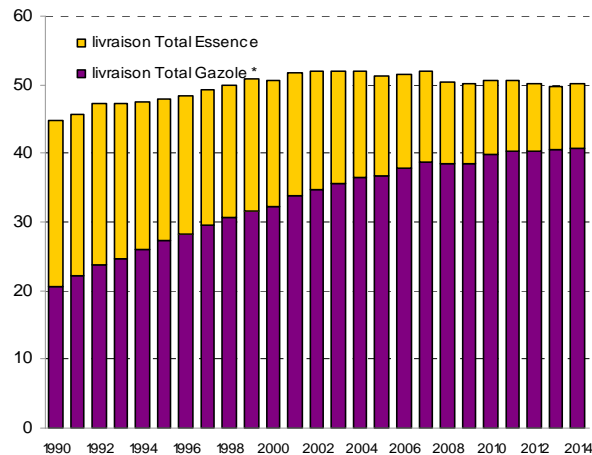
Les livraisons de supercarburant se stabilisent après une baisse continue au cours des deux dernières années (- 3,1 % en 2013 et - 6,5 % en 2012). Le parc des véhicules à motorisation essence continue à reculer de 1,4 % (- 1,1 % pour les véhicules particuliers et - 11,2 % pour les VUL essence).

La consommation unitaire des véhicules particuliers diminue

La baisse de la consommation unitaire des voitures particulières se poursuit, mais de façon plus modérée : - 0,6 % en 2014 (- 1,2 % pour les voitures essence et - 0,3 % pour les voitures diesel).

Les effets structurels de l'amélioration des performances techniques des véhicules ainsi que le poids du parc diesel (62,2 % des voitures particulières, soit 0,5 point de plus qu'en 2013) dans l'ensemble contribuent à la baisse de la consommation unitaire qui est estimée en 2014 à 6,2 litres aux 100 km pour les voitures diesel contre 7,5 litres pour les voitures essence. Entre 2008 et 2014, la baisse de la consommation unitaire a été particulièrement forte pour les véhicules diesel (- 1,0 % en moyenne annuelle), elle a été de 0,7 % par an pour les véhicules essence.

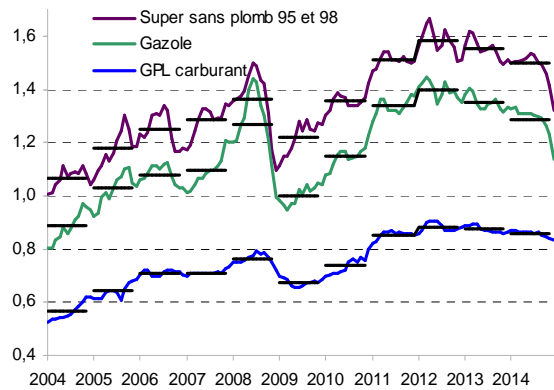
Figure G3-1 Livraisons annuelles de carburants

 En million de m³


Source : CPDP

Figure G3-2 Prix des carburants à la pompe (France)

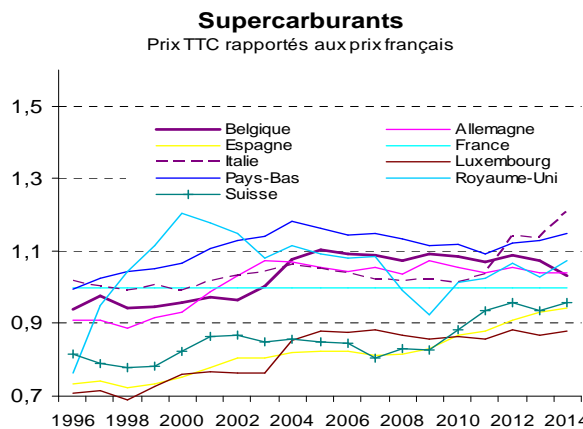
Moyennes mensuelles et annuelles en euro par litre



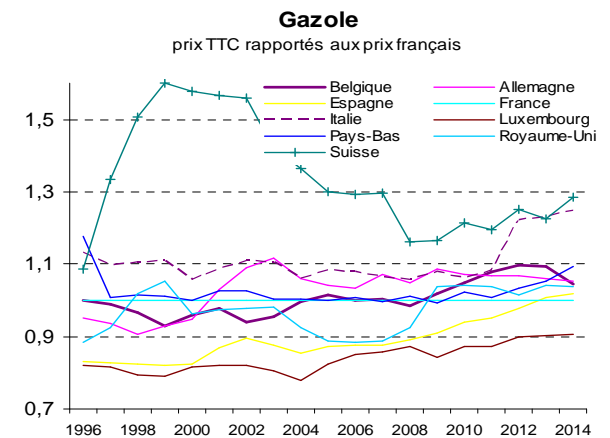
Note: en trait noir horizontal, la moyenne annuelle

Sources : DGEC ; CPDP ; calculs SOeS

Figure G3-3 Prix annuels des carburants en Europe, rapportés aux prix français



Source : Agence internationale de l'énergie



Source : Agence internationale de l'énergie

Figure G3-4 Consommation de carburant par type de véhicules

 Niveau consommation totale (milliers de m³), Niveau consommation unitaire (litre/100 km), évolutions annuelles en %

	Consommation totale					Consommation unitaire				
	Niveau	Evolutions annuelles				Niveau	Evolutions annuelles			
	2014	2012	2013	2014	2014 / 2008	2014	2012	2013	2014	2014 / 2008
Voitures particulières (yc étrangers)	28 342	-0,9	-1,9	0,4	-0,6	6,5	-1,2	-2,4	-0,6	-1,2
essence	8 719	-6,4	-3,7	-0,2	-4,3	7,5	0,3	-2,0	-1,2	-0,7
diesel	19 622	1,8	-1,1	0,7	1,4	6,2	-1,4	-2,4	-0,3	-1,0
Deux-roues motorisés	697	0,0	0,0	0,0	0,9	5,0	0,0	0,0	0,0	0,2
véhicules utilitaires légers	8 530	-0,4	-0,1	0,3	1,0	9,0	0,1	-2,0	-0,3	-0,5
essence	210	-18,8	-14,5	-10,9	-13,7	8,0	0,3	-2,1	-1,2	-0,7
diesel	8 320	0,4	0,4	0,6	1,7	9,0	0,0	-2,1	-0,3	-0,6
véhicules lourds (yc étrangers)	10 215	-6,7	-0,3	-1,9	-2,1	33,7	-0,5	-0,5	-0,8	-0,4
PL marchandises	9 108	-7,5	-0,4	-2,1	-2,4	34,1	-0,4	-0,5	-0,6	-0,3
bus et cars	1 107	0,9	0,4	-0,2	1,1	30,5	0,0	-1,0	-1,9	-0,4
dont véhicules étrangers	5 132	-2,9	0,2	4,2	0,0	13,7	-2,1	-1,5	-0,8	-1,0
VP+VUL étrangers	2 064	0,1	-0,2	3,7	0,6	7,3	-0,4	-2,2	-1,2	-0,7
Véhicules lourds étrangers	3 068	-4,9	0,6	4,5	-0,5	32,9	-0,4	-0,5	-0,5	-0,3
Ensemble (usages route)	47 783	-2,1	-1,2	-0,1	-0,6	8,3	-1,9	-1,9	-0,9	-1,2
essence	9 626	-6,3	-3,7	-0,5	-4,3	7,2	0,0	-2,0	-1,1	-0,8
diesel	38 157	-1,0	-0,6	0,0	0,4	8,7	-2,8	-2,0	-0,8	-1,6
consommation hors route	919	5,1	-5,6	-1,5	-3,6					
essence	540	1,0	0,7	0,7	1,0					
diesel	380	10,3	-12,8	-4,5	-8,3					
Livraisons de carburant	50 086	-1,2	-0,5	0,6	-0,1					
essence	9 368	-6,5	-3,1	0,0	-4,0					
diesel	40 718	0,2	0,1	0,7	1,0					
Solde aux frontières et ajustement statistique	1 383									
essence	-798									
diesel	2 182									

Sources : SOeS, bilan de la circulation (France métropolitaine) ; CPDP

Annexes

Liste des annexes dématérialisées

Les annexes du rapport sont disponibles au format électronique sur le site internet du service de l'observation et des statistiques du ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr rubrique : Transport / Données d'ensemble / Comptes des transports

Cadrage sur la situation économique française

Cadrage1.a	Le produit intérieur brut et ses composantes à prix courants
Cadrage1.b	Évolution annuelle du produit intérieur brut et ses composantes à prix courants
Cadrage1.c	Le produit intérieur brut et ses composantes en volume aux prix de l'année précédente chaînés
Cadrage1.d	Évolution du produit intérieur brut et ses composantes en volume aux prix de l'année précédente chaînés
Cadrage1.e	Évolution du prix du produit intérieur brut et de ses composantes
Cadrage1.f	Contributions à l'évolution du produit intérieur brut aux prix de l'année précédente
Cadrage1.g	Évolution du PIB des principaux pays
Cadrage1.h	Évolution des importations des principaux pays
Cadrage1.i	Évolution des exportations des principaux pays
Cadrage1.j	Prix du Brent daté
Cadrage 2.a	Production, en volume aux prix de l'année précédente chaînés, des branches utilisatrices de transport
Cadrage 2.b	Importations de biens et de services par produit en volume aux prix de l'année précédente chaînés
Cadrage 2.c	Exportations de biens et de services par produit en volume aux prix de l'année précédente chaînés

Partie A Transport et activité économiques

A1.a	La dépense totale de transport (DTT) en valeur par secteur institutionnel financeur
A1.b	Dépense courante et dépense d'investissement par mode et secteur institutionnel
A2.a	Les comptes de la branche transports
A2.b	Les comptes du transport ferroviaire
A2.c	Les comptes du transport terrestre de voyageurs
A2.d	Les comptes du transport terrestre de marchandises
A2.e	Les comptes du transport par eau
A2.f	Les comptes du transport aérien
A2.g	Les comptes des autres postes transport hors services de poste et de courrier
A2.h	Les comptes des services de poste et de courrier
A2.i	Les comptes des autres postes de transport y compris les services de poste et de courrier
A2.j	Production des branches au prix de base (en valeur)
A2.k	Production des branches au prix de base par fonction (en valeur)
A3.a	Consommation des ménages en transport, en valeur
A3.b	Consommation effective des ménages par fonction en volume aux prix de l'année précédente chaînés
A3.c	Consommation des ménages en transport - Évolution en volume - Indice base 100 l'année n-1
A3.d	Consommation des ménages en transport - Évolution en prix - Indice base 100 l'année n-1
A3.e	Consommation des ménages en transport - Évolution en volume - Indice base 100 en 2010
A3.f	Consommation des ménages en transport - Évolution en prix - Indice base 100 en 2010
A3.g	Coefficients budgétaires des ménages au titre de la fonction transport, en valeur
A4.a	Les dépenses des Apuc (État, AFITF, Odals transport) par type de dépense et mode de transport
A4.b	Ventilation par fonction des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport (dont VNF) de l'année 2013
A4.c	Ventilation par fonction des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport (dont VNF) de l'année 2012
A4.d	Ventilation par fonction des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport (dont VNF) de l'année 2011
A4.e	Ventilation par fonction des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport (dont VNF) de l'année 2010

A4.f	Ventilation par fonction des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport (dont VNF) de l'année 2010
A4.g	Les dépenses des administrations publiques locales en transport
A5.2-a	Les comptes de Réseau ferré de France (RFF)
A5.2-b	Les comptes de Voies navigables de France (VNF)
A6.a	Recettes publiques diverses liées aux transports (hors carburants)
A6.b	Rendement fiscal des taxes sur les carburants
A6.c	Produit du versement transport
A7.a	Investissements en infrastructures de transport
A7.b	Longueur des infrastructures de transport au 31 décembre
A8	Les échanges FAB-FAB de services de transport en base 2010
A9.a	Investissements directs des entreprises du secteur des transports, données par secteur d'entreprise
A9.b	Investissements directs des entreprises du secteur des transports, données par zone géographique
A10	Indices de prix du fret et de l'entreposage

Partie B Entreprises françaises de transport : démographie et comptes

B1	Démographie des entreprises de transport
B2.1-a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports et entreposage (secteur HZ = secteurs 49 à 53)
B2.1-b	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports de voyageurs (NAF 49.10Z, 49.31Z, 49.32Z, 49.39A, 49.39B, 49.39C, 50.10Z, 50.30Z, 51.10Z)
B2.1-c	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports de marchandises (NAF 49.20Z, 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z, 49.50Z, 50.20Z, 50.40Z, 51.21Z, 51.22Z)
B2.1-d	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des Autres services de transport (52.10A, 52.10B, 52.21Z, 52.22Z, 52.23Z, 52.24A, 52.24B, 52.29A, 52.29B, 53.10Z, 53.20Z)
B2.2	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports routiers de fret et de services de déménagement (NAF 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z)
B2.4	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de messagerie, fret express (NAF 52.29A)
B2.5-a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de transports urbains et suburbains de voyageurs (NAF 49.31Z)
B2.6-a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de transport ferroviaire interurbain de voyageurs (NAF 49.10Z)
B2.6-b	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de transports ferroviaires de fret (NAF 49.20Z)
B2.7-a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports fluviaux de fret (NAF 50.40Z)
B2.8-a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports maritimes et côtiers de fret (NAF 50.20Z)
B2.9	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports aériens de passagers (NAF 51.10Z)
B2.a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports routiers de voyageurs (NAF 49.39A, 49.39B)
B2.b	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) d'autre transport de voyageurs (NAF 49.32Z, 49.39C, 50.10Z, 50.30Z)
B2.c	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de transports par conduites (NAF 49.50Z)
B2.d	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de transports de voyageurs par taxis (dont entreprises de VTC) - (NAF 49.32Z)
B2.e	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) d'entreposage et stockage (NAF 52.10A, 52.10B)
B2.f	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de services auxiliaires des transports [terrestres, par eau, aériens] (NAF 52.21Z, 52.22Z, 52.23Z)

B2.g	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de manutention (NAF 52.24A, 52.24B)
B2.h	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) d'affrètement et organisation des transports (NAF 52.29B)
B3.1	Compte des sociétés d'autoroutes concédées
B3.2	Les comptes des ports maritimes métropolitains
B3.3	Les comptes des principaux aéroports français
B ancien1	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports routiers de marchandises (NAF 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z), 1993-2008
B ancien2	Compte des sociétés non financières des transports routiers de fret et services de déménagement (NAF 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z), 1993-2008
B ancien3	Compte des sociétés non financières de messagerie, fret express (NAF 52.29A), 1993-2008
B ancien4	Compte des sociétés non financières des transports fluviaux (NAF 50.30Z et 50.40Z), 1993-2008
B ancien5	Compte des sociétés non financières des transports maritimes et côtiers (NAF 50.10Z et 50.20Z), 1993-2008
B ancien6	Compte des sociétés non financières des transports aériens (NAF 51.10Z et 51.21Z), 1993-2008
B ancien7	Compte des sociétés non financières des transports urbains et routiers de voyageurs (NAF 49.31Z, 49.32Z, 49.39A, 49.39B), 1993-2008
B ancien8	Compte des sociétés non financières d'affrètement et organisation des transports (NAF 52.29B), 1993-2008

Partie C Transport, emploi et rémunération

C1	Effectifs salariés
C2.a	Évolution annuelle de la masse salariale, du salaire moyen par tête (SMPT) et du pouvoir d'achat du SMPT
C2.b	Évolution annuelle de l'indice du coût du travail
C2.c	Part des salariés ayant bénéficié de la revalorisation du Smic
C2.d	Évolution annuelle du salaire horaire brut de base ouvrier et de son pouvoir d'achat
C3.a	Offres d'emploi selon le métier proposé
C3.b	Demandeurs d'emploi en fin d'année
C3.c	Indicateur de tension
C4.a	Effectifs salariés dans le TRM
C4.b	Structure sociale des salariés du TRM au 31 décembre
C4.c	Évolution annuelle de la masse salariale, du salaire moyen par tête (SMPT) et du pouvoir d'achat du SMPT dans le transport routier de marchandises

Partie D Transport et développement durable

D1.a	Émission conventionnelles des voitures neuves et émissions réelles des voitures particulières en circulation
D1.b	Émission de CO ₂ par passager km aérien
D1.c	Transports collectifs de province en site propre
D2.a	Indicateurs généraux sur la consommation d'énergie
D2.b	Part des secteurs d'activité dans la consommation énergétique de produits pétroliers
D2.c	Part des produits pétroliers dans les consommations intermédiaires, en valeur
D2.d	Évolution des prix des carburants
D2.e	Prix des principaux carburants
D2.f	Évolution de la part des taxes dans le prix des carburants
D2.g	Ventilation par mode des consommations d'énergie de traction des transports sur le territoire métropolitain
D3.1-a	Émissions de CO ₂ en France métropolitaine
D3.1-b	Émissions de HFC en France métropolitaine
D3.1-c	Émissions de gaz à effet de serre en France métropolitaine
D3.1-d	Émission de CH ₄

D3.1-e	Émission de N ₂ O
D3.1-f	Émission de HFC
D3.2-a1	Émissions de SO ₂ en France métropolitaine
D3.2-a2	Émissions de NO _x en France métropolitaine
D3.2-a3	Émissions de CO en France métropolitaine
D3.2-a4	Émissions de COVNM en France métropolitaine
D3.2-a5	Émissions de N ₂ O en France métropolitaine
D3.2-a6	Émissions de Pb en France métropolitaine
D3.2-a7	Émissions de Cu en France métropolitaine
D3.2-a8	Émissions de HAP en France métropolitaine
D3.2-a9	Émissions de TSP en France métropolitaine
D3.2-a10	Émissions de PM ₁₀ en France métropolitaine
D3.2-a11	Émissions de PM _{2,5} en France métropolitaine
D3.2-a12	Émissions de PM _{1,0} en France métropolitaine
D3.2-b	Émissions du trafic routier en France métropolitaine en 2012
D4.1-a	Accidents ferroviaires (de chemin de fer et aux passages à niveau)
D4.1-b	Accidents aériens survenus en métropole depuis 1975
D4.1-c	Accidents maritimes (y compris plaisance) dans les zones de sécurité françaises depuis 2003
D4.2-a	Accidents corporels de la circulation routière - série avec tués à 6 jours, interrompue en 2005
D4.2-b	Évolution du nombre de tués dans les accidents de la circulation par million d'habitants dans les principaux pays européens
D4.2-c	Nombre de tués à trente jours par million d'habitants et par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en 2013

Partie E Transport de marchandises

E1.a	Les transports intérieurs terrestres de marchandises
E1.b1	Parts modales du transport terrestre de marchandises (yc transit)
E1.b2	Parts modales du transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, yc transit)
E1.c	Échanges de biens de la France avec les pays hors Union européenne (1), en tonnage, par mode de transport
E2.a	Les transports routiers intérieurs terrestres de marchandises
E2.b	Transport routier de marchandises du pavillon français intérieures (compte propre + compte d'autrui) hors transit en millions de t-km
E3.a1	Transport ferroviaire de marchandises par type de transport 2008-2014 (en t-km)
E3.a2	Transport ferroviaire de marchandises par type de transport 2008-2014 (en tonnes)
E3.b1	Transport ferroviaire de marchandises par type de conditionnement 2008-2014 (en t-km)
E3.b2	Transport ferroviaire de marchandises par type de conditionnement 2008-2014 (en tonnes)
E3.c	Répartition par produit du transport intérieur ferroviaire de marchandises, en nouvelle NST tous opérateurs
E4.a1	Transport fluvial de marchandises par type de transport (en t-km)
E4.a2	Transport fluvial de marchandises par type de transport (en tonnes)
E4.b1	Répartition par produit du transport intérieur fluvial de marchandises (hors transit) ancienne NST
E4.b2	Répartition par produit du transport intérieur fluvial de marchandises (hors transit) nouvelle NST (NST 2007)
E4.c	Transport fluvial pour les principaux bassins fluviaux
E4.d	Le fret trans-Manche passant par la France
E5.a	Échanges extérieurs de biens par mode de transport (séries arrêtées en 2005)
E5.b	Répartition par produit du transport maritime de marchandises
E5.c	Ensemble des tonnages traités dans les principaux ports français
E5.d	Transport maritime de conteneurs dans les principaux ports européens
E6.a	Transport terrestre de conteneurs
E6.b	Transport maritime de conteneurs
E6.c	Transport maritime de conteneurs dans les principaux ports européens
E8.a	Transport de marchandises par route dans l'Union européenne

- E8.b Transport de marchandises par chemin de fer dans l'Union européenne
 E8.c Transport de marchandises par voie fluviale dans l'Union européenne

Partie F Transport de voyageurs

- F1.a Transports intérieurs de voyageurs depuis 1990 selon le mode de transport
 F1.b Transports intérieurs de voyageurs depuis 2000 selon la distance pour le transport collectif
 F2 Transport ferroviaire de voyageurs depuis 2000
 F3-1 Transport collectif urbain de voyageurs depuis 2000
 F4.a Voiries aménagées et dédiées dans les communes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants
 F4.b Offre de places de stationnements de vélos dans les communes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants
 F4.c Les 38 systèmes de vélos en libre service (VLS)
 F5.a Évolution de la demande de transport aérien de voyageurs depuis 1980
 F5.b Évolution de l'offre de transport aérien de voyageurs depuis 2000
 F5.c Évolution des principaux partenaires du transport aérien depuis la métropole depuis 2000
 F5.d Évolution de la fréquentation des principales lignes intérieures métropolitaines depuis 2000
 F5.e Fréquentation des principaux aéroports depuis 2000
 F6 Les passagers trans-Manche passant par la France

Partie G Bilan de la circulation

- G1.a1 Parcours annuels moyens des véhicules immatriculés en France
 G1.a2 Évolution des parcours annuels moyens des véhicules immatriculés en France
 G1.b1 Circulation en France par type de véhicule
 G1.b2 Évolution de la circulation en France par type de véhicule
 G1.c1 Circulation par réseau
 G1.c2 Évolution de la circulation par réseau
 G2-1 Parcs annuels moyens (véhicules immatriculés en France)
 G2-2 Évolution des parcs annuels moyens (véhicules immatriculés en France)
 G3.a Consommations sur le territoire français et livraisons de carburants
 G3.b Évolution des consommations sur le territoire français et des livraisons de carburants
 G3.c1 Consommations unitaires des véhicules immatriculés en France
 G3.c2 Évolution de la consommation unitaire des véhicules immatriculés en France

Nomenclatures utilisées dans le rapport

Nomenclatures des tableaux du chapitre B « Entreprises » :

Transport de voyageurs	
Ferroviaire (<i>voyageurs</i>)	49.10Z
Transport collectif urbain	49.31Z
Routier (<i>cars</i>)	49.39A, 49.39B
Aérien (<i>voyageurs</i>)	51.10Z
Autre transport de voyageurs	49.32Z, 49.39C, 50.10Z, 50.30Z
<i>dont taxis</i>	49.32Z
Transport de marchandises	
Ferroviaire (<i>fret</i>)	49.20Z
Routier de fret et services de déménagement	49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z
Par conduites	49.50Z
Maritime (<i>fret</i>)	50.20Z
Fluvial (<i>fret</i>)	50.40Z
Aérien (<i>fret</i>) et spatial	51.21Z, 51.22Z
Autres services de transport	
Entreposage et manutention	52.10A, 52.10B, 52.24A, 52.24B
Services auxiliaires	52.21Z, 52.22Z, 52.23Z
Organisation du transport de fret	52.29A, 52.29B
Activités de poste et de courrier	53.10Z, 53.20Z

Nomenclatures des tableaux du chapitre C « Emploi et rémunérations » :

Transport principalement de voyageurs	
Ferroviaire (<i>yc fret</i>)	49.10Z, 49.20Z
Transport collectif urbain	49.31Z
Routier (<i>cars</i>)	49.39A, 49.39B
Aérien (<i>yc fret</i>) et spatial	51.10Z, 51.21Z, 51.22Z
Autre transport de voyageurs	49.32Z, 49.39C, 50.10Z, 50.30Z
<i>dont taxis</i>	49.32Z
Transport de marchandises (hors ferroviaire et aérien)	
Routier de fret et services de déménagement	49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z
Par conduites	49.50Z
Maritime (<i>fret</i>)	50.20Z
Fluvial (<i>fret</i>)	50.40Z
Autres services de transport	
Entreposage et manutention	52.10A, 52.10B, 52.24A, 52.24B
Services auxiliaires	52.21Z, 52.22Z, 52.23Z
Organisation du transport de fret	52.29A, 52.29B
Activités de poste et de courrier	53.10Z, 53.20Z

Nomenclature des activités françaises (NAF), Division 49, 50, 51, 52 et 53 de la NAF rév. 2 : le Transport

Code A 129	Divisions. groupes NAF rév. 2	Intitulés NAF rév. 2	Intitulés détaillés	Codes NAF rév. 2
H49A	49.1, 49.2	Transports ferroviaires	Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	49.10Z
			Transports ferroviaires de fret	49.20Z
H49B	49.3	Autres transports terrestres de voyageurs	Transports urbains et suburbains de voyageurs	49.31Z
			Transports de voyageurs par taxis	49.32Z
			Transports routiers réguliers de voyageurs	49.39A
			Autres transports routiers de voyageurs	49.39B
			Téléphériques et remontées mécaniques	49.39C
H49C	49.4, 49.5	Transports routiers de fret et par conduites	Transports routiers de fret interurbains	49.41A
			Transports routiers de fret de proximité	49.41B
			Location de camions avec chauffeur	49.41C
			Services de déménagement	49.42Z
			Transports par conduites	49.50Z
H50Z	50	Transports par eau	Transports maritimes et côtiers de passagers	50.10Z
			Transports maritimes et côtiers de fret	50.20Z
			Transports fluviaux de passagers	50.30Z
			Transports fluviaux de fret	50.40Z
H51Z	51	Transports aériens	Transports aériens de passagers	51.10Z
			Transports aériens de fret	51.21Z
			Transports spatiaux	51.22Z
H52Z	52	Entreposage et services auxiliaires des transports	Entreposage et stockage frigorifique	52.10A
			Entreposage et stockage non frigorifique	52.10B
			Services auxiliaires des transports terrestres	52.21Z
			Services auxiliaires des transports par eau	52.22Z
			Services auxiliaires des transports aériens	52.23Z
			Manutention portuaire	52.24A
			Manutention non portuaire	52.24B
			Messagerie, fret express	52.29A
			Affrètement et organisation des transports	52.29B
H53Z	53	Activités de poste et de courrier	Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel	53.10Z
			Autres activités de poste et de courrier	53.20Z

Le secteur des transports intègre désormais les entreprises de remorquage automobile dans les services auxiliaires de transport terrestre (52.21Z) anciennement dans l'entretien et la réparation automobile (50.2Z en NAF rév.1.2) ainsi que les activités postales antérieurement classées avec les télécommunications dans les services aux entreprises (à partir de 2008).

Sites internet

Aménagement - collectivités

Annuaire des collectivités locales : www.clf.fr

Centre national de la fonction publique territoriale : www.cnfpt.fr

Centre national de l'information géographique : www.cnig.fr

Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France : www.iaurif.org

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie : www.developpement-durable.gouv.fr

Automobile

Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA) : www.ccfa.fr

Union routière de France (URF) : www.urf.asso.fr

Données sociales

Acooss : www.acoss.urssaf.fr

AFT-IFTIM : www.aft-iftim.com

Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Cereq) : www.cereq.fr

Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) : www.securite-sociale.fr

www.risquesprofessionnels.ameli.fr

Dares, au sein du Ministère du travail, de l'emploi et de la santé www.travail-solidarite.gouv.fr, rubrique : Études/Recherche, statistiques de la Dares

Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) : www.securite-routiere.gouv.fr

Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) : www.insee.fr

Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (Unedic) : www.assedic.fr/unistatis/

Économie du transport - recherche

Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar) : <http://www.ifsttar.fr/>

Laboratoire d'économie des transports (LET) : www.ish-lyon.cnrs.fr/let

Environnement

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) : www.ademe.fr

Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa) : www.citepa.org

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie : www.developpement-durable.gouv.fr

Infrastructures de transport

Association des sociétés françaises d'autoroutes (Asfa) : www.autoroutes.fr

Réseau ferré de France (RFF) : www.rff.fr

Société nationale des chemins de fer SNCF : www.sncf.com

Union internationale des chemins de fer (UIC) : www.uic.asso.fr

Voies navigables de France (VNF) : www.vnf.fr

Sécurité routière

Direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR) : www.securite-routiere.gouv.fr

Statistiques

Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) : www.insee.fr

Service de l'observation et des statistiques (SOeS) : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/

Société nationale des chemins de fer français (SNCF) : www.sncf.fr - fret.sncf.com/

Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif-omnil) : www.omnil.fr

Eurostat : epp.eurostat.eu.europa.eu

Forum international des transports : www.internationaltransportforum.org

Organisation des Nations unies (ONU) : www.un.org/french/

Transport routier

Comité national routier (CNR) : www.cnr.fr

Fédération nationale des transports routiers (FNTR) : www.fntr.fr

Transport urbain - Transport collectif

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) : www.territoires-ville.cerema.fr

Groupement des autorités responsables des transports (Gart) : www.gart.org

Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) : www.Stif-idf.fr

Union des transports publics et ferroviaires : www.utp.fr

Transport maritime

Armateurs de France : www.armateursdefrance.org

Direction générale des infrastructures des transports et de la mer (DGITM) www.developpement-durable.gouv.fr/-Secteur-Maritime-et-Fluvial,1498-.html

European Sea Ports Organisation : www.espo.be

Transport aérien

Association of European Airlines (AEA) : www.aea.be/AEAWebsite/Presentation_Tier/Pr_Home.aspx

Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) : www.bea.aero

Direction générale de l'aviation civile (DGAC) : www.developpement-durable.gouv.fr/-Secteur-Aerien,1633-.html

Sigles et abréviations

- Acemo** : Enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre
- Acoss** : agence centrale des organismes de sécurité sociale
- Ademe** : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
- Acsé** : Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances
- ADP** : Aéroports de Paris
- AEA** : Association of European airlines (association des compagnies aériennes européennes)
- AEM** : anciens états membres de l'Union européenne
- AFITF** : Agence de financement des infrastructures de transport de France
- AFT** : Association pour le développement de la formation professionnelle dans le transport
- AO** : autorité organisatrice
- AOTU** : autorité organisatrice de transport urbain
- APE** : activité principale exercée, attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises
- APU** : administrations publiques
- Apuc** : administrations publiques centrales
- Apul** : administrations publiques locales
- Araf** : Autorité de régulation des activités ferroviaires
- ARTT** : aménagement et réduction du temps de travail
- Asfa** : Association des sociétés françaises d'autoroutes
- Assedic** : Association pour l'emploi dans l'industrie et le commerce
- Baac** : budget annexe de l'aviation civile
- Bacea** : budget annexe contrôle et exploitation aériens
- BEA** : Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile
- BHNS** : Bus à haut niveau de service
- BIT** : Bureau international du travail
- Bodacc** : bulletin officiel des annonces civiles et commerciales
- CA** : chiffre d'affaires
- CAF** : coût, assurance, fret
- Carcept** : Caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport routier de voyageurs et marchandises
- CCEE** : Commission des comptes et de l'économie de l'environnement
- CCFA** : Comité des constructeurs français d'automobiles
- CCNUCC** : convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques
- CCTN** : commission des comptes des transports de la nation
- CEMT** : conférence européenne des Ministres des transports
- Cerema** : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
- Cereq** : Centre d'études et de recherche sur les qualifications
- Certu** : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
- Cete** : Centres d'études techniques de l'équipement
- CFC** : chlorofluocarbures
- CGEDD** : Conseil général de l'environnement et du développement durable
- CGSP** : Commissariat général à la stratégie et à la prospective
- CI** : consommations intermédiaires
- CIADT** : Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire
- Cice** : crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi
- Citepa** : Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique
- CLD** : chômage de longue durée
- CMA-CGM** : Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime
- CNAM-TS** : Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés
- CNBA** : Chambre nationale de la batellerie artisanale
- CNPE** : commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport
- CNR** : Comité national routier

CNT : Conseil national des transports
COM : collectivité d'outre-mer
COVNM : composés organiques volatils non méthaniques
CPDP : Comité professionnel du pétrole
CPER : contrat de plan État-région
CROSS : Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
CSAM : Conseil supérieur de l'aviation marchande
CVS : corrigé des variations saisonnières
DADS : déclarations annuelles de données sociales
DAEI : Direction des affaires européennes et internationales
Dares : Direction de l'animation, de la recherche, des études et des statistiques
DEE : demandes d'emploi enregistrées
DEFM : Demandeurs d'emploi en fin de mois
DGAC : Direction générale de l'aviation civile
DGFIP : Direction générale des finances publiques
DGD : dotation globale de décentralisation
DGDDI : Direction générale des douanes et des droits indirects
DGE : dotation globale d'équipement
DGEC : Direction Générale de l'énergie et du climat
DGF : Dotation globale de fonctionnement
DGITM : Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DIF : droit individuel à la formation
DMMO : déclarations de mouvements de main-d'œuvre
DOM : département d'outre-mer
Drast : Direction de la recherche et de l'animation scientifique et technique
DSCR : Délégation à la sécurité et à la circulation routières
EMD : enquêtes ménages déplacements
ESA : enquête sectorielle annuelle
Esane : élaboration de statistiques annuelles d'entreprise
EBE : excédent brut d'exploitation
ECR : Euro cargo rail
EI : entreprises individuelles
Épic : établissement public à caractère industriel et commercial
ETA : enquêtes techniques et administratives
EVP : équivalent vingt pieds
FAB : franco à bord
FBCF : formation brute de capital fixe
FCA : fichier central des automobiles
FCOS : formation continue obligatoire de sécurité des conducteurs du transport routier de marchandises
Fiata : fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien
Fimo : formation initiale minimale obligatoire des conducteurs du transport routier de marchandises
FNE : France Nature Environnement
FNTR : Fédération nationale des transports routiers
Fongecfa : fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité
FPC : formation professionnelle continue
FSD : fonds de solidarité et de développement
Gart : Groupement des autorités responsables de transport
GES : gaz à effet de serre
Giec : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GMR : garantie mensuelle de rémunération
GNV : gaz naturel pour véhicules
HAP : Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques
HFC : hydrofluocarbure
IdF : Île-de-France

IATA : International Air Transport Association
Ifen : Institut français de l'environnement
Ifsttar : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux
IGTT : Inspection générale du travail des transports
Inrets : Institut national de recherche en économie sur les transports et leur sécurité
Insee : Institut national de la statistique et des études économiques
IPTFM : indice de prix du transport fluvial de marchandises
IPTRM : indice de prix du transport routier de marchandises
ISBLSM : Institution sans but lucratif au service des ménages
ISL : Institute of shipping economics and logistics
LAT : Ligne aérienne transversale
LET : Laboratoire d'économie des transports
LGV : ligne à grande vitesse
Loti : loi d'orientation des transports intérieurs
Lolf : loi organique relative aux lois de finances
Mapp : Mission d'appui aux partenariats public-privé
Medde : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
Minofi : Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie
NAF : nomenclature d'activités française
NEM : nouveaux états membres de l'Union européenne
NOx : oxyde d'azote
NST : nomenclature des statistiques de transport
Oaci : Organisation de l'aviation civile internationale
OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques
Odac : organisme divers d'administration centrale
Odal : organisme divers d'administration locale
OEC : offres d'emploi collectées
OEE : offres d'emploi enregistrées
OMI : Organisation maritime internationale
ONISR : Observatoire national interministériel de la sécurité routière
Optile : Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France
OPTL : Observatoire prospectif des transports et de la logistique
OSCE : Office statistique des Communautés européennes, dit Eurostat
OTF : Organisation du transport du fret
PBCAI : profit brut courant avant impôts
PCS : professions et catégories socioprofessionnelles
PIB : produit intérieur brut
PKO : places-kilomètres offertes
PKT : passagers-kilomètres transportés
PL : poids lourds
PM₁₀ : particule en suspension
PNLCC : programme national de lutte contre le changement climatique
PPP : partenariat public-privé
PTAC : poids total autorisé en charge
PTU : périmètre de transport urbain
RATP : Régie autonome des transports parisiens
RFF : Réseau ferré de France
Rome : répertoire opérationnel des métiers et des emplois
Ro-Ro : Roll-On, Roll-Off (=navire roulier)
RRD : réseau routier départemental
RRN : réseau routier national
RSA : revenu de solidarité active
Sceqe : Système communautaire d'échange de quotas d'émission
SCN : système de comptabilité nationale

Sesp : Service économie, statistiques et prospective
Setra : Service d'études techniques des routes et autoroutes
SHBO : salaire horaire de base des ouvriers
SHCG : salaire horaire conventionnel garanti
Sica : Société d'intérêt collectif agricole
SIE : système intermédiaire d'entreprises
Sitram : système d'information sur les transports de marchandises
Smic : salaire minimum interprofessionnel de croissance
SMPT : salaire moyen par tête
SNCF : Société nationale des chemins de fer français
SNF-EI : sociétés non financières et entreprises individuelles
SNSM : Société nationale de sauvetage en mer
stif : Syndicat des transports d'Île-de-France
STMT : statistiques du marché du travail
t-km : tonnes-kilomètres
TGV : trains à grande vitesse
TCSP : transports collectifs en site propre
TCU : transports collectifs urbains
TCUP : transports collectifs urbains de province
TER : transport express régional (transport sous convention de conseil régional, hors Île-de-France et Corse)
TET : train d'équilibre du territoire
TICPE : taxe intérieure de consommation des produits énergétiques
TKT : tonnes-kilomètres transportées
TPL : tonnes de port en lourd
TRF : transport routier de fret
TRM : transport routier de marchandises
TRV : transport routier de voyageurs
TSPP : taxe de soutien aux produits pétroliers
TTM : transports terrestres et maritimes (programme)
TVA : taxe sur la valeur ajoutée
UMS : Universal measurement system – unité de tonnage
Unedic : Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce
UTP : Union des transports publics et ferroviaires
veh-km : véhicules-kilomètres
voy-km : voyageurs-kilomètres
VA : valeur ajoutée
VAB : valeur ajoutée brute
VAE : vélos à assistance électrique
VFLI : voies ferrées locales industrielles
VI : véhicules industriels
VL : véhicules légers
VLS : vélos en libre service
VNF : Voies navigables de France
VP : véhicules particuliers
VT : versement transport
VTC : voiture de transport avec chauffeur
VU : véhicules utilitaires
VUL : véhicules utilitaires légers
ZC : zone courte
ZL : zone longue

Définitions

Circulation routière

Nombre de kilomètres total parcourus par l'ensemble des véhicules.

Mode de transport

Un mode de transport désigne une forme particulière de transport qui se distingue principalement par le véhicule mis en œuvre, et par conséquent par l'infrastructure utilisée.

On distingue :

- le transport routier ;
- le transport ferroviaire ;
- les autres transports guidés (tramways, téléphériques, funiculaires...) ;
- le transport par conduites (gazoducs, oléoducs...) ;
- le transport fluvial (ou par voies navigables) ;
- le transport maritime ;
- le transport aérien ;
- le transport spatial.

On parle de transport multimodal lorsque plusieurs modes de transport sont associés.

En plus de ces modes, un regroupement des transports en ville est désigné sous le terme de transport collectif urbain. Cette catégorie comprend des transports déployant des technologies et des infrastructures diverses : route pour le bus, rail pour le métro, RER et Transilien, etc ...

Pavillon

Pays d'immatriculation d'un véhicule.

PECO membres de l'UE

Au sein des pays de l'Europe centrale et orientale (Peco), 11 sont membres de l'Union européenne (UE) : Bulgarie, Croatie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovaquie.

Transport pour compte d'autrui

Transport rémunéré de voyageurs ou de marchandises pour le compte de tiers. On parle aussi de transport public.

Dans le transport de marchandises, le transporteur n'est pas propriétaire de la marchandise.

Transport pour compte propre

Le transport pour « compte propre » des ménages et des entreprises correspond à la production faite par et pour eux-mêmes. Ce transport n'est pas réalisé par un prestataire de service (public ou privé) en échange d'un paiement, il ne donne pas lieu à livraison de service à autrui et sa valeur n'est pas observable sur un marché.

Le compte satellite s'écarte du cadre central de la Comptabilité nationale sur la notion de production. En effet, il intègre, en sus de la définition standard de la production de service vue comme livraison de ce service à autrui, le transport pour compte propre, dont il estime la valeur, en le considérant comme un transport autoproduit dit en « compte propre ». La voiture particulière est le moyen de transport majoritairement employé dans le cadre de la production des ménages pour compte propre.

A – Transport et activité économique

Branche et secteur

Une branche (branche d'activité) regroupe des unités de production homogènes, c'est-à-dire qui fabriquent des produits (ou rendent des services) qui appartiennent au même item de la nomenclature d'activité économique considérée.

Un secteur regroupe des entreprises qui ont la même activité principale (selon la nomenclature d'activité économique considérée). L'activité d'un secteur n'est donc pas tout à fait homogène et comprend des productions ou services secondaires qui relèveraient d'autres items de la nomenclature que celui du secteur considéré.

En 2012 : seulement 2,9 % du chiffre d'affaires hors taxes (CAHT) de la branche transport *stricto sensu* (divisions 49 à 52 de la NAF rév. 2) ne font pas partie du secteur des transports ; seulement 2,7 % du CAHT du secteur des entreprises de transport ne fait pas partie de la branche transport. Ces ratios sont assez robustes puisqu'ils s'élèvent respectivement à 3,3 % et 3,4 % en 2011, et à 2,8 % et 3,6 % en 2010.

Mais à un niveau plus fin de la nomenclature, il existe des différences importantes entre le chiffre d'affaires (CA) des branches et celui secteurs. C'est par exemple le cas pour le transport ferroviaire :

La SNCF a pour activité principale le transport ferroviaire de voyageurs et est classée dans le secteur « transport ferroviaire de voyageurs » ; mais elle réalise une très grosse partie du transport de fret ferroviaire, du transport urbain ou suburbain de voyageurs et des services auxiliaires des transports terrestres. Alors que le CA du secteur transport ferroviaire de voyageurs est de 19,7 milliards d'€, celui de la branche transport ferroviaire de voyageurs n'est que de 6,3 milliards d'€.

Branches utilisatrices de transport

Sous cette appellation sont regroupées les branches qui produisent des biens ou réalisent des services nécessitant du transport. Il s'agit de l'agriculture, sylviculture et pêche, des branches manufacturières (industries, cokéfaction et raffinage), de la construction et du commerce, réparation d'automobiles et de motocycles.

Brent

Le Brent est un pétrole assez léger, issu d'un mélange de la production de 19 champs de pétrole situés en mer du Nord. Il est coté à Londres. Malgré une production limitée, la cotation du Brent (avec le West Texas Intermediate - WTI) sert de prix de référence au niveau mondial.

Produit intérieur brut (PIB)

Valeur de tous les biens et services produits diminuée de la valeur des biens et services utilisés pour leur production. C'est un agrégat représentant le résultat final de l'activité de production des unités productrices résidentes, dont l'objet est de mesurer l'activité économique.

Il peut se définir de trois manières :

- la somme des valeurs ajoutées brutes des différents secteurs institutionnels ou des différentes branches d'activité, augmentée des impôts et diminué des subventions sur les produits (lesquels ne sont pas affectés aux secteurs et aux branches d'activité) ;
- la somme des emplois finals intérieurs de biens et de services (consommation finale effective, formation brute de capital fixe, variations de stocks), augmenté des exportations, diminué des importations ;
- la somme des emplois des comptes d'exploitation des secteurs institutionnels (rémunération des salariés, impôts sur la production) augmenté des importations et diminué des subventions, excédent brut d'exploitation et revenu mixte.

B | Démographie des entreprises

Auto-entrepreneur (auto-entreprise) devenu(e) micro-entrepreneur (micro-entreprise)

Le régime de l'« auto-entrepreneur » s'applique depuis le 1^{er} janvier 2009 aux personnes physiques qui créent ou possèdent déjà une entreprise individuelle pour exercer une activité commerciale, artisanale ou libérale (hormis certaines activités exclues), à titre principal ou complémentaire, et dont l'entreprise individuelle remplit les conditions du régime fiscal de la micro-entreprise et qui opte pour exercer en franchise de TVA.

Depuis le 19 décembre 2014, (loi Pinel du 18 juin 2014) le terme de « micro-entrepreneur » se substitue à celui d'« auto-entrepreneur ».

Ce régime

(<http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/auto-entrepreneur.htm>)

doit être distingué à la fois du

régime micro-fiscal (dit parfois régime fiscal de la micro-entreprise)

(<http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/regime-fiscal-micro-entrep.htm>)

ainsi que de

la catégorie des micro-entreprises

(*article 51 et décret n° 2008-1354 de la loi de modernisation de l'économie (LME)*)

(<http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/microentreprise.htm>).

Création d'entreprise

La création d'entreprise est définie comme la mise en œuvre de nouveaux moyens de production. Concept harmonisé au niveau européen, une création d'entreprise correspond à l'apparition d'une unité légale exploitante n'ayant pas de prédécesseur. Ceci inclut les réactivations d'entreprise dont la dernière cessation remonte à plus d'un an et les reprises s'il n'y a pas continuité de l'entreprise.

Défaillance d'entreprise

Les défaillances d'entreprises sont comptabilisées à la date du jugement. Le concept de défaillance traduit la mise en redressement judiciaire de l'entreprise qui peut avoir diverses issues : la liquidation, la poursuite de l'activité à la suite d'un plan de continuation, la reprise à la suite d'un plan de cession. Une défaillance ne conduit donc pas toujours à une disparition d'entreprise ou cessation, de même qu'une cessation se produit le plus souvent sans qu'il y ait eu préalablement défaillance.

Immatriculation (création) de micro-entreprise

Le nombre de créations de micro-entreprises intègre toutes les entreprises créées sous ce régime, qu'elles aient ou non effectivement démarré leur activité, y compris celles à qui ce régime a été refusé après la déclaration de création : le terme *immatriculation* est donc préférable à *création* pour ce régime particulier.

Taux de créations d'entreprises

Rapport entre les créations d'entreprises pour une année n et le nombre (stock) d'entreprises au 01/01/année n .

Taux de défaillances d'entreprises

Rapport entre les défaillances d'entreprises pour une année n et le nombre (stock) d'entreprises au 01/01/année n .

B | Comptes des entreprises de transport

Comptes de l'ensemble du secteur

Les comptes des entreprises sont donnés par le dispositif Esane de l'Insee, qui succède au système unifié de statistiques d'entreprises (Suse) et aux enquêtes annuelles sur les entreprises (EAE).

Le dispositif Esane combine des données administratives (fiscales et sociales) et des données obtenues à partir d'un échantillon d'entreprises (enquête sectorielle annuelle/ESA).

L'enquête sectorielle annuelle (ESA) aborde les thèmes de l'activité principale exercée, l'emploi, la répartition du chiffre d'affaires par produit ainsi que les modifications des conditions d'exercice de l'activité (restructurations). Cette enquête est adressée à environ 120 000 entreprises en France métropolitaine.

Capacité d'autofinancement (CAF)

La capacité d'autofinancement représente les ressources brutes restant à l'entreprise à l'issue de l'exercice. L'entreprise peut choisir soit de les distribuer, soit de les réserver au financement de ses investissements. Au contraire du résultat net comptable, elle ne prend pas en compte les flux se rapportant aux opérations d'appréciation ou de dépréciation du capital. La capacité d'autofinancement est le montant dégagé par l'activité de l'entreprise disponible pour financer des investissements.

Chiffre d'affaires (CA)

Le chiffre d'affaires représente le montant des affaires (hors taxes) réalisées par l'entreprise avec les tiers dans l'exercice de son activité professionnelle normale et courante. Il correspond à la somme des ventes de marchandises, de produits fabriqués, des prestations de services et des produits des activités annexes.

Consommation de capital fixe

C'est la dépréciation subie par le capital fixe au cours de la période considérée par suite d'usure normale et d'obsolescence prévisible.

Le terme « brut » dans les expressions comme « produit intérieur brut » ou « formation brute de capital fixe » signifie que la consommation de capital fixe n'a pas été soustraite. Quand on la soustrait de ces grandeurs, leur valeur est dite « nette ».

Consommations intermédiaires (CI)

Ce sont les valeurs des biens et services transformés ou entièrement consommés au cours du processus de production. L'usure des actifs fixes mis en œuvre n'est pas prise en compte ; elle est enregistrée dans la consommation de capital fixe.

Coût du personnel de conduite *(dans le transport routier de fret)*

Le coût du personnel de conduite intègre les salaires (et charges sociales) ainsi que les frais de déplacement.

Pour plus d'information sur les différentes spécificités nationales au sein de l'UE cf.

Comparatif du coût du personnel de conduite et des règles sociales applicables dans le TRM de quelques pays européens

<http://www.cnr.fr/Publications-CNR/Comparatif-du-cout-du-personnel-de-conduite-et-des-regles-sociales-applicables-dans-le-TRM-de-quelques-pays-europeens>.

Excédent brut d'exploitation (EBE)

Il est égal à la valeur ajoutée, diminué de la rémunération des salariés, des autres impôts sur la production (voir « Impôts sur la production et les importations ») et augmenté des subventions d'exploitation. Pour les entreprises individuelles, le solde du compte d'exploitation est le revenu mixte. L'excédent d'exploitation peut être calculé net, si l'on retranche la consommation de capital fixe.

Formation brute de capital fixe (FBCF)

La formation brute de capital fixe (FBCF) est constituée par les acquisitions moins cessions d'actifs fixes réalisées par les producteurs résidents. Les actifs fixes sont les actifs corporels ou incorporels issus de processus de production et utilisés de façon répétée ou continue dans d'autres processus de production pendant au moins un an.

Impôts sur la production et les importations

Les impôts sur la production et les importations sont des versements obligatoires sans contrepartie, en espèces ou en nature, prélevés par les administrations publiques ou par les institutions de l'Union européenne (UE). Ces impôts sont dus quel que soit le montant des bénéfices obtenus. Ils comprennent les impôts sur les produits et les autres impôts sur la production.

Production

La production comprend le chiffre d'affaires (CA) et les productions stockées et immobilisées dont il faut retrancher les achats des marchandises pour la revente.

Dans les transports, production et CA sont comparables (en 2013 la production varie entre 97 % et 111 % du CA selon les sous-secteurs), ce qui n'est pas le cas par exemple dans le commerce où le coût d'achats des marchandises vendues est très important.

Résultat courant avant impôts (RCAI)

Le résultat courant avant impôts est égal

aux produits d'exploitation (notamment les sommes reçues qui relèvent de l'activité de l'entreprise, soit les ventes de biens, prestations de services...)

+ quotes-parts de résultats sur opérations faites en commun : produits, au sens comptable du terme (par exemple, résultat des opérations faites par l'intermédiaire d'une société en participation)

+ produits financiers (intérêts courus, gains de change, revenus tirés des comptes en banque)

- charges d'exploitation (sommes versées en contrepartie de marchandises, approvisionnements, travaux et services consommés...)

- quotes-parts de résultats sur opérations en commun : charges au sens comptable du terme

- charges financières (par exemple : intérêts des emprunts, escomptes accordés à des clients, pertes de change supportées).

Taux d'autofinancement [CAF / FBCF]

Rapporte la capacité d'autofinancement à la formation brute de capital fixe.

Taux d'épargne [CAF / VA]

Rapporte la capacité d'autofinancement à la valeur ajoutée brute.

Taux d'investissement [FBCF / VAB]

Rapporte la formation brute de capital fixe à la valeur ajoutée brute.

Taux de marge brute [EBE / VAB]

Rapporte l'excédent brut d'exploitation à la valeur ajoutée brute.

Taux de valeur ajoutée brute [VAB / CA]

Rapporte la valeur ajoutée brute au chiffre d'affaires.

Valeur ajoutée brute (VAB)

Elle est égale à la valeur de la production diminuée de la consommation intermédiaire.

C | Transport, emploi et rémunérations**Convention collective**

Le code du travail fixe les règles générales applicables aux relations de travail entre employeurs et salariés de droit privé. Dans ce cadre, les partenaires sociaux négocient des conventions qui viennent compléter le droit du travail. La convention collective couvre l'ensemble des conditions d'emploi, de formation professionnelle et de travail ainsi que les garanties sociales. Le champ d'application des conventions peut être interprofessionnel ou professionnel. Il s'agit dans ce dernier cas d'une convention ou d'un accord dit de branche.

Demandeur d'emploi

Les **demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM)** sont les personnes inscrites à Pôle emploi à la fin du mois ou du trimestre considéré.

Les catégories de demandeurs d'emploi

Les demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi sont regroupés en différentes catégories, conformément aux recommandations du rapport du Cnis sur la définition d'indicateurs en matière d'emploi, de chômage, de sous-emploi et de précarité de l'emploi (rapport n°108 - septembre 2008).

Il existe cinq catégories statistiques qui regroupent les demandeurs d'emploi en fonction de leur position actuelle face à l'emploi (catégories A à E). Dans les fichiers administratifs de Pôle emploi, huit catégories de demandeurs d'emploi sont utilisées (catégories 1 à 8). Ces dernières catégories ont été définies par arrêté (arrêté du 5 février 1992 complété par l'arrêté du 5 mai 1995). Depuis le mois de mars 2009, les publications sont fondées sur les catégories statistiques et non plus sur les catégories administratives.

Le tableau suivant présente les catégories utilisées à des fins de publication statistique à partir de mars 2009 et la correspondance avec les catégories administratives auxquelles Pôle emploi a recours dans sa gestion des demandeurs d'emploi.

Catégories statistiques		Catégories administratives
Catégorie A	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, sans emploi	Catégories 1, 2 et 3 hors activité réduite
Catégorie B	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite courte (i.e. de 78 heures ou moins au cours du mois).	Catégories 1, 2 et 3 en activité réduite
Catégorie C	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite longue (i.e. de plus de 78 heures au cours du mois).	Catégories 6, 7 et 8
Catégorie D	Demandeurs d'emploi non tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi (en raison d'un stage, d'une formation, d'une maladie...), sans emploi	Catégorie 4
Catégorie E	Demandeurs d'emploi non tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, en emploi (par exemple : bénéficiaires de contrats aidés).	Catégorie 5
Catégories A, B et C	Demandeurs d'emploi immédiatement disponibles pour occuper un emploi, tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi.	Catégories 1, 2, 3, 6, 7 et 8

La notion de demandeur d'emploi inscrit à Pôle emploi est différente de celle de chômeur au sens du Bureau international du travail (BIT) : certains demandeurs ne sont pas considérés comme chômeurs au sens du BIT et inversement certains chômeurs au sens du BIT ne sont pas inscrits à Pôle emploi.

Pouvoir d'achat

Le pouvoir d'achat désigne ce que l'on peut consommer ou épargner avec son revenu. Pour connaître l'évolution du pouvoir d'achat, il faut connaître l'évolution des prix, mais aussi l'évolution des revenus : si les revenus augmentent plus vite que les prix, le pouvoir d'achat augmente.

Salaire moyen par tête (SMPT)

Le salaire moyen par tête (SMPT) est calculé en rapportant la masse salariale à l'effectif salarié en moyenne annuelle. Il est issu des données de l'Acosse disponibles pour l'année 2014.

D3 | Émissions

Gaz à effet de serre (GES)

Les six GES du panier de Kyoto sont les suivants : dioxyde de carbone (CO₂), méthane (CH₄), protoxyde d'azote (N₂O), hexafluorure de soufre (SF₆), hydrocarbures (HFC) et perfluorocarbures (PFC).

Polluants atmosphériques

Les principaux polluants des transports sont l'oxyde d'azote (NO_x), le dioxyde de soufre (SO₂), les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), le monoxyde de carbone (CO), les Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), les métaux lourds cuivre (Cu) et plomb (Pb), les particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀), de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}), de diamètre inférieur à 1,0 µm (PM_{1,0}), et total des particules en suspension (TSP).

D4 | Accidentalité

Agglomérations

On entend par « agglomérations », l'ensemble des réseaux (sauf les autoroutes) situés à l'intérieur d'une agglomération au sens du code de la route (parties de routes, c'est-à-dire l'ensemble des sections situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) qu'elle qu'en soit la taille. Le reste du réseau (sauf les autoroutes), situé hors agglomération, constitue la catégorie « hors agglomérations ». Les « autoroutes » constituent un milieu à part entière.

Accident corporel

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- provoque au moins une **victime**, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
- survient sur une voie (publique ou privée) ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

Pour chaque accident corporel, deux types d'usagers sont distingués : les **indemnes** et les **victimes**.

Usagers d'un accident corporel			
Indemnes	Victimes		
	Blessés		Tués
	Blessés légers	Blessés hospitalisés	

Indemnes

Les usagers indemnes sont les usagers impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical.

Victimes

Ce sont les usagers impliqués non **indemnes**. Parmi les victimes, on distingue :

- les personnes **tuées** : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;
- les **blessés** : victimes non décédées, dont l'état nécessite des soins médicaux (c'est-à-dire prodigués par un professionnel de la santé, quel que soit le cadre de ces soins : hôpital, cabinet médical, voire sur place).

Blessés

Ce sont parmi les victimes, des victimes non **tuées** parmi lesquelles on distingue :

- les blessés **légers**, dont l'état nécessite un soin médical mais qui, en cas d'hospitalisation, ne sont pas hospitalisés plus de 24 heures.
- les blessés **hospitalisés**, dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation.

Tués (personnes tuées)

Les personnes tuées sont les victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident. Cette définition européenne est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005 permettant à la France de se comparer avec ses voisins européens. Avant le 1^{er} janvier 2005, le nombre de décès consécutifs à des accidents de la route collecté en France était le nombre de morts constatés dans les 6 jours qui suivent l'accident.

Le **Taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée** est le pourcentage de véhicules ayant dépassé la vitesse maximale autorisée qui diffère selon la catégorie de la route et le type de véhicule.

Zones de sécurité

Les zones de sécurité (« Search and Rescue » SAR en anglais) sont des zones de responsabilité de sauvetage que les États ont déclarées auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI). En France, cette mission est dévolue aux Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (Cross), responsables du sauvetage de la vie humaine de la plage jusqu'à la limite de la zone de responsabilité française.

E | Transport de marchandises

Transport intérieur de marchandises

Les transports intérieurs sont les transports ou la portion des transports réalisés sur le territoire d'un État donné (indépendamment du pavillon du véhicule et de l'origine ou de la destination de la marchandise et du véhicule). Ainsi, en France, outre les transports nationaux, les transports intérieurs comptabilisent la seule partie des transports internationaux réalisée sur le territoire français (Paris-Valencienne pour un transport d'échange Paris-Berlin, Vintimille-Portbou pour un transport de transit Turin-Barcelone).

Transport national de marchandises

Transport entre un lieu de chargement et un lieu de déchargement situés dans le même pays, quelque soit le pavillon du véhicule (routier, ferroviaire ou fluvial).

Transport international de marchandises

Transport entre un lieu de chargement et un lieu de déchargement situés dans deux pays différents.

Cabotage

Transport national effectué par un véhicule immatriculé dans un autre pays.

Transport routier de marchandises

Activité consistant à transporter des biens en faisant rouler des véhicules routiers.

Deux modalités sont considérées pour le transport routier de marchandises (TRM) :

- le TRM restreint comprend : le TRM de proximité (NAF rév. 2 : 49.41B) et le TRM interurbain (49.41A) ;
- le TRM élargi comprend aussi la location avec conducteur (49.41C), la « messagerie, fret express » (52.29A).

Roulier (navire) dénommé Ro-Ro

Un roulier est un navire utilisé pour transporter entre autres des véhicules, chargés grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. On les dénomme aussi Ro-Ro, (de l'anglais Roll-On, Roll-Off littéralement « roule dedans, roule dehors ») pour faire la distinction avec les navires de charge habituels où les produits sont chargés à la verticale par des grues.

L'appellation Ro-Ro fait référence avant tout à la technique de manutention : on charge et décharge les colis en les faisant rouler depuis la rampe Ro-Ro portuaire (quand elle existe) vers la rampe mobile du navire, ce qui permet ainsi de conduire tout ce qui est roulant dans le garage du navire ou de l'en évacuer dans l'autre sens. Le Ro-Ro est particulièrement adapté au transport de camions, de semi-remorques, de tracteurs, pelleteuses, etc. Il est également adapté au transport de conteneurs ou de caisses mobiles acheminés dans le garage du navire au moyen de chariots à fourche ou de remorques esclaves (plus familièrement appelés mafis du nom de la société allemande qui les a conçues).

F | Transport de voyageurs

Autorité organisatrice de transport (AOT)

Une autorité organisatrice de transports (AOT) est une des collectivités auxquelles la loi d'orientation pour les transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (Loti) a confié la mission d'organiser les transports.

Les communes, ou plus souvent leurs regroupements, sont autorités organisatrices des transports urbains. Elles en assurent l'exploitation directe en régie ou bien la délèguent à des sociétés privées.

Elles participent à l'équilibre financier des services grâce notamment au **versement transport** prélevé sur la masse salariale des entreprises situées dans leur **périmètre des transports urbains (PTU)**.

Les départements sont autorités organisatrices des transports non urbains sur leur territoire.

Les régions sont autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux.

La mise en cohérence de l'action des AOT (région pour les TER, conseil général pour les autocars, et une ou plusieurs intercommunalités) à l'intérieur des aires urbaines, peut passer par la création d'un syndicat mixte des transports, auquel les différentes AOT délèguent leur compétence sur le territoire concerné.

Transport intérieur de voyageurs

Les transports intérieurs sont les transports ou la portion des transports réalisés sur le territoire d'un État donné (indépendamment de la nationalité des personnes et du véhicule, et de l'origine ou de la destination des personnes et du véhicule). Ainsi, en France, les transports intérieurs de voyageurs comptabilisent la seule partie des transports internationaux réalisée sur le territoire français : par exemple, seuls les kilomètres parcourus sur le territoire français par les lignes ferroviaires internationales (comme Eurostar ou Thalys) sont prises en compte.

Versement transport (VT)

Le versement transport (VT) est une contribution locale des employeurs qui permet de financer les transports en commun. Elle est recouvrée par l'Urssaf au titre des cotisations sociales pour être reversée aux autorités organisatrices de transports (commune, département, région, etc.).

Voyageur-kilomètre (voy-km)

Produit du nombre de voyages par la distance moyenne parcourue. C'est aussi égal au produit du nombre de voyageurs par la distance moyenne parcourue par voyageur. Cette unité commune permet de comparer les différents modes de transport de voyageurs (à l'exception du transport maritime) et notamment de calculer les différentes parts modales. Dans l'aérien, le terme équivalent plus fréquemment usité est le **passager kilomètre transporté (PKT)**.

F3 | Transport collectif urbain

Autorité organisatrice de transport urbain (AOTU)

Une autorité organisatrice de transport urbain est une forme d'autorité organisatrice de transports (AOT). L'AOTU assure l'organisation du réseau de transport urbain sur son territoire, le **périmètre de transport urbain (PTU)**. Pour cela, l'AOTU perçoit le **versement transport (VT)**. L'autorité organisatrice de transport urbain délègue l'exploitation de son réseau à un opérateur de transport.

Stif

L'organisation des transports en Île-de-France constitue une exception puisqu'elle est fixée par le décret du 14 novembre 1949 et non par la loi d'orientation pour les transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (Loti) qui ne s'y applique pas. Le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) est l'actuelle autorité organisatrice de l'ensemble des transports de voyageurs en Île-de-France.

Kilomètres produits

Nombre de kilomètres effectués, y compris « **haut-le-pied** », par l'ensemble des véhicules pour tous les services du réseau urbain (services réguliers ordinaires, services spéciaux ou occasionnels), y compris la sous-traitance. Pour les métros et les tramways, les kilomètres sont comptabilisés par rame et non par voiture.

Les kilomètres « **haut-le-pied** » sont ceux effectués à vide par les véhicules de transport collectif en dehors des services, entre les dépôts et les terminus par exemple.

Densité de la production kilométrique

Rapport entre la totalité des kilomètres produits (mesurée en véhicules-kilomètres) d'un **PTU** et la superficie de ce **PTU** (en km²).

Offre kilométrique

Rapport entre la totalité des kilomètres produits à l'intérieur d'un **PTU** et la population de ce **PTU**.

Places-kilomètres offertes (PKO)

Produit des kilomètres parcourus (par l'ensemble des véhicules) par la capacité de ces véhicules. Comme l'**offre kilométrique**, il s'agit d'un indicateur permettant de mesurer l'offre de transport faite aux usagers.

Périmètre de transport urbain (PTU)

Une ou plusieurs communes réunies au sein d'une structure intercommunale pour l'organisation d'un service de transport public urbain. La collectivité locale compétente est désignée comme autorité organisatrice de transports urbains (**AOTU**).

Classes des réseaux de transports collectifs urbains, définies par l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) :

Grands réseaux ou réseaux de classe 1 : réseaux des agglomérations de plus de 250 000 habitants ;

Réseaux intermédiaires ou réseaux de classe 2 : réseaux des agglomérations de 100 000 à 250 000 habitants ;

Petits réseaux ou réseaux de classe 3 : réseaux des agglomérations de moins de 100 000 habitants.

Transports collectifs en site propre (TCSP)

Il s'agit d'un système de transport public de voyageurs, utilisant une voie ou un espace affectés à sa seule exploitation, bénéficiant généralement de priorités aux feux et fonctionnant avec des matériels allant des autobus aux métros, en passant par les tramways.

Bus à haut niveau de service (BHNS)

Le BHNS est un **transport collectif en site propre (TCSP)** caractérisé par un véhicule routier répondant au code de la route (limité à 24,5 mètres en longueur). Par une approche globale (matériel roulant, infrastructure, exploitation), le BHNS assure un niveau de service continu supérieur aux lignes de bus conventionnelles (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité) et s'approche des performances des tramways. Le bus est ici considéré dans sa conception la plus large. Il peut être guidé (guidage matériel ou immatériel) ou non guidé, à motorisation thermique, électrique ou hybride.

Transports collectifs en site propre « lourd » (TCSP lourd)

On parle de TCSP « lourd » pour désigner les métros et les tramways afin de les distinguer notamment des autobus.

F4 | Transport doux : le vélo**Aménagement cyclable**

Tout aménagement (de voirie ou non, ponctuel ou linéaire) spécifiquement destiné aux cyclistes et n'étant pas destiné, par conception, à être utilisé par d'autres usagers, sauf si un partage est explicitement prévu. Les aménagements cyclables comprennent les voies cyclables, mais également la signalisation ou le stationnement. Ils visent à sécuriser les déplacements des cyclistes en milieu urbain comme en milieu rural.

Bande cyclable (1)

Voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.

Piste cyclable (1)

Chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues.

Voie verte (1)

Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.

Zone de rencontre (1)

Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Zone 30 (1)

Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

(1) Code de la route - Article R110-2, modifié par décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010 - art. 2.

Double sens cyclable

Sens unique classique pour les véhicules motorisés, mais ouvert à la circulation des cyclistes dans les deux sens.

Vélo en libre service (VLS)

Les services de vélos en libre service (VLS) correspondent à une location de vélos de courte durée où le vélo peut être emprunté à une station sur l'espace public de manière automatisée 24h/24, 7j/7 pour la durée de son déplacement. Le cycliste peut prendre et déposer son vélo à des endroits distincts : c'est le principe du "One-way".

Véloroute

Itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, continu (sans interruption, y compris dans les villes), adapté à la circulation à vélo (sécurité, balisage).

F5 | Transport aérien**Faisceau**

Groupe de lignes appartenant à un même secteur géographique.

Liaisons radiales (Île-de-France - Province)

Liaisons aériennes entre Paris-Charles-de-Gaulle ou Paris-Orly et les autres aéroports métropolitains.

Liaisons transversales (Province - Province)

Liaisons entre aéroports métropolitains hors Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly.

Mouvement commercial

Vol de transport public. Les mises en places, les vols circulaires, les vols d'entraînement ou les vols gouvernementaux en sont exclus.

Passager local

Passager au départ ou à l'arrivée sur un aéroport, hors transit.

Passager kilomètre transporté (PKT)

Produit du nombre de passagers transportés par la distance moyenne parcourue par passager. Cette unité est équivalente au **voyageur-kilomètre** (voy-km) utilisé plus généralement pour les autres modes de transport (routier et ferroviaire).

Transit

Au regard d'un aéroport et sur un même numéro de vol, passager originaire d'une escale antérieure et à destination d'une escale ultérieure.

Vol

Parcours d'une ou plusieurs étapes consécutives repérées par un même numéro de vol et une même date.

G | Bilan de la circulation**Immatriculation**

Mouvement de mutation d'un véhicule avec émission d'une nouvelle carte grise.

Ces mouvements incluent les immatriculations de véhicules neufs (c'est-à-dire dont le propriétaire est le premier depuis la mise en circulation du véhicule), ainsi que les immatriculations de véhicules d'occasion (nouveau propriétaire depuis la première mise en circulation).

Les immatriculations ne comprennent pas les mouvements de rectification des informations sur les véhicules.

À compter d'avril 2009, les véhicules bénéficient d'une immatriculation à vie. Cela n'affecte pas la définition statistique de l'immatriculation d'occasion, les immatriculations concernent les véhicules neufs ou les ventes de véhicules d'occasion bien que ces derniers ne changent pas de numéro. Ces mouvements sont relatifs à la série dite normale, c'est-à-dire hors transit temporaire, immatriculation temporaire, militaire, corps diplomatique.

Véhicule

Un véhicule est un engin mobile, qui permet de déplacer des personnes ou des marchandises d'un point à un autre.

On distingue :

- les véhicules à moteur (voitures, camions, avions...) ;
- les véhicules destinés à être tractés par des véhicules à moteur (remorques, barges, wagons...) ;
- les autres véhicules incluant ceux à motorisation humaine (vélo, diable...), animale (charrette) ou à propulsion naturelle (éolienne, gravitationnelle - voiliers, planeurs).

Dans le cas des véhicules destinés au transport de voyageurs, on distingue les véhicules à usage principalement individuel (voiture, cyclomoteur, vélo, trottinette, skateboard, skis...) des véhicules à usage collectif (autocar, péniche, train, ...).

Véhicule utilitaire

Les véhicules utilitaires regroupent les autobus et les autocars, les camions et les camionnettes, les tracteurs routiers, les remorques et les semi-remorques.

On distingue les véhicules utilitaires légers (moins de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) et utilisables avec un permis de conduire B) des autres véhicules utilitaires.

Camion

Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et de moins de 3,5 tonnes de PTAC.

Tracteur routier

Véhicule à moteur dépourvu de caisse (par conséquent, non susceptible de contenir des marchandises) dont la vocation est de tirer des semi-remorques ou tout autre véhicule routier non automobile.

Les tracteurs agricoles ne sont pas inclus dans cette catégorie.

Remorque

Véhicule non automoteur sur roues, destiné à être tracté par un autre véhicule.

Semi-remorque

Véhicule routier non automoteur destiné au transport de marchandises sans essieu avant, conçu de manière à ce qu'une partie du véhicule et une partie importante de son chargement reposent sur le tracteur routier.

Camionnette

Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et de moins de 3,5 tonnes de PTAC.

VUL

Véhicule de moins de 3,5 tonnes de PTAC, n'ayant ni siège arrière ni point d'ancrage de sièges arrière.

Il peut s'agir d'une camionnette, d'un fourgon, d'un dérivé de voiture particulière. Les carrosseries peuvent être aménagées pour des utilisations particulières (exemple : bennes).

Motocycle

Les motocycles comprennent les tricycles à moteur, les quadricycles à moteur ; les motocyclettes légères dont la puissance maximale nette n'excède pas 11 kW et dont la cylindrée n'excède pas 125 cm³ ; les motocyclettes autres que légères de puissance maximale comprise entre 11 kW et 25 kW, et de puissance maximale nette/poids en ordre de marche inférieure ou égale à 0,16 kW/kg ; les motocyclettes de puissance maximale supérieure à 25 kW.

Voiturette

Véhicule (cyclomoteurs carrossés à plus de deux roues) dont la cylindrée est inférieure à 50 cm³ pour les véhicules à essence, ou dont la puissance n'excède pas 4 kW pour les véhicules fonctionnant à un autre carburant que l'essence.

Réseau routier

Le réseau routier comprend le réseau national (autoroutes concédées, autoroutes interurbaines, autoroutes et voies rapides urbaines, routes nationales), les autres routes (départementales, communales).

Réunion plénière de la commission du 3 juillet 2015

Liste des participants

Sous la présidence de

M. Ourliac

Vice-président de la Commission des comptes des transports de la Nation, Président de la section transports, économie, réseaux du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)

Service de l'observation et des statistiques	(SOeS)	M. Moreau
Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable	(Seeidd)	M. Bonnet
Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer	(DGITM)	M. Leuxe
Conseil général de l'Environnement et du Développement durable	(CGEDD)	M. Lebrun
Institut nationale de la statistique et des études économiques	(Insee)	Mme Jallet
Autorité de la qualité de service dans les transports	(AQST)	M Mignerey
Direction générale de l'aviation civile	(DGAC)	M. Ayoun
France stratégie	(CGSP)	Mme Raynard
Direction générale des douanes et droits indirects	(DGDDI)	M. Rosolofarison
Direction générale du Trésor		M. Philippot
Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement	(Cerema)	M. Blaive
Réseau ferré de France	(RFF)	M. Brunel
Association des utilisateurs de transport de fret	(AUTF)	M. Rosé
Société nationale des chemins de fer français	(SNCF)	M. Ni
Régie autonome des transports parisiens	(RATP)	Mme. Morin
Comité national routier	(CNR)	M. Giret
Union routière de France	(URF)	M. Azuar
Comité des constructeurs français d'automobiles	(CCFA)	Mme. Guillon
Syndicat des transports d'île-de-France	(Stif)	Mme. Paulo
Association des sociétés françaises d'autoroutes	(Asfa)	M. Boutin
Fédération nationale des transports routiers	(FNTR)	M. Sormani
Confédération générale du travail, Union interfédérale des transports	(CGT)	M. Launay
Union des transports publics et ferroviaires	(UTP)	Mme Meyer
Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie	(Ademe)	M. Taillant
Observatoire national interministériel de la sécurité routière	(ONISR)	Mme Salathé
France nature environnement	(FNE)	M. Lang

Ainsi que les personnalités qualifiées suivantes :

M. Bernadet Laboratoire d'économie des transports (LET), unité mixte de recherche du CNRS, de l'ENTPE et de l'université de Lyon 2

M. Laterrasse Université Paris-Est et École nationale des ponts et chaussées (ENPC)

Pour le Service économie, évaluation et intégration du développement durable (Seeidd) :

M. Becker, M. Pochez, M. Rouchaud, M. Wagner

Enfin, étaient présents pour le SOeS :

Mme Albenque, M. Brouillet, M. Colussi, Mme Caron, M. Herbet (rapporteur de la commission), M. Nicolas, M. Lavertu, Mme Paquel (secrétaire de la commission), M. Picard, M. Rageau

Remarques des membres de la commission

Séance

Jean-Paul Ourliac ouvre la séance en remerciant les membres de la commission de leur ponctualité et rappelle l'ordre du jour de la réunion.

Présentation du bilan du transport 2014

Jean-Baptiste Herbet (SOEs) et Véronique Paquel (SOEs) présentent les principaux résultats pour l'année 2014.

Discussion

Les différents intervenants ont apprécié les changements impulsés et soulignent l'intérêt et la qualité du rapport ; ils font part de remarques de forme et de fond sur des précisions à y apporter.

Ph. Ayoun (DGAC)

Les prix présentés dans le rapport sont HT. Or, l'année 2014 a été marquée par une hausse de la TVA sur les transports intérieurs, notamment aériens, dont le taux est passé à 10 % au 1^{er} janvier 2014.

Selon les modes de transport, cette hausse a été répercutée (d'où une augmentation du prix TTC pour l'utilisateur final) ou non, il en résulte alors un maintien du prix TTC mais une baisse des recettes pour l'opérateur de transport. On a observé dans le cas du transport aérien intérieur une hausse de prix, liée à une imputation partielle de la hausse de TVA, qui peut être un des facteurs explicatifs de la baisse de trafic.

Par ailleurs, il souhaiterait, comme cela est fait pour le transport ferroviaire de marchandises, que le rapport indique la diminution de pavillon français dans le transport aérien qui ne représente plus que 44 % du marché global en nombre de passagers, contre près de 60 % en 2000. Cette évolution est très préoccupante. Il proposera à la CCTN des éléments de rédaction sur ce sujet.

C. Rose (AUTE) fait observer que le transport de matériaux de construction augmente dans le ferroviaire mais baisse dans le fluvial et que le transport de produits agricoles enregistre au contraire une progression dans le fluvial et une diminution dans le ferroviaire ; dans la mesure où le secteur de la construction est plutôt en berne et que celui du secteur agricole est plutôt dynamique, il se demande s'il ne s'agit pas d'un transfert entre les deux modes, auquel cas il serait intéressant d'en connaître l'origine et de savoir s'il s'agit d'un phénomène conjoncturel ou d'une tendance de fond. Avec prudence il se demande si, s'agissant des matériaux de construction, il ne faut pas y voir notamment les premiers effets des politiques publiques en matière d'ouverture de carrières d'extraction de matériaux (éloignement des zones de consommation et contraintes d'évacuation par mode massifié privilégiant naturellement le ferroviaire)

Sur l'activité « transport ferroviaire conteneurisé » il souhaiterait qu'une distinction soit opérée entre les trafics nationaux et internationaux car cela permettrait de savoir qui du conventionnel ou du combiné tire la progression du fret ferroviaire à l'international.

Avec le CNR, il reste perplexe sur les évolutions du transport de conteneurs : alors que dans les ports, les volumes de conteneurs chargés ou déchargés croissent, ce mouvement ne s'observe pas sur les t-km de conteneurs acheminés par voie terrestre. Deux explications peuvent être avancées : dé-conteneurisation dans les ports (la commission est sceptique sur cette explication) ou distances raccourcies des parcours terrestres. La commission propose que le prochain rapport examine les tonnes ou les équivalents vingt pieds (EVP) transportés par le transport terrestre, ce qui facilitera les comparaisons.

Enfin, il s'interroge sur le sens à donner au constat selon lequel page 112 « *le transport de conteneurs ne décolle toujours pas dans le transport routier et tend même à y diminuer* » au regard de la volonté politique d'encourager les modes massifiés qui enregistrent en 2014 une progression de 1,8 % pour le ferroviaire et de 4,8 % pour le fluvial.

J. Laterrasse (personnalité qualifiée) regrette que les nouveaux transports ne soient pas analysés dans le rapport, covoiturage, utilisation de VTC par exemple. Il pense que l'on n'a pas les outils nécessaires et s'interroge sur la mise en place d'outils nouveaux (utilisation des Smartphones par exemple) pour mesurer la mobilité des personnes.

A. Giret (CNR) note quelques incohérences entre les résultats affichés sur les émissions et sur les consommations de carburants, des VUL notamment. Il propose que les champs des statistiques présentées soient précisés au mieux ; cela permet parfois de résoudre certaines incohérences apparentes.

D. Launay (CGT)

2015, année de la tenue de la COP21 à Paris, la CGT se pose la question : « sommes-nous bien dans le pays du Grenelle de l'Environnement, qu'a-t-on fait de ses recommandations, de ses décisions ? »

Quelques grandes tendances ne sont pas sans inquiéter la CGT :

- le fret ferroviaire reste toujours extrêmement bas, à moins de 10 %, l'augmentation à l'international ne doit pas masquer la situation nationale et l'intitulé de la Fiche E3 laissant croire à une reprise n'est pas tout-à-fait juste. La CGT a la même inquiétude en ce qui concerne le fluvial, toujours aussi bas ;

- par ailleurs, les transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures sont en recul en 2014.

C'est le cas pour RFF, avec une baisse des subventions de fonctionnement de 3,2 % et des subventions d'investissement de 8 %.

Par contre, les collectivités locales contribuent pour 62 % au financement public des investissements de RFF, alors que ce n'est pas dans leurs attributions –à l'origine-, confirmant ainsi un désengagement de l'État dans le financement des infrastructures ferroviaires ; la réforme du groupe ferroviaire ne s'est pas attaquée au financement et au désendettement du système (c'est bien une dette d'État toujours en progression) ce qui conduit à ce que les intérêts de la dette soient plus élevés que les subventions d'investissements, alors que les besoins sont immenses –particulièrement sur le réseau dit « capillaire ».

D'ailleurs, l'apport de l'AFIFT se rétracte de 15,5 %. Il faut dire qu'il manque à minima 350 millions d'euros pour atteindre les 2 milliards qui avaient été actés comme nécessaires.

- La CGT demande que les recettes exceptionnelles 2014, comme les mesures fiscales générales du PLF 2015 soient détaillées en 2016, avec une séparation des particuliers et des professionnels.

À l'exception de la route, les dépenses d'intervention de l'AFIFT sont en forte diminution pour le fluvial, le maritime, les transports collectifs urbains, sans oublier le rail.

Dans le même temps, le résultat d'exploitation de RFF redevient positif en 2014. Mais à quel prix ? Avec des augmentations de péages qui sont un frein au report modal Plusieurs questions et interrogations sur la fiche A6 et A6.1. Il est annoncé que les professionnels bénéficient de remboursements de TICPE sur le gazole, mais de combien s'agit-il ?

D'autre part, dans le tableau A6.1 sur les recettes des administrations publiques liées au transport, est souhaitée une explication sur les dividendes versés par la SNCF, pointés à 6 millions d'euros alors que la SNCF a versé à l'État –au titre de 2013- 175 millions d'euros en 2014.

La CGT est aussi alertée par la baisse du pavillon français, tant dans le transport routier de marchandises que dans le fluvial, où l'on voit aussi une baisse de la capacité de la flotte fluviale française.

Même chose pour la flotte de commerce sous pavillon français dont les unités de jauge brute sont en retrait pour la troisième année consécutive. À mettre en corrélation avec le dépavillonnage de plusieurs navires sur le transport des produits pétroliers en lien avec la loi de 92. La CGT fait part de vives inquiétudes sur l'avenir des lignes ferries transmanche et méditerranée, au cœur de l'actualité.

Sur le plan social, la baisse des emplois se poursuit dans le ferroviaire, l'aérien et le courrier et dans le TRM, particulièrement sur la conduite et, dans le même temps, le recours croissant à l'intérim confirme une précarisation de l'emploi – à mettre en corrélation avec les 11 % de salariés au Smic dans le transport routier- ce qui explique les conflits de ces derniers mois dans le secteur des transports. Le rapport ne présente de fiche récapitulant les activités des filiales de groupes français TRM à l'étranger qui réalisent du cabotage national.

M. Launay n'a pas vu de fiche sur VNF ? Il est aussi demandeur d'une fiche sur les comptes des grands ports maritimes, établissements publics, portant sur fonctionnement, investissement et résultat d'exploitation.

Les investissements ne sont pas à la hauteur, quand on les compare à ceux des États du nord de l'Europe dans leurs ports, ce qui fragilise les ports français et particulièrement ceux des façades Manche et mer du Nord qui pourraient se trouver en situation de handicap avec l'arrivée du Canal Seine Nord Europe.

Les sociétés d'autoroutes (SCA) ont un chiffre d'affaires en hausse de 3,7 % pendant que les effectifs ont diminué –depuis la privatisation- de 3 000 emplois. La situation de rente des SCA leur permet d'assurer une rentabilité disproportionnée alors que les risques sont très faibles. La CGT demande une analyse du taux de rentabilité des SCA (taux de rentabilité interne TRI) qui fait l'objet de controverses pointées par l'autorité de la concurrence et la Cour des comptes, ainsi qu'une fiche sur l'autorité de régulation ARAFER, où pourrait être –également- pointé un suivi de l'impact de la libéralisation de l'autocar.

Concernant les émissions de GES, les transports restent les plus gros contributeurs avec 29,6 %, alors qu'ils étaient de 21,9 % en 1990. S'ils baissent légèrement ces dernières années, les objectifs affichés sont très loin d'être atteints, l'écart est dû notamment à la très faible part des modes alternatifs à la route, comme précisé en fiche D1.

Pourtant, les véhicules lourds (PL-bus et cars) sont responsables du quart des émissions de CO₂ de la route alors qu'ils ne représentent que 5,7 % de la circulation routière. Il faut dire que les mauvais signes et mauvaises décisions s'enchaînent allant à l'encontre d'un report modal vers des modes plus vertueux, comme la généralisation du 44 tonnes ou l'abandon de l'écotaxe, mais aussi la libéralisation de l'autocar ou la dernière annonce du Premier ministre visant à relever le seuil d'assujettissement au Versement transport, qui pourrait entraîner un manque de recettes de 500 millions d'euros pour les AOT.

Cela pose la question de la rémunération du coût réel du transport routier et de sa rémunération dont l'intervenant demande qu'ils fassent l'objet d'une étude approfondie.

J.-P. Ourliac propose de revenir sur les résultats de la fiche D1 (objectifs du Grenelle de l'environnement).

Par ailleurs, il demande que des précisions soient recherchées sur la TICPE, sur le budget de l'AFITF et sur les dividendes versés par la SNCF.

A. Leuxe (DGITM) précise qu'il a transmis au secrétariat de la Commission une note d'observations sur lesquelles il ne revient pas car très techniques. Il souhaite juste apporter quelques remarques de portée générale sur certains points particuliers du rapport.

Par exemple, la fiche A.7.2 sur le financement des infrastructures devra être révisée dans le commentaire relatif aux projets financés dans le cadre de contrats de partenariat pour tenir compte des décisions intervenues ou non sur les projets. Exemple, le projet SNE a été reconfiguré et ne fera pas l'objet d'un PPP. Et il n'y a pas eu de décision de contrat de partenariat prise en 2014 sur les barrages de l'Aisne et de l'Yonne.

Concernant la fiche D1 sur les indicateurs de la politique des transports, il souhaite que le commentaire de les modes alternatifs au transport routier soit nuancé, notamment s'agissant du transport fluvial. Certes, la part modale de ce mode reste à un niveau faible (2,4 % en 2014) mais il faut tenir compte des réalités de chaque mode et de leurs capacités de développement. Il observe que la part modale du fluvial était de 2,1 % en 2000 et de 1,9 % en 2007. Une mise en perspective des résultats du fluvial montre que les trafics exprimés en tonnes-kilomètres en 2014 sont en progrès de près de 7 % par rapport à 2000, de + 15,5 % par rapport à 2001 et d'environ + 4,5 % par rapport à 2009. La progression est lente, parfois erratique, mais ce mode résiste et se développe avec les conteneurs.

Par ailleurs, dans la fiche F consacrée au transport ferroviaire de voyageurs, il s'interroge sur le sens donné par la rédaction du paragraphe relatif à la « poursuite de la baisse du trafic des trains interurbains hors TGV ». En effet polariser l'attention du lecteur sur l'accident de Brétigny ou sur les importants travaux d'infrastructures sur le réseau classique comme principal facteur explicatif de la baisse des trafics est surprenant à une époque où l'effort porte principalement sur la rénovation du réseau pour améliorer la fiabilité des temps de trajet (et garantir la sécurité) afin de relancer l'attractivité et la fréquentation du réseau ferroviaire. En outre les évolutions des comportements de mobilité peuvent expliquer le tassement de l'activité hors TGV notamment.

M. Bernadet (personnalité qualifiée) souligne que seuls les dividendes versés par la SNCF sont mentionnés dans la fiche A6. Les autres dividendes pourraient aussi l'être (ADP par exemple).

Il souhaite que le terme transport alternatif (au transport routier) ne soit pas utilisé (*fiche D1*) mais que l'on parle de transport non routier.

R. Lang (FNE) Pour lui, le terme de transport alternatif désigne un transport plus vertueux, car moins émetteur de GES ou d'autres polluants.

Il déplore que les décisions gouvernementales récentes favorisent le mode routier (en particulier la libéralisation du transport par autocar).

Il souhaiterait que soit calculé un bilan du coût du transport routier pour la collectivité qui tiendrait compte de toutes les externalités.

D Lebrun (Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo) rappelle la politique particulièrement volontaire engagée par les pouvoirs publics et l'augmentation de la pratique constatée au cours des dernières années.

À la suite de ces interventions, personne ne demandant plus la parole, le Président propose que les corrections ou rectifications qu'ont évoquées les participants ou qu'ils demandent soient transmises par messagerie au SoeS pour le 10 juillet, afin que le rapport soit mis en ligne avant fin juillet.

Exposé sur le répertoire des entrepôts (J.-B. Herbert SoeS)

M. Bernadet (personnalité qualifiée) souligne qu'il s'agit d'une information très précieuse. C'est un travail difficile et un investissement nouveau du SoeS qu'il convient de souligner. Il s'agit d'un champ d'activité essentiel à éclairer.

Il pense qu'il s'agit d'une étape dans un travail plus large sur la logistique.

Exposé sur les études réalisées par le SEIDD depuis 2008 (J.-J. Becker Seeidd)

Jean-Jacques Becker présente les résultats des études de bilan de politiques publiques réalisées par le Seeidd depuis le début du mandat de la Commission (2008)

Rappel des études et des principaux résultats

ANNÉE	SUJET	RÉSULTATS DU BILAN
2008	Ecopastille automobile	Positif hors effet rebond (économies de carburant et de CO ₂)
	Vélos libre service	Positif (gains de temps, décongestion TCUs)
	Programme LGV	Positif, réseau Nord le moins favorable, principaux avantages : gains de temps, réduction du coût du service, externalités ENV = 2,5 % des avantages
2009	Développement TER	Positif au niveau national, négatif dans les régions les plus rurales
	Contrôle sanction automatisé des vitesses	Positif, avec baisse relative dans le temps, moins favorable sur autoroutes, forte dépendance à la relation vitesse/tués retenue
2010	Carburants alternatifs	Négatif, même hors changement affectation des sols pour les biocarburants
	Tarifification sociale des transports	Positif avec prise en compte explicite des aspects redistributifs et de la réduction de l'exclusion sociale
2011	Externalités des modes de transport	
	Normes Euro pour véhicules routiers	Positif, bilan de moins en moins favorable avec sévérité croissante
	Autorisation circulation 44 t (antérieure à 2010)	Positif, socioéconomie et CO ₂ , incertitude sur l'impact sur la chaussée
2012	TET/LAT	Positif pour les TET (sauf liaisons transversales sans adaptation de l'offre TER), négatif pour LAT
	Réduction de l'écart de fiscalité essence / gazole VP	Positif quelque soit le scénario étudié, hors prise en compte, dans le bilan, de l'impact (négatif) sur les constructeurs français
2013	Services d'autopartage	Positif pour Autolib et (surtout) Mobizen
	Développement du vélo en milieu urbain	Cf. présentation spécifique

À son programme 2014, le Seeidd a retenu deux sujets en lien avec la préparation de la COP 21, :

- impact de la baisse des vitesses ;
- comparaison des coûts des transports en car, train et véhicule individuel.

Il s'agit de bilans ex post, faits à partir d'analyses et modèles socio-économiques, qui prennent en compte les externalités de chacun de ces modes.

Discussion

P. Mignerey (CGEDD/AQST) souligne qu'il faut analyser les résultats de ces bilans avec une grande prudence et rester très humble lorsqu'on qualifie un bilan de positif ou de négatif.

Ces bilans peuvent avoir un effet très réducteur et il faut mettre de nombreuses réserves sur leur utilisation.

R. Lang (FNE) s'étonne que l'étude de 2010 sur les carburants alternatifs ait pu aboutir à une appréciation négative du gaz naturel véhicules (GNV) comme carburant, alors que la combustion du GNV produit moins de gaz à effet de serre que les autres carburants d'origine fossile et surtout n'émet quasiment pas de particules fines, très peu d'oxydes d'azote (NOx) et quasiment pas de dioxyde d'azote (NO2). L'usage du GNV a donc des effets positifs nets sur la réduction de la pollution de l'air. Le développement des flottes de bus GNV dans les réseaux de TCU et le maintien en général de ce choix au moment de leur renouvellement pour des raisons tant écologiques qu'économiques en sont témoins. La France fait figure d'exception en Europe à l'égard de ce carburant avec un réseau public d'avitaillement en GNV indigent, alors que l'État avait signé en 2005 avec les grands constructeurs automobiles français et de grands distributeurs de carburants un protocole pour le succès du GNV en France en 2010.

J.-P. Ourliac rappelle que les bilans réalisés par le Seeidd sont un élément, qu'il juge très instructif, destiné à susciter un débat et par là, faire avancer la connaissance à partir de bases scientifiques, pour lesquelles les hypothèses de travail doivent être transparentes. Certains bilans pourraient être actualisés.

Exposé sur le développement du vélo en milieu urbain (N. Wagner - Seeidd)

Discussion

D. Lebrun (CGEDD) précise que les politiques « Vélos » sont des politiques locales et non d'Etat. Il revient sur 4 points :

- *Santé* : le vélo ne prend pas de part de marché à la marche ; sur les distances inférieures à 2 km marche et vélo sont effectivement en concurrence, au delà, le vélo est plus adapté que la marche à pied.
- *Insécurité* : il faut insister sur la sécurité accrue du fait de l'augmentation du nombre de vélos en circulation ; les vélos ne sont plus un élément extraordinaire et font partie de l'environnement ; les véhicules motorisés en prennent conscience et deviennent plus attentifs à eux.
- *Emprise sur le sol* : il précise que, contrairement aux pistes, les bandes cyclables ne prennent pas d'espace à la circulation automobiles. Par ailleurs de nombreuses collectivités ont décidé de retirer des espaces au mode routier pour développer les modes doux, suppression de zones de parking, établissement de rue piétonne et cyclables etc.... Créer des zones cyclables dans des espaces où la circulation est faible lui paraît aberrant, car si la circulation automobile est faible c'est que ces zones sont peu attractives, y compris pour les vélos.
- *Durée d'amortissement des infrastructures dédiées au vélo* : la durée de 20 ans retenue dans l'étude du Seeidd est trop courte et restrictive. Les pays nordiques, où les vélos sont nombreux, ont établi des bilans positifs de leurs politiques incitatives à l'utilisation du vélo au bout de 40 voire 50 ans.

C. Rose ne comprend pas que l'achat de vélo soit considéré comme un coût pour la collectivité alors qu'il s'agit plutôt à ses yeux d'un acte créateur de valeur dont bénéficie la collectivité. Par ailleurs, il voudrait que l'on prenne en compte, ce qui ne semble pas fait dans l'étude, les collisions piétons-vélos qui certes encore aujourd'hui marginales pourraient progresser avec le temps.

M. Salathé (ONISR) demande des précisions sur les données liées aux accidents de la circulation qu'elle ne retrouve pas. L'ONISR se mettra directement en relation avec le Seeidd.

J.-P. Ourliac souhaite que les hypothèses du modèle soient précisées et justifiées, qu'il s'agisse des durées d'amortissement des infrastructures, des données de sécurité routière des différents modes croisées avec les catégories de zones de circulation. Il note que cette étude pose deux questions à la société.

- *Santé (vélo versus marche à pied)* : existe-t-il des études sur long terme qui permettent d'affirmer qu'un mode est plus bénéfique pour la santé que l'autre ?

- *Consommation d'espace* : les bandes cyclables facilitent-elles ou dégradent-elle la circulation automobile ?

R. Lang (FNE) rapporte avoir eu quelques craintes lors de la mise en place de bandes cyclables à contre-sens. Par expérience il constate que l'usage de celles-ci modifie sensiblement le comportement de la majorité des automobilistes qui ont tendance à bien réduire leur vitesse. C'est donc une mesure qui, même si elle restreint l'espace réservé à l'automobile, semble aller dans le sens de l'amélioration de la sécurité routière.

Programme quinquennal d'études du SOeS

J.-B. Herbet (SOeS) rappelle qu'un plan d'étude sur 5 ans a été envoyé aux membres de la commission : il s'agit, pendant 5 ans de mener des études structurelles sur long terme (20 ans ou plus selon des données disponibles). Ces études seront principalement publiées dans la ligne éditoriale du SOeS et seront rassemblées au sein d'un rapport quinquennal.

D. Launay (CGT) souhaite que l'impact du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) soit étudié. Par ailleurs, il voudrait que l'on détermine si c'est l'offre ou si c'est la demande qui est déterminante pour l'activité de transport en France.

J.P. Ourliac conclut la réunion en rappelant que cette réunion est la dernière qu'il préside, que la commission, qui a atteint son terme, doit être recomposée par arrêté ministériel. Il souhaite faire part aux membres de la commission de ses réflexions sur la commission des transports :

- la CCTN est un lieu de rencontre privilégié, et unique des représentants du monde des transports qui ont la possibilité d'y faire avancer par leurs échanges une réflexion commune sur ce secteur d'activité ;
- le milieu des transports est un milieu en changement avec la progression parfois fulgurante de modes alternatifs, le covoiturage étant un des exemples récents. Il est nécessaire d'adapter en permanence nos outils d'observation et d'être attentif aux signaux faibles pour ne pas passer à côté de changements profonds ;
- c'est la loi de 1951 sur les statistiques publiques qui régit les travaux du SOeS. Depuis plusieurs années, la perspective de l'ouverture des marchés à la concurrence perturbe le recueil d'informations statistiques et l'observation des transports, le secret commercial est évoqué trop systématiquement. Les pouvoirs publics doivent veiller à ce que ces tendances n'entravent pas l'élaboration de statistiques présentées notamment dans ce rapport ;
- le recueil des informations doit s'adapter aux nouvelles techniques (par exemple utilisation des smartphones ou des GPS) ; l'époque des grandes enquêtes, lourdes et trop onéreuses, est révolue.

Il formule le vœu que la nouvelle commission des comptes des transports continue à disposer des éléments nécessaires à sa réflexion, et joint ses félicitations pour le travail réalisé à celles qui ont été exprimées par les membres de la commission.

La séance est levée à 12 h 45.

Commissariat général au développement durable

service de l'observation et des statistiques

Sous-direction des statistiques des transports

Tour Séquoia

92055 La Défense cedex

Mél : cctn.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Bureau de la diffusion
Tour Séquoia
92055 La Défense cedex
Mél : diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

ISSN : 2102-474X
ISBN : 978-2-11-138811-6



Les comptes des transports en 2014

Ce rapport dresse un panorama des transports en 2014 : bilan de la mobilité des marchandises et des voyageurs, de la circulation routière, de quelques externalités (accidentologie et impacts environnementaux). Il présente aussi les évolutions du secteur économique du transport, des résultats comptables et financiers pour certains acteurs du secteur, les évolutions de l'emploi ainsi que du marché du travail des principaux métiers du transport et de la logistique. Il récapitule les investissements en infrastructures de transport ainsi que l'ensemble des contributions publiques (État, Agence de financement des infrastructures de transport de France, collectivités territoriales).

L'environnement économique global est assez favorable aux transports : le produit intérieur brut de l'Union européenne croît de 1,3 % (0,8 % dans la zone euro), mais de 0,2 % en France seulement ; l'euro baisse légèrement face au dollar ; depuis juillet 2014, le prix du pétrole a fortement baissé, et atteint en décembre son plus bas niveau depuis fin 2009.

L'activité de transport est contrastée selon les segments.

Le transport intérieur de marchandises est en berne avec une baisse marquée du transport routier réalisé par le pavillon français.

Le transport de voyageurs augmente plus vite qu'en 2013 (+ 1,1 %) et qu'en moyenne annuelle depuis 2008. Le transport en voiture particulière repart à la hausse, le transport collectif de proximité poursuit sa progression, mais le transport collectif sur longue distance marque le pas.

L'activité des services annexes du transport s'accroît de 1,5 %.

La baisse du prix des carburants à la pompe favorise le développement de la circulation routière des véhicules particuliers (75 % de la circulation routière) et des bus et cars interurbains, ce qui s'accompagne d'une augmentation des accidents de la route. Les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques continuent de baisser.



CGDD - SOeS
Bureau des synthèses
économiques et sociales sur les transports
Rapporteur de la Commission des comptes
des transports de la Nation
Tour Séquoia
92055 La Défense cedex

