Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Commissariat général au développement durable

Les comptes des transports en 2016

Tome 1

54e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation

JUILLET 2017

contributeurs

VP

Véronique **Paquel**
Secrétaire de la Commission

LR

Layla **Ricroch**
Rapporteur de la Commission

Rédacteurs au SDES
Alexandra Albenque, Manuel Baude, Dounia Boudour, Frédéric Brouillet, Carlo Colussi, Bruno Druille, Jacques Lavertu, Aurélie le Moullec, Bruno Lutinier, Hélène Ly, Jean-Philippe Martin, Benoit Mathieu, Véronique Paquel, Sébastien Picard, François Rageau, Françoise Vervialle, Guillaume Wemelbeke et Jean-Paul Zoyem

Les transports en 2016

(tome 1)

54e rapport
de la Commission des comptes
des transports de la Nation

Avant-propos

Le 54ème rapport de la commission des comptes des transports de la Nation retrace et analyse l'ensemble des flux économiques, budgétaires et financiers du secteur des transports de l'année 2016.

Il est destiné à éclairer le Gouvernement et le Parlement, conformément au décret 2009-531 du 12 mai 2009 qui précise les missions de la commission, essentiellement sur les résultats socioéconomiques du secteur, sur l'ensemble des contributions financières, fiscales et budgétaires versées aux collectivités publiques par les opérateurs et les usagers, et sur les financements publics en faveur des opérateurs et des usagers.

En 2016, le secteur des transports a contribué pour 8,7 % au produit intérieur brut et ses emplois ont représenté 8,7 % de la main d'œuvre salariée des secteurs concurrentiels. Il est le secteur qui a créé le plus d'entreprises en France au cours de l'année.

Les dépenses transports des ménages ont représenté 13,7 % de leur budget. L'État et les collectivités territoriales ont consacré au secteur, respectivement 4 % et 17 % de leurs dépenses de fonctionnement et 10 % et 24 % de leurs dépenses d'investissement. Au total, la dépense des transports, qui inclut le transport pour compte propre des entreprises et des ménages, a représenté 17,3 % du produit intérieur brut.

Les pouvoirs publics ont orienté la politique du transport de marchandises et du transport de voyageurs dans le respect d'une part des conventions et règlements internationaux, d'autre part des engagements pris par la France dans la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030, de les diviser par quatre entre 1990 et 2050 et de réduire fortement la consommation d'énergie, en particulier fossile.

L'enjeu est important pour le transport routier. Ses émissions de gaz à effet de serre, qui représentent 95 % des émissions du secteur des transports, ont progressé en 2016 de 0,5 %, malgré l'amélioration des performances des véhicules qui n'a pas compensé l'accroissement des kilomètres parcourus.

Et si les teneurs en oxyde d'azote et en particules fines ont baissé à proximité du trafic routier depuis l'année 2000, les normes de protection de la santé humaine ne sont cependant pas respectées dans la majorité des cas.

En ce qui concerne le transport des personnes, y compris celles qui sont peu favorisées, les contraintes ont été importantes. Il a en effet été nécessaire de répondre aux besoins de mobilité sans pour autant nuire à la santé financière des entreprises de transports. Ceci a exigé dans la plupart des cas, de compenser la baisse des recettes du transport collectif de proximité observée du fait des politiques tarifaires, alors que les charges d'exploitation des opérateurs ont progressé pour répondre à l'accroissement de la demande de transport et aux attentes d'amélioration des services.

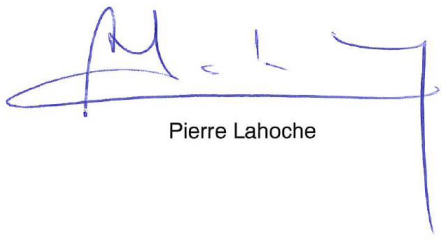
S'agissant des entreprises de transport de marchandises, elles ont été confrontées à la concurrence des entreprises étrangères, dont les coûts de fonctionnement souvent inférieurs, leur ont permis de gagner des parts de marché sur le transport intérieur français.

La politique en faveur des infrastructures routières et ferroviaires a été marquée par la priorité donnée à l'entretien et à la modernisation des réseaux existants, et à la diminution des créations d'infrastructures nouvelles. En revanche dans le secteur aérien, les investissements ont été en forte progression, notamment dans les aéroports franciliens.

Le prochain rapport de la commission devra rendre compte de l'application des nouvelles orientations du Gouvernement, notamment en ce qui concerne la suppression des carburants fossiles à l'horizon 2040 et la neutralité carbone en 2050.

Le Vice-président

de la Commission des comptes des transports de la Nation



Pierre Lahoche

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, ainsi que l'utilisation de ces services par les différents agents économiques et leur impact sur l'environnement »*.

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 socioéconomiques 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. Elle intègre, à travers ses membres, les problématiques environnementales liées aux transports.

Le Service de la donnée et des études statistiques (SDES), service statistique du Ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES), 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 MTES et l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee).

Le 54e rapport de la Commission

La Commission s'est réunie le 21 février 2017 et le 7 juillet 2017. Au cours de sa réunion du premier trimestre, lui ont été présentées les tendances des transports pour les 3 premiers trimestres de 2016, une étude sur les conditions sociales dans le TRM en 2015, la prochaine enquête mobilité des personnes en 2018, et enfin une étude sur l'actualisation des coûts externes des transports. À la réunion du 7 juillet, le présent rapport a été validé[1], et 2 études ont été présentées : « impact socio-économique et environnemental de la réduction de la vitesse » et « évolution du transport léger dans les secteurs du transport routier de fret et de la messagerie entre 1995 et 2013 ».

[1] Les données de ce rapport sont arrêtées au 30 juin 2017, sauf celles de l'emploi arrêtées au 1er juin 2017, et pour les comptes des sociétés d'autoroute à mi-juillet 2017

Membres de la Commission des comptes des transports de la Nation

Président, Mme Elisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports traitant, par délégation du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, des affaires relatives aux transports et à leurs infrastructures et à l'aviation civile[2].

Vice-président, M. Pierre Lahoche,

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 SDES ;
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 général 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 civile ;
le commissaire général de France Stratégie ;
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 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 SNCF Réseau ;
le président de SNCF Mobilités ;
le président de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) ;
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 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 d'Île-de-France mobilités (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-KIEFFER ;
M. Jean LATERASSE ;
M. Michel SAVY ;

[2] Décret n° 2017-1086 du 24 mai 2017 relatif aux attributions de la ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports

Table des matières

Synthèse 11

Cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport 15

Cadrage 1 | L'année 2016 dans le monde et en France 16

Cadrage 2 | Activité des différentes branches de production en France en 2016 18

Cadrage 3 | Infrastructures linéaires de transport 20

Cadrage 4 | Autres infrastructures de transport 22

Cadrage 5 | Entrepôts et plates-formes logistiques 24

A - Transport et activité économique 26

A1 | Compte satellite des transports 28

A2 | Activité marchande de la branche des transports en France 30

A3 | Dépenses des ménages en transport 32

A4 | Dépenses des administrations publiques centrales et locales 34

A5.1 | Transferts publics aux opérateurs de transport collectif de voyageurs (SNCF, RATP, TCU de province) 36

A5.2 | Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures 38

A6 | Recettes publiques liées au transport 40

A7.1 | Investissements en infrastructures de transport 42

A7.2 | Financement des infrastructures (AFITF, PPP) 44

A8 | Échanges extérieurs de services de transports 46

A9 | Investissements du secteur à l'étranger et investissements étrangers dans le secteur en 2016 48

A10 | Prix du transport de fret, de l'entreposage et de la manutention 50

B – Entreprises françaises de transport : 52

B1 | Démographie des entreprises 54

B2.1 | Comptes des entreprises de transport 56

B2.2 | Entreprises de transport routier de marchandises (TRM) 58

B2.3 | Entreprises de TRM dans l'UE en 2014 60

B2.4 | Entreprises de la messagerie et du fret express 62

B2.5 | Entreprises de transport collectif urbain et de cars routiers 64

B2.6 | Entreprises de transport ferroviaire 66

B2.7 | Entreprises de transport fluvial 68

B2.8 | Entreprises de transport maritime 70
B2.9 | Compagnies aériennes françaises 72
B3.1 | Sociétés d'autoroutes concédées 74
B3.2 | Aéroports (dont Aéroports de Paris) 76
C – Transport, emploi et rémunération 78
C1 | Emploi dans le secteur des transports 80
C2 | Salaires dans le secteur des transports 82
C3 | Salaires dans le secteur des transports 84
C4 | Emploi et salaires dans les entreprises du TRM 86
C5 | Marché du travail « Transport et logistique » : offre et demande d'emploi 88
D – Des externalités du transport 90
D1 | Indicateurs de la politique des transports 92
D2 | Consommation d'énergie de traction dans les transports 94
D3.1 | Émissions de gaz à effet de serre des transports 96
D3.2 | Émissions de polluants atmosphériques des transports 98
D3.3 | Qualité de l'air et transport routier 100
D4.1 | Accidentalités aérienne, ferroviaire et maritime 102
D4.2 | Accidentalité routière 104
D4.3 | Accidentalité routière impliquant des poids lourds 106
D5 | Emprise des infrastructures de transport et impacts sur les milieux naturels 108
E – Transport de marchandises 110
E1 | Transport intérieur terrestre de marchandises 112
E2 | Transport intérieur routier de marchandises 114
E3 | Transport ferroviaire de marchandises 116
E4 | Transport fluvial de marchandises 118
E5 | Transport maritime de marchandises 120
E6 | Transport par conteneurs 122
E7 | Transport terrestre de marchandises dans l'UE 124
F – Transport de voyageurs 126
F1 | Transport intérieur de voyageurs 128
F2 | Transport ferroviaire de voyageurs 130

F3.1 | Le transport collectif urbain 132
F3.2 | Offre de transport collectif urbain (TCU) 134
F4 | Le vélo 136
F5 | Transport aérien de voyageurs 138
F6 | Liaisons transmanche et en Méditerranée 140
G – Bilan de la circulation 142
G1 | Bilan de la circulation routière 144
G2 | Immatriculations de véhicules neufs et parc de véhicules 146
G3 | Consommation de carburants routiers 148
Annexes 151
Liste des annexes dématérialisées 152
Nomenclatures utilisées dans le rapport 157
Nomenclature des activités françaises (NAF rév. 2), le Transport : divisions 49 à 53 158
Sites internet 159
Sigles et abréviations 161
Quelques explications, définitions 165
Réunion plénière de la commission du 21 février 2017 177
Réunion plénière de la commission du 7 juillet 2017 183

Synthèse

En 2016, le redémarrage de l'activité dans les transports est favorable à l'emploi, mais augmente les émissions de gaz à effet de serre

En 2016, le transport intérieur de marchandises repart à la hausse, essentiellement du fait du transport routier, qui représente 85 % du transport intérieur terrestre. Le transport fluvial et le transport ferroviaire sont en repli ; le transport routier étranger et le transport pour compte propre poursuivent leur croissance, tandis que le transport pour autrui se stabilise après plusieurs années de forte baisse. En ce qui concerne les voyageurs, le transport routier explique l'essentiel de la croissance avec le développement du transport individuel et du transport par car (cars « Macron »), mais les transports urbains en Île-de-France et le transport aérien contribuent aussi à la croissance. Dans ce contexte, les émissions de gaz à effet de serre continuent leur croissance (+ 0,5 %) mais la mortalité routière est stable.

Les créations d'entreprises dans les transports sont globalement en hausse, notamment dans les secteurs utilisant les plateformes internet (livraison à domicile, VTC), l'emploi progresse autant que dans l'ensemble de l'économie, mais les salaires progressent moins rapidement. Les effectifs salariés du transport de marchandises croissent plus rapidement que le rythme observé au cours des cinq dernières années. Les investissements sur les routes sont en baisse, et les investissements ferroviaires sont affectés principalement aux travaux d'amélioration des voies existantes, après la fin des travaux de prolongation de lignes à grande vitesse. En plus des travaux du Grand Paris, d'importants investissements sont réalisés sur les aéroports d'Île-de-France et les premiers investissements ont débuté sur le canal Seine-Nord Europe.

Malgré des recettes liées au transport qui sont en augmentation, les administrations publiques réduisent globalement leurs participations aux dépenses d'infrastructure et aux dépenses de fonctionnement.

L'année 2016 est marquée par les attentats terroristes, ce qui explique la baisse des déplacements des touristes, notamment des touristes étrangers. Par ailleurs, les changements politiques chez des partenaires économiques réguliers de la France influent sur les échanges de personnes et de marchandises et donc sur le transport.

Le prix du pétrole est très bas mais en croissance tout au long de l'année : malgré une forte augmentation pendant l'année 2016 (+ 43,5 % en dollars et + 48,3 % en euros entre décembre 2015 et décembre 2016), le cours du Brent est en moyenne annuelle inférieur en 2016 à celui de 2015 (44,1 dollars en 2016 contre 51,2 dollars en 2015).

La croissance mondiale reste quasi stable depuis cinq ans (3,1 % en 2016) ; elle augmente légèrement dans les pays émergents et ralentit dans les pays de l'OCDE. En France, la croissance n'est que de 1,2 % ; elle est pénalisée par le ralentissement des exportations mais est soutenue par la demande des ménages. Dans les branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce), la production croît de 0,6 % en 2016, plus qu'en moyenne depuis 2011 : la production agricole est en fort recul avec la chute de la production céréalière, la production manufacturière marque le pas, la construction se stabilise ; le commerce de détail ralentit et le e-commerce tend à s'envoler.

Au printemps 2016, des mouvements sociaux et des inondations ont perturbé le transport, notamment ferroviaire. L'année 2016 est aussi marquée par le développement de services nouveaux liés au transport grâce aux plateformes internet : le transport en voitures avec chauffeur à côté des taxis traditionnels, l'extension du covoiturage et le développement de la livraison à domicile de produits du commerce et de la restauration. La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques dite « loi Macron », promulguée en août 2015, autorise l'ouverture à la concurrence du transport par autocar. L'année 2016 est aussi marquée en Île-de-France par le dézonage de l'abonnement aux transports urbains (Navigo) et son prix unique dans toute la région.

Le transport intérieur de marchandises, et surtout le transport routier, renoue avec la croissance.

En 2016, le transport terrestre de marchandises, avec 338,5 milliards de tonnes-kilomètres, est en hausse (+ 1,2 %).

La hausse de 2016 est due à l'accroissement des transports routier de marchandises par les étrangers et des transports routiers des entreprises pour compte propre ; le transport routier pour compte d'autrui se stabilise, le transport ferroviaire et le transport fluvial sont en baisse.

Retour de croissance pour le transport routier de marchandises

Après quatre années de baisse, le transport sous pavillon français repart à la hausse (+ 1,5 %). Depuis 2011, l'activité a baissé en moyenne de 2,7 % par an. Le transport national pour compte d'autrui se stabilise (109,1 milliards de tonnes-kilomètres) ; il est à son niveau le plus bas depuis 1998 et a baissé en moyenne de 4,3 % par an depuis 2011. Le transport national pour compte propre (35,0 milliards de tonnes-kilomètres), qui a progressé en moyenne de 1,7 % par an depuis 2011, poursuit sa hausse (+ 9,1 % en 2016). La partie française du transport international sous pavillon français (6,9 milliards de tonnes-kilomètres) continue de se contracter en 2016 (- 8,2 %). Le transport national routier par des poids lourds étrangers (112,8 milliards de tonnes-kilomètres) progresse de 3,3 % en 2016. Le cabotage, les échanges internationaux et le transit augmentent encore.

La circulation routière des poids lourds augmente (+ 3,2 %). L'accroissement des immatriculations de poids lourds français en 2016 (+ 13,5 %) s'accompagne d'une augmentation des parcours moyens (+ 4,3 %). Sur les autoroutes concédées, qui supportent la majeure partie des poids lourds étrangers, la circulation s'accroit de 3,2 %. Le parc de véhicules utilitaires légers est en croissance, mais comme leurs parcours augmentent faiblement, l'accroissement de leur circulation est limité.

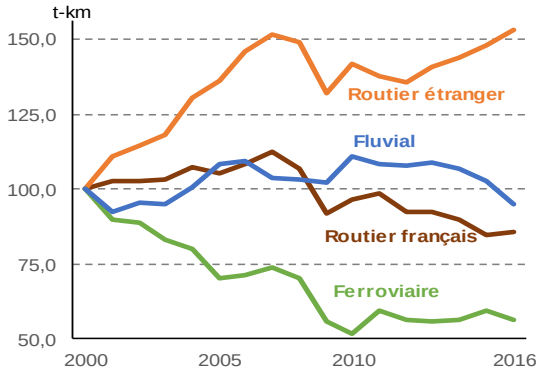
Le transport ferroviaire et le transport fluvial décroissent sensiblement

Le transport ferroviaire, après deux années de hausse, est en baisse en 2016 (- 4,9 %). Alors que la baisse du transport conventionnel et celle du transport combiné de semi-remorques sont limitées, celle du transport combiné de conteneurs est très marquée (-19,3 %).

Le transport fluvial diminue de 8,4 % en 2016 ; il est en déclin depuis 2014 (- 2,7 % en moyenne annuelle sur la période 2011-2016) ; cette baisse s'explique par la nature des produits traditionnellement transportés sur les voies navigables : les produits agricoles en recul en 2016 et les combustibles minéraux, en recul structurel depuis de nombreuses années.

Évolution du transport terrestre de marchandises

(indice base 100 en 2000 tonnes-kilomètres)



Source : SDES

Avec le ralentissement des échanges extérieurs, les quantités traitées dans les ports français, 344,0 millions de tonnes, sont en baisse en 2016 (- 1,7 %), surtout pour les sorties (- 4,3 %) ; la baisse du trafic est accentuée pour les vracs solides, un peu moins pour les vracs liquides, tandis que le transport de conteneurs et de rouliers embarqués progresse.

Le transport de produits pétroliers par oléoducs, en particulier de produits bruts, en forte diminution depuis plusieurs années a cessé de baisser et est quasi stable en 2016 (- 0,6 %).

Le transport intérieur de voyageurs croît sensiblement en 2016 (+ 2,3 % en voyageurs kilomètres)

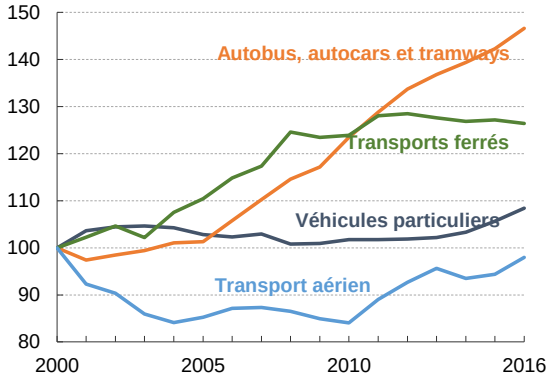
Ce rythme est près de deux fois plus élevé que sa moyenne annuelle depuis 2011 (+ 1,2 %).

La hausse est due essentiellement à l'augmentation de la circulation des voitures particulières

La circulation des voitures particulières croît encore davantage qu'en 2015 (+ 2,8 %) malgré la stabilité de la circulation des voitures étrangères ; les parcours s'allongent de 2,1%. Ceci se traduit par une augmentation de leur consommation de carburants (+ 1,0 %) qui ne pèse pas dans le budget des ménages du fait de la baisse des prix des carburants (- 4,5 %), et par la reprise des achats de voitures : les immatriculations augmentent de 5,2 %, celles de voitures électriques de 26 %, mais elles ne représentent que 1 % des immatriculations. Les voitures bénéficiant d'un bonus écologique représentent 3,4 % des immatriculations ; la part des immatriculations enregistrant un malus est en recul de 2 points.

Évolution du transport de voyageurs

(indice base 100 en 2000, voyageurs-kilomètres)



Source : SDES

Le transport collectif de longue distance tous modes ralentit

Le transport aérien intérieur (intra-métropole) croît fortement de 3,8 % après une hausse modérée en 2015. Cette augmentation du trafic concerne en particulier les liaisons transversales (province-province) et dans une moindre mesure les liaisons radiales (entre Paris et la province). Le transport international est également en hausse.

Le transport ferroviaire longue distance (trains à grande vitesse et trains interurbains « classiques ») recule (- 2,3 % en 2016). Cette évolution cumule une diminution du transport sur les lignes à grande vitesse (- 1,7 %) et une forte baisse des grandes lignes hors trains à grande vitesse (- 6,9 %).

Le transport routier réalisé en autocars interurbains réguliers et occasionnels (y compris les autocars étrangers) croît fortement (+ 3,1 %). L'année 2016 est en effet marquée par l'essor du transport par autocar librement organisé (cars « Macron »). Avec 2,1 milliards de voyageurs kilomètres, ce transport représente 1,5 % du transport collectif de longue distance.

La croissance des transports collectifs de proximité est stable

Les transports collectifs de proximité ou « du quotidien » (transport collectif urbain et trains sous convention des conseils régionaux hors Île-de-France pour l'essentiel) augmentent de 0,8 %, à un rythme identique à 2015 mais inférieur à leur tendance depuis 2011 (+ 1,3 % en moyenne annuelle).

Le transport collectif urbain (TCU) accélère sa croissance (+ 2,0 %), surtout en Île-de-France (+ 2,3 %) où cette croissance est soutenue, en lien avec le dézonage, et concerne dans des proportions variables tous les modes (trains, RER, tramways et autobus) sauf les métros. Hors Île-de-France, les TCU, qui représentent moins du quart de l'ensemble des TCU, ralentissent leur croissance (+ 0,9 %) et pour la première fois depuis 2005, progressent moins vite que ceux d'Île-de-France.

Le nouveau recul des trains sous convention des conseils régionaux hors Île-de-France (- 2,9 %) pour la quatrième année consécutive, atténue la croissance de l'ensemble des transports collectifs de proximité.

En 2016, pour la seconde année consécutive les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports augmentent (+ 0,5 %).

95 % des émissions de GES du secteur des transports sont dues au transport routier. La combustion de carburants en est la principale cause ; les livraisons de carburants s'accroissent de 0,6 % ; les voitures particulières sont responsables de 56 % des émissions de GES des transports. L'amélioration de la performance environnementale des véhicules ne compense

pas l'accroissement des kilomètres parcourus par la route. Si la hausse des émissions des transports entre 2015 et 2016 (+ 0,5 %) a été plus contenue que celle constatée pour les autres secteurs et a été moins élevée qu'entre 2014 et 2015 (+ 0,7 %), la responsabilité des transports dans les émissions de GES est plus importante en 2016 (29,5 %) qu'en 1990 (22 %).

Les teneurs en NO_2, en PM_{10} et en $PM_{2,5}$ ont baissé à proximité du trafic routier depuis 2000, mais les normes pour la protection de la santé humaine ne sont pas respectées dans la majorité des cas. Les concentrations en NO_2 sont en moyenne deux fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain. En 2015, les dépassements de la norme annuelle concernent 34 % des stations de mesure situées à proximité du trafic routier contre moins de 1 % en fond urbain. Les teneurs en PM_{10} sont 1,2 fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain, 10 % des stations de mesure situées à proximité du trafic routier ne respectent pas la norme journalière contre 3 % en fond urbain.

Pour la troisième année consécutive, le nombre de tués sur les routes de France métropolitaine a augmenté. Avec 3 477 tués, la mortalité augmente de 0,5 % en 2016, à un rythme moins élevé que les deux années précédentes. Toutefois, 2016 étant une année bissextile, il est légitime de considérer la mortalité routière comme stable. Contrairement à 2015, aucun événement exceptionnel n'a accru les accidents dans les autres modes.

La santé financière des entreprises de transport semble s'améliorer et l'emploi croît.

Le nombre de création d'entreprises enregistre la plus forte croissance depuis 10 ans

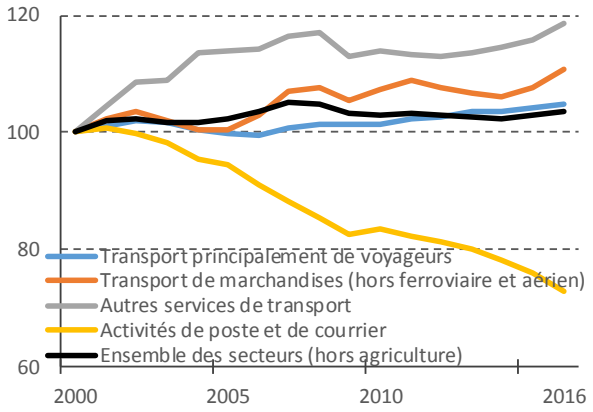
Le secteur des transports est le premier secteur contributeur à la création d'entreprises dans l'économie marchande : les créations se sont accrues de 13,7 % dans les entreprises classiques et de 15,5 % dans les microentreprises. Elles sont particulièrement importantes dans les « autres activités de poste et courrier » (les livreurs de petits colis), et très dynamiques dans les taxis et VTC, et dans le transport routier de marchandises.

L'emploi dans les transports s'accroît autant que dans les autres secteurs

L'emploi dans le transport croît à la même vitesse que dans les autres secteurs de l'économie. Il est dynamique dans le transport routier de marchandises, dans la messagerie et le transport par cars et encore plus dans le transport par taxi et VTC. 2016 est aussi marquée par le fort recours au travail par intérim qui s'accroit de 18 %, davantage que dans le reste de l'économie.

La masse salariale versée par les entreprises de transport s'accroît de 1,5 %, ce qui permet une augmentation du salaire moyen de 1,2 %, moins que dans l'ensemble de l'économie (+ 1,4 %).

Évolution de l'emploi (hors intérim) dans les transports
(Indice bas 100 en 2000)



Sources : SDES à partir de Insee, estimations d'emploi ; Acoss ; SNCF

Les résultats économiques des entreprises sont encore souvent fragiles

Le chiffre d'affaires du transport routier de marchandises (TRM) devrait croître en 2016 après deux années de baisse. La masse salariale s'accroît de 3,4 %. Comparées à leurs principaux partenaires européens, les entreprises françaises de TRM ont des performances modestes : elles réalisent 13,6 % du chiffre d'affaires du transport routier de marchandises européen, elles effectuent 8,7 % du transport ; en Allemagne ces ratios sont de 11,6 % et 17,8 % et en Pologne de 6,9 % et 14,8 %.

Avec l'accroissement de la circulation, le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées est en hausse de 4,9 % en 2016. Alors que les investissements reculent en moyenne de 7 % par an depuis 2011 et que la dette financière progresse de près de 2 % par an, le remboursement des emprunts et la rémunération des actionnaires par certaines sociétés historiques ont doublé voire triplé depuis 2014.

Le chiffre d'affaires du groupe Aéroports de Paris (ADP) est en croissance en 2016 du fait notamment de l'accroissement du trafic et de la mise en place de nouvelles redevances de dégivrage et de traitement des bagages. Les résultats d'exploitation du groupe sont en baisse mais les investissements sont en hausse de plus de 50 %.

L'accroissement du trafic aérien ne concerne pas sur l'activité des compagnies aériennes françaises qui est en légère baisse en voyageurs-kilomètres. Cependant, le groupe Air-France KLM, en réduisant très sensiblement ses charges, a réussi à améliorer son résultat d'exploitation malgré une baisse de son chiffre d'affaires.

Les produits du trafic (fret et voyageurs) de la SNCF pour son transport ferroviaire sont en baisse de 9,4 %. Les aides publiques dont bénéficient les trains régionaux, les trains interurbains et les trains circulant en Île-de-France sont globalement en croissance de 5,4 %. En Île-de-France, alors que le nombre de voyageurs-kilomètres s'accroit de 4 %, les produits du trafic baissent de 5,7 % en lien avec le dézonage qui se traduit par la baisse des tarifs des abonnements, la contribution d'Île-de-France mobilités (ex Syndicat des transports d'Ile de France) s'accroît de 11,6 % et son montant représente 2,7 fois les produits du trafic.

À la RATP, le tarif unique du Navigo se traduit par un accroissement du nombre des abonnements mais par une forte baisse de ventes des autres titres de transport, liée aussi à la diminution du tourisme : - 8,8 % pour les billets. Les aides au fonctionnement, pratiquement égales aux produits du trafic, sont en baisse en 2016.

Hors Île-de-France, les transports urbains bénéficient de subventions d'exploitation qui, en 2015, représentaient 2,4 fois leurs produits du trafic.

Le produit du versement transport augmente de 5,5 %.

Les investissements en infrastructures reculent globalement

Avec 19,1 milliards d'euros en 2016, les investissements en infrastructure de transport représentent 5,3 % de la formation brute de capital (hors investissement des ménages). Ils sont en recul de 6,2 % en 2016.

Le recul concerne uniquement les infrastructures routières et ferroviaires

En 2016, les investissements dans le réseau routier financés par l'État et les collectivités territoriales, représentent 7,99 milliards d'euros, soit 41,9 % des investissements en infrastructures de transport. Ils diminuent de 8,2 % et de 5,9 % en moyenne annuelle depuis 2011. Sur les routes départementales et communales, qui représentent 98 % de la longueur du réseau routier français et où s'effectuent les deux tiers de la circulation, les dépenses d'investissement reculent de 8,6 % en 2016. Sur le réseau national hors autoroutes concédées, soit 1,2 % de la longueur du réseau routier et 19 % de la circulation, les dépenses d'investissement diminuent de 5,9 % en 2016 et de 3,8 % en moyenne annuelle depuis 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, reculent de 3,9 % 2016.

Les investissements ferroviaires sur le réseau principal, qui représentent 21 % des dépenses d'investissement en infrastructures, diminuent à nouveau en 2016 (- 23,7 %) en lien avec l'achèvement de nombreux projets ferroviaires d'envergure (ligne Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux, projet Bretagne Pays de la Loire, contournement Nîmes-Montpellier). En incluant les Partenariats Publics Privés, les investissements s'élèvent à 4,04 milliards d'euros pour le réseau principal. En 2016, les Partenariats Publics Privés s'élèvent à 0,9 milliard d'euros ; ils atteignaient 3,2 milliards d'euros en 2013. Les investissements sont en baisse de 53,8 % sur les lignes à grande vitesse en 2016 et de 1,1 % sur les autres lignes (hors Île-de-France).

Les investissements dans les transports collectifs urbains sont en forte progression, une progression due principalement aux travaux du Grand Paris

Les investissements en infrastructures de transport collectifs urbain (TCU) (y compris du réseau ferroviaire d'Île-de-France) représentent 22 % des investissements en infrastructure de transport, contre 6,4 % en 1990. Alors que peu de projets se développent hors Île-de-France, les investissements sont particulièrement dynamiques en Île-de-France, avec les travaux du Grand Paris tant à la RATP (+ 16 % en 2016, + 10,2 % en moyenne annuelle depuis 2011) que sur le reste du réseau ferroviaire (+ 30 % en 2016, + 15,4 % en moyenne annuelle depuis 2011).

Les investissements des autres infrastructures de transport sont tirés par ceux d'Aéroports de Paris et de Voies Navigables de France (VNF)

Les investissements dans les autres infrastructures de transport (ports, aéroports, voies fluviales), soit 7,9 % des investissements d'infrastructures en 2016, progressent de 29,5 % en 2016 à un rythme nettement plus important qu'en moyenne annuelle sur la période 2011-2016 (+ 1,2 % en moyenne annuelle). Les investissements d'Aéroports de Paris, qui représentent les deux tiers des investissements des aéroports, augmentent de plus 50 % en 2016. Les investissements de VNF sont en progression de 17,1 % en 2016, en lien notamment avec le lancement du projet de canal Seine-Nord Europe.

Les investisseurs dans les entreprises françaises s'internationalisent

Les investissements étrangers en France se sont accrus de 18 %. Ils proviennent majoritairement de l'Union européenne et dans certains cas des pays asiatiques. Ils sont le plus souvent affectés aux services auxiliaires. Les entrées dans le capital des aéroports de province ont été importantes.

Les investissements des entreprises françaises de transport à l'étranger s'accroissent de 10 %. Concentrés en Union Européenne et dans quelques pays en développement, ils sont majoritairement consacrés à l'entreposage et aux services auxiliaires.

Les aides publiques au transport sont en baisse, alors que les recettes publiques liées aux transports progressent

Les aides publiques pour les dépenses d'investissement diminuent globalement de 10,4 %. Les dépenses de l'État, qui représentent en 2016 un peu plus de 20 % des dépenses publiques d'investissement, diminuent de 15,6 %.

Les dépenses de fonctionnement diminuent moins fortement, (- 2,4 %).

Pourtant les recettes publiques liées aux transports sont en hausse de 4,9 % : les recettes engendrées par les taxes sur les carburants (TICPE) s'accroissent de 8,0 % et représentent près de 57 % des recettes. Le versement transport s'accroit de 5,5 %.

L'ensemble des recettes, 46,1 milliards, couvre largement les dépenses publiques, 41,5 milliards d'euros (hors charges de retraite).

Cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

Cadrage 1 | L'année 2016 dans le monde et en France

L'année 2016 est encore marquée par un prix du pétrole très bas mais en croissance tout au long de l'année, ce qui tend à relancer mondialement une légère inflation.

La croissance mondiale reste quasi stable depuis cinq ans (3,2 % en moyenne annuelle depuis 2011 et 3,1 % en 2016) ; elle a légèrement augmenté dans les pays émergents et ralenti dans les pays de l'OCDE. En France, la croissance n'est que de 1,1 % ; elle est pénalisée par le ralentissement des exportations mais est soutenue par la demande des ménages. La croissance est plus forte dans les autres pays de l'OCDE et de la zone Euro, notamment en Espagne, au Royaume-Uni ainsi qu'aux Etats-Unis.

L'activité des économies émergentes repart avec la reprise des échanges extérieurs ; cependant, le Brésil reste en récession.

La croissance mondiale est stable en 2016

Face à différents chocs exogènes (Brexit, tensions terroristes, élections américaines ...), l'économie mondiale fait preuve de résilience avec une croissance de 3,1 % en 2016, voisine de la tendance des cinq dernières années (3,2 %). Le ralentissement du commerce international se poursuit tant pour les importations (+ 2,3 % en 2016, contre 2,9 % en moyenne depuis 2011) que pour les exportations (+ 2,2 % contre + 2,9 % en moyenne depuis 2011). La désinflation mondiale semble toucher à sa fin avec la remontée des cours pétroliers qui restent en moyenne inférieurs à ceux de 2015 ; les taux d'intérêt repartent à la hausse. La croissance dans les pays développés est inférieure en 2016 à celle de 2015 (+ 1,7 % contre + 2,2 % en 2015) et est sur la même tendance qu'au cours des cinq dernières années.

En France, en 2016, le produit intérieur brut a crû de 1,2 %, croissance inférieure à celle de la zone euro. Ce freinage tient au commerce extérieur qui a pesé à hauteur de - 0,8 point sur la croissance. Certains secteurs exportateurs ont connu des difficultés : retard de commandes ou de livraisons dans l'aéronautique, campagne céréalière assez mauvaise à cause des intempéries dans l'agriculture. La consommation des ménages est plus dynamique qu'en 2015 (+ 2,3 %), L'investissement des ménages en logement est en hausse pour la première fois depuis 2008. L'investissement des entreprises, a aussi connu un fort rebond (+ 3,6 %).

La zone euro poursuit la dynamique de croissance commencée en 2014 (+ 1,6 % en 2016 après + 1,5 % en 2015). La demande intérieure (ménages et administrations publiques) progresse de 1,9 %, les exportations de 2,8 % et les importations de 3,6 %. En Espagne, le PIB croît de 3,2 %, en Allemagne de 1,8 % ; l'Italie, poursuit sa croissance reprise en 2015 après trois années de récession.

La croissance au Royaume Uni en 2016 (+ 1,8 %) ralentit légèrement, mais reste plus dynamique que dans la zone euro ; cependant, les investissements sont atones après les résultats du référendum sur le Brexit.

Aux États-Unis la croissance (+ 1,6 % après + 2,6 %) est pénalisée par un cycle de déstockage et une contraction de l'investissement privé. En moyenne en 2016, les importations ont progressé à un rythme plus faible (+ 1,1 % après + 4,6 %), faisant des États-Unis un contributeur majeur du ralentissement du commerce mondial.

En 2016, l'activité des économies émergentes est sur la même tendance qu'en 2015, sauf en Russie qui profite de la remontée du cours des matières premières et du redressement du rouble : l'activité économique est en voie de stabilisation tirée par la production manufacturière. Les économies chinoises et indiennes restent dynamiques avec des PIB s'accroissant respectivement de 6,6 % et 7,6 % en 2016 et leurs échanges extérieurs repartent à la hausse.

Au Brésil, la récession s'installe (- 3,3 %) dans un contexte de tensions politiques et de détérioration des finances publiques. De leur côté, les pays d'Europe centrale et orientale continuent de profiter pleinement de la reprise de la zone euro et conservent une croissance dynamique de 3,0 % tirée par une demande de l'Europe occidentale, notamment allemande. Les tensions politiques ont légèrement affecté l'économie turque qui reste cependant dans une dynamique comparable à celle des pays de l'Europe de l'est ; favorisées par la baisse de la livre turque, les exportations cessent de diminuer.

Le prix des matières premières importées en France plus bas en 2016 qu'en 2015.

Malgré une forte augmentation pendant l'année 2016 (43,5 % en dollars et 48,3 % en euros entre décembre 2015 et décembre 2016), le cours du Brent est en moyenne annuelle inférieur en 2016 à celui de 2015 (44,1 dollars en 2016 contre 51,2 dollars en 2015).

Les prix des autres matières premières importées en France sont aussi en moyenne un peu plus bas en 2016 (- 1,6 %) qu'en 2015, sauf les produits agro-industriels. Cependant, ils ont augmenté tout au long de l'année et sont en décembre à un niveau voisin du niveau record de début 2011.

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.

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

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

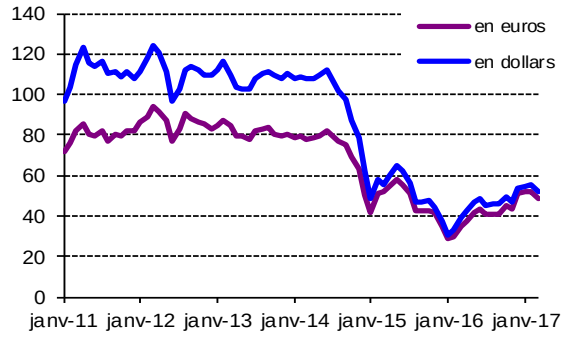
Évolutions annuelles en %

	PIB				Importations				Exportations			
	2014	2015	2016	2016/ 2011	2014	2015	2016	2016/ 2011	2014	2015	2016	2016/ 2011
France (1)	**0,9**	**1,1**	**1,2**	**0,8**	**4,8**	**5,7**	**4,2**	**3,4**	**3,3**	**4,3**	**1,8**	**2,7**
Allemagne (2)	1,6	1,5	1,8	1,2	3,7	5,0	3,6	3,2	3,9	4,6	2,4	3,3
Italie (2)	-0,3	0,7	1,0	-0,7	3,0	6,7	3,1	0,3	2,9	4,1	2,6	2,5
Espagne (2)	1,4	3,2	3,2	0,6	6,4	5,6	3,3	1,6	5,1	4,9	4,4	3,9
Zone EURO (2)	0,9	1,5	1,6	0,6	4,5	5,6	3,6	2,6	4,1	4,9	2,8	3,1
Royaume-Uni (2)	2,9	2,2	1,8	2,0	2,4	5,5	2,5	3,3	1,2	6,1	1,4	2,1
Japon (2)	-0,1	1,2	1,0	1,0	7,2	0,1	-1,7	2,7	8,3	2,8	1,2	2,6
Etats-Unis (2)	2,4	2,6	1,6	2,1	3,8	4,6	1,1	2,6	3,4	0,1	0,4	2,1
Total OCDE (2)	**1,9**	**2,2**	**1,7**	**1,7**	**4,2**	**4,5**	**2,6**	**2,9**	**4,4**	**4,2**	**2,4**	**3,4**
Chine (3)	7,3	6,9	6,6	7,2	8,7	0,6	3,9	6,2	6,9	-1,8	1,9	4,3
Inde (3)	7,2	7,6	7,6	6,4	6,7	2,8	6,5	2,7	4,4	-4,0	5,9	2,3
Brésil (3)	0,1	-3,8	-3,3	-0,7	-0,1	-13,5	-8,7	-3,1	-0,3	8,1	5,2	3,3
Russie (3)	0,7	-3,7	-0,8	0,2	-6,6	-28,0	-1,8	-4,9	-1,7	-3,3	-3,6	-0,2
Turquie (3)	3,0	4,0	3,3	3,3	-0,5	0,2	0,8	2,0	4,6	-2,8	-0,1	2,8
Pays en développement (3)	**4,6**	**4,0**	**4,2**	**4,5**	**4,5**	**-0,6**	**2,3**	**3,4**	**3,5**	**1,3**	**2,9**	**3,7**
MONDE (3)	**3,1**	**3,2**	**3,1**	**3,2**	**4,0**	**2,4**	**2,3**	**2,9**	**3,7**	**2,7**	**2,2**	**2,9**

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

Figure Cadrage 1-2 **Prix du Brent daté**

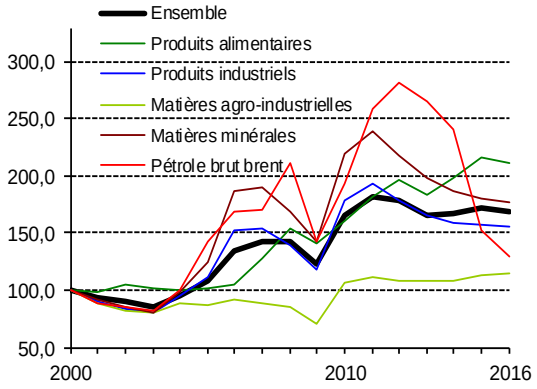
Par baril



Source : Insee

Figure Cadrage 1-3 **Indice des prix des matières premières importées**

Base 100 en 2000



Source : Insee

Figure Cadrage 1-4 **Équilibre ressources emplois de la zone euro**

Volume (prix chaînés), évolutions annuelles en %

	2014	2015	2016
PIB	**0,9**	**1,5**	**1,6**
Importations	**4,5**	**5,6**	**3,6**
Demande intérieure	**0,8**	**1,6**	**1,9**
Ménages	0,8	1,7	1,9
Administrations publiques	0,8	1,4	1,8
Formation brute de capital fixe	**1,4**	**2,4**	**2,5**
Exportations	**4,1**	**4,9**	**2,8**

Contributions à l'évolution du produit intérieur brut

Demande intérieure finale hors stocks	0,9	1,7	1,9
Solde des échanges extérieurs de biens et services	0,0	-0,1	-0,2
Variation de stocks	0,0	-0,1	-0,1

Source : Insee

Figure Cadrage 1-5 **Équilibre ressources-emplois en France**

Volume (prix chaînés), évolutions annuelles en %

	2014	2015	2016
PIB	**0,9**	**1,1**	**1,2**
Importations	**4,8**	**5,7**	**4,2**
Demande intérieure	**0,9**	**1,3**	**2,0**
Ménages	0,7	1,4	2,3
Administrations publiques	1,3	1,1	1,3
Formation brute de capital fixe	**0,0**	**1,9**	**2,8**
Sociétés et entreprises individuelles non financières	1,7	3,1	3,6
Ménages hors entrepreneurs individuels	-3,0	-2,1	2,4
Exportations	**3,3**	**4,3**	**1,8**

Contributions à l'évolution du produit intérieur brut

Demande intérieure finale hors stocks	0,8	1,3	2,1
Solde des échanges extérieurs de biens et services	-0,5	-0,5	-0,8
Variation de stocks	0,7	0,3	-0,2

Source : Insee

Cadrage 2 | Activité des différentes branches de production en France en 2016

La production annuelle de l'ensemble des branches de l'économie française progresse moins rapidement en 2016 qu'en 2015 (+ 1,0 % après + 1,5 %). Dans les branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce), la production croît de 0,6 % en 2016 et de 0,3 % en moyenne annuelle depuis 2011.

Les échanges extérieurs ralentissent en 2016 : les importations de produits nécessitant du transport progressent de 4,4 % et les exportations nécessitant du transport, de 2,5 %.

La production de la branche transports et entreposage augmente de 1,8 % et contribue presqu'autant que le commerce à la croissance du PIB.

La production manufacturière marque le pas en 2016

La production de l'industrie manufacturière (hors énergie et mines) progresse en 2016 (+ 0,9 %) moins rapidement qu'en 2015 (+ 2,1 %) ; elle se situe cependant à niveau supérieur à celui de 2011.

La fabrication de matériels de transport progresse de 4,6 % en 2016 et de 2,8 % en moyenne annuelle depuis 2011. Cette production atteint un niveau record et représente 16,5 % de la production manufacturière (14,5 % en 2011).

La production d'équipements électriques, électroniques informatiques progresse de 1,7 % en 2016 et est quasi stable depuis 2011 (- 0,1 % en moyenne annuelle).

Pour les autres biens manufacturés, la production en 2016 est plus atone, voire en baisse : la fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac (IAA) (20 % de l'industrie manufacturière) baisse de 0,9 % en 2016 et est quasi stable depuis 2011 (+ 0,1 % en moyenne annuelle) ; la cokéfaction et raffinage, qui avait eu une forte progression en 2015 (+ 6,8 %) repart à la baisse (- 1,3 %) ; la production des autres biens industriels progresse de 0,5 % en 2016 et est en baisse de - 0,6 % en moyenne annuelle depuis 2011.

La construction cesse de baisser

Après trois années moroses, l'activité dans la construction cesse de diminuer, sa production en 2016 est équivalente à celle de 2015. En effet, l'activité dans la promotion immobilière progresse : sur un an, les mises en ventes sont en hausse de 8,8 % et les ventes (réservations) augmentent de 21,2 %, portées par l'investissement locatif et l'accession à la propriété. Les autorisations de construire progressent également (+ 12,5 % sur un an), se traduisant par des mises en chantier en hausse de 14,0 % sur un an. Dans l'ancien, les transactions sont à un niveau jamais atteint auparavant et les prix enregistrent un quatrième trimestre consécutif de hausse (+ 1,8 % sur un an).

La production agricole est en fort recul

2016 est marquée par une baisse importante de la production agricole (- 5,5 % après - 1,5 % en 2015). En volume, la production végétale accentue son recul (- 9,7 % après - 3,6 %). La récolte de céréales chute de 23,9 % du fait d'une météo très défavorable : importantes intempéries en mai-juin, puis très faible pluviométrie en juillet-août. La récolte d'oléagineux décroît de 9 % : celle de colza recule alors que celle de tournesol augmente ; les récoltes mondiales sont abondantes.

La production animale décroît (- 1,1 % en volume). Cependant, la production de bétail est en hausse : elle continue d'augmenter pour les gros bovins et les porcins, se redresse pour les ovins-caprins, mais elle fléchit pour les veaux. La collecte laitière se réduit dans un contexte de prix bas dû à la poursuite de la crise laitière : la production européenne s'accroît du fait de la levée des quotas en avril 2015 et ne rencontre pas de débouchés suffisants en raison de l'embargo russe et des moindres importations chinoises.

Moindre progression du commerce de détail

L'activité dans le commerce de détail (commerce, réparation d'automobiles et de motocycles) progresse de 1,7 %, un peu moins que la tendance des cinq dernières années (+ 1,9 %). La tendance à la baisse dans les magasins non spécialisés (hypermarchés) se poursuivrait malgré le développement des "drive".

Dans le e-commerce, le montant des ventes du secteur a été multiplié par plus de six en dix ans. En 2016, plus d'un milliard de transactions ont été réalisées, en progression de 23 % par rapport à 2015. Les e-acheteurs réalisent en moyenne 28 transactions en ligne chaque année. La croissance du e-commerce continue à être portée par l'augmentation du nombre de sites marchands (+ 12 % sur un an) avec environ 200 000 sites contre 22 900 en 2006.

Les importations de produits industriels progressent

Les importations de produits nécessitant du transport (produits industriels et produits agricoles essentiellement) croissent de 4,4 % en 2016 et de 3,1 % en moyenne annuelle depuis 2011.

Les exportations de produits nécessitant du transport ralentissent (+ 2,5 % en 2016 après + 4,3 % en 2015).

Les transports contribuent modestement à la croissance

Les transports représentent 4,6 % de la production de l'ensemble des branches, part quasi stable depuis la fin des années 2000. En 2016, les transports contribuent pour plus de 12 % à la croissance du PIB.

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 Cadrage 2-1 **Évolution de la production par branche au prix de l'année précédente chaînés**

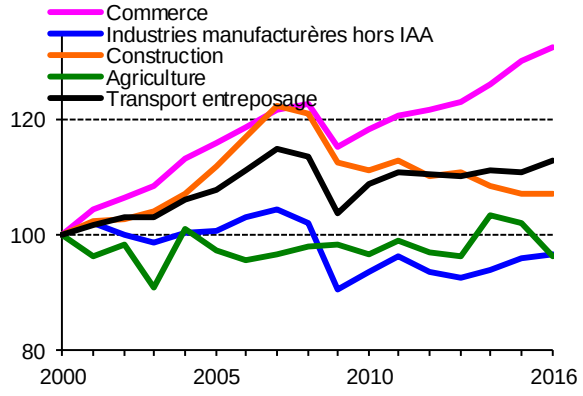
Niveau en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Branches utilisatrices de transport	**1 477,1**	**1,4**	**1,5**	**0,6**	**0,3**
Agriculture, sylviculture et pêche	78,7	7,4	-1,5	-5,5	-0,5
Branches manufacturières :	733,5	1,4	2,1	0,9	0,1
Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac	145,3	2,6	0,9	-0,9	0,1
Cokéfaction et raffinage	44,0	1,1	6,8	-1,3	-1,7
Fabrication d'équipements électriques, électroniques, informatiques ; fabrication de machines	84,0	0,3	0,6	1,7	-0,1
Fabrication de matériels de transport	121,4	3,8	6,1	4,6	2,8
Fabrication d'autres produits industriels	338,9	0,4	1,0	0,5	-0,6
Construction	255,4	-2,0	-1,4	0,0	-1,0
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	409,6	2,4	3,2	1,7	1,9
Transports et entreposage	**182,1**	**0,9**	**-0,5**	**1,8**	**0,4**
Autres branches	**2 102,4**	**1,1**	**1,7**	**1,2**	1,2
Industries extractives, énergie, eau, gestion des déchets et dépollution	133,7	-5,6	0,7	0,8	-0,5
Services	1 968,7	1,6	1,7	1,2	1,3
Total des branches	**3 761,6**	**1,2**	**1,5**	**1,0**	**0,8**

Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2010, mai 2017

Figure Cadrage 2-2 **Évolution de la production des branches utilisatrices de transport**

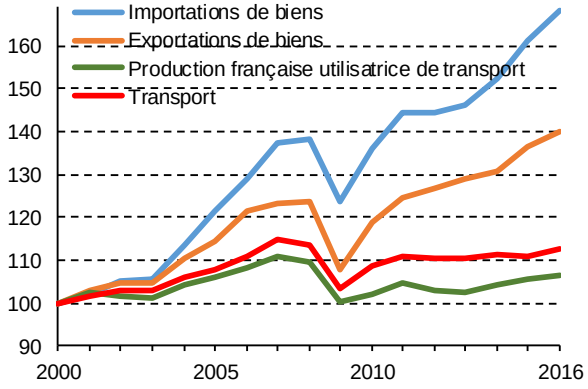
Indice 100 en 2000



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2010, mai 2017

Figure Cadrage 2-**3 Production des branches utilisatrices de transport et échanges extérieurs de biens**

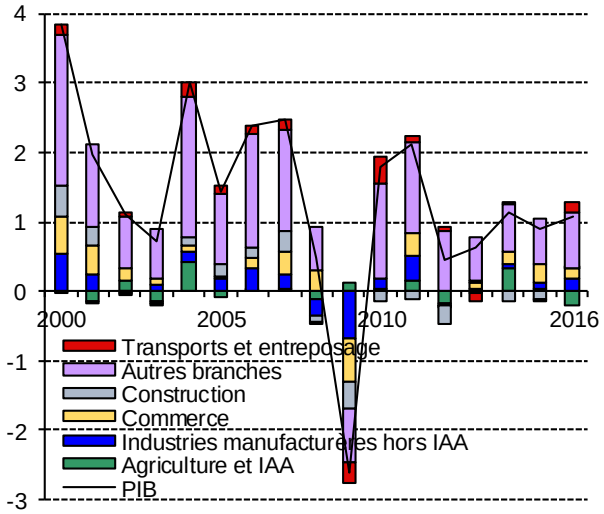
Indice 100 en 2000



Source : Insee Comptes nationaux - Base 2010, mai 2017

Figure Cadrage 2-4 **Contribution des principales branches à la croissance de la valeur ajoutée**

Point de PIB



Source : Insee Comptes nationaux - Base 2010, mai 2017

En 2016 le PIB a crû de 1,2 %, la valeur ajoutée des transports s'est accrue de 2,9 %, leur poids dans le PIB est de 4,6 %, leur contribution au PIB est de 0,134 points soit 12 %

Figure Cadrage 2-5 **Évolution des importations et exportations aux prix de l'année précédente chaînés**

Niveaux en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Evolution annuelle			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Importations totales	**704,2**	**4,8**	**5,7**	**4,2**	**3,5**
Produits nécessitant du transport	501,5	4,3	5,7	4,4	3,1
Autres biens et services (hors transport)	159,0	7,1	6,9	2,9	4,6
Exportations totales	**637,7**	**3,3**	**4,3**	**1,8**	**2,8**
Produits nécessitant du transport	454,5	1,6	4,3	2,5	2,4
Autres biens et services (hors transport)	150,6	7,9	5,1	-0,9	3,7

Source : Insee Comptes nationaux - Base 2010, mai 2017

Cadrage 3 | Infrastructures linéaires de transport

Les réseaux linéaires de transport (routes, voies ferrées et voies navigables) existent en France depuis très longtemps, leurs longueurs n'évoluent pratiquement plus. Cependant, du fait de l'urbanisation, des routes communales ont été créées et la renaissance des tramways a entraîné la création de nouvelles infrastructures. Des nouvelles voies LGV ont été mises en service. Les réseaux routiers et ferroviaires en France ont une densité comparable à ceux de l'ensemble de l'Union européenne.

Évolution des infrastructures linéaires de transport en France

Les longueurs d'infrastructures linéaires évoluent peu en France. Pour les trajets de courte distance, les réseaux ferrés de transport urbain, avec la saturation des réseaux routiers et la prise en compte d'objectifs environnementaux, se sont développés.

Pour relier rapidement les grands pôles urbains et ouvrir le pays aux échanges internationaux, des infrastructures destinées à des transports rapides de longue distance ont été prolongées. Le réseau routier principal (autoroutes et routes nationales) n'évolue plus guère : 0,4 % entre 2010 et 2015 pour le réseau principal du fait de l'augmentation légère (+ 1,8 % au total) pour les autoroutes concédées ou non. Des nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV) ont été mises en service après 2015 : deuxième tronçon (106 km) de la ligne à grande vitesse Est, Paris Strasbourg en juillet 2016 et tronçons Tours Bordeaux de la LGV sud Europe atlantique et Le Mans-rennes de la LGV Bretagne-Pays de la Loire qui entrent en service en juillet 2017.

Le développement des infrastructures est lié à l'urbanisation : les routes de proximité (routes communales) se sont étendues (+ 5,6 % au total entre 2010 et 2015) ; les longueurs de voies de tramways se sont accrues de 51,3 % au total entre 2010 et 2015. Alors que les tramways étaient quasi inexistants en 1990, on dénombre 650 km de lignes de tramways en service fin 2015 hors Île-de-France, et 105 km en Île-de-France. Des projets d'extension, notamment en Île-de-France, dans le cadre du Grand Paris sont en cours de réalisation.

La France dispose de six réseaux de métro (Lille, Lyon, Toulouse, Marseille, Rennes et Paris), dont la longueur totale a légèrement augmenté depuis 2010 (+ 7,8 % au total). Le métro de Paris (y compris RER géré par la RATP) domine en nombre de lignes, de kilomètres de voies et de voyageurs transportés ; il représente à lui seul 69 % de la longueur totale des lignes françaises de métro.

Comparaisons internationales des réseaux de transport terrestres

Les densités des réseaux autoroutiers opposent les états entrés dans l'Union européenne depuis 2005 (NEM) aux autres états de l'UE (AEM) : 191 kilomètres d'autoroute par million d'habitants dans les AEM contre 49 dans les NEM ; 18 kilomètres par millier de km^2 dans les AEM contre 7 dans les NEM. Les AEM ont des densités autoroutières voisines, avec toutefois un minimum au Royaume-Uni et un maximum en Espagne où les réseaux par habitant sont nettement plus denses. Les réseaux du Benelux sont nettement plus denses par km^2. Dans l'ensemble, les NEM comblent néanmoins rapidement l'écart avec les AEM : les longueurs des autoroutes y ont augmenté de 25 % depuis 2010 contre 3 % dans les AEM. La France occupe une position proche de la moyenne des anciens Etats membres.

Les comparaisons pour les routes nationales sont délicates car le concept de « route nationale » dépend de l'organisation administrative de chaque pays. En France, l'essentiel des routes est géré par les collectivités territoriales. Un réseau continental européen, qui rassemble les grandes voies de trafic international en Europe (autoroute, route nationale, route régionale), a été défini en 1950 par les Nations unies (et réformé en 1975). C'est en France que le réseau européen est le plus long d'Europe : il mesure 12 400 km (14 % du réseau total européen) dont 9 400 km d'autoroutes ; en Allemagne il est de 9 960 km dont 9 000 km d'autoroutes et au Royaume-Uni de 3 700 km dont 2 200 km d'autoroutes.

Les réseaux ferroviaires laissent apparaître de moindres disparités entre les AEM et les NEM qui ont une forte densité de réseau, tant par million d'habitants que par millier de km^2 notamment en République Tchèque et dans les états baltes.

Directement liés à la géographie des pays, les réseaux fluviaux ne sont présents que dans quelques États de l'Union européenne où passent de grands fleuves : Rhin, Elbe, Danube, Seine, Rhône ainsi que le canal Albert en Belgique. Le réseau français effectivement utilisé est le troisième d'Europe, derrière l'Allemagne et les Pays-Bas. En France, 33 % de ces voies peuvent supporter des gabarits supérieurs à 1 500 t ; la proportion est supérieure en Allemagne (45 %) et aux Pays-Bas (39 %).

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

Figure Cadrage 3-1 **Évolution des longueurs des infrastructures linéaires de transport en France**

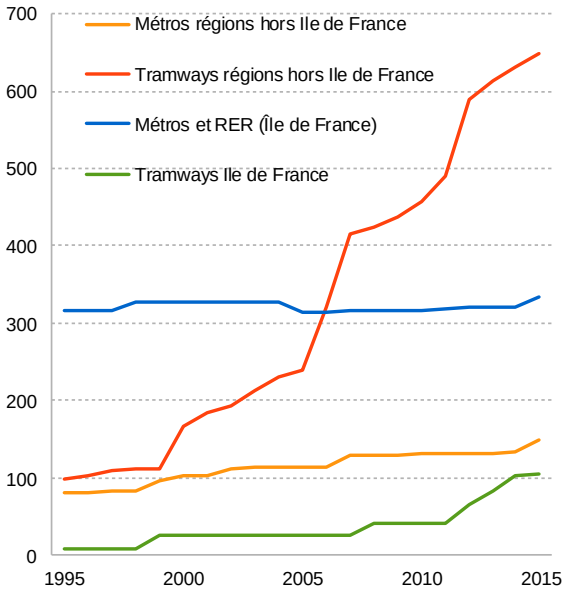
En milliers de kilomètres

France métropolitaine sauf routes	2000	2005	2010	2015
Routes (France entière)	**989**	**1 007**	**1 050**	**1 089**
Réseau principal	**36**	**37**	**21**	**21**
Autoroutes concédées	7	8	9	9
Autoroutes non concédées	2	3	3	3
Autres routes nationales	26	26	10	10
Réseau secondaire	**953**	**970**	**1 029**	**1 068**
Routes départementales	359	360	378	380
Routes communales	594	610	651	688
Réseau ferroviaire exploité par la SNCF	**31,4**	**30,9**	**30,3**	**29,0**
Ligne LGV	1,3	1,6	1,9	2,0
Autres lignes à 2 voies ou plus	14,6	14,7	14,7	14,9
Lignes ferroviaires à 1 voie	15,5	14,6	13,8	12,1
Réseaux ferrés de transport urbain	**0,6**	**0,7**	**0,9**	**1,2**
Métros et RER	0,4	0,4	0,4	0,5
Tramways	0,2	0,3	0,5	0,8
Voies navigables fréquentées	**5,8**	**5,8**	**5,1**	**4,8**
moins de 400 t	3,4	3,5	3,1	2,6
400 à 1 500 t	0,6	0,5	0,4	0,4
plus de 1 500 t	1,7	1,7	1,7	1,8

Source : SDES mémento des transports

Figure Cadrage 3-2 **Évolution des longueurs des réseaux ferrés urbains**

En kilomètres



Source : SDES mémento des transports

Figure Cadrage 3-3 **Réseaux routiers dans les principaux États européens**

2014	Longueur du réseau en milliers de km		Densité km pour 1million d'habitants		Densité km pour 1 millier de km 2	
	Autoroutes	Routes nationales	Autoroutes	Routes nationales	Autoroutes	Routes nationales
Allemagne	12 949	38 917	160	482	36	109
Belgique	1 763	13 229	158	1 183	58	434
Espagne	14 981	15 041	322	323	30	30
France	**11 560**	**9 645**	**175**	**146**	**21**	**18**
Hongrie	1 782	31 802	180	3 220	19	342
Italie	6 751	19 920	111	328	22	66
Pays-Bas	2 678	710	159	42	65	17
Pologne	3 065	19 293	81	507	10	62
Roumanie	683	17 110	34	858	3	72
Royaume-Uni	3 760	8 507	58	132	15	35
Anciens états membres	**64 631**	**233 048**	**191**	**690**	**18**	**67**
Nouveaux états membres	**8 337**	**161 507**	**49**	**954**	**7**	**141**

Source : Eurostat

Figure Cadrage 3-4 **Réseaux ferroviaires des principaux États européens**

En kilomètres

2014	longueur en km	densité km pour 1 million d' habitants	pour 1000 km²
Allemagne	41 161	510	115
Belgique	3 578	320	117
Espagne	15 312	329	30
France	**29 335**	**445**	**53**
Hongrie	8 017	812	86
Italie	16 752	276	56
Pays-Bas	3 032	180	73
Pologne	19 240	506	62
Roumanie	10 777	540	45
Royaume-Uni	16 209	252	66
Anciens états membres	**158 254**	**469**	**45**
Nouveaux états membres	**54 291**	**321**	**47**

Source : SDES mémento des transports

Figure Cadrage 3-5 **Réseaux de navigation intérieure des principaux États européens**

En kilomètres

2014	Longueur des voies fréquentées en km	Part des voies supportant un gabarit > 1 500 t (%)	Densité km pour 1 million d' habitants	pour 1000 km²
France	**4 718,0**	***33***	**72,0**	**8,6**
Allemagne	7 675,0	*45*	93,6	21,5
Pays-Bas	6 104,0	*39*	363,8	147,1
Hongrie	1 864,0	*8*	188,7	20,0
Roumanie	1 779,0	*3*	46,7	5,7
Belgique	1 516,0	*33*	135,8	49,7

Source : SDES mémento des transports

Cadrage 4 | Autres infrastructures de transport

La France dispose de plus de 3 000 gares ferroviaires, dont plus de 330 accueillent chaque année plus d'un million de voyageurs. Les gares sont réparties sur tout le territoire mais plus particulièrement dans les grandes métropoles, dans les zones touristiques et dans les zones anciennement économiquement développées.

44 aéroports en métropole voient passer plus de 100 000 passagers par an. L'essentiel des passagers (89 %) est concentré dans les aéroports d'État parisiens et régionaux.

7 grands ports maritimes en métropole, 4 dans les Drom et Calais assurent l'essentiel du transport de marchandises.

En plus des infrastructures linéaires de transport, les services de transport utilisent aussi, des aéroports, des gares, des ports et des plateformes (voir fiche cadrage 5) où se concentrent les voyageurs ou les marchandises.

Gares ferroviaires et routières

Il existe en France environ 3 000 gares ferroviaires. 334 gares, dont 223 en Île-de-France, accueillent plus de 1 million de voyageurs par an.

Les gares sont à la fois destinées au transport local et au transport de moyenne ou longue distances, ce qui explique le nombre important de gares en Île-de-France.

Les gares ont généralement été construites au XIX^{ème} siècle ou au début du XX^{ème} siècle. De nouvelles gares ont été construites en dehors des centres-villes à partir des années 1970 : c'est par exemple le cas lorsque les gares de centre-ville sont situées sur une voie à faible capacité et ne peuvent pas recevoir les trains de ligne à grande vitesse, ou pour des gares destinées à desservir plusieurs villes importantes (Lorraine TGV) ou des aéroports. Avec le développement de l'Île-de-France, en plus de nouvelles gares à desserte locale, des nouvelles gares ont été créées pour dé-saturer les grandes gares parisiennes (Massy, Marne la Vallée…)

Dans les gares d'Île-de-France transitent plus de 1,8 milliards de voyageurs par an (données 2015). Hors Île-de-France, 378 millions de voyageurs en 2015 sont passés dans une centaine de villes où les gares accueillent plus d'un million de voyageurs par an : la moitié de ces gares reçoivent moins de 2 millions de voyageurs, mais les grandes métropoles, en particulier Lyon, concentrent l'essentiel des voyageurs.

La gestion des gares de voyageurs a été confiée à une direction autonome de SNCF Mobilités, Gares & Connexions.

Avec la libéralisation du transport régulier interurbain de voyageurs par autocar, l'accès des nouveaux opérateurs aux gares et aménagements d'arrêt constitue un enjeu majeur pour le développement de ce nouveau marché de transport. Depuis le 1er mai 2016, l'Arafer publie la liste des gares routières (environ 200) ainsi qu'une carte des gares routières.

Aéroports

La réforme aéroportuaire initiée en 2003/2004 a permis le transfert aux collectivités territoriales et à leurs groupements de 150 aérodromes qui n'étaient pas considérés d'intérêt national.

En 2016, dans l'ensemble des aéroports métropolitains sont passés 174,5 millions de passagers, 56 % dans les aéroports franciliens d'Aéroport de Paris (ADP), 33 % dans les grands aéroports d'État. Au total, 44 aéroports voient passer plus de 100 000 passagers par an. 72 % des passagers sont sur des vols internationaux. Cette proportion est particulièrement forte dans les aéroports de Beauvais (98 %) et de ADP (79 %). Elle dépasse 60 % quelle que soit la taille des aéroports, sauf en moyenne dans ceux de 500 milliers à 2 millions de passagers, qui sont situés généralement à côté de grandes villes non capitales régionales ; les aéroports de Corse ont aussi relativement peu de passagers internationaux (un peu plus de 12 %).

L'État est resté propriétaire des 9 aéroports régionaux, de l'aéroport principal de chaque Drom et de chaque collectivité d'outre-mer (COM). En revanche, la propriété des aéroports Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-le Bourget a été transférée à la société Aéroports de Paris dont l'État est resté l'actionnaire majoritaire. Les autres aéroports sont détenus par des régions, des départements, des communes, des groupements de collectivités, des chambres de commerce et, pour quelques-uns seulement, par des personnes privées. Depuis 2015, des investisseurs privés sont entrés dans le capital des sociétés exploitant les aéroports de Toulouse-Blagnac, Lyon Saint-Exupéry et Nice Côte d'Azur, l'Etat restant propriétaire de l'infrastructure et du foncier.

11,5 millions de passagers sont passés dans les aéroports d'Outre-mer : 2 aéroports accueillent plus de 2 millions de passagers par an, 3 ont une taille intermédiaire (500 000 à 2 millions de passagers) et 10 sont d'une importance moindre (entre 100 et 500 000 passagers).

Ports maritimes et fluviaux

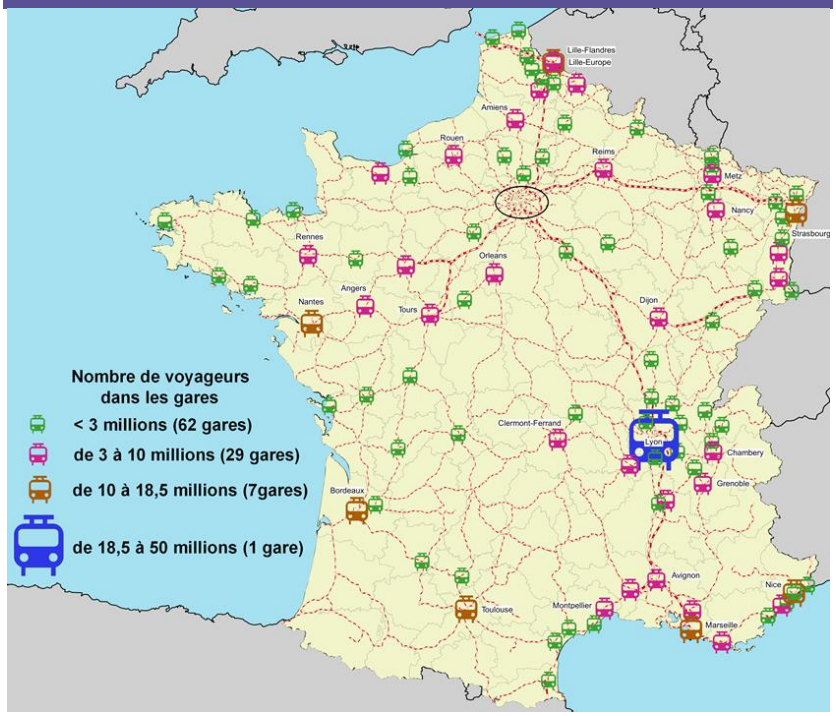
Les ports de commerce les plus importants sont pour la plupart sous la responsabilité de l'État : ils ont le statut de "Grand Port Maritime" qui s'est substitué en octobre 2008 à celui de Port Autonome. Ils sont au nombre de 7 en métropole (Dunkerque, le Havre, Rouen, Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Marseille) et 4 dans les Drom (La Guadeloupe, La Martinique, La Réunion, La Guyane). Les Grands Ports Maritimes (GPM), sont des établissements publics de l'État.

Tous les autres ports relèvent depuis le 1er janvier 2007, en application des lois de décentralisation de 1983 et 2004 des collectivités locales, principalement des régions mais aussi des départements ou de syndicats mixtes pour les ports de commerce, des départements pour les ports de pêche et des communes pour les ports de plaisance ; leur gestion est généralement concédée aux Chambres de Commerce et d'Industrie.

Quatre ports ont encore le statut de ports Autonomes en métropole (Paris, Strasbourg) et en outre-mer (Papeete, Nouvelle-Calédonie).

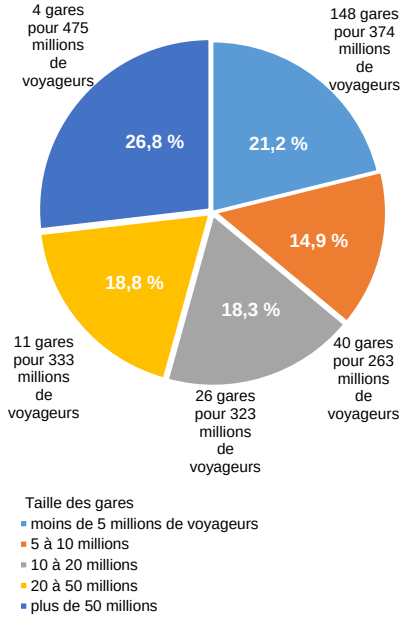
Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure Cadrage 4-1 **Villes hors Île-de-France où transitent plus de 1 million de voyageurs en 2015**



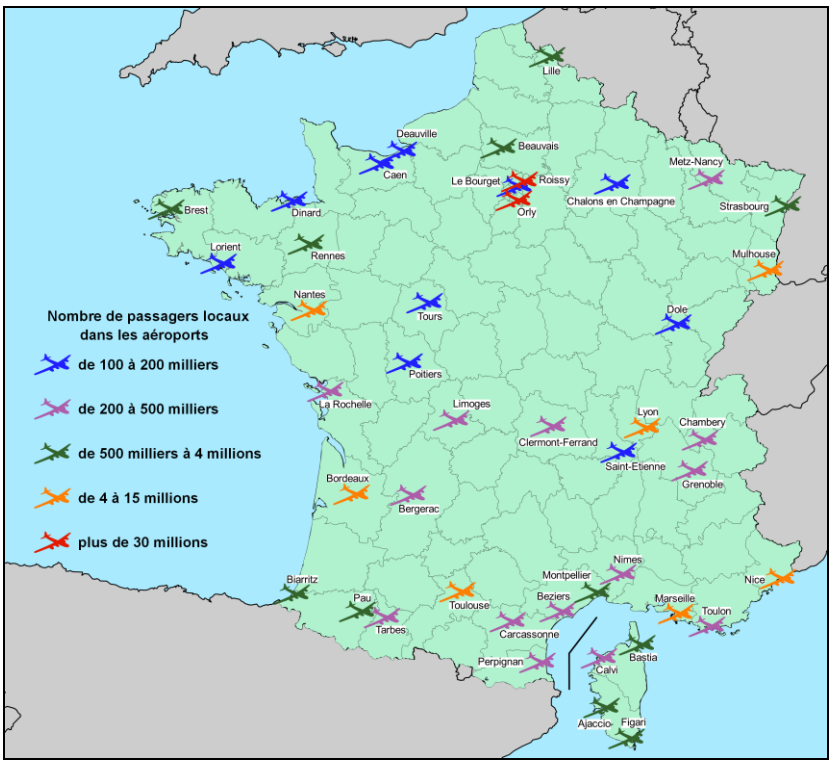
Source : SDES d'après SNCF

Figure Cadrage 4-2 **Répartition des voyageurs d'Île-de-France dans les gares où transitent plus de 1 million de voyageurs en 2015**



Source : SNCF

Figure Cadrage 4-3 **Typologie des aéroports métropolitains de plus de 100 000 passagers en 2016**



Source : SDES d'après DGAC

Figure Cadrage 4-4 **Répartition des passagers dans les aéroports métropolitains**

2016	Répartition des passagers en %	Part des passagers internationaux en %
Aéroport de Paris (3)	55,7	*78,9*
Aéroports régionaux d'Etat (7)	32,3	*60,1*
Beauvais (1)	2,3	*98,0*
0,5 à 2 millions (10)	6,4	*22,3*
200 à 500 milliers (14)	2,5	*68,9*
100 à 200 milliers (9)	0,7	*66,9*
Ensemble des aéroports (millions de passagers)	**174,5**	***71,9***

Source : DGAC

Entre parenthèses : nombre d'aéroports

Champ : France Métropolitaine

Cadrage 5 | Entrepôts et plates-formes logistiques

La France dispose de 78 millions de m² d'entrepôts et de plates-formes logistiques (EPL) d'au moins 5 000 m² pour stocker sa production. Liés à l'activité économique des régions, ils sont concentrés dans la moitié Nord de la France et en Rhône Alpes et près de 58 % de ces EPL se concentrent dans des « aires logistiques denses ». Seulement un tiers de ces EPL sont exploités par des entreprises du secteur des transports ou de la logistique. Les établissements exploitant des EPL de plus de 5 000 m² emploient 163 000 personnes dans des professions de l'entreposage et de la manutention.

Au 31 décembre 2015, la France métropolitaine compte 4 432 établissements exploitant un entrepôt ou une plate-forme logistique (EPL)[3] de 5 000 m² et plus, totalisant une superficie de 78 millions de m². Leur surface moyenne est de 17 600 m².

Parmi ces EPL, 46 % ont une surface comprise entre 5 000 et 10 000 m², 28 % entre 10 000 et 20 000 m², 12 % entre 20 000 et 30 000 m² et 14 % plus de 30 000 m². Si les EPL de plus de 30 000 m² sont moins nombreux, ils représentent 44 % de la surface totale des EPL de plus de 5 000 m².

69 % des EPL sont exploités pour compte propre

29 % des EPL de plus de 5 000 m² sont exploités par des établissements appartenant à des entreprises ou des groupes du secteur du transport et de la logistique. Ces EPL peuvent être considérés comme exploités pour compte d'autrui. Les autres EPL sont, pour 71 %, exploités pour compte propre, 32 % par des entreprises ou groupes du secteur du commerce et 30 % par des entreprises ou groupes industriels.

La taille moyenne d'un EPL varie avec le type d'activité de l'entreprise ou groupe qui exploite ce dernier. Ainsi, les EPL du commerce de détail sont en moyenne plus grands (24 000 m²), suivi des entrepôts exploités pour compte d'autrui (20 000 m²). En revanche, les entrepôts exploités par des entreprises industrielles (15 600 m²) et du commerce de gros (16 000 m²) sont en moyenne plus petits.

Les régions Île-de-France et Hauts-de-France regroupent chacune 16 % des surfaces d'entrepôts. Les régions Grand-Est et Auvergne-Rhône-Alpes comptent chacune 12 % des surfaces d'EPL. Ces quatre régions regroupent ainsi plus de la moitié des surfaces d'EPL.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur regroupe 4,6 % des surfaces d'entreposage, et paraît sous-équipée compte-tenu du poids économique de cette région (7,2 % du PIB). Avec 3,7 % des surfaces d'EPL, la Bretagne est la région ayant l'offre d'entreposage la moins importante.

58 % des EPL se situent dans des aires logistiques denses

De nombreux entrepôts se concentrent sur des territoires restreints, qui peuvent être qualifiés d'aires logistiques. Ainsi, 58 % des EPL se situent dans des aires logistiques denses, qui comptent au moins trois EPL distants au maximum de deux kilomètres. En France métropolitaine, il existe près de 390 aires logistiques denses. Environ 130 d'entre elles comptaient 3 EPL, 190 aires entre 4 et 9 EPL et 60 aires au moins 10 EPL.

Sur les 60 aires logistiques denses d'au moins 10 EPL, 13 se localisent en Île-de-France. L'aire logistique la plus dense se situe au nord de Paris et s'étend de Gennevilliers à Tremblay-en-France. Elle regroupe environ 120 EPL de plus de 5 000 m². La seconde aire logistique se situe au sud-est de Lyon, sur les communes de Saint-Quentin-Fallavier, Satolas-et-Bonce et la troisième au sud-est de Lille autour des communes de Lesquin et Villeneuve-d'Ascq, elles concentrent chacune une cinquantaine d'EPL de plus de 5 000 m².

En augmentant la distance maximale entre deux entrepôts à six kilomètres, on définit des aires logistiques « élargies ». Ainsi, 81 % des EPL se situent dans ces aires logistiques élargies. Ces aires se retrouvent autour des grandes agglomérations françaises. À contrario, 19 % des EPL sont situés sur des territoires avec une offre logistique peu dense. Ces EPL, dits « isolés », sont pour près de la moitié (46 %) des EPL exploités par des entreprises industrielles.

Plus d'un quart des emplois de l'entreposage et de la manutention sont salariés dans les EPL de plus de 5 000 m²

Au 31 décembre 2014, 603 000 personnes étaient salariés dans des professions de l'entreposage et de la manutention (hors intérim), dont 163 000 étaient salariés dans des établissements exploitant des EPL de plus de 5 000 m².

Définition d'un entrepôt ou plate-forme logistique (EPL)

Par entrepôt ou plate-forme logistique, on entend tout espace dédié à l'entreposage, ainsi qu'aux opérations logistiques telles que la préparation de commandes, le conditionnement, la réception ou l'expédition de marchandises, etc. Si la grande majorité des EPL sont des bâtiments fermés, certains peuvent être à air libre. C'est le cas, par exemple, des entrepôts de véhicules ou de matériaux de construction. Enfin, un EPL peut aussi être situé dans un établissement dont l'activité principale n'est pas la logistique : par exemple, un entrepôt qui alimente une usine située sur le même site.

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

[3] Les EPL spécifiques (dépôts chimiques, de gaz, de pétrole et silos agricoles), présents dans le répertoire, ont été exclus de cette présentation.

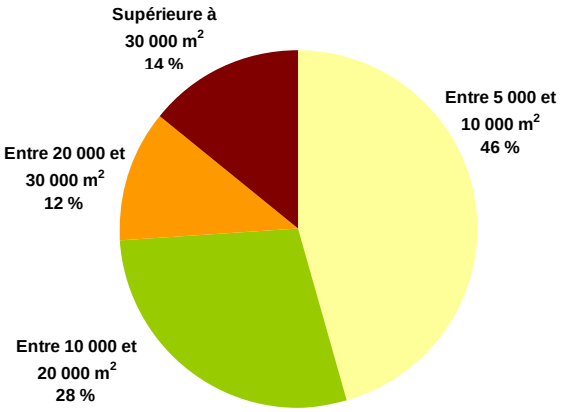
Figure Cadrage 5-1 **Les entrepôts et plates-formes logistiques d'au moins 5 000 m² en 2015 par région métropolitaine**

	Nombre d'entrepôts de plus de 5 000 m²	Surface moyenne en m²
Île-de-France	646	19 346
Hauts-de-France	630	20 096
Auvergne-Rhône-Alpes	590	16 329
Grand-Est	472	19 984
Nouvelle Aquitaine	357	14 502
Pays de la Loire	291	14 911
Centre-Val de Loire	286	17 742
Normandie	279	19 191
Occitanie	247	15 959
Bretagne	223	12 763
Bourgogne-Franche-Comté	207	16 470
Provence-Alpes-Côte d'Azur	203	17 663
France métropolitaine	**4 432**	**17 590**

Source : SDES

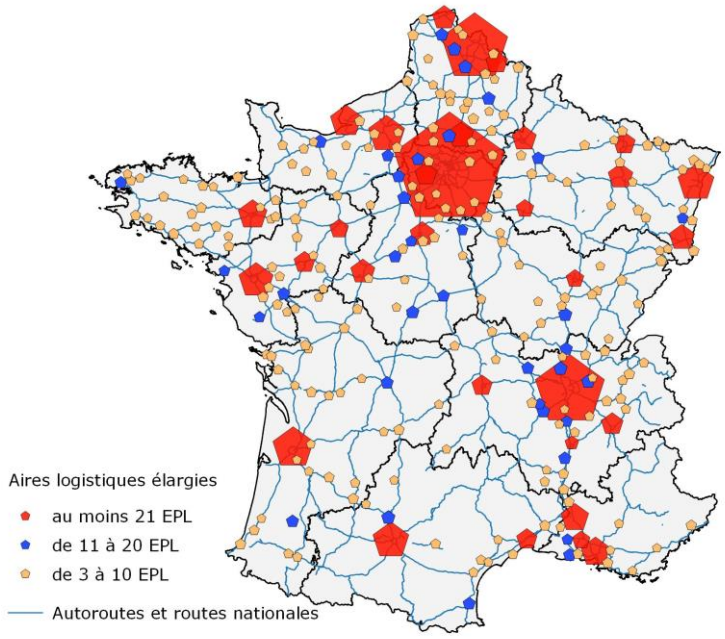
Figure Cadrage 5–2 **Répartition des entrepôts et plates-formes logistiques de plus de 5 000 m² en 2015 par surface**

En % de nombres d'EPL



Source : SDES

Figure Cadrage 5-3 **Les aires logistiques élargies en France métropolitaine en 2015**



Note de lecture :

Cette carte représente l'implantation et l'importance des aires logistiques dites « élargies » (*cf.* définition ci-dessous), sur le territoire.

Chaque pastille représente une aire logistique. Sa taille est proportionnelle au nombre d'EPL de plus de 5 000 m² présents dans cette aire.

Ainsi, la pastille la plus importante, centrée autour de Paris, ne représente pas l'étendue géographique de cette aire logistique, mais indique un grand nombre d'EPL de plus de 5 000 m² présents dans celle-ci (568 EPL). De par l'important nombre d'EPL de cette aire, sa représentation chevauche les aires logistiques les plus proches.

* La surface des pastilles est proportionnelle au nombre d'EPL de plus de 5 000 m² présents dans l'aire logistique élargie.

Source : SDES, Cerema

Figure Cadrage 5-4 **Les entrepôts et plates-formes logistiques d'au moins 5 000 m² en 2015 par secteur d'activité de l'entreprise exploitant**

	Nombre d'EPL de plus de 5 000 m²	Surface moyenne en m²
Entreposage	404	20 772
Transport et autres activités logistiques	891	19 721
Ensemble entreposage et transport	**1 295**	**20 049**
Industrie	1 346	15 646
Commerce de gros	969	15 475
Commerce de détail	397	24 371
Commerce automobile	66	14 896
Autres	359	14 707
Total	**4 432**	**17 590**

Source : Insee, SDES

Aire logistique dense

Pour illustrer la concentration géographique des opérations logistiques, le Cerema, en collaboration avec le SDES, a défini statistiquement des « aires logistiques », à partir des coordonnées géographiques des EPL de plus de 5 000 m². Une aire logistique dense correspond à un regroupement d'au moins trois EPL distants de moins deux kilomètres.

Aire logistique élargie

La définition précédente de l'aire logistique permet de repérer au niveau régional ou d'une agglomération les fortes concentrations d'EPL. Pour une analyse au niveau national, cette définition peut être trop restrictive. Sous le même modèle que l'aire logistique, on définit alors « une aire logistique élargie » comme étant un regroupement d'au moins trois entrepôts distants de moins de six kilomètres.

A - Transport et activité économique

A – Transport et activité économique

Évolutions

En 2016, la production de la branche transport progresse de 1,8 % (en volume) : progression du transport de voyageurs (+ 3,6 %) et des services auxiliaires de transport (+ 2,5 %), stabilité du transport de marchandises (+ 0,2 %) et baisse de des services de poste et courrier (- 1,4 %). Elle répond à une demande des ménages en progression de 4,1 % en volume. Les importations de transport progressent de 5,0 % ; les exportations reculent de 1,6 %.

Les investissements en infrastructures de transport reculent de 7,1 % pour la route, de 23,7 % pour les réseaux ferrés avec l'achèvement des projets d'envergure. Ils progressent très fortement dans les transports urbains d'Île-de-France avec les travaux du Grand Paris, dans les voies navigables avec le lancement des travaux du canal Seine-Nord Europe et dans les aéroports.

Les participations publiques aux dépenses d'infrastructure seraient en recul marqué : - 15,6 % pour l'État, qui cependant accroit de plus de 30 % ses dépenses consacrées aux voies navigables, et - 9,4 % pour les collectivités territoriales. Les aides publiques au fonctionnement des transports reculeraient moins violemment : - 0,4 % pour l'État et - 3,2 % pour les collectivités territoriales, qui cependant augmentent leurs participations au transport de voyageurs de 0,7 %. Les recettes publiques liées aux transports progressent de plus de 2,7 %, du fait de l'augmentation de la TICPE (+ 6,4 %) et du versement transport (+ 5,5 %).

Les investissements des entreprises françaises de transport à l'étranger, en progression de 10,4 % en 2016, progressent moins rapidement que les investissements étrangers dans des entreprises de transport (+ 18,2 %).

Structure

La dépense totale de transport représente 17,3 % du PIB. Le transport contribue à 8,7 % du PIB. 13,7 % de la consommation des ménages est consacrée au transport.

Les investissements en infrastructures de transport représentent 5,3 % des investissements nationaux (mesurés par la FBCF hors ménages). Un peu moins de la moitié est destinée aux routes, 22 % aux transports collectifs urbains et 21 % aux voies ferrées (hors réseau transilien). Près de 40 % des dépenses d'investissement de l'Etat et 63 % de celles des collectivités territoriales sont consacrées à la route. Les collectivités territoriales versent près des trois quarts des aides au fonctionnement. Les recettes publiques liées au transport, 46,2 milliards d'euros, couvrent largement les dépenses engagées par les administrations publiques (41,5 milliards d'euros). La TICPE représente 60,4 % des recettes publiques liées aux transports et le versement transport 17,5 %. Le versement transport représente 1,8 fois les produits du transport collectif urbain.

Les entreprises françaises du secteur transports et entreposage détiennent des stocks d'investissements directs de 8,2 milliards d'euros à l'étranger, (moins de 1 % des investissements totaux français à l'étranger), essentiellement dans le secteur de l'entreposage et des services auxiliaires et en Union européenne. Le secteur transports et entreposage bénéficie de 10,0 milliards d'euros d'investissements étrangers fin 2016.

Contenu

Ce chapitre décrit les évolutions des données macroéconomiques sur les transports ainsi que les données sur les dépenses et recettes de l'Etat et les collectivités territoriales en transport. Il donne des informations sur les prix dans le transport de marchandises et des investissements des entreprises françaises à l'étranger.

A1 | Compte satellite des transports

La dépense totale de transport (DTT), qui s'élève à 386 milliards d'euros en 2016, représente 17,3 % du PIB. Elle progresse davantage qu'en 2015 (+ 2,3 % après + 0,4 %) après un recul en 2014 (- 0,6 %). Elle progresse plus vite que le PIB en valeur (+ 1,6 %). En revanche, sa progression annuelle moyenne (+ 0,3 % depuis 2011) est inférieure à celle du PIB (+ 1,6 %). La DTT est composée d'une dépense courante de transport (DCT) de 333 milliards d'euros, et d'une dépense d'investissement (DIT) de 52 milliards d'euros. La DCT augmente sensiblement en 2016 (+ 1,7 %), mais moins rapidement que la DIT (+ 6,2 %).

La dépense totale de transport représente 17,3 % du PIB

Avec 386 milliards d'euros, la dépense totale de transport (DTT) représente 17,3 % du PIB et fluctue peu depuis 2010.

Les dépenses des ménages continuent de croître en 2016

Les ménages contribuent à 51,0 % de la dépense courante de transport (DCT). Depuis 2011, leur DCT s'accroît au rythme annuel moyen de + 0,3 %. La consommation de transport des ménages croît en 2016 (+ 2,4 %), à un rythme plus élevé qu'en 2015 (+ 1,5 %). Les achats de véhicules par les ménages, comptabilisés dans la consommation des ménages (concept Comptabilité nationale), croissent de 7,3 % en valeur en 2016 (après + 6,1 % en 2015). Les ménages produisent eux-mêmes, en conduisant leur propre véhicule, 85 % de leur consommation en services de transport.

La dépense totale des entreprises est en hausse en 2016. Alors que la dépense courante des entreprises « non transport » s'accroît de 0,7 % en 2016 (après un recul de 1,2 % en 2015), l'investissement des entreprises de transport croît de 2,4 % (après + 3,0 % en 2015). La production de transport des entreprises (« non transport ») pour leur propre compte progresse (+ 1,2 % en 2016), mais 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 transports.

La dépense totale des administrations publiques (APU), 11,9 % de la DTT, baisse en valeur (- 2,7 % en 2016 après -1,8 % en 2015). En effet, si l'investissement des APU baisse de 0,7 %, leur dépense courante recule de 3,8 % en 2016.

La route absorbe 73,4 % des dépenses

Le poids du transport routier dans les dépenses de transport des ménages s'élève à 86,8 % en 2016, ce qui va à l'encontre de la tendance à la baisse depuis 2010 : 88,0 % en 2010, 87,7 % en 2011, 87,2 % en 2012, 86,9 % en 2013, 86,6 % en 2014, et 86,4 % en 2015. Les ménages ont consacré à la route 147 milliards d'euros en 2016. Le transport aérien, deuxième poste de leurs dépenses de transport, représente 5,9 % de leur DCT. Les entreprises consacrent 68,1 % de leur DCT au transport routier (voyageurs et marchandises), 12,7 % au maritime et 7,0 % à l'aérien.

64 % des investissements sont consacrés à la route

53,8 % des investissements sont consacrés à des achats de matériel de transport (28,2 milliards d'euros), dont 81 % (22,9 milliards d'euros) pour des véhicules routiers. Les investissements en infrastructures (y compris les investissements « Autres ») s'élèvent à 24,2 milliards d'euros ; ils sont majoritairement consacrés à la route (44 %), aux transports en commun urbains (associés aux autocars réguliers dans le Compte satellite des transports) pour 23 % et au ferroviaire (20,2 %). Tous investissements confondus, 64 % sont consacrés au transport routier.

Le transport génère 60 milliards d'euros de masse salariale

Les ménages sont bénéficiaires directs de la dépense courante de transport à hauteur de 78,0 milliards d'euros. Leur ressource principale est la rémunération par les entreprises et les APU pour un montant de 60,0 milliards d'euros. Par ailleurs, on estime qu'ils perçoivent 18,0 milliards d'euros de revenus, réels ou imputés, de location d'emplacements de stationnement (poste fortement réévalué dans la nouvelle base 2010). Les APU bénéficient des contreparties de la DCT pour 69,9 milliards d'euros : TVA et TICPE pour 50,1 milliards d'euros, taxes diverses spécifiques au transport (versement transport, amendes, etc.), impôts liés à la production et sur les bénéfices, pour 19,8 milliards d'euros. 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 18,1 milliards d'euros.

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.

Un compte satellite plus précoce :

En 2017, la diffusion provisoire du compte satellite est avancée d'un an (2016). Une année n provisoire sera donc dorénavant publiée l'année n+1, et non plus l'année n+2. Le compte satellite présente donc désormais la même temporalité que les autres statistiques du présent rapport. En revanche, les sources du compte provisoire n-1 étant différentes et moins précises que celles des comptes semi-définitif et définitif, on peut s'attendre à des écarts plus accentués entre les versions provisoire et semi-définitive qu'auparavant.

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

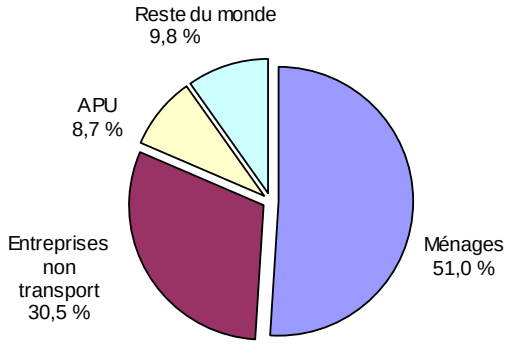
Figure A1.1 **Dépense totale de transport (DTT) par secteur institutionnel financeur**

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

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/2011
Dépense Totale de Transport (DTT)	**385,6**	**-0,6**	**0,4**	**2,3**	**0,3**
Dépense Courante de Transport (DCT)	**333,1**	**-0,2**	**0,3**	**1,7**	**0,3**
Ménages	169,9	-0,1	1,5	2,4	0,3
dont production de transport (compte propre)	*143,7*	*-0,6*	*1,1*	*2,9*	*0,0*
Entreprises NON transport	101,5	-0,7	-1,2	0,7	-0,4
dont Production pour compte propre	*22,7*	*-1,0*	*-0,7*	*1,2*	*-1,1*
Administrations Publiques (APU)	29,1	0,9	0,5	-3,8	0,2
Reste du monde	32,7	-0,3	-1,5	6,7	2,6
Dépense d'Investissement de Transport (DIT)	**52,4**	**-3,0**	**1,3**	**6,2**	**0,2**
Entreprises de transport	15,9	-6,8	3,0	2,4	-1,0
Entreprises (hors secteur des transports)	19,6	9,6	7,9	16,5	2,4
APU	16,9	-8,9	-5,8	-0,7	-0,9
Produit intérieur brut (PIB)	2 228,9	**1,5**	**2,2**	**1,6**	**1,6**
Dépense d'investissement / DTT	13,6	-0,3 pt	+0,1 pt	+0,5 pt	
Dépense totale des APU / DTT	11,9	-0,3 pt	-0,3 pt	-0,6 pt	

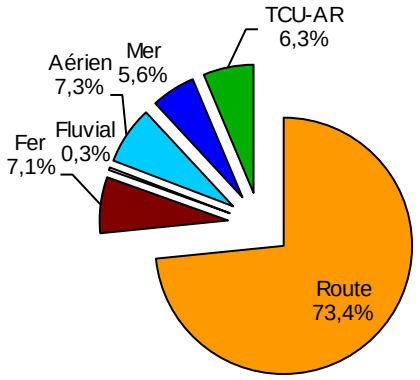
Sources : SDES, Compte satellite des transports ; Insee, Comptes nationaux base 2010

Figure A1.2 **Dépense courante de transport (DCT)**



Source : SDES, Compte satellite des transports

Figure A1.3 **DTT par mode de transport (2016)**



Source : SDES, Compte satellite des transports

Figure A1.4 **Dépense totale de transport (DTT) par secteur institutionnel et par mode de transport (2016)**

Niveaux en milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Dépense totale en transport (DTT)	**385,6**	**283,0**	**27,2**	**1,3**	**28,1**	**21,4**	**24,4**
Dépense courante totale (DCT)	**333,1**	**249,5**	**20,0**	**1,1**	**24,8**	**20,3**	**17,4**
dont en infrastructures	35,7	25,3	3,7	0,4	5,7	0,6	0,0
Ménages	169,9	147,4	6,3	0,4	10,1	1,3	4,3
dont tva	21,5	19,6	0,6	0,0	0,9	0,0	0,4
Entreprises (hors secteur des transports)	101,5	69,1	4,6	0,2	7,1	12,9	7,5
Administrations publiques	29,1	15,7	7,1	0,2	0,1	0,3	5,6
Reste du monde	32,7	17,2	1,9	0,3	7,5	5,8	0,0
Dépense d'investissement totale	**52,4**	**33,5**	**7,3**	**0,2**	**3,3**	**1,1**	**7,0**
dont en matériel de transport	28,2	22,9	2,3	0,0	1,1	0,3	1,4
en infrastructures	24,2	10,6	4,9	0,2	2,1	0,8	5,6
dont Entreprises (hors secteur des transports)	19,6	19,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Entreprises de transport	15,9	5,9	4,1	0,0	2,3	0,7	2,7
Administrations publiques	16,9	8,0	3,2	0,2	1,0	0,4	4,2

Sources : SDES, Compte satellite des transports ; Insee, Comptes nationaux base 2010

Figure A1.5 **Éléments des ressources générées par la dépense courante de transport (2016)**

Niveau en milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Ménages	**78,0**	**49,8**	**9,5**	**0,4**	**7,3**	**2,6**	**8,3**
dont rémunérations brutes	*60,0*	*31,9*	*9,5*	*0,4*	*7,3*	*2,6*	*8,3*
APU	**69,9**	**56,7**	**2,9**	**0,1**	**1,8**	**0,4**	**8,0**
dont TVA et TICPE	*50,1*	*47,5*	*0,8*	*0,0*	*0,9*	*0,0*	*0,8*
Sociétés financières(*)	**18,1**	**12,9**	**2,7**	**0,0**	**0,5**	**0,8**	**1,2**
Reste du monde	**24,3**	**5,1**	**1,4**	**0,1**	**7,7**	**10,0**	**0,0**

Sources : SDES, Compte satellite des transports ; Insee, Comptes nationaux base 2010

(*) Sociétés financières et compagnies d'assurances.

A2 | Activité marchande de la branche des transports en France

Avec une production de 191,9 milliards d'euros en 2016, la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) contribue pour 8,7 % du produit intérieur brut (PIB) français.

En volume, la production de transport de marchandises, qui représentent 32,8 % de la production de la branche progresse légèrement (+ 0,2 %) en 2016, mais les prix reculent de 2,2 %.

La production de transport de voyageurs (27,1 % de la production de la branche) progresse de 3,6 % en 2016, avec des prix en recul de 1,4 %.

La production des activités d'entreposage et services auxiliaires hors activités de poste et de courrier (33,6 % de la production de la branche) progresse de 2,5 % en 2016 ; les prix progressent de 1,5 %.

La production des services de courrier (6,5 % de la production de la branche) poursuit sa baisse à un rythme moindre que les années précédentes, - 1,4 % en 2016 ; les prix s'accroissent de 1,7 %.

La production marchande de transport de marchandises est stable en 2016

En 2016, la production en volume de transport de marchandises qui représente 32,8 % de la production de la branche, progresse de 0,2 % en volume après quatre années de baisse consécutive. Les prix diminuent (- 2,2 %) dans toutes les branches sauf dans le transport ferroviaire.

L'année 2016 est marquée par une légère amélioration de la production de transport routier, fret et déménagement, qui est quasi stable (- 0,2 % en volume) après une forte baisse en 2015 (- 6,5 % en volume) ; les prix sont stables en 2016. Depuis 2011, la production du transport routier de marchandises a perdu 2,6 % en moyenne annuelle. Le transport routier de marchandises représentait 25,4 % de la production de la branche en 2011 et 22,1 % en 2016.

La production des entreprises françaises de transport de fret maritime croît en volume de 0,4 % en 2016, après deux années de forte progression. La baisse des prix des années précédentes s'accentue (- 9,3 % en 2016) du fait d'une offre mondiale de transport trop abondante sur l'ensemble du marché mondial. En moyenne depuis 2011, la production augmente de 4,8 %.

La production de transport fluvial, qui ne représente qu'une faible part du transport, est en forte baisse (- 8,0 %), poursuivant le mouvement commencé en 2012 : en moyenne depuis 2011, la production baisse de 3,2 % par an.

Le transport de fret ferroviaire se stabilise en 2016 (+ 0,1 % en volume en 2016) ; sur les cinq dernières années, la production est en baisse de 1,2 % en moyenne annuelle.

Le transport de voyageurs est en hausse

La production en volume des transports de voyageurs, qui représente 27,1 % de la production de la branche, est en progression de 3,6 % : la diminution du transport ferroviaire (- 2,7 %) est plus que compensée en 2016 par l'accroissement du transport routier de voyageurs (+ 14,1 %) dû surtout au développement des cars Macron. En moyenne sur les cinq dernières années, la production de transport de voyageurs s'accroît de 1,8 % en moyenne par an.

La production de transport aérien poursuit la hausse de 2015, (+ 3,4 % en 2016 après + 4,5 % en 2015) ; les compagnies aériennes françaises ont fortement accru leur trafic international et baissé leurs prix (- 4,2 %) répercutant sans doute la baisse du prix du pétrole.

La production de transport urbain et suburbain de passagers croît de 4,4 % en 2016 ; les prix sont en baisse de 1,2 %. Le dézonage du navigo en Île-de-France a entrainé une forte baisse des prix dans cette région, alors que dans les autres régions un rattrapage des prix semble s'être opéré en 2016. Depuis 2011, le transport urbain et suburbain croît de 3,5 % en moyenne annuelle.

La production de transport de voyageurs par taxis et VTC poursuit sa forte progression en 2016, + 7,0 % (après + 6,1 %). Depuis 2011, elle a crû en moyenne de 3,0 % par an.

L'entreposage et les services auxiliaires de transport sont en hausse de 2,5 %

Hors activité de courrier, la production des autres services de transport (33,6 % de la production de la branche) croît de 2,5 % en 2016. Les prix progressent de 1,5 % au total.

Depuis 2011, la production d'entreposage et de services auxiliaires a crû en moyenne de 1,2 % par an.

Les activités de poste et courrier poursuivent leur baisse mais moins fortement que les années précédentes (- 1,4 % en 2016, - 4,0 % en moyenne sur les cinq dernières années). Le développement des autres activités de poste et courrier (livraison à domicile) explique sans doute cette moindre baisse.

Équilibre de la branche

Alors que la production de transport progresse de 1,8 % en 2016 (0,4 % en moyenne annuelle depuis 2011), les échanges de services avec le reste du monde sont très dynamiques *(figure A2.4)* : les importations totales augmentent de 6,3 % en 2016 (+ 4,1 % en moyenne annuelle depuis 2011). Les exportations progressent de 6,4 % en 2016 (+ 4,2 % en moyenne annuelle depuis 2011).

Les consommations intermédiaires progressent à un rythme voisin de celui de la production 1,8 % en 2016 (+ 0,3 % depuis 2011 en moyenne annuelle).

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).

Ces données sont celles de l'Insee. Certaines évolutions peuvent être différentes de celles que l'on trouvera 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 %

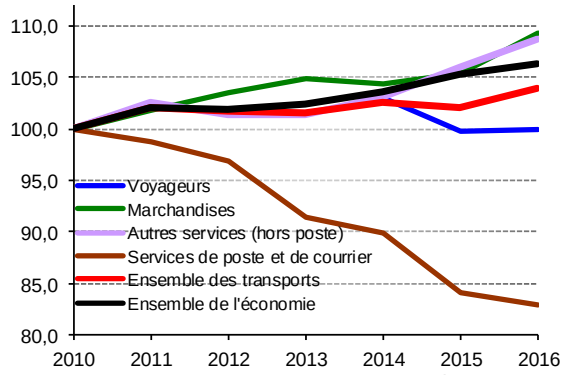
	Niveau 2016 (p)	Évolutions 2016/2015 Volume	Prix	Valeur	Évolution 2016/2011 en volume
Transport de voyageurs	**52,0**	**3,6**	**-1,4**	**2,2**	**1,8**
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	10,5	-2,7	-0,2	-3,0	-1,9
Transports urbains et suburbains de voyageurs	12,9	4,4	-1,2	3,1	3,5
Transports routiers de voyageurs	7,1	14,1	1,4	15,7	5,3
Transports aériens de passagers	15,7	3,4	-4,2	-1,0	1,8
Autres transports de voyageurs	5,7	3,2	0,9	4,1	0,7
dont transports de voyageurs par taxis	*3,7*	*7,0*	*0,3*	*7,3*	*3,0*
Transport de marchandises	**62,9**	**0,2**	**-2,2**	**-2,1**	**-1,0**
Transport ferroviaire de fret	1,1	0,1	2,2	2,3	-1,2
Transports routiers de fret et déménagement	42,4	-0,2	0,0	-0,2	-2,6
Transports par conduites	2,7	3,0	0,2	3,2	-2,0
Transports maritimes et côtiers de fret	12,6	0,4	-9,3	-9,0	4,8
Transports fluviaux	0,2	-8,0	-6,3	-13,7	-3,2
Transports aériens et transports spatiaux	3,9	1,9	-3,6	-1,7	-0,3
Autres services de transport hors activité de poste et de courrier	**64,5**	**2,5**	**1,5**	**5,0**	**1,2**
Entreposage et stockage, manutention	13,5	1,7	0,9	2,6	1,0
Services annexes des transports	32,0	2,6	2,4	5,1	1,3
Messagerie, fret express, affrètement, organisation des transports	18,9	2,9	0,2	3,1	1,1
Activités de poste et de courrier	**12,5**	**-1,4**	**1,7**	**0,3**	**-4,0**
Ensemble transports	**191,9**	**1,8**	**-0,5**	**1,2**	**0,4**

(p) provisoire.

Source : Insee

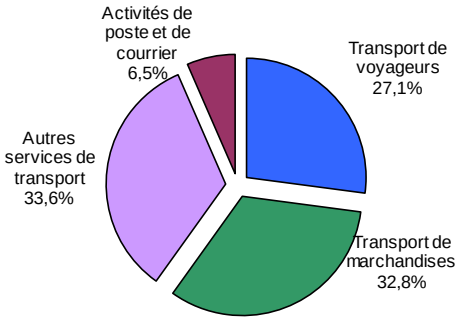
Figure A2-2 **Évolution de la production de transports en volume**

Indice base 100 en 2010



Source : Insee

Figure A2-3 **Production de transports, structure en 2016**



Source : Insee

Figure A2-4 **Équilibre ressources-emploi de la branche transport ***

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

	Niveau 2016	Évolutions annuelles 2014	2015 (sd)	2016 (p)	2016/ 2011
Production de la branche (prix de base)	**191,9**	**1,0**	**-0,5**	**1,8**	**0,4**
dont sous-traitance	14,1	1,0	-3,6	0,9	-1,2
Importation totale	44,4	2,4	2,0	6,3	4,1
dont ajustement CAF/FAB	16,2	0,8	3,3	5,3	1,7
Impôts sur les produits	1,3	-1,1	3,4	2,6	1,5
Subventions sur les produits	9,9	1,0	0,6	2,3	1,4
Marge de transport	28,1	-0,5	2,4	0,2	0,6
Consommation intermédiaire (hors sous-traitance et marge)	99,0	0,3	-0,9	1,8	0,3
Consommation finale	39,2	0,5	0,5	3,4	1,3
Exportation totale	31,7	7,5	-0,2	6,4	4,2

** y compris services de poste et de courrier*

sd : semi-définitif ; p : provisoire

Source : Insee

A3 | Dépenses des ménages en transport

L'année 2016 est encore marquée par une baisse du prix des carburants et lubrifiants qui a des répercussions sur les dépenses de consommation des ménages en transport.

Avec 162,9 milliards d'euros en 2016, les dépenses de transport des ménages représentent 13,7 % de leurs dépenses de consommation, coefficient en baisse tendancielle depuis 2000. En 2016, elles progressent de 4,1 % en volume et les prix baissent de 1,4 %. En volume, les dépenses de transport des ménages sont au même niveau en 2016 et en 2011, mais les prix ont augmenté de 0,3 % en moyenne annuelle.

Les dépenses des ménages en transport individuel (y c. achat de véhicule) augmentent de 4,2 % en volume en 2016, leurs dépenses en transport collectif progressent de 3,8 %.

En 2016, les dépenses de consommation des ménages progressent de 2,2 %, celles de transport de 2,6 %. Les prix des transports (- 1,4 %) sont tirés vers le bas par le prix des carburants et de ceux du transport aérien qui diminuent chacun de 4,5 %.

Les dépenses de transport individuel redémarrent depuis deux ans

Les dépenses en transport individuel, y compris assurance, représentent 83 % des dépenses des ménages de transport.

Entre le début de la crise de 2008 et 2014, les dépenses de transport individuel ont baissé en volume, les prix étant en progression. En 2015, avec la baisse du prix des carburants, elles repartent à la hausse : + 4,2 % en volume en 2016 (après + 2,9 %) et - 1,3 % pour les prix en 2016 (après - 2,0 %). La rupture de 2014-2015 est commune aux principaux postes de dépense de transport individuel qui sont directement liés à l'utilisation des voitures.

Les dépenses d'achat de véhicules qui représentent 30 % des dépenses de transport individuel sont reparties à la hausse depuis 2015 avec la progression des immatriculations de véhicules neufs : + 7,3 % en 2016 avec des prix stables. Depuis 2011, les achats de véhicules reculent de 1,7 % en moyenne annuelle en volume et les prix ont progressé de + 1,3 %.

Les dépenses d'entretien et réparation (23 % des dépenses de transport individuel) progressent de 3,9 % en 2016 en volume avec des prix quasi stables (+ 0,1 %). Elles n'ont pas progressé en volume depuis 2011, mais les prix se sont accrus de 1,6 % en moyenne par an.

La consommation de carburants et lubrifiants, qui baissait régulièrement jusqu'en 2013, progresse de 2,0 % en 2016 (après 1,6 % en 2015) sous l'effet de la baisse des prix des carburants (- 4,5 % en 2016 après - 9,5 % en 2015). Depuis 2011, la consommation de carburants a progressé de 0,2 % en volume en moyenne annuelle, avec des prix en baisse de 3,2 % en moyenne annuelle, ce qui se traduit par une baisse des dépenses en carburants des ménages en valeur de 3,0 % et un redémarrage de leur circulation routière.

Les dépenses en transport collectif repartent

En 2016, les dépenses en volume en transport collectif progressent de 3,8 %, nettement plus rapidement que la moyenne des cinq dernières années (+ 1,5 %). Les dépenses de transport collectif ne cessent de croître depuis 1990. Leur poids dans les dépenses de transport des ménages est passé de 13,5 % en 2000 à 16,2 % en 2011 ; il atteint 18,1 % en 2016.

Les dépenses de transport terrestre de voyageurs (59,4 % du transport collectif de voyageur), progressent de 4,7 % avec des prix en baisse de 0,3 % en 2016 : celles du transport routier (car, bus et taxis), augmentent de 10,2 %, sans qu'il soit possible de distinguer ce qui est dû au développement récent des cars ou des VTC.

Les dépenses en transport ferroviaire se contractent depuis la crise de 2008 : en 2016, elles diminuent de 3,0 %, un peu moins que la baisse moyenne annuelle des cinq dernières années (3,7 %). En 2016, les prix du transport ferroviaire sont en baisse de 0,1 %, sans doute sous l'effet de la baisse des prix sur le réseau d'Île–de-France, en lien avec le dézonage du Navigo. C'est la première baisse observée depuis 1990.

Les dépenses de transport urbain (désignées par dépenses de transport combiné par l'Insee) augmentent de 3,7 % en 2016 avec des prix, affectés eux aussi par le dézonage du Navigo, en baisse de 1,5 %. Depuis 2011, les dépenses de transport urbain ont crû en moyenne de 2,4 % par an et les prix de 1,4 %.

Les dépenses de transport aérien (35,9 % du transport collectif de voyageur) progressent de 3,2 % en 2016. Les prix, sans doute tirés par la baisse du prix du pétrole reculent de 4,5 %. Depuis 2011, les dépenses des ménages en transport aérien ont progressé de 2,8 % en moyenne annuelle.

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

Sauf mention contraire, seules sont commentées les évolutions en volume.

Consommation des ménages

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 de consommation des ménages présentée ici ne les prend pas en compte.

Les dépenses d'assurance de véhicules ont été rajoutées aux dépenses de consommation des ménages en transport.

Figure A3-1 **Consommation des ménages en transport en 2016 (valeur)**

Niveau en milliards d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2016	Evolutions annuelles 2014	2015 (sd)	2016 (p)	2016/ 2011
Déplacements individuels	**134,8**	**-0,8**	**0,8**	**2,8**	**-0,1**
Achat de véhicules	40,5	-0,2	6,1	7,3	-0,5
Dépenses d'utilisation des véhicules	86,8	-1,1	-1,3	1,3	-0,2
dont :					
Carburants et lubrifiants(1)	*33,5*	*-3,6*	*-8,0*	*-2,6*	*-3,0*
Entretien et réparation de véhicules particuliers	*32,1*	*-0,3*	*4,6*	*4,0*	*1,7*
Assurance	*7,5*	*0,7*	*0,5*	*-3,0*	*2,5*
Déplacement en transport collectif	**28,1**	**2,5**	**1,8**	**2,1**	**2,3**
Terrestre hors fluvial	16,7	2,4	1,0	4,4	2,5
Ferroviaire (train, métro, tramway..)	*4,8*	*-1,6*	*-3,0*	*-3,1*	*-1,0*
Routier (cars, bus, taxis...)	*7,9*	*3,8*	*3,3*	*10,9*	*4,4*
Combiné (2)	*4,0*	*5,7*	*2,1*	*2,1*	*3,9*
Aérien	10,1	2,8	2,9	-1,4	2,1
Autres (3)	1,3	1,6	3,4	1,2	0,9
Dépenses de transport	**162,9**	**-0,2**	**1,0**	**2,6**	**0,3**
Consommation totale des ménages	**1 186,1**	**0,8**	**1,7**	**2,2**	**1,4**

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

En % de la consommation des ménages

	2000	2005	2010	2016
Déplacements individuels	**13,1**	**12,5**	**11,9**	**11,4**
Achat de véhicules	4,5	4,1	3,7	3,4
Dépenses d'utilisation des véhicules	8,1	7,9	7,6	7,3
dont :				
Carburants et lubrifiants(1)	3,8	3,5	3,2	2,8
Entretien et réparation de véhicules particuliers	2,7	2,8	2,7	2,7
Assurance	0,5	0,5	0,6	0,6
Déplacement en transport collectif	**2,0**	**2,1**	**2,2**	**2,4**
Terrestre hors fluvial	1,2	1,2	1,3	1,4
Ferroviaire (train, métro, tramway..)	0,4	0,4	0,4	0,4
Routier (cars, bus, taxis...)	0,5	0,6	0,6	0,7
Combiné (2)	0,3	0,3	0,3	0,3
Aérien	0,6	0,7	0,8	0,9
Autres (3)	0,1	0,1	0,1	0,1
Dépenses de transport	**15,0**	**14,6**	**14,1**	**13,7**

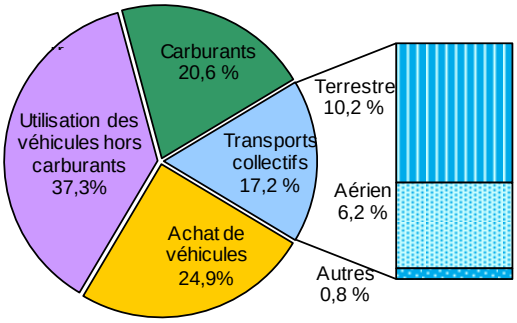
Source : Insee – Comptes nationaux, base 2010, mai 2017

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

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2010, mai 2017

Figure A3-3 **Structure des dépenses de transport des ménages en 2016**

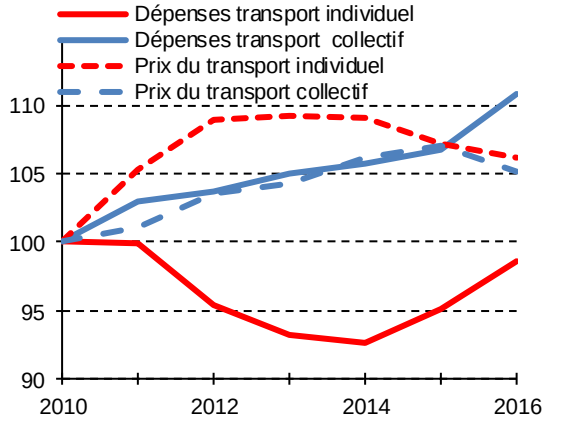
Part en % de la dépense (y compris TVA)



Source : Insee, Comptes nationaux, base 2010, mai 2017

Figure A3-4 **Évolution des dépenses en volume et des prix des transports individuels et collectifs**

Indice base 100 en 2010



Source : Insee, Comptes nationaux, base 2010, mai 2017

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

Niveaux en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	Volumes: Niveau 2016	Volumes: Evolutions annuelles 2014	2015 (sd)	2016 (p)	2016/ 2011	Prix: Evolutions annuelles 2014	2015 (sd)	2016 (p)	2016/ 2011
Déplacements individuels	**120,0**	**-0,8**	**2,9**	**4,2**	**-0,4**	**0,0**	**-2,0**	**-1,3**	**0,2**
Achat de véhicules	37,1	-1,7	5,2	7,3	-1,7	1,6	0,9	0,0	1,3
Dépenses d'utilisation des véhicules	82,9	-0,4	1,9	2,8	0,3	-0,8	-3,2	-1,5	-0,4
dont :									
Carburants et lubrifiants(1)	*34,5*	*0,2*	*1,6*	*2,0*	*0,2*	*-3,8*	*-9,5*	*-4,5*	*-3,2*
Entretien et réparation de véhicules particuliers	*29,0*	*-2,4*	*2,8*	*3,9*	*0,0*	*2,1*	*1,7*	*0,1*	*1,6*
Assurances	*6,9*	0,9	-1,3	-4,2	1,2	-0,2	1,7	1,3	1,3
Déplacement en transport collectif	**26,7**	**0,8**	**1,0**	**3,8**	**1,5**	**1,7**	**0,8**	**-1,7**	**0,8**
Terrestre hors fluvial	15,2	-0,1	-0,7	4,7	0,9	2,5	1,7	-0,3	1,6
Ferroviaire (train, métro, tramway..)	4,1	*-3,5*	*-5,8*	*-3,0*	*-3,7*	*2,0*	*3,1*	*-0,1*	*2,7*
Routier (cars, bus, taxis...)	7,4	*1,1*	*2,1*	*10,2*	*3,3*	*2,6*	*1,2*	*0,7*	*1,0*
Combiné (2)	3,6	*2,4*	*0,8*	*3,7*	*2,4*	*3,2*	*1,2*	*-1,5*	*1,4*
Aérien	10,4	2,4	3,6	3,2	2,8	0,3	-0,7	-4,5	-0,6
Autres (3)	1,1	-1,9	-0,3	-2,9	-1,8	3,6	3,7	4,2	2,7
Dépenses de transport	**146,7**	**-0,5**	**2,5**	**4,1**	**0,0**	**0,3**	**-1,5**	**-1,4**	**0,3**
Consommation totale des ménages	**1 137,6**	**0,7**	**1,4**	**2,3**	**0,9**	**0,1**	**0,3**	**-0,1**	**0,5**

(1), (2), (3) voir notes en bas de tableau A3-1.

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2010, mai 2017

A4 | Dépenses des administrations publiques centrales et locales

En 2016, les dépenses totales consolidées des administrations publiques s'élèvent à 41,5 milliards d'euros. Elles reculent de 5,0 %, les dépenses de fonctionnement (- 2,4 %) et d'investissement (- 10,4 %) étant toutes deux en baisse.

Les dépenses totales des administrations publiques centrales (Apuc) diminuent de 4,6 % (10,8 milliards d'euros en 2016, en baisse de 0,5 milliards d'euros). Celles des administrations publiques locales (Apul), qui représentent 75,3 % des dépenses publiques totales non consolidées en transport, reculent de 5,2 % (32,9 milliards d'euros en 2016). Depuis 2011, les dépenses totales des Apuc reculent en moyenne annuelle de 2,1 %. Celles des Apul diminuent de 0,7 % par an sur la même période. Les dépenses d'investissement des Apuc ont régressé sur la période 2011 à 2016 au rythme de - 4,1 % par an et celles des Apul de - 3,3 %.

Les dépenses des administrations publiques centrales (Apuc) reculent sensiblement

Les dépenses totales des Apuc diminuent de 4,6 % (10,8 milliards d'euros en 2016, en baisse de 0,5 milliards d'euros). Les dépenses d'investissement reculent sensiblement en 2016 (- 15,6 %), alors que les dépenses de fonctionnement (qui représentent 75,9 % des dépenses des Apuc) sont stables (- 0,4 %).

Depuis 2011, la dépense totale des Apuc pour le transport recule de 2,1 % en moyenne annuelle. Comme en 2016, la baisse des investissements est plus marquée que celle des dépenses de fonctionnement, respectivement - 4,1 % et - 1,5 % par an sur la période 2011-2016.

La dépense de fonctionnement des Apuc en faveur des transports se maintient en valeur, compte non tenu de l'inflation, en 2016 (- 0,4 %). C'est le transport maritime qui est le plus affecté par la baisse des aides de l'Etat (- 9,6 %), si l'on exclut le transport collectif urbain, essentiellement soutenu par les Apul, puisqu'il ne perçoit que 23 millions d'euros d'aide des Apuc en 2016 pour son fonctionnement.

Depuis 2011, la dépense des Apuc pour le fonctionnement du transport recule de 1,5 % en rythme annuel. Le transport routier notamment diminue de 4,3 % par an.

Les dépenses des administrations publiques locales (Apul) sont en retrait de 5,2 % en 2016

Les dépenses des Apul reculent de 5,2 % en 2016. Alors que les dépenses de fonctionnement des Apul diminuent de 3,2 %, les aides à l'investissement reculent de 9,4 %. Notamment, l'investissement dans le transport scolaire diminue de 52,9 %. La dépense totale de transport diminue dans toutes les catégories d'Apul : - 2,7 % pour les régions, - 4,5 % dans les départements, - 2,8 % pour les Odal, syndicats et régies, et même - 16,6 % pour les communes et EPCI.

Depuis 2011, la dépense des Apul en transport diminue de 0,7 % par an en moyenne. Ce recul provient des départements (- 2,4 %) et des communes et EPCI (- 6,5 %), tandis que la dépense en transport des régions et des ODAL progresse, respectivement de 3,6 % et 1,8 % par an. L'investissement diminue sensiblement sur la période (- 3,3 % par an), alors que la dépense de fonctionnement progresse légèrement (+ 0,7 % par an). La dépense totale des Apul en faveur des « Autres infrastructures de transport » (que la voirie) diminue sensiblement sur la période (- 15,5 % par an), mais elle ne représente que 601 millions d'euros sur 32,9 milliards, soit 1,8 % des dépenses totales des Apul. En revanche, la dépense des Apul pour les « Transports de voyageurs et de marchandises » progresse de 3,0 % par an depuis 2011.

Les dépenses consolidées des administrations publiques se contractent de 5,0 % en 2016

Chaque année, on observe des transferts monétaires entre Apuc et Apul. En 2016, les Apuc (essentiellement l'État) ont versé 1,9 milliard d'euros aux collectivités locales. Inversement, les Apul ont versé 319 millions d'euros aux Apuc. Afin d'éviter de compter deux fois la même ligne budgétaire, on fait abstraction de ces transferts entre administrations publiques (APU), pour obtenir une dépense consolidée des APU. Celle-ci s'élève à 41,5 milliards d'euros en 2016. Elle se rétracte de 5,0 % par rapport à 2015.

La quasi-totalité du transfert entre APU est constituée des 1,8 milliard d'euros que l'État verse chaque année aux régions pour financer le fonctionnement du transport express régional (TER). Ce montant est stable depuis plusieurs années.

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 1er 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.

Une évaluation difficile en 2016

Les dépenses d'investissement des Apuc dans le transport sont délicates à évaluer correctement dans la version provisoire 2016 pour les raisons suivantes :

- Dans les comptes de l'Etat, l'AFITF était redevable de 1,8 milliard d'euros correspondant à des titres émis sans engagement de tiers avant 2014. Cette dette a fait l'objet d'une régularisation, qui pourrait apparaître tout ou partie dans les comptes de l'AFITF hors bilan en 2016 ;
- Les transferts courants entre Apul versés par les communes augmentent fortement suite à la recomposition du paysage intercommunal en Île-de-France liée à la création de la Métropole du Grand Paris (MGP). Or, le niveau des opérations imputées aux transferts entre Apul reçus par les communes et EPCI n'est pas complètement significatif au stade du compte provisoire. Certains comptes (subventions notamment) sont généralement révisés à la hausse dans la version semi-définitive.
- La loi NOTRe se traduit par un transfert de compétences du département vers la région.

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

Niveau en millions d'euros ; évolution annuelle en %

Administrations publiques centrales (Apuc)	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
		Evolutions annuelles					Evolutions annuelles					Evolutions annuelles			
	Niveau 2016 p	2014 d	2015 sd	2016 p	2016/ 2011	Niveau 2016 p	2014 d	2015 sd	2016 p	2016/ 2011	Niveau 2016 p	2014 d	2015 sd	2016 p	2016/ 2011
Total (hors charges de retraites)	**8 207**	**0,1**	**-2,5**	**-0,4**	**-1,5**	**2 612**	**13,5**	**-22,4**	**-15,6**	**-4,1**	**10 819**	**4,0**	**-8,9**	**-4,6**	**-2,1**
Transport routier	971	-8,6	-9,1	-2,4	-4,3	n.s.	-12,5	-0,6	n.s.	n.s.	n.s.	-10,7	-4,7	n.s.	n.s.
Transport ferroviaire	4 200	1,3	-0,3	0,9	-0,3	n.s.	-29,7	16,7	n.s.	n.s.	n.s.	-4,0	1,8	n.s.	n.s.
Transports collectifs urbains	23	7,3	6,0	-29,2	-4,7	n.s.	-24,8	-15,1	n.s.	n.s.	n.s.	-22,9	-13,4	n.s.	n.s.
Voies navigables	355	2,0	-0,2	-0,3	-3,2	n.s.	-26,4	-4,3	n.s.	n.s.	n.s.	-9,2	-1,6	n.s.	n.s.
Transport maritime	360	-2,9	-3,7	-9,6	-1,4	n.s.	-36,6	21,8	n.s.	n.s.	n.s.	-14,4	2,7	n.s.	n.s.
Transport aérien	1 770	1,8	-1,3	1,0	0,0	n.s.	93,0	-19,4	n.s.	n.s.	n.s.	18,0	-6,5	n.s.	n.s.
Services communs	527	5,4	-10,5	-3,2	-6,9	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	134,5	-60,9	n.s.	n.s.
Charges de retraites (1)	4 602	0,2	-0,4	-0,9	0,8						4 602	0,2	-0,4	-0,9	0,8

d : définitif ; sd : semi-définitif ; p : provisoire.

Sources : DGFIP ; calculs du SDES

(1) Les charges de retraite consistent en subventions d'équilibre de l'État à des régimes de retraite spéciaux.

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

Niveau en millions d'euros ; évolution annuelle en %

Administrations publiques locales (Apul)	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
		Evolutions annuelles					Evolutions annuelles					Evolutions annuelles			
	Niveau 2016 p	2014 d	2015 sd	2016 p	2016/ 2011	Niveau 2016 p	2014 d	2015 sd	2016 p	2016/ 2011	Niveau 2016 p	2014 d	2015 sd	2016 p	2016/ 2011
Administrations locales*	**22 545**	**1,0**	**1,5**	**-3,2**	**0,7**	**10 372**	**-13,2**	**-5,8**	**-9,4**	**-3,3**	**32 916**	**-4,4**	**-1,0**	**-5,2**	**-0,7**
Voirie	4 721	-1,7	-1,1	-7,2	-1,4	6 563	-15,2	-11,8	-8,2	-6,0	11 284	-10,5	-7,7	-7,8	-4,3
Autres infrastructures de transport	88	-21,0	-12,3	-79,1	-35,0	512	-13,2	-16,7	-35,6	-4,3	601	-16,0	-15,3	-50,7	-15,5
Transports de voyageurs et marchandises	15 523	2,7	3,4	0,7	2,8	3 279	-7,6	13,0	-5,4	4,2	18 802	0,8	5,0	-0,4	3,0
Transports scolaires	2 213	2,4	-1,2	-5,9	-1,5	17	-1,7	47,2	-52,9	-3,4	2 230	2,4	-0,7	-6,6	-1,5
Régions	**4 385**	**2,7**	**4,3**	**-0,1**	**2,8**	**2 491**	**6,1**	**-1,6**	**-7,0**	**5,0**	**6 875**	**4,0**	**2,0**	**-2,7**	**3,6**
Voirie	75	-18,5	9,7	28,9	6,6	642	3,5	17,5	-2,2	4,2	718	1,1	16,9	0,3	4,4
Autres infrastructures de transport	68	-0,9	17,0	12,4	9,0	500	-7,7	-13,9	-24,4	-1,0	567	-7,3	-12,0	-21,3	-0,1
Transports de voyageurs et marchandises	4 241	3,1	4,1	-0,7	2,7	1 348	17,0	-2,5	-0,8	8,4	5 590	6,3	2,4	-0,7	3,9
Départements	**5 703**	**-0,7**	**-1,8**	**-4,7**	**-0,5**	**3 001**	**-7,0**	**-11,0**	**-4,2**	**-5,5**	**8 704**	**-3,1**	**-5,1**	**-4,5**	**-2,4**
Voirie	2 142	-2,8	-1,9	-4,6	-1,5	2 713	-5,6	-10,2	-2,3	-5,2	4 854	-4,4	-6,7	-3,3	-3,6
Autres infrastructures de transport	53	-5,5	0,2	-2,7	-0,3	126	-28,7	-17,3	-18,0	-8,1	178	-24,5	-13,3	-14,0	-6,2
Transports de voyageurs et marchandises	1 793	-0,3	2,5	-1,7	3,3	157	-3,4	-17,9	-19,9	-9,2	1 951	-0,7	0,0	-3,5	1,8
Transports scolaires	1 716	1,8	-5,4	-7,6	-2,5	5	1,3	19,9	-32,1	5,1	1 721	1,8	-5,4	-7,7	-2,5
Communes et EPCI (1)	**3 473**	**1,8**	**-4,5**	**-19,0**	**-4,5**	**3 559**	**-21,7**	**-16,4**	**-14,0**	**-8,3**	**7 032**	**-12,1**	**-10,7**	**-16,6**	**-6,5**
dont voirie	2 535	-0,2	-1,0	-4,3	0,0	3 471	-21,5	-16,2	-14,0	-8,3	6 006	-15,0	-10,8	-10,2	-5,3
ODAL (2), syndicats, régies	**11 653**	**1,1**	**3,5**	**-1,4**	**2,3**	**2 262**	**-19,7**	**17,3**	**-9,1**	**-0,4**	**13 915**	**-2,8**	**5,7**	**-2,8**	**1,8**
dont transports de voyageurs et marchandises	11 011	2,5	3,8	2,2	3,8	2 190	-19,1	18,9	-4,6	1,3	13 201	-1,6	6,2	1,0	3,3

d : définitif ; sd : semi-définitif ; p : provisoire.

(1) EPCI : établissement public de coopération intercommunale.

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

(*) Total consolidé hors transferts entre Apul

Sources : DGFIP ; calculs du SDES

Figure A4-3 **Les dépenses en transport des administrations publiques (hors doubles comptes)**

Niveau en millions d'euros ; évolution annuelle en %

Total consolidé (hors transferts entre APU) Apuc et Apul hors charge de retraite	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
		Evolutions annuelles					Evolutions annuelles					Evolutions annuelles			
	Niveau 2016 p	2014 d	2015 sd	2016 p	2016/ 2011	Niveau 2016 p	2014 d	2015 sd	2016 p	2016/ 2011	Niveau 2016 p	2014 d	2015 sd	2016 p	2016/ 2011
	28 797	0,9	0,5	-2,4	0,1	12 692	-7,7	-9,7	-10,4	-3,3	41 489	-2,3	-3,1	-5,0	-1,0

d : définitif ; sd : semi-définitif ; p : provisoire.

Sources : DGFIP ; calculs du SDES

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

En 2016, 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 13,5 milliards d'euros. 51 % des montants sont consacrés au transport ferroviaire régional et aux transports collectifs urbains de province, et 42 % au transport collectif urbain d'Île-de-France, le reste étant affecté aux grandes lignes. Tous réseaux confondus, 81 % des montants versés relèvent du fonctionnement (rémunération de la délégation de service public, compensations tarifaires et subventions d'exploitation) et 19 % sont des aides à l'investissement.

Les transferts vers la SNCF

En 2016, les transferts totaux (hors contributions aux charges de retraites) des administrations publiques au profit de SNCF Mobilité progressent de 7,0 % (6,6 % en moyenne annuelle depuis 2011). Toutes activités confondues (trains grandes lignes, TER, Transilien), ils sont de 7,2 milliards d'euros.

Les transferts consistent essentiellement en contributions d'exploitation qui s'élèvent à 5,7 milliards d'euros (+ 5,4 %). Celles-ci regroupent l'ensemble des compensations tarifaires et des contributions de service, tous réseaux confondus.

En 2016, l'État a versé 561 millions d'euros à la SNCF, dont 400 millions d'euros pour le fonctionnement des trains TET. Les régions ont versé 2,9 milliards d'euros destinés aux TER, contribution stable en 2016 (2,4 % en moyenne annuelle depuis 2011). 2,2 milliards d'euros ont été versés pour le Transilien, principalement par le Stif, montant en augmentation de 11,6 % en 2016 (6,5 % en moyenne annuelle depuis 2011). Cette augmentation est notamment due au manque à gagner pour la SNCF lors du passage au tarif unique pour le Navigo à partir de septembre 2015.

Les subventions d'investissement sont au total de 1,5 milliard d'euros en 2016, en croissance très forte depuis 2011 (+ 22,1 % par an) ; la contribution de l'État, qui représente 30,7 % du financement des investissements, s'est accrue de 31,8 % en moyenne annuelle depuis 2011, celle du STIF (32,4 % des investissements) de 28,3 % et celles des régions (36,9 % des investissements) de 13,3 %. Ces augmentations traduisent la volonté des pouvoirs publics d'améliorer la qualité de service dans le transport ferroviaire et notamment pour les transports du quotidien. Suite au rapport de la commission présidée par le député Philippe Duron, l'État s'est engagé dans une nouvelle dynamique pour faire renaître l'offre TET en finançant à horizon de 2020 le renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire, tant sur les lignes structurantes que sur les autres lignes.

Les transferts vers la RATP

En 2016, la RATP a perçu des administrations publiques 2,9 milliards d'euros, dont 2,5 milliards d'euros de la Région Île-de-France (y compris du Stif). Ce montant, en baisse en 2016 (- 4,1 %) est en progression de 4,1 % en moyenne annuelle depuis 2011. Il est principalement constitué de subventions d'exploitation (2,1 milliards d'euros), qui sont en progression de + 2,2 % en moyenne annuelle depuis 2011 mais en baisse en 2016 (- 2,8 %). Les subventions d'investissement diminuent de 25,7 milliards d'euros en 2016 mais progressent en moyenne annuelle de 10,4 % depuis 2011. Il est à noter que les collectivités territoriales (hors Région Île-de-France et Stif) ont un poids croissant dans les aides à l'investissement : leur participation est passée de 6,8 % en 2010 à 38,8 % en 2016, en lien avec le développement des travaux de la métropole du Grand Paris.

Les transferts aux TCU de province en 2015

En 2015, les transports collectifs urbains de province ont reçu 3,6 milliards d'euros de subventions, 3,4 milliards d'euros pour le fonctionnement, et 0,2 milliards d'euros pour l'investissement. Les subventions de fonctionnement, versées aux entreprises effectuant le transport urbain, progressent de 1,3 % en 2015 (7,5 % en moyenne annuelle depuis 2010). Les subventions d'investissement, reçues par les autorités organisatrices diminuent de 15,1 % en 2015. Les aides de l'État représentent 41 % des subventions totales d'investissement, celles collectivités territoriales 49 %.

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

Les contrats Stif avec la SNCF et la RATP

De nouveaux contrats ont été signés avec la RATP et la SNCF en novembre 2015. Ils confirment l'effort d'amélioration des transports en commun demandé par le Stif.

Ces améliorations portent sur la sécurité, l'information des voyageurs en temps réel, la propreté et la mise en œuvre de nouveaux services ; 490 agents supplémentaires seront déployés pour renforcer l'accueil et la sécurité des voyageurs à bord des trains, des bus, en station et en gares.

Ces contrats prévoient 12,3 milliards d'euros d'investissements pour notamment le renouvellement du matériel roulant, la transition énergétique, l'amélioration et la construction de nouvelles gares, des stations.

Figure A5.1-1 **Transferts des administrations publiques (hors retraite) par type de réseau**

Niveau en millions d'euros, hors TVA, évolution annuelle en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Exploitation	**10 937**	**2,5**	**2,9**	**2,1**	**3,1**
Train grandes lignes	561	-5,6	3,5	11,8	4,7
TER et TCUP	6 061	2,2	1,3	0,0	2,1
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	4 315	3,9	5,1	4,1	4,3
Investissement	**2 537**	**5,8**	**20,5**	**5,0**	**13,6**
Train grandes lignes	456	114,9	23,4	83,0	31,8
TER et TCUP	788	1,2	-5,8	-8,5	5,9
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	1 293	-1,0	46,9	-1,0	15,4
Total	**13 473**	**3,0**	**5,7**	**2,7**	**4,6**
Train grandes lignes	1 017	13,0	9,3	35,4	12,7
TER et TCUP	6 849	2,1	0,4	-1,0	2,5
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	5 608	3,0	12,8	2,9	6,3

Sources : SNCF ; RATP ; Cerema

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

Niveau en millions d'euros, hors TVA, évolution annuelle en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Exploitation	**5 707**	**3,2**	**3,9**	**5,4**	**4,1**
- versés par l'Etat	561	-5,6	3,5	11,8	4,7
- versés par les régions	2 944	4,7	2,8	0,1	2,4
- versés par le STIF	2 202	3,5	5,7	11,6	6,5
Investissement	**1 487**	**19,9**	**18,1**	**14,2**	**22,1**
- versés principalement par l'Etat	456	114,9	23,4	83,0	31,8
- versés par les régions	549	12,4	-1,8	-11,8	13,3
- versés principalement par le STIF	482	1,9	61,7	12,0	28,3
Total hors retraites	**7 234**	**4,9**	**6,2**	**7,0**	**6,6**

Source : SNCF

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

Niveau en millions d'euros, hors TVA, évolution annuelle en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Exploitation	**2 938**	**5,7**	**2,8**	**-0,1**	**2,7**
Exploitation des services	*2 447*	*5,7*	*2,9*	*0,4*	*2,5*
Compensation tarifs sociaux	*490*	*5,8*	*2,5*	*-2,1*	*3,4*
Investissement	**549**	**12,4**	**-1,8**	**-11,8**	**13,3**
Versements des régions à la SNCF pour le TER	**3 487**	**6,9**	**2,0**	**-2,1**	**4,0**
Versements de l'État à la SNCF pour les tarifs militaires des TER	**16**	**-17,8**	**-6,6**	**7,6**	**-3,2**

Source : SNCF

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

Niveau en millions d'euros, hors TVA, évolution annuelle en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Exploitation (versés pour l'Île-de-France)	**2 202**	**3,5**	**5,7**	**11,6**	**6,5**
dont contribution liées aux charges d'exploitation	1 871	3,9	5,8	9,5	8,2
Investissement	**482**	**1,9**	**61,7**	**12,0**	**28,3**
Subventions au titre du programme CPER	**79**	**37,5**	**81,8**	**96,7**	**37,0**
dont Région et départements	55	37,5	31,8	90,5	27,9
Subventions hors CPER	**403**	**-0,4**	**59,8**	**3,3**	**27,0**
Total reçu par la SNCF pour le transilien	**2 684**	**3,3**	**12,7**	**11,7**	**9,0**

Source : SNCF

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

Niveau en millions d'euros, hors TVA, évolution annuelle en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Exploitation (versés par le STIF)	**2 113**	**4,3**	**4,5**	**-2,8**	**2,2**
Contribution forfaitaire d'exploitation	1 066	3,7	5,4	0,6	5,8
Contribution forfaitaire d'investissement	915	1,6	3,3	-4,3	0,5
Contribution taxe professionnelle et foncière	111	6,7	5,1	-9,9	1,5
Aures	21	713,3	11,6	-40,6	-26,2
Investissement	**811**	**-2,2**	**40,6**	**-7,3**	**10,4**
État	63	**9,5**	**22,9**	**-7,7**	**1,0**
Région et STIF	433	-9,3	20,2	-25,7	3,0
Autres collectivités territoriales	315	60,2	172,7	40,6	38,9
Total transferts publics	**2 924**	2,7	12,8	-4,1	4,1
STIF et Région IdF	2 546	1,4	7,5	-7,7	2,3

Source : RATP

Figure A5.1-6 **Subventions 2015 versées par les administrations publiques au profit du transport collectif urbain de province (TCUP).**

Niveau en millions d'euros, hors TVA, évolution annuelle en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010
Exploitation (perçues par les entreprises de TCUP)	**3 384**	**0,8**	**7,2**	**1,3**	**7,5**
Compensations tarifaires	118	12,3	-2,7	58,3	6,7
Subvention d'exploitation versée par les AO	3 265	4,5	7,4	0,0	**7,4**
Investissement (perçues par l'AO)	**238**	8,2	-17,4	-15,1	5,6
État	98	30,8	-25,7	-26,2	3,4
Collectivités locales	116	-8,2	-8,1	-9,5	5,6
Union européenne	25	-15,2	-8,5	24,3	19,0
Total	**3 622**	**2,0**	**4,8**	**0,0**	**7,4**

Sources : enquête annuelle sur les transports urbains (Cerema, DGITM, Gart, UTP), année 2015 ; calculs SDES

A5.2 | Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures

SNCF Réseau qui assure la gestion des réseaux ferroviaires ferrés, est né de la fusion de Réseau ferré de France (RFF) en 2015 et de SNCF Infra. Voies navigables de France (VNF) est devenu un établissement public à caractère industriel et commercial (Epic) depuis 2013. Alors que les subventions publiques d'investissement destinées à SNCF Réseau tendent à diminuer, celles destinées à VNF repartent à la hausse en 2016. VNF reçoit aussi une importante subvention d'exploitation pour rémunérer ses agents qui ont changé de statut au moment de la réforme.

La réforme ferroviaire de 2015

Depuis le 1er juillet 2015, SNCF Réseau regroupe en un seul établissement public les équipes de Réseau ferré de France et de la branche Infrastructure de la SNCF.

SNCF Réseau gère, maintient, développe et commercialise les services offerts par le Réseau Ferré National ; il est responsable de la sécurité des lignes et vise à améliorer leur performance. Il garantit l'accès au réseau et aux infrastructures de services dans des conditions transparentes et non discriminatoires pour ses clients (26 entreprises ferroviaires).

2016 est la première année complète pour les comptes de SNCF Réseau. Les données comptables de 2016 de SNCF Réseau sont en rupture de séries avec celles de RFF puisque les pourtours des deux entreprises ne sont pas les mêmes. Les évolutions ne sont pas présentées dans cette fiche. Les aides publiques anciennement destinées à RFF sont maintenant versées à SNCF Réseau.

Par rapport à 2015, le chiffre d'affaires, constitué des redevances versées par les entreprises ferroviaires (accès, réservation circulation, quais et complémentaires), est en recul de 70 millions d'euros du fait des intempéries et des grèves du printemps 2016 et ce malgré la mise en service de la ligne à grande vitesse Est deuxième phase.

Les investissements ferroviaires sont en recul de 18 % du fait du recul des grands projets de développement ; les investissements visant à maintenir, voire accroitre, la performance du réseau existant sont en progression de 4 %.

La dette nette (hors PPP) s'élève à 43,6 milliards d'euros au 31 décembre 2016 (40,6 milliards d'euros fin 2015).

Recul des transferts publics

En 2016, parallèlement au recul des investissements, le montant des subventions d'investissement reçues par SNCF réseau reculent de 8,9 % ; sur la période entre 2011 et 2016, elles reculent de - 1,1 % en moyenne annuelle.

Les subventions d'investissement de l'État (y compris AFITF) (42 % des subventions totales) sont en progression de 9,7 % en 2016 et retrouvent leur niveau de 2013. Entre 2011 et 2016, elles ont baissé de 3,3 % en moyenne annuelle.

En 2016, les collectivités territoriales ont versé 54 % des subventions d'investissement contre 67 % en 2014. Avec le recul des investissements de grands projets nationaux, dans lesquels les collectivités territoriales sont impliquées, et des projets régionaux de développement, elles sont en fort recul en 2016 (- 19,2 %), mais progressent en moyenne annuelle de 0,8 % depuis 2011. La part des Odal et autres financeurs territoriaux, tels que la Métropole du Grand Paris, progresse : moins de 6 % en 2014, près de 15 % en 2016.

Les subventions en provenance de l'UE sont très irrégulières, et représentent selon les années entre 3 et 6 % des subventions d'investissement ; elles sont quasiment stables en moyenne depuis 2011.

Financement des investissements de SNCF Réseau

Les subventions publiques représentent en 2016 37 % des investissements hors partenariats public-privé (PPP) de SNCF Réseau (30,8 % des investissements y compris PPP). Cette part était de 68 % en 2010, lorsque les PPP sont apparus.

La réforme de VNF de 2013

Voies navigables de France (VNF), anciennement établissement Epic, est devenu au 1er janvier 2013 un établissement public administratif (EPA). Les 4 400 agents des services de navigation de l'État, auparavant détachés auprès de l'Epic, ont été intégrés à partir de cette date à l'EPA au côté des 300 salariés de l'établissement. Leur rémunération entre par conséquent dans le périmètre budgétaire de VNF alors qu'elle figurait auparavant dans le budget du Ministère de la Transition écologique et solidaire ; en contrepartie l'État verse une subvention d'exploitation à VNF (245 millions d'euros en 2016).

Pour cette raison les comptes de VNF sont présentés depuis 2013 seulement.

Transferts publics pour les investissements en forte croissance

En 2016, en lien avec la diminution du transport fluvial, les ressources propres de VNF (177 millions d'euros) reculent pour la troisième année consécutive (- 4,6 %). Depuis 2013, le recul moyen annuel est de 2,8 %. Son résultat d'exploitation recule de 13,0 %.

Les subventions de fonctionnement (y compris prise en charge par l'État de la rémunération du personnel transféré à l'établissement public) sont stables (246 millions d'euros). Les subventions d'investissement reçues par VNF progressent cette année de 37,4 %, pour atteindre 113 millions d'euros, en lien avec le début des études et travaux du projet Seine-Nord Europe ; les investissements de VNF progressant de 17,1 %.

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

Figure A5.2-1 **Transferts des administrations publiques au profit de SNCF Réseau**

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Subventions d'investissement	**1 615**	**-8,0**	**-4,3**	**-8,9**	**-1,1**
Communauté européenne	60	-48,9	35,3	-14,4	-0,1
Etat + AFITF	677	-18,1	11,0	9,7	-3,3
État (hors AFITF)	*165*	*-23,0*	*21,4*	*-25,8*	*-19,2*
AFITF	*513*	*-15,5*	*6,0*	*29,7*	*9,6*
Collectivités territoriales et autres	878	1,0	-12,7	-19,2	0,8
Régions	*425*	*8,7*	*-11,7*	*-40,9*	*-3,4*
Départements	*120*	*-11,9*	*-26,9*	*7,4*	*3,6*
Communes	*93*	*-0,6*	*-29,6*	*-18,9*	*-9,8*
Autres	240	-22,2	35,3	70,6	23,0

Source : SNCF Réseau

Figure A5.2-2 **Les comptes de SNCF Réseau**

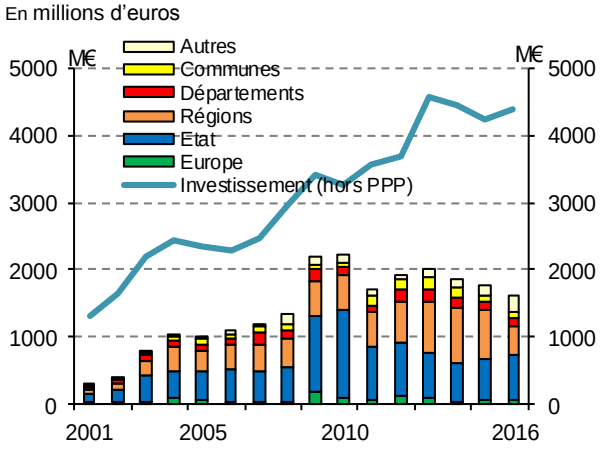
Niveau en millions d'euros

	2011	2014	2015	2016
Produits d'exploitation	**6 331**	**6 791**	**9 173**	**11 365**
Redevances d'infrastructure	4 514	5 579	5 806	5 735
Contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures	786	109	76	105
Production immobilisée	893	650	1 990	3 752
Charges d'exploitation	**4 985**	**5 678**	**8 303**	**10 481**
Rémunération versée au gestionnaire d'infrastructure délégué	2 918	3 115	1 619	0
Dotation aux amortissements	1 130	1 580	1 908	1 806
Résultat d'exploitation	**1 345**	**1 113**	**871**	**883**
Résultat financier	**-1 262**	**-1 386**	**-1 444**	**-1 442**
Résultat net de l'exercice	**251**	**-244**	**-10 073**	**-413**
Capacité d'autofinancement	2 120	2 076	2 048	1 775
Investissements réseau	3 554	4 456	4 239	4 381
Dette à long terme au 31/12	30 984	38 363	40 649	43 590

Source : SNCF Réseau

Figure A5.2-3 **Évolution des investissements (hors PPP) et des subventions d'investissement reçues par SNCF Réseau selon leur origine**

En millions d'euros



Source : SNCF Réseau

Figure A5.2-4 **Transferts des administrations publiques au profit de VNF**

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2013
Subventions de fonctionnement	**246,1**	**-2,9**	**-3,7**	**-0,9**	**-2,5**
État	244,1	-2,9	-3,8	-0,7	-2,5
autres (regions, départements,communes, CCI...)	2,0	-4,3	9,1	-19,1	-5,5
Subventions d'investissement	**112,8**	**-23,3**	**2,3**	**37,4**	**2,5**
État et AFITF	78,1	-42,5	66,3	31,0	7,8
Régions	23,9	-11,3	-60,1	172,9	-1,2
Départements	1,3	ns	ns	ns	ns
Union européenne	5,7	50,9	-75,6	35,0	-20,8
Autres (communes, CCI...)	3,8	5,1	46,5	-48,0	-7,1
Total	**358,8**	**-8,6**	**-2,3**	**8,6**	**-1,0**

ns : non significatif

Source : VNF

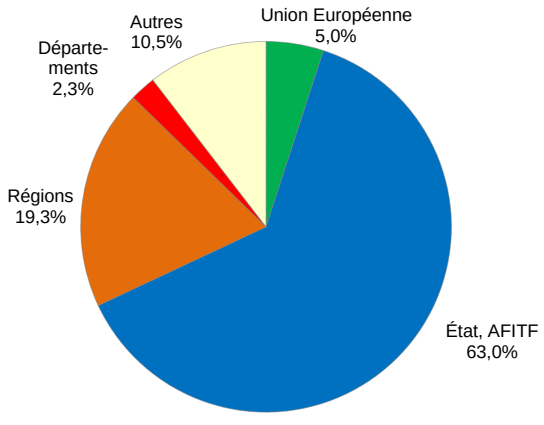
Figure A5.2-5 **Les comptes de VNF**

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2013
Chiffre d'affaires	177,2	-1,9	-1,9	-4,6	-2,8
Consommations intermédiaires	94,1	1,0	-0,4	4,0	1,5
Valeur ajoutée (hors subventions d'exploitation)	89,3	-5,4	-3,1	-9,5	-6,0
Frais de personnel	253,1	1,5	0,4	7,6	3,1
Impôts et taxes	19,1	5,0	-1,3	4,3	2,6
Excédent brut d'exploitation	**81,3**	-14,3	-12,6	-13,0	**-13,3**
Frais financiers	2,6	-48,5	-12,4	nd	nd
Capacité d'autofinancement	81,1	-14,8	-9,6	-7,3	-10,6
Investissements	192,2	-72,4	-8,8	17,1	-33,5
Dette MLT au 31-12	1,1	-8,8	-15,0	-21,1	-15,1

Source : VNF

Figure A5.2-6 **Origine des subventions d'investissement versées à VNF en 2016**



Source : VNF

A6 | Recettes publiques liées au transport

En 2016, les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élèvent à 47,2 milliards d'euros. Elles augmentent sensiblement en 2016 (+ 4,9 % après + 6,2 % en 2015). La TICPE représente à elle seule 59,1 % des recettes des administrations publiques liées au transport.

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 1,6 milliard d'euros de redevances (soit 74 % 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 385 millions d'euros. Le produit fiscal le plus élevé provient de la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE), avec 27,9 milliards d'euros, en hausse de 6,4 %. La TICPE, sans être une taxe spécifique sur les transports, grève principalement, parmi les carburants, ceux destinés à un usage routier (*cf.* encadré). Depuis 2005, les régions bénéficient d'une partie de la TICPE collectée. En hausse, cette part atteint 21,0 % en 2016, elle était de 16,5 % en 2010. Le produit du total des taxes carburants, dont la TICPE est la principale, représente 29,0 milliards d'euros en 2016 (y compris Drom) en hausse de 6,1 %, notamment après l'introduction, au 1er avril 2014, d'une composante additionnelle de taxation relative à l'émission de dioxyde de carbone (cf encadré). Il s'est accru depuis 2011, au rythme annuel de 3,1 % en moyenne. La taxe sur le certificat d'immatriculation représente 2,2 milliards d'euros (+ 4,9 %). La taxe sur les contrats d'assurance automobile, versée aux administrations de la sécurité sociale, est d'un montant de 1,0 milliard d'euros, et est en recul de 6,4 % en 2016.

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 8,1 milliards d'euros est la principale source de financement des transports collectifs urbains. Cette cotisation des entreprises, assise sur leur masse salariale, a progressé de 4,6 % en moyenne annuelle depuis cinq ans. Le VT est versé aux autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) par les entreprises qui emploient dix salariés ou plus, travaillant à l'intérieur du périmètre des AOTU. Le produit du VT a progressé légèrement moins rapidement en province (+ 4,3 % en moyenne annuelle depuis 2011) qu'en Île-de-France (+ 4,9 %). La taxe hydraulique (133 millions d'euros) 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 qui 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 augmentent de 16,4 % (1,9 milliards d'euros). Depuis 2011, elles ont augmenté en moyenne annuelle de 4,2 %. De cette recette, 1 531 millions d'euros sont affectés au budget de l'État et aux collectivités territoriales, et 327 millions d'euros à l'AFITF pour la construction de nouvelles infrastructures. Depuis 2011, une partie était affectée à l'agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances (Acsé). En effet, le Fond Interministériel de Prévention de la Délinquance (FIPD) a été principalement alimenté par le produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation jusqu'en 2015. À compter de 2016, ce fond est financé sur le budget général uniquement. L'État perçoit des dividendes en tant que détenteur d'entreprises de transports (par exemple, les grands ports maritimes, ADP, Air France). Cependant, Air France et ADP n'en ont pas versé depuis 2013.

Les taxes générales

La production de services de transport et l'existence des entreprises génèrent 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.

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

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 des administrations publiques liée aux transports. Depuis 2007, les régions ont la possibilité de l'augmenter. Les professionnels bénéficient de remboursements de TICPE sur le gazole.

La composante carbone dans la TICPE

La loi de finances initiale 2014 a instauré la prise en compte d'une composante carbone (contribution climat énergie) dans la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). Ainsi, a été fixée une augmentation progressive de la TICPE en fonction de leurs émissions de CO_2. La loi de finances rectificative (LFR) pour 2015 prévoit la prolongation de la trajectoire de la composante carbone, pour atteindre l'objectif de 56€/tCO_2 en 2020 fixé par la loi de transition énergétique.

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

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Affectation	Niveau 2016	Évolutions annuelles 2014	2015	2016	2016/ 2011
- Taxe à l'essieu	État	167	-0,6	-0,6	-1,2	-0,4
- Taxe sur contrats d'assurance automobile	Sécurité sociale (depuis 2005)	1 030	-2,9	7,9	-6,4	1,1
- Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	État (Séc. Soc. entre 2001 et 2003)	692	-5,6	-8,9	-8,1	-5,7
- Dividendes des sociétés d'autoroute	État	0	-	-	-	-
- Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation		1 858	-2,7	1,1	16,4	4,2
dont	État et collectivités locales	1 531	-5,5	-1,0	17,5	3,3
	AFITF (à partir de 2005)	327	19,0	15,1	40,2	13,1
	FIPD, ACSé	0	0,0	-1,0	n.s.	n.s.
- Taxe sur l'aménagement du territoire	AFITF (à partir de 2006)	512	6,0	-2,6	-7,7	-1,1
- Redevances domaniales	AFITF (à partir de 2005)	331	4,5	4,1	1,3	11,3
- Certificats d'immatriculation	Régions	2 188	1,7	0,4	4,9	1,0
Total route (hors TICPE)		**6 778**	**-0,8**	**0,5**	**2,9**	**1,2**
- Dividendes versés par SNCF		0	-	-64,5	-100,0	n.s.
Total fer		**0**	**-**	-64,5	**-100,0**	n.s.
- Péages	VNF	13	6,3	1,3	-8,2	-0,2
- Taxe hydraulique	VNF	133	-4,3	-2,2	-4,9	-0,8
- Redevances domaniales	VNF	27	11,1	-2,4	-4,4	2,5
Total voies navigables		**173**	**-1,4**	**-2,0**	**-5,1**	**-0,2**
- Taxe de l'aviation civile	État	6	-3,6	-18,5	-91,6	-41,6
	BACEA (1)	385	5,9	2,2	5,8	4,3
	FSD (2)	214	11,9	5,8	-2,1	4,1
- Redevances de la circulation aérienne	BACEA	1 605	4,1	7,7	0,8	2,4
-Taxe d'aéroport	Aéroports (3)	876	2,4	4,3	2,6	2,8
- Taxe sur les nuisances sonores aériennes (4)	Aéroports (redistribuée aux ménages)	48	-8,4	7,9	3,0	-2,8
- Dividendes d'Air France et d'ADP	État	0	-	-	-	n.s.
Total transport aérien		**3 134**	**4,2**	**2,2**	**-0,3**	**0,9**
- Dividendes des GPM (grands ports maritimes)	État	25	13,2	0,0	0,0	-0,2
Total ports		**25**	**13,2**	**0,0**	**0,0**	**-0,2**
- Total TICPE (TIPP avant 2010)		27 909	0,4	10,3	6,4	3,1
dont	État	15 042	-2,3	4,9	14,1	2,7
	Odac	764	-	-	-32,9	-
	Communes	114	-	-	0,0	-
	Régions (aides aux entreprises)	5 859	8,4	14,8	7,8	6,7
	Départements (RMI)	6 130	0,4	-2,0	-3,8	-1,1
- TGAP		561	-9,8	-12,8	-6,5	1,3
dont	ADEME	449	-10,0	0,0	0,0	-1,3
	État	112	-9,5	-36,8	-25,8	19,5
- Taxe spéciale (Drom)	DOM (FIRT)	529	-2,4	1,2	7,3	1,5
Total taxes sur les carburants		**28 999**	**0,1**	**9,5**	**6,1**	**3,1**
Total (hors versement transport)		***39 109***	***0,8***	***6,7***	***4,8***	***2,4***
- Versement transport en province	Autorités organisatrices	4 141	1,3	4,0	5,3	4,3
	- dont à TCSP	2 698	4,0	4,0	8,2	6,6
	- dont autres de plus de 100 000 hab.	1 111	-2,7	4,0	-0,3	0,3
	- dont autres de moins de 100 000 hab.	331	-4,1	4,0	2,7	1,8
- Versement transport Île-de-France	STIF	3 969	5,4	4,0	5,8	4,9
Total versement transport (5)		***8 110***	***3,3***	***4,0***	***5,5***	***4,6***
Total		***47 219***	***1,2***	***6,2***	***4,9***	***2,8***

Sources : calculs SDES d'après Insee, Cerema, 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) FSD : fonds de solidarité pour le développement ;
(3) dont majoration de la taxe d'aéroport à compter du 01/01/2008 ;
(4) ex TGAP sur les décollages d'aéronefs ;
(5) projections SDES.

Figure A6-2 **TICPE unitaire par région en 2016**

en euros/hl

	Modulations régionales (cf encadré)	Gazole		Supercarburant SP E10		Supercarburant SP hors E10	
		Contrib. Climat énergie, 2016	Taux de TICPE	Contrib. Climat énergie, 2016	Taux de TICPE	Contrib. Climat énergie, 2016	Taux de TICPE
Corse	0	4,10	48,66	3,56	60,35	3,56	61,35 (1)
Poitou-Charentes							62,35
Autres régions	2,50		51,16		62,85		64,85

Source : DGDDI

(1) : Le taux de TICPE de la Corse tient compte de la réfaction de 1€/hl prévue à l'article 265 - 5 du code des douanes

Modulations régionales de 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 surtaxation ou une décote de 1,15 €/hl sur la TICPE du gazole et 1,77 €/hl pour le 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 finaux sur leur territoire, dans la limite de 0,73 €/hl pour les supercarburants et de 1,35 €/hl pour le gazole.

Au final, ces modulations peuvent s'élever à 2,50 €/hl pour les supercarburants et pour le gazole.

A7.1 | Investissements en infrastructures de transport

À 19,1 milliards d'euros en 2016, les dépenses d'investissement (y compris partenariats Public Privé) en infrastructures de transport tous modes et tous acteurs confondus représentent 5,3 % de la formation brute de capital fixe (FBCF) française hors ménage. En 2016, les investissements en infrastructures poursuivent leur mouvement de retrait (- 6,2 % en valeur). Les investissements sont en recul sur les réseaux routiers et sur le réseau ferré principal mais ils progressent dans les aéroports, les ports, les voies navigables et les TCU. Depuis 2011, en moyenne annuelle, les investissements en infrastructures de transport reculent de 0,9 % en volume.

Les investissements en infrastructures de transport (y compris partenariats Public Privé), avec 19,05 milliards d'euros, sont en baisse en 2016 (- 6,2 %), alors que la formation brute de capital fixe (FBCF) hors ménages s'accroît (+ 1,2 %). Ils représentent 5,3 % de la FBCF française hors ménage (constituée par les acquisitions moins les cessions d'actifs fixes réalisées par les producteurs résidents).

En euros courants, les investissements ont diminué de 1,5 % en moyenne annuelle depuis 2011.

Les investissements routiers continuent de diminuer

En 2016, les investissements dans le réseau routier représentent 49 % des investissements en infrastructures de transport. Leur montant global, 9,24 milliards d'euros, diminue de 7,7 % en 2016 et de 6,0 % en moyenne annuelle depuis 2011. Sur les routes départementales et communales, qui représente 98 % de la longueur du réseau routier français et où s'effectue 66 % de la circulation, les dépenses d'investissement représentent 74 % des dépenses d'investissement routier ; elles reculent de 8,6 % en 2016, en lien avec la forte diminution (- 14 %) des dépenses d'investissement des communes en voirie, et de 6,2 % en moyenne annuelle depuis 2011. Le réseau national hors autoroutes concédées représente 1,2 % de la longueur du réseau routier et recueille 19 % de la circulation. Les dépenses d'investissement sur ce réseau (estimé à 11,9 % des investissements routiers) diminueraient de 5,9 % en 2016 et de 3,8 % en moyenne annuelle depuis 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, sont en baisse de 3,9 % en 2016. Depuis 2011, ils ont baissé en moyenne annuelle de 7,0 %.

Les dépenses d'investissement ferroviaire sont sur une tendance à la baisse depuis 2014

Les investissements ferroviaires sur le réseau principal, qui représentent 21 % des dépenses d'investissement en infrastructures, diminuent à nouveau en 2016 (- 23,7 %) en lien avec l'achèvement 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 partenariats Public Privé, les investissements s'élèvent à 4,04 milliards d'euros pour le réseau principal. En 2016, les partenariats Publics Privés sont de 0,9 milliard d'euros ; ils atteignaient 3,2 milliards d'euros en 2013, 2,4 milliards d'euros en 2014 et 2,0 milliards d'euros en 2015. Les investissements sont en baisse de 53,8 % sur les lignes à grande vitesse en 2016 et de 1,1 % sur les autres lignes (hors Île-de-France). Depuis 2011, les investissements sur le réseau ferroviaire principal sont quasi stables en moyenne annuelle (+ 0,2 %).

Les investissements dans les transports collectifs urbains sont en forte progression, tirés par les travaux du Grand Paris

Les investissements en infrastructures de transport collectifs urbain (TCU) (y compris du réseau ferroviaire d'Île de France) représentent 22 % des investissements en infrastructure de transport, contre 6,4 % en 1990. Alors que peu de projets se développent en province, les investissements sont particulièrement dynamiques en Île-de-France du fait des travaux du Grand Paris tant à la RATP (+ 16 % en 2016, + 10,2 % en moyenne annuelle depuis 2011) que sur le réseau ferroviaire d'Île-de-France (+ 30 % en 2016, + 15,4 % en moyenne annuelle depuis 2011).

Les investissements des autres infrastructures de transport sont tirés par ceux d'Aéroports de Paris et de VNF

Les investissements dans les autres infrastructures de transport (ports, aéroports, voies fluviales) représentent 8 % des investissements d'infrastructures en 2016. Ils progressent de 29,5 % en 2016 à un rythme nettement plus important qu'en moyenne annuelle sur la période 2001-2016 (+ 1,2 % en moyenne annuelle).

Les investissements d'Aéroports de Paris augmentent de 51,2 % en 2016 (voir fiche B3.2) et représentent les deux tiers des investissements des aéroports.

Les investissements de VNF sont en progression de 17,1 % en 2016, sans doute en lien avec le lancement du projet canal Seine-Nord Europe.

Les investissements dans les grands ports maritimes de métropole sont particulièrement actifs en 2016 : ils progressent de 15,0 %.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées (Annexes A - Transport et activité économique).

Les comptes des sociétés d'autoroutes, de SNCF Réseau, Épic RATP, Aéroports de Paris, VNF, et des ports maritimes sont dans les annexes Bz.1 à Bz.8.

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

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

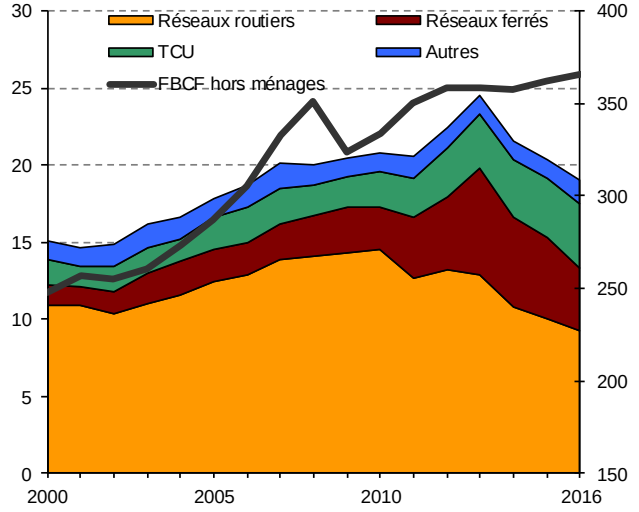
	Niveau	Évolution annuelle				Structure		
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011	1990	2010	2016
Réseau routier	**9,24**	**-16,0**	**-7,4**	**-7,7**	**-6,0**	**71,8**	**69,6**	**48,5**
Réseau non concédé	7,98	-14,6	-10,4	-8,2	-5,9	60,1	52,5	41,9
Réseau départemental et communal	6,88	-14,9	-11,8	-8,6	-6,2	43,6	44,6	36,1
Réseau national (1)	1,10	-12,5	-0,6	-5,9	-3,8	16,5	7,9	5,8
Réseau concédé (2)	*1,26*	*-26,6*	*19,6*	*-3,9*	*-7,0*	11,7	17,1	6,6
Réseau ferré principal	**4,04**	**-16,7**	**-8,6**	**-23,7**	**0,2**	**15,4**	**13,5**	**21,2**
Réseau grande vitesse	1,05	-21,5	-23,6	-53,8	-9,8	7,7	4,0	5,5
Réseau principal hors LGV	2,99	-10,8	7,3	-1,1	6,0	7,7	9,5	15,7
Transports collectifs urbains	**4,25**	**8,4**	**2,4**	**11,1**	**10,9**	**6,4**	**11,0**	**22,3**
Réseau ferré Ile de France	1,20	20,5	-10,0	30,0	15,4	1,3	2,3	6,3
RATP	1,28	16,2	25,1	16,0	10,2	2,3	3,2	6,7
TCU de province (3)	1,77	-0,4	-1,5	-1,5	8,7	2,8	5,6	9,3
Autres infrastructures	**1,52**	**-5,4**	**-4,1**	**29,5**	**1,2**	**6,4**	**5,9**	**8,0**
Ports maritimes (4)	0,35	5,3	-9,6	15,0	10,5	2,2	1,0	1,9
Aéroports et navigation aérienne (5)	0,97	-5,6	-0,3	38,7	0,5	3,4	3,6	5,1
Voies navigables et ports fluviaux	0,19	-19,8	-8,8	17,1	-6,2	0,8	1,2	1,0
Total des investissements	**19,05**	**-12,2**	**-5,8**	**-6,2**	**-1,5**	**100**	**100**	**100**

Sources : Estimations SDES, d'après DGFIP, DGCL, Asfa, RFF, RATP, Cerema, DGITM, DGAC, VNF

(1) Non compris le gros entretien du réseau routier national ni les investissements réalisés par la DSCR
Le montant de 2016 est estimé et est différent de celui qui figure dans la fiche A4
(2) Estimations à partir des données de l'Asfa
(3) Estimation SDES pour 2016 sur la base des budgets primitifs des EPCI; le chiffre est révisé ensuite avec les données des enquêtes TCU du Cerema ; pour 2016 montant estimé en supposant l'évolution identique à celle de 2015.
(4) À compter de 2007, seuls sont pris en compte les Grands Ports Maritimes.
(5) Pour les aéroports hors ADP, montants estimés après 2012

Figure A7.1-2 **Évolution des investissements en infrastructures de transport**

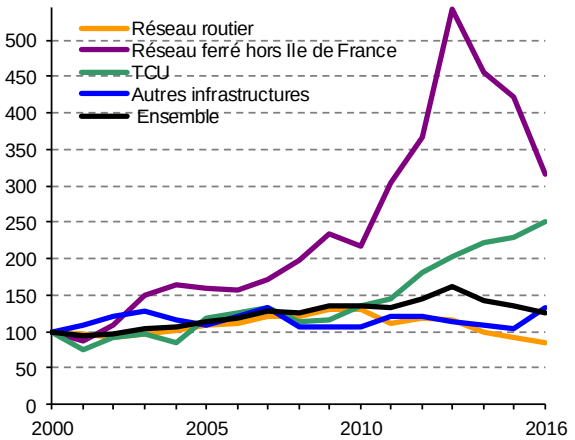
Milliards d'euros courants



Sources : Estimations SDES, d'après DGFIP, DGCL, Asfa, RFF, RATP, Cerema, DGITM, DGAC, VNF, Insee

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

Indice 100 en 2000



Sources : Estimations SDES, d'après DGFIP, DGCL, Asfa, RFF, RATP, Cerema, DGITM, DGAC, VNF, Insee
(*) euros courants déflatés par l'indice du prix de de la construction

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

Les dépenses d'intervention opérationnelles de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) s'élèvent à 2,0 milliard d'euros. Elles contribuent à financer 13 % de l'investissement total en infrastructures de transport de la France. Le soutien de l'AFITF croît de 5,4 % en 2016 pour le transport routier, et de 16,3 % pour le ferroviaire. Le soutien de l'AFITF aux infrastructures de transport en commun urbain s'accroît de 24,0 % en 2016, après une baisse de 36,0 % en 2015.

AFITF : des ressources en baisse apparente

Les ressources de l'AFITF s'élèvent à 2,0 milliards d'euros en 2016 ; elles sont presque du même niveau que le total de ses emplois, le montant du fonds de roulement en fin d'année restant légèrement supérieur à 100 millions d'euros. Le montant total des ressources de l'AFITF diminue de 13,3 % en 2016, mais cette baisse apparente doit être relativisée par le niveau exceptionnel des recettes affectées en 2015 à l'indemnisation d'Ecomouv (528 millions d'euros). Par ailleurs, l'AFITF ne perçoit plus de subvention d'équilibre, son financement étant désormais assuré presque exclusivement par des taxes affectées, la seule exception notable étant la contribution exceptionnelle volontaire versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Cette situation a contribué à requalifier les dispositifs d'intervention portés par l'Agence comme dispositifs pour « compte propre ».

Les ressources pérennes de l'AFITF, qui lui sont expressément affectées en totalité (taxe sur les concessionnaires d'autoroutes), ou en partie (produit des redevances domaniales de concessions autoroutières, produit des amendes radars) en application de son décret institutif modifié et codifié à l'article R1512-17 du Code des transports s'élèvent à 1,2 milliard d'euros en 2016, en progression de 61 millions d'euros (+ 5,5 %).

Ces ressources propres ont été complétées en 2016 par l'affectation d'une fraction de TICPE perçue par l'État pour un montant de 0,8 milliard d'euros, environ 5 % de la TICPE perçue par l'État. Ce montant représente 37 % des recettes totales de l'AFITF en 2016. Cette attribution de TICPE avait pour objectif de se substituer au versement de la subvention annuelle d'équilibre (0,7 milliard d'euros en 2014).

Par ailleurs, l'AFITF a bénéficié en 2016 comme en 2015, du versement exceptionnel de 100 millions d'euros provenant des sept sociétés concessionnaires d'autoroutes, au titre des conventions signées par elles le 23 décembre 2015, qui prévoient des versements annuels à l'AFITF jusqu'en 2035.

Les dépenses d'intervention en progression

Les dépenses d'intervention opérationnelles de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) s'élèvent à 1,97 milliard d'euros (les dépenses d'intervention totales atteignent 2,02 milliards d'euros si l'on y inclut 47 millions d'euros pour le remboursement aux banques de la tranche 2016 de la créance Dailly due à la suite de la résiliation du contrat avec Ecomouv). Elles augmentent de 12,4 % par rapport à 2015. En raison de l'application de nouvelles normes comptables en 2015, dont certaines ont fait l'objet d'une régularisation en 2016, les dépenses d'intervention effectivement versées par l'AFITF ne sont pas égales à celles qui apparaissent dans la comptabilité de l'AFITF et son équilibre ressources-emplois.

Les dépenses d'intervention en faveur de la route s'élèvent à 779 millions d'euros et s'accroissent de 5,4 % en 2016. Les contrats de plan État-région (CPER) pour le transport routier reculent de 20,7 %, tandis que les opérations hors CPER croissent de 30,7 %. En particulier, la régénération du réseau routier national est soutenue par l'AFITF à hauteur de 289 millions d'euros en 2016 (+ 55 %).

Les dépenses d'intervention de l'AFITF en faveur du transport ferroviaire s'élèvent à 820 millions d'euros et s'accroissent de 16,3 % en 2016. Les CPER croissent de 10,7 %, et les opérations hors CPER de 21,8 % : le soutien par l'AFITF pour la concession et les opérations d'accompagnement de la ligne grande vitesse (LGV) Sud-Europe-Atlantique s'élève à 190 millions d'euros en 2016 ; la 2ème phase de la LGV Est se trouve financée par l'AFITF à hauteur de 215 millions d'euros.

Les dépenses d'intervention de l'AFITF en faveur des transports en commun urbains (TCU) s'élèvent à 213 millions d'euros et progressent de 24,0 % en 2016. En effet, le soutien aux CPER, en progressant de 92,1 %, compense largement la baisse de 46,2 % touchant les opérations hors CPER. À titre d'exemple, l'AFITF participe au financement du projet EOLE à hauteur de 8 millions d'euros dans le cadre d'un CPER.

Contrats de partenariat public-privé

Autre mode de financement des infrastructures de transport, les contrats de partenariat public-privé (PPP) financés par l'AFITF sont à ce jour au nombre de six : la liaison autoroutière L2 à Marseille, la LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire, le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, le contrat GSM-R qui permettra d'assurer les communications entre les conducteurs de trains et les équipes au sol en mode conférence, et la Taxe poids-lourds sur lesquels il restait fin 2016 à payer en loyers 6,15 milliards d'euros.

Contrats de plan État-région

Les contrats de plan État-région (CPER) ont une durée de six ans et sont un engagement de l'État et d'une région sur la programmation et le financement pluriannuel de projets importants. Dans la nouvelle génération des CPER 2015-2020, le volet mobilité multimodale bénéficie de 6,7 milliards d'euros, dont les deux tiers devraient être consacrés au ferroviaire et au fluvial.

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 annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	**2014**	**2015**	**2016**	**2016/ 2011**
Ressources (hors dotation en capital)	**2 040**	**11,1**	**35,1**	**-13,3**	**-2,3**
Redevance domaniale	331	4,6	4,1	1,3	11,3
Taxe d'aménagement du territoire	512	6,0	-2,6	-7,7	-1,1
Produit des amendes radar	333	19,0	15,1	42,9	13,5
TICPE	763			-33,0	
Contribution exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes	100			0,0	
Produits financiers	0	ns	ns	ns	ns
Produits exceptionnels	1	ns	ns	ns	ns
Subvention d'investissement Etat	0	17,2	ns	ns	ns
Emplois	**1 790**	**-8,7**	**30,0**	**-21,7**	**-2,0**
Charges courantes et financières	4	161,6	-90,0	-15,6	21,0
Dépenses d'intervention (1)	1 787	-10,2	33,1	-21,7	-2,0
Résultat d'exploitation	**250**	**ns**	**ns**	**ns**	**ns**
Dépenses d'investissement	20	ns	ns	ns	ns
Actif en fin d'exercice (2)	**334**	**ns**	**ns**	**ns**	**ns**

Source : AFITF

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

(2) Actif brut.

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

Niveau en million d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	**2014**	**2015**	**2016**	**2016/ 2011**
Opérations hors CPER	1 343,9	-12,9	11,3	17,0	1,8
Routier	*491,1*	*1,3*	*13,0*	*30,7*	*1,5*
Ferroviaire	*697,5*	*-9,0*	*19,3*	*17,3*	*6,4*
Fluvial	*82,9*	*-44,9*	*80,9*	*32,0*	*4,0*
Maritime	*26,9*	*-47,2*	*71,9*	*-13,8*	*-4,6*
TCU	*45,5*	*-29,8*	*-43,0*	*-46,2*	*-22,2*
CPER et assimilé	606,7	-2,7	-12,6	3,0	-3,5
Routier	*287,9*	*10,9*	*-2,4*	*-20,7*	*-7,0*
Ferroviaire	*122,9*	*-6,4*	*-34,6*	*10,7*	*-7,1*
Fluvial	*0,5*	*-100,0*	*ns*	*-73,5*	*-35,4*
Maritime	*28,0*	*-64,9*	*113,9*	*9,1*	*3,1*
TCU	*167,4*	*-13,2*	*-27,3*	*92,1*	*9,7*
Divers (*)	68,8	-74,4	ns	ns	21,9
TOTAL	**2 019,4**	**-10,2**	**33,2**	**-11,5**	**0,4**
Total routier	*779,0*	*6,1*	*4,9*	*5,4*	*-2,2*
Total ferroviaire	*820,4*	*-8,4*	*5,6*	*16,3*	*3,6*
Total fluvial	*83,4*	*-47,5*	*86,4*	*28,9*	*2,8*
Total maritime	*54,9*	*-56,1*	*88,6*	*-3,5*	*-1,1*
Total TCU	*212,9*	*-23,2*	*-36,0*	*24,0*	*-4,3*

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-région (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 (39 %) et les TCU (12 %). 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 nécessitent d'être accrues.

Contrat de partenariat public privé

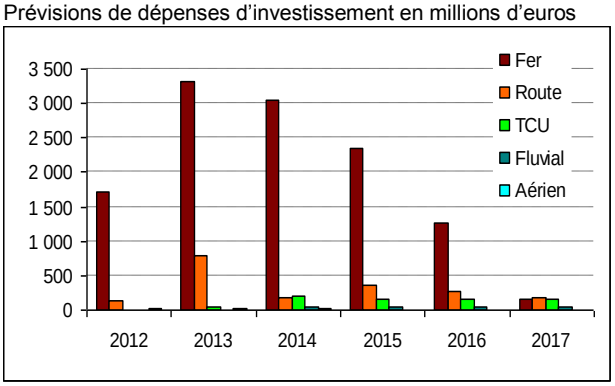
Un contrat de partenariat public privé (ou contrat de PPP) est un contrat administratif par lequel la personne publique (État, collectivité territoriale ou un de leurs établissements) confie à un tiers, pour une période déterminée, une mission globale relative au financement, à la construction et à la 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 : maPP, RFF,VNF, DGITM, estimation SDES

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 SEA. Les concessions autoroutières ne sont ainsi pas incluses dans les présentes données (voir fiche A7.1)

A8 | Échanges extérieurs de services de transports

En 2016, les services de transport participent à 26,6 % des importations (FAB) et 19,7 % des exportations de services (FAB, voir encadré) françaises avec respectivement 43,3 milliards d'euros et 28,9 milliards d'euros. Le solde, déficitaire, des échanges de services de transport se détériore en 2016 et atteint - 14,4 milliards d'euros contre - 11,8 milliards d'euros en 2015. En 2016, les importations de services de transport augmentent de 5,0 %, les exportations reculent de 1,6 %.

Le transport accentue son déficit extérieur en 2016

En 2016, le déficit des échanges extérieurs de services de transports progresse : 14,4 milliards d'euros contre 11,8 milliards d'euros en 2015 et 9,8 milliards d'euros en 2011.

Les importations (43,3 milliards d'euros) progressent de 5,0 % (+ 0,6 % en 2015). Depuis 2011, elles ont progressé de 4,1 % en moyenne annuelle.

Les exportations (28,9 milliards d'euros) reculent de 1,6 % (- 2,1 % en 2015). Cependant, depuis 2011, elles ont progressé de 2,5 % en moyenne annuelle.

L'essentiel des échanges concerne le transport de marchandises qui accroit son déficit en 2016

En 2016, 58,2 % des exportations et 59,9 % des importations concernent le transport de marchandises. Après la crise de 2008, les importations ont progressé. En 2016, elles augmentent de 3,3 %, un peu plus rapidement que la tendance annuelle des cinq dernières années (3,0 %). Les exportations, qui avaient repris une croissance plus accentuée que celle des importations après la crise de 2008, ont commencé à diminuer en 2015 (- 3,5 %) et poursuivent ce mouvement en 2016 (- 3,3 %). Cependant sur les cinq dernières années elles sont en croissance moyenne annuelle de + 4,6 %. Le solde des échanges pour le transport de marchandises se détériore en 2016 avec - 9,1 milliards d'euros après - 7,7 milliards d'euros en 2015.

Le transport de voyageurs représente 25,9 % des exportations de services de transport en 2016 (30,5 % en 2011) et 15,6 % des importations de services de transport (18,2 % en 2011). Malgré la forte reprise des importations en 2016 (+ 21,9 % après - 13,6 % en 2015), le solde des échanges reste positif en 2016 (0,7 milliard d'euros) ; les échanges de services de voyageurs concernent principalement le transport aérien, 84 % des exportations de services de transport de voyageurs et 88 % des importations.

Les importations des autres activités (logistique, entreposage, transport par conduite ...) marquent le pas en 2016 (+ 0,2 %). Depuis 2011 elles sont en croissance annuelle moyenne de 10,0 %. Les exportations sont stables en 2016 et en croissance moyenne annuelle de 1,3 % sur les cinq dernières années. Le solde des échanges, - 6,0 milliards d'euros, est stable en 2016, mais il s'est fortement dégradé depuis 2011 (- 2,3 milliards d'euros).

Le solde des échanges, qui reste positif pour le transport maritime et le transport aérien, se détériore pour tous les autres modes

Les exportations de transport maritime et fluvial, qui représentent 35 % des exportations de transport, diminuent de 10,9 % en 2016 et croissent de 4,5 % en moyenne annuelle depuis 2011. Les importations (14 % des importations de transport) évoluent peu (+ 0,7 % en 2016, - 0,3 % en moyenne annuelle depuis 2011). Le solde se réduit mais demeure positif à 4,0 milliards d'euros (5,3 milliards d'euros en 2015).

Le solde des échanges de transports routiers, principal responsable du déficit total des échanges extérieurs, reste quasiment stable (- 12,1 milliards d'euros en 2016, - 12,0 milliards d'euros en 2015). Les importations de transports routiers (40 % des importations de services de transport) progressent de 4,6 % en 2016 à un rythme similaire à la moyenne annuelle depuis 2011 (+ 4,7 %). Les exportations s'accroîssent de 13,0 % en 2016, 6,8 % en moyenne annuelle depuis 2011.

Après deux années consécutives de baisse, les importations de transport aérien sont en hausse 17,4 % en 2016 et en baisse en moyenne de 0,6 % depuis 2011. Les exportations progressent de 0,8 % en 2016 et le solde des échanges se réduit à 0,2 milliard d'euros.

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

Les échanges de services de transports

Une exportation de services de transport correspond par exemple à la partie internationale d'un transport effectué par une entreprise française. Une importation de service de transport correspond au transport réalisé en France par une entreprise non française.

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 mesurées par les douanes incluent 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.

Figure A8-1 **Échanges FAB FAB de services de transport**

En milliards d'euros, évolutions annuelles en %

par mode	Niveau	Evolution annuelle			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Exportations	**28,9**	**7,0**	**-2,1**	**-1,6**	**2,5**
Transports ferroviaires	1,4	-19,3	13,9	8,9	9,8
Transports routiers	5,1	3,8	-11,0	13,0	6,8
Transports maritimes et fluviaux	10,1	8,9	2,6	-10,9	4,5
Transports aériens	7,7	5,2	0,2	0,8	-2,2
Logistique (1) et transport par conduite	4,6	17,7	-10,6	0,0	1,3
Importations	**43,3**	**2,9**	**0,6**	**5,0**	**4,1**
Transports ferroviaires	1,9	-7,1	14,3	7,9	9,6
Transports routiers	17,2	2,0	3,7	4,6	4,7
Transports maritimes et fluviaux	6,1	1,4	-3,1	0,7	-0,3
Transports aériens	7,5	-4,6	-14,4	17,4	-0,6
Logistique (1) et transport par conduite	10,6	14,0	7,0	0,2	10,0

Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2017

(1) entreposage, manutention, gestion d'infrastructure et organisation de transport de fret et transport spatial et transport par conduite

En milliards d'euros, évolutions annuelles en %

par fonction	Niveau	Evolution annuelle			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Exportations	**28,9**	**7,0**	**-2,1**	**-1,6**	**2,5**
Transport de voyageurs	7,5	-6,1	7,9	1,5	-0,8
Transport de marchandises	16,8	9,9	-3,5	-3,3	4,6
Logistique (1) et transport par conduite	4,6	17,7	-10,6	0,0	1,3
Importations	**43,3**	**2,9**	**0,6**	**5,0**	**4,1**
Transport de voyageurs	6,8	-6,6	-13,6	21,9	1,0
Transport de marchandises	25,9	1,5	1,7	3,3	3,0
Logistique (1) et transport par conduite	10,6	14,0	7,0	0,2	10,0

Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2017

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

En milliards d'euros

par mode	Niveaux			
	2011	2014	2015	2016
Solde des échanges	**-9,8**	**-11,0**	**-11,8**	**-14,4**
Transports ferroviaires	-0,3	-0,4	-0,4	-0,5
Transports routiers	-10,0	-10,8	-12,0	-12,1
Transports maritimes et fluviaux	1,9	4,8	5,3	4,0
Transports aériens	0,9	0,1	1,2	0,2
Logistique (1) et transport par conduite	-2,3	-4,7	-6,0	-6,0

Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2017

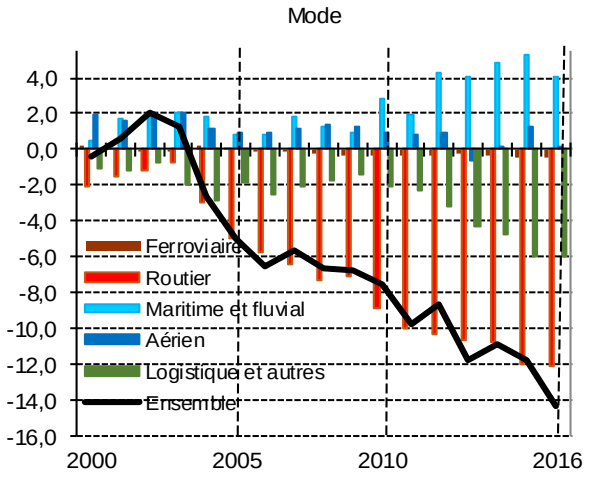
En milliards d'euros

par fonction	Niveaux			
	2011	2014	2015	2016
Solde des échanges	**-9,8**	**-11,0**	**-11,8**	**-14,4**
Transport de voyageurs	1,3	0,4	1,8	0,7
Transport de marchandises	-8,9	-6,6	-7,7	-9,1
Logistique (1) et transport par conduite	-2,3	-4,7	-6,0	-6,0

Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2017

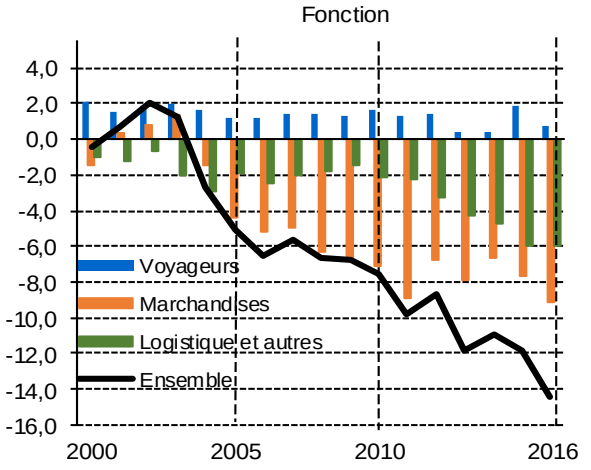
Figure A8-3 **Échanges FAB FAB de services de transport : évolution du solde**

En milliards d'euros



Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2017

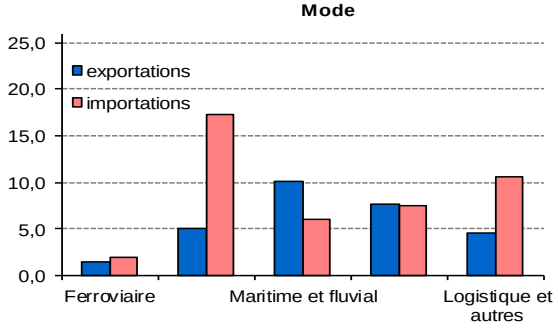
En milliards d'euros



Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2017

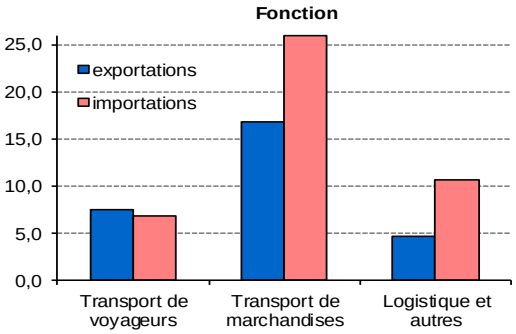
Figure A8-4 **Échanges FAB FAB de services de transport : importations exportations 2016**

En milliards d'euros



Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2017

En milliards d'euros



Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2017

A9 | Investissements du secteur à l'étranger et investissements étrangers dans le secteur en 2016

Fin 2016, les entreprises françaises du secteur des transports et de l'entreposage détiennent des stocks d'investissements directs de 8,2 milliards d'euros à l'étranger (0,7 % des investissements totaux français à l'étranger), essentiellement dans le secteur de l'entreposage et des services auxiliaires (6,1 milliards d'euros) et en Union européenne (4,8 milliards d'euros). Le stock d'investissements à l'étranger des entreprises françaises du secteur des transports est en forte progression (10,4 %) pour la deuxième année consécutive mais diminue de 0,5 % en moyenne annuelle depuis 2011.

Le secteur des transports et de l'entreposage bénéficie de 10,0 milliards d'euros d'investissements étrangers en 2016, soit 1,5 % des investissements étrangers en France. Depuis 2011, les investissements étrangers en France dans le secteur des transports ont en moyenne augmenté davantage que dans les autres secteurs (+ 7,9 %, contre 4,1 %).

Fin 2016, les stocks d'investissements directs à l'étranger des entreprises françaises de transport sont en hausse pour la deuxième année consécutive après une année 2014 très en baisse. Ils sont en recul sur la période 2011-2016 de 0,5 % en moyenne annuelle, alors que l'ensemble des investissements français à l'étranger progresse de 4,4 %. Le transport ne représente qu'une très faible part (0,7 %) des investissements à l'étranger.

Les investissements étrangers dans des entreprises de transport françaises progressent fortement en 2016 (+ 18,2 %). Depuis 2011, ils ont progressé de 7,9 % en moyenne par an. Le secteur des transports et de l'entreposage bénéficie de 1,5 % des investissements étrangers totaux.

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

L'entreposage et les services auxiliaires sont la principale cible des investissements des entreprises françaises à l'étranger (74,5 % du total des investissements transport). Depuis 2011, les investissements dans l'entreposage et les services auxiliaires ont progressé à un rythme moyen annuel soutenu (11,7 %). Le transport terrestre et par conduite, qui réalisait 55,0 % des investissements à l'étranger au début des années 2000, n'en représente que 9,9 % en 2016 ; ils sont en recul moyen annuel de 17,4 % depuis 2011.

L'entreposage et les services auxiliaires sont aussi le principal destinataire des investissements étrangers en France (66 % fin 2016). Depuis 2011, leur croissance moyenne annuelle est de 28,4 %. Les investissements dans les transports terrestres et par conduite ont baissé de 18,8 % en moyenne annuelle. Fin 2016, ils sont inférieurs aux investissements dans le transport par eau qui ont progressé en moyenne de 11,7 % par an depuis 2011.

Zone euro, principale zone d'échange des investissements

Les investissements des entreprises françaises à l'étranger s'orientent d'abord vers l'Union européenne (58,2 % du total) : ils restent essentiellement localisés dans les pays de la zone euro où ils sont cependant en baisse de 1,1 % en moyenne annuelle depuis 2011. Bien qu'encore marginaux dans les pays de l'Europe Centrale et Orientale de l'Union européenne, les investissements français ont augmenté de 2,4 % en moyenne annuelle depuis 2011. Hors Union européenne, les investissements des entreprises françaises augmentent de 5,1 % en moyenne annuelle depuis fin 2011.

67 % des investissements étrangers en France en transport proviennent de l'Union européenne. Les investissements de la zone euro ont progressé de 4,7 % en moyenne annuelle depuis 2011. Les investissements provenant des pays hors Union européenne progressent en moyenne de 18,3 % par an depuis fin 2011.

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 transports et entreposage ; les ID français sont des ID de sociétés françaises du secteur transports et entreposage.

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

PECO : pays de l'Europe Centrale et Orientale

Figure A9-1 **Investissements internationaux par secteur investisseur**

Niveau en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolution annuelle			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	**8,20**	**-11,4**	**12,7**	**10,4**	**-0,5**
Terrestres et par conduite	0,81	-117,8	ns	-7,8	-17,4
Transports par eau	0,68	87,5	-2,2	76,6	5,6
Transports aériens	0,61	-53,8	-36,4	48,4	-23,4
Entreposage et services auxiliaires	6,11	24,5	-0,2	6,0	11,7
Rappel : Total tous secteurs confondus	**1 195**	**10,9**	**8,1**	**3,7**	**4,4**
Investissements étrangers en France dans le transport	**10,02**	**-28,6**	**26,4**	**18,2**	**7,9**
Terrestres et par conduite	1,19	-70,4	-2,5	6,5	-18,8
Transports par eau	2,25	-0,5	60,8	2,9	11,7
Transports aériens	-0,03	-4,6	-36,8	nd	nd
Entreposage et services auxiliaires	6,61	1,0	24,5	29,2	28,4
Rappel : Total tous secteurs confondus	**662**	**4,4**	**9,7**	**4,6**	**4,1**

Source : Banque de France

Figure A9-2 **Investissements internationaux par zone géographique**

Niveau en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

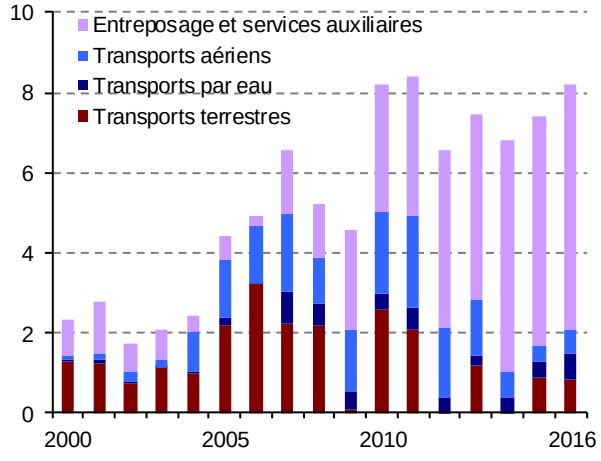
	Niveau	Évolution annuelle			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	**8,20**	**-11,4**	**12,7**	**10,4**	**-1,9**
Union européenne	**4,77**	**-23,0**	**13,0**	**6,2**	**-5,3**
Zone euro	4,46	-26,5	14,0	10,3	-1,1
Autres pays de l'UE à 28 hors PECO	0,18	6,9	9,5	-48,7	-26,0
PECO membres de l'UE à 28	0,14	125,6	-8,0	26,2	2,4
Autres pays	**3,43**	**15,1**	**12,3**	**16,7**	**5,1**
Autres pays industrialisés	1,07	21,5	11,6	-42,7	5,0
Reste du monde	2,37	5,3	13,6	119,3	5,3
Investissements directs étrangers en France dans le transport	**10,02**	**-28,6**	**26,4**	**18,2**	**8,0**
Union européenne	**6,67**	**-35,4**	**5,6**	**27,2**	**3,6**
Zone euro	6,39	-36,8	5,9	28,5	4,7
Autres pays de l'UE à 28 hors PECO	0,30	6,5	-2,1	6,1	-7,4
PECO membres de l'UE à 28	-0,01	45,0	-62,6	178,5	-176,0
Autres pays	**3,35**	**1,5**	**85,4**	**3,6**	**18,3**
Autres pays industrialisés	0,93	-13,4	374,0	7,7	38,4
Reste du monde	2,42	3,6	51,6	2,1	14,0

Source : Banque de France

Figure A9-3 **Investissements français à l'étranger**

Par secteur investisseur

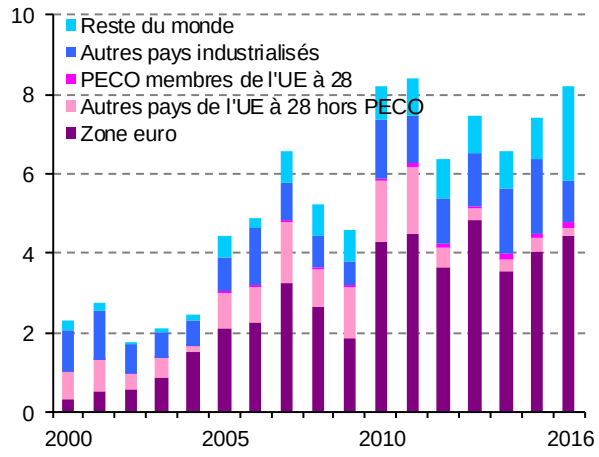
En milliards d'euros



Source : Banque de France

Par pays d'investissement

En milliards d'euros

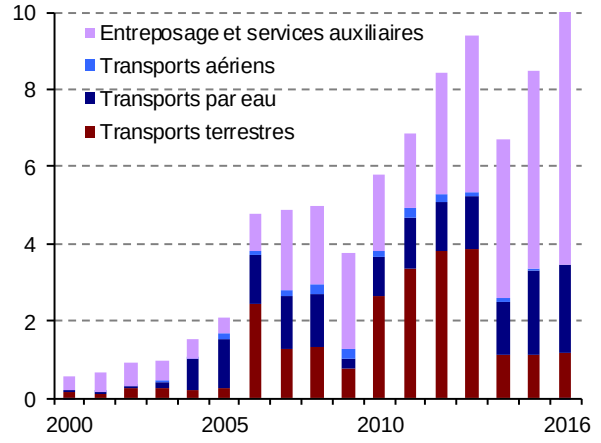


Source : Banque de France

Figure A9-4 **Investissements étrangers en France**

Par secteur investisseur

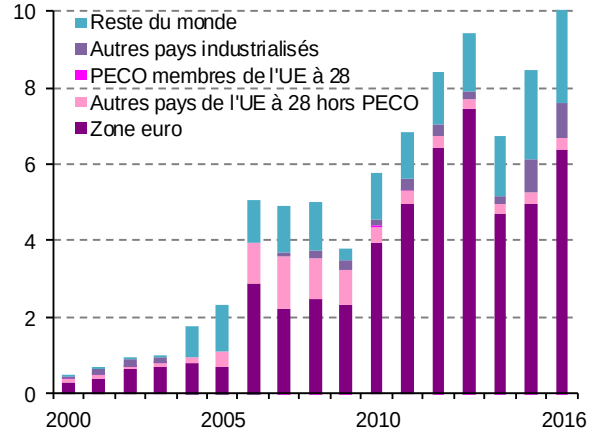
En milliards d'euros



Source : Banque de France

Par pays investisseur

En milliards d'euros



Source : Banque de France

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

En 2016, les prix du transport de fret diminuent dans tous les secteurs. Les prix du transport routier (- 0,4 %) baissent moins que ceux du transport ferroviaire (- 1,1 %) et du transport fluvial (- 2,4 %). Dans le transport maritime (- 6,6 %) et le transport aérien (- 5,2 %), les prix chutent. Dans le même temps, les évolutions sont plus contrastées dans la logistique : les prix augmentent pour la manutention (+ 0,2 %) et l'entreposage (+ 1,0 %) ; ils sont stables pour la messagerie, fret express (+ 0,0 %) et baissent pour les autres services de poste et de courrier (- 0,3 %).

Baisse des prix dans le fret routier

Sur l'année 2016, les prix du transport routier de fret baissent (- 0,4 %) par rapport à 2015, confirmant la tendance de l'année dernière (- 1,7 %). L'évolution annuelle moyenne observée entre 2011 et 2016 est quant à elle de 0,2 %. Dans les composantes nationales, les prix du transport de fret de proximité sont stables (+ 0,0 %) et ceux du transport de fret interurbain diminuent (- 0,4 %). A l'international, la baisse des prix se poursuit (- 0,9 %) pour la troisième année consécutive.

Ralentissement de l'érosion des prix dans le fret ferroviaire

Sur l'année, les prix du fret ferroviaire diminuent (- 1,1 %). Cette baisse confirme celle des deux années précédentes, mais marque un ralentissement. Cette situation reflète principalement l'état du marché national où les prix baissent (- 1,6 %), alors qu'à l'international, l'évolution des prix ralentit et reste positive (+ 0,1 %).

Confirmation de la rupture des prix dans le fret maritime

Les prix du transport maritime ont chuté de 6,6 % par rapport à 2015, confirmant le décrochage de l'année précédente (- 10,3 %). Cette baisse amène les prix du fret maritime à leur point historique le plus bas. La tendance de long terme est à une baisse marquée puisque les prix baissent en moyenne d'environ 3,5 % par an depuis 2011.

Diminution des prix du fret fluvial en 2016

Les prix du transport fluvial ont diminué en 2016 de 2,4 % par rapport à 2015 après la baisse déjà enregistrée l'an dernier (- 3,9 %). Les prix passent sous leur niveau de 2011, la tendance de long terme s'établissant à une diminution annuelle moyenne de 0,4 %.

Chute des prix du fret aérien

Sur l'année 2016, les prix dans le transport aérien de fret ont chuté (- 5,2 %). Cette forte évolution contraste avec la relative stabilité des années précédentes. La tendance de long terme entre 2011 et 2016 affiche ainsi une croissance moyenne annuelle atone (+ 0,2 %).

Hausse des prix de l'entreposage et de la manutention

Durant l'année écoulée, les prix de l'entreposage sont en hausse (+ 1,0 %) par rapport à 2015. Cela recouvre une hausse à la fois dans l'entreposage non frigorifique (+ 0,3 %) et dans l'entreposage frigorifique (+ 1,2 %). Les prix de la manutention ont quant à eux augmenté de 0,2 % par rapport à 2015, portés par la manutention non-portuaire (+ 0,7 %).

Atonie des prix dans la messagerie et baisse pour les autres services de poste et de courrier

En 2016, les prix de la messagerie et du fret express sont stables (+ 0,0 %).

Les prix des autres services de poste et de courrier ont baissé en 2016 (- 0,3 %). Cette évolution renoue avec la tendance à la baisse.

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 SDES 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.

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

Figure A10.1 **Évolution des prix du transport de fret**

Évolutions annuelles en %

	Indice	Évolutions annuelles			
	2016	**2014**	**2015**	**2016**	**2016/2011**
Transport ferroviaire (49.2)	**96,3**	**-4,3**	**-3,5**	**-1,1**	**nd**
National	93,4	-5,1	-4,4	-1,6	nd
International	113,7	1,4	1,7	0,1	nd
Transport routier (49.41)	**103,9**	**0,2**	**-1,7**	**-0,4**	**0,2**
Transport de fret de proximité	106,5	0,8	1,0	0,0	0,8
Transport de fret interurbain	103,4	-0,3	-1,7	-0,4	0,1
Transport international	106,3	-0,1	-0,3	-0,9	0,3
Transport maritime (50.2)	**72,9**	**3,7**	**-10,3**	**-6,6**	**-3,5**
Transport fluvial (50.4)	**107,5**	**-0,9**	**-3,9**	**-2,4**	**-0,4**
National	106,4	-0,8	-4,2	-3,2	-0,5
International	113,3	-2,6	-1,2	4,4	-0,2
Transport aérien (51.21)	**110,7**	**-1,6**	**0,7**	**-5,2**	**0,2**

Champ : le champ géographique des indices est la France entière, à l'exception de celui sur les prix du fret ferroviaire qui porte sur la France métropolitaine.

Source : Insee, SDES - Base 2010

Figure A10.2 **Évolution des prix des activités logistiques**

Évolutions annuelles en %

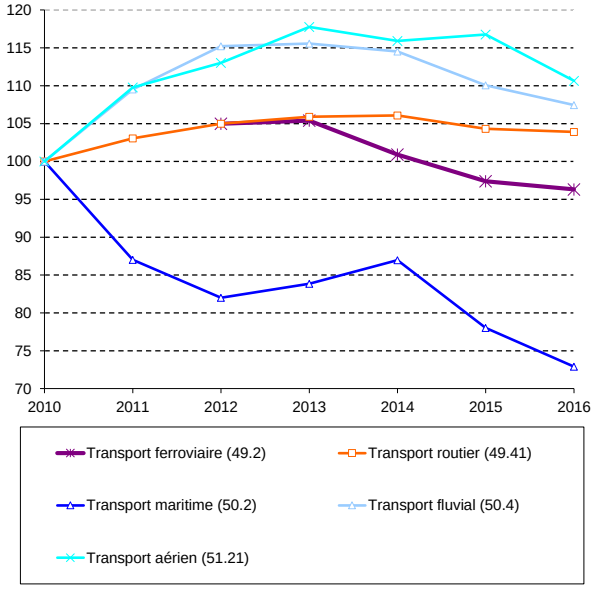
	Indice	Évolutions annuelles			
	2016	**2014**	**2015**	**2016**	**2016/2011**
Entreposage et stockage (52.10)	**105,6**	**0,5**	**0,0**	**1,0**	**0,8**
Frigorifique	99,2	-0,2	-1,4	0,3	-0,5
Non frigorifique	107,4	0,7	0,3	1,2	1,1
Manutention (52.24)	**105,2**	**1,2**	**0,4**	**0,2**	**0,9**
Portuaire	106,2	1,6	0,6	0,1	1,1
Non portuaire	100,2	-1,3	-1,1	0,7	-0,1
Messagerie, fret expres (52.29 A)	**105,6**	**nd**	**-0,9**	**0,0**	**nd**
Autres services de poste et de courrier (53.2)	**95,7**	**-2,6**	**0,2**	**-0,3**	**-1,0**
National	89,1	-9,0	-2,6	0,9	-2,3
International	90,9	-5,9	0,1	-4,4	-2,3

Champ : le champ géographique des indices est la France entière.

Source : Insee - Base 2010

Figure A10.3 **Indices de prix du transport de fret**

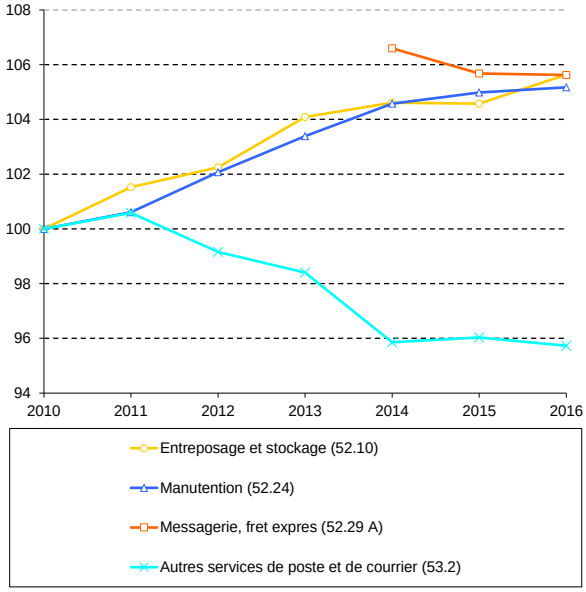
Indices en moyenne annuelle



Source : Insee, SDES - Base 2010

Figure A10.4 **Indices de prix des activités logistiques**

Indices en moyenne annuelle



Source : Insee - Base 2010

L'enquête Opise (Observation des prix de l'industrie et des services) de l'Insee a commencé à collecter des données sur la messagerie, fret express en 2014. C'est donc cette année là que débute la série.

B – Entreprises françaises de transport : démographie et comptes

B – Les entreprises françaises de transport

Évolutions

Fin 2015, le nombre d'entreprises dans le secteur des « transports et entreposage » progresse de 8,9 % par rapport à fin 2014. En 2016, les créations d'entreprises, hors micro-entreprises, sont très dynamiques (+ 40,9 %), les défaillances d'entreprises restent stables (- 0,1 %).

Sur l'ensemble du secteur, 2015 avait été marquée par de légères croissances du chiffre d'affaires et de la valeur ajoutée brute. L'excédent brut d'exploitation avait fortement augmenté (+ 5,6 %) et l'endettement s'était poursuivi (+ 4,9 %).

En 2015, le chiffre d'affaires du secteur des transports routiers de fret et services de déménagement (TRM), avait légèrement reculé (- 1,0 %) tandis que sa valeur ajoutée brute avait un peu progressé (+ 1,5 %). En 2016, le chiffre d'affaires devrait augmenter de 1,0 % et la valeur ajoutée brute d'environ 4,1 %. Le taux de marge pourrait croître de 0,4 point.

Comme en 2015, la production des entreprises de transports collectifs urbains de province (TCUP) continuerait d'augmenter en 2016.

En 2015, la production et l'excédent brut d'exploitation du secteur ferroviaire avaient baissé, respectivement de - 3,4 % et de - 2,9 %. Ces tendances devraient s'accentuer en 2016.

Dans le transport maritime, la production poursuivait sa hausse (+ 10,8 %) en 2015 mais en 2016 la situation pourrait s'inverser.

La production des compagnies aériennes a progressé en 2015 (+ 5,5 %). En 2016, leur activité baisse (- 0,5 % de passagers-kilomètres) contrairement à celle des compagnies étrangères en France (+ 2,3 %).

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées est en hausse de 4,9 % en 2016, leurs investissements diminuent (- 3,9 %) tandis que leurs emprunts et dettes financières s'alourdissent (+ 1,9 %).

Aéroports de Paris (ADP), la principale entreprise de services auxiliaires aériens, voit ses investissements nettement augmenter en 2016 (+ 51,2 %) et sa dette financière à moyen et long termes reculer (- 3,0 %).

Structure

Le secteur des « transports et entreposage » compte plus de 115 100 entreprises. Le taux de création d'entreprises hors micro-entreprises est de 13,7 %. Les micro-entreprises représentent 53,1 % de l'ensemble des créations d'entreprises. Le taux de défaillance est de 1,5 %.

Avec près de 213 milliards d'euros de chiffre d'affaires, les entreprises de transport réalisent plus de 5,5 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture).

Au sein des « transports et entreposage », le secteur du TRM représente près de 32 % des entreprises, emploie 28 % des salariés et réalise 20 % du CA.

Depuis le 1er juillet 2015, le groupe SNCF rassemble trois établissements publics à caractère industriel et commercial (épic).

Les secteurs du transport maritime et du transport aérien de passagers représentent respectivement 7,1 % et 9,3 % de la production de l'ensemble des transports.

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'établit à plus de 9,7 milliards d'euros en 2016

Contenu

Ce chapitre décrit les évolutions des comptes des différents secteurs du transport et de l'entreposage entre 2014 et 2015 avec dans certains cas des estimations pour 2016.

Il donne par ailleurs un aperçu de la démographie d'entreprises en 2015 et 2016.

B1 | Démographie des entreprises

Fin 2015, le secteur des transports et entreposage compte plus de 115 100 entreprises soit 8,9 % de plus que fin 2014. En 2016, hors micro-entreprises, la création d'entreprises reste très dynamique avec près de 15 800 entreprises soit 40,9 % de plus qu'en 2015. La part des nouvelles immatriculations de micro-entreprises continue d'augmenter pour atteindre 53,1 % de l'ensemble des créations. Le secteur des transports et entreposage est le plus gros contributeur de l'ensemble de l'économie marchande à la hausse des créations totales en 2016. Les défaillances restent stables (- 0,1 %) avec un peu plus de 1 750 unités soit le plus bas niveau depuis 2009 inclus.

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

Entre le 31 décembre 2005 et le 31 décembre 2015, le nombre d'entreprises n'a cessé de progresser dans le secteur Transports et entreposage. La hausse en 2015 est la plus forte (+ 8,9 %). Au total, on dénombre 115 106 entreprises au 31 décembre 2015.

Les plus fortes hausses proviennent du « transport de voyageurs » (+ 11,5 % en 2015), secteur qui compte la majorité des entreprises, pour la quatrième année consécutive, que le secteur du transport de marchandises (55 352 entreprises contre 43 989). Pour chacun des sous-secteurs hormis les « Autres services de transport », la hausse de 2015 est supérieure à celle en moyenne annuelle depuis 2011, en particulier pour les « Activités de poste et de courrier » comprenant notamment la livraison à domicile (+ 115,6 % en 2015 contre + 23,2 % en moyenne annuelle).

Les transports et entreposage, 1er secteur contributeur de la hausse des créations dans l'ensemble de l'économie marchande

En 2016, les créations totales (y compris micro-entreprises) progressent de 5,5 % (soit 28 966 créations de plus qu'en 2015) dans l'ensemble des secteurs de l'économie marchande (hors agriculture, sylviculture et pêche). Le secteur des « Transports et entreposage » avec une augmentation des créations de 12 011 unités (soit + 55,7 % par rapport à l'année précédente) est ainsi, à hauteur de 41,5 %, le plus gros contributeur de l'économie marchande.

Hausse encore plus prononcée des créations « classiques » en 2016

Le nombre de créations « classiques » (hors micro-entreprises) dans le secteur des transports et de l'entreposage, augmente de 13,7 % en 2016, avec 15 755 nouvelles entreprises, dépassant ainsi largement le record de 2015 (11 183 entreprises créées). Le taux de création (rapport entre le nombre de créations dans l'année et le nombre d'entreprises en fin d'année précédente) en 2016, atteint 13,7 %, taux record.

Le plus grand pourvoyeur de créations en 2016 est le transport de voyageurs avec 10 871 nouvelles unités soit 3 504 créations de plus qu'en 2015 : cette augmentation des créations « classiques » est entièrement portée par le secteur des « Transports de voyageurs par taxis » qui enregistre une hausse de 4 049 unités pour atteindre 10 037 nouvelles entreprises. Cette montée en puissance peut être attribuée au développement des entreprises de voitures de transport avec chauffeur (VTC) depuis l'application de la loi Thévenoud sur les taxis et VTC.

En évolution, le secteur le plus dynamique en 2016 est celui des « Activités de poste et de courrier » avec + 385,8 % par rapport à 2015 puisque les créations sont passées de 267 à 1 297 unités : le taux de création passe ainsi de 12,5 % à 28,2 % (soit + 15,7 points).

Les créations dans le transport de marchandises reculent légèrement (- 1,1 %) comme en 2015 (- 1,0 %) : le taux de création dans le transport de marchandises baisse ainsi de 0,1 point pour atteindre 6,1 % soit le plus faible taux depuis 2003. Cette baisse est principalement imputable au secteur des « Transports routiers de fret et services de déménagement ».

Les créations de micro-entreprises dépassent les créations « classiques »

2016 est la première année où les nouvelles micro-entreprises sont plus importantes que les créations classiques dans les transports (respectivement 17 837 et 15 755 unités). La part des créations de micro-entreprises dans l'ensemble des créations gagne ainsi 4,9 points en un an pour s'établir à 53,1 % soit un taux nettement supérieur à celui de l'ensemble des secteurs principalement marchands (40,2 %) qui enregistrent une baisse pour la deuxième année consécutive des nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs (222 800 en 2016 contre 223 400 en 2015 et 283 500 en 2014).

En 2016, le nombre de nouvelles micro-entreprises augmente de 71,5 %. Cette hausse est surtout imputable aux « Autres activités de poste et de courrier » avec 12 252 nouvelles immatriculations contre 3 649 en 2015. Hormis le « Transport routier de fret et services de déménagement » tous les autres secteurs, y compris celui des taxis et VTC, sont à la baisse.

Défaillances d'entreprises stables

En 2016, 1 754 défaillances sont prononcées soit deux de moins qu'en 2015. Il faut remonter à 2008 pour trouver un niveau inférieur (1 674 défaillances). Le taux de défaillance (rapport entre le nombre de défaillances dans l'année et le nombre d'entreprises en fin d'année précédente) en 2016 est de 1,5 % en baisse suite à la hausse des stocks d'entreprises.

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

Remarque sur les sources du chapitre B relatives aux nombres d'entreprises

Dans cette fiche *B1*, pour des raisons de cohérence sur les sources, les nombres d'entreprises et les créations d'entreprises sont issus de la même source : le répertoire administratif et statistique Insee-Sirene *(Système informatisé du répertoire national des entreprises et des établissements)*.

Dans les autres fiches du chapitre *B – Les entreprises françaises de transport : démographie et comptes*, les nombres d'entreprises sont issus d'une autre source : Insee-Ésane *(Élaboration des statistiques annuelles d'entreprise)*.

Pour de plus amples informations,

cf. Quelques explications, définitions en annexe.

Voir définitions de démographie d'entreprises *(notamment les « micro-entreprises » terme qui remplace « auto-entreprises » depuis le 19 décembre 2014)* en annexe.

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

Niveau en unités, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	31 déc. 2015	31 déc. 2013	31 déc. 2014	31 déc. 2015 (sd)	31 déc. 2015/ 31 déc. 2010
Transport de voyageurs	**55 352**	**6,1**	**11,6**	**11,5**	**7,1**
Taxis	43 896	5,1	11,1	12,2	6,7
Routier (cars)	7 904	11,7	12,1	3,9	7,6
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	3 552	4,5	17,7	21,7	10,6
Transport de marchandises	**43 989**	**1,1**	**2,1**	**1,7**	**1,3**
Routier de fret et services de déménagement	42 771	1,1	2,2	1,8	1,3
Autre transport de marchandises	1 218	2,0	-0,1	0,4	0,9
Autres services de transport	**11 158**	**6,3**	**7,5**	**4,0**	**5,5**
Activités de poste et de courrier	**4 607**	**6,6**	**19,5**	**115,6**	**23,2**
Transports et entreposage	**115 106**	**3,9**	**7,2**	**8,9**	**4,9**

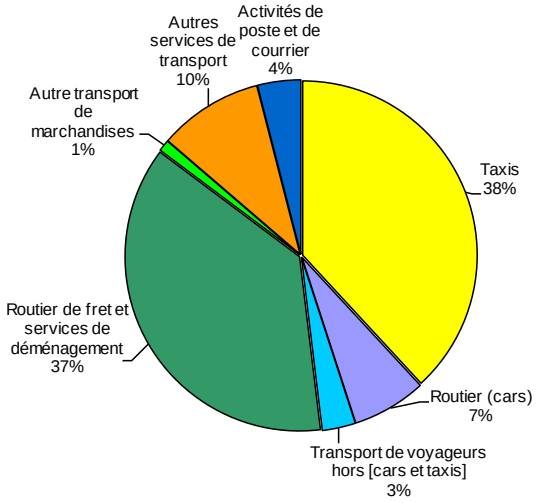
Note : (sd) = semi-définitif

Champ : ensemble des entreprises, y compris micro-entreprises, de France métropolitaine et des Drom, 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 31/12/2015 des entreprises de transports et entreposage**

En % du nombre d'entreprises



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	Taux de création			
	2016	2013	2014	2015	2016
Transport de voyageurs	**10 871**	**8,3**	**9,5**	**14,8**	**19,6**
Taxis	10 037	8,2	9,4	15,3	22,9
Routier (cars)	305	9,7	9,0	10,5	3,9
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	529	6,2	13,1	19,9	14,9
Transport de marchandises	**2 671**	**6,1**	**6,4**	**6,2**	**6,1**
Routier de fret et services de déménagement	2 616	6,1	6,5	6,3	6,1
Autre transport de marchandises	55	4,9	5,1	5,3	4,5
Autres services de transport	**916**	**7,6**	**7,3**	**7,9**	**8,2**
Activités de poste et de courrier	**1 297**	**5,1**	**5,9**	**12,5**	**28,2**
Transports et entreposage	**15 755**	**7,2**	**7,9**	**10,6**	**13,7**

Champ : *cf.* Figure B1.1

Source : Insee, Sirene

Figure B1.4 **Créations de micro-entreprises dans le secteur transports et entreposage**

Niveau en unités, taux de création en %

	Niveau	Taux de création			
	2016	2013	2014	2015	2016
Transport de voyageurs	**4 171**	**5,7**	**10,5**	**10,9**	**7,5**
Taxis	3 404	2,9	10,2	10,7	7,8
Routier (cars)	572	19,9	12,9	12,7	7,2
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	195	8,1	8,8	8,4	5,5
Transport de marchandises	**947**	**1,6**	**1,8**	**1,8**	**2,2**
Routier de fret et services de déménagement	930	1,5	1,8	1,8	2,2
Autre transport de marchandises	17	4,8	2,0	1,6	1,4
Autres services de transport	**467**	**7,3**	**7,5**	**5,4**	**4,2**
Activités de poste et de courrier	**12 252**	**22,2**	**43,8**	**170,8**	**265,9**
Transports et entreposage	**17 837**	**4,3**	**7,1**	**9,8**	**15,5**

Champ : *cf.* Figure B1.1

Source : Insee, Sirene

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

En %

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Transport de voyageurs	**29,0**	**34,7**	**40,7**	**52,5**	**42,3**	**27,7**
Taxis	14,8	18,4	26,5	52,0	41,1	25,3
Routier (cars)	57,5	66,3	67,2	59,0	54,8	65,2
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	46,7	55,2	56,6	40,3	29,7	26,9
Transport de marchandises	**14,5**	**15,2**	**20,6**	**22,1**	**22,5**	**26,2**
Routier de fret et services de déménagement	14,2	14,5	19,5	22,0	22,5	26,2
Autre transport de marchandises	27,2	36,8	49,6	27,9	22,9	23,6
Autres services de transport	**44,5**	**48,0**	**48,9**	**50,7**	**40,4**	**33,8**
Activités de poste et de courrier	**75,9**	**73,9**	**81,4**	**88,2**	**93,2**	**90,4**
Transports et entreposage	**27,5**	**31,0**	**37,5**	**47,3**	**48,2**	**53,1**
Ensemble des activités marchandes non agricoles	**53,1**	**55,9**	**51,1**	**51,5**	**42,5**	**40,2**

Champ : *cf.* Figure B1.1

Source : Insee, Sirene

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

Niveau en unités,
taux de défaillance en %

	Niveau	Taux de défaillance			
	2016	2013	2014	2015	2016
Transport de voyageurs	**356**	**0,6**	**0,5**	**0,6**	**0,6**
Taxis	225	0,4	0,4	0,4	0,5
Routier (cars)	104	1,6	1,3	1,1	1,3
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	27	0,8	0,9	0,7	0,8
Transport de marchandises	**1 202**	**3,6**	**3,2**	**3,0**	**2,7**
Routier de fret et services de déménagement	1 187	3,7	3,3	3,0	2,8
Autre transport de marchandises	15	1,1	0,7	1,6	1,2
Autres services de transport	**161**	**2,0**	**1,7**	**1,5**	**1,4**
Activités de poste et de courrier	**35**	**2,7**	**1,9**	**1,1**	**0,8**
Transports et entreposage	**1 754**	**2,1**	**1,8**	**1,7**	**1,5**

Note : données en date de jugement, 2016 semi-définitives

Champ : *cf.* Figure B1.1

Source : Bodacc, calculs Banque de France

B2.1 | Comptes des entreprises de transport

Avec près de 213 milliards d'euros de chiffre d'affaires, les entreprises de transport réalisent 5,5 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture).

L'année 2015 a été marquée par une légère croissance du chiffre d'affaires (+ 1,0 %). La valeur ajoutée a aussi progressé (+ 1,4 %) bien qu'elle a enregistré un net recul dans le transport de voyageurs (- 4,0 %). L'excédent brut d'exploitation a aussi augmenté (+ 5,6 %). L'endettement s'est poursuivi en 2015 (+ 4,9 %) dans les grands secteurs hormis le « voyageurs » mais cela n'a pas empêché une hausse des investissements corporels (+ 2,2 %).

Les entreprises du secteur transport exercent une grande partie de leurs activités dans la branche transport : 96 % du chiffre d'affaires de ces entreprises concerne la branche transport (qui se décline ainsi : 44 % en autres services de transport, 31 % en transport de marchandises et 25 % en transport de voyageurs). Cependant, certaines entreprises exercent d'autres activités secondaires. Ainsi les compagnies aériennes de passagers réalisent 84 % de leur chiffre d'affaires en transport aérien de passagers et les 16 % restant dans d'autres activités (7 % dans le transport de marchandises, 2 % dans les autres services de transport et 7 % dans des secteurs hors transports). De même des entreprises hors transports réalisent une partie de leur chiffre d'affaires dans la branche transport : ainsi 8 % du chiffre d'affaires de la branche « transport routier de marchandises » est effectué par des entreprises hors secteur transport.

Le chiffre d'affaires a légèrement progressé dans tous les grands secteurs en 2015

Le chiffre d'affaires des entreprises du secteur « Transports et entreposage » a légèrement crû en 2015 (+ 1,0 % en euros courants à près de 213 milliards d'euros) à un rythme néanmoins inférieur aux années précédentes (entre 1,1 % et 3,3 % de 2011 à 2015). Le chiffre d'affaires de l'ensemble des entreprises (hors agriculture) a augmenté un peu moins en 2015 (+ 0,7 %). Le transport de marchandises a affiché la plus nette progression (+ 1,6 %) portés surtout par le transport maritime (+ 11,1 %). Le chiffre d'affaires du transport de voyageurs est resté quasi stable (+ 0,3 %) mais ce statu quo masque de nettes divergences : ceux des autres transports de voyageurs (en particulier les « taxis-VTC ») et du transport aérien ont augmenté (respectivement + 9,2 % et + 5,1 %) tandis que celui du transport ferroviaire de voyageurs a nettement diminué (- 7,2 %).

En 2015, les consommations intermédiaires ont progressé de 2,7 milliards d'euros (+ 2,1 %), soit un peu plus qu'en 2014 (+ 2,1 milliards d'euros, + 1,7 %). En 2015, les consommations intermédiaires représentent 62 % du chiffre d'affaires, dont 19 % en sous-traitance incorporée (« cœur de métier ») et 8 % en achats de carburant. Le poids des consommations intermédiaires rapporté au chiffre d'affaires, est élevé dans le transport de marchandises (69 %) surtout dans le fret maritime (92 %) et aérien (82 %). Il est moindre dans le transport de voyageurs (58 %), notamment dans les transports urbains et suburbains de voyageurs (36 %).

Légère hausse de la valeur ajoutée (+ 1,4 %)

À 83,7 milliards d'euros en 2015, la valeur ajoutée brute (VAb) a crû de 1,4 % soit une hausse inférieure à celle de l'ensemble des entreprises hors agriculture (+ 2,6 %) mais comparable à celle de la période 2011-2015. Les évolutions sont contrastées selon les secteurs : si « Autres services de transport » affichaient des hausses (+ 7,6 %, en particulier les services auxiliaires avec + 12,1 %), le transport de voyageurs voyait sa valeur ajoutée brute chuter (- 4,0 %) suite au fort impact de la hausse des consommations intermédiaires (+ 4,0 %) avec la production qui a peu progressé (+ 0,4 %). La VAb du transport ferroviaire de voyageurs a été particulièrement touchée (- 19,9 %).

Amélioration de l'excédent brut d'exploitation (EBE) dans tous les grands secteurs en 2015

Après trois années de relative stabilité (entre - 1,1 % et + 1,4 %), l'excédent brut d'exploitation a augmenté sensiblement en 2014 (+ 7,6 %) et de nouveau en 2015 (+ 5,6 %) pour atteindre 19,3 milliards d'euros : les charges de personnel (près de trois quarts de la VAb), ont très légèrement crû en 2015 (+ 0,5 %) suite à la hausse modérée de l'emploi salarié moyen (+ 0,2 %). L'excédent brut d'exploitation des autres services de transport, qui compte pour 67 % de celui des transports, a progressé de 2,5 %, celui du transport de marchandises (poids de 20 %) s'est accru de 8,4 % et celui des voyageurs de 4,3 %. Enfin dans les activités de poste et de courrier, l'excédent brut d'exploitation a réduit son déficit (de - 1,9 milliard d'euros en 2014 à - 1,7 milliard d'euros en 2015) suite à la baisse des charges de personnel (- 3,1 % soit - 311 millions d'euros).

Un endettement qui ne cesse d'augmenter

En 2015, les dettes des entreprises de transport ont encore augmenté de manière significative (+ 4,9 % en 2015 après + 1,1 % en 2014 et + 2,2 % en 2013) ; les emprunts et dettes assimilés (obligataires, auprès des établissements de crédit, financiers) ont contribué à hauteur des deux tiers.

Légère hausse des investissements corporels en 2015

Les investissements corporels bruts hors apports ont augmenté de 2,2 % en 2015, particulièrement dans le transport maritime de fret (+ 39,5 %) et dans les autres transports de voyageurs (+ 30,4 %). Ils ont en revanche régressé dans les autres services de transport et dans les activités de poste et de courrier.

En 2015 poursuite de la hausse du taux de marge

En 2015, à 23,1 %, le taux de marge brute d'exploitation (EBE / VAb) s'est amélioré de 1,0 point (après 1,2 point en 2014) en particulier dans le transport de marchandises (+ 1,3 point). Cependant, certains secteurs ont vu leur taux de marge nettement diminuer comme les services auxiliaires des transports terrestres. Le taux d'endettement (rapporté au total de passif) a augmenté de 1,7 point suite à une forte hausse des emprunts et dettes assimilés (+ 7,0 %). Cette hausse du ratio se retrouve dans les autres services de transport et dans les activités de poste et de courrier alors qu'il reste quasi stable dans les transports de voyageurs et de marchandises. Le taux de valeur ajoutée est resté stable. Enfin le taux de marge nette d'exploitation a pris 1,1 point suite à une forte augmentation du résultat courant avant impôts (+31,6 %).

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

Voir définitions en annexe.

Notes à propos des figures ci-dessous

Afin de faciliter les comparaisons entre 2015 et 2014, les données de 2014 ont été recalculées sur le champ d'entreprises de 2015 ;
(*) Investissements corporels bruts hors apports.
Champ : Entreprises de France métropolitaine et des Drom

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

Figure B2.1-1 **Les comptes des secteurs des transports et entreposage en 2015**

A) 2015 provisoire : niveaux en millions d'euros	Chiffre d'affaires	Production	Conso. interméd.	Valeur ajoutée brute	Charges de personnel	EBE	Dettes et produits constatés d'avance	Invest. corporels bruts (*)
Transport de voyageurs	**61 135**	**62 660**	**35 626**	**27 035**	**22 652**	**4 116**	**53 513**	**6 854**
Ferroviaire (voyageurs)	19 123	20 309	11 287	9 022	7 906	389	24 259	2 477
TCU	8 552	8 774	3 090	5 684	4 983	1 155	12 094	2 083
Routier (cars)	7 081	7 017	3 904	3 113	2 950	361	3 066	456
Aérien (voyageurs)	19 908	20 141	14 166	5 975	5 036	817	9 193	958
Autre transport de voyageurs	6 472	6 420	3 179	3 241	1 777	1 395	4 901	880
dont taxis	*3 321*	*3 308*	*1 422*	*1 886*	*984*	*838*	*2 311*	*351*
Transport de marchandises	**63 094**	**62 501**	**43 298**	**19 202**	**14 590**	**3 833**	**31 700**	**4 047**
dont Routier de fret et services de déménagement	*42 997*	*42 425*	*26 726*	*15 699*	*13 034*	*1 998*	*13 421*	*1 635*
dont Maritime (fret)	*14 194*	*13 936*	*13 083*	*853*	*629*	*240*	*7 937*	*1 510*
Autres services de transport	**74 201**	**76 642**	**47 757**	**28 885**	**14 009**	**13 027**	**140 319**	**10 622**
Entreposage et manutention	14 353	14 072	8 668	5 404	3 576	1 424	8 227	666
Services auxiliaires	28 264	31 226	13 618	17 609	5 359	11 124	120 591	9 356
Organisation du transport de fret	31 583	31 344	25 471	5 873	5 074	479	11 501	601
Activités de poste et de courrier	**14 385**	**14 390**	**5 816**	**8 574**	**9 563**	**-1 664**	**11 714**	**213**
Transports et entreposage	**212 816**	**216 193**	**132 497**	**83 696**	**60 813**	**19 312**	**237 247**	**21 737**

B) "2015 provisoire"/"2014 (champ 2015)" : évolutions en %	Chiffre d'affaires	Production	Conso. interméd.	Valeur ajoutée brute	Charges de personnel	EBE	Dettes et produits constatés d'avance	Invest. corporels bruts (*)
Transport de voyageurs	**0,3**	**0,4**	**4,0**	**-4,0**	**-5,0**	**4,3**	**-2,5**	**8,8**
Ferroviaire (voyageurs)	-7,2	-7,2	6,3	-19,9	-13,6	-68,6	-6,6	-1,9
TCU	0,8	1,1	3,7	-0,2	-4,6	22,5	1,6	16,0
Routier (cars)	1,6	1,7	0,9	2,6	1,7	6,1	-4,8	9,0
Aérien (voyageurs)	5,1	5,5	2,6	13,1	1,3	339,4	-3,0	8,1
Autre transport de voyageurs	9,2	9,1	6,0	12,4	11,0	12,5	13,7	30,4
dont taxis	*10,6*	*10,8*	*10,9*	*10,8*	*19,3*	*0,6*	*17,4*	*10,1*
Transport de marchandises	**1,6**	**1,6**	**1,6**	**1,5**	**0,3**	**8,4**	**1,6**	**17,4**
dont Routier de fret et services de déménagement	*-1,0*	*-0,8*	*-2,1*	*1,5*	*-0,5*	*20,7*	*0,5*	*12,1*
dont Maritime (fret)	*11,1*	*10,7*	*11,1*	*3,6*	*12,8*	*-14,0*	*-4,2*	*39,5*
Autres services de transport	**1,0**	**3,3**	**0,9**	**7,6**	**14,3**	**2,5**	**8,7**	**-6,0**
Entreposage et manutention	1,0	1,3	0,4	2,8	2,3	4,6	4,1	-13,8
Services auxiliaires	1,6	7,5	2,2	12,1	46,3	1,8	9,5	-4,7
Organisation du transport de fret	0,4	0,3	0,4	0,0	-0,5	13,7	4,5	-14,8
Activités de poste et de courrier	**1,3**	**1,2**	**4,1**	**-0,7**	**-3,1**	**-12,8**	**7,5**	**-1,1**
Transports et entreposage	**1,0**	**1,8**	**2,1**	**1,4**	**0,5**	**5,6**	**4,9**	**2,2**

Figure B2.1-2 **Emplois du chiffre d'affaires (CA) 2015 par grands secteurs**

En % du CA

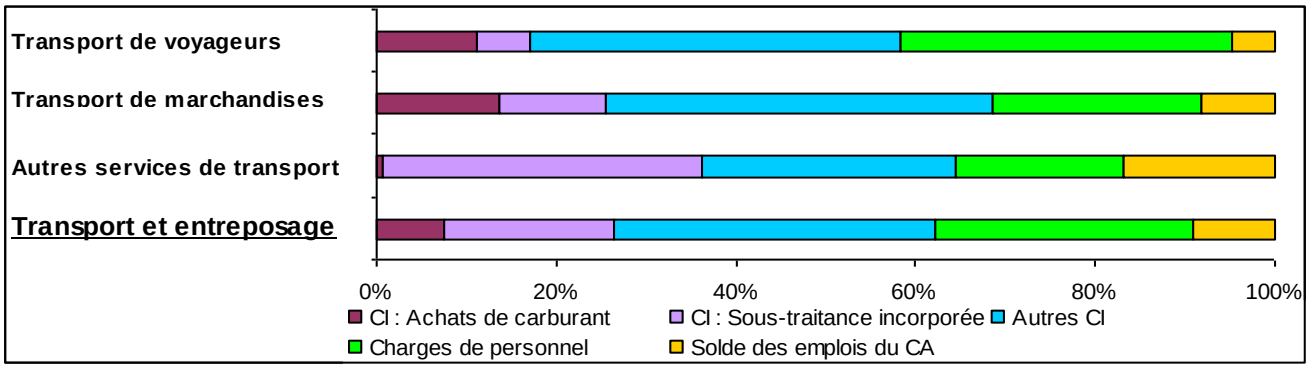


Figure B2.1-3 **Principaux ratios économiques par grands secteurs en 2014 et 2015**

En %	**VAb/CA** Taux de valeur ajoutée		**EBE/VAb** Taux de marge brute d'exploitation		**Résultat courant avant impôts/CA** Taux de marge nette d'exploitation		**Emprunts, dettes assimilées/Passif** Taux d'endettement	
	2014 (champ 2015)	2015	2014 (champ 2015)	2015	2014 (champ 2015)	2015	2014 (champ 2015)	2015
Transport de voyageurs	46,2	44,2	14,0	15,2	0,7	2,8	30,8	30,8
Transport de marchandises	30,4	30,4	18,7	20,0	2,6	3,0	26,1	26,0
Autres services de transport	36,5	38,9	47,3	45,1	7,6	8,9	51,0	53,6
Activités de poste et de courrier	60,8	59,6	-22,1	-19,4	1,9	2,2	36,5	36,8
Transports et entreposage	**39,2**	**39,3**	**22,1**	**23,1**	**3,8**	**4,9**	**41,6**	**43,3**

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

Les entreprises du TRM représentent au sein du secteur des transports et entreposage, près de 32 % des entreprises de transport, emploient près de 28 % des salariés du transport. Elles réalisent 20 % du chiffre d'affaires et 19 % de la valeur ajoutée brute.

Après une année 2015 de baisse du chiffre d'affaires et de progression de la valeur ajoutée, le chiffre d'affaires des entreprises du secteur des transports routiers de fret et services de déménagement pourrait progresser d'environ 1,0 % et atteindre 43,4 milliards d'euros en 2016. Compte tenu de la légère baisse des consommations intermédiaires, la valeur ajoutée brute progresserait de 4,1 %. La masse salariale n'augmentant que de 3,3 %, l'excédent brut d'exploitation pourrait croître de 7,7 % entraînant une hausse du taux de marge de 0,4 point.

Un secteur quasi-stable entre 2010 et 2015

En 2015, malgré un chiffre d'affaires légèrement en retrait par rapport à 2014 (- 1,0 %), la valeur ajoutée brute (VAb) des entreprises du TRM a progressé de 1,5 %. Les charges de personnel ayant peu diminué (- 0,5 %), leur excédent brut d'exploitation a nettement progressé (+ 20,7 %). Leur taux de marge (EBE/VAb) s'est établi à 12,7 %.

Entre 2010 et 2015, le chiffre d'affaires, les consommations intermédiaires, la valeur ajoutée brute et les charges de personnel ont peu évolué. Seul l'excédent brut d'exploitation, plus sensible aux variations du fait de son petit montant en regard des autres variables, a nettement varié (+ 8,0 % en moyenne annuelle) car la valeur ajoutée brute a légèrement progressé tandis que les charges de personnel ont un peu diminué. Le chiffre d'affaires moyen par entreprise a un peu décliné en 2015 suite à la baisse du numérateur.

L'activité pour 2016 serait en hausse

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 2016 (- 2,5 %) pour la cinquième année consécutive. L'activité affiche des baisses importantes sur longue distance (> 150 km) à l'international (- 8,0 %) et sur la courte distance (- 6,7 %) mais enregistre une hausse au national sur longue distance (+ 1,6 %).

Malgré cette diminution de l'activité, le chiffre d'affaires pourrait croître en 2016 de 1,0 % et atteindre 43,4 milliards d'euros à un niveau sensiblement équivalent au niveau moyen des cinq dernières années.

Les dépenses d'achats de carburants diminueraient assez fortement (- 6,0 %) après la forte chute de 2015 (- 10,3 %). Cette diminution est la conséquence des réductions des consommations unitaires des poids lourds (- 1,8 %) et du coût du gazole professionnel (- 7,1 %) malgré les hausses de la circulation (+ 2,1 % de véhicules-kilomètres réalisés pour compte d'autrui) ainsi que de la consommation totale de carburants des poids lourds français (+ 1,2 %, fiche G3). Il en résulterait un léger repli de l'ensemble des consommations intermédiaires (- 0,8 %) favorable à une progression de la valeur ajoutée brute (+ 4,1 %). Les charges de personnel hors intérim seraient en légère hausse (+ 3,3 %). L'excédent brut d'exploitation devrait croître de 7,7 % et le taux de marge (EBE/VAb) gagnerait 0,4 point pour atteindre 13,2 %.

L'enquête de conjoncture de l'Insee sur l'opinion des chefs d'entreprise indique de légères embellies de la situation de trésorerie et de la tendance passée du résultat d'exploitation en 2016 par rapport à 2014 et 2015 même si leurs opinions restent encore un peu pessimistes.

Légères diminutions des prix des prestations et des coûts

En 2016 en moyenne annuelle, les prix des prestations baissent peu sur la longue distance (- 0,4 % pour le national, - 0,9 % pour l'international). Les coûts sur la longue distance baissent à un rythme équivalent (- 0,8 %), la chute de prix du gazole professionnel (- 7,1 %) expliquant en grande partie la légère baisse des coûts freinée par la hausse des autres composantes comme celle du personnel de conduite (+ 1,9 %) ou celle des frais de déplacement (+ 1,8 %). Sur la courte distance, le différentiel entre prix et coûts n'est pas non plus flagrant : en moyenne annuelle, les prix sont stables (- 0,0 %) et les coûts sont stables pour les véhicules porteurs (+ 0,1 %) alors que ceux des ensembles articulés 40 tonnes diminuent légèrement (- 0,7 %).

L'investissement en poids lourds semblerait se poursuivre

Les entreprises de TRM qui ont de nouveau plus investi en 2015, sembleraient continuer leur politique en 2016. 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 augmente (+ 12,6 % après + 10,5 % l'année précédente) pour atteindre 48 400 véhicules (camions, tracteurs routiers, véhicules automoteurs spécialisés) en 2016.

Une estimation délicate du chiffre d'affaires pour 2016.

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 2016 :

- L'activité mesurée par le nombre de tonnes-kilomètres transportées (nationales et internationales) pour compte d'autrui par le pavillon français du TRM (- 0,6 %) avec l'indice des prix des prestations (- 0,4 %) donne une évolution de l'activité en valeur de - 1,0 %.

- L'indice de chiffre d'affaires de l'Insee, estimé à partir des déclarations de TVA, augmente de 1,8 %. Il s'avère souvent optimiste car les disparitions d'entreprises sont difficilement prises en compte.

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

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

Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

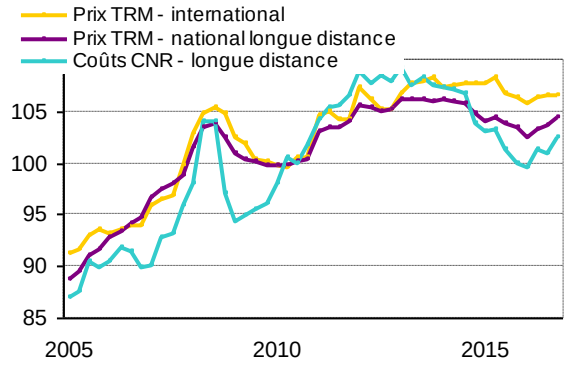
	Niveau 2015 (p)	Niveau 2016 (e)	Évolutions annuelles 2012	2013	2014	2015 (p)	2016 (e)
Chiffre d'affaires	42 997	43 445	-3,0	0,3	-0,1	-1,0	1,0
Production	42 425	42 867	-1,0	0,2	0,2	-0,8	1,0
Consommations intermédiaires	26 726	26 524	-1,0	-0,1	-0,2	-2,1	-0,8
dont Sous-traitance incorporée	*5 596*	-	-13,2	*12,0*	*5,9*	*-1,6*	-
dont Locations, charges locatives et de copropriété	*2 584*	-	-4,4	*0,3*	*1,5*	*1,6*	-
dont Achats de carburant	*6 291*	*5 914*	5,1	*-3,7*	*0,4*	*-10,3*	*-6,0*
Valeur ajoutée brute (VAb)	15 699	16 343	-0,9	0,8	1,0	1,5	4,1
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	666	722	-1,2	1,7	-3,0	-5,8	8,3
Charges de personnel	13 034	13 469	-0,8	-0,1	-0,9	-0,5	3,3
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1 998	2 152	-1,6	10,2	21,1	20,7	7,7
Taux de marge = EBE/Vab	*12,7%*	*13,2%*	*-0,1 pt*	*0,7 pt*	*1,8 pt*	*2,0 pts*	*0,4 pt*
Charges financières	125	-	-12,0	-4,5	-17,4	-7,2	-
Résultat courant avant impôts (RCAI)	980	-	-9,3	51,2	55,0	35,7	-
Capacité d'autofinancement	1 640	-	-3,1	14,3	23,0	25,0	-
Bénéfice (+) ou perte (-)	894	-	116,6	37,0	43,5	33,9	-
Immobilisations corporelles brutes	12 829	-	1,8	5,5	1,9	3,8	-
Total du passif de bilan	20 772	-	1,2	4,5	3,0	4,4	-
dont Dettes et produits constatés d'avance	*13 421*	-	*-1,7*	*3,5*	*0,7*	*0,5*	-
dont Emprunts, dettes assimilés	*3 446*	-	*0,7*	*6,2*	*-1,0*	*4,2*	-
Investissements corp. hors apports	1 635	-	-7,3	3,3	-7,4	12,1	-
Nombre d'entreprises (en unités)	34 339	-	2,9	5,3	-8,1	0,0	-

Note : (p) provisoire, (e) estimé

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane, Acoss, CNR

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

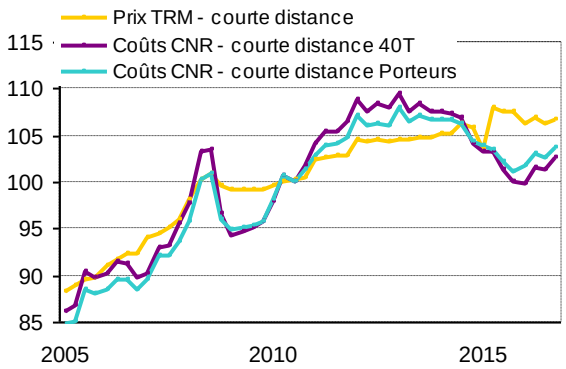
Base 100 : moyenne annuelle de 2010



Sources : SDES, Insee-Opise, CNR

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

Base 100 : moyenne annuelle de 2010



Sources : SDES, Insee-Opise, CNR

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

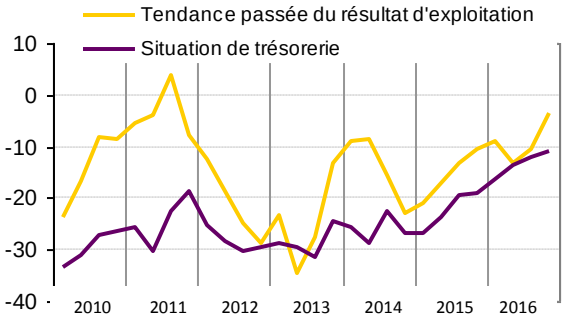
Évolution annuelle en %

Évolution de l'indice (%)	**2014**	**2015**	**2016**	**Taux de croissance annuel moyen 2011 - 2016**
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remboursement partiel de la TIPP)	-6,2	-11,5	-7,1	-4,8
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	-0,3	-0,4	-0,5	0,7
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	1,1	0,1	1,2	1,4
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	1,9	-0,2	1,2	1,0
Personnel de conduite (salaires et charges)	0,1	-1,6	1,9	0,7
Frais de déplacement (repas et nuitées)	0,0	0,0	1,8	1,2
Charges de structure (personnel administratif)	0,3	-0,1	1,1	0,7
Indice synthétique hors gazole	**0,4**	**-0,7**	**1,2**	**0,8**
Indice synthétique	**-1,7**	**-4,1**	**-0,8**	**-0,8**

Source : CNR

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

Évolution annuelle en %



Source : Insee, enquête mensuelle de conjoncture dans les services

Note : les résultats sont présentés sous la forme de soldes d'opinion pour des questions à trois modalités : « en hausse », « stable », « en baisse » pour la « tendance passée du résultat d'exploitation », et « aisée », « normale » et « difficile » pour la « situation de trésorerie ». Un solde d'opinion est la différence entre le pourcentage des réponses positives (« en hausse » ou « aisée ») et le pourcentage des réponses négatives (« en baisse » ou « difficile »).

Ici, comme les 2 courbes sont en dessous de 0 en 2016, cela signifie que les chefs d'entreprise sont plutôt "pessimistes" sur la tendance passée de leur résultat d'exploitation ainsi que sur leur trésorerie du moment. Ce "pessimisme" est cependant moindre en 2016 qu'en 2014 et 2015.

B2.3 | Entreprises de TRM dans l'UE en 2014

En 2014, le secteur du TRM regroupe 549 000 entreprises et emploie 2,9 millions de personnes dans l'Union européenne (UE) (hors Irlande et Malte). Il est constitué de très nombreuses petites entreprises ; la part des non salariés (un actif sur six) est importante. Le nombre d'entreprises du TRM (- 9 900 unités) ainsi que les effectifs totaux (- 43 000 emplois) poursuivent leur baisse en 2014, entraînée par celles des grands pays de l'UE en particulier l'Allemagne, premier employeur (369 700 personnes) en forte chute (- 40 200 personnes soit - 9,8 %). En ce qui concerne le chiffre d'affaires, les nouveaux états membres sont plus dynamiques que les pays de l'ancienne Europe des Quinze (UE-15).

Le TRM est plus dynamique dans les nouveaux états membres de l'UE que dans l'ancienne Europe des Quinze

À 313 milliards d'euros, le chiffre d'affaires des entreprises de TRM de l'UE progresse légèrement en 2014 de 1,3 %. Allemagne, France, Espagne, Italie, Pologne, Royaume-Uni et Pays-Bas concentrent 72,4 % du chiffre d'affaires du TRM de l'UE.

Les treize nouveaux états membres (NEM), grâce en particulier à la Roumanie et la Pologne, contribuent à 58 % de cette hausse du chiffre d'affaires, les 42 % restants étant dûs à l'ancienne Europe des Quinze (UE-15) dont principalement le Royaume-Uni (+ 14,0 %). Si la progression de l'Italie est nettement moindre (+ 2,7 %), elle lui permet cependant de reprendre le leadership de l'UE aux dépens de la France, avec un chiffre d'affaires de 43,7 milliards d'euros. Parmi les pays en baisse figurent surtout l'Allemagne (- 7,1 %) ainsi que la France (- 1,6 %) dont le chiffre d'affaires est de 42,6 milliards d'euros. Caractérisée par l'importance du transport pour compte propre, l'Allemagne conserve sa troisième place (36,4 milliards d'euros).

Allemagne, France, Espagne, Italie, Pologne, Royaume-Uni et Pays-Bas occupent aussi en 2014 les places les plus importantes en termes de valeur ajoutée aux coûts des facteurs : ils concentrent 75,2 % de celle-ci. La valeur ajoutée augmente bien dans l'UE (+ 4,9 %) sauf principalement en Allemagne (- 3,9 %).

L'Allemagne reste à la première place en termes d'effectif total, avec 369 700 personnes mais subit une perte très importante (- 9,8 % soit - 40 200 personnes) en particulier pour les non salariés (- 15,6 %).

En ce qui concerne les effectifs totaux, la République tchèque et la Roumanie devancent désormais en 2014 les Pays-Bas.

Parmi les NEM, la Pologne conforte en 2014 sa place de principal pavillon (10,5 % de l'effectif total du TRM en UE, 6,9 % du chiffre d'affaires et 4,3 % de la valeur ajoutée).

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

Le coût annuel du travail, mesuré par le ratio « Charges de personnel / Effectif salarié » s'échelonne en 2014, dans les NEM, de 3 700 € (Roumanie) à 19 700 € (Chypre) et dans les pays de l'ancienne UE-15, de 15 800 € (Grèce) à 48 300 € (Suède) en passant par 38 200 € en France. Selon les règlementations des pays, les cotisations sociales apparaissent ou non dans les charges de personnel.

Selon une étude du CNR[4] sur les coûts de personnel de conduite à l'heure en 2011-2012 dans cinq états, les pays de l'« Ouest » rémunèreraient mieux leurs conducteurs que les pays de l'« Est » : les coûts étaient de 29,28 € / h et 23,23 € / h en France et en Allemagne de l'Ouest respectivement tandis qu'en Allemagne de l'Est (15,41 € / h), Slovaquie (12,14 € / h) et Pologne (9,94 € / h) les coûts étaient moindres.

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

Les entreprises des nouveaux entrants sont moins capitalistiques : elles concentrent en 2014 29,3 % des effectifs pour 17,9 % du chiffre d'affaires et 11,9 % de la valeur ajoutée. Elles continuent cependant à gagner des parts.

Les entreprises de TRM des NEM sont globalement de plus petite taille (3,7 salariés par entreprise contre 4,4 pour l'ensemble de l'UE) mais l'écart continue de se resserrer. Si en Pologne, République Tchèque ou Slovénie, le secteur est très diffus et la taille moyenne des entreprises se rapproche de celle de l'Italie, les pays baltes (surtout la Lituanie) 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, des Pays-Bas 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 (22,0 % 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 2014

26 pays : 28 membres de l'UE sauf l'Irlande et Malte dont les statistiques sont manquantes.

Les limites des statistiques européennes

Beaucoup de données manquantes sont estimées ce qui rend difficile les comparaisons au-delà de deux années consécutives.

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.

[4] « 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 2014**

Effectif et nombre d'entreprises en unité ; chiffre d'affaires, VA et charges de personnel en millions d'euros ; évolutions en %

2014	Effectif total	Effectif salarié	Effectif non salarié	Nombre d'entreprises	Chiffre d'affaires	VA brute aux coûts des facteurs	Charges de personnel (1)
Union européenne (UE) *sauf Irlande et Malte*	**2 875 717**	**2 431 480**	**444 237**	**549 009**	**313 366**	**103 567**	**65 728**
UE-15 *hors Irlande* ***dont*** *:*	***2 031 714***	***1 734 173***	***297 541***	***359 470***	***257 127***	***91 209***	***60 196***
Allemagne	369 730	337 143	32 587	31 019	36 418	16 429	9 036
France	**347 563**	**338 085**	**9 478**	**34 773**	**42 568**	**14 528**	**12 912**
Italie	303 168	224 602	78 566	69 121	43 694	11 269	7 836
Espagne	302 611	208 643	93 968	102 535	30 988	10 607	5 853
Royaume-Uni	219 157	206 086	13 071	38 376	32 175	14 144	7 610
Pays-Bas	111 718	103 138	8 580	11 268	19 457	6 998	4 983
Suède	76 269	63 571	12 698	15 021	10 652	4 130	2 977
Portugal	60 751	59 177	1 574	7 995	5 009	1 469	1 097
Autriche	59 251	52 683	6 568	6 767	9 356	2 989	1 978
Belgique	59 132	51 902	7 230	7 875	11 315	3 323	2 439
NEM (2) en 2004-2007-2013 *hors Malte* ***dont*** *:*	***844 003***	***697 307***	***146 696***	***189 539***	***56 238***	***12 358***	***5 532***
Pologne	302 982	218 041	84 941	79 062	21 716	4 442	1 750
Roumanie	121 710	117 435	4 275	24 953	6 854	1 301	435
République tchèque	116 594	87 468	29 126	30 623	7 630	1 746	892
Hongrie	66 736	58 994	7 742	13 812	4 702	1 156	622

Évolutions 2014 / 2013

Union européenne (UE) *sauf Irlande et Malte*	**-1,5**	**-0,9**	**-4,5**	**-1,8**	**1,3**	**4,9**	**0,8**
UE-15 *hors Irlande* ***dont*** *:*	***-3,4***	***-2,9***	***-6,2***	***-3,4***	***0,7***	***4,2***	***0,2***
Allemagne	-9,8	-9,2	-15,6	-13,5	-7,1	-3,9	-8,2
France	**-1,2**	**-1,3**	**0,4**	**-7,7**	**-2,5**	**0,0**	**-3,0**
Italie	-0,6	1,5	-6,1	-5,0	2,7	5,8	2,0
Espagne	-1,1	2,9	-8,8	-5,2	3,3	7,7	3,1
Royaume-Uni	-9,6	-10,2	0,8	14,5	14,0	23,7	13,4
Pays-Bas	-1,6	-1,1	-7,1	1,0	0,9	1,5	0,6
Suède	0,4	-0,5	5,1	0,1	-4,8	-1,8	-2,9
Portugal	3,3	3,4	-0,9	-3,5	4,4	7,1	5,2
Autriche	2,3	2,2	3,7	3,0	3,0	2,8	4,3
Belgique	-3,8	-2,2	-14,2	0,7	-6,5	-1,5	-0,7
NEM (2) en 2004-2007-2013 *hors Malte* ***dont*** *:*	***3,5***	***4,5***	***-0,9***	***1,5***	***4,4***	***11,0***	***8,0***
Pologne	3,2	4,5	0,1	2,5	7,1	17,5	9,9
Roumanie	7,0	6,6	20,9	10,3	12,7	19,7	23,2
République tchèque	2,3	2,8	1,1	-0,4	1,9	0,4	0,7
Hongrie	2,5	3,4	-3,9	-2,4	-2,3	3,4	3,6

(1) 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.

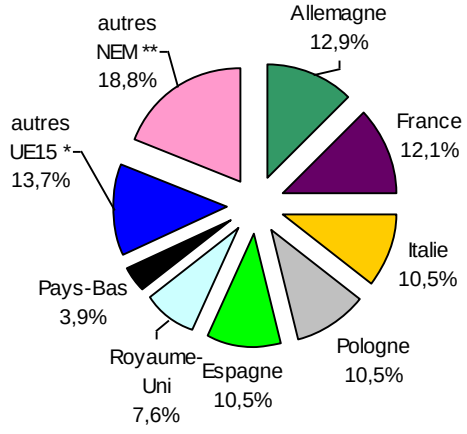
(2) NEM : 13 nouveaux états membres (en 2004, 2007 et 2013), Bulgarie, Chypre, Croatie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République Tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovènie.

Parmi les 28 pays de l'Union européenne (UE), il n'y a pas de statistiques 2014 pour l'Irlande et Malte.

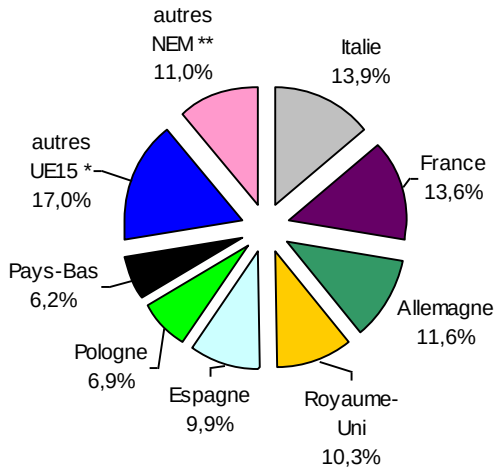
Source : Eurostat (calculs SDES quand les données Eurostat sont manquantes)

Figure B2.3-2 **Poids des pays de l'Union européenne en 2014 dans le TRM**

Effectif total (salariés et non-salariés) en %



Chiffre d'affaires en %



UE15* : UE sauf Irlande, NEM ** : NEM sauf Malte

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

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

En 2015, le secteur de la messagerie – fret express regroupe 1 100 entreprises, en diminution par rapport à 2014 (- 11,1 %). Le chiffre d'affaires du secteur, tout comme la production, repart à la hausse (respectivement + 1,3 % et + 0,7 %) pour s'établir à 8,4 milliards d'euros.

En 2016, l'activité de la messagerie se partage à part égale entre la messagerie traditionnelle et l'express. Les envois nationaux restent très majoritaires (83,5 %).

À 8,3 milliards d'euros, la production du secteur de la messagerie et du fret express a augmenté en 2015 (+ 0,7 %), compensant la baisse de l'année précédente (- 0,3 %).

La valeur ajoutée a augmenté

La valeur ajoutée brute (VAb) s'est établie en 2015 à 2,0 milliards d'euros, en baisse de 0,6 % par rapport à 2014. Cette diminution résulte de l'augmentation plus importante des consommations intermédiaires (+ 1,1 %) que de celle de la production.

La sous-traitance en recul

Les consommations intermédiaires représentent toujours les trois quarts du chiffre d'affaires en 2015. La hausse des consommations intermédiaires s'explique par l'accroissement de sa composante la plus importante : la sous-traitance (+ 1,8 %). La sous-traitance pour la prise en charge du transport représente encore plus des deux tiers des consommations intermédiaires. La diminution des dépenses d'achats de carburant (- 13,5 %) et de location, charges locatives (- 3,3 %) ne suffisent pas à faire baisser les consommations intermédiaires.

Faible baisse des charges de personnel

Les charges de personnel, évaluées à 1,8 milliard d'euros, ont légèrement diminué en 2015 (- 0,4 %) malgré la baisse marquée du nombre d'entreprises (- 11,1 %). Leur montant reste en dessous de la VAb. En outre, le solde entre impôts et subventions d'exploitation décroît également (- 7,6 %).

Le secteur réinvestit

En 2015, le secteur de la messagerie est marqué par une hausse des investissements (+ 30,9 %) après la contraction de l'année passée (- 14,2 %). Dans le même temps, les emprunts augmentent également (+ 31,6 %) suite à la forte baisse de l'an passé (- 60,2 %).

L'express et la messagerie traditionnelle nationale à parts égales

En 2016, l'express reprend du terrain sur la messagerie traditionnelle et représente, en termes de chiffre d'affaires annuel, 50,6 % du secteur contre 46,5 % en 2010. Les envois nationaux représentent 83,5 % de l'activité du secteur : messagerie traditionnelle (42,9 %), colis léger (30,5 %) et express tous poids (10,1 %).

Les produits moyens évoluent de façon contrastée en 2016

En 2016, d'après l'enquête sur la messagerie – fret express, le produit moyen annuel (en CA/kg) de la messagerie traditionnelle nationale augmente de 1,0 % résultat d'une hausse du chiffre d'affaires plus importante que celle des tonnages. Dans l'express tous poids, le produit moyen annuel se contracte de 2,5 %. Le produit moyen annuel du fret express colis léger diminue également (- 0,7 %).

Entre 2015 et 2016, l'indice des prix de la messagerie - fret express est stable (+ 0,0 %) *(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)**

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

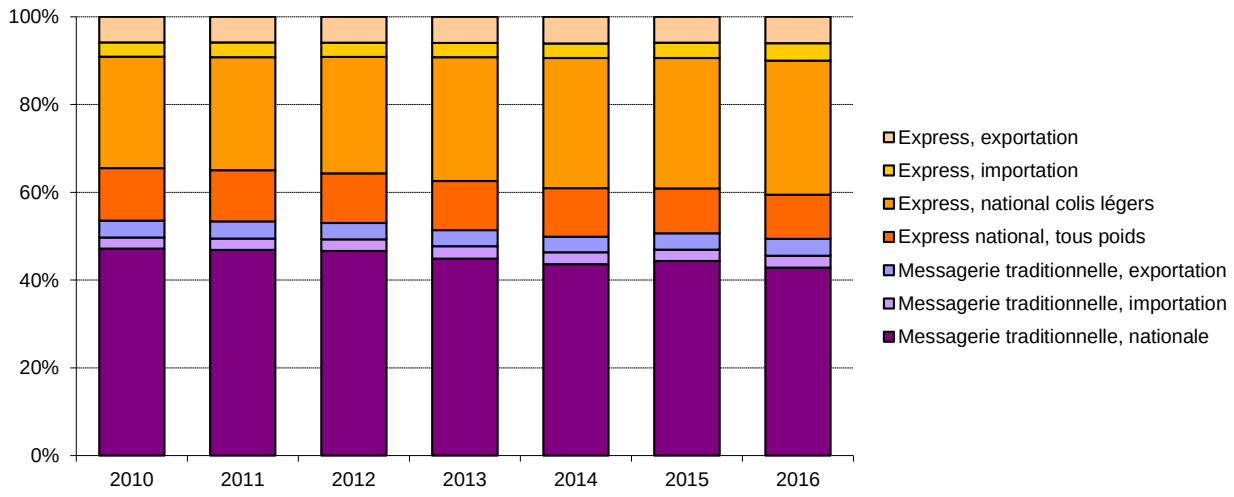
	Niveau	Évolutions annuelles			
	2015 (p)	2012	2013	2014	2015 (p)
Chiffre d'affaires	8 373	6,2	-6,3	-0,5	1,3
Production	8 307	6,2	-6,6	-0,3	0,7
Consommations intermédiaires	6 351	7,6	-8,4	1,3	1,1
dont Sous-traitance incorporée	*4 242*	89,4	*-28,7*	*38,2*	*1,8*
dont Locations, charges locatives et de copropriété	*421*	9,1	*-6,4*	*-8,8*	*-3,3*
dont Achats de carburant	*176*	11,0	*-9,6*	*-5,1*	*-13,5*
Valeur ajoutée brute (VAb)	1 956	1,7	-0,7	-5,2	-0,6
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	113	14,9	-7,8	-10,2	-7,6
Charges de personnel	1 754	11,4	-8,8	-9,9	-0,4
Excédent brut d'exploitation (EBE)	89	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Taux de marge = EBE/Vab	*4,6%*	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*
Charges financières	98	-35,5	-26,7	-66,4	394,9
Résultat courant avant impôts (RCAI)	-29	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Capacité d'autofinancement	19	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Bénéfice (+) ou perte (-)	-92	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Immobilisations corporelles brutes	1 179	17,2	-10,9	-7,5	9,2
Total du passif de bilan	2 970	3,8	-3,0	-9,9	5,9
dont Dettes et produits constatés d'avance	*2 050*	*3,2*	*-9,3*	*-10,9*	*3,8*
dont Emprunts, dettes assimilés	*276*	*57,1*	*-2,6*	*-60,2*	*31,6*
Investissements corp. hors apports	156	7,9	30,9	-14,2	30,9
Nombre d'entreprises (en unités)	1 063	-13,4	-4,0	19,4	-11,1

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

Source estimations SDES d'après Insee-Ésane

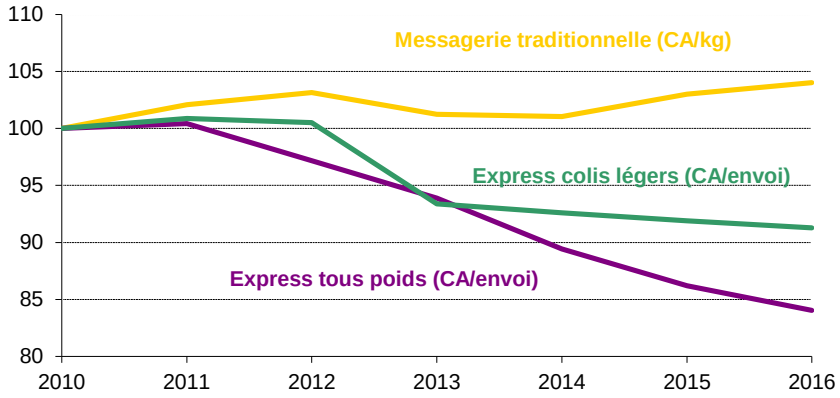
Figure B2.4-2 **Répartition par activité pour la branche messagerie - fret express**

en % du chiffre d'affaires



Source : SDES-enquête messagerie

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



Note : activité nationale uniquement

Source : SDES-enquête messagerie

B2.5 | Entreprises de transport collectif urbain et de cars routiers

En Île-de-France, la RATP affiche pour la première fois depuis 2007 une baisse de sa production.
En province, la production des entreprises de transport collectif urbain augmenterait en 2016. Les recettes du trafic affichent une faible augmentation en accord avec la croissance modérée de l'activité en termes de voyageurs-kilomètres. Selon l'enquête de conjoncture de l'union des transports publics et ferroviaires (UTP), la progression des recettes en province s'accélère sur tous les réseaux même si elle est moindre sur les réseaux de taille intermédiaire.
Fin 2016, il y a trois entreprises de transport régulier interurbain de voyageurs par autocars qui cumulent une perte de 55 millions d'euros

TCU en Île-de-France

La production de la RATP baisse pour la première fois depuis 2007

Contrairement aux années précédentes, la production de la RATP qui s'élève en 2016 à 5 009 millions d'euros, diminue (- 1,1 %) : les recettes du trafic (de voyageurs) qui atteignent 2 183 millions d'euros sont en baisse (- 1,0 %) suite à la réforme du tarif unique et à un contexte touristique défavorable suite aux attentats de 2015 ; de même les produits de rémunération contractuelle assurée par le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) dans le cadre du contrat STIF RATP 2016-2020, se contractent (- 2,8 %) pour atteindre 2 113 millions d'euros ; ils incluent les recettes voyageurs, tarifées sur décisions du STIF et les différents concours du STIF. Au sein des recettes du trafic, seules les ventes de Cartes Imagine R et de Forfaits Navigo progressent (respectivement + 9,2 % et + 4,5 %). En 2016, on dénombre en Île-de-France 3 307,8 millions de voyages soit une hausse du trafic de 1,6 %. En particulier les modes RER, bus (dynamisés par la mise en place des forfaits toutes zones, en particulier en banlieue) et le mode tramway continuent d'attirer de nouveaux voyageurs suite aux récents développements d'offre, dont le prolongement du T6.

La forte hausse des consommations intermédiaires (+ 5,0 % en 2016 contre + 4,1 % en moyenne annuelle sur la période 2011-2016) entraîne une diminution de la valeur ajoutée brute (- 2,7 %) alors qu'elle augmentait les années précédentes. Les impôts indirects (impôts, taxes et versements assimilés) sont en très nette hausse (+ 32,2 %).

Comme pour la production, les charges de personnel se contractent pour la première fois depuis 2007 (- 1,5 %). Cette diminution n'empêche cependant pas une forte chute de l'excédent brut d'exploitation (EBE) due en partie au recul de la valeur ajoutée brute (VAb). L'EBE s'établit à 1 081 millions d'euros (- 9,2 % par rapport à 2015).

Le déficit financier de la RATP se résorbe lentement

Les charges financières décroissant légèrement plus vite (- 117 millions d'euros) que les produits financiers (- 108 millions d'euros), le résultat financier passe de - 168 millions d'euros en 2015 à - 159 millions d'euros en 2016. Cette légère embellie n'empêche pas le résultat net comptable de décroître fortement (- 60,2 %) pour s'établir à 141 millions d'euros. Cette chute s'explique en partie par la forte dégradation du résultat exceptionnel qui s'élève à - 58 millions d'euros, à cause de la forte augmentation des dotations exceptionnelles aux amortissements. Les baisses évoquées auparavant se répercutent aussi sur la capacité d'autofinancement qui s'élève désormais à 875 millions d'euros (- 5,3 % par rapport à 2015).

L'investissement de la RATP est en baisse en 2016

Hormis une très légère décroissance en 2013 (- 0,1 %), 2016 enregistre la première baisse des investissements réalisés par la RATP (- 2,6 %) depuis 2008 (à titre de comparaison, sur la période 2011-2016, les investissements ont augmenté de 3,8 % en moyenne annuelle). Ils s'élèvent en 2016 à 1 785 millions d'euros.

Environ 743 millions d'euros (soit + 50 % par rapport à 2015) sont investis pour accroître la capacité de transport dont 535 millions d'euros pour les opérations d'infrastructures du Contrat de plan État Région (deux tiers de ces dépenses concernent les prolongements des lignes de métro L14 à Mairie de Saint-Ouen et L11 à Rosny-Bois-Perrier) et 208 millions d'euros pour les matériels roulants liés aux opérations d'accroissement de capacité de transport (bus articulés, matériels roulants tramway et métro).

1 042 millions d'euros (- 22 %) sont consacrés aux investissements de modernisation et d'entretien des infrastructures et des matériels roulants (hors matériel roulant lié à des opérations d'augmentation de l'offre) : 743 millions d'euros (comme en 2015) pour la modernisation et l'entretien et 299 millions d'euros pour les matériels roulants, en nette baisse par rapport à 2015 du fait de l'achèvement des programmes d'acquisitions des nouveaux matériels ferroviaires.

Le financement de cet investissement prend appui à la fois sur la capacité d'autofinancement (875 millions d'euros) et sur les subventions d'investissement (811 millions d'euros), elles aussi en baisse (-76 millions d'euros soit - 8,5 %). Ces dernières sont versées par l'État et les collectivités (région Île-de-France, STIF, etc.). Ces ressources permettent de financer les investissements réalisés, le solde étant financé par la dette. Cette dernière s'élève à 5 383 millions d'euros soit une augmentation de 201 millions d'euros (+ 3,9 %).

TCU hors Île-de-France

Les recettes du trafic sont en 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 3,3 % en 2016 malgré des hausses peu importantes de la « production » (nombre de kilomètres) et du « trafic » (nombre de voyages) de 0,4 % et 0,9 % respectivement. Ces derniers résistent malgré le ralentissement de l'offre (optimisation des lignes, rationalisation des dessertes) qui vise à réduire les dépenses tout en préservant le potentiel de clientèle. Cette croissance des recettes est portée par les réseaux de grande taille (+ 3,6 %). Dans les réseaux de la taille intermédiaire et les petits réseaux, les hausses sont moindres (respectivement + 1,4 % et + 2,4 %).

En 2015, les produits d'exploitation auraient augmenté de 0,6 % à un rythme cependant moins soutenu que sur la période 2010-2015 en moyenne annuelle (+ 5,0 %). Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation de 59,0 % des subventions sous forme de compensations tarifaires. Les subventions totales, y compris compensations tarifaires, représentaient 68,7 % des produits soit 0,1 point de moins qu'en 2014. Les charges de personnel, qui constituent le premier poste de charges de fonctionnement des exploitants, ont progressé de 0,9 % en 2015. À l'inverse le poste achats a diminué (- 3,6 %).

Figure B2.5-1 **Les comptes de l'épic RATP**

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

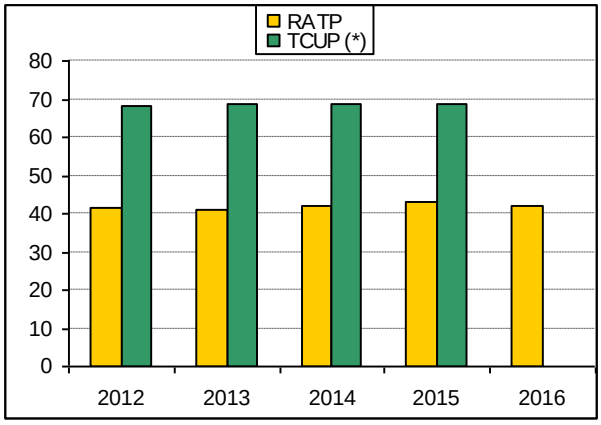
	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016 /2011
Production	**5 009**	**2,5**	**1,9**	**-1,1**	**2,0**
Recettes du trafic	*2 183*	*-0,3*	*-1,7*	*-1,0*	*0,4*
Billets	*655*	*-1,5*	*-2,8*	*-8,8*	*-2,1*
Forfaits Navigo	*1 170*	*0,5*	*-0,9*	*4,5*	*1,8*
Cartes Imagin 'R	*178*	*-0,3*	*2,1*	*9,2*	*2,9*
Autres titres	*180*	*-0,4*	*-5,4*	*-11,5*	*-0,8*
Concours de fonctionnement	*2 113*	*4,3*	*4,5*	*-2,8*	*2,2*
Autres produits	*713*	*7,3*	*6,2*	*4,2*	*7,5*
Consommations intermédiaires	1 099	1,7	5,7	5,0	4,1
Valeur ajoutée brute (VAb)	**3 910**	**2,7**	**1,0**	**-2,7**	**1,5**
Impôts, taxes et versements assimilés	314	7,0	5,3	32,2	12,9
Charges de personnel	2 536	2,6	1,0	-1,5	1,1
Divers	-22	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1 081	2,2	-0,4	-9,2	0,2
Taux de marge (EBE/VAb) en %	*27,7*	*-0,2 pt*	*-0,4 pt*	*-2,0 pts*	-
Dotations aux amortissements	640	8,5	0,3	2,4	4,0
Autres charges d'exploitation	33	-559,7	-67,1	422,6	7,5
Résultat d'exploitation	**409**	**-7,8**	**1,1**	**-27,0**	**-4,8**
Résultat financier	-159	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Résultat courant	250	-6,1	11,0	-36,3	-3,6
Résultat exceptionnel	-58	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Intéressement des salariés	-50	2,1	19,3	-12,2	3,7
Résultat comptable	**141**	**-1,9**	**14,1**	**-60,2**	**-13,7**
Capacité d'autofinancement	**875**	**6,9**	**-3,4**	**-5,3**	**1,5**

n. s. : non significatif

Source : RATP

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

En %



(*) Données TCUP non disponibles en 2016

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

Figure B2.5-3 **Investissements de l'épic RATP**

Niveau en millions d'euros ; évolution en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016 /2011
Capacité d'autofinancement	875	11,0	-3,3	-5,3	1,5
Aides à l'investissement	811	-2,2	42,3	-8,5	10,4
Investissements réalisés	1 785	5,5	14,8	-2,6	3,8
Matériel roulant	*507*	*-7,4*	*4,4*	*-30,5*	*-3,8*
Croissance de la capacité de transport	*208*	*3,0*	*-21,4*	*52,9*	*-7,3*
Modernisation et entretien	*299*	*-10,4*	*12,9*	*-49,7*	*-0,8*
Infrastructures	*1 278*	*16,2*	*25,1*	*16,0*	*10,2*
Contrat de Plan État Région ÎdF	*535*	*4,2*	*20,5*	*49,4*	*4,3*
Modernisation et entretien	*743*	*23,5*	*27,4*	*-0,1*	*16,0*
Autres (1)	*0*	-	-	-	-
Besoins de financement total (2)	201	n. s.	n. s.	8,6	5,6
Endettement en fin d'année	5 383	-4,6	3,7	3,9	1,1

(1) Investissements hors programme et hors périmètre du Stif
(2) Besoin de financement lié aux investissements, au besoin en fonds de roulement et aux autres emplois

Source : RATP

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

Niveau en millions d'euros ; évolution en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2015 (p)	2013	2014	2015 (p)	2015 (p) /2010
Total des produits	**4 960**	**2,2**	**6,1**	**0,6**	**5,0**
dont produits du trafic hors compensations tarifaires	*1 343*	*1,0*	*5,2*	*1,3*	*3,4*
dont compensations tarifaires	*118*	*11,8*	*-2,7*	*59,0*	*6,7*
dont autres subventions d'exploitation	*3 287*	*2,5*	*6,6*	*-0,9*	*5,9*
Total des charges	**4 960**	**2,2**	**6,1**	**0,6**	**5,0**
dont achats	*499*	*1,8*	*-2,2*	*-3,6*	*4,4*
dont charges de personnel	*2 619*	*2,1*	*6,3*	*0,9*	*5,0*

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

<u>Les contributions publiques dans les comptes des entreprises</u>

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 elles sont 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 de transport ferroviaire

Les entreprises du secteur ferroviaire (voyageurs et fret) réalisent 9,0 % du chiffre d'affaires 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.

Depuis le 1er juillet 2015, le groupe SNCF rassemble trois établissements publics à caractère industriel et commercial (épic) : SNCF (épic de tête), SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Les activités ont été redistribuées dans les différents établissements et les comptes ne sont plus comparables à ceux des années précédentes.

En 2015, la production du secteur ferroviaire baisse de 3,4 %, et son excédent brut d'exploitation (EBE) de 2,9 %. Ces tendances devraient s'accentuer en 2016, puisque la production et l'EBE de SNCF voyageurs, principal acteur du secteur est en fort recul en 2016 du fait d'une légère baisse du transport de voyageurs et du changement de périmètre des activités (les travaux et la gestion du réseau sont désormais réalisés par SNCF Réseau).

Les comptes du secteur en 2015

Les comptes du secteur concernent les entreprises de fret et les entreprises de transport de voyageurs. L'ouverture à la concurrence du fret en France est effective depuis le 31 mars 2006 ; les entreprises de fret ferroviaires sont 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.

Pour le transport de voyageurs, l'ouverture du marché concerne actuellement seulement le transport international de voyageurs, avec possibilité de cabotage. SNCF est actionnaire des principales sociétés qui assurent le transport international de voyageurs en France ; elles ne sont pas de droit français sauf Lyria. En plus de la SNCF, Thello propose des services aux voyageurs vers l'Italie, et en Corse, le transport ferroviaire est effectué par la société Chemins de fer de la Corse, dont SNCF Mobilités est actionnaire.

Les comptes font apparaître une production en baisse de 3,4 % en 2015. Les consommations intermédiaires diminuant de 6,5 %, la valeur ajoutée s'accroit de 2,5 %. Les charges de personnel s'accroissent de 5,1 % ; l'ensemble du secteur présente un EBE en baisse de 2,9 % en 2015.

2016 est la première année de comptes complets pour SNCF

Depuis le 1er juillet 2015, le Groupe SNCF est organisé en trois Epic : SNCF (Epic tête de groupe), SNCF Réseau (dont les comptes figurent dans la fiche A5.2) et SNCF Mobilités. Le périmètre de l'ancien Epic SNCF est différent de celui de SNCF Mobilités. SNCF Mobilités assure toutes les activités de transport ferroviaire de voyageurs et de fret mais n'assure plus la gestion du réseau et les travaux que l'ancien Epic (par l'intermédiaire de SNCF Infra et de la Direction de la Circulation) réalisait pour RFF. Son périmètre d'activité ne se limite pas à des activités ferroviaires : la partie Voyageurs de SNCF Mobilités rassemble les activités essentiellement ferroviaires (transport en Île-de-France, transport public régional et interrégional, transport grande vitesse en France et en Europe et gestion et développement des gares) ; mais SNCF Logistics (transport et logistique de marchandises au niveau mondial) et Keolis (transports publics en Europe et dans le monde) réalisent du transport ferroviaire et du transport routier. Les comptes présentés dans cette fiche concernent SNCF Mobilités. Il n'y a pas de fiche consacrées à SNCF Logistics qui a en 2016 un chiffre d'affaires de 10 milliards d'euros dont seulement 8 % en transport ferroviaire ; les volumes et les chiffres d'affaires du fret ferroviaire par SNCF sont cependant rappelés ici. Il n'y a pas non plus de fiche Kéolis qui ne réalise aucune activité ferroviaire en France.

Les comptes de SNCF Mobilités

Avant 2015, les données sur la SNCF présentées ici concernent l'ancien épic SNCF ; en 2015, le premier semestre correspond à l'activité de l'ancien épic SNCF, le second semestre à l'activité de SNCF Mobilités ; les rémunérations du gestionnaire d'infrastructure et les travaux pour RFF disparaissent quasiment des comptes en 2016.

Seuls sont donc comparables pour 2016 et les années précédentes, les produits du trafic et les compensations versées par les Autorités organisatrices de transport (Régions, Stif et État). Cumulés, ils sont en baisse en 2016 et quasi stables depuis 2011 : le chiffre d'affaires de SNCF Transilien Régions, Intercités est en baisse de *- 0,5 %* en 2016 du fait de la baisse d'activité pour les activités TER et intercités : les intempéries et les mouvements sociaux du premier semestre 2016 sont à l'origine de ces baisses. En lien avec le dézonage du Navigo qui s'est accompagné d'une diminution du prix des abonnements et d'une baisse des ventes de billets, l'activité en Île-de-France progresse en voyageurs-kilomètre transportés (+3,6%) mais baisse en chiffre d'affaires (- 20,8 %).

Sur les lignes à grandes vitesse, l'activité TGV France est aussi affectée par les grèves du printemps 2016, et l'activité Europe est pénalisée principalement par les attentats.

Depuis 2011, les produits du trafic ont baissé en moyenne annuelle de 2,3% ; la baisse est particulièrement sensible en Île-de-France (-5,1%) où pourtant le nombre de voyageurs kilomètre a progressé de 4,0 % en moyenne annuelle.

Les prestations de services pour les Autorités organisatrices de transport sont décrites dans la fiche A5.1. Elles progressent de 5,4 % en 2016 et de 3,3% en moyenne annuelle depuis 2011.

L'activité de fret engendrerait en 2016 un chiffre d'affaires en forte baisse (- 14 %) en lien avec la baisse du volume transporté et la baisse des prix. Depuis 2011, la baisse moyenne annuelle est de 4,9%.

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'euros, taux et évolutions annuelles en %, évolution du taux de marge en points

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2015 (p)	2012	2013	2014	2015 (p)
Production	20 851	2,8	-3,5	-2,2	-3,4
Consommations intermédiaires	11 668	4,8	-10,5	-3,0	-6,5
Valeur ajoutée brute (VAb)	9 184	-1,9	13,7	-0,8	2,5
Charges de personnel	8 072	3,4	3,1	7,7	5,1
Excédent brut d'exploitation (EBE)	378	-11,9	33,7	-16,9	-2,9
Taux de marge = EBE/VAb	*4,1%*	*-3,3 pts*	*-5,2 pts*	*-5,6 pts*	*-1,5 pt*
Bénéfice (+) ou perte (-)	-2 029	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.

Champ : Codes NAF 49.1 ; 49.2
n. s. non significatif

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

Figure B2.6-2 **Comptes de SNCF Mobilités**

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

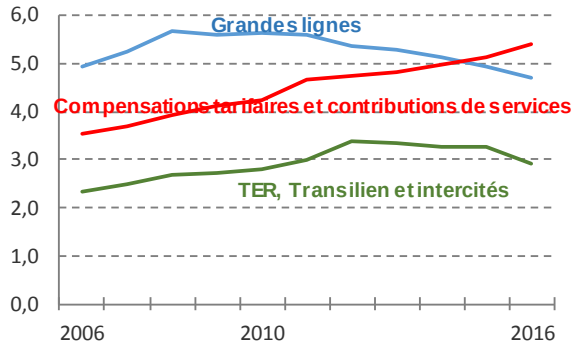
	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2104	2015	2016	2016/ 2011
Production	**16 743**	**1,6**	**-8,5**	**-17,6**	**-4,6**
Production comparable à celle de 2016	**16 584**	**0,6**	**4,0**	**-5,2**	**0,1**
dont : Produits du trafic (1)	8 401	-3,0	-2,3	3,8	-0,7
Prestations de service pour les AOT et le STIF et compensations tarifaires	4 353	3,6	3,4	-15,4	-1,3
Production n'existant plus en 2016	**159**	**4,7**	**n. s.**	**n. s.**	**n. s.**
dont : Rémunération du gestionnaire d'infrastructure	136	1,4	n. s.	n. s.	n. s.
Travaux pour RFF	23	10,3	n. s.	n. s.	n. s.
Consommations intermédiaires	**9 391**	3,6	0,0	-11,1	-0,0
dont : Redevance infrastructure	3 653	2,9	3,0	-3,9	1,9
Valeur ajoutée	**7 352**	-0,2	-16,3	-24,7	-9,0
Rémunérations	5 572	0,9	-17,7	-26,7	-8,7
Excédent brut d'exploitation	**1 000**	-7,4	-5,5	-30,0	-13,5
Résultat net	**402**	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.

(1) produits du trafic figurant au tableau B2.6-5 plus commandes publiques de l'État et compensation tarifaires régionales
n. s. non significatif

Source : SNCF

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

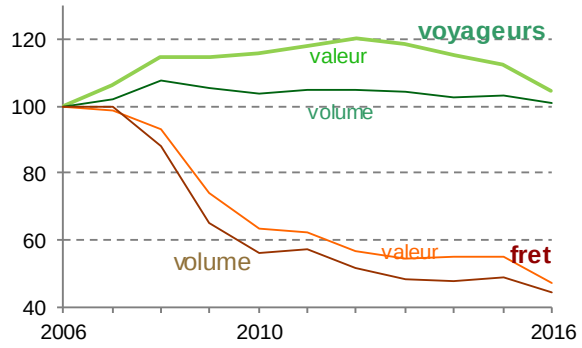
Niveaux en milliards d'euros



Source : SNCF

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

Indice base 100 en 2006



Source : SDES d'après SNCF

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

Évolutions annuelles en %

	Produits du trafic* en millions d'euros			**Volumes transportés** en milliards voy-km ou milliards t-km			**Produit moyen** en c€/voy-km ou c€/t-km		
		évolutions			évolutions			évolutions	
	2016	2016	2016/ 2011	2016	2016	2016/ 2011	2016	2016	2016/ 2011
Voyageurs	**7 612**	**-7,2**	**-2,4**	**79**	**-2,1**	**-0,8**	**9,6**	-5,3	-1,6
Grandes lignes	4 705	-5,1	-3,4	45	-2,9	-3,1	10,4	-2,2	-0,3
Intercités	595	-10,4	6,2	7	-6,6	8,2	8,9	-4,1	-1,8
TER	1 495	-3,8	0,5	13	-2,9	-0,4	11,3	-0,9	0,9
Ile-de-France	816	-20,8	-5,7	14	3,9	4,0	5,7	-23,7	-9,3
Fret	**792**	**-14,0**	**-5,4**	**18**	**-8,9**	**-4,9**	**4**	**-5,7**	**-0,6**

* y compris compensations tarifaires
c€ : centime d'euro

Source : SNCF

Comptes de l'ensemble du secteur

Les chiffres du secteur sont présentés dans la *fiche B2-1*. Le dispositif Ésane 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 Ésane des entreprises françaises.

B2.7 | Entreprises de transport fluvial

La production des entreprises françaises de transport fluvial a chuté en 2015 (- 3,4 %) pour la troisième année consécutive ; avec un montant de 723 millions d'euros, elle représente 0,3 % de celle des entreprises françaises de transport. Bien que l'excédent brut d'exploitation (EBE) ait diminué pour la deuxième année consécutive, le bénéfice est resté positif en 2015. Enfin, les investissements corporels ont baissé pour la troisième année consécutive.

En 2016, le volume de la production des transports fluviaux, mesuré par l'indice de production des services de transports (IPST), diminue nettement dans le fret fluvial (- 9,9 %). Les prix des prestations des services baissent aussi (- 2,4 %). La production de la branche correspondante baisse nettement en valeur (- 13,7 %) pour la comptabilité nationale (fiche A2).

Chiffre d'affaires en baisse de 2013 à 2015

En 2015, le secteur des transports fluviaux comptait 1 053 entreprises dont 342 dans les transports fluviaux de passagers. Les effectifs salariés du secteur « passagers » sont supérieurs à ceux du fret (environ 2 445 salariés contre 863 dans le fret). Le fret fluvial compte environ quatre fois plus de non-salariés que le secteur « passagers ». Le transport fluvial de passagers recouvre essentiellement les activités de croisière et les activités de plaisance avec équipage. La location de coches 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 continué de reculer en 2015 (- 3,4 %) confirmant la tendance des deux années précédente (- 2,2 % en 2014 et - 3,5 % en 2013). Cette baisse en 2015 s'explique par secteur du fret (- 14,2 %). Les consommations intermédiaires (CI) ont continué à se contracter (- 6,5 % en 2015 après - 3,0 % en 2014) : cette baisse se retrouve dans le fret (- 18,6 %) alors que les consommations intermédiaires ont progressé de 7,7 % dans le sous-secteur « passagers ». Les charges de personnel de 182 millions d'euros se sont accrues de 5,1 % (+ 7,4 % pour le transport de « passagers » et + 0,9 % pour le fret).

La valeur ajoutée brute (VAb) a atteint 269 millions d'euros en 2015 soit une hausse (+ 2,5 %) consécutive à la forte baisse des consommations intermédiaires. Malgré cette hausse, l'excédent brut d'exploitation (EBE) s'est légèrement dégradé (- 2,9 %) pour revenir à son niveau des années 2010-2011. Ainsi, le taux de marge (EBE / VAb) de 2015 est redescendu à 27,4 % soit 7,1 points de moins qu'en 2013. Enfin, la capacité d'autofinancement (CAF) a atteint 59 millions d'euros soit le plus bas niveau de ces sept dernières années.

Malgré la détérioration de l'excédent brut d'exploitation, le secteur a enregistré en 2015 un résultat net comptable positif de 22 millions d'euros qui se décomposent en 12 millions d'euros pour le sous-secteur « passagers » et 10 millions d'euros pour le fret.

Enfin, la forte diminution de la capacité d'autofinancement a été défavorable aux nouveaux investissements (corporels hors apports) malgré la stabilisation des emprunts et dettes assimilés (0 %), contractés notamment auprès des établissements de crédit : ils ont diminué pour la troisième année consécutive (- 11,6 % en 2015 après - 16,9 % en 2014 et - 61,8 % en 2013) pour atteindre 54 millions d'euros soit le plus bas niveau depuis 2010.

Entre 2012 et 2015, dynamisme du transport de « passagers » et dépérissement du « fret »

Les comptes d'exploitation du transport fluvial de fret n'ont cessé de se dégrader entre 2012 et 2015 : le chiffre d'affaires s'est contracté (- 29 % entre 2012 et 2015), les consommations intermédiaires ont diminué aussi (- 39 %) ce qui a entraîné une baisse de la valeur ajoutée brute (- 6 %) et de l'excédent brut d'exploitation (- 10 %). Le nombre d'entreprises et l'effectif salarié ont fait de même (respectivement - 19 % et - 22 %).

Les parts du transport de « passagers » dans le transport fluvial ont donc progressé mécaniquement du fait du recul du fret mais aussi de la progression intrinsèque du sous-secteur « passagers » : son chiffre d'affaires a augmenté de 24 %, la valeur ajoutée brute de 40 % et l'excédent brut d'exploitation de 60 %. Dans le même temps, le nombre d'entreprises et les effectifs salariés ont crû respectivement de 49 % et 22 %.

Le volume d'activité continue de diminuer dans le fret en 2016, pour le pavillon français

À l'image du transport fluvial de marchandises qui recule en 2016 (- 8,4 %, *cf.* fiche E4), l'activité, évaluée par l'indice de production des services de transports (IPST), baisse en moyenne annuelle en 2016 (- 9,9 %), encore plus fortement que les cinq années précédentes.

Baisse des prix des prestations en 2016

L'indice général (national et international) des prix du transport fluvial de fret continue de diminuer en 2016 (- 2,4 % qui se décompose en - 3,2 % pour le transport national et + 4,4 % pour l'international). Sur la période 2011-2016 l'indice global diminue légèrement en moyenne annuelle (- 0,4 %) malgré la forte hausse de 2012 (+ 5,2 %).

Baisse de la capacité de la flotte fluviale française pour la quatrième année

En 2016, la flotte fluviale française, composée de 1 088 bateaux porteurs français (automoteurs et barges), diminue de 79 unités et sa capacité, qui s'élève à 1,097 million de tonnes de port en lourd (tpl), régresse nettement (- 4,9 %). Cette diminution affecte plus le transport de marchandises générales. La capacité moyenne par bateau progresse en 2016 (+ 2,0%) pour atteindre 1 008 tonnes.

Pour 2016, 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 brute, excédent brut d'exploitation, ...) sont trop parcellaires, et le nombre d'entreprises trop faible pour pouvoir, à l'instar d'un secteur comme le 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	Évolutions annuelles			
	2015 (p)	2012	2013	2014	2015 (p)
Chiffre d'affaires	725	1,7	-2,3	-2,3	-3,4
Production	723	2,8	-3,5	-2,2	-3,4
Consommations intermédiaires	454	4,8	-10,5	-3,0	-6,5
dont Sous-traitance incorporée	*97*	23,2	*-23,3*	*-36,8*	*-5,9*
dont Locations, charges locatives et de copropriété	*69*	7,6	*1,1*	*7,2*	*10,4*
dont Achats de carburant	*37*	8,2	*-8,6*	*-9,9*	*-16,0*
Valeur ajoutée brute (VAb)	269	-1,9	13,7	-0,8	2,5
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	13	-3,9	46,6	8,0	-0,1
Charges de personnel	182	3,4	3,1	7,7	5,1
Excédent brut d'exploitation (EBE)	74	-11,9	33,7	-16,9	-2,9
Taux de marge = EBE/Vab	*27,4%*	*-3,3 pts*	*5,2 pts*	*-5,6 pts*	*-1,5 pt*
Charges financières	15	7,5	21,7	-42,9	-9,0
Résultat courant avant impôts (RCAI)	30	-46,2	27,5	10,7	-1,3
Capacité d'autofinancement	59	-11,8	14,0	-3,3	-20,0
Bénéfice (+) ou perte (-)	22	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*	-3,8
Immobilisations corporelles brutes	791	20,8	2,9	-11,6	-0,8
Total du passif de bilan	710	14,6	-6,0	-13,8	0,3
dont Dettes et produits constatés d'avance	*506*	*26,1*	*-3,4*	*-20,2*	*2,7*
dont Emprunts, dettes assimilés	*290*	*46,0*	*-4,6*	*-32,2*	*0,0*
Investissements corporels bruts hors apports	54	186,9	-61,8	-16,9	-11,6
Nombre d'entreprises (en unités)	1 053	0,7	-1,5	3,4	-4,0

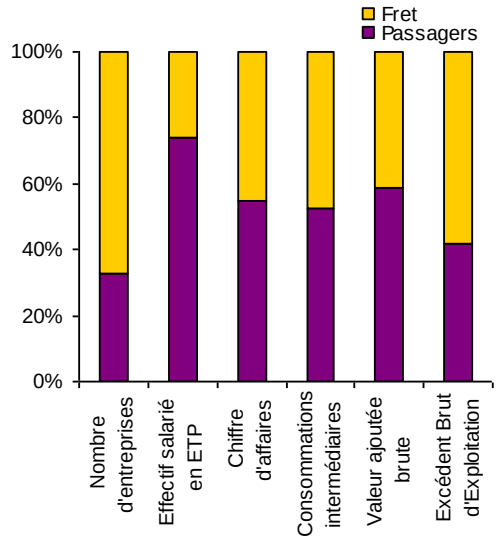
n. s. : non significatif, (p) provisoire

Champ : Entreprises de France métropolitaine et des Drom

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

Figure B2.7-2 **Indicateurs économiques selon le type d'activité en 2015**

En %



ETP : équivalent temps plein

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

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

Indice base 100 en 2000

Marchandises * : série lissée

Source : SDES

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

Niveau en unité, évolution annuelle en %

unités	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Marchandises générales	**1 037**	**-4,0**	**-4,2**	**-6,9**	**-3,5**
automoteurs	722	-2,3	-4,6	-7,7	-3,4
barges et chalands	315	-7,8	-3,2	-5,1	-3,8
Marchandises liquides	**51**	**-17,3**	**-20,9**	**-3,8**	**-10,1**
automoteurs citernes	22	-16,2	-29,0	0,0	-11,3
barges citernes	29	-18,2	-13,9	-6,5	-9,2
Total	**1 088**	**-4,8**	**-5,1**	**-6,8**	**-3,9**

Source : VNF

Niveau en milliers de tonnes de port en lourd, évolution annuelle en %

capacité (milliers de tpl)	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Marchandises générales	**999**	**-1,7**	**-0,6**	**-5,0**	**-1,1**
automoteurs	587	-0,2	-0,9	-5,1	-0,6
barges et chalands	412	-3,8	-0,1	-4,9	-1,8
Marchandises liquides	**98**	**-11,6**	**-9,1**	**-3,6**	**-5,4**
automoteurs citernes	46	-7,9	-7,1	-1,0	-3,4
barges citernes	52	-14,3	-10,7	-5,8	-6,9
Total	**1 097**	**-2,8**	**-1,4**	**-4,9**	**-1,5**

Source : VNF

B2.8 | Entreprises de transport maritime

Le transport maritime est une activité dont le cadre est largement international. Les entreprises de transport maritime françaises peuvent en effet exercer une partie seulement de leur activité en France et, inversement, de nombreuses compagnies étrangères interviennent en France. La production des 922 entreprises françaises de transport maritime (fret et passagers) représente 7,1 % de la production des entreprises françaises de transport. Fin 2016, elles opèrent avec 168 navires d'un âge moyen de 10 ans. Une partie importante de la production est assurée par un seul acteur. La production a augmenté en 2015, que ce soit pour le fret ou pour le transport de passagers. En 2016, selon l'indice de production des services de transport (IPST), la situation pourrait s'inverser pour le transport de voyageurs et surtout pour le fret.

En 2015, la situation financière des entreprises françaises de transport maritime s'est encore embellie

À 15,5 milliards d'euros en 2015, la production du secteur des entreprises de transport maritime a nettement augmenté (+ 10,8 %) poursuivant la hausse de 2014 (+ 3,4 %). Sur la période 2012-2015, seule l'année 2013 a enregistré un recul. La hausse de 2015 est due à la fois à l'activité du fret (+ 10,7 %), qui représente plus de 90 % de la production du transport maritime, et à celle des passagers (+ 11,9 %).

Malgré la diminution des achats de carburants (- 28,9 %), les consommations intermédiaires ont fortement augmenté en 2015 (+ 10,3 %, plus forte hausse depuis 2011). Parmi les autres consommations intermédiaires, la sous-traitance incorporée (« cœur de métier ») confiée à une autre entreprise ainsi que les locations ont nettement augmenté en 2015 : respectivement + 32,4 % et + 24,9 %. La croissance moindre des consommations intermédiaires par rapport à celle de la production (+ 10,8 %), a engendré une nette hausse de la valeur ajoutée brute (VAb) du secteur (+ 16,4 % après + 22,7 % en 2014) qui a dépassé 1,2 milliard d'euros. Les charges de personnel ont nettement progressé en 2015 (+ 9,5 %) pour atteindre 923 millions d'euros, niveau record. Malgré des charges financières nettement alourdies (+ 0,7 milliard d'euros par rapport à 2014), le résultat financier s'est embelli car les produits financiers ont fortement progressé (+ 0,9 milliard d'euros dans la même période).

Les premiers soldes intermédiaires de gestion se sont améliorés : l'excédent brut d'exploitation a progressé de 29,2 % et le résultat courant avant impôts est passé de 69 millions d'euros à 188 millions d'euros. Par contre la capacité d'autofinancement (CAF) a diminué (- 52,5 %) ainsi que le bénéfice (- 8,9 %) qui a atteint 180 millions d'euros. Le taux d'endettement (Emprunts et dettes assimilées / Total du passif de bilan) s'est à nouveau réduit en 2015, passant de 32,2 % en 2013 à 25,9 % en 2015.

En 2016, la situation se dégrade

En 2016, l'indice de production des services de transport maritime diminue nettement pour le fret (- 7,7 %) tandis qu'il progresse peu pour les voyageurs (+ 0,2 %).

L'activité de CMA-CGM, troisième opérateur mondial de ligne régulière conteneurisée qui emploie 29 000 salariés dont 4 500 en France (2 300 pour le siège social à Marseille), augmente légèrement en 2016 : + 1,9 % pour le chiffre d'affaires consolidé grâce à une augmentation des volumes transportés de 20,4 %. L'acquisition de Neptune Orient Lines (NOL), basée à Singapour, explique en grande partie l'augmentation des charges (manutention, location de conteneurs, charges de personnel, …) qui grèvent le « bénéfice avant intérêts, impôts et amortissements » qui décroît très fortement (- 96,8 %). Par ricochet, le résultat consolidé redevient négatif, passant de 587 millions de dollars en 2015 à - 427 millions de dollars en 2016. Pour la deuxième année consécutive, le Coefficient d'endettement maximum (Dette nette ajustée / Capitaux propres ajustés) augmente (55 % en 2014, 65 % en 2015 et 130 % en 2016).

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 5,4 % (2016 / 2015 rapporté à 12 mois) tandis que le résultat net comptable régresse légèrement (- 2,3 %).

Sur la Manche, DFDS Seaways France, filiale du groupe danois DFDS Seaways, exploite les lignes ferry transmanche Douvres-Dunkerque, Douvres-Calais, et Newhaven-Dieppe. En activité annexe, cette société transporte aussi des marchandises.

Du côté de la Méditerranée, suite à l'arrêt d'exploitation de la Société nationale Corse-Méditerranée (SNCM) le 5 janvier 2016, les liaisons maritimes entre le continent et la Corse sont assurées par Corsica Linea (ex-Maritima Ferries et ex-SNCM) et deux acteurs traditionnels, Corsica Ferries (premier opérateur de ferries vers la Corse) et La Compagnie méridionale de navigation (La Méridionale).

La flotte maritime française dédiée au transport maritime

La flotte de commerce sous pavillon français compte 168 navires dédiés au transport au 31 décembre 2016. Son volume commercial approche 5,7 millions d'unités de jauge brute, en hausse de 3,8 %. Sa capacité d'emport de 6,9 millions de tonnes de port en lourd (tpl), augmente également (+ 6,6 %) sur la même période. L'âge moyen de la flotte française s'accroît pour atteindre 10 ans au 31 décembre 2016.

La flotte maritime française dédiée aux services maritimes

Au 31 décembre 2016, la flotte de commerce sous pavillon français compte 240 navires dédiés aux services maritimes. Elle progresse régulièrement en nombre et totalise 451 286 UMS (Universal Measurement System). Cette flotte opère notamment assez largement dans les services offshore aux secteurs pétrolier et gazier.

Enfin, la flotte contrôlée de plus de 100 UMS par des intérêts français sous d'autres pavillons comprend 941 navires pour près de 25 millions d'UMS.

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 transport maritime (50.10Z, 50.20Z)**

Niveau en millions d'euros et évolutions annuelles en %

	Niveau 2015 (p)	Évolutions annuelles 2012	2013	2014	2015 (p)
Chiffre d'affaires	15 768	9,8	-1,9	3,7	11,3
Production	15 456	10,8	-2,5	3,4	10,8
Consommations intermédiaires	14 220	5,8	-1,2	2,1	10,3
dont Sous-traitance incorporée	*1 383*	16,2	*3,3*	*-21,4*	*32,4*
dont Locations, charges locatives et de copropriété	*3 324*	127,3	*-5,9*	*3,5*	*24,9*
dont Achats de carburant	*2 194*	16,5	*-6,2*	*-1,6*	*-28,9*
Valeur ajoutée brute (VAb)	1 236	152,7	-18,2	22,7	16,4
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	-83	14,5	-8,1	-5,2	-5,6
Charges de personnel	923	-1,6	1,2	5,0	9,5
Excédent brut d'exploitation (EBE)	395	-230,1	-56,9	98,4	29,2
Taux de marge = EBE/Vab	*32,0%*	*104,6 pts*	*-16,5 pts*	*11,0 pts*	*3,2 pts*
Charges financières	1 819	-13,6	15,7	-6,8	68,8
Résultat courant avant impôts (RCAI)	188	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*	172,0
Capacité d'autofinancement	172	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*	-52,5
Bénéfice (+) ou perte (-)	180	*n. s.*	*n. s.*	*1,7*	-8,9
Immobilisations corporelles brutes	5 486	-24,5	21,1	-0,2	16,8
Total du passif de bilan	14 258	-10,2	12,2	8,3	3,7
dont Dettes et produits constatés d'avance	*9 317*	*-16,1*	*16,4*	*5,9*	*-1,4*
dont Emprunts, dettes assimilés	*3 692*	*-22,2*	*28,7*	*-1,3*	*-9,9*
Investissements corporels bruts hors apports	1 735	-47,1	-8,7	72,2	50,2
Nombre d'entreprises (en unités)	922	-8,0	16,4	13,7	6,9

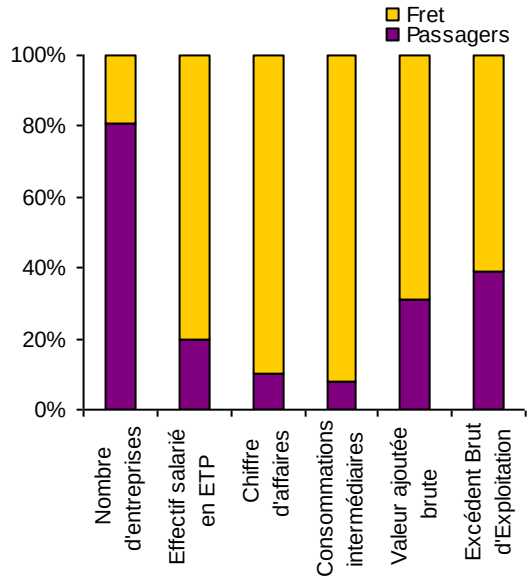
n. s. : non significatif, (p) provisoire

Champ : Entreprises de France métropolitaine et des Drom

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

Figure B2.8-2 **Indicateurs économiques selon le type d'activité en 2015**

En %

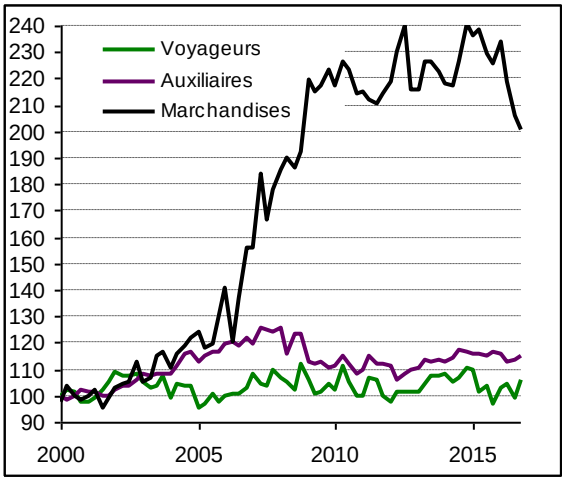


(*) : ETP : équivalent temps plein

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

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

Indice base 100 en 2000



Source : SDES

Figure B2.8-4 **Flotte de commerce dédiée au transport maritime (au 31 décembre)**

Niveau divers, évolutions en %

	Niveau 2016	évolutions annuelles 2014	2015	2016	2016 / 2011
Nombre de navires dédiés au transport	168	-5,3	-6,1	0,0	-4,5
Volume commercial *(milliers de jauge brute)*	5 667	-3,6	5,9	3,8	-2,5
Maximum transportable *(milliers de tonnes de port en lourd)*	6 907	-1,6	6,3	6,6	-3,3
Âge moyen *(années)*	10,0 ans	+0,5 an	+0,3 an	+1,5 an	+0,0 an

Figure B2.8-5 **Flotte de commerce dédiée aux services maritimes (au 31 décembre)**

Niveau divers, évolutions en %

	Niveau 2016	Évolutions annuelles 2014	2015	2016	2016 / 2011
Nombre de navires dédiés aux services	240	3,6	3,9	-0,8	-
Volume commercial *(milliers de jauge brute)*	451	9,0	6,7	3,9	-
Âge moyen *(années)*	14,8 ans	0,0 an	-3,1 ans	+1,6 an	-

Source : DGITM

B2.9 | Compagnies aériennes françaises

En transportant 43 % des passagers aériens en France et 30 % du fret, les compagnies aériennes françaises réalisent 9,3 % de la production des entreprises françaises de transport. Avec 20,1 milliards d'euros, la production des compagnies aériennes a augmenté en 2015 de 5,5 %. En 2016, leur activité avec 186 milliards de passagers-kilomètres diminue légèrement (- 0,5 %). Ce faible 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 international au départ ou à l'arrivée en France. En 2016, le trafic aérien de l'ensemble des compagnies aériennes opérant en France est soutenu, en augmentation de 3,1 % par rapport à 2015. Pour les seules compagnies françaises qui ont transporté 66,4 millions de passagers, il est stable (+ 0,0 %).

Le secteur aérien français est concentré sur quelques très grosses entreprises, dont le Groupe Air France à la sixième place dans le classement mondial 2014 des compagnies pour le trafic de passagers à l'international.

Au sein des compagnies françaises, le groupe Air France domine le secteur en transportant plus de 80 % des passagers-kilomètres et près de 87 % des tonnes-kilomètres de fret.

Production en baisse en 2016 après une hausse en 2015

L'activité du transport aérien de passagers, mesurée par l'Indice de production des services de transport (IPST), a reculé en 2016 (- 2,0 %) alors qu'il avait progressé l'année précédente (+ 3,2 %). L'activité du fret est aussi en baisse en 2016 (- 0,2 %) pour la sixième année consécutive.

En 2015, le secteur des transports aériens de passagers comptait 797 entreprises en hausse d'un tiers. La production du secteur a progressé (+ 5,5 %) pour s'établir à 20,1 milliards d'euros. Cette hausse est la plus forte sur la période 2011-2015. Bien que les achats de carburants aient diminué (- 8,4 %), les consommations intermédiaires se sont accrues de 2,6 % en particulier la sous-traitance incorporée (« cœur de métier ») confiée à une autre entreprise (+ 16,3 %); ces dernières n'empêchent pas une forte hausse de la valeur ajoutée brute (+ 13,1 %) grâce à la production. Cette dernière ainsi que la faible hausse des charges de personnel (+ 1,3 %), la diminution des impôts sur les produits et la plus forte diminution des subventions d'exploitations, ont permis à l'excédent brut d'exploitation (EBE) de croître fortement, passant de 186 à 817 millions d'euros. Cependant les dotations d'exploitation (près de 1,3 milliard d'euros) ont fortement grevé le résultat d'exploitation (- 90 millions d'euros) puis par ricochet les autres soldes intermédiaires de gestion (résultat courant avant impôts, capacité d'autofinancement) jusqu'au résultat net comptable qui est resté négatif (- 228 millions d'euros) pour la huitième année consécutive.

Léger recul des compagnies françaises en 2016

L'activité du groupe Air France (y compris compagnies franchisées) est relativement stable en 2016 : elle recule légèrement pour le nombre de passagers-kilomètres (-0,4 %) et progresse un peu pour le nombre de passagers (+ 0,9 %). La maison mère (respectivement 93 % des passagers-kilomètres et 83 % des passagers du groupe) enregistre une baisse de son activité (- 1,9 % pour les passagers-kilomètres et - 3,2 % pour les passagers) après la hausse de 2015. Ceci s'expliquerait en partie par le report important du trafic national traditionnel d'Air France vers sa filiale « courts et moyens courriers » HOP!. Au sein du groupe, Transavia, compagnie à bas coûts, se développe à l'International et voit son activité progresser fortement : + 26,3 % pour les passagers-kilomètres et + 32,0 % pour les passagers.

L'activité de l'ensemble des autres compagnies françaises est en baisse, de manière atténuée pour le nombre de passagers-kilomètres (- 0,7 %) mais beaucoup plus franche pour les passagers (- 4,1 %).

Parmi les huit compagnies (hors groupe Air France) qui dépassent le milliard de passagers-kilomètres, les activités de Air Caraïbes, Air Austral, Air Tahiti Nui, Aigle Azur et Aircalin progressent simultanément pour les passagers-kilomètres et les passagers.

Pour l'ensemble des compagnies françaises, l'activité est en très légère baisse : - 0,5 % pour les passagers-kilomètres et + 0,03 % pour les passagers.

Le résultat net consolidé du groupe Air France-KLM en forte hausse

Le chiffre d'affaires de l'ensemble du groupe Air France-KLM sur l'exercice 2016 est en recul (- 3,3 %) pour atteindre 24,8 milliards d'euros. Cette diminution n'empêche pas une amélioration du résultat d'exploitation courant consolidé pour la seconde année consécutive suite à une baisse sensible des charges (- 9,4 %) : il est passé de 780 millions d'euros en 2015 à 1 049 millions d'euros en 2016. Ceci impacte directement le résultat net du groupe qui progresse de 665 millions d'euros pour atteindre 792 millions d'euros.

Les charges de personnel augmentent de 10 millions d'euros (soit + 0,1 %) malgré une nouvelle réduction des effectifs au 31 décembre de 1 855 personnes (- 2,1 %).

Poursuite du recul de la part des compagnies françaises sur les faisceaux étrangers

Sur l'ensemble des faisceaux internationaux (à partir de la métropole), la part des compagnies françaises baisse nettement en 2016 (- 1,3 point). Cette part atteint 33,1 % soit son plus bas niveau depuis seize ans. Ce retrait, entamé depuis 2013, est effectif sur tous les continents.

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

Voir définitions en annexes

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

Niveau en millions d'euros et évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2015 (p)	2012	2013	2014	2015 (p)
Chiffre d'affaires	19 908	2,2	1,1	-3,2	5,1
Production	20 141	2,1	0,7	-2,7	5,5
Consommations intermédiaires	14 166	1,1	0,3	-0,7	2,6
dont Sous-traitance incorporée	*1 732*	7,5	*10,6*	*-4,2*	*16,3*
dont Locations, charges locatives et de copropriété	*1 990*	7,7	*-0,8*	*-4,2*	*8,4*
dont Achats de carburant	*5 160*	13,0	*-5,2*	*-3,9*	*-8,4*
Valeur ajoutée brute (VAb)	5 975	4,7	1,6	-7,6	13,1
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	121	-6,6	-10,5	-18,0	-2,2
Charges de personnel	5 036	-0,9	-4,7	-3,2	1,3
Excédent brut d'exploitation (EBE)	817	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*
Taux de marge = EBE/Vab	*13,7%*	*5,8 pts*	*6,2 pts*	*-4,0 pts*	*10,2 pts*
Charges financières	1 031	20,4	-14,2	36,6	-13,1
Résultat courant avant impôts (RCAI)	-346	-19,2	-74,9	120,2	-46,5
Capacité d'autofinancement	335	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*	*n. s.*
Bénéfice (+) ou perte (-)	-228	-72,9	52,6	-44,0	-33,4
Immobilisations corporelles brutes	11 560	-7,1	-5,6	-1,9	1,5
Total du passif de bilan	12 719	1,1	-1,0	-3,3	-2,1
dont Dettes et produits constatés d'avance	*9 193*	*-6,0*	*1,0*	*-8,0*	*-3,0*
dont Emprunts, dettes assimilés	*2 307*	*-10,6*	*-10,7*	*-32,9*	*-12,9*
Investissements corp. hors apports	958	-62,8	21,7	-4,8	8,1
Nombre d'entreprises (en unités)	797	-2,5	13,6	16,7	33,4

n.s. : non significatif ; (p) : provisoire
Champ : Entreprises de France métropolitaine et des Drom

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

Figure B2.9-2 **Activités des principales compagnies aériennes françaises en 2016**

Passagers-kilomètres en millions, Passagers en milliers, évolution annuelle en %

Compagnies françaises	Passagers-km		Passagers	
	2016	***2016 /2015***	**2016**	***2016 /2015***
Groupe Air France :	*149 179*	*-0,4*	*54 822*	*0,9*
AIR FRANCE	139 045	*-1,9*	45 313	*-3,2*
TRANSAVIA FRANCE	7 619	*26,3*	5 114	*32,0*
HOP!	2 515	*22,0*	4 395	*20,8*
CORSAIR	8 653	*-3,5*	1 214	*-4,2*
AIR CARAIBES	7 188	*12,2*	1 425	*12,5*
AIR AUSTRAL	4 902	*7,0*	1 109	*5,2*
XL AIRWAYS FRANCE	4 567	*0,8*	709	*-1,7*
AIR TAHITI NUI	3 688	*2,3*	439	*1,8*
AIGLE AZUR	2 561	*6,3*	1 898	*2,9*
AIRCALIN	1 693	*0,4*	423	*2,8*
AIR CORSICA	1 005	*0,5*	1 722	*-0,7*
OPENSKIES	781	*-3,0*	133	*-3,0*
ASL AIRLINES / EUROPE AIRPO	725	*-26,3*	386	*-27,6*
AIR TAHITI	273	*2,5*	789	*3,8*
LA COMPAGNIE	233	*17,2*	40	*16,6*
AIR MEDITERRANEE	118	*-91,1*	58	*-92,4*
Autres Compagnies	*302*	*1,1*	*1 143*	*4,8*
Total	**185 971**	***-0,5***	**66 386**	***0,0***

Source : DGAC, formulaires de trafic de la Métropole et de l'Outre-Mer

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

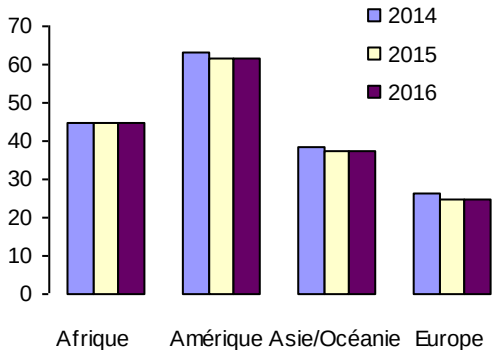
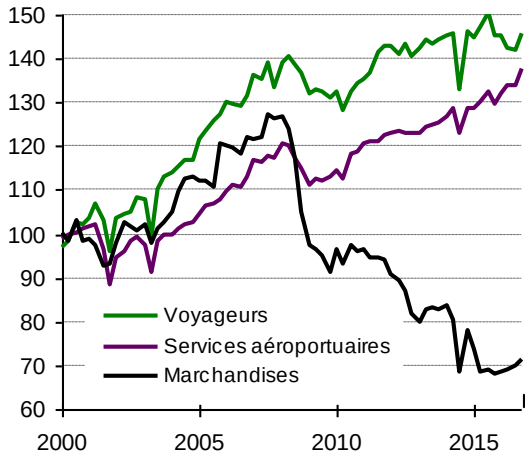


Figure B2.9-4 **Indice (IPST) de production des services de transports aériens**

IPST base 100 en 2000 en moyenne annuelle



Source : SDES

B3.1 | Sociétés d'autoroutes concédées

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 9,7 milliards d'euros (donnée provisoire), en hausse de 4,9 %, un rythme supérieur au rythme annuel moyen sur la période 2011-2016 (+ 3,3 %). Il est constitué à 97,5 % des recettes des péages. Les investissements diminuent (- 3,9 %) tandis que les emprunts et dettes financières s'alourdissent (+ 1,9 %).

Profil économique différent entre les sociétés « historiques » et les sociétés « récentes »

En 2016, les sociétés « récentes » (*cf.* encadré) consacrent 70,7 % de leurs dépenses à la charge financière et au remboursement de l'endettement (B3.1-4), tandis que ce ratio tombe à seulement 7,6 % pour les sociétés « historiques » (B3.1-3), qui s'approchent de leur terme. Celles-ci consacrent ainsi 42,5 % de leurs dépenses à la rémunération du capital et au remboursement de l'investissement des actionnaires : cette part, qui avait déjà fortement augmenté en 2015 (32,3 %) suite à une hausse ponctuelle des dividendes versés par APRR et ASF, est encore plus importante en 2016 du fait de versements de dividendes exceptionnels par Cofiroute après report de plusieurs années.

En 2016, poursuite de la hausse du chiffre d'affaires des autoroutes

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 9,7 milliards d'euros (donnée provisoire), en hausse de 4,9 %. Il est constitué à 97,5 % des recettes des péages qui augmentent (+ 4,8 %) suite à la hausse de la circulation sur les autoroutes concédées (+ 3,2 %, *cf.* fiche G1).

Les consommations intermédiaires devraient diminuer (- 6,4 %) après la hausse de 2014. La valeur ajoutée croît pour la huitième année consécutive (+ 6,3 %) à un rythme presque deux fois supérieur à celui de la période 2011 - 2016 (+ 3,5 %).

La baisse des effectifs salariés de 3,8 % en 2016 confirme la tendance entamée depuis 2007. Les charges de personnel baissent aussi (- 1,6 %).

Les emprunts et dettes financières au 31 décembre augmentent pour la septième année consécutive (+ 1,9 %) et s'établissent à 36,1 milliards d'euros soit l'équivalent de 3,7 années de chiffre d'affaires.

2011-2016 : chiffre d'affaires en nette progression et baisse constante des effectifs salariés

Entre 2011 et 2016, le chiffre d'affaires a crû de 3,3 % en moyenne annuelle.

Sur la même période, les effectifs salariés ont diminué plus fortement que les charges de personnel : respectivement - 3,4 % et - 1,2 %.

De même, les investissements ont nettement baissé entre 2011 et 2016 :- 7,0 % en moyenne annuelle. Avec un peu moins de 1,3 milliard d'euros en 2016, les investissements sont près de trois fois moindres qu'en 2010, année record (3,6 milliards d'euros).

Contrat de concession autoroutière

Un contrat de concession autoroutière est un contrat par le biais duquel l'État confie à une société concessionnaire d'autoroute les missions de financer, de concevoir, de construire et d'exploiter un réseau d'autoroutes. Ses ressources sont constituées des recettes des péages et, lorsque c'est nécessaire pour assurer l'équilibre économique de la concession, d'une contribution publique.

Les contrats de concession ont une durée de vie calculée pour que le produit des recettes s'équilibre avec les charges supportées par le concessionnaire durant la vie de la concession. Les ouvrages restent propriété de l'État et les contrats prévoient à leur terme la remise des biens en bon état sans aucune soulte. En début de période, les sociétés concessionnaires recourent à des emprunts et à des capitaux propres apportés par leurs actionnaires pour pouvoir financer les travaux. À partir de la mise en service, les sociétés mobilisent le produit des péages pour couvrir, en premier lieu, les charges d'exploitation de l'autoroute puis, en deuxième lieu, pour rembourser la dette levée et enfin pour commencer à rémunérer le capital.

Ainsi dans un schéma classique, si elles connaissent structurellement une première période déficitaire compte tenu de l'importance des charges financières qui doivent être remboursées, la rémunération versée et le remboursement de l'investissement des actionnaires croissent jusqu'au terme de la concession.

Sociétés « historiques » : ASF, Escota, Cofiroute, APRR, Area, Sanef, SAPN, ATMB, SFTRF.

Sociétés « récentes » : Alis, Alicorne, Adelac, CEVM, Aliénor, Arcour, Atlandes et Albea.

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

Voir définitions en annexe.

Figure B3.1-1 **Comptes des sociétés d'autoroutes concédées**

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

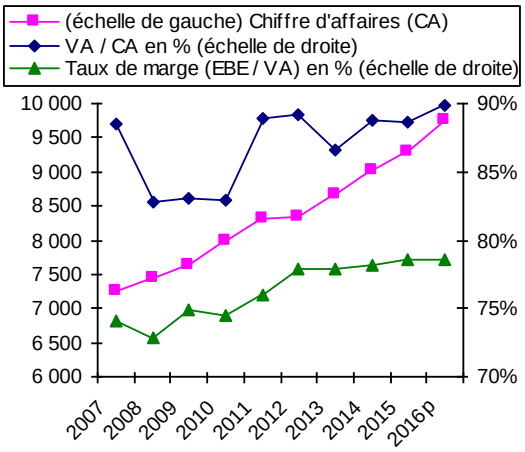
	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016 (p)	2014	2015	2016 (p)	2016 (p) /2011
Effectif salarié	12 787	-3,2	-3,8	-3,8	-3,4
Chiffres d'affaires	9 742	3,9	3,1	4,9	3,3
dont péages	*9 501*	*3,8*	*3,6*	*4,8*	*3,3*
Consommations intermédiaires (CI)	983	-13,0	4,2	-6,4	1,4
≈ "Valeur ajoutée" (= CA - CI)	8 759	6,5	2,9	6,3	3,5
Charges de personnel	843	-4,6	0,8	-1,6	-1,2
Impôts, taxes et versements assimilés	1 033	-1,4	-0,2	15,2	2,8
EBE	6 883	6,9	3,5	6,3	4,2
Dotations	1 745	8,9	-5,9	-6,3	1,1
Produits financiers	765	-21,9	68,0	-25,0	1,4
Charges financières	1 321	3,4	-6,2	-10,1	-4,0
Capacité d'autofinancement	5 068	37,0	-7,7	5,7	5,1
Investissements	1 258	-26,6	19,6	-3,9	-7,0
Emprunts et dettes financières au 31/12	36 132	2,2	2,1	1,9	1,9

(p) : données 2016 provisoires.

Source : DGITM

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

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

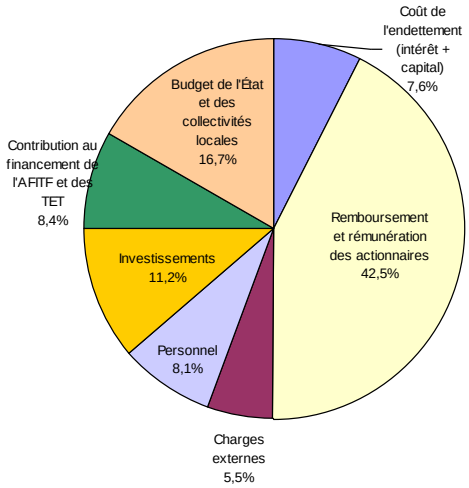


(p) : données 2016 provisoires.

Source : DGITM

Figure B3.1-3 **Répartition des dépenses par les sociétés concessionnaires historiques en 2016**

En %

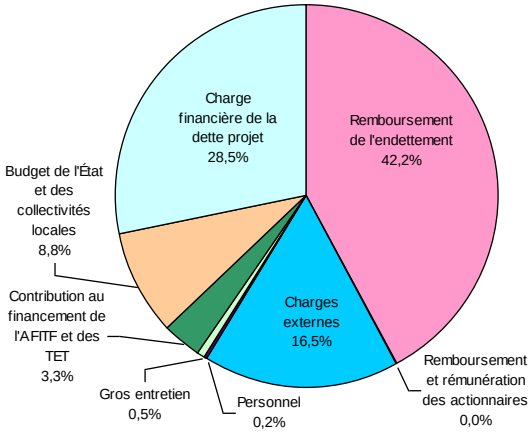


Sociétés historiques : ASF, Escota, Cofiroute, APRR, Area, Sanef, SAPN, ATMB, SFTRF.

Source : DGITM

Figure B3.1-4 **Répartition des dépenses par les sociétés concessionnaires récentes en 2016**

En %

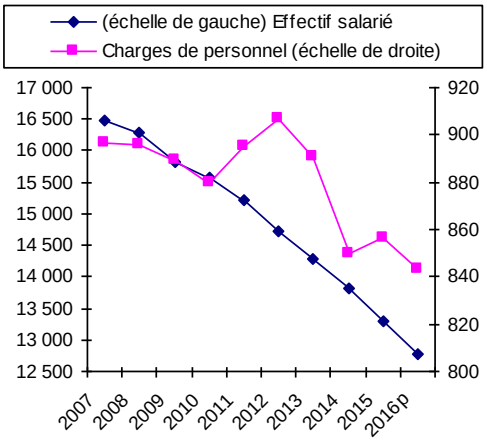


Sociétés récentes : Alis, Alicorne, Adelac, CEVM, Aliénor, Arcour, Atlandes et Albea.

Source : DGITM

Figure B3.1-5 **Évolution des effectifs salariés et des charges de personnel**

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



(p) : données 2016 provisoires

Source : DGITM

B3.2 | Aéroports (dont Aéroports de Paris)

Avec un chiffre d'affaires de 5,5 milliards d'euros en 2015, les services auxiliaires aériens participent à 2,6 % du chiffre d'affaires des entreprises de transport.

Aéroports de Paris (ADP) est la principale entreprise de services auxiliaires aériens et réalise en 2016 un chiffre d'affaires de 2,7 milliards d'euros ; pour la première fois depuis 2001, elle affiche une baisse généralisée des soldes intermédiaires de gestion. Les investissements progressent encore plus en 2016 (+ 51,2 %) qu'en 2015 pour atteindre le niveau record de 774 millions d'euros. La dette financière à moyen et long termes diminue après six années consécutives de hausse.

Les aéroports concourent à l'attractivité des territoires. Une mission du CSAC pilotée par le CGET (janvier 2017) sur le maillage des aéroports montre que leur équilibre budgétaire est difficile voire incertain si leur taille est inférieure à 500 000 passagers.

Les données financières des aéroports mises à disposition par la DGAC datent de 2012 : Aéroport de Paris réalisait 66 % du chiffre d'affaires des aéroports français (y compris Drom), 69 % des investissements et supportait 84 % de leur endettement ; pour les autres grands aéroports d'État (hors Drom) ces données sont respectivement de 22 %, 21 % et 21 %. Le ratio charges d'exploitation sur produits d'exploitation est de 91 % pour ADP, de 92 % pour les autres grands aéroports d'État et supérieur à 95 % pour les autres aéroports. Les aéroports hors Île-de-France sont moins endettés que ADP et leur investissement rapporté à leur chiffre d'affaires est équivalent.

Baisse des soldes intermédiaires de gestion d'ADP

Le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris (société ADP SA) repart légèrement à la hausse en 2016 (+ 0,3 %). Ce rebond s'explique par l'augmentation des redevances spécialisées des activités aéronautiques (+ 10 millions d'euros en raison principalement de l'impact de la mise en place au 1er avril 2016 de la redevance pour mise à disposition des installations de traitement des bagages en correspondance sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et de la progression du produit de la redevance pour mise à disposition des installations de dégivrage), des autres recettes (+ 6 millions d'euros), des redevances aéronautiques (+ 5 millions d'euros), en raison de la croissance du trafic passager de + 1,8 % par rapport à l'année dernière et de l'augmentation des tarifs de + 2,40 % entre le 1er avril 2015 et le 31 mars 2016, des loyers des bars et restaurants (+ 8 millions d'euros) et des boutiques côté ville (+ 3 millions d'euros). Cette hausse est freinée en particulier par les baisses des revenus liés à la sureté et la sécurité aéroportuaire (- 6 millions d'euros) et des activités commerciales (- 3 millions d'euros).

Après deux années de baisse, les consommations intermédiaires augmentent de 4,6 % suite en particulier à la hausse du poste « Publicité, publications, relations publiques ». Cela impacte la valeur ajoutée brute (VAb) qui décroît légèrement (- 0,6 %) pour la première fois depuis 2001. Cela induit une légère diminution (- 0,7 point) du taux de valeur ajoutée (VAb / CA). Les effectifs au 31 décembre baissent un peu (- 1,1 % dont - 6,8 % pour les agents d'exécution), ce qui entraîne une contraction (- 0,8 %) des charges de personnel. Les impôts et taxes repartent à la hausse (+ 9,1 %) principalement suite aux hausses 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) et de la taxe foncière. Cette augmentation explique en grande partie le recul de l'excédent brut d'exploitation (EBE) de l'entreprise (- 2,3 %) ce qui n'était plus arrivé depuis 2002. Il s'élève à près de 1,2 milliard d'euros. Le taux de marge perd ainsi 1,0 point. L'EBE diminue la capacité d'autofinancement (CAF) qui affiche une baisse (- 1,2 %) après trois années de progression.

Forte progression des investissements d'ADP

Malgré le recul modéré de la CAF, les investissements sont en forte hausse avec comme objectif principal l'accroissement de la capacité d'accueil des terminaux : ils atteignent un niveau record de 774 millions d'euros en 2016 soit + 51,2 % par rapport à l'année précédente. Les postes les plus en hausse sont les investissements de capacité, le développement immobilier ainsi que la rénovation et la qualité. Cette forte augmentation des investissements couplée avec le faible recul de la CAF se traduit directement par une très forte baisse (- 55,8 points) du taux d'autofinancement (CAF / Investissement), mais une hausse sensible (+ 13,3 points) du taux d'investissement.

Sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, la poursuite des travaux de construction du nouveau siège social est un des plus gros investissements de 2016.

Sur l'aéroport de Paris-Orly, les investissements concernent notamment la poursuite des travaux de construction de la jonction entre les aérogares Sud et Ouest.

Aéroports de Paris réalise en 2016 des investissements pour ses fonctions support et sur des projets communs aux plates-formes, notamment l'achat d'équipements d'inspection des bagages en soute nouvelle génération et les développements informatiques pour le programme de fidélité.

Ces efforts d'investissement n'entraînent pas une augmentation de la dette financière à moyen et long termes d'ADP vu que celle-ci diminue, après six années consécutives de hausse, pour atteindre 4,2 milliards d'euros (- 3,0 %). Cette baisse est entièrement due à la diminution des échéances à moyen terme (1 à 5 ans), de plus ADP n'émet pas de nouvelle dette.

En 2016, l'ADP verse 258 millions d'euros (- 17,0 % par rapport à 2015) de dividendes (soit 2,61 euros par action).

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

Figure B3.2-1 **Ratios économiques selon la taille des aéroports (2012)**

En % sauf chiffre d'affaires par passager en euros

	Chiffre d'affaires par passager en euro	Part du CA dans le CA des aéroports	Part du l'investissement dans l'investissement des aéroports	Charges d'exploitation / produits d'exploitation	Endettement/ chiffre d'affaires	Investissement/ chiffre d'affaires
Aéroports de Paris (ADP)	29,4	66,0	69,1	90,6	131,5	23,4
Grands aéroports d'État	16,8	21,8	20,6	92,3	67,8	21,1
Aéroports de taille moyenne (> 500 000 passagers)	17,1	5,3	2,8	95,8	23,8	11,6
Aéroports de taille intermédiaire (100 à 500 000 passagers)	21,4	1,7	1,2	98,5	4,7	15,7
Petits aéroports	83,1	0,4	0,3	95,7	13,9	18,8
Aéroports d'Outremer	21,8	4,8	6,0	98,6	21,7	27,9
Ensemble des aéroports	**24,0**	**100,0**	**100,0**	**91,9**	**102,6**	**22,3**

Source : DGAC

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

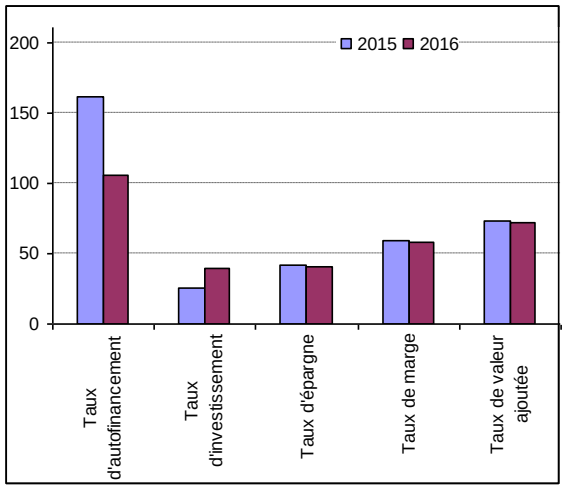
Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Chiffre d'affaires	**2 744**	**0,9**	**-0,9**	**0,3**	**2,1**
Consommations intermédiaires	818	-7,6	-12,2	4,6	-1,2
Valeur ajoutée brute	**1 988**	**5,6**	**3,5**	**-0,6**	**3,8**
Charges de personnel	585	0,9	0,2	-0,8	1,6
Impôts, taxes	251	45,0	-2,5	9,1	10,1
Excédent brut d'exploitation	**1 154**	**2,1**	**6,6**	**-2,3**	**3,8**
Charges financières	143	-37,3	20,9	-8,3	-5,7
Capacité d'autofinancement (CAF)	**814**	**2,6**	**2,2**	**-1,2**	**0,9**
Investissements	**774**	**-9,5**	**31,3**	**51,2**	**3,4**
Dette financière moyen et long termes	**4 237**	**14,1**	**8,2**	**-3,0**	**8,0**

Source : ADP

Figure B3.2-3 **Les ratios financiers d'ADP**

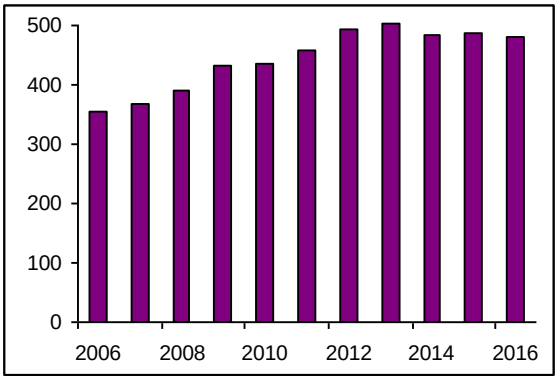
En %



Source : ADP

Figure B3.2-4 **Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire (ex-taxe d'aéroport)**

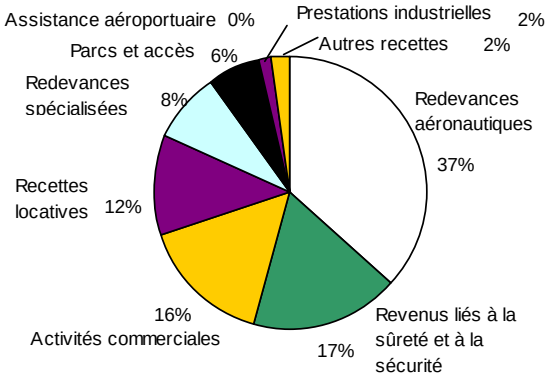
En millions d'euros



Source : ADP

Figure B3.2-5 **Répartition du chiffre d'affaires d'ADP en 2016**

En %



Source : ADP

C – Transport, emploi et rémunération

C – Transport, emploi et rémunération

Évolutions

En 2016, l'emploi salarié du secteur du transport et de l'entreposage augmente de 0,8 % en un an, après + 0,2 % en 2015. Cette hausse plus rapide des effectifs salariés est particulièrement sensible dans le transport de marchandises (+ 2,9 %) et dans les autres services de transport (+ 2,5 %).

Le nombre d'intérimaires employés dans le secteur progresse de 18 % en 2016. Il atteint ainsi son plus haut niveau depuis quinze ans.

Les effectifs salariés du transport et de l'entreposage n'ont cependant pas encore retrouvé leur niveau d'avant crise : ils sont toujours inférieurs de 1,2 % au maximum enregistré mi-2008 et se situent au même niveau que fin 2011. Cette évolution est quasi identique à celle observée dans les secteurs principalement marchands hors intérim.

Le salaire moyen par tête augmente de 1,2 % en 2016, soit presque autant qu'en 2015 (+ 1,3 %) mais reste en dessous de sa hausse moyenne annuelle depuis 2011 (+ 1,4 % par an). Le pouvoir d'achat du salaire mensuel par tête progresse de 1,0 % cette année, contre + 1,3 % en 2015. Cette croissance plus faible que l'année précédente est due à une petite reprise de la hausse des prix (+ 0,2% par rapport à 2015, contre 0,0 % un an plus tôt).

Les tensions sur le marché du travail s'accroissent de nouveau en 2016 mais restent à un niveau inférieur à leur moyenne de long terme. Cette hausse est due à une forte progression du nombre d'offres d'emploi collectées par Pôle emploi dans le domaine du transport et de l'entreposage (+ 16,9 % en un an), bien supérieure à la hausse du nombre d'inscriptions sur ces métiers (+ 6,7 %). Le nombre d'offres d'emploi de conducteur de transport en commun a notamment progressé de près de 30 % en un an, au moment où le transport sur longue distance par autocar se développe suite à l'entrée en vigueur de la loi Macron.

Le nombre de demandeurs d'emploi immédiatement disponibles inscrits à Pôle emploi, à la recherche d'un poste dans ce domaine fin 2016 baisse légèrement (- 0,3 % par rapport à fin 2015), pour la première fois depuis 2007.

Structure

Au 31 décembre 2016, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1,4 million de personnes, soit 8,7 % des salariés des secteurs principalement marchands. 35,1 % sont employés dans le transport principalement de voyageurs, 27,4 % dans le transport de marchandises, 17,3 % dans les activités de poste et de courrier et 20,2 % dans les autres services de transport.

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

Contenu

Ce chapitre décrit l'évolution 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 2016, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1,4 million de personnes, soit 8,7 % des salariés français des secteurs principalement marchands. L'évolution de l'emploi salarié de ce secteur suit celle de l'ensemble des secteurs principalement marchands, aussi bien en 2016 (+ 0,8 %) que sur les cinq dernières années (+ 0,0 %). L'augmentation des effectifs la plus forte vient à nouveau du transport routier de fret (y compris services de déménagement), la hausse est également sensible dans l'organisation du transport de fret et le transport routier de voyageurs. L'emploi du secteur des taxis progresse fortement. En outre, le secteur dans son ensemble fait appel à davantage d'intérimaires (+ 18,0 % en 2016).

La progression de l'emploi s'accentue dans le transport routier de fret

Dans le transport routier de fret (y compris services de déménagement), l'emploi augmente de 3,1 %, soit 10 800 salariés supplémentaires (*voir fiche C4*). Cette hausse est nettement plus rapide qu'en 2015 (+ 1,7 %). Fin 2016, 358 400 salariés sont employés dans ce secteur d'activité.

L'emploi du secteur des taxis (y compris VTC) atteint la progression inédite de 12,6 %. La hausse dans l'organisation du transport de fret (+ 3,1 %) est la plus forte depuis 2003.

L'entreposage/manutention et les transports par cars créent toujours de l'emploi

Dans l'entreposage/manutention, l'emploi salarié progresse mais moins qu'en 2015 (2,7 %, contre 3,0 %), tout comme pour les transports collectifs urbains (+ 0,2 %, après trois années avec une croissance d'au moins 0,9 %). Ces secteurs emploient respectivement 108 800 et 98 800 salariés fin 2016.

La croissance de l'emploi reste dynamique pour le transport routier de voyageurs (+ 3,0 %).

L'emploi dans les services auxiliaires se retourne (+ 1,3 %), après cinq années de baisses quasi continues.

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

Dans le transport ferroviaire, les diminutions d'emploi se poursuivent de façon plus marquée que l'année précédente (- 1,1 % soit - 1 900 salariés). Toutefois, en moyenne sur les cinq dernières années, l'emploi est quasi stable (- 0,1 %).

Dans l'aérien, la baisse des effectifs (- 0,5 %) est la plus faible depuis 2009 ; en effet, Air France a repoussé la clôture du plan prévoyant 1 405 départs volontaires parmi les personnels au sol. Cependant, sur cinq ans, l'emploi salarié diminue en moyenne de 2,5 %.

Enfin, l'emploi continue de reculer dans les activités de poste et de courrier, avec une baisse de 3,8 %. 234 700 salariés sont employés dans ce secteur fin 2016, contre 264 500 en 2011.

Le secteur sollicite davantage l'emploi intérimaire

Le nombre d'intérimaires missionnés dans le secteur des transports continue de progresser (+ 18,0 %, après + 11,1 % en 2015). De ce fait, il atteint 82 700 à fin 2016, niveau historiquement élevé. La croissance de l'emploi intérimaire s'est fortement accentuée au deuxième semestre. Ainsi, pour la première fois également, l'emploi intérimaire atteint 5,8 % 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, 61 500 indépendants exercent leur activité dans les transports fin 2014, essentiellement comme exploitant de taxis y compris VTC (33 000, soit 60 % de l'emploi total de cette activité) ou transporteur routier de fret (19 500, soit 5 % de l'emploi total de cette activité). De 2009 à 2014, le nombre de non-salariés dans les taxis augmente régulièrement (+ 14 %) alors qu'il baisse quasi continûment (- 9 %) dans les transporteurs routiers de fret, et le nombre de non-salariés des autres secteurs des transports et de l'entreposage progresse de 40 %. En 2014, pour la troisième année consécutive, la hausse de l'emploi non salarié ne compense pas les pertes d'emploi salarié hors intérim.

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

Estimation de l'emploi salarié en 2016

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 SDES qui repose sur :

- les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee pour 2007 à 2014 et de Pôle emploi avant ;
- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié issues de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acoss – mars 2017) ;
- les niveaux d'emploi salarié trimestriel Insee-Dares de mars 2017.

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.

Enfin, les statistiques présentées décrivent l'emploi en poste au 31 décembre de l'année, qui peut différer de l'effectif moyen de l'année. Par exemple, en 2016, dans le TRM, l'effectif au 31 décembre croît de 3,1 % et l'effectif moyen de 3,0 %.

Figure C1-1 **Effectifs salariés**

Niveau en milliers au 31 décembre, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Transport principalement de voyageurs	**474,8**	**0,3**	**0,4**	**0,7**	**0,5**
Ferroviaire (y c. fret)	164,4	-1,4	-0,2	-1,1	-0,1
Transport collectif urbain (TCU)	98,8	1,8	0,9	0,2	0,0
Routier (cars)	102,6	2,9	3,1	3,0	3,0
Aérien (y c. fret)	62,9	-1,4	-3,4	-0,5	-2,5
Autre transport de voyageurs	46,0	0,4	1,7	5,5	2,9
dont taxis	*26,4*	*3,4*	*5,8*	*12,6*	*6,1*
Transport de marchandises (hors ferroviaire et aérien)	**370,3**	**-0,7**	**1,4**	**2,9**	**0,3**
Routier et services de déménagement	358,4	-0,8	1,7	3,1	0,5
Par conduites	4,5	-1,1	-2,7	-0,7	-5,9
Maritime	6,2	4,5	-11,6	-3,0	-3,2
Fluvial	1,1	-12,1	-0,4	0,2	-2,9
Autres services de transport	**273,4**	**0,9**	**1,1**	**2,5**	**0,9**
Entreposage et manutention	108,8	2,9	3,0	2,7	2,4
Organisation du transport de fret	101,2	1,7	0,4	3,1	0,5
Services auxiliaires	63,4	-3,5	-0,7	1,3	-0,6
Activités de poste et de courrier	**234,7**	**-2,1**	**-3,1**	**-3,8**	**-2,4**
Transports et entreposage (hors intérim)	**1 353,2**	**-0,3**	**0,2**	**0,8**	**0,0**
Intérim utilisé dans Transports et entreposage	**82,7**	**9,4**	**11,1**	**18,0**	**9,9**
Transports et entreposage hors "53"(1) (hors intérim)	**1 118,5**	**0,1**	**0,9**	**1,9**	**0,5**
Secteurs principalement marchands(2) (hors intérim)	**15 521,7**	**-0,3**	**0,3**	**0,8**	**0,0**
Intérim	**653,2**	**-0,4**	**9,3**	**12,0**	**2,8**
Ensemble des secteurs (hors agriculture)	**18 219,4**	**-0,1**	**0,7**	**1,2**	**0,3**

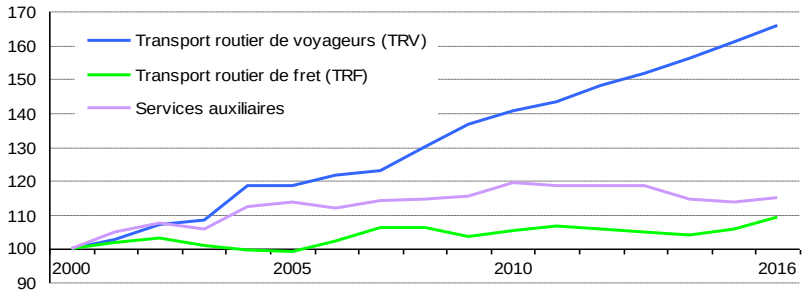
1. NAF 53 : Activités de poste et de courrier
2. Ensemble des secteurs marchands hors agriculture ; codes : (DE-MN, RU en Naf Rév.2)

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES à partir de Insee, estimations d'emploi ; Pôle emploi ; Acoss ; SNCF

Figure C1-2 **Effectifs salariés du TRV, TRF et des services auxiliaires au 31 décembre**

Base 100 au 31 décembre 2000

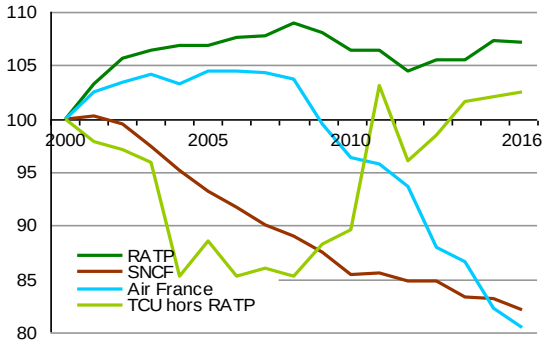


Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES à partir de Insee, estimations d'emploi ; Acoss ; SNCF

Figure C1-3 **Effectifs salariés de la SNCF, de la RATP et d'Air France au 31 décembre**

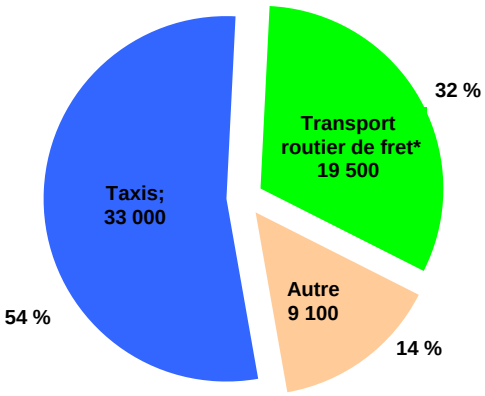
Base 100 au 31 décembre 2000



Champ : France métropolitaine.

Sources : SNCF ; RATP ; Air France ; calculs SDES

Figure C1-4 **Répartition des indépendants exerçant dans le Transport au 31 décembre 2014**



** y compris services de déménagement*

Champ : France (métropole et Drom), y compris auto-entrepreneurs.

Source : Insee, base Non-salariés

C2 | Salaires dans le secteur des transports

En 2016, la masse salariale versée par les entreprises du transport et entreposage augmente de 1,5 %, un peu plus vite que l'année précédente. Le nombre d'heures supplémentaires déclarées recule en 2016. Le coût du travail, salaires et cotisations sociales comprises, augmente davantage en 2016 que les années précédentes. 5,7 % des salariés des transports sont concernés par le relèvement du niveau du salaire minimum au 1er janvier 2016, soit 1,3 point de moins qu'un an plus tôt.

Hausse modérée de la masse salariale

En 2016, la masse salariale versée par les entreprises du transport et de l'entreposage progresse de 1,5 % par rapport à l'année précédente, en euros courants, contre + 1,3 % en 2015. Cette accélération est essentiellement due au transport de marchandises hors ferroviaire (+ 2,9 % après + 1,5 %). La masse salariale augmente quasiment au même rythme qu'en 2015 dans le transport de voyageurs et les autres services de transport. Elle poursuit son recul dans les activités de poste. Dans l'ensemble des secteurs concurrentiels, la masse salariale a progressé de 2,4 % en 2016.

Sur les cinq dernières années, la masse salariale augmente en moyenne de 1,4 % par an dans le transport et l'entreposage, plus lentement que dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 1,8 % par an). Elle augmente le plus rapidement dans les autres services de transport (+ 2,1 %). En revanche, elle diminue dans les activités postales (- 0,7 % par an), en lien avec le recul de l'activité de courrier et les réductions de poste associées.

Moins d'heures supplémentaires en 2016

Le transport et entreposage se caractérise par un recours important aux heures supplémentaires, représentant ainsi un complément de rémunération non négligeable. En 2016, le nombre moyen d'heures supplémentaires trimestrielles déclarées par salarié à temps complet dans les entreprises de 10 salariés et plus s'établit à 18,1 par trimestre dans le transport et entreposage, contre 9,9 pour les salariés du secteur privé hors agriculture. Il a baissé de 0,8 heure par rapport à 2015 et passe en dessous de sa moyenne des cinq dernières années (18,3 heures).

Un coût du travail en hausse en 2016

Le coût du travail, incluant salaires et charges sociales, augmente plus rapidement en 2016 (+ 1,0 %) qu'en 2015 (+ 0,5 %) dans le transport et l'entreposage. Cette hausse est cependant plus faible que dans l'ensemble des secteurs marchands non agricoles (+ 1,4 %). Cette accélération est notamment due à une nouvelle mesure entrée en vigueur au 1er janvier 2016, obligeant les employeurs du secteur privé à proposer une complémentaire santé d'entreprise à leurs salariés. Le coût du travail portant uniquement sur les salaires augmente quant à lui à un rythme proche en 2015 et en 2016 (+ 1,1 % et + 1,2 %).

Sur plus longue période, la tendance à une augmentation plus modérée du coût du travail dans le transport et entreposage que dans l'ensemble des secteurs marchands non agricoles se confirme : le coût du travail (salaires et charges sociales) a augmenté en moyenne de 0,8 % par an au cours de cinq dernières années dans le transport et entreposage, contre + 1,3 % dans l'ensemble des secteurs.

5,7 % des salariés du transport et entreposage sont au Smic en 2016

Au 1er janvier 2016, l'application des règles annuelles de revalorisation du Smic a porté son montant horaire brut à 9,67 euros soit une hausse de 0,6 % par rapport à son niveau du 1er janvier 2015. 5,7 % des salariés du secteur du transport et de l'entreposage ont bénéficié de cette revalorisation, contre 7,0 % l'année précédente. 12 % des salariés relevant de la convention de branche des transports routiers ont été concernés par la hausse du Smic, soit 3 points de moins qu'au 1er janvier 2015. Cette part est en recul par rapport à 2015 (15,0 %) mais reste néanmoins deux fois plus élevée qu'en 2011 (6 %). Les salaires conventionnels des conducteurs routiers poids lourds ont été revalorisés au 1er janvier 2016 après trois années de blocage et sont repassés au-dessus du niveau du Smic.

7,7 % des salariés du transport et entreposage travaillant à temps partiel ont été concernés par la revalorisation du niveau du Smic au 1er janvier 2016, contre 8,1 % au 1er janvier 2015. Parmi les salariés à temps partiel relevant de la convention collective des transports routiers (664 600 salariés au 1er janvier 2016), 14 % ont bénéficié de cette revalorisation, soit 2 points de moins qu'an auparavant.

La part des salariés à temps partiel au Smic dans le transport et l'entreposage est assez proche de celle de l'ensemble des salariés du secteur (7,7 % contre 5,7 %). Le transport et entreposage se différencie donc très nettement de l'ensemble des secteurs où 24,3 % des salariés à temps partiel ont vu leur rémunération augmenter en raison de la revalorisation du Smic, contre 10,5 % toutes durées confondues.

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

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 nombre moyen d'heures supplémentaires par tête est calculé comme le rapport entre le nombre total d'heures supplémentaires trimestrielles déclarées à l'enquête Acemo par chaque entreprise et ses effectifs salariés à temps complet à la fin du trimestre.

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

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).

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.

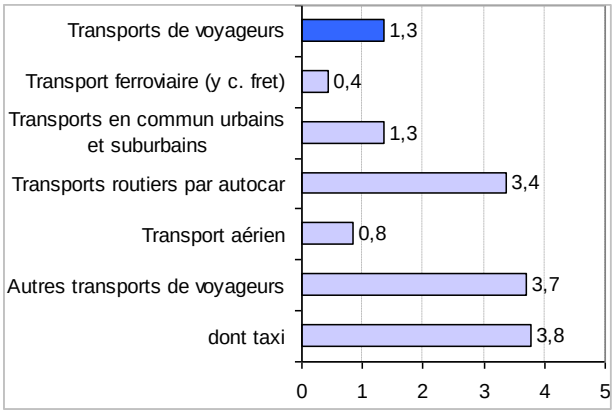
Figure C2-1 **Évolution de la masse salariale dans le transport et entreposage**

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2016	Évolution annuelle			
		2014	2015	2016	2011 - 2016
Ensemble des secteurs concurrentiels	544 648	1,6	1,7	2,4	1,8
Transports et entreposage	**41 916**	**0,8**	**1,3**	**1,5**	**1,4**
Transports principalement de voyageurs	16 712	1,2	1,4	1,3	1,7
Transports de marchandises *	10 323	0,3	1,5	2,9	1,4
Autres services de transport	8 996	2,0	2,3	2,4	2,1
Activités postales	5 885	-1,3	-1,2	-1,8	-0,7

Figure C2-2 **Évolution de la masse salariale dans le transport de voyageurs**

Évolutions annuelles en %



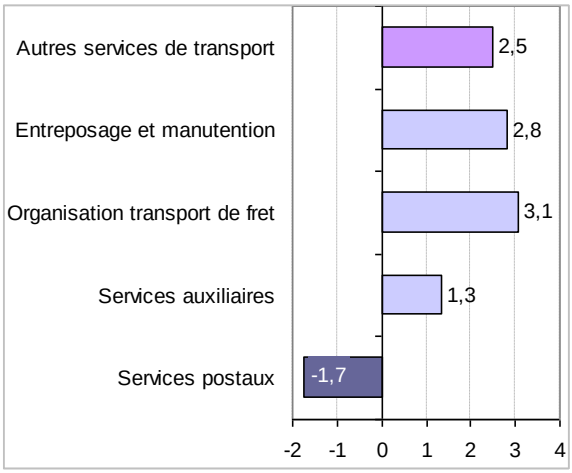
(*) Hors transport ferroviaire

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

Sources : Acoss, Insee – calculs SDES

Figure C2-3 **Évolution de la masse salariale dans les autres services de transport et les activités postales**

Évolutions annuelles en %

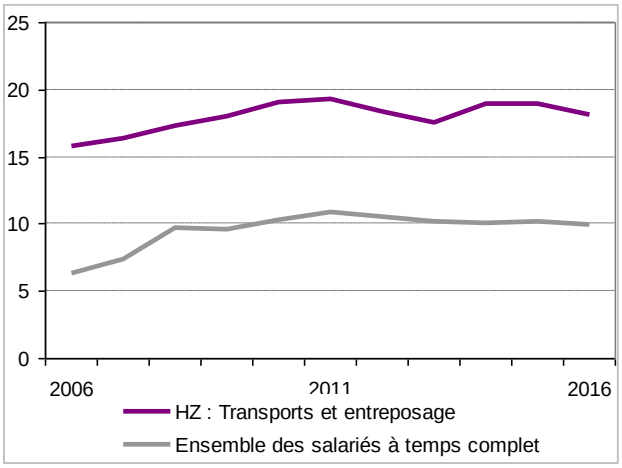


Champ : secteurs marchands non agricoles hors services aux ménages, France métropolitaine et Drom

Sources : Acoss, Dares, Insee

Figure C2-4 **Évolution du nombre d'heures supplémentaires rémunérées par trimestre**

Nombre d'heures

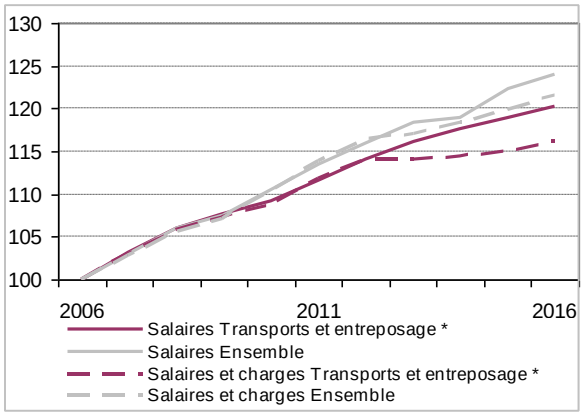


Champ : salariés à temps complet des entreprises de 10 salariés ou plus du secteur privé dont le temps de travail est décompté en heures, ayant fait des heures supplémentaires rémunérées dans l'année, hors stagiaires et contrats en alternance ; France métropolitaine

Sources : Insee-Dares, Ecmoss ; calculs Dares

Figure C2-5 **Évolution de l'indice du coût du travail**

Base 100 en 2006 – moyenne annuelle



(*) y compris activités postales

Champ : secteurs marchands non agricoles hors services aux ménages, France métropolitaine et Drom

Sources : Acoss, Dares, Insee

Figure C2-6 **Proportion de salariés au SMIC et SMIC horaire**

Salaire en euros, proportion en %

	1er jan. 2011	1er jan. 2014	1er jan. 2015	1er jan. 2016
Ensemble des salariés				
Ensemble des secteurs	10,6	10,8	11,1	10,5
Transports et entreposage	2,3	4,1	7,0	5,7
Transports routiers *	6,0	11,0	15,0	12,0
Salariés à temps partiel				
Ensemble des salariés	25,2	26,0	25,6	24,3
Transports et entreposage	14,0	7,0	8,1	7,7
Transports routiers *	18,0	15,0	16,0	14,0
SMIC horaire brut	9,00	9,53	9,61	9,67

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.

Source : Dares – enquête Acemo

C3 | Salaires dans le secteur des transports

Le salaire moyen par tête (SMPT) des salariés du secteur, primes et compléments compris, s'accroît de 1,2 %, à un rythme proche de celui de 2015. La croissance du SMPT ralentit dans le transport de voyageurs et les autres services de transport, alors qu'elle progresse dans le transport de marchandises. Le pouvoir d'achat du salaire moyen par tête augmente moins en 2016 qu'en 2015, en raison d'une reprise de la hausse des prix, après une stabilité en 2015. Le salaire horaire brut ouvrier (SHBO) augmente de 1,1 % en un an. Le pouvoir d'achat moyen du SHBO augmente moins qu'en 2015, en raison d'un retour de la hausse des prix, toutefois très modérée (+ 0,2 % en un an).

Augmentation du salaire moyen mensuel par tête

En 2016, le salaire moyen mensuel par tête est de 2 540 euros par mois dans le transport et entreposage, très proche de celui de l'ensemble des secteurs concurrentiels (2 526 euros). Il est le plus élevé dans le transport de voyageurs (2 833 euros) et le plus faible dans les activités postales (2 134 euros).

Le salaire moyen mensuel par tête (SMPT mensuel) augmente de 1,2 % en moyenne annuelle en 2016 dans le transport et l'entreposage, après + 1,3 % en 2015. Cette hausse est de nouveau plus faible que dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 1,4 %).

La croissance un peu plus lente en 2016 du salaire moyen par tête est la conséquence d'un net ralentissement dans le transport de voyageurs, d'une progression plus modérée dans les autres services de transport alors qu'il progresse à un rythme légèrement plus soutenu dans le transport de marchandises (+ 1,0 % après + 0,8 % - voir fiche C4).

Croissance ralentie dans le transport de voyageurs

La croissance du SMPT est très ralentie dans le transport de voyageurs (+ 0,5 % après + 1,3 %). Ce ralentissement est dû aux secteurs du transport ferroviaire, du transport routier de voyageurs par autocar et des taxis (y compris VTC). Ces deux derniers secteurs sont confrontés à l'apparition de nouveaux transporteurs (libéralisation du transport par autocar sur longue distance et développement des entreprises de transport de particuliers à la demande (VTC)). Ces nouveaux entrants pèsent sur le salaire moyen distribué par les entreprises de ces secteurs. Le salaire moyen par tête est ainsi en recul de 5,3 % dans le secteur des taxis en 2016, après déjà deux années de repli. Dans le transport ferroviaire, les salaires n'ont pas été revalorisés dans la principale entreprise du secteur.

Le salaire moyen par tête progresse au même rythme en 2016 que l'année précédente dans le transport urbain et suburbain de voyageurs. Cette croissance est néanmoins inférieure à celle observée sur les cinq dernières années.

En revanche, la hausse du salaire moyen par tête s'accélère dans le transport aérien (+ 3,1 % après + 1,6 %). Cette hausse se fait néanmoins dans un contexte de forte baisse des effectifs salariés.

Progression ralentie dans les autres services de transport, hausse dans les activités postales

Le salaire moyen par tête augmente en 2016 de 0,9 % dans les autres services de transport. Cette croissance ralentit chaque année depuis 2013. Cette hausse plus faible que l'année passée s'observe dans chacune des composantes du secteur. L'augmentation la plus forte s'observe toujours dans les services auxiliaires des transports (gestion des infrastructures terrestres, par eau et aériennes), avec + 1,2 % en un an. Dans l'entreposage et la manutention, la hausse du salaire moyen par tête s'établit à + 0,7 % en un an. Dans l'organisation du transport de fret, qui comprend la messagerie et l'affrètement et organisation du transport, le salaire moyen par tête progresse de 1,0 % en un an.

Le salaire moyen par tête augmente nettement dans les activités postales : + 3,1 %, après +1,7 % en 2015. Cette croissance sensible peut s'expliquer par la réduction des effectifs et une hausse de la qualification moyenne et de l'ancienneté des salariés en place.

Plus faible croissance du pouvoir d'achat

Le pouvoir d'achat des salariés du transport et de l'entreposage progresse de 1,0 % en 2016, après + 1,3 % en 2015. Cette hausse plus modérée est notamment due à une reprise de la hausse des prix (+ 0,2 % après 0,0 % en 2015).

Sur la période 2011 – 2016, la croissance du pouvoir d'achat s'établit à + 0,7 % par an dans le transport et entreposage, soit un niveau plus faible que dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 1,0 %).

Progression 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 salaire horaire brut de base (SHBO) des établissements de 10 salariés et plus progresse de 1,1 % en 2016 dans le transport et l'entreposage, un peu plus vite qu'en 2015.

Du fait d'une inflation plus forte en 2016 qu'en 2015, le pouvoir d'achat du SHBO s'accroît au même rythme ces deux dernières années dans le transport et l'entreposage (+ 0,9 %). Cette augmentation est proche de celle de l'ensemble des secteurs non agricoles en 2016 (+ 1,0 %). Le SHBO s'apparente à un salaire conventionnel. Il est calculé hors primes et hors heures supplémentaires.

L'augmentation du pouvoir d'achat du SHBO est identique dans les transports terrestres et par conduite et le secteur de l'entreposage et activités auxiliaires des transports (+ 0,9 %). Sa hausse est en revanche limitée à + 0,2 % dans les transports aériens.

Sur plus longue période, le pouvoir d'achat du SHBO a progressé de 0,6 % par an entre 2011 et 2016 dans le transport et entreposage. L'augmentation est la plus forte dans l'entreposage et les activités auxiliaires de transport (+ 0,8 %), la plus faible dans les transports aériens (+ 0,0 %). Ce dernier secteur est confronté à une vive concurrence de transporteurs aériens à bas coûts ou originaires de pays ayant des conditions sociales moins avantageuses et réduit donc ses coûts, notamment salariaux drastiquement. Dans les transports terrestres et par conduite, le pouvoir d'achat du SHBO est en hausse annuelle de 0,5 % par an sur la période 2011 - 2016.

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

Figure C3-1 **Salaire moyen par tête (SMPT) et pouvoir d'achat du SMPT**

Salaire moyen par tête en euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2016	Évolution annuelle			
		2014	2015	2016	2011 - 2016
Ensemble des secteurs concurrentiels					
Salaire moyen par tête par mois (SMPT)	2 526	1,6	1,6	1,4	1,7
Pouvoir d'achat du SMPT	-	1,1	1,6	1,2	1,0
Transports et entreposage					
Salaire moyen par tête par mois (SMPT)	2 540	1,0	1,3	1,2	1,4
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,5	1,3	1,0	0,7
Transports principalement de voyageurs					
Salaire moyen par tête par mois (SMPT)	2 833	0,7	1,3	0,5	1,1
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,2	1,3	0,3	0,4
Transports de marchandises (hors ferroviaire)					
Salaire moyen par tête par mois (SMPT)	2 278	0,7	0,8	1,0	1,0
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,2	0,8	0,8	0,3
Autres services de transport					
Salaire moyen par tête par mois (SMPT)	2 674	1,6	1,1	0,9	1,6
Pouvoir d'achat du SMPT	-	1,1	1,1	0,7	0,9
Activités postales					
Salaire moyen par tête par mois (SMPT)	2 135	1,2	1,7	3,1	2,0
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,7	1,7	2,9	1,3

Champ : salariés à temps complet des entreprises de 10 salariés ou plus du secteur privé dont le temps de travail est décompté en heures ayant fait des heures supplémentaires rémunérées dans l'année, hors stagiaires et contrats en alternance ; France métropolitaine

Sources : Insee-Dares, Ecmoss ; calculs Dares

Champ : établissements de 10 salariés et plus hors agriculture et hors emplois publics, France métropolitaine et Drom

Sources : Dares - enquête Acemo, Insee, calculs SDES

Figure C3-2 **Évolution 2015 - 2016 du SMPT dans le transport de voyageurs**

Évolutions annuelles en %

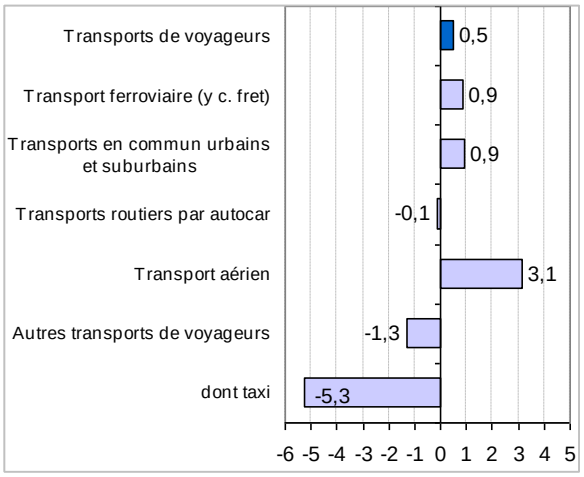
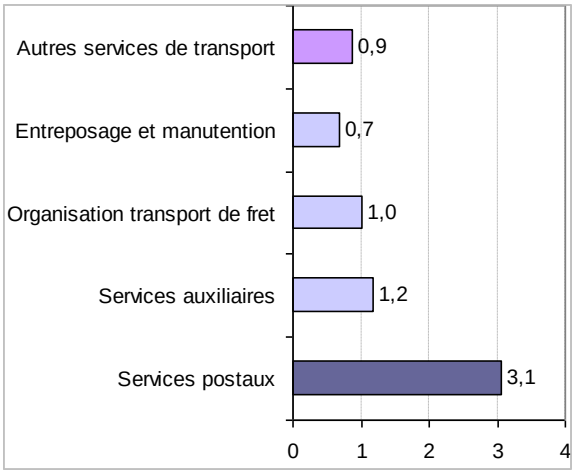


Figure C3-3 **Évolution 2015 – 2016 du SMPT dans les autres services de transport et les activités postales**

Évolutions annuelles en %



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

Sources : Acoss, Insee – calculs SDES

Figure C3-4 **Évolution de l'indice du salaire horaire de base ouvrier**

Évolutions annuelles en %

	2014	2015	2016	Moyenne annuelle 2011 - 2016
Salaire Horaire brut de Base Ouvrier (SHBO)				
Ensemble des secteurs non agricoles	1,5	1,2	1,2	1,6
Transports et entreposage dont	**1,1**	**0,9**	**1,1**	**1,3**
Transports terrestres et transport par conduites (49)	1,0	0,9	1,1	1,3
Transports aériens	0,2	0,5	0,4	0,8
Entreposage et services auxiliaires des transports (52)	1,5	1,2	1,1	1,5
Prix à la consommation y compris tabac	***0,5***	***0,0***	***0,2***	***0,7***
Pouvoir d'achat du SHBO				
Ensemble des secteurs non agricoles	1,0	1,2	1,0	0,8
Transports et entreposage dont	**0,6**	**0,9**	**0,9**	**0,6**
Transports terrestres et transport par conduites (49)	0,5	0,9	0,9	0,5
Transports aériens	-0,3	0,5	0,2	0,0
Entreposage et services auxiliaires des transports (52)	1,0	1,2	0,9	0,8

Champ : établissements de 10 salariés et plus hors agriculture et hors emplois publics, France métropolitaine et Drom

Sources : Dares - enquête Acemo, Insee, calculs SDES

C4 | Emploi et salaires dans les entreprises du TRM

En 2016, avec 358 400 salariés, les effectifs salariés des entreprises dont l'activité principale est le transport routier de marchandises (TRM) progressent de façon plus soutenue qu'en 2015 (+ 3,1 %, après + 1,7 %). Pour la première fois depuis 2007, cette augmentation concerne tous les sous-secteurs. La masse salariale s'accroît (+ 3,4 %). Suite à la revalorisation des salaires conventionnels, le salaire moyen par tête augmente de 1,1 %, un peu plus que le pouvoir d'achat du salaire mensuel par tête (+ 0,9 %).

La croissance de l'emploi se raffermit dans l'interurbain et le transport de proximité

En 2016, dans le TRM, le niveau d'emploi de fin d'année augmente (+ 3,1 %, + 10 800 salariés). Ainsi, il atteint le niveau historique de 358 400 salariés, parallèlement à l'augmentation de l'activité poids lourds mesurée en véhicules-kilomètres.

L'emploi dans le transport de proximité (148 900 salariés) augmente continûment depuis 12 ans. En 2016, il progresse de 3,7 %. Dans le TRM interurbain, il s'accroît plus vigoureusement qu'en 2015 (+ 2,6 %, après + 1,9 %), et s'établit ainsi à 179 500 salariés. L'emploi se retourne dans la location de camions avec chauffeur et les services de déménagement, après respectivement trois et cinq années de pertes.

La hausse de l'emploi est surtout importante dans le secteur du transport routier de proximité (+ 5 300 emplois). Dans le TRM interurbain, l'augmentation est de 4 500 emplois.

La moitié des salariés du TRM sont employés dans l'interurbain, cette part n'ayant cessé de régresser depuis 2004. Inversement, les transports de proximité représentent environ 40 % du TRM, alors que cette part était de près de 31 % en 2003. La location de camions et le déménagement sont très minoritaires et représentent respectivement 4,9 % et 3,5 % des effectifs salariés du secteur.

La croissance de la masse salariale s'accélère en 2016

En 2016, la masse salariale versée par les entreprises du transport routier de marchandises augmente de 3,4 %, davantage que pour l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage (+ 1,5 %). Cette hausse est la plus élevée depuis 2011. La croissance plus rapide de la masse salariale s'observe dans chacune des composantes du transport routier de fret.

Le salaire mensuel moyen effectivement perçu par salarié (SMPT), incluant les primes et les indemnités, augmente de 1,1 % dans le TRM en 2016, après + 0,7 % en 2015. Après trois années de blocage, les salaires conventionnels des conducteurs routiers de marchandises poids lourds (qui représentent 75 % des effectifs du secteur) ont été revalorisés au 1er janvier 2016, contribuant à cette hausse plus soutenue du salaire moyen par tête dans le transport routier de marchandises. Cette hausse concerne tous les secteurs composant le transport routier de marchandises, à l'exception du déménagement, où le SMPT est quasi stable. Comme les années précédentes, l'augmentation du SMPT reste inférieure à celle observée dans le transport et entreposage (+ 1,2 %) ou dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 1,4 %).

Hausse du pouvoir d'achat du salaire moyen mensuel par tête (SMPT)

En 2016, l'indice des prix à la consommation augmente de 0,2 % en un an, après être resté stable en 2015. Le pouvoir d'achat du SMPT du TRM s'accroît donc de 0,9 % par rapport à 2015, légèrement plus qu'en 2015 (+ 0,7 %). Cette évolution est plus faible que celle observée dans l'ensemble des transports et de l'entreposage (+ 1,0 %) et des secteurs concurrentiels (+ 1,2 %).

Entre 2011 et 2016, le pouvoir d'achat a progressé en moyenne de 0,1 % par an dans le TRM. Cette hausse est très inférieure à celle observée dans l'ensemble du transport et entreposage, où le pouvoir d'achat a augmenté de 0,7 % par an en moyenne. Le pouvoir d'achat du SMPT s'est accru au même rythme dans les transports routiers de fret interurbains et dans les transports routiers de proximité.

Une population ouvrière et masculine

Au 31 décembre 2014, 79,6 % des salariés des établissements du TRM sont des ouvriers qualifiés, la plupart étant des conducteurs routiers, et 5,2 % sont des ouvriers non qualifiés. Le taux d'encadrement y est faible : le secteur compte 3,3 % de cadres et 4,4 % de professions intermédiaires, alors qu'ils sont respectivement 10,7 % et 15,0 % dans l'ensemble des transports et de l'entreposage.

Le secteur est peu féminisé : il ne compte que 10,0 % de femmes, contre 25,2 % dans l'ensemble des transports et de l'entreposage.

Les salariés du TRM sont légèrement plus jeunes que ceux de l'ensemble des transports et de l'entreposage avec un âge moyen de 41,9 ans contre 42,2 ans. De plus, les non-conducteurs sont plus jeunes (40,6 ans contre 42,4), ce constat étant moins marqué dans l'ensemble des transports et de l'entreposage (41,5 ans contre 43,2).

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

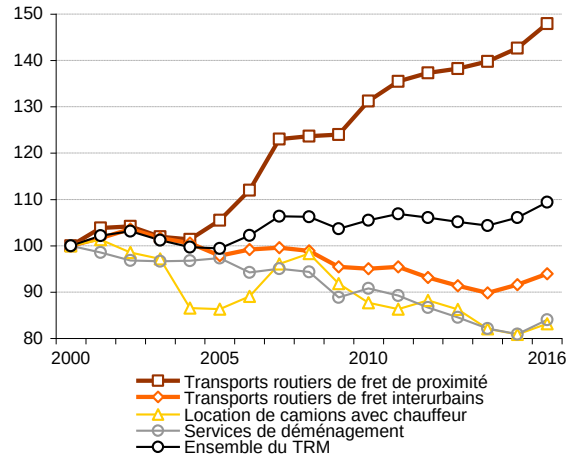
Sources et définitions

Estimations de l'emploi salarié en 2016 : 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 déc. 2000

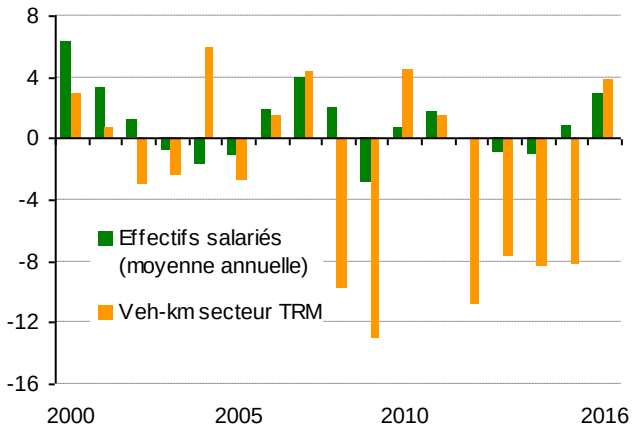


Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES à partir de Insee, estimations d'emploi ; Pôle emploi ; Acoss

Figure C4-2 **Évolutions des effectifs salariés et des véhicules-km réalisés dans le TRM**

En %



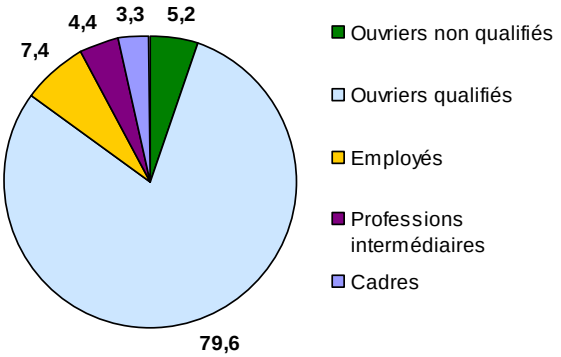
Veh–km : véhicules-kilomètres

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES à partir de Insee, estimations d'emploi ; Pôle emploi ; Acoss

Figure C4-3 **Structure sociale des salariés du TRM au 31 décembre 2014**

En %



Champ : France métropolitaine.

Sources : Insee, DADS ; calculs SDES

Figure C4-4 **Masse salariale, salaire moyen par tête (SMPT) et pouvoir d'achat du SMPT**

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

	Niveau 2016	Évolutions annuelles			
		2014	2015	2016	2016/ 2011
Ensemble du TRM					
Masse salariale	9 465	0,0	1,5	3,4	1,3
SMPT	2 184	0,5	0,7	1,1	0,8
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,0	0,7	0,9	0,1
dont transport routier de fret interurbain					
Masse salariale	5 041	-0,8	1,2	3,5	1,0
SMPT	2 276	0,5	0,6	1,1	0,9
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,0	0,6	0,9	0,1
dont transport routier de fret de proximité					
Masse salariale	3 642	1,3	2,7	3,4	2,1
SMPT	2 071	0,6	0,7	1,0	0,8
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,1	0,7	0,8	0,1

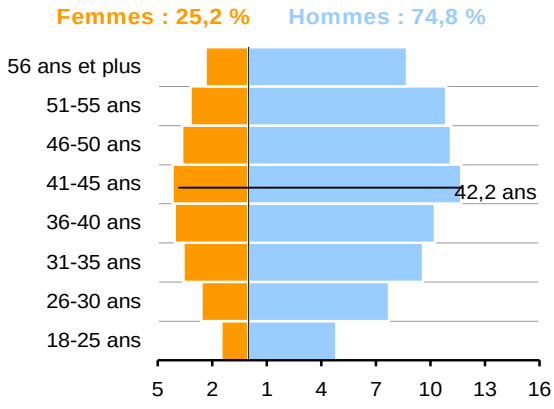
Champ : établissements employeurs cotisant à l'Urssaf, (soit hors fonction publique et cotisants à la MSA), France métropolitaine et Drom.

Sources : Acoss ; Insee ; calculs SDES

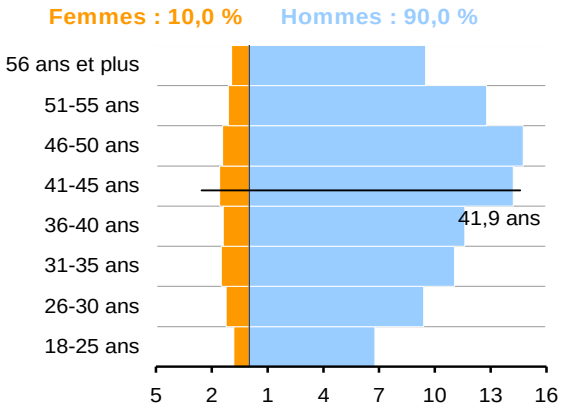
Figure C4-5 **Pyramide des âges des salariés au 31 décembre 2014**

Transports et entreposage

En %



Transport routier de marchandises



Champ : France métropolitaine.

Sources : Insee, DADS ; calculs SDES

C5 | Marché du travail « Transport et logistique » : offre et demande d'emploi

Au 31 décembre 2016, on dénombre 541 700 inscrits à Pôle emploi pour un poste dans les métiers du transport et de la logistique, soit une baisse annuelle de 0,3 %, pour la première fois depuis 2007. Tous métiers confondus, ce nombre est quasi stable (- 0,1 %). Le nombre d'offres confiées par les entreprises à Pôle emploi pour ces métiers s'accroît fortement (+ 16,9 %, après + 9,4 %). L'indicateur de tension augmente dans les métiers du transport et de la logistique en 2016, notamment celui de la conduite de transport routier de marchandises sur longue distance.

541 700 personnes recherchent activement un emploi « Transport et Logistique » (T&L) fin 2016

Fin décembre 2016, 541 700 personnes recherchant un emploi dans un des métiers « Transport et logistique » et tenues d'effectuer des actes positifs de recherche (catégories A, B et C) sont inscrites à Pôle emploi. Ce chiffre représente 1 600 individus de moins qu'en 2015, soit une baisse de 0,3 % (contre une hausse de 4,6 % l'année précédente). Cette diminution vient du transport de marchandises sur route, où le nombre de demandeurs d'emploi baisse à la fois pour la conduite de TRM sur longue distance (- 3,6 %) et pour les courses-livraisons (- 4,7 %) ; fin 2015, ces secteurs étaient déjà en baisse mais pour la seule catégorie A. Dans la manutention et logistique, la demande d'emploi est quasi invariante (+ 0,1 %), sauf pour la catégorie A (- 3,1 %).

Le nombre de demandeurs d'emploi à la recherche d'un poste de conduite de transport en commun sur route augmente continûment depuis 2009. Entre 2011 et 2016, ce nombre a augmenté plus vite que celui de l'ensemble des métiers du transport et de la logistique et de l'ensemble des demandeurs d'emploi. En effet, les hausses annuelles s'accroissent depuis 2013, dépassant même les 12 % depuis 2014. La perspective de l'entrée en vigueur de la loi Macron au 1er août 2015 a pu engendrer un surcroît de candidatures.

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, 65 % des demandeurs).

Un peu plus de 10 % des demandeurs d'emploi sur un métier du « Transport et logistique » sont des femmes

La demande d'emploi pour les métiers du « Transport et logistique » est très masculine, avec seulement 13,2 % 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 11 % des femmes à la recherche d'un emploi « Transport et logistique » sont inscrites sur un métier du transport de marchandises sur route, contre 32 % pour les hommes. À l'inverse, elles sont proportionnellement plus nombreuses à rechercher un emploi dans le magasinage et préparation de commandes (41 % contre 25 % pour les hommes) ou encore dans l'aérien (8 % contre 1 %).

En 2016, le nombre de femmes à la recherche d'un emploi « Transport et logistique » augmente (+ 1,9 %), contrairement à l'ensemble du secteur (- 0,3 %). Cependant, l'évolution moyenne annuelle sur cinq ans est quasi identique (+ 5,4 %).

L'offre d'emploi renforce sa dynamique

De tous les métiers « Transport et logistique », la manutention et la logistique rassemblent le plus grand nombre d'offres (48 % en 2016). Viennent ensuite les métiers du transport de marchandises sur route (33 %) puis ceux du transport de voyageurs sur route (10 %). Au total, au cours de l'année 2016, 258 700 offres « Transport et logistique » ont été confiées à Pôle emploi. Ce nombre augmente pour la deuxième année consécutive (+ 16,9 %), principalement sous l'effet d'une forte progression du nombre d'offres du TRM sur longue distance (+ 25,6 %). L'ensemble des offres d'emploi tous métiers confondus progresse beaucoup moins en 2016 (+ 6,9 %), en revanche sur les cinq dernières années les baisses sont plus faibles (- 3,2 % en moyenne annuelle) que pour les métiers « Transport et logistique » (- 3,7 %).

Suite à l'entrée en vigueur de la loi Macron, les offres d'emploi augmentent de 28,9 % dans la conduite de transport en commun sur route. Il s'agit de la progression la plus forte en 20 ans.

Un marché du travail un peu plus tendu

L'indicateur annuel de tension sur le marché du travail « Transport et logistique » (offres d'emploi rapportées aux flux des nouvelles demandes) augmente à nouveau (+ 3 points) pour s'établir à 43 %. Dans l'ensemble des secteurs, les tensions se maintiennent (+ 0 point). L'accroissement des tensions est la conséquence mécanique de l'augmentation du nombre d'offres déposées à Pôle emploi (+ 16,9 %) bien plus forte que celle des nouvelles inscriptions (+ 6,7 %) en 2016. Comme en 2015, c'est dans le TRM sur longue distance que les tensions s'accroissent le plus (+ 8 points, après également + 8 points) : en effet, le nombre d'offres a beaucoup plus augmenté (+ 25,6 %) que les nouvelles inscriptions (+ 10,2 %). Les tensions dans les autres métiers du « Transport et logistique » continuent de diminuer (- 7 points), car les offres sont en baisse (- 4,3 %), et les nouvelles inscriptions augmentent de 5,5 %.

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

Les métiers « transport et logistique » (T&L)

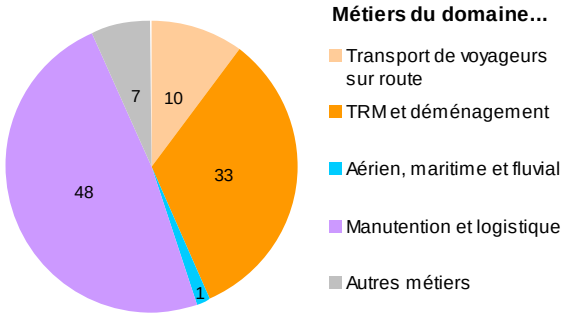
Le **marché du travail** « transport et logistique » est défini à partir des **métiers** concernés par les offres et les demandes d'emploi gérées par Pôle emploi, 39 métiers ayant été retenus par le SDES, agrégés en sept groupes de métiers.

Les **métiers** sont transversaux aux **secteurs** d'activité. Par exemple, la conduite d'engin et déplacement de charges peut être exercée dans une entreprise du commerce ou de l'industrie.

Le **changement de la nomenclature** des métiers de Pôle emploi fin 2009 perturbe la continuité des séries statistiques d'ensemble, en particulier du fait des « autres métiers du « Transport et logistique » ».

Figure C5-1 **Répartition des offres d'emploi selon le métier proposé**

En %, données brutes

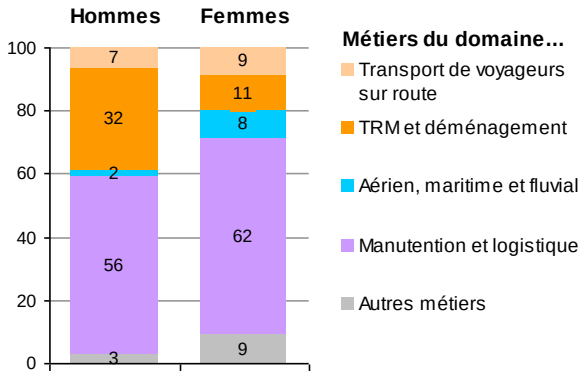


Champ : France métropolitaine.

Sources : Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail ; calculs SDES

Figure C5-2 **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 SDES

Figure C5-3 **Demandeurs d'emploi au 31 décembre**

Niveaux en milliers, évolutions en %, données brutes

	Ensemble					*dont femmes*				
	Niveau	Évolutions annuelles				*Niveau*	*Évolutions annuelles*			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011	*2016*	*2014*	*2015*	*2016*	*2016/ 2011*
Ensemble des métiers du Transport et logistique										
Actes positifs de recherche (catégories A, B et C)	**541,7**	**6,8**	**4,6**	**-0,3**	**5,3**	***71,4***	***6,8***	***5,6***	***1,9***	***5,4***
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	352,5	5,9	2,2	-3,2	4,2	*41,5*	*5,3*	*3,0*	*-0,6*	*4,4*
dont manutention et logistique										
Actes positifs de recherche (catégories A, B et C)	**307,7**	**7,0**	**5,3**	**0,1**	**5,5**	***44,5***	***7,4***	***5,8***	***1,4***	***5,8***
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	195,6	5,9	3,0	-3,1	4,5	*25,0*	*6,1*	*3,2*	*-1,6*	*4,8*
dont conduite de transport en commun sur route										
Actes positifs de recherche (catégories A, B et C)	**22,5**	**12,3**	**15,6**	**13,5**	**10,7**	***3,9***	***11,2***	***16,2***	***12,9***	***10,0***
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	13,5	10,9	13,5	11,1	10,4	*1,9*	*12,8*	*11,0*	*7,3*	*9,4*
dont conduite de TRM longue distance										
Actes positifs de recherche (catégories A, B et C)	**70,4**	**5,6**	**2,0**	**-3,6**	**4,2**	***2,3***	***8,0***	***1,5***	***0,2***	***3,7***
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	42,0	5,8	-1,8	-8,1	2,2	*1,3*	*7,6*	*-3,5*	*-1,3*	*1,8*
Ensemble des demandeurs d'emploi										
Actes positifs de recherche (catégories A, B et C)	**5 546,7**	**6,4**	**4,9**	**-0,1**	**5,1**	***2 796,9***	***5,8***	***5,6***	***0,7***	***5,0***
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	3 529,6	5,4	2,4	-3,0	4,0	*1 670,0*	*4,5*	*3,3*	*-2,1*	*3,7*

Champ : France métropolitaine.

Sources : Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail ; calculs SDES

Figure C5-4 **Offres d'emploi**

Niveaux en milliers, évolutions annuelles en %, données brutes

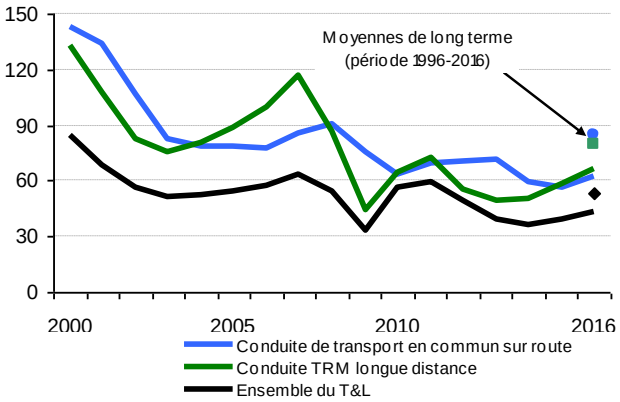
	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	16/11
Ensemble des métiers du T&L	**258,7**	**-4,4**	**9,4**	**16,9**	**-3,7**
dont manutention et logistique	125,1	-7,1	8,5	13,3	-5,8
dont conduite de transport en commun sur route	13,3	-8,5	9,8	28,9	5,2
dont conduite de TRM longue distance	53,5	5,9	14,2	25,6	0,8
Ensemble des offres d'emploi	**2 848,8**	**-3,7**	**6,1**	**6,9**	**-3,2**

Champ : France métropolitaine.

Sources : Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail, calculs SDES

Figure C5-5 **Indicateur de tension**

En %, données brutes



Champ : France métropolitaine.

Sources : Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail, calculs SDES

D – Des externalités du transport

D – Des externalités du transport

Évolutions

Avec l'accroissement de la circulation routière en 2015 et 2016, les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports augmentent : celles dues à la route ont augmenté de 11,4 % au total depuis 1990 et de 0,5 % entre 2015 et 2016.

L'amélioration de la performance environnementale des véhicules ne compense pas l'accroissement de la circulation. La combustion de carburants utilisés pour les transports routiers est la principale cause des émissions de GES du secteur des transports. En 2016, les transports restent le secteur qui émet le plus de GES (29 % du total national). Les émissions de polluants atmosphériques sont généralement à la baisse depuis 1990 grâce au renouvellement du parc et à l'introduction progressive des pots catalytiques, mais ces progrès ont été limités par l'intensification du trafic et l'augmentation de la part des véhicules diesel.

Avec un jour supplémentaire d'année bissextile, le nombre de tués en 2016 est stable alors que le nombre d'accidents corporels augmente davantage de 1,6 %.

Entre 2000 et 2015, la qualité de l'air s'est améliorée : les teneurs en NO_2 en PM_{10} et en $PM_{2,5}$ ont baissé à proximité du trafic routier bien que les normes pour la protection de la santé humaine ne soient pas respectées sur certaines parties du territoire en majorité à proximité du trafic routier.

.

En 2016, on dénombre moins d'accidents corporels aériens et de morts qu'en 2015, année marquée par l'accident de Germanwings et ses 150 personnes décédées. Les nombres d'accidents et de personnes décédées en mer diminuent.

Structure

Les émissions de GES proviennent quasi exclusivement du transport routier (95 %). La combustion de carburants par les véhicules engendre 98 % des émissions de GES dues au transport. Le diesel est à l'origine de 84 % de ces émissions.

Le transport routier représente entre 75 et 100 % des émissions des transports selon les polluants. Il est le premier émetteur d'oxyde d'azote, de cuivre, de zinc et de plomb.

La vitesse et l'alcool sont les causes principales des accidents mortels sur la route. Parmi les accidents mortels dans lesquels le taux d'alcoolémie des conducteurs impliqués est connu, 29 % des personnes tuées l'ont été dans un accident impliquant au moins un conducteur dont le taux d'alcool était supérieur au taux légal (0,5 g/l). Si les accidents impliquant un poids lourd ne représentent que 4,9 % de l'ensemble des accidents, ils représentent 14,2 % des personnes tuées.

En dehors des évènements exceptionnels, les accidentalités aérienne et ferroviaire restent globalement stables depuis plus de dix ans.

Contenu

Ce chapitre décrit certaines 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, accidentalité dans l'ensemble des transports par mode ; emprise du transport sur le sol et impacts sur les milieux naturels.

D1 | Indicateurs de la politique des transports

L'accord de Paris suite à la COP 21 a adopté l'objectif de contenir la hausse des températures en deçà de 2°C. Le secteur des transports est l'un des secteurs prioritaires pour les actions à mener qui permettront de respecter cet accord.
En France, les transports sont, en 2016, responsables de 29 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) - (39 % des émissions de CO_2).
Les voitures particulières émettent plus de la moitié des émissions de CO_2 des transports, les poids lourds le cinquième alors qu'ils ne représentent que le vingtième de la circulation.

La France s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et à les diviser par quatre entre 1990 et 2050. La loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte vise à réduire fortement les émissions de GES et la consommation d'énergie, en particulier fossile afin de préparer l'après pétrole et répondre aux impératifs de lutte contre le changement climatique.

Les émissions de gaz à effet de serre, en baisse depuis 2004, repartent à la hausse depuis 2015

Depuis 1990, les émissions totales de gaz à effet de serre ont baissé de 15,3 %, toutefois celles dues aux transports ont augmenté de 12,4 %. Jusqu'en 2001, les émissions dues aux transports ont cru, elles ont plafonné jusqu'en 2004, ont diminué jusqu'en 2008, sont restées quasi stables jusqu'en 2014, elles repartent à la hausse en 2015 et 2016 avec l'accroissement de la circulation routière.

Depuis 1990, la responsabilité des différents types de véhicules n'a pas beaucoup évolué : le transport routier émet à lui seul 95,3 % des émissions de gaz à effet de serre des transports en 2015. Les émissions de gaz à effet de serre dues au transport routier ont crû de 12,3 % au total depuis 1990, quand la circulation s'accroissait de 39,3 %.

Les voitures particulières émettent plus de la moitié des émissions du transport routier (53,4 % en 2015, contre 55,3 % en 1990) : 41,0 % pour les voitures roulant au diesel, 12,4 % pour les voitures roulant à l'essence. La circulation des voitures particulières (françaises et étrangères), 76,0 % de la circulation totale en 2016 en France, a cru de 35,6 % entre 1990 et 2015 ; en 2016 elle s'accroît de 2,8 %, tandis que les émissions des voitures particulières se sont accrues au total de 7,1 % entre 1990 et 2015.

Les véhicules utilitaires légers (VUL) émettent 19,3 % des émissions de CO_2 de la route et représentent 16,5 % de la circulation routière en 2016. Les émissions des VUL ont cru au total de 37,8 % depuis 1990, tandis que la circulation des VUL français progressait de 59,9 %.

Les véhicules lourds (poids lourds, bus et cars) sont responsables de 21,3 % des émissions de CO_2 de la route alors qu'ils ne représentent que 5,2 % de la circulation routière. La circulation des poids lourds a baissé de 15 % au total entre 2007 et 2016, alors que leurs émissions de CO_2 diminuaient de 17,6 %.

Les émissions unitaires du transport aérien (mesurées en gramme CO_2 par passager-kilomètre) qui étaient en baisse continue depuis 1990, semblent se stabiliser en 2016.

Les concentrations en NO_2 et PM_{10} restent élevées à proximité du trafic routier.

En baisse continue depuis 2000, les concentrations en PM_{10} et NO_2 semblent augmenter en 2015.

Les normes européennes de qualité de l'air pour la protection de la santé humaine concernant le NO_2 sont entrées en vigueur en 2010 et sont dépassées chaque année dans plusieurs agglomérations. La France a reçu une mise en demeure en 2015 et un avis motivé en 2017 pour plusieurs zones. Les normes en PM_{10} pour la protection de la santé humaine sont plus souvent dépassées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain. Ainsi en 2015, 10 % des stations situées à proximité du trafic routier ne respectent pas la norme journalière contre 3 % en fond urbain.

Les modes alternatifs au transport routier ne représentent qu'une faible part du transport

La stratégie nationale de transition écologique vers un développement durable a pour axe 2 de s'engager dans l'économie circulaire et sobre en carbone.

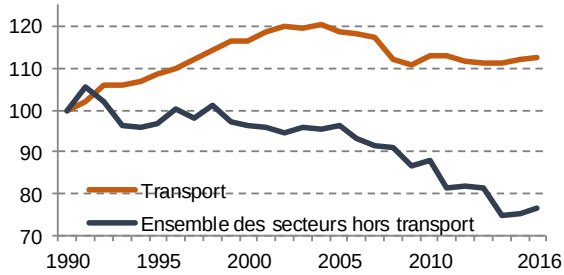
Les transports alternatifs à la route, émettant moins de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, exercent moins de pressions sur l'environnement. L'évolution de la part du transport routier dans les transports de marchandises permet de suivre si les modes de transports s'orientent vers une plus grande sobriété en énergie et en carbone. Or, en 2016, les transports alternatifs au transport routier ne représentent que 12,0 % du transport terrestre de marchandises (hors oléoducs) ; cette part a fortement diminué depuis 1990 (23,2 %) et même depuis 2000 (19 %).

Parmi les transports en commun terrestres de voyageurs, les transports ferroviaires de voyageurs émettent moins de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques que les autres transports. Par ailleurs, les transports routiers collectifs (autobus ou autocars) sont susceptibles de transporter plus de voyageurs par véhicule et, selon leur taux de remplissage et leur dimension, d'avoir des impacts environnementaux plus faibles que les voitures particulières. L'évolution de la part des transports en commun dans l'ensemble des transports intérieurs terrestres de voyageurs permet de suivre la réorientation des déplacements vers des modes plus sobres en énergie et en carbone. En 2016, la part du transport collectif de voyageurs est de 19,7 %, quasi stable depuis 2011 malgré la reprise de la circulation routière des voitures particulières (17,6 % en 1990).

Le nombre de kilomètres de transports collectifs en site propre en province (TCSP), qui permet de fluidifier le transport urbain, est passé de 1 104 km en 2007 à 2 050 km en 2015. Il se rapproche de la cible de 2 200 km fixée pour 2020.

Figure D1-1 Émissions de gaz à effet de serre dans les transports et dans les autres secteurs

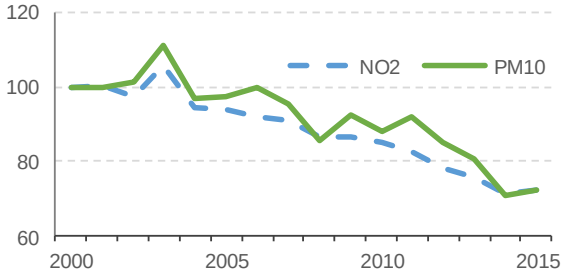
Indices base 100 en 1990 en %



Source : SDES, d'après Citepa

Figure D1-2 Évolution des concentrations en NO_2 et PM_{10}

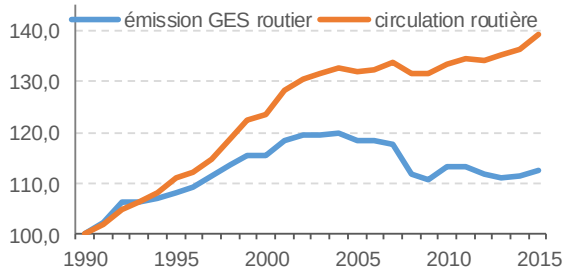
Indices base 100 en 1990 en %



Source : SDES, d'après Citepa

Figure D1-3 Évolutions de la circulation routière et des émissions de gaz à effet de serre

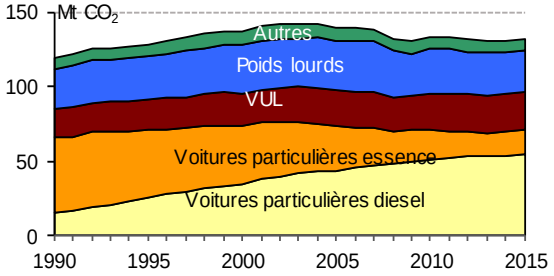
Indices base 100 en 1990 en %



Source : SDES, d'après Citepa

Figure D1-4 Évolution des émissions de CO_2 par type d'émetteur dans les transports

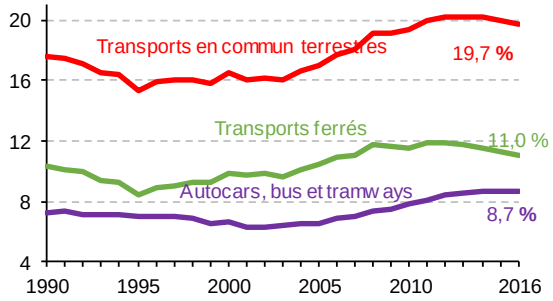
en millier de tonnes équivalent CO_2



Source : SDES, d'après Citepa

Figure D1-5 Part modale des transports collectifs de voyageurs (hors aérien)

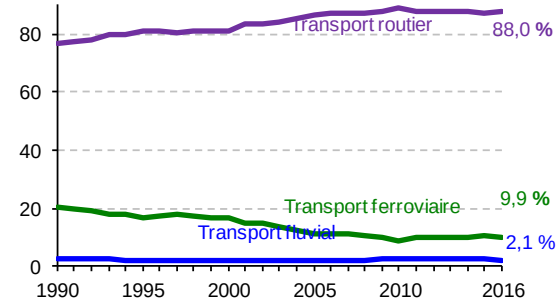
En % des voyageurs-kilomètres



Source : SDES

Figure D1-6 Part modale des transports terrestres de marchandises

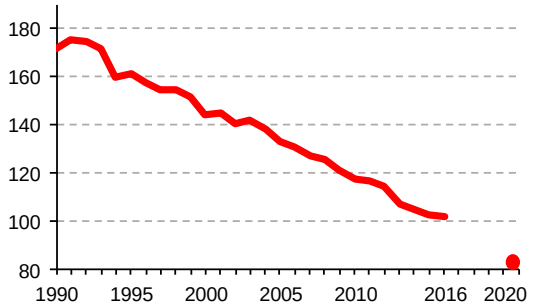
En % des tonnes-kilomètres



Source : SDES

Figure D1-7 Émissions unitaires de CO_2 de l'aérien

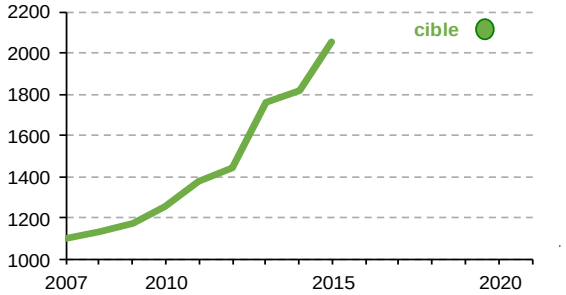
En gramme CO_2 par passager-kilomètre



Source DGAC

Figure D1-8 Nombre de kilomètres de TCSP en service hors Île-de-France

En kilomètres



Source Cerema

D2 | Consommation d'énergie de traction dans les transports (données 2015)

Avec 50,0 Mtep, soit environ 34 % de la consommation finale énergétique, la consommation d'énergie de traction dans les transports est en augmentation en 2015 (1,3 %), sur une tendance à la baisse sur plus long terme (- 0,5 % en moyenne annuelle depuis 2010). La consommation de produits non pétroliers, qui représente moins de 8 % de la consommation totale, croît plus rapidement que celle des carburants pétroliers.

La consommation d'énergie de traction des transports s'accroît en 2015

En 2015, la consommation d'énergie des transports croît (+ 1,3 %) et s'établit à 50,0 millions de tep. Après avoir crû en moyenne annuelle de près de 2 % par an entre 1990 et 1999, elle a ralenti (+ 0,6 %) entre 2000 et 2007 ; depuis 2008, la consommation d'énergie de traction est sur une tendance à la baisse (- 0,8 %) malgré une croissance en 2010 et 2011 ; depuis 2010 elle diminue de 0,5 % en moyenne annuelle.

Les carburants pétroliers (y compris agrocarburants incorporés) constituent l'essentiel de l'énergie consommée dans les transports ; leur part est passée de 98,5 % en 1990 à 98,0 % en 2015. En 2015, du fait du prix bas des produits pétrolier, leur consommation s'accroît de 1,3 % dans un contexte de baisse de 0,5 % en moyenne annuelle depuis 2010.

La consommation d'électricité augmente en 2015 (+ 2,1 %), plus nettement que depuis 2010 (+ 0,3 % en moyenne annuelle) ; elle est tirée par la consommation dans les transports urbains qui s'accroît de 2,7 % (+ 2,4 % en moyenne anuelle depuis 2010), en lien avec le développement des tramways.

L'utilisation de gaz naturel, qui a débuté à partir de 2002, reste très faible malgré une nette croissance tant en 2015 (+ 3,0 %) que depuis 2010 (+ 2,3 % en moyenne annuelle).

La consommation de carburants pétroliers pour les transports routiers progresse

La consommation de carburants est essentiellement destinée au transport routier (81,5 % des carburants pétroliers). Les évolutions de consommation de carburants pour le transport routier sont analysées dans la dernière fiche du rapport, fiche G3. Elles progressent en 2015 (+ 1,2 %) et diminuent de 0,5 % en moyenne annuelle depuis 2010.

La consommation de carburants pétroliers pour les transports non routiers est aussi en hausse

18,5 % des carburants pétroliers sont utilisés pour d'autres usages que la route. Les consommations des carburants pétroliers pour les modes non routiers croissent un peu plus rapidement que pour les usages routiers.

La consommation du mode aérien (14,0 % des consommations d'énergie), la plus importante pour les usages non routiers, augmente en 2015 (+ 4,8 %) et sur moyenne période (+ 1,2 % en moyenne annuelle depuis 2010), en lien avec l'augmentation des mouvements d'avions (*cf. fiche F5*).

Le transport maritime et fluvial utilise 3,6 % 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 2015, elle baisse fortement depuis 2010 (- 3,9 % en moyenne annuelle).

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 qui reste faible (0,05 Tep) au regard de la consommation totale, elles croissent de 2,3 % en moyenne annuelle depuis 2010 (+ 3,0 % en 2015).

Les données sur les consommations d'énergie sont celles de 2015. Le bilan de l'énergie n'est pas encore disponible.
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 (cf. bilan de la circulation, *fiche G1*) quelle que soit l'origine 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.

L'ensemble des séries de consommation d'énergie a été revu en 2015.

Figure D2-1 Évolution des consommations d'énergie de traction du transport par mode

Niveau en millions de tep, évolutions en %

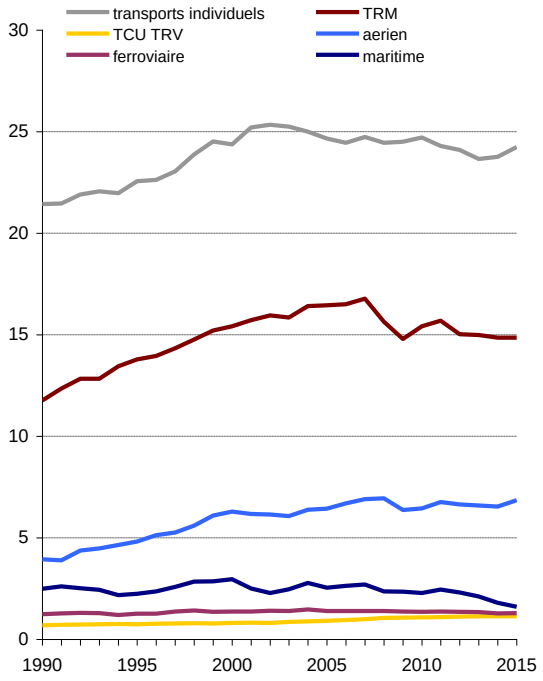
	Niveau	Evolution annuelle			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010
Voyageurs	**33,3**	**-1,5**	**0,0**	**2,5**	**0,0**
Transports individuels	**24,5**	**-1,8**	**0,4**	**2,0**	**-0,4**
Deux roues	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Voitures particulières (y compris taxis et VUL étrangers)	23,7	-1,9	0,4	2,0	-0,4
Essence	*6,9*	*-3,7*	*-0,2*	*1,9*	*-3,1*
Gazole	*16,7*	*-1,1*	*0,7*	*2,1*	*0,9*
GPL	*0,1*	*-11,1*	*-10,7*	*-11,0*	*-6,7*
Plaisance (essence)	0,3	0,7	1,0	1,0	1,1
Transport collectif	**8,8**	**-0,5**	**-1,2**	**4,0**	**1,0**
Transports routiers de voyageurs (gazole uniquement)	0,6	0,4	-0,4	0,3	0,5
Transports urbains de voyageurs	0,6	2,5	-1,1	1,4	1,4
Gazole	*0,3*	*0,4*	*-0,4*	*0,3*	*0,5*
Electricité	*0,2*	*5,2*	*-2,9*	*2,7*	*2,4*
Gaz naturel véhicules	*0,05*	*3,1*	*3,1*	*3,0*	*2,3*
Transports ferroviaires SNCF (1)	0,8	-0,9	-5,2	1,6	-1,1
Gazole	*0,1*	*-1,2*	*-15,2*	*0,0*	*-3,9*
Electricité	*0,7*	*-0,8*	*-2,7*	*2,0*	*-0,4*
Transport aérien (carburéacteur, essence aviation) (3)	6,9	-0,8	-0,7	4,8	1,2
Marchandises	**16,7**	**-1,5**	**-2,7**	**-1,1**	**-1,4**
Transports routiers de marchandises	**14,9**	**-0,3**	**-0,9**	**0,1**	**-0,7**
Essence (français)	*0,1*	*-14,5*	*-10,9*	*-9,8*	*-14,2*
Gazole (tous P.T.A.C.)	*14,6*	*0,0*	*-0,8*	*0,3*	*-0,5*
P.T.A.C.<=3,5t (VUL français)	*7,1*	*0,4*	*0,6*	*2,1*	*1,1*
P.T.A.C. > 3,5t, français + étrangers	*7,6*	*-0,4*	*-2,0*	*-1,4*	*-1,9*
GPLc (VUL français, P.T.A.C. <= 3,5t)	*0,03*	*-11,1*	*-10,7*	*-11,0*	*-6,7*
Gaz naturel véhicules (utilitaires français	*0,05*	*3,1*	*3,1*	*3,0*	*2,3*
Navigation intérieure (fioul)	0,17	-6,6	-9,5	-7,2	-4,4
Transport maritime (diesel marine, fioul) (2)	1,61	-8,8	-14,8	-10,5	-6,7
Oléoducs (électricité)	0,03	0,0	0,0	0,0	0,0
Ensemble	**50,0**	**-1,5**	**-0,9**	**1,3**	**-0,5**

(1) Électricité uniquement de traction.
(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 : SDES

Figure D2-2 Évolution des consommations d'énergie de traction du transport par mode

En millions de tep



Source : SDES

Figure D2-3 Évolution des consommations d'énergie de traction du transport par énergie

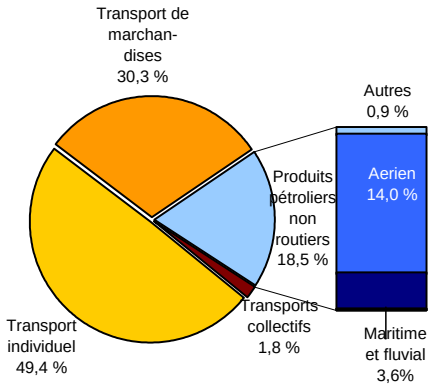
Niveau en millions de tep, évolutions en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010
Carburants pétroliers	49,0	-1,5	-0,9	1,3	-0,5
Carburants pétroliers routiers	*40,0*	*-1,2*	*-0,1*	*1,2*	*-0,5*
Carburants pétroliers non routiers	*9,1*	*-2,8*	*-4,3*	*1,3*	*-0,7*
GNV	0,1	3,1	3,1	3,0	2,3
Electricité	0,9	0,6	-2,7	2,1	0,3
Ensemble	**50,0**	**-1,5**	**-0,9**	**1,3**	**-0,5**

Source : SDES

Figure D2-4 Répartition des consommations de carburants pétroliers en 2015

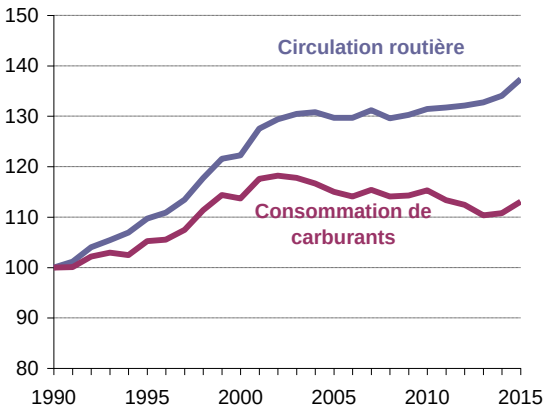
En % des tep



Source : SDES

Figure D2-5 Évolution de la circulation et de la consommation de carburant des voitures particulières

Indice base 100 en 1990



Source : SDES

D3.1 | Émissions de gaz à effet de serre des transports

En 2016, pour la seconde année consécutive les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports augmentent (+ 0,5 %). Cette hausse est principalement due aux transports routiers (95 % des émissions du secteur des transports) et en particulier aux voitures particulières (56 % des émissions de GES des transports). L'amélioration de la performance environnementale des véhicules ne compense pas l'accroissement des kilomètres parcourus par la route. La combustion de carburants utilisés pour les transports routiers est la principale cause des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports. En 2016, les transports restent le secteur qui émet le plus de GES (29 % du total national).*

Le transport, secteur qui contribue le plus aux émissions de GES

En 2016, le volume total de GES émis en France métropolitaine est de 451 Millions de tonnes équivalent CO_2 (Mt CO_2e), en augmentation de 1,3 % par rapport à 2015. Les secteurs résidentiels/tertiaire et de l'industrie de l'énergie sont les principaux contributeurs de cette hausse. Cependant, depuis 1990, les émissions françaises de GES ont diminué de 16,6 %.

Les transports, avec 133 Mt CO_2e, restent, et ce depuis 1998, le secteur qui émet le plus de GES devant l'industrie manufacturière et les déchets (96 Mt CO_2e), l'agriculture (89 Mt CO_2e), le résidentiel/tertiaire (88 Mt CO_2e) et l'industrie de l'énergie (45 Mt CO_2e). En 2016, les transports représentent 29,5 % des émissions nationales de GES, une contribution relative plus forte qu'en 1990 (22 %). En effet, entre 1990 et 2016 les GES dus aux transports ont progressé au total de 11,4 % (0,4 % en moyenne annuelle) alors que l'industrie a sensiblement réduit ses émissions et que les autres secteurs ont stabilisé leur niveau d'émissions. L'augmentation des émissions des transports depuis 1990 résulte d'une croissance de 1,2 % entre 1990 et 2004 et d'une diminution de 0,5 % entre 2004 et 2016 en moyenne annuelle.

La hausse des émissions des transports entre 2015 et 2016 (+ 0,5 %) a été plus contenue que celle constatée pour les autres secteurs, hormis les déchets et l'agriculture qui présentent une réduction de leurs émissions. Cette progression est essentiellement liée à l'augmentation de la circulation routière.

Des GES majoritairement imputables aux voitures particulières

Les émissions de GES du transport proviennent quasi exclusivement du transport routier (95 %). Les émissions de la route ont augmenté de 12,7 % au total depuis 1990 et de 0,4 % entre 2015 et 2016. La combustion de carburants par les véhicules engendre 98 % des émissions de GES dues au transport. Le diesel est à l'origine de 84 % de ces émissions.

Les véhicules individuels (voitures particulières françaises et étrangères et les motocycles) réalisent 78 % de la circulation en 2015, les véhicules utilitaires légers (VUL) 17 % et les poids lourds français et étrangers (y compris bus et cars) de 5 %. En 2015, les véhicules individuels émettent 56 % (70,9 Mt CO_2e) des GES du transport routier contre 20 % pour les VUL et 22 % (28,1 Mt CO_2e) pour les poids lourds.

Les véhicules individuels connaissent une augmentation des émissions de GES entre 1990 et 2005 (+ 0,8 % en moyenne annuelle) et une circulation qui s'accroit de 1,8 % en moyenne par an, puis une diminution moyenne annuelle de 0,4 % des émissions alors que la circulation continue de s'accroître mais à un rythme ralenti de 0,6 %. Depuis 1990, les émissions de GES des véhicules individuels ont progressé de 7 % et leur circulation de 37 %.

Les émissions de GES des VUL ont sensiblement augmenté depuis 1990 : 1,4 % par an en moyenne entre 1990 et 2010 avec une circulation en augmentation de 1,9 % en moyenne annuelle puis 0,8 % en moyenne annuelle entre 2010 et 2015 avec une circulation en augmentation de 1,5 % par an. Depuis 1990 les GES émis par les VUL ont progressé de 38 %, leur circulation s'étant accrue de 58 %.

Les émissions de GES des poids lourds ont augmenté de 4 % au total entre 1990 et 2015 : hausse entre 1900 et 2007 (+ 1,4 % par an en moyenne) puis décroissance de 2,4 % par an en moyenne entre 2007 et 2015 ; dans le même temps, la circulation routière des poids lourds a augmenté de 21,9 % au total avec une croissance annuelle moyenne de 1,6 % entre 1990 et 2007 puis de 0,6 % jusqu'en 2015.

Entre 1990 et 2015 l'intensité en GES du voyageur/kilomètre a diminué de 9 % (140 g de CO_2e en 1990 contre 128 g CO_2e en 2015) pour les véhicules individuels. Un voyageur émet donc moins de GES pour un kilomètre en 2015 qu'en 1990. Le taux d'occupation des véhicules, l'efficacité énergétique des véhicules, le contenu en CO_2 des carburants peuvent expliquer cette baisse. Néanmoins, compte tenu de l'augmentation des distances moyennes par personne le niveau annuel d'émissions liées au transport par véhicule individuel a augmenté de 13 % entre 1990 et 2015. En 2015 ces émissions représentaient 1,47 tonne de CO_2 par habitant. Pour respecter les objectifs de la COP 21 et limiter le réchauffement climatique à + 2 °C, le niveau d'émission de GES annuel par personne ne devrait pas dépasser 2 tonnes de CO_2e par an pour l'ensemble des postes de consommation (transport, logement, alimentation, loisirs, …).

Le poids du transport maritime et aérien

Dans les inventaires conventionnels, seules sont prises en compte les émissions de GES du trafic maritime et aérien domestique. En 2016, elles représentent respectivement 1 % (1,3 Mt CO_2e) et 3,5 % (4,7 Mt CO_2e, 3,5 Mt CO_2e en 2015) des émissions des transports.

Bien qu'exclues du total national officiel, les émissions du transport international sont néanmoins calculées. Le transport international maritime imputé à la France était en 2015 de 5,8 Mt CO_2e, en réduction de 31 % par rapport à 1990. Les émissions françaises de GES afférentes au transport aérien international ont progressé de 97 % depuis 1990 et représentaient en 2015 17,8 Mt CO_2e.

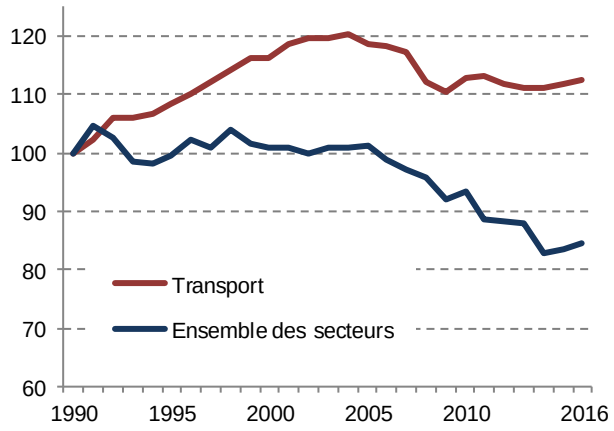
Vers une réduction de l'impact de la climatisation des véhicules ?

Les hydrofluorocarbures (HFC) sont de puissants GES avec un pouvoir de réchauffement 140 à 11 700 fois plus important que le CO_2. Les HFC sont utilisés pour climatiser les véhicules. Leur rejet dans l'atmosphère est dû aux émissions fugitives. Exprimés en équivalent CO_2, les gaz fluorés, dont font partie les HFC, représentent 2 % des émissions de GES des transports. Le 15 octobre 2016, 197 États ont décidé de supprimer progressivement, d'ici 2050, les émissions de HFC.

** : 2016 = estimation provisoire*

Figure D3.1-1 **Évolution des émissions de GES jusqu'en (2016*)**

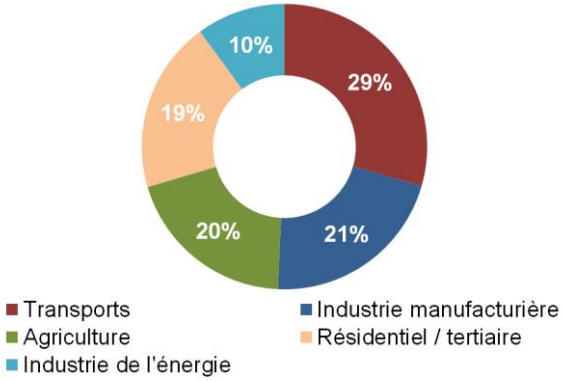
Indice base 100 en 1990



* 2016 = estimation provisoire

Champ : France et DROM Source : Citepa / rapport Secten 2017

Figure D3.1-2 **Répartition des émissions de GES (2016*)**



* 2016 = estimation provisoire

Champ : France et DROM Source : Citepa / rapport Secten 2017

Figure D3.1-3 **Émissions de GES par secteurs**

Niveau en millions de tonnes équivalent CO2, évolutions en %

	Niveaux		Évolution annuelle moyenne		
	1990	2016*	2016* / 1990	2004/ 1990	2016*/ 2004
Transports	**119,2**	**132,8**	**0,4**	**1,2**	**-0,5**
Routier	112,2	126,5	0,5	1,3	-0,5
Autres modes	7,0	6,3	-0,4	0,2	-1,0
Autres secteurs	**421,5**	**318,0**	**-1,1**	**-0,4**	**-1,9**
Résidentiel / tertiaire	88,9	87,8	0,0	1,3	-1,6
Industrie manufacturière	163,5	96,0	-2,0	-1,3	-2,9
Industrie de l'énergie	76,4	45,5	-2,0	-1,1	-3,0
Agriculture/sylviculture	92,7	88,8	-0,2	-0,1	-0,2
Total hors UTCF	**540,7**	**450,8**	**-0,7**	**0,0**	**-1,5**
UTCF	-29,5	-39,8	1,2	4,2	-2,2
Total avec UTCF	511,2	411,1	-0,8	-0,3	-1,4

Transport international (hors bilan)	Niveaux		Évolution annuelle moyenne		
	1990	2015	2015 / 1990	2010 / 1990	2015 / 2010
Maritime	*8,4*	*5,8*	-1,4	1,2	-4,8
Aérien	*9,0*	*17,8*	2,6	4,2	0,9

Champ : France métropolitaine

Source : Citepa / rapport Secten 2017

UTCF : Utilisation des terres, leurs changements et la forêt

* 2016 = estimation provisoire

Figure D3.1-4 **Émissions de GES du transport**

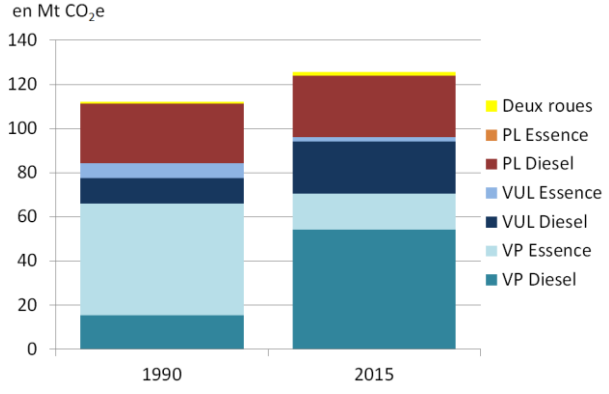
Niveau en millions de tonnes équivalent CO2, évolutions en %

	Niveaux		Évolution annuelle moyenne		
	1990	2015	2015 / 1990	2010 / 1990	2015 / 2010
Voiture particulière	**66,1**	**70,9**	**0,3**	**0,4**	**-0,1**
Diesel	15,5	54,2	5,1	6,2	1,1
Essence	50,5	16,4	-4,4	-4,6	-3,5
GPL	0,2	0,3	2,0	4,4	-6,9
GNV	0,0	0,0	:	:	-7,0
Electriques	0,0	0,0	:	:	:
Véhicules utilitaires	**18,5**	**25,5**	**1,3**	**1,4**	**0,8**
Diesel	11,6	23,5	2,9	3,3	1,4
Essence	6,9	2,0	-4,8	-4,8	-5,1
Poids lourds (yc bus et cars)	**27,0**	**28,1**	**0,2**	**0,5**	**-1,0**
Diesel	27,0	27,9	0,1	0,4	-1,1
Essence	0,0	0,0	-2,3	-2,3	-2,4
GNV	0,0	0,2	:	:	2,8
Deux roues	0,6	1,5	3,7	4,7	-0,4
TOTAL	**112,2**	**126,1**	**0,5**	**0,6**	**-0,2**
dont diesel	54,0	105,6	2,7	3,3	0,6
dont essence	57,4	18,4	-4,4	-4,6	-3,7
dont GPL	0,2	0,3	2,0	4,4	-6,9
Transport ferroviaire	1,1	0,5	-3,3	-3,2	-3,6
Transport fluvial français	0,8	1,2	1,6	2,0	0,3
Transport maritime domestique	1,6	1,0	-1,8	-2,0	-0,9
Transport aérien français	3,5	3,5	0,0	0,0	-0,1

Champ : France métropolitaine

Source : Citepa / rapport Secten 2017

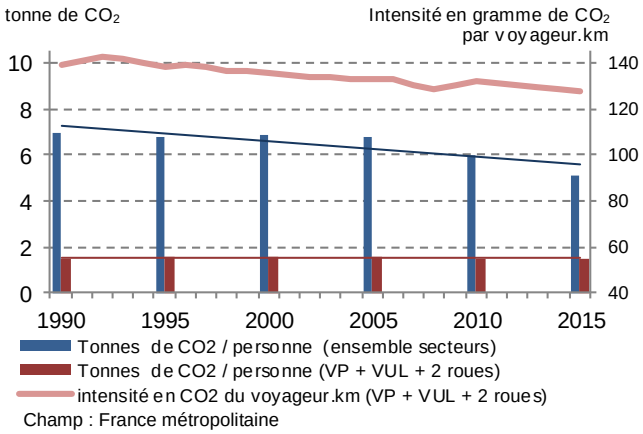
Figure D3.1-5 **GES des transports routiers selon le véhicule et la motorisation**



Champ : France métropolitaine

Source : Citepa / rapport Secten 2017

Figure D3.1-6 **Intensité en CO_2 du transport routier (hors poids lourds) et émissions de CO_2 / personne**



Champ : France métropolitaine

Source : Insee, SDES, Citepa / rapport Secten 2017

D3.2 | Émissions de polluants atmosphériques des transports

Le transport routier représente entre 75 et 100 % des émissions des transports selon les polluants. Il est le premier émetteur d'oxydes d'azote (NO_x), de cuivre (Cu), de zinc (Zn) et de plomb (Pb), tous secteurs d'activités confondus. Il contribue également aux émissions d'autres polluants mais dans une moindre mesure. Pour la majorité des polluants, les véhicules diesel sont responsables de plus de 80 % des émissions du transport routier alors qu'ils représentent 63 % du parc en 2015. L'évolution des émissions du transport routier sont variables selon les polluants. Les progrès observés sont notamment dus au renouvellement du parc et à l'introduction progressive de pots catalytiques.

Le transport routier est le mode le plus émetteur de polluants dans l'air et représente entre 75 et 100 % de la part des émissions des transports selon les polluants.

Transport routier : des tendances variables selon les polluants et un fort impact du diesel

En 2015, la part du transport routier dans les émissions totales, tous secteurs d'activités confondus, est majoritaire pour les NO_x, le Cu, le Zn et le Pb, entre 48 et 68 %. Le transport routier contribue également aux émissions d'autres polluants mais dans des proportions plus faibles : entre 13 et 26 % pour le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), les dioxines et furanes (PCDD-F), le cadmium (Cd) et l'arsenic (As). Pour les particules, plus ces dernières sont fines plus la part du transport routier est importante : 5 % pour les particules en suspension de toutes tailles à 16 et 17 % pour les particules de diamètre inférieur à 1 (PM_1) et inférieur à 2,5 µm ($PM_{2,5}$). Ces particules proviennent à la fois de l'échappement, de l'usure des routes et de certaines pièces des véhicules.

En 2015, les véhicules essence contribuent pour près de 75 % aux émissions de CO et de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) du transport routier alors qu'ils ne représentent que 37 % du parc. À l'inverse, les véhicules diesel sont responsables de plus de 90 % des émissions du transport routier pour les NO_x et les particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM_{10}) alors qu'ils représentent 63 % du parc.

Sur la période 1990-2015, les émissions du transport routier ont suivi des tendances contrastées selon les polluants. Les émissions de NO_x ont diminué de 61 %, celles de CO et COVNM de plus de 90 % grâce au renouvellement du parc et à l'introduction progressive de pots catalytiques. Néanmoins, ces progrès ont été limités par l'intensification du trafic (+ 38 % entre 1990 et 2015) et l'augmentation de la part des véhicules diesel (21 % en 1990 à 63 % en 2015).

Pour l'As, le Cr, le Cu et le zinc, les émissions du transport routier ont augmenté depuis 1990. Pour le Cu, cette tendance s'explique par la hausse du trafic. Pour les HAP et les PCDD-F, les émissions ont également augmenté mais connaissent depuis quelques années une diminution.

Autres modes de transport : des contributions faibles aux émissions nationales

La part des autres modes de transport dans les émissions de polluants atmosphériques est le plus souvent faible, hormis pour le Cu où le transport ferroviaire contribue pour 23 % en 2015. Le Cu, le polluant le plus émis par le transport ferroviaire, provient de l'usure des caténaires. Ces émissions ont augmenté jusqu'au début des années 2000 suite à la hausse du trafic et diminuent depuis.

Le transport maritime est le mode de transport le plus émetteur de dioxyde de soufre - SO_2 (51 % en 2015) mais ne représente que 1,2 % des émissions nationales. Ces émissions sont en baisse et proviennent de la combustion de fioul lourd dont la teneur en soufre est déjà limitée règlementairement dans la Manche-Mer du Nord et sera portée à 0,5 % d'ici 2020 pour toutes les zones. Le transport maritime contribue également aux émissions de nickel (Ni), à hauteur de 1,6 % des émissions nationales en 2015, et sont dues à la consommation de fioul lourd. S'agissant des particules, le transport maritime émet 0,5 % pour les PM_{10} et 0,8 % pour les $PM_{2,5}$ des émissions au niveau français.

Le transport fluvial émet surtout du CO et des COVNM, émissions en hausse jusqu'au milieu des années 2000. Enfin, le transport aérien est responsable de 4,7 % des émissions de Pb en 2015. Ces dernières ont diminué de 43 % depuis 1990.

Comment sont calculées les émissions de polluants atmosphériques et de GES ?

Le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire a confié au Centre Interprofessionnel Technique d'Études de la Pollution Atmosphérique (CITEPA) l'élaboration des inventaires nationaux d'émissions de polluants atmosphériques et de GES dans le cadre de l'arrêté du 24 août 2011 relatif au Système National d'Inventaires d'Émissions et de Bilans dans l'Atmosphère.

Conformément aux périmètres de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies et de la directive européenne relative aux plafonds d'émission nationaux, ne sont pas incluses les émissions maritimes internationales et les émissions de la phase croisière (≥ 1000 m) des trafics aériens domestique et international.

Pour estimer les émissions du secteur routier, le CITEPA ne s'appuie ni sur les données communiquées par les constructeurs, ni sur les valeurs limites d'émission (VLE). L'estimation des émissions résulte d'études scientifiques indépendantes qui sont compilées dans une base de données européenne qui alimente le modèle COPERT (basé sur la méthodologie EMEP/EEA).

Les émissions sont dues à la combustion, l'évaporation et les abrasions du revêtement routier, des freins et des pneus. Elles sont calculées en tenant compte :

- de paramètres liés aux véhicules et leurs déplacements (type de véhicules, motorisation, masse/cylindrée et norme du véhicule, vitesse moyenne et trafic sur les différents réseaux, taux de chargement de poids lourds, pente du réseau, température, etc.) ;

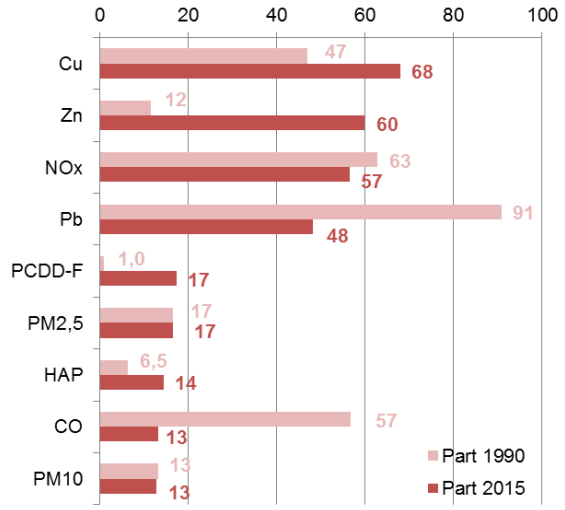
- de facteurs d'émissions qui permettent de convertir des unités physiques en émissions.

En général, les facteurs d'émissions utilisés par le CITEPA sont nettement plus élevés que les VLE fixées par les différentes directives européennes et donc plus conformes à la réalité.

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

Figure D3.2-1 **Part du transport routier dans les émissions totales en 1990 et 2015**

En %



Source : Citepa, avril 2017 – Format Secten

Figure D3.2-2 **Émissions du transport routier et part dans les émissions totales**

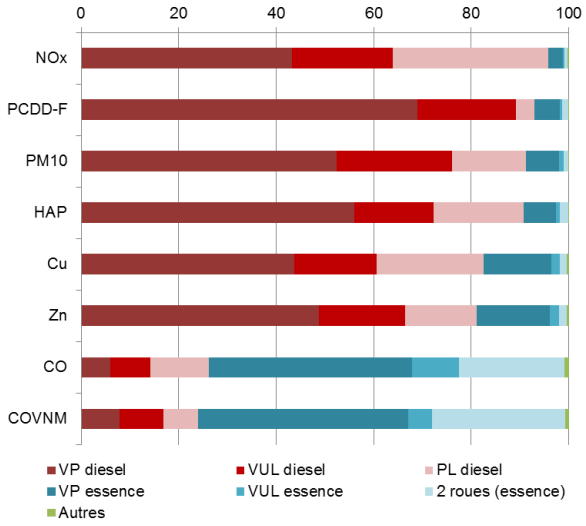
Unité variable selon les polluants, évolutions annuelles en %

		NO_x (kt)	CO (kt)	COVNM (kt)	PM_{10} (kt)	$PM_{2.5}$ (kt)	HAP (t)	PCDD-F (g ITEQ)	Cu (t)	Pb (t)	Zn (t)
Emissions du transport routier	1990	1224	5919	910	75	70	2,9	18	104	3902	258
	2015	472	395	56	34	27	2,8	20	144	54	285
	Evolution	-61	-93	-94	-54	-61	-5,4	7,7	38	-99	10
Part du transport routier dans les émissions totales	1990	63	57	38	13	17	6,5	1,0	47	91	12
	2015	57	13	9,0	13	17	14	17	68	48	60
Part 2015 des émissions du transport routier par type de motorisation	VP diesel	43	6,0	7,9	52	54	56	69	44	55	49
	VP essence	3,1	42	43	6,7	5,0	6,7	5,2	14	17	15
	VUL diesel	21	8,3	9,0	24	26	16	20	17	21	18
	VUL essence	0,23	9,5	5,0	0,90	0,69	0,74	0,51	1,7	2,1	1,9
	PL diesel	32	12	7,0	15	14	18	3,9	22	1,8	15
	2 roues (essence)	0,68	22	27	0,93	0,88	1,7	1,2	1,4	1,8	1,7
	Autres	0,21	0,81	0,73	0,16	0,11	0,14	0,080	0,41	0,41	0,34

Source : Citepa, avril 2017 – Format Secten

Figure D3.2-3 **Émissions du transport routier par type de véhicule et motorisation pour quelques polluants en 2015**

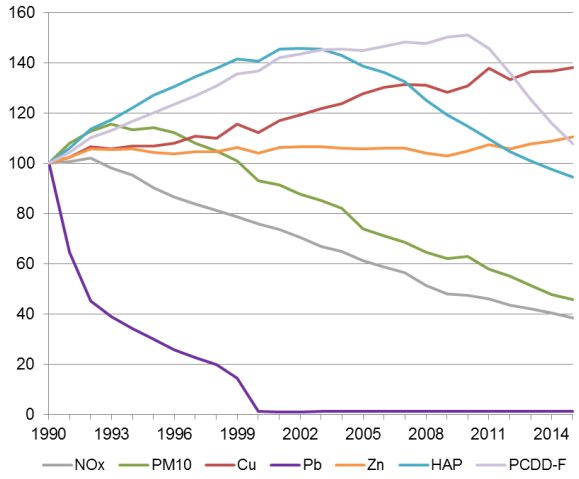
En %



Source : Citepa, avril 2017 – Format Secten

Figure D3.2-4 **Évolution des émissions des principaux polluants du transport routier**

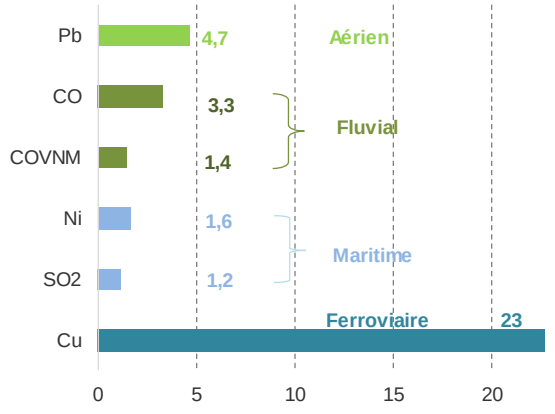
Indice base 100 en 1990



Source : Citepa, avril 2017 – Format Secten

Figure D3.2-5 **Part des autres modes de transports dans les émissions totales de certains polluants en 2015**

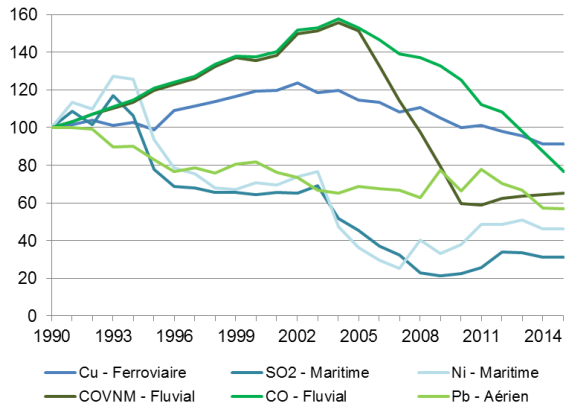
En %



Source : Citepa, avril 2017 – Format Secten

Figure D3.2-6 **Évolution des émissions des principaux polluants des autres modes de transport**

Indice base 100 en 1990



Source : Citepa, avril 2017 – Format Secten

D3.3 | Qualité de l'air et transport routier

Le dioxyde d'azote (NO_2) est le polluant pour lequel la responsabilité du transport routier est la plus importante. Ainsi, les concentrations annuelles en NO_2 sont en moyenne deux fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain. Ces dernières ont diminué depuis 2000, mais des progrès restent à faire puisqu'en 2015, 34 % des stations situées à proximité du trafic routier ne respectent pas les normes européennes. Le transport routier a également un impact sur les concentrations en particules, mais moins marqué que pour le NO_2, puisque d'autres sources importantes contribuent aux concentrations de particules dans l'air. Les teneurs annuelles en particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM_{10}) ont baissé depuis 2000, mais en 2015 la réglementation n'est pas respectée pour 10 % des stations de mesure situées à proximité du trafic routier. La situation s'est améliorée pour le monoxyde de carbone (CO) et le benzène, dont le transport routier était l'une des principales sources.

La baisse des émissions de plusieurs polluants atmosphériques se traduit par une amélioration de la qualité de l'air, mais dans des proportions moindres, compte tenu des processus complexes qui interviennent dans l'atmosphère.

Des concentrations encore trop élevées pour le NO_2 et les PM_{10}

Entre 2000 et 2015, les teneurs en NO_2 ont baissé à proximité du trafic routier et en situation de fond urbain[5]. Le pic de 2003 est dû à la canicule et à des conditions météorologiques peu favorables à la dispersion des polluants. Les concentrations en NO_2 sont en moyenne deux fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain, le trafic routier étant l'une des sources majoritaires de production d'oxydes d'azote (NO_x).

Ainsi, les normes pour la protection de la santé humaine ne sont pas respectées en majorité à proximité du trafic routier. En 2015, les dépassements de la norme annuelle concernent 34 % des stations situées à proximité du trafic routier contre moins de 1 % en fond urbain.

Les teneurs en PM_{10} sont 1,2 fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain et ont diminué sur la période 2007-2015. Cependant, ces dernières sont fortement dépendantes des conditions météorologiques. Les modalités de mesure des PM_{10} et des particules de diamètre inférieur à 2,5 µm ($PM_{2,5}$) ont été modifiées en 2007, afin de rendre les résultats équivalents à ceux obtenus par la méthode de référence européenne. Il n'est donc pas possible de comparer les périodes 2000-2006 et 2007-2015.

Les normes en PM_{10} pour la protection de la santé humaine sont plus souvent dépassées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain. Ainsi en 2015, 10 % des stations situées à proximité du trafic routier ne respectent pas la norme journalière contre 3 % en fond urbain.

En 2015, la norme européenne en $PM_{2,5}$ pour la protection de la santé humaine est respectée pour l'ensemble des stations de mesure.

La réglementation européenne est respectée pour le CO et le benzène en 2015

Entre 2000 et 2015, les teneurs en CO diminuent et sont faibles. La norme européenne pour le CO est respectée. Ces progrès s'expliquent par l'introduction de normes environnementales pour les véhicules routiers et la mise en place de pots catalytiques.

Les concentrations en benzène mesurées à proximité du trafic routier diminuent entre 2000 et 2015, baisse expliquée en partie par l'entrée en vigueur le 1er janvier 2000 de la directive 98/70/CE visant à limiter le taux de benzène dans l'essence. En 2015, la réglementation européenne fixée pour la protection de la santé humaine est respectée à proximité du trafic routier et en fond urbain.

Impacts sur la santé et l'environnement

Le NO_2 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 NO_2 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. Seules les stations de mesure concernées par les rapportages à la Commission européenne sont prises en compte. Le Bilan de la qualité de l'air en France en 2015, publié par le CGDD/MEEM, sert de référence.

Contentieux européen

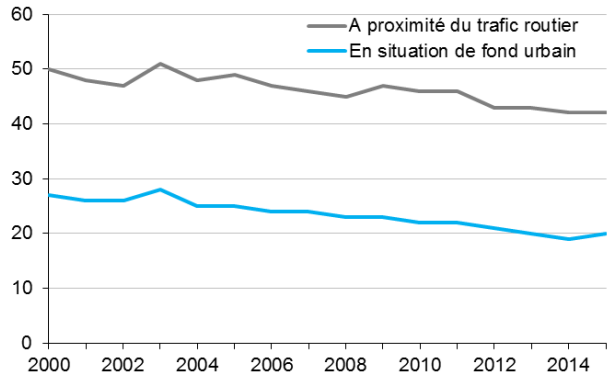
De 2009 à 2013, la France a reçu plusieurs avertissements de la Commission européenne (mise en demeure, avis motivé, saisine de la Cour de justice de l'Union européenne) pour le non-respect des normes de qualité de l'air fixées pour les PM_{10} pour la protection de la santé humaine et pour ne pas avoir mis en place des plans d'action répondant aux ambitions de la directive. 10 zones sont concernées sur le territoire national. Par ailleurs, les normes européennes de qualité de l'air pour la protection de la santé humaine concernant le NO_2 sont entrées en vigueur en 2010 et sont dépassées chaque année dans plusieurs agglomérations. La France a reçu une mise en demeure en 2015 et un avis motivé en 2017 pour plusieurs zones.

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

[5] Les concentrations en situation de fond urbain sont mesurées dans des zones urbaines éloignées de toutes sources directes d'émissions.

Figure D3.3-1 **Évolution des concentrations annuelles en NO_2 dans l'air**

En µg.m^{-3}

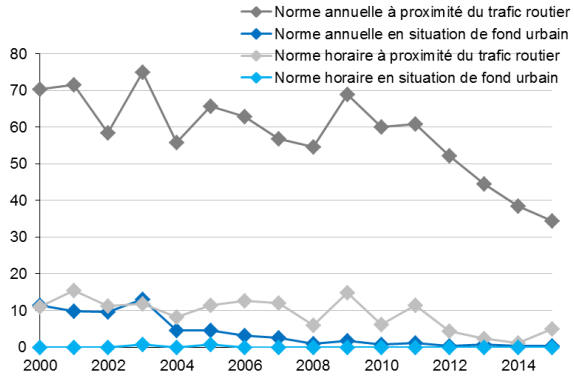


Champ : France métropolitaine et Drom.

Source : Géod'Air, juillet 2016

Figure D3.3-2 **Évolution de la part des stations de mesure qui ne respectent pas les normes en NO_2**

En %

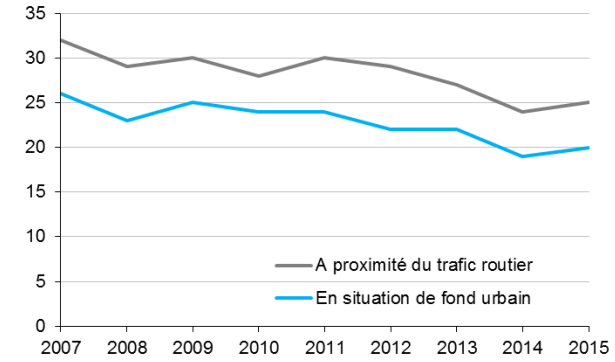


Champ : France métropolitaine et Drom.

Source : Géod'Air, juillet 2016. Traitements : SDES, juin 2017

Figure D3.3-3 **Évolution des concentrations annuelles en PM_{10} dans l'air**

En µg.m^{-3}

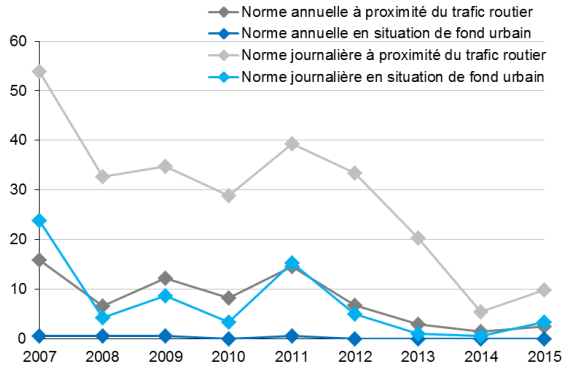


Champ : France métropolitaine et Drom.

Source : Géod'Air, juillet 2016

Figure D3.3-4 **Évolution de la part de stations de mesure qui ne respectent pas les normes en PM_{10}**

En %

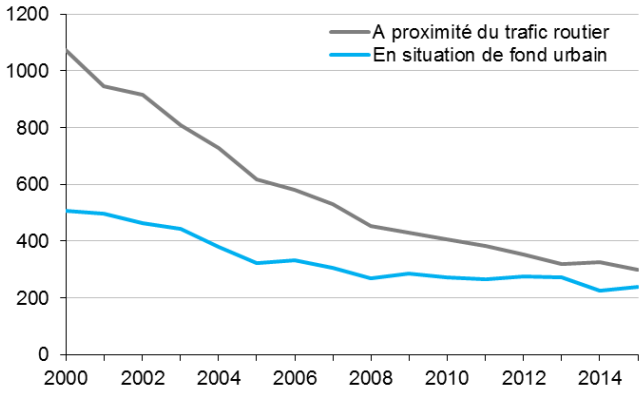


Champ : France métropolitaine et Drom.

Source : Géod'Air, juillet 2016. Traitements : SDES, juin

Figure D3.3-5 **Évolution des concentrations annuelles en CO dans l'air**

En µg.m^{-3}



Champ : France métropolitaine et Drom.

Source : Géod'Air, juillet 2016

Figure D3.3-6 **Réglementation européenne pour la protection de la santé humaine**

Polluant	Valeur limite pour la protection de la santé humaine	Année d'entrée en vigueur
NO_2	Valeur limite annuelle : 40 µg.m^{-3} en moyenne sur l'année civile	2010
	Valeur limite horaire : 200 µg.m^{-3} en moyenne sur une heure à ne pas dépasser plus de 18 fois par année civile	2010
PM_{10}	Valeur limite annuelle : 40 µg.m^{-3} en moyenne sur l'année civile	2005
	Valeur limite journalière : 50 µg.m^{-3} à ne pas dépasser plus de 35 jours par année civile	2005
$PM_{2.5}$	Valeur limite annuelle : 25 µg.m^{-3} en moyenne sur l'année civile	2015
CO	10 000 µg.m^{-3} en maximum journalier de la moyenne sur 8h	2005
Benzène	Valeur limite annuelle : 5 µg.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

D4.1 | Accidentalités aérienne, ferroviaire et maritime

En 2016, on dénombre moins d'accidents corporels aériens et de morts qu'en 2015 marquée par l'accident de l'airbus de la Germanwings et ses 150 personnes décédées. Le nombre de personnes décédées dans des accidents ferroviaires augmente en 2016. À l'inverse, les nombres de personnes décédées et disparues en mer diminuent.

L'année 2016 enregistre un nombre particulièrement bas de décès aériens.

En 2016, on dénombre 73 accidents corporels aériens ayant provoqué le décès de 30 personnes, soit le nombre de morts le moins élevé jamais observé.

L'accidentalité aérienne en 2016 n'est évidemment pas comparable avec celle de l'année 2015, marquée par l'accident de l'airbus de la Germanwings survenu en mars dans les Alpes-de-Haute-Provence, à l'origine du décès des 150 personnes à bord (144 passagers dont 72 de nationalité allemande et 51 de nationalité espagnole et les 6 membres d'équipage).

Quant au nombre de blessés graves, il diminue en passant de 59 en 2015 à 50 en 2016.

Avec 69 accidents corporels, l'aviation générale (avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés et privés) concentre 95 % des accidents corporels de l'aérien en 2016, tandis que les autres types de vol, transport public et travail aérien, enregistrent 4 accidents. Elle concentre également la totalité de la mortalité aérienne, mais le nombre de morts a été divisé par plus de 2 entre 2015 et 2016 (30 contre 63 en 2015). Comme en 2015, le nombre de victimes d'accidents d'ULM est supérieur à celui des victimes d'accidents d'avion (14 contre 11).

Le nombre de tués augmente dans les accidents ferroviaires

En 2016, on dénombre 145 accidents graves de chemin de fer sur le réseau ferré national, soit 5 de moins qu'en 2015.

Toutefois, le nombre de tués dans ces accidents augmente fortement de 48 %, passant de 54[6] à 80. Le nombre de blessés graves est quasi stable : 41 en 2015 et 48 en 2016. Il reste bien inférieur aux niveaux atteints en 2013 et 2014 (respectivement 72 et 74 personnes).

Comme les années précédentes, les accidents aux passages à niveau et ceux causés par le matériel roulant en marche sont les plus générateurs d'accidents mortels et de blessés graves : 31 tués aux passages à niveau et 49 tués par le matériel roulant. Comme en 2015 ces deux catégories représentent 100% des personnes tuées en 2016.

Le nombre d'accidents en mer diminue

Le nombre d'accidents maritimes (opérations de sauvetage recensées par la Direction des affaires maritimes) diminue en 2016 de 5,9 %, après deux années de forte augmentation (+ 3,7 % en 2014 puis + 12,4 % en 2015). Le nombre de personnes décédées (156) diminue de 6,0 %. Les personnes disparues sont également moins nombreuses en 2016 (82 contre 96 en 2015). Quant aux personnes blessées, leur nombre est quasi stable (736 contre 739 en 2015).

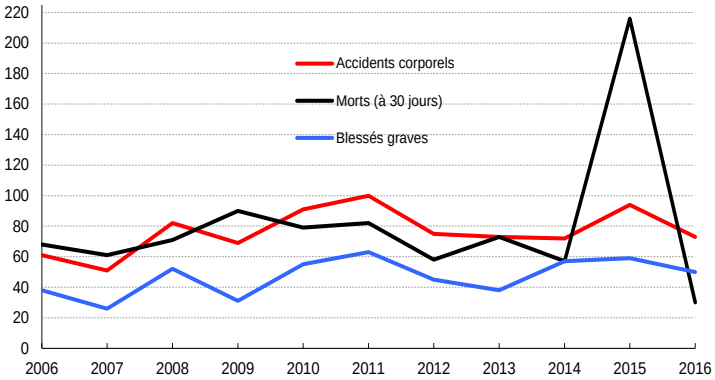
Au cours des dix dernières années, le nombre d'accidents maritimes a augmenté à un rythme annuel moyen de 4,6 %. Sur la même période, les nombres de morts et de blessés recensés ont également augmenté (respectivement + 1,0 % et + 2,8 % en moyenne annuelle) alors que le nombre de disparus est stable (en moyenne annuelle).

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

[6] *Les 11 personnes décédées et 23 personnes grièvement blessés dans le déraillement de la rame d'essai du TGV Est survenu le 14 novembre 2015 ne sont pas comptabilisées parmi les 54 tués et 41 blessés graves car cet accident ne s'est pas produit au moment des faits sur le réseau ferré national (RFN).*

Figure D4.1-1 **Accidents aériens sur le territoire français**

Nombre d'accidents corporels, de morts et de blessés graves



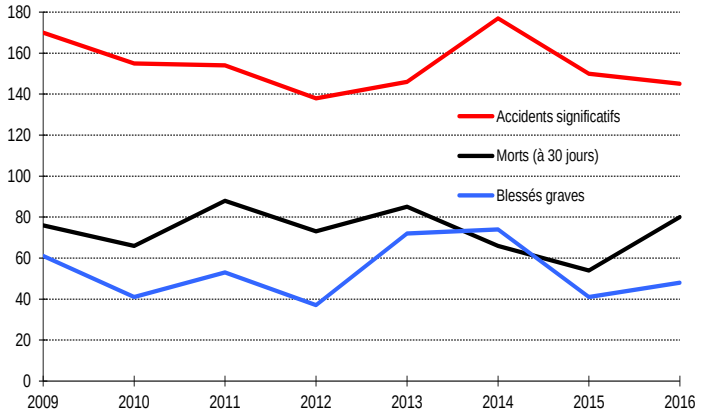
Champ : accidents corporels sur le territoire français métropolitain, quelle que soit la nationalité de l'avion, couvrant :
- le transport public ou l'aviation commerciale (avions et hélicoptères des compagnies aériennes) ;
- l'aviation générale (avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés, privés) ;
- le travail aérien (avions, hélicoptères et ULM des sociétés et des privés pour épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, hélitreuillage, etc.)

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

Figure D4.1-2 **Accidents ferroviaires**

Nombre d'accidents significatifs, de morts et de blessés graves



Champ : accidents se produisant sur le réseau ferré national (RFN) pouvant se décomposer en collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies ou autres.

La définition retenue correspond aux indicateurs de sécurité communs (ISC) qui comptabilisent, pour chaque catégorie d'accidents, les accidents dits significatifs, c'est-à-dire : « tout accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages significatifs au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation. Les accidents survenus dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts sont exclus. »
(*) À partir du 1er janvier 2009, la définition des accidents est modifiée en excluant désormais les suicides et tentatives de suicides.

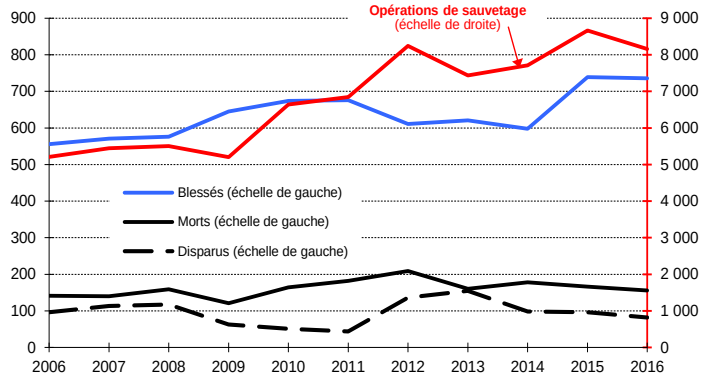
Morts (ou « tués ») : voyageurs, agents en service et autres ouvriers travaillant sur le réseau ferré national et victimes routières des accidents aux passages à niveau, décédés dans les 30 jours suivant l'accident.

Blessés graves : personnes hospitalisées plus de 24 heures (mais non décédées dans les 30 jours suivants).

Source : SNCF Réseau, « Rapport annuel sur la sécurité – Année 2016 »

Figure D4.1-3 **Accidents maritimes (y compris plaisance)**

Nombre d'opérations de sauvetage, de morts, de disparus et de blessés



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 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 : SDES, d'après DGITM / DAM / SM

D4.2 | Accidentalité routière

Pour la troisième année consécutive, le nombre de tués sur les routes de France métropolitaine ne diminue plus. Avec 3 477 tués, la mortalité est stable en 2016, alors qu'elle avait augmenté les deux années précédentes (+ 2,3 % en 2015 et + 3,5 % en 2014).

En 2016, le bilan de l'accidentalité routière s'établit en France métropolitaine à 57 522 accidents corporels, pour lesquels on dénombre 3 477 personnes tuées, soit 16 de plus qu'en 2015. Avec un jour supplémentaire d'année bissextile, le nombre de tués en 2016 est stable alors que le nombre d'accidents corporels augmente de 1,6 %. Malgré l'augmentation du nombre de tués depuis trois ans, son niveau reste inférieur à celui de 2012 (3 653 personnes tuées). 2013 reste l'année la moins mortelle depuis 1972[7] (3 268 personnes tuées).

On dénombre par ailleurs 72 645 blessés (+ 2,6 %), parmi lesquels 37 % ont été hospitalisés plus de 24 heures. Le nombre de blessés hospitalisés plus de 24 heures est également en hausse (+ 2,2 %).

Dans les cinq départements d'outre-mer, on dénombre 1 910 accidents corporels (- 6,9 %). 178 personnes ont été tuées en 2016, soit 23 de plus qu'en 2015.

L'augmentation soutenue de la circulation routière de 2,5 % en 2016 (*fiche G1*) peut expliquer en partie la hausse de l'accidentalité.

Le nombre d'accidents continue d'augmenter sur les autoroutes

Si 25 % des accidents corporels se produisent hors agglomérations (hors autoroutes), ces accidents concentrent 63 % de la mortalité. En 2016, le nombre d'accidents corporels est stable en agglomérations et diminue sur les routes nationales (- 6,6 %). En revanche, il augmente sur les routes départementales (+ 5,0 %) et surtout sur les autoroutes (+ 10,2 %). C'est la cinquième année consécutive que le nombre d'accidents corporels sur les autoroutes augmente. Mais ces accidents ont provoqué moins de décès qu'en 2015 : 28 vies ont été épargnées (270 tués contre 298).

La mortalité des plus âgés s'accroît

Pour la troisième année consécutive, le nombre de personnes tuées chez les 65 ans et plus augmente (+ 6,6 %). Jusqu'en 2013, le nombre de tués de 65 ans et plus baissait. Depuis trois ans, ce nombre augmente de 9 % par an en moyenne. Sur la même période, la part des 65 ans dans la population française croît de 3 % par an en moyenne ; le vieillissement de la population n'explique donc qu'en partie cette évolution.

Les piétons tués sont de plus en plus nombreux

Le nombre de piétons tués augmente de 19,4 %, soit 91 personnes de plus qu'en 2015. Ils représentent 16,1 % des tués ; cette proportion est maximale en 2016. Cette évolution est en lien avec l'accroissement de la mortalité des personnes les plus âgées : parmi les 91 piétons tués supplémentaires, 60 avaient 65 ans ou plus. Les piétons de cette classe d'âge représentent plus de la moitié des piétons tués (52 %).

La route est responsable d'une femme tuée pour trois hommes

En 2016, 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 34 % et 31 %). La répartition des femmes et des hommes parmi les victimes est fortement liée à la répartition femmes-hommes selon les types d'usagers : ainsi 94 % des motocyclistes tués sont des hommes contre 64 % des piétons tués.

Les causes principales d'accidents mortels restent les mêmes : vitesse, alcool et stupéfiants

Qu'elle soit excessive ou inadaptée aux circonstances, la vitesse reste la première des causes principales d'accidents mortels, identifiée dans au moins un accident mortel sur quatre. Entre 2013 et 2016, les vitesses pratiquées par les véhicules de tourisme ont augmenté sur les routes à 2 × 2 voies et autoroutes de dégagement limitées à 110 km/h, respectivement de 4 et 3 km/h. Sur les autoroutes de liaison où l'accidendalité a particulièrement augmenté, les vitesses moyennes observées ont augmenté de l'ordre de 5 km/h entre 2012 et 2016. Ces vitesses moyennes ont en revanche légèrement diminué dans les agglomérations.

Parmi les accidents mortels dans lesquels le taux d'alcoolémie des conducteurs impliqués est connu, 29 % des personnes tuées l'ont été dans un accident impliquant au moins un conducteur dont le taux d'alcool était supérieur au taux légal (0,5 g/l). En 2016, 17 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel ont un taux d'alcool supérieur au taux légal (0,5 g/l). Cette proportion est supérieure chez les jeunes conducteurs (24,1 % des conducteurs majeurs de moins de 25 ans).

La part des conducteurs impliqués dans un accident mortel avec un test positif aux stupéfiants est également stable (21,0 %). Comme pour l'alcool, cette proportion est maximale chez les conducteurs de 18 à 34 ans (la moitié des conducteurs ayant pris des stupéfiants avaient également un taux d'alcoolémie supérieur au taux légal).

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

[7] 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**

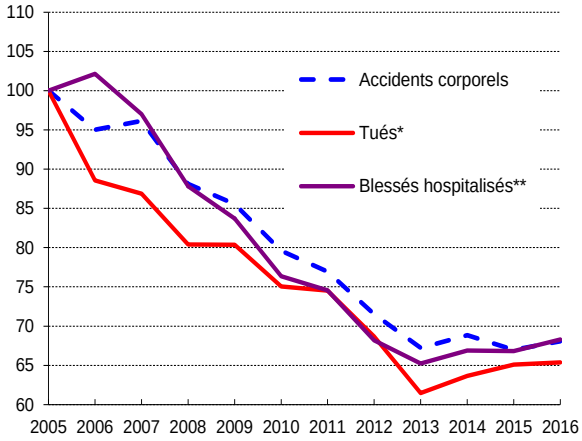
Nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés en unités ; évolutions annuelles en %

	Accidents corporels			Tués			Blessés			*dont blessés hospitalisés plus de 24h*		
		Évolution			Évolution			Évolution			Évolution	
	2016	2016/ 2015	2016/ 2011	2016	2016/ 2015	2016/ 2011	2016	2016/ 2015	2016/ 2011	*2016*	2016/ 2015	2016/ 2011
Par localisation												
Autoroutes	5 745	10,2	38,8	270	-9,4	0,0	8 053	11,6	42,6	*2 019*	*1,3*	*10,3*
Agglomérations (hors autoroutes)	37 176	-0,1	-18,1	1 019	3,1	-7,0	44 275	0,1	-18,3	*13 608*	*0,4*	*-12,3*
Hors agglomérations (hors autoroutes)	14 601	3,0	-5,8	2 188	0,6	-15,7	20 317	5,0	-5,0	*11 560*	*4,6*	*-6,2*
Par type de réseau												
Autoroutes	5 745	10,2	38,8	270	-9,4	0,0	8 053	11,6	42,6	*2 019*	*1,3*	*10,3*
Routes nationales et départementales	22 676	3,3	-9,2	2 544	1,3	-13,2	30 263	4,7	-7,9	*15 433*	*3,9*	*-8,0*
dont routes nationales	*2 990*	*-6,6*	*-20,5*	*302*	*14,4*	*-5,9*	*4 191*	-4,6	-18,0	*1 512*	*-9,3*	*-20,4*
dont routes départementales	*19 686*	*5,0*	*-7,1*	*2 242*	*-0,3*	*-14,1*	*26 072*	6,4	-6,1	*13 921*	*5,5*	*-6,4*
Autres voies	29 101	-1,2	-19,0	663	1,8	-13,1	34 329	-1,0	-19,7	*9 735*	*-0,1*	*-12,1*
Ensemble	**57 522**	**1,6**	**-11,5**	**3 477**	**0,5**	**-12,3**	**72 645**	**2,6**	**-10,6**	***27 187***	***2,2***	***-8,4***

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 hospitalisées plus de 24 heures.*

Source : ONISR

Figure D4.2-3 **Victimes selon la catégorie d'usagers et l'âge**

Nombre de tués et de blessés hospitalisés plus de 24 heures ; évolutions annuelles en %

	Tués			Blessés hospitalisés plus de 24h		
		Évolution			Évolution	
	2016	2016/ 2015	2016/ 2011	2016	2016/ 2015	2016/ 2011
Par catégorie d'usagers *						
Piétons	559	19,4	7,7	4 289	-1,0	-6,6
Cyclistes	162	8,7	14,9	1 455	-4,0	2,6
Cyclomotoristes **	121	-21,9	-45,0	2 554	-4,8	-31,2
Motocyclistes ***	613	-0,2	-19,3	5 562	0,9	-11,4
Véhicules de tourisme	1 760	-2,0	-14,6	11 890	7,9	-2,0
Camionnettes	130	8,3	-3,0	752	-5,8	-6,8
Poids lourds	55	-1,8	-17,9	255	2,4	-15,8
Bus et cars	12	n.s	n.s	67	-31,6	19,6
Autres ****	65	8,3	8,3	363	-5,7	-3,7
Par classe d'âge						
0-14 ans	108	6,9	-15,6	3 202	74,6	59,0
15-17 ans	96	-23,2	-33,3	1 493	-11,9	-31,9
18-24 ans	597	-3,6	-26,6	6 235	26,9	3,2
25-44 ans	994	-2,9	-21,9	7 518	-10,6	-20,9
45-64 ans	796	4,6	-6,0	5 641	-8,2	-11,8
65 ans et plus	886	6,6	16,9	2 744	-23,7	-22,3
Ensemble	**3 477**	**0,5**	**-12,3**	**27 187**	**2,2**	**-8,4**

Champ : France métropolitaine
ns : non significatif
** conducteurs et passagers compris.*
*** 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 D4.2-4 **Victimes selon le sexe, en 2016**

En %

	Tués		Blessés		*dont hospitalisés plus de 24h*	
Sexe	**F**	**H**	**F**	**H**	***F***	***H***
Par catégorie d'usagers *						
Piétons	36	64	47	53	*46*	*54*
Cyclistes	17	83	24	76	*19*	*81*
Cyclomotoristes **	13	87	17	83	*14*	*86*
Motocyclistes ***	6	94	11	89	*10*	*90*
Véhicules de tourisme	30	70	44	56	*41*	*59*
Camionnettes	16	84	21	79	*22*	*78*
Poids lourds	4	96	9	91	*9*	*91*
Bus et cars	33	67	59	41	*52*	*48*
Autres ****	12	88	33	67	*29*	*71*
Ensemble	**24**	**76**	**34**	**66**	***31***	***69***

Champ : France métropolitaine.
** conducteurs et passagers compris.*
*** 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 les facteurs alcool et stupéfiants en 2016**

En %

	Proportion de conducteurs impliqués, avec un taux d'alcool positif		Proportion de conducteurs impliqués, avec un taux positif de dépistage de stupéfiants	
	dans un accident corporel	*dont un accident mortel*	dans un accident corporel	*dont un accident mortel*
Par classe d'âge, dont				
0-17 ans	1,7	*5,9*	8,7	*23,6*
18-24 ans	7,5	*24,1*	15,8	*30,3*
25-44 ans	7,2	*22,2*	12,6	*29,0*
45-64 ans	5,4	*13,9*	7,2	*15,3*
65 ans et plus	2,3	*4,0*	4,5	*6,8*
Ensemble des conducteurs	**6,1**	***17,0***	**10,6**	***21,0***

Champ : France métropolitaine.
Lecture : 7,2 % des conducteurs âgés de 25 à 44 ans impliqués dans un accident corporel en 2016 avaient un taux d'alcool positif (supérieur à 0,5 gramme par litre de sang). 30,3 % des conducteurs âgés de 18 à 24 ans impliqués dans un accident mortel en 2016 ont été dépistés positifs à un test de stupéfiants.

Source : ONISR

D4.3 | Accidentalité routière impliquant des poids lourds

En 2016, on dénombre 2 797 accidents impliquant au moins un poids lourd (+ 2,8 % par rapport à 2015). Ils représentent 4,9 % des accidents corporels de la route. Le nombre de tués dans ces accidents impliquant un poids lourd augmente (+ 4,2 %).

Les nombres de tués et de blessés augmentent

Avec 493 décès en 2016, le nombre de tués dans des accidents impliquant un poids lourd augmente de 4,2 %, après une baisse en 2015 de 1,5 %. Entre 2000 et 2016, 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 4,9 % de l'ensemble des accidents, ils représentent 14,2 % des personnes tuées. On compte ainsi 17,6 tués pour 100 accidents impliquant un poids lourd, soit près de trois fois plus que pour l'ensemble des accidents (6,0 tués pour 100 accidents).

Avec 3 362 blessés en 2016, le nombre de blessés dans ces accidents croît également (+ 1,2 %).

Le nombre d'accidents impliquant un poids lourd repart à la hausse

Après cinq années de baisses successives, le nombre d'accidents corporels impliquant un poids lourd augmente en 2016 (+ 2,8 %). Depuis 2011, il a malgré tout diminué de 11,3 % selon une évolution semblable à celle de l'ensemble des accidents (- 11,5 %).

Les accidents impliquant un poids lourd sont toujours plus fréquents sur autoroutes

Les accidents corporels impliquant un poids lourd ont plus souvent lieu sur les autoroutes (31 %) que l'ensemble des accidents (10 %). 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 autoroutes que les autres véhicules. Les autres accidents corporels impliquant un poids lourd sont un peu plus fréquents hors agglomérations qu'en agglomérations (respectivement 38 % et 31 %) contrairement aux accidents concernant l'ensemble des véhicules qui ont très majoritairement lieu en agglomérations (65 %).

Les accidents impliquant un poids lourd sont particulièrement graves hors agglomérations

Comme l'ensemble des accidents, ceux impliquant un poids lourd sont plus graves hors agglomérations (hors autoroutes) qu'en milieu urbain. En effet, on dénombre pour 100 accidents impliquant un poids lourd, 29,4 personnes tuées hors agglomérations contre 10,6 en agglomérations et 10,4 sur autoroutes. Concernant l'ensemble des véhicules, le nombre de tués pour 100 accidents est bien inférieur, quelle que soit la localisation : 15,0 hors agglomérations, 2,7 en agglomérations et 4,7 sur autoroutes.

Les dépassements de vitesse sont plus nombreux sur les routes limitées à 80 km/h.

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 sont inférieures pour les poids lourds. Si en 2016 les taux de dépassement des vitesses maximales autorisées entre poids lourds et véhicules légers sont relativement proches sur les autoroutes de liaison et celles de dégagement, ils sont bien plus élevés pour les poids lourds sur les routes à 2 ou 3 voies hors agglomérations (53 % contre 19 %, mesurés à partir d'un échantillon de points). Les taux de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h par les poids lourds sont également les plus élevés sur ce type de route.

Les accidents dans le transport routier de matières dangereuses restent rares

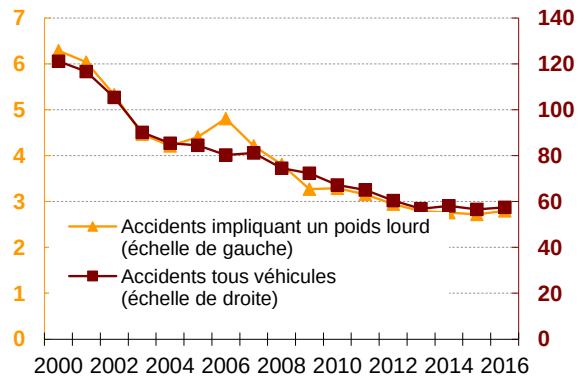
Le transport de matières dangereuses peut constituer un facteur d'aggravation des risques d'accidents du travail des conducteurs, de pollution de l'environnement, voire de sécurité civile. De ce fait, il fait l'objet d'une réglementation et d'une comptabilisation spécifiques. Le nombre d'accidents corporels impliquant le transport routier de matières dangereuses a diminué progressivement depuis 2008 sur le réseau public. En 2016, il atteint son minimum : 23 accidents corporels, soit 11 de moins qu'en 2015. On dénombre 8 personnes tuées dans ces accidents mais aucun de ces 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.

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

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 D4.3-2 **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

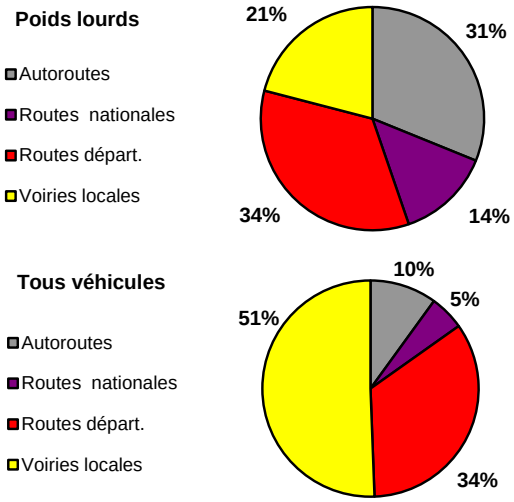
	2016	2016/ 2015	2016/ 2011	2016/ 2000
Nombre d'accidents :		Évolution en %		
impliquant un poids lourd	2 797	2,8	-11,3	-55,5
tous véhicules	57 522	1,6	-11,5	-52,5
Nombre de tués dans les accidents :		Évolution en %		
impliquant un poids lourd	493	4,2	-14,7	-53,3
tous véhicules	3 477	0,5	-12,3	-57,0
Nombre de tués pour 100 accidents :		Évolution en points		
impliquant un poids lourd (1)	17,6	0,2	-0,7	0,9
tous véhicules (2)	6,0	-0,1	-0,1	-0,6
Risque relatif (1)/(2)	2,9	0,1	-0,1	0,4

Champ : France métropolitaine

Source : ONISR

Figure D4.3-3 **Répartition des accidents corporels selon le type de réseau en 2016**

En %

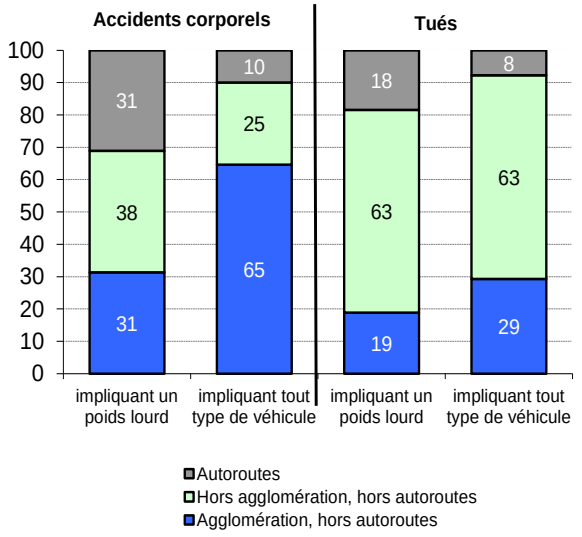


Champ : France métropolitaine

Source : ONISR

Figure D4.3-4 **Accidents corporels et tués selon la localisation en 2016**

En %



Champ : France métropolitaine

Source : ONISR

Figure D4.3-5 **Taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée (VMA) en 2016**

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	28	36	8	2
Autoroutes de dégagement	110	90	30	36	9	3
Routes à 2x2 voies	110	90	31	23	8	5
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomérations	90	80	19	53	5	13
Traversées de petites agglomérations	50	50	44	36	10	8

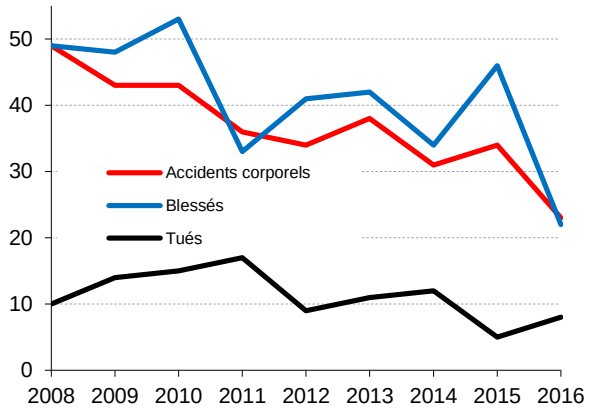
VL : véhicule léger ; PL : poids lourd à 4 essieux et plus.
(1) Ces VMA sont celles à respecter quand il n'y a pas d'intempéries et à partir desquelles les taux de dépassement ont été calculés. En pratique, la VMA peut sur certains types d'axes être différente pour certains types de poids lourds.

Champ: échantillon de 215 points de mesure, 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

Source : MTES / DGPR / Mission Transports de matières dangereuses

D5 | Emprise des infrastructures de transport et impacts sur les milieux naturels

En 2012, les infrastructures de transport occupent 2,8 % de la surface métropolitaine ; elles ont augmenté de plus de 140 000 ha, soit + 10,0 % entre 2006 et 2012. 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 canalisées 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, les sols de forme linéaire (routes, voies ferrées…) et ceux de forme aréolaire (parkings, ronds-points…) sont distingués. 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 %). Les nouvelles surfaces dédiées aux transports sont à 80 % constituées de routes ou autoroutes (1,23 millions d'ha, + 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**

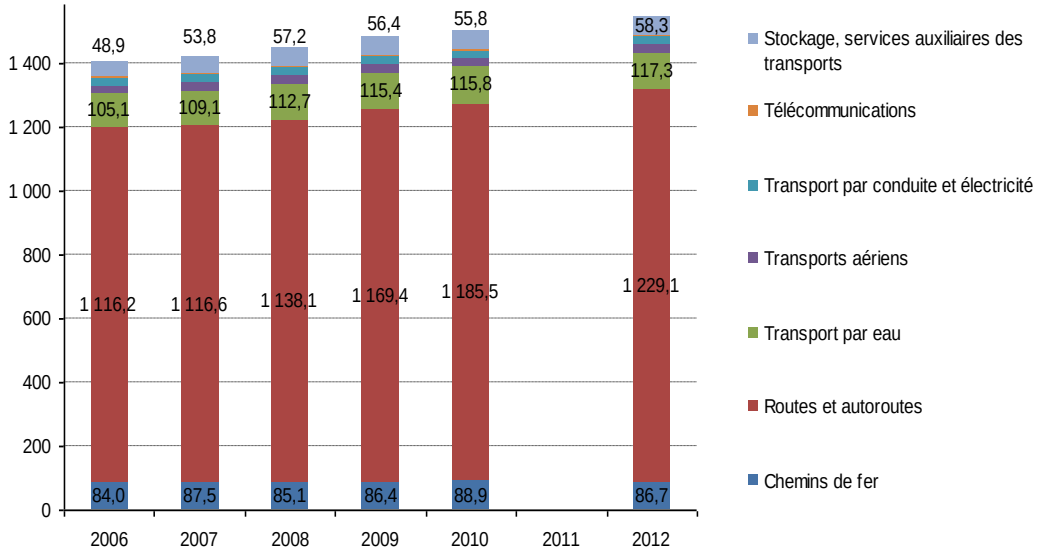
Niveaux en milliers d'ha, évolution en %

	Niveaux						Evolution totale
	2006	2007	2008	2009	2010	2012	2012/ 2006
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)



Note : l'enquête n'a pas été conduite en 2011

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 2016, le transport terrestre de marchandises, avec 338,5 milliards de tonnes-kilomètres est en hausse (+ 1,2 %). Alors que le transport routier progresse de 2,2 %, le transport ferroviaire diminue de 4,9 %. Depuis 2011, le transport terrestre (hors oléoducs) régresse de 1,0 % en moyenne annuelle avec une baisse en moyenne annuelle de 1,0 % pour le routier, de 1,0 % pour le ferroviaire et de 2,7 % pour le fluvial. Le transport routier sous pavillon français subit depuis 2011, une baisse plus lourde (- 2,7 %) alors que celui des pavillons étrangers progresse de 2,1 %.

Les quantités traitées dans les ports français, 344,0 millions de tonnes (331,3 en métropole), sont en baisse en 2016 (- 1,7 %) : elles baissent de - 0,2 % pour les entrées (222 millions de tonnes) et de - 4,3 % pour les sorties (122 millions de tonnes). Depuis 2011, les quantités traitées dans les ports français diminuent de 0,9 % en moyenne annuelle. En 2016, la baisse du trafic est accentuée pour les vracs solides (- 4,5 %) ; les vracs liquides diminuent également, tandis que le transport de conteneurs et de rouliers embarqués progresse.

Le transport de produits pétroliers par oléoducs, en particulier de produits bruts, en forte diminution depuis plusieurs années a cessé de baisser et est quasi stable en 2016 (- 0,6 %).

Structure

Les transports intérieurs terrestres de marchandises sont largement dominés par le transport routier. En 2016, la part modale de la route progresse au détriment de celles du transport ferroviaire et du transport fluvial ; elle représente 88,0 % du transport terrestre hors oléoducs.

Le transport international représente 27,6 % du transport de marchandises en 2016, part qui a tendance à s'accroître ; la part de l'international atteint 22,7 % dans le transport routier, 26,8 % dans le transport ferroviaire, 39,1 % dans le transport fluvial.

Les marchandises en conteneurs représentent 14,5 % des volumes traités dans les ports français, proportion faible à côté des grands ports d'Europe du Nord.

Contenu

Ce chapitre décrit les évolutions du transport de chacun des modes et donne des éléments de comparaisons internationales.

E1 | Transport intérieur terrestre de marchandises

Avec 338,5 milliards de tonnes-kilomètres, le transport intérieur terrestre de marchandises est en hausse en 2016 (+ 1,2 %).

La part du transport routier dans le transport intérieur terrestre de marchandises (hors oléoducs, y compris transit), à 88,0 %, repart à la hausse après deux années de baisse.

Le transport terrestre de marchandises est en hausse en 2016 (+ 1,2 %) ; depuis 2011, il baisse de 1,3 % en moyenne annuelle. Hors oléoducs, il augmente de 1,2 % en 2016 et régresse de 1,0 % en moyenne annuelle depuis 2011.

La hausse de 2016 combine une hausse de 2,2 % du transport routier, principal poste des transports terrestres, une baisse du transport ferroviaire (- 4,9 %) et du transport fluvial (- 8,4 %). La progression du transport routier est due à celle du pavillon français (+ 1,5 %) après quatre années de baisse, et surtout à celle du pavillon étranger qui augmente (+ 3,3 %).

Depuis 2011, le transport routier recule de 1,0 % en moyenne annuelle, le transport sous pavillon français diminuant (- 2,7 %) alors que le transport sous pavillon étranger progresse (+ 2,1 %) ; il représente 39,2 % du transport routier en 2016 (26,6 % en 2000, 19,3 % en 1990).

Le transport ferroviaire, après deux années de hausse, repart à la baisse en 2016 (- 4,9 %). Depuis 2011, le transport ferroviaire a diminué de 1,0 % en moyenne annuelle.

Le transport fluvial diminue de 8,4 % en 2016, et est en déclin de 2,7 % en moyenne annuelle sur la période 2011-2016.

La baisse du transport par oléoducs, après les délocalisations des raffineries vers les pays producteurs de pétrole, est terminée. Le transport par oléoduc est quasi stable en 2016 (- 0,6 %), cependant depuis 2011, il diminue de 7,9 % en moyenne annuelle.

Les parts modales des transports ferroviaire et fluvial diminuent en 2016

Au total, la part du transport ferroviaire a fortement baissé entre 2000 et 2010, passant de 16,8 % en 2000 à 9,9 % en 2011. Depuis elle est quasi stable à ce niveau, sauf en 2015 où elle était repartie à la hausse.

La part du transport fluvial, qui avait légèrement progressé entre 2000 et 2010, passant de 2,1 % à 2,4 %, s'était stabilisée à ce niveau jusqu'en 2015. En 2016, elle retrouve son niveau de 2001, soit 2,1 %.

Le transport national recule depuis 2011

Le fret national terrestre (transport de marchandises ayant pour origine et pour destination un point français, quel que soit le pavillon du transporteur, hors oléoducs), progresse de 1,3 % en 2016 et recule de 2,4 % en moyenne annuelle depuis 2011 ; la progression de 2016 est due au transport routier (+ 2,2 %) ; depuis 2011, la baisse concerne tous les modes, et plus particulièrement le ferroviaire (- 4,2%).

Le transport intérieur international (transport de marchandises réalisé, en provenance ou à destination de l'étranger, quel que soit le pavillon du transporteur, hors oléoducs) est quasi stable en 2016 (+ 0,1 %). Le transport international représente 27,6 % du transport de marchandises en 2016, part qui a tendance à s'accroître (21,4 % en 2000, 21,8 % en 2011) ; la part de l'international atteint 26,8 % dans le transport ferroviaire où elle est en forte baisse en 2016 (- 8,8 %) et 39,1 % dans le transport fluvial.

Le transit (origine et destination étrangères) représente 15 % du transport de marchandises, 16,0 % dans le transport routier et près de 10,2 % dans le transport ferroviaire.

La hausse est générale pour tous les produits sauf ceux de l'agriculture.

L'observation des produits transportés porte sur le transport ferroviaire, le transport fluvial et le transport routier par des poids lourds français de plus de 3,5 tonnes.

Sur ce segment, le transport est stable en 2016 et baisse de 2,8 % depuis 2011 en moyenne annuelle. En 2016, la baisse concerne les conteneurs (- 7,9 %) et les produits de l'agriculture.

La part du transport routier par les poids lourds français de plus de 3,5 tonnes a baissé pour tous les produits entre 2011 et 2016, sauf pour les produits alimentaires. Elle est particulièrement marquée pour les conteneurs.

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 2016, pour la route, les différentes parts modales sont les suivantes :

	Volume total de transport (milliards de tonnes-kilomètres)	Part de la route (%)
Transport terrestre yc transit, yc oléoducs	338,5	85,0
Transport terrestre yc transit, hors oléoducs	**327,1**	**88,0**
Transport terrestre hors transit, hors oléoducs	277,7	87,0
Transport terrestre hors oléoducs, hors transit et hors transport routier sous pavillon étranger	219,4	83,5

Figure E1-1 **Transports intérieurs terrestres par mode**

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions annuelles en %

	niveau	Evolutions annuelles			
	2016	**2014**	**2015**	**2016**	**2016/ 2011**
Transport ferroviaire	**32,6**	**1,1**	**5,1**	**-4,9**	**-1,0**
National	20,5	-0,7	6,1	-4,2	-4,2
International - échange	8,7	7,2	3,2	-8,3	5,7
Transit	3,3	-3,1	4,0	0,0	8,6
Transport routier	**287,7**	**-1,2**	**-2,5**	**2,2**	**-1,0**
Pavillon français	174,8	-2,9	-5,6	1,5	-2,7
National (PTAC>3,5t)	144,2	-3,1	-6,5	2,1	-3,0
Compte propre	*35,0*	*1,3*	*0,5*	*9,1*	*1,7*
Compte d'autrui	*109,1*	*-4,2*	*-8,4*	*0,0*	*-4,3*
International (PTAC>3,5t)	6,9	-10,2	-11,3	-8,2	-6,7
Transit	0,1	0,0	0,0	0,0	-3,6
VUL (PTAC<=3,5t)	23,8	1,2	2,0	1,4	1,1
Pavillon étranger	112,8	2,0	3,0	3,3	2,1
Transit (pavil étranger)	46,0	1,8	3,0	3,0	1,5
International	58,3	1,8	3,0	3,0	2,1
Cabotage	8,5	5,5	2,6	7,6	6,7
Transport fluvial	**6,8**	**-2,0**	**-3,7**	**-8,4**	**-2,8**
National	**4,2**	**-3,0**	**-4,3**	**-9,4**	**-3,6**
International - échange	2,7	-0,3	-2,9	-6,8	-1,4
Ensemble des transports terrestres hors Oléoducs	327,1	-1,0	-1,8	1,2	-1,0
Oléoducs	**11,4**	**-4,0**	**3,5**	**-0,6**	**-7,9**
Produits finis	7,3	1,0	-0,5	-1,7	-0,6
Produits bruts	4,1	-13,0	11,7	1,4	-15,8
Ensemble des transports terrestres	**338,5**	**-1,1**	**-1,6**	**1,2**	**-1,3**

Source : SDES

Figure E1-2 **Transport intérieur terrestre par type de marchandises**

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions annuelles et parts en %

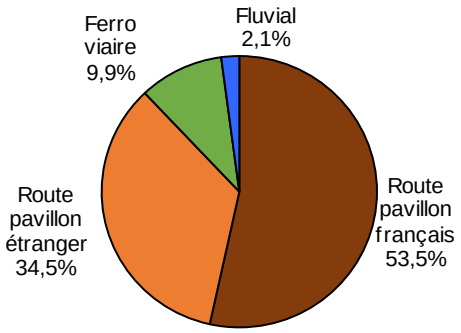
	Niveau	Évolutions annuelles		Part du transport routier	
	2016	**2016**	**2016/ 2011**	**2011**	**2016**
Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	29 650	-1,2	-2,2	80,5	85,1
Produits alimentaires, boissons et tabac	23 849	2,8	-2,2	90,3	92,4
Produits maunfacturés	40 234	3,3	-3,0	87,9	85,6
Matières premières, coke, produits pétroliers, métaux,	57 656	3,2	-2,4	74,9	74,5
Conteneurs et marchandises non identifiables	38 978	-7,9	-4,1	77,3	67,5
Ensemble	190 368	0,0	-2,8	80,9	79,3

Champ : transport ferroviaire, transport fluvial, oléoducs et par poids lourds français de plus de 3,5 tonnes

Source : SDES

Figure E1-3 **Répartition du transport terrestre (hors oléoducs) par mode**

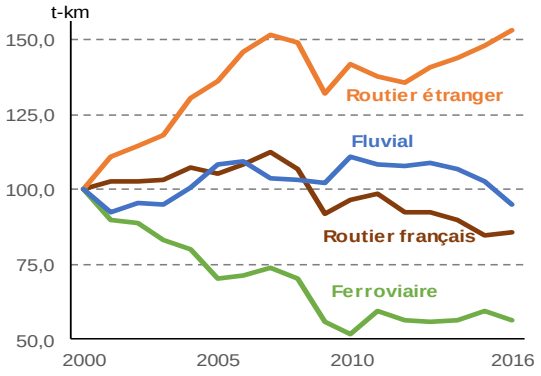
En % des tonnes-kilomètres en 2016



Source : SDES

Figure E1-4 **Évolution des transports terrestres par mode**

Indice base 100 en 2000 pour le transport



Source : SDES

Figure E1.5 **Transport intérieur terrestre national et international (hors transit et oléoducs)**

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions annuelles en %

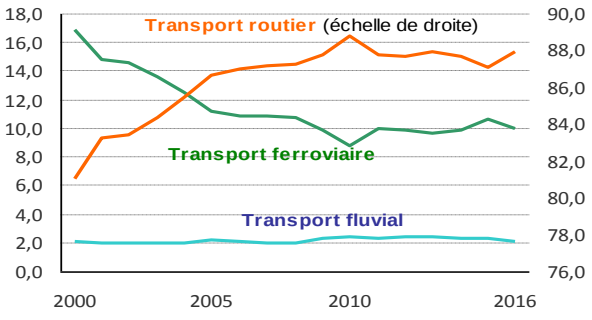
.

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2016	**2014**	**2015**	**2016**	**2016/ 2011**
National	**201,1**	**-2,1**	**-4,0**	**1,3**	**-2,4**
Ferroviaire	20,5	-0,7	6,1	-4,2	-4,2
Routier	176,4	-2,2	-5,1	2,2	-2,2
Fluvial	4,2	-3,0	-4,3	-9,4	-3,6
International	**76,6**	**0,8**	**1,2**	**0,1**	**1,3**
Ferroviaire	8,7	7,2	3,2	-8,3	5,7
Routier	65,2	0,0	1,1	1,7	0,9
Fluvial	2,7	-0,3	-2,9	-6,8	-1,4
Transit	**49,4**	**1,4**	**3,1**	**2,8**	**-1,5**

Source : SDES

Figure E1-6 **Évolution des parts modales des différents transports**

En % du transport terrestre total, y compris transit, hors oléoducs



Source : SDES

E2 | Transport intérieur routier de marchandises

Avec 287,6 milliards de tonnes-kilomètres, le transport intérieur routier de marchandises augmente de 2,2 % en 2016, du fait des hausses de 1,5 % du transport sous pavillon français et de 3,3 % du transport sous pavillon étranger. Ce transport est effectué principalement par les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. L'activité nationale des poids lourds du pavillon français progresse de 2,1 %. Le transport pour compte propre poursuit sa tendance à la hausse. Celui pour compte d'autrui stagne et demeure à son niveau le plus bas depuis 1998.

L'activité nationale se redresse

L'activité de transport routier de marchandises (y compris celle des véhicules utilitaires légers - VUL) en France métropolitaine progresse de 2,2 % en 2016 (287,6 milliards de tonnes-kilomètres), après son recul de 2,5 % en 2015. Elle a été multipliée par 1,5 entre 1990 et 2007, avec un maximum à 340,9 milliards de tonnes-kilomètres. Après les reculs de 2008 et de 2009 et le rebond qui s'ensuivit, l'activité s'était stabilisée à son niveau de 2001 jusqu'en 2014, niveau qu'elle retrouve en 2016, après la baisse de 2015. Depuis 2011, elle a baissé en moyenne de 1,0 % par an.

L'activité du pavillon français se rétablit

L'activité de transport routier sous pavillon français (y compris celle des VUL) augmente de 1,5 % en 2016, après une baisse de 5,7 % en 2015 et un recul de 2,9 % en 2014. Avec 174,9 milliards de tonnes-kilomètres, elle dépasse son niveau de 1994, sans toutefois atteindre celui de 1995. Les effets de l'effondrement de 14,0 % entre 2008 et 2009 demeurent : l'activité a baissé en moyenne de 2,7 % par an sur 2011-2016.

Au total, 5,5 % du transport national en France métropolitaine est réalisé par des pavillons étrangers en cabotage. Près de 28 % de ce cabotage est effectué par le pavillon espagnol et 14 % par le pavillon polonais.

L'activité nationale des poids lourds reprend

En 2016, l'activité des poids lourds immatriculés en France sur le territoire national augmente de 2,1 % (144,2 milliards de tonnes-kilomètres), après une baisse de 6,5 % en 2015. Cette reprise met fin à quatre années consécutives de repli. L'activité annuelle reste toutefois nettement inférieure à celle des années 2000. Depuis 2011, l'activité a baissé en moyenne de 3,0 % par an.

Le transport national pour compte d'autrui se stabilise (0,0 %, avec 109,1 milliards de tonnes-kilomètres). Il demeure à son niveau le plus bas depuis 1998 et il a baissé en moyenne de 4,3 % par an depuis 2011.

Le transport national pour compte propre (35,0 milliards de tonnes-kilomètres), qui a progressé en moyenne de 1,7 % par an depuis 2011, poursuit sa hausse (+ 9,1 % en 2016). Il avait fortement reculé en 2012. Il n'avait plus atteint ce niveau de 2016 depuis 1996 ; sa part dans le transport national (24,3 %) a largement progressé (19,1 % en 2011).

La partie française du transport international sous pavillon français (6,9 milliards de tonnes-kilomètres) se contracte de 8,2 % en 2016. Après sa très forte chute en 2009 (- 26,4 %), il se stabilise ou diminue tous les ans depuis 2010 (- 6,7 % en moyenne annuelle entre 2011 et 2016).

L'activité des pavillons étrangers poursuit sa progression en France métropolitaine

Le transport national routier par des poids lourds étrangers (112,8 milliards de tonnes-kilomètres) progresse de 3,3 % en 2016. Le cabotage, les échanges internationaux et le transit augmentent encore.

Le transport national routier par des transporteurs étrangers représente 39,2 % du transport intérieur en 2016 (33,6 % en 2011). Depuis 2011, son activité a augmenté en moyenne de 2,1 % par an, alors que celle du pavillon français a reculé de 2,7 %.

En 2016, l'activité de transport des produits agricoles, agroalimentaires et de matériaux de construction progresse

La reprise de l'activité du transport routier sous pavillon français effectuée par les poids lourds concerne presque tous les grands types de marchandises.

En 2016, le transport de produits agricoles et agroalimentaires (49,1 milliards de tonnes-kilomètres, 32,5 % des produits transportés) augmente de 4,4 %. Depuis 2011, le transport de ces produits par le pavillon français s'est replié de 1,4 % en moyenne annuelle, moins cependant que le repli global du transport sous pavillon français (- 3,2 %).

Le transport de produits manufacturés, machines et matériels de transport (42,2 milliards de tonnes-kilomètres, 27,9 % des produits transportés) diminue en 2016 de 3,7 % (après une baisse de 11,8 % en 2015). Le recul annuel moyen est de 5,7 % depuis 2011.

Le transport de matériaux de construction augmente de 4,3 % en 2016 (31,6 milliards de tonnes-kilomètres, 20,9 % des produits transportés). Depuis 2011, la diminution annuelle moyenne est de 2,7 %.

Le transport par conteneurs progresse de 9,9 % en 2016, après une baisse de 3,8 % en 2015 ; il ne représente toutefois que 3,8 % du transport routier de marchandises. Le transport par palettes (41,0 % du transport de marchandises) augmente de 8,9 %, tandis que le transport en vrac solide (34,6 % du transport de marchandises) progresse de 2,3 %.

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 tonnes kilomètres, évolutions annuelles en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Pavillon français (1)	**174,9**	**-2,9**	**-5,7**	**1,5**	**-2,7**
National (PTAC>3,5t)	144,2	-3,1	-6,5	2,1	-3,0
Compte propre	*35,0*	*1,3*	*0,5*	*9,1*	*1,7*
Compte d'autrui	*109,1*	*-4,2*	*-8,4*	*0,0*	*-4,3*
International (PTAC>3,5t)	6,9	-10,2	-11,3	-8,2	-6,7
Transit	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2
Total PL (PTAC>3,5t)	151,1	-3,5	-6,8	1,6	-3,2
VUL (PTAC<=3,5t) (2)	23,8	1,2	2,0	1,4	1,1
Pavillon étranger (PTAC>3,5t)	**112,8**	**2,0**	**3,0**	**3,3**	**2,1**
Transit (pavillon étranger)	46,0	1,8	3,0	3,0	1,5
International	58,3	1,8	3,0	3,0	2,1
Cabotage	8,5	5,5	2,6	7,6	6,7
Transport routier	**287,6**	**-1,2**	**-2,5**	**2,2**	**-1,0**

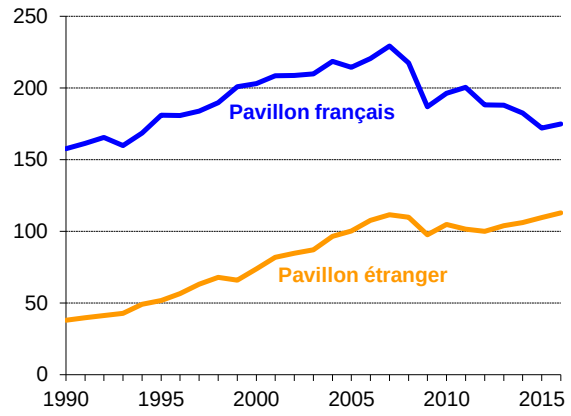
Source : SDES

Le transport intérieur est la partie réalisée sur le territoire français du transport.
Pour le *transport international* d'échange, seuls les volumes transportés 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.

(1) Le pavillon est le pays dans lequel les véhicules sont immatriculés.
La série du transport intérieur sous pavillon étranger 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 par VUL sous pavillon étranger n'est pas connu et n'est pas estimé dans ce tableau.

Figure E2-2 **Transport intérieur routier de marchandises selon le pavillon**

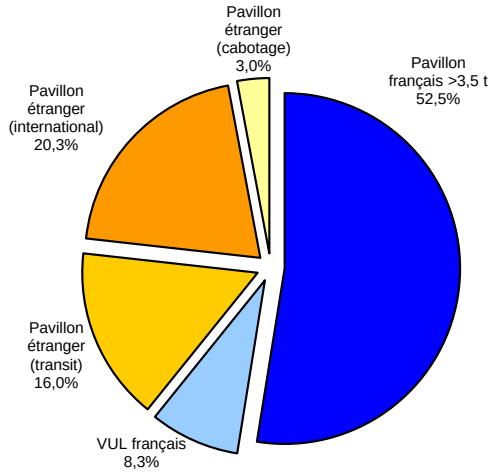
En milliards de tonnes kilomètres



Source : SDES

Figure E2-3 **Structure du transport intérieur routier de marchandises en 2016**

Parts en % des tonnes-kilomètres



Source : SDES

Figure E2-4 **Le transport intérieur (national et international) sous pavillon français par type de marchandises**

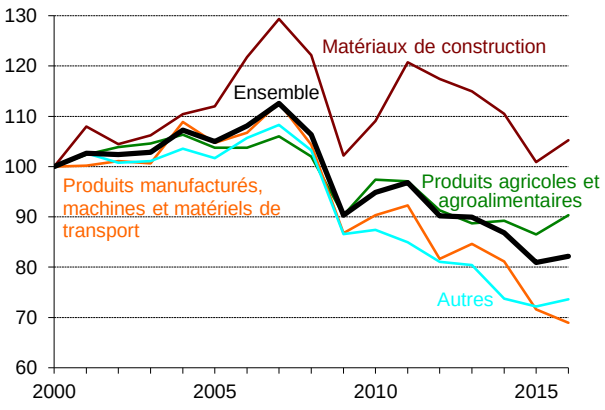
Niveau en milliards de tonnes kilomètres, évolutions annuelles en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016 / 2011
Produits agricoles et agroalimentaires	49,1	0,5	-3,0	4,4	-1,4
Matériaux de construction	31,6	-3,9	-8,7	4,3	-2,7
Produits manufacturés, machines et matériels de transport	42,2	-4,1	-11,8	-3,7	-5,7
Autres	28,1	-8,3	-2,2	2,0	-2,8
Ensemble	**151,0**	**-3,5**	**-6,8**	**1,6**	**-3,2**

Source : SDES

Figure E2-5 **Transport intérieur sous pavillon français par type de marchandises**

Indice 100 en 2000



Source : SDES

E3 | Transport ferroviaire de marchandises

Le transport ferroviaire de marchandises diminue en 2016 (- 4,9 %) après avoir augmenté de + 5,1 % en 2015. L'activité de fret ferroviaire s'élève à 32,6 milliards de tonnes-kilomètres en 2016. La baisse du transport ferroviaire s'explique à la fois par la diminution du transport national (- 4,2 %) et du transport international (- 8,3 %).

Baisse du transport national et international

Le transport ferroviaire de marchandises baisse très nettement (- 4,9 % en 2016 en tonnes-kilomètres), entraîné par un transport national qui chute après une année marquée par une hausse exceptionnelle (- 4,2 % en 2016 après + 6,1 % en 2015). Le transport international, qui représente 36 % de l'activité, diminue nettement en 2016 (- 8,3 %) après avoir augmenté en 2015 (+ 3,2 %).

Dans son ensemble, le secteur ferroviaire a été fortement marqué par les années de crise et la concurrence accrue du mode routier. Ainsi le transport de fret ferroviaire a diminué à un rythme annuel moyen de 1,0 % sur la période 2011–2016. Sur ces cinq années, le transport international connait un essor alors que le transport national se replie : + 5,7 % en moyenne annuelle pour l'international et - 4,2 % pour le national. Le transit connaît sur cette période une augmentation annuelle moyenne élevée (+ 8,6 %).

Les tonnages transportés diminuent en 2016 (- 6,1 %) en conséquence d'une baisse des volumes en national (- 5,4 %) et à l'international (- 7,4 %). Sur la période 2011-2016, les volumes transportés ont diminué de 0,5 % en moyenne annuelle.

Hausse du transport de matériaux de construction et baisse des produits manufacturés

Le transport de matériaux de construction repart à la hausse en 2016 (+ 2,2 % après - 2,2 % en 2015).

Le transport de produits manufacturés enregistre un net recul en 2016 (- 2,4 % après + 11,0 % en 2015).

Baisse des produits agricoles et alimentaires ainsi que des autres produits

Les conditions climatiques en 2016 ont provoqué une baisse de l'activité céréalière. En conséquence, le transport ferroviaire de produits agricoles et alimentaires diminue fortement en 2016 (- 23,6 % après + 1,7 % en 2015).

Les autres produits transportés baissent en 2016 (- 2,0 %) en raison notamment de la baisse du transport de minerais métalliques et autres produits d'extraction (- 13,0 %).

Recul du transport combiné

Le transport ferroviaire combiné diminue de 16,6 % en 2016, après une baisse de - 1,1 % en 2015. Le transport de marchandises conteneurisées ou en caisses mobiles, qui représente l'essentiel du transport combiné, baisse de 19,3 % en 2016. Le transport combiné en semi-remorques diminue également en 2016 (- 2,4 %) après deux années de hausse exceptionnelle (+ 28,2 % en 2015 et + 21,5 % en 2014).

Le transport conventionnel baisse en 2016 (- 0,7 %) après avoir augmenté en 2015 (+ 7,5 %).

Les nouveaux opérateurs continuent à gagner des parts de marchés

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 2016, on dénombre 20 opérateurs y compris l'opérateur national historique. Les nouveaux opérateurs ont effectué 41 % des transports en tonnes-kilomètres contre 39 % en 2015. L'évolution constatée ressemble à celle observée dans d'autres pays européens comme l'Allemagne, la Hongrie ou la Pologne.

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

Figure E3.1 **Transport intérieur ferroviaire de marchandises**

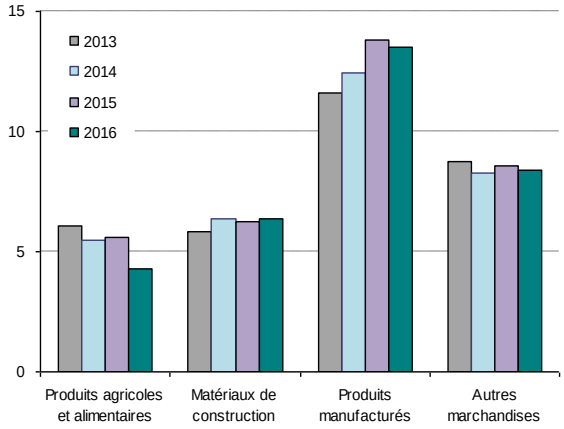
Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, millions de tonnes, évolutions annuelles en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2016	**2014**	**2015**	**2016**	**2016/ 2011**
En milliards de t-km					
Ensemble	32,6	1,1	5,1	-4,9	-1,0
National	20,5	-0,7	6,1	-4,2	-4,2
International	8,7	7,2	3,2	-8,3	5,7
Transit	3,3	-3,1	4,0	0,0	8,6
En millions de tonnes					
Ensemble	89,7	-2,0	5,2	-6,1	-0,5
National	57,5	-4,3	5,2	-5,4	-3,7
International	27,4	1,9	6,3	-7,4	6,8
Transit	4,9	4,2	-0,4	-7,0	12,3

Source : SDES – Collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3.2 **Principales marchandises transportées**

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres



Source : SDES – Enquête puis collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3.3 **Transport ferroviaire conventionnel et combiné selon le conditionnement**

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions annuelles en %

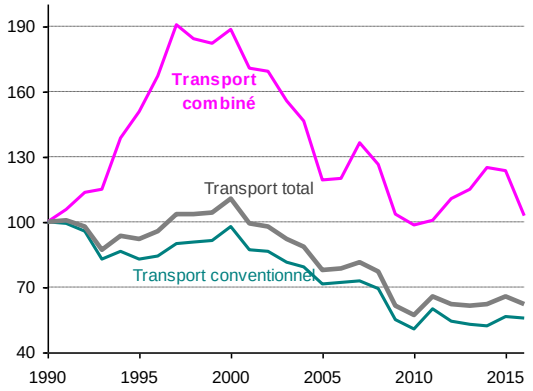
	Niveau	Evolutions annuelles			
	2016	**2014**	**2015**	**2016**	**2016/ 2011**
Conventionnel	**25,1**	**-1,4**	**7,5**	**-0,7**	**-1,4**
Combiné	**7,5**	**8,3**	**-1,1**	**-16,6**	**0,5**
conteneurs	6,1	6,7	-5,2	-19,3	-0,9
semi-remorques	1,4	21,5	28,2	-2,4	7,9

Champ : Tonnes-kilomètres parcourues en France

Source : SDES – Collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3.4 **Évolution du transport ferroviaire conventionnel et combiné**

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres

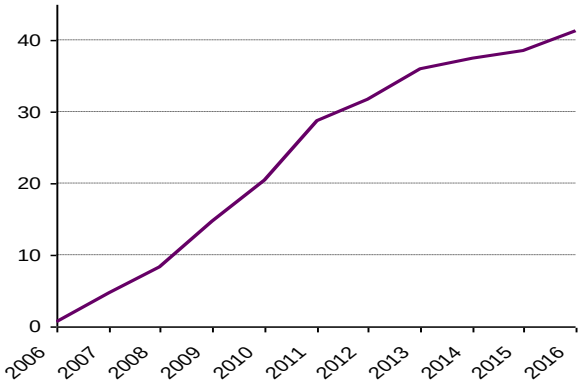


Champ : Tonnes-kilomètres parcourues en France

Source : SDES – Enquête puis collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3.5 **Évolution de la part des autres opérateurs que l'opérateur historique dans le fret ferroviaire français**

Part en %

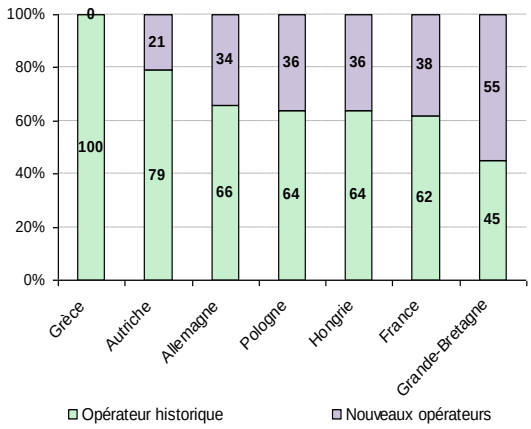


Champ : Tonnes-kilomètres parcourues en France

Source : SDES – Enquête puis collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3.6 **Parts de l'opérateur historique et des autres opérateurs de fret ferroviaire (2014)**

Part en %



Source : IGR-Rail (Traitement ARAFER), SDES pour la France

E4 | Transport fluvial de marchandises

Le transport fluvial de marchandises s'élève à 6,9 milliards de tonnes-kilomètres en 2016. Il recule en 2016 (- 8,4 %) pour la troisième année consécutive (- 3,7 % en 2015 après - 2,0 % en 2014). Dans un contexte économique défavorable, l'activité diminue notablement en raison de la baisse du transport ferroviaire de produits agricoles et alimentaires.

Recul du transport fluvial

Le transport fluvial de marchandises a diminué de 8,4 % en 2016 en tonnes-kilomètres, combinant un recul plus accentué du transport national (- 9,4 %) que du transport international (- 6,8 %). Le transport national a diminué en 5 ans avec une baisse moyenne annuelle de 3,4 %. Sur la même période, le transport international a reculé à un rythme moindre (- 1,4 %).

Quant au recul des tonnages transportés en 2016 (- 1,8 %), il s'explique par la baisse des volumes à l'international (- 5,2 %).

Baisse du transport de combustibles minéraux

Le transport fluvial de combustibles minéraux s'effondre depuis 2014 (- 25,0 % en 2016 après - 28,6 % en 2015 et - 35,5 % en 2014) 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.

Baisse du transport de produits agricoles et du transport de denrées alimentaires

Le transport de produits agricoles diminue de 20,8 % en 2016 suite aux conditions climatiques qui ont provoqué une baisse de l'activité céréalière. Dans le même temps, le transport de denrées alimentaires diminue de 8,7 %.

Hausse du transport de matériaux de construction et baisse du transport de machines et véhicules

Le transport de minéraux bruts et matériaux de construction a profité de l'activité en hausse du marché de la construction et progresse ainsi de 6,8 % en 2016.

Quant au transport de produits manufacturés et de véhicules, il diminue en 2016 (- 5,7 %) pour la deuxième année consécutive (- 8,3 %). L'évolution annuelle moyenne sur les cinq dernières années de ce poste est en baisse (- 2,1 %). Sur la même période, le transport de conteneurs, mesuré en EVP (équivalent vingt pieds) a augmenté de 1,5 %.

Hausse des produits métallurgiques et du transport de produits chimiques

Le transport de produits métallurgiques augmente de 2,1 % en 2016, après avoir diminué en 2015 (- 4,7 %). Sur la période 2011-2016, le transport de ces produits a ainsi progressé à un rythme annuel moyen de 1,8 %.

Le transport de produits chimiques augmente légèrement en 2016 (+ 0,8 %) après avoir enregistré une baisse en 2015 (- 13,4 %) et en 2014 (- 6,2 %).

Transport sur le bassin de la Seine en baisse

Le transport fluvial de marchandises sur les principaux bassins (Nord-Pas-de-Calais, Seine, Rhin et Rhône-Saône) est en baisse en 2016 (- 7,9 %). Le transport sur le bassin de la Seine, qui concentre la moitié des trafics, diminue en 2016 (- 4,2 %). Entre 2011 et 2016, les transports sur le bassin de la Seine diminuent à un rythme annuel moyen de 2,5 %.

Le transport sur le bassin Rhône-Saône est en baisse depuis 2011 et diminue de 12,9 % en 2016. Entre 2011 et 2016, le transport sur ce bassin baisse à un rythme annuel moyen de 3,8 %.

Transports réalisés par les pavillons étrangers en baisse

Le transport fluvial de marchandises réalisé avec des bateaux immatriculés à l'étranger diminue de 6,1 % en 2016. Le transport du pavillon français enregistre également une baisse en 2016 (- 9,7 %). Ainsi depuis 2010, le pavillon français est sur une tendance à la baisse (- 3,4 %). Il représente 62,5 % du transport fluvial total en 2015, contre 65,1 % en 2010.

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

Figure E4.1 **Transport fluvial de marchandises**

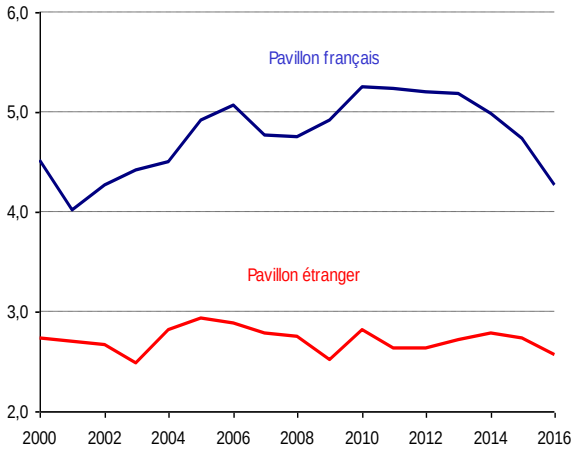
Niveau : milliards de tonnes-kilomètres, millions de tonnes, évolutions annuelles en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
En milliards de t-km					
Ensemble	6,9	-2,0	-3,7	-8,4	-2,7
Transport national	4,2	-3,0	-4,3	-9,4	-3,4
Transport international	2,7	-0,3	-2,9	-6,8	-1,4
En millions de tonnes					
Ensemble	52,8	-2,8	-5,0	-1,8	-2,1
Transport national	27,4	-2,3	-4,5	1,5	-2,2
Transport international	25,4	-3,3	-5,5	-5,2	-1,9
Fluvio-maritime (Md t-km)	*0,2*	*5,5*	*-27,7*	*-17,3*	*-10,9*
Conteneurs (milliers d'EVP)	*574*	*5,1*	*-1,8*	*2,6*	*1,5*

Champ : Hors transit rhénan
Sources : VNF / SDES - Système d'information fluvial

Figure E4.2 **Transport fluvial de marchandises selon le pavillon**

En milliards de tonnes-kilomètres



Champ : Hors transit rhénan, hors fluvio-maritime
Sources : VNF / SDES - Système d'information fluvial

Figure E4.3 **Transport fluvial par type de marchandises**

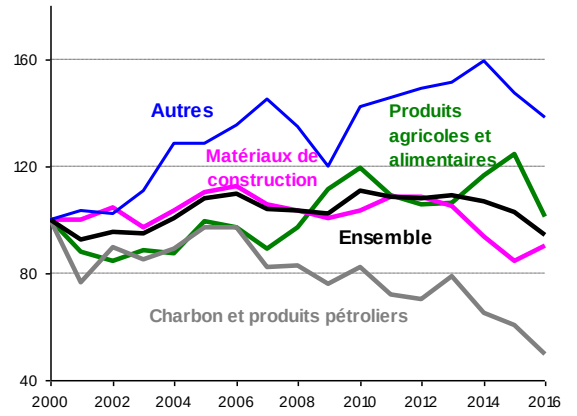
Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions annuelles en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Produits agricoles	1,7	10,5	7,4	-20,8	-0,7
Denrées alimentaires, fourrages	0,4	4,3	5,4	-8,7	-4,6
Combustibles minéraux	0,2	-35,5	-28,6	-25,0	-14,0
Produits pétroliers	0,5	3,4	8,1	-14,7	-3,2
Minérais, déchets métallurgiques	0,2	14,9	-8,5	-27,8	-6,9
Produits métallurgiques	0,4	6,3	-4,7	2,1	1,8
Minéraux bruts et matériaux de construction (yc sel)	2,1	-10,8	-10,0	6,8	-3,6
Engrais	0,2	12,4	0,3	-4,1	3,3
Produits chimiques	0,3	-6,2	-13,4	0,8	0,2
Machines, véhicules, transac-tions spéciales (conteneurs)	0,7	5,1	-8,3	-5,7	-2,1
Total fluvial	**6,8**	**-2,0**	**-3,7**	**-8,4**	**-2,8**

Champ : Hors transit rhénan, hors fluvio-maritime
Sources : VNF / SDES - Système d'information fluvial

Figure E4.4 **Évolution du transport fluvial pour les principales marchandises**

En milliards de tonnes-kilomètres, indice 100 en 2000



Champ : Hors transit rhénan, hors fluvio-maritime
Sources : VNF / SDES - Système d'information fluvial

Figure E4.5 **Transport fluvial de marchandises par bassin**

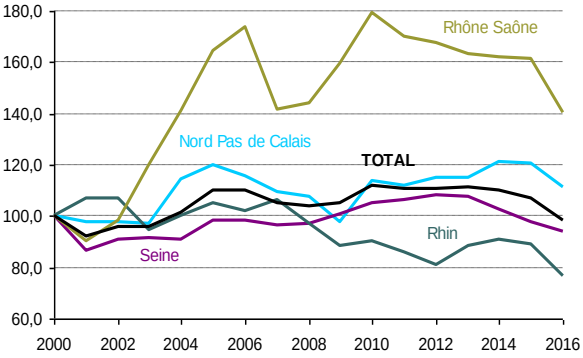
En milliards de tonnes-kilomètres, évolutions annuelles en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Nord Pas de Calais	0,9	5,6	-0,4	-8,0	-0,1
Seine	3,5	-4,3	-4,7	-4,2	-2,5
Rhin	0,9	3,1	-2,3	-14,2	-2,3
Rhône - Saône	1,1	-0,9	-0,3	-12,9	-3,8
Principaux bassins	**6,4**	**-1,3**	**-3,0**	**-7,9**	**-2,4**
Autres	0,4	-10,3	-14,2	-17,6	-8,2
Ensemble	**6,8**	**-2,0**	**-3,7**	**-8,5**	**-2,8**

Champ : Hors transit rhénan, hors fluvio-maritime
Sources : VNF / SDES - Système d'information fluvial

Figure E4.6 **Évolution du transport fluvial de marchandises pour les principaux bassins**

En milliards de tonnes-kilomètres, indice 100 en 2000



Champ : Hors transit rhénan, hors fluvio-maritime
Sources : VNF / SDES - Système d'information fluvial

E5 | Transport maritime de marchandises

En 2016, les ports français ont enregistré 344,0 millions de tonnes de marchandises (331,3 en métropole) dont 222,4 millions de tonnes en entrée et 121,6 millions de tonnes en sortie. L'activité portuaire est principalement concentrée dans les sept grands ports maritimes (GPM) métropolitains et à Calais où entrent et sortent 87 % des marchandises.

Les flux de marchandises transitant par les ports français diminuent en 2016 (- 1,7 %), ce qui découle principalement de la baisse du trafic pour les vracs solides (- 4,5 %). Les vracs liquides diminuent également (- 1,6 %), tandis que le transport de conteneurs et de rouliers embarqués progresse (respectivement + 0,3 % et + 0,1 %).

Diminution des tonnages traités en 2016

Dans un contexte économique marqué par une croissance atone du commerce international, les volumes de marchandises traités dans les ports français ont diminué de - 1,7 % en 2016 : 222,4 millions de tonnes en entrée et 121,6 millions de tonnes en sortie. Les exportations ont fortement baissé (- 4,3 %) alors que les importations stagnent à - 0,2 %. Ces chiffres s'inscrivent dans la lignée des années précédentes : depuis 2011, le trafic des ports français diminue en effet chaque année de - 0,9 % en moyenne.

L'essentiel de ces volumes est enregistré par les GPM de métropole et le port de Calais avec 299,2 millions de tonnes de marchandises traitées. L'activité des GPM d'Outre-mer est en progression de 4,9 % par rapport à 2015 avec un volume de marchandises s'établissant à 12,7 millions de tonnes en 2016. Cette forte croissance est principalement portée par le port de la Réunion (+ 17,7 %), qui profite de la montée en puissance du hub de transbordement pour les conteneurs.

L'activité des autres ports de métropole, à 32 millions de tonnes, est en retrait de - 3,3 % par rapport à 2015.

Parmi les principaux ports de métropole, seul Calais présente une nette augmentation du trafic en 2016 (+ 2,7 %), mais cette reprise constitue un retour à la normale après une année 2015 marquée par un été décevant. À Dunkerque et Nantes Saint-Nazaire, on observe une stagnation des volumes traités (respectivement + 0,1 % et + 0,3 %). Les diminutions les plus sévères sont observées aux ports de la Rochelle
(- 5,9 %) et de Rouen (- 6,7 %), qui ont été fortement touchés par les mauvaises récoltes céréalières et la chute de leurs exportations.

Net recul des vracs, liquides et solides

La part des vracs liquides dans le trafic total ne cesse de diminuer sur les dernières décennies, puisque les vracs liquides ne représentent plus que 39 % du volume total traité en 2016, contre 57 % en 1985. En 2016, le volume traité diminue encore (- 1,6 %), notamment dans les sorties (- 5,4 %).

En 2016, les entrées de pétrole brut diminuent de 1,8 %, après la forte progression de 2015 (+ 3,5 %) due aux cours historiquement bas du pétrole. Ces diminutions sont davantage marquées à Marseille (- 2,8 %) et le Havre (- 5,2 %). Au contraire, les entrées de pétrole brut augmentent nettement à Nantes Saint-Nazaire (+ 11,4 %), mais cela constitue un retour à la normale après les arrêts techniques du printemps 2015 à la raffinerie de Donges. Le volume de produits pétroliers raffinés diminue de 4,6 %, en raison de la chute des sorties (- 8,5 %), et de la baisse des entrées à - 2,5 %.

Le trafic des vracs solides (22 % des tonnages totaux) enregistre une forte baisse en 2016 (- 4,5 %), notamment dans les sorties (- 11,2 %). Ce recul est dû aux mauvaises récoltes causées par les conditions météorologiques du printemps, et qui ont entraîné une chute des exportations en céréales. Ces marchandises représentent une forte part du trafic à la Rochelle (41 %) et à Rouen (32 %), ce qui a occasionné une forte chute des sorties de vracs solides dans ces ports : - 16,2 % pour Rouen et - 14,6 % pour la Rochelle.

Stagnation des conteneurs et rouliers

En 2016, la marchandise conteneurisée a faiblement progressé, à + 0,3 %, alors que le transport de conteneurs a progressé de 3,2 % en moyenne annuelle depuis 2011. Le transport de conteneurs demeure dominé par le port du Havre, avec 24,6 millions de tonnes de marchandises traitées en 2016 pour 2,52 millions d'EVP[8], suivi par Marseille, avec 12,1 millions de tonnes de marchandises pour 1,25 millions d'EVP. Toujours concurrencé par les ports d'Europe du Nord, le trafic de marchandise conteneurisé diminue en 2016 au Havre (- 3,4 %) mais progresse à Marseille (+ 2,7 %). Avec 3,2 millions de tonnes de marchandises et 340 000 EVP, Dunkerque se positionne comme le troisième port de conteneurs en métropole, avec une progression de + 5,1 %. Dans les régions d'Outre-mer, le trafic de conteneurs augmente sensiblement à la Réunion (+ 38 %), grâce au hub de transbordement.

Après une bonne dynamique en 2015 (+ 2,7 %), le transport de rouliers stagne en 2016 (+ 0,1 %) mais progresse de 2,1 % en moyenne annuelle depuis 2011.

Marseille et le Havre subissent la concurrence des ports européens

En 2016, le port du Havre (- 4,2 %) est en retrait par rapport aux ports d'Europe du nord de taille équivalente : si le trafic diminue légèrement à Rotterdam (- 1,1 %), il progresse à Anvers (+ 2,7 %), et à Hambourg (+ 0,3 %).

De même, en Europe du Sud, le trafic diminue en 2016 à Marseille (- 1,4 %), alors qu'il augmente sensiblement à Algesiras (+ 5,3 %) et à Barcelone (+ 3,6 %). Ces évolutions s'inscrivent dans les tendances de moyen terme observées sur la période 2011-2016.

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

.

[8] Équivalent vingt pieds (mesure du nombre de conteneurs)

Figure E5-1 **Activité des ports français selon le type de ports**

Niveau en million de tonnes, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Entrées	**222,4**	**-0,6**	**-0,6**	**-0,2**	**-1,5**
Grands ports maritimes et Calais	192,3	-0,9	-0,9	0,0	-1,6
Autres ports de métropole	20,4	0,6	0,4	-3,3	-1,3
Ports d'Outre-mer	9,7	3,9	3,1	3,0	1,5
Sorties	**121,6**	**2,3**	**4,2**	**-4,3**	**0,1**
Grands ports maritimes et Calais	106,9	3,0	4,0	-4,8	0,3
Autres ports de métropole	11,6	-5,6	6,2	-3,2	-2,4
Ports d'Outre-mer	3,1	10,9	4,2	11,5	7,3
Ensemble des marchandises traitées	**344,0**	**0,4**	**1,1**	**-1,7**	**-0,9**
Grands ports maritimes et Calais	299,2	0,4	0,9	-1,8	-1,0
Autres ports de métropole	32,0	-1,6	2,4	-3,3	-1,8
Ports d'Outre-mer	12,7	5,4	3,3	4,9	2,7

Source : SDES

Figure E5-2 **Activité des ports français selon le type de marchandises traitées**

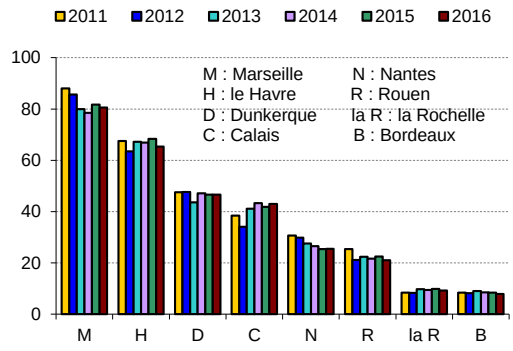
Niveau en million de tonnes, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Entrées	**222,4**	**-0,6**	**-0,6**	**-0,2**	**-1,5**
Vracs liquides	109,9	-2,3	1,7	-0,7	-3,5
dont pétrole brut	*58,7*	*-2,3*	*3,5*	*-1,8*	*-4,6*
dont produits raffinés	*34,9*	*0,4*	*-2,1*	*-2,5*	*-0,4*
Vracs solides	49,5	-2,0	-6,4	-0,8	-0,8
Marchandises diverses	62,9	3,9	0,5	1,1	2,1
dont conteneurs	*23,1*	*4,4*	*-0,3*	*1,3*	*2,9*
dont Ro/Ro (véh. embarqués)	*36,4*	*4,2*	*1,0*	*1,3*	*2,1*
Sorties	**121,6**	**2,3**	**4,2**	**-4,3**	**0,1**
Vracs liquides	24,9	-0,8	6,8	-5,4	-3,5
dont pétrole brut	*0,4*	*54,4*	*-35,7*	*-2,0*	*-21,0*
dont produits raffinés	*18,2*	*-1,7*	*8,9*	*-8,5*	*-3,9*
Vracs solides	24,5	-0,4	8,1	-11,2	-1,6
Marchandises diverses	72,2	4,4	2,0	-1,2	2,2
dont conteneurs	*26,9*	*4,8*	*0,8*	*-0,5*	*3,4*
dont Ro/Ro (véh. embarqués)	*41,2*	*4,3*	*4,1*	*-0,9*	*2,1*
Ensemble des marchandises traitées	**344,0**	**0,4**	**1,1**	**-1,7**	**-0,9**
Vracs liquides	134,8	-2,1	2,7	-1,6	-3,5
dont pétrole brut	*59,1*	*-1,9*	*3,1*	*-1,8*	*-4,8*
dont produits raffinés	*53,2*	*-0,3*	*1,6*	*-4,6*	*-1,7*
Vracs solides	74,0	-1,5	-1,7	-4,5	-1,1
Marchandises diverses	135,1	4,2	1,3	-0,2	2,2
dont conteneurs	*50,0*	*4,6*	*0,3*	*0,3*	*3,2*
dont Ro/Ro (véh. embarqués)	*77,7*	*4,2*	*2,7*	*0,1*	*2,1*

Source : SDES

Figure E5-3 **Ensemble des tonnages dans les grands ports de métropole et à Calais**

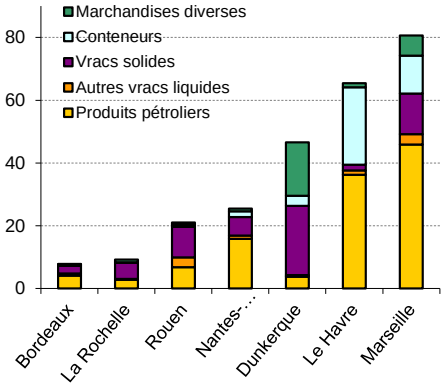
Niveau en million de tonnes



Source : SDES

Figure E5-4 **Marchandises traitées dans les principaux ports de métropole en 2015**

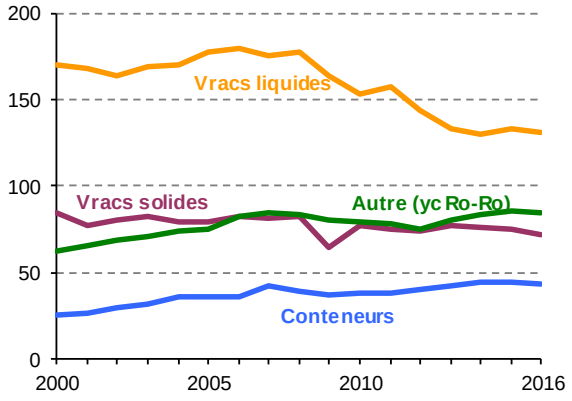
Niveau en million de tonnes



Source : SDES

Figure E5-5 **Évolution des marchandises traitées dans les ports de métropole**

Niveau en million de tonnes



Source : SDES

Figure E5-6 **Activité des principaux ports européens**

Niveau en million de tonnes, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Rotterdam	461,2	1,0	4,9	-1,1	1,2
Anvers	214,1	4,3	4,7	2,7	2,7
Hambourg	138,2	4,8	-5,4	0,3	0,9
Brême	74,2	-0,6	-6,2	1,0	-1,6
Le Havre	**65,4**	-0,4	2,1	-4,2	-0,6
Zeebrugge	37,8	-0,7	-9,9	-1,3	-4,2
Algesiras	96,9	2,4	4,5	5,3	4,7
Marseille	**80,6**	-1,8	4,1	-1,4	-1,8
Valence	70,8	4,6	-3,1	1,7	-1,3
Gênes	49,8	5,0	-1,5	-0,8	-0,2
Barcelone	47,6	9,1	1,4	3,6	2,0
Bilbao	31,9	4,1	5,1	-1,4	0,1

Source : ESPO

E6 | Transport par conteneurs

Avec 12,8 milliards de tonnes-kilomètres, le transport de conteneurs représente en France métropolitaine 6,7 % du transport terrestre.

Les volumes de conteneurs traités dans les ports français sont en augmentation depuis 2011 ; mais le transport terrestre de conteneurs diminue, cependant moins rapidement que le transport terrestre total.

En 2016, 48,0 % du transport terrestre de conteneurs est ferroviaire, 46,4 % routier et 5,6 % fluvial.

Hausse des conteneurs traités dans les ports maritimes français

43,3 millions de tonnes de marchandises en conteneurs ont été traitées dans les ports français de métropole en 2016, en baisse de 1,4 % ; depuis 2011, le transport maritime de conteneurs est en hausse de 2,8 % en moyenne annuelle alors que les volumes traités dans les ports de métropole sont en baisse en moyenne annuelle de 1,1 % sur cette période. Les conteneurs représentent donc une part croissante des marchandises traitées dans les ports métropolitains : elle était de 7,5 % (13,9 % hors produits pétroliers) en 2000 et 10,8 % (18,4% hors produits pétroliers) en 2011 et 13,1 % (20,5 % hors produits pétroliers) en 2016.

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 37,6 % (56 % hors produits pétroliers) au Havre. Elle est de 14,9 % (20 % hors produits pétroliers) à Marseille. Loin des 75 % de tonnages traités, hors produits pétroliers, dans chacun des ports d'Anvers, Hambourg, Algesiras et Valence. Depuis 2011, les parts de conteneurs traités dans les ports français se sont plus fortement accrues que dans les ports européens, à l'exception de Gênes.

En 2016, la baisse du transport ferroviaire de conteneurs n'est pas compensée par la hausse du transport routier de conteneurs.

En 2016, 48,0 % du transport terrestre de conteneurs est ferroviaire, 46,4 % routier et 5,6 % fluvial.

En 2016, le transport terrestre de conteneurs recule de 7,1 %, alors que le transport terrestre (hors oléoduc et TRM étranger) est stable. La baisse de 2016 concerne le transport ferroviaire (- 19,3 %) et le transport fluvial (- 6,0 %), alors que sur la route, le transport de conteneurs est en progression (+ 9,9 %).

Depuis 2011, en moyenne annuelle, le transport par conteneurs a moins diminué (- 2,5 %) que le transport terrestre (- 2,9 %). La part du transport terrestre de conteneurs est de 6,7 % en 2016 (6,6 % en 2011).

Dans le transport ferroviaire, la diminution moyenne annuelle du transport conteneurs depuis 2011 est quasi identique à celle du transport ferroviaire (- 0,9 % et - 1,0 %) : les conteneurs ferroviaires ont eu une forte croissance en 2011, 2012, 2013 et 2014 avant de baisser en 2015 et surtout en 2016. La part des conteneurs dans le transport ferroviaire est de 18,8 % en 2016 ; elle atteignait 24,6 % en 2014.

Le transport de conteneurs par la route a baissé de 4,1 %, en moyenne annuelle depuis 2011, alors que le transport routier sous pavillon français baissait de 3,2 %. Le transport de conteneurs représente 3,9 % du transport routier de marchandises sous pavillon français ; cette part qui était de 4,1 % en 2011 était passée à 3,4 % en 2014.

Le transport fluvial de conteneurs est en baisse de 2,1 % en moyenne annuelle depuis 2011, moins fortement que le transport fluvial (- 2,8 %). La part du transport par conteneurs est donc en légère croissance : elle est de 10,4 % en 2016.

Champ et mesure

Le transport terrestre de conteneurs est mesuré en tonnes-kilomètres 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 en métropole**

Niveau en millions de tonnes-kilomètres pour le transport terrestre, en millions de tonnes pour le transport maritime, évolution annuelle en %

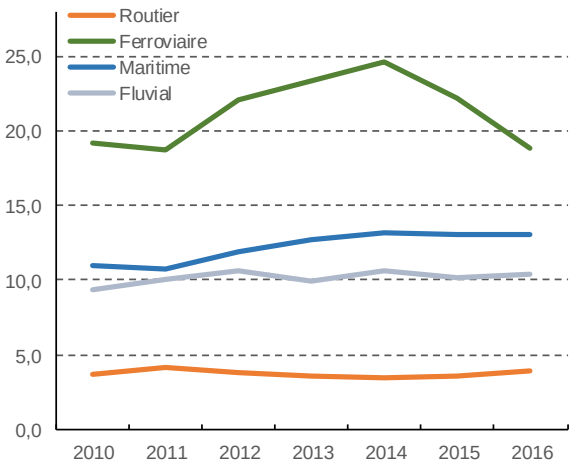
	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2001
Transport terrestre (tonnes-kilomètres)					
Routier	5 927,0	-8,1	-1,1	9,9	-4,1
Ferroviaire	6 127,8	6,7	-5,2	-19,3	-0,9
Fluvial	708,8	5,0	-8,6	-6,0	-2,1
Total conteneurs	**12 763,5**	**0,4**	**-3,8**	**-7,1**	**-2,5**
Transport total (1)	**190 442,5**	**-2,7**	**-4,7**	**0,0**	**-2,9**
Transport maritime (Millions de tonnes)					
Conteneurs	**43,3**	**4,0**	**0,0**	**-1,4**	**2,8**
Marchandises totales	**331,2**	**0,2**	**1,0**	**-1,9**	**-1,1**

(1) Hors transport routier sous pavillon étranger et hors oléoducs

Source : SDES

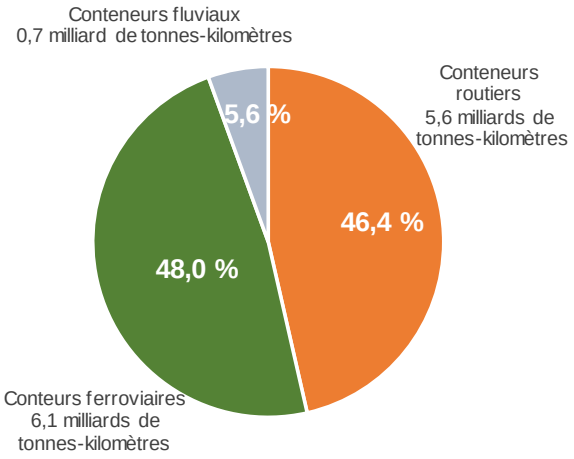
Figure E6-2 **Évolution de la part des conteneurs dans le transport de marchandises par mode**

En %



Source : SDES

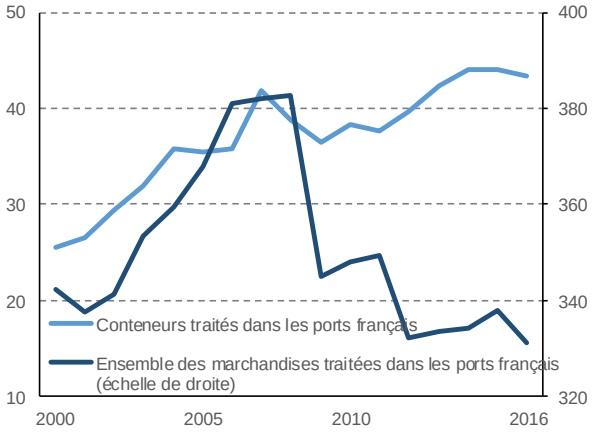
Figure E6-3 **Répartition du transport terrestre de conteneurs en 2016**



Source : SDES

Figure E6-4 **Évolution du transport maritime et du transport maritime de conteneurs**

En million de tonnes

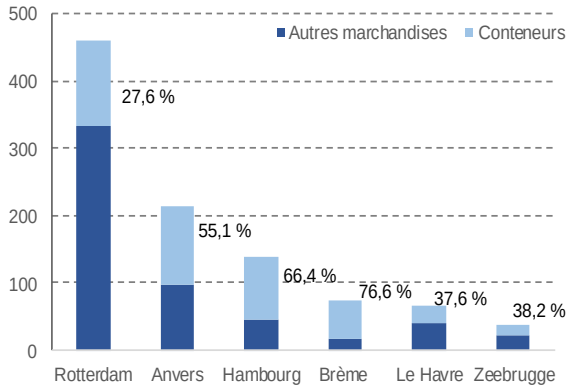


Source : SDES

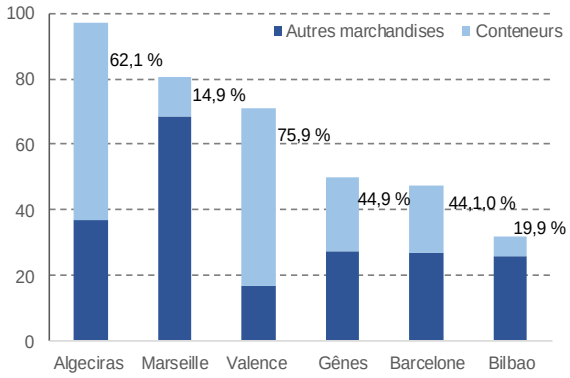
Figure E6-5 **Transport maritime et part des conteneurs dans les principaux ports européens (y compris produits pétroliers)**

Niveau en millions de tonnes

Europe du nord



Europe du sud



Source : ESPO

E7 | Transport terrestre de marchandises dans l'UE

Le mode routier a une place prépondérante dans le fret de l'Union européenne puisqu'il représente plus des trois quarts de la quantité physique de transport de marchandises en 2015. Les pratiques de transport des nouveaux états membres convergent vers celles des anciens états membres : la part du routier augmente dans les nouveaux et diminue chez les anciens. En 2015, le pavillon routier français (154 milliards de tonnes-kilomètres), représente 8,7 % du transport routier européen, ce qui le place en cinquième position européenne, perdant une place par rapport à 2014.

La France réalise 8,4 % du transport ferroviaire (34,3 milliards de tonnes-kilomètres) et 5,8 % du transport fluvial européen (8,5 millions de tonnes-kilomètres)

Le transport terrestre de marchandises repart en Union Européenne en 2015 ; il est quasi stable depuis 2010.

Le transport terrestre de marchandises, mesuré pour le transport routier à partir du transport des pavillons, a progressé de 1,8 % dans l'UE en 2015 (0,3 % en 2014). Il a crû de 4,1 % (1,4 % en 2014) au sein des nouveaux états membres (NEM) et est en légère reprise dans les anciens états membres (AEM). En France, le transport de marchandises diminue de 5,0 %, alors qu'il croît légèrement en Allemagne (+ 1,0 %) et fortement en Espagne (+ 6,7 %).

En Pologne (+ 3,0 %), il redémarre après une faible croissance en 2014 (+ 0,8 %).

Le transport terrestre européen augmente peu (+ 0,2 % en moyenne annuelle) depuis 2010 mais est en baisse chez les AEM (- 1,1 %) particulièrement en France (- 2,4 %) et en Italie (- 6,8 %).

Les AEM assurent 70,0 % du transport terrestre en 2015 contre 74,6 % en 2010. Alors que la part de l'Allemagne (21,0 % en 2015, 20,9 % en 2010) et de l'Espagne (9,5 % en 2015, comme en 2010) sont stables, celles de la France (8,5 % en 2015, 9,6 % en 2010) et de l'Italie (5,9 % en 2015 et 8,4 % en 2010) ont reculé au profit de celle de la Pologne (13,2 % en 2015 et 10,9 % en 2010).

La part du transport routier reste prépondérante et s'accroît légèrement en 2015.

En 2015, la part modale de la route progresse : 75,4 % en 2014, elle représente 76,1 % des transports terrestres de l'UE en tonnes-kilomètres, celle de fer est de 17,5 % et celle du fluvial de 6,3 %. Les disparités entre AEM et NEM s'estompent et les parts modales de la route convergent : la part du transport routier tend à baisser chez les AEM (77,5 % en 2010, 75,7 % en 2015) et à croître chez les NEM (72,1 % en 2010, 77,1 % en 2015).

Le transport routier de marchandises de l'ensemble des pavillons européens (1 768 Milliards de tonnes-kilomètres) augmente de 2,4 % en 2015 ; l'activité des NEM croît de 5,2 % (4,9 % en moyenne annuelle depuis 2010), celle des AEM croît de 1,2 % (- 1,6 % en moyenne annuelle depuis 2010).

L'activité internationale des pavillons (617 milliards de tonnes-kilomètres) est quasi stable en 2015 (+ 0,3 %), les pavillons des NEM en réalisent 55,6 % (25,3 % pour la Pologne). L'activité internationale représente 67,6 % de l'activité globale des pavillons des NEM ; ce taux est de 20,4 % chez les AEM (34,4 % en Espagne, 14,7 % en Allemagne 8,0 % en France).

En 2015, le transport national en Europe augmente de 4,0 %. Les marchés tchèque, britannique et portugais progressent fortement. La moitié du transport national européen est concentrée dans trois marchés : ceux de l'Allemagne, de la France et du Royaume-Uni. Si l'activité nationale des pavillons sur leur propre territoire augmente de 3,9 %, le cabotage en Europe, qui représente moins de 2 % de l'activité du TRM européen, augmente de 5,4 % en 2015 : 2,6 % des tonnes-kilomètres effectuées au sein d'un seul pays le sont par des pavillons étrangers, soit 31,8 milliards de tonnes-kilomètres.

Près des deux tiers du cabotage européen sont réalisés en Allemagne (39,3 %) et en France (26,1 %). Le cabotage s'accroît dans ces deux pays en 2015 (+ 2,4 % en Allemagne et + 8,1 % en France), pour couvrir respectivement 4,6 % et 5,5 % des tonnes-kilomètres réalisées au sein de ces deux marchés nationaux. Le cabotage progresse également en Belgique, en Pologne et en Espagne, où les niveaux en termes de tonnes-kilomètres parcourus sont bien moindres. Le cabotage représente 5,8 % des tonnes-kilomètres effectuées sur le marché belge et 5,1 % sur le marché autrichien.

Le transport ferroviaire progresse chez les anciens membres de l'UE mais diminue chez les nouveaux membres

Le transport ferroviaire de marchandises croît de 0,8 % en Union Européenne en 2015, (+ 1,6 % chez les AEM, - 0,6 % chez les NEM) et de 1,1 % en moyenne annuelle depuis 2010. La croissance est particulièrement forte en Espagne, où il ne représente cependant que 5 % du transport de marchandises.

Le transport fluvial recule partout depuis 2010.

Le transport fluvial est significatif dans la dizaine d'états traversés par des fleuves (Danube, Rhin, Elbe, Seine, Rhône, …). Il représente au total 6,3 % du transport de marchandises en Europe : Pays-Bas (39,0 %), Roumanie (20,0 %) et Allemagne (11,4 %).

Le transport fluvial recule de 2,3 % en Union européenne en 2015 (- 4,2 % chez les AEM qui réalisent 84,9 % du transport fluvial) ; la baisse est de 6,4 % en Allemagne qui en assure 37,5 % et de 1,5 % au Pays-Bas qui assure 32,9 % du transport fluvial européen. En Roumanie, plus gros transporteur des NEM qui réalise 8,9 % du transport fluvial européen, il progresse de 12 % après une baisse de 3,9 % en 2014.

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 SDES, les résultats pour la France peuvent légèrement différer.

Figure E7-1 **Évolution du transport terrestre de marchandises dans l'Union européenne**

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010
anciens états membres	**1 625**	**-0,7**	**-0,1**	**0,8**	**-1,1**
dont : Allemagne	487	0,6	0,7	1,0	0,2
Espagne	220	-2,9	2,3	6,7	0,2
France	**196**	**-0,5**	**-3,0**	**-5,0**	**-2,4**
Italie	137	1,4	-5,8	-0,7	-6,8
Pays-Bas	124	2,4	0,8	-3,0	-0,8
Royaume-Uni	181	-5,7	-2,5	9,4	1,8
Suède	62	-1,8	16,1	-1,9	0,8
nouveaux états membres	**697**	**7,0**	**1,4**	**4,1**	**3,7**
dont : Pologne	308	10,1	0,8	3,0	4,3
République tchèque	72	5,1	-0,3	5,5	2,0
Roumanie	64	7,3	0,2	8,4	4,3
Union européenne	**2 323**	**1,4**	**0,3**	**1,8**	**0,2**

Source : Eurostat

Figure E7-2 **Évolution du transport routier de marchandises dans l'Union européenne**

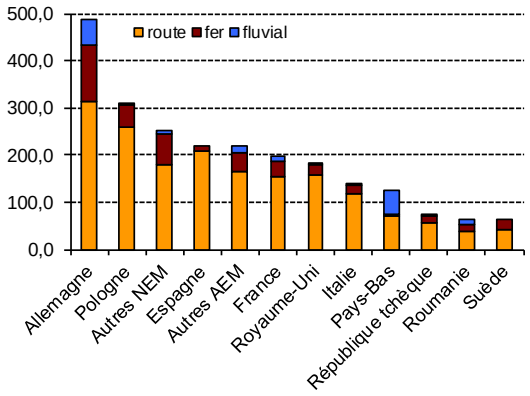
Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010
anciens états membres	**1 230**	**-1,3**	**-0,4**	**1,2**	**-1,6**
dont : Allemagne	315	-0,4	1,4	1,5	0,1
Espagne	209	-3,3	1,6	7,0	-0,1
France	**154**	**-0,6**	**-3,6**	**-7,0**	**-3,4**
Italie	117	2,6	-7,4	-0,8	-7,8
Pays-Bas	69	2,8	0,4	-4,8	-2,2
Royaume-Uni	159	-7,1	-2,7	11,0	1,6
Suède	42	0,1	25,2	-1,1	2,7
nouveaux états membres	**537**	**9,3**	**2,1**	**5,2**	**4,9**
dont : Pologne	261	11,4	1,3	3,9	5,2
République tchèque	57	7,2	-1,5	5,7	2,0
Roumanie	39	14,7	3,3	11,1	8,6
Union européenne	**1 768**	**1,6**	**0,3**	**2,4**	**0,1**

Source : Eurostat

Figure E7-3 **Transport terrestre de marchandises en 2014 dans les principaux pays de l'Union européenne**

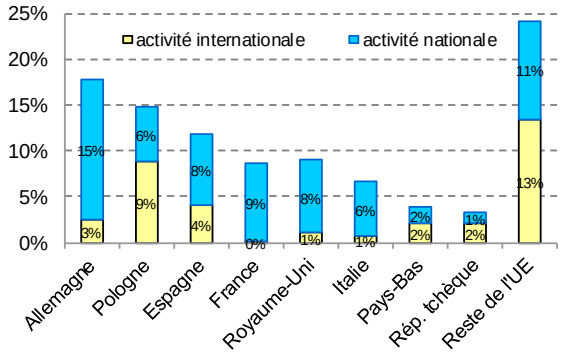
En milliards de tonnes-kilomètres



Source : Eurostat

Figure 7-4 **Poids des pavillons dans l'activité de l'Union européenne en 2014**

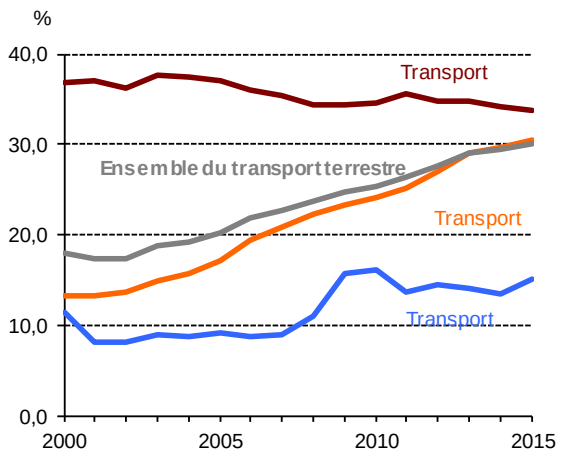
En % des tonnes-kilomètres



Source : Eurostat

Figure E7-5 **Évolution de la part des nouveaux états membres dans le transport de marchandises**

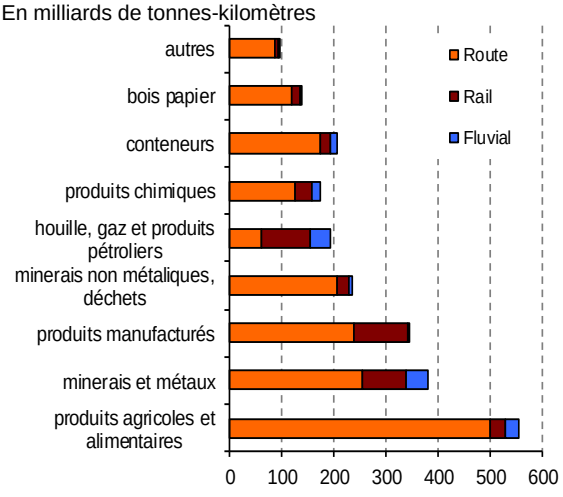
En %



Source : Eurostat

Figure E2-6 **Produits transportés et mode en 2014**

En milliards de tonnes-kilomètres



Source : Eurostat

F – Transport de voyageurs

F – Transport de voyageurs

Évolutions

En 2016, le transport intérieur de voyageurs croît de 2,3 % (en voyageurs-kilomètres), à un rythme près de deux fois plus élevé que son rythme annuel moyen depuis 2011 (+ 1,2 %). Cette croissance soutenue est principalement due à la circulation des véhicules particuliers qui augmente fortement en 2016 (+ 2,7 %).

Le transport ferroviaire diminue (- 1,3 %) avec des évolutions contrastées entre les trains à grande vitesse (- 1,7 %), les trains sous convention des conseils régionaux (- 2,9 %) et les trains interurbains hors trains à grande vitesse (- 6,9 %) dont le trafic annuel diminue pour la cinquième année consécutive.

Le transport collectif urbain est en augmentation (+ 2,0 %) et croît exceptionnellement davantage en Île-de-France (+ 2,3 %) qu'hors Île-de-France (+ 0,9 %). Au cours des vingt dernières années, le transport collectif urbain s'est largement développé et dessert en 2015 près des deux tiers de la population métropolitaine.

Le transport routier réalisé en autocars interurbains réguliers et occasionnels (y compris les autocars étrangers) croît fortement (+ 3,1 %). L'année 2016 est en effet marquée par l'essor du transport par autocar librement organisé (cars Macron). Avec 2,1 milliards de voyageurs kilomètres, les cars Macron représentent 1,5 % du transport collectif de longue distance.

Le transport aérien intra-métropole, en nombre de passagers, confirme sa reprise (+ 3,2 %) quand le trafic vers l'international poursuit sa croissance soutenue (+ 3,0 %).

Enfin, le trafic maritime, en nombre de passagers, est quasi stable en 2016 (- 0,3 %), avec un recul net du trafic de ferries transmanche et en Mer du Nord (- 6,2 %) mais une croissance forte du trafic des ports en Méditerranée (+ 7,5 %) et des deux principaux ports d'Outre-mer (+ 6,0 %).

Structure

Les parts des différents modes du transport intérieur de voyageurs, exprimées en voyageurs-kilomètres, sont stables en 2016.

Le transport intérieur de voyageurs reste largement dominé par les véhicules particuliers (79,1 %). Les transports ferrés représentent 10,8 %, davantage que les transports routiers (8,6 %). La part du transport aérien dans le transport intérieur reste marginale (1,5 %). 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 2016.

Il présente par ailleurs une évolution de 1995 à 2015 de l'offre de transport collectif urbain.

F1 | Transport intérieur de voyageurs

Le transport intérieur de voyageurs croît sensiblement en 2016 (+ 2,3 %, après + 2,0 % en 2015) à un rythme près de deux fois plus élevé que sa moyenne annuelle depuis 2011 (+ 1,2 %). Cette forte hausse est due essentiellement à l'augmentation de la circulation des véhicules particuliers qui croît encore davantage qu'en 2015 (+ 2,7 % en voyageurs-kilomètres, après + 2,2 %). Les transports collectifs augmentent modérément (+ 0,9 %, après + 1,0 % en 2015). Parmi ces derniers, les différents modes évoluent différemment : si les transports routiers et le transport aérien s'accroissent fortement (respectivement + 3,1 % et + 3,8 %), les transports ferrés reculent (- 1,1 %).

La part du transport individuel est stable

Les parts modales des transports intérieurs de voyageurs évoluent peu en 2016. Le transport individuel réalisé en véhicules particuliers (y compris les véhicules immatriculés à l'étranger et les deux-roues motorisés) représente 79,1 % du transport intérieur de voyageurs (78,8 % en 2015) (*voir encadré de la page ci-contre*). La part de la route (transports individuel et collectif) est également stable (87,7 %).

La mobilité individuelle croît fortement

En lien avec les estimations de circulation routière, le nombre de voyageurs-kilomètres réalisés en voiture particulière et en deux-roues motorisés augmente de 2,7 % (après + 2,2 % en 2015), à un rythme deux fois plus élevé que sa tendance depuis 2011 (+ 1,3 % en moyenne annuelle).

Le transport collectif poursuit sa croissance modérée

Le transport collectif croît de 0,9 % en 2016, après une augmentation semblable en 2015 (+ 1,0 %). Cette croissance combine des évolutions très contrastées : + 3,1 % pour la route, + 3,8 % pour le transport aérien et - 1,1 % pour le transport ferré qui reste toutefois majoritaire (52 % du transport collectif).

La croissance des transports collectifs de longue distance[9] ralentit

Le transport collectif de longue distance croît faiblement de 0,9 % (après + 1,2 % en 2015) avec des évolutions très différentes selon les modes.

Le transport ferroviaire longue distance (trains à grande vitesse et trains interurbains « classiques ») recule (- 2,3 % en 2016, après + 0,3 % en 2015). Cette évolution cumule une diminution du transport sur les lignes à grande vitesse (- 1,7 %, après + 0,6 % en 2015) et une forte baisse des grandes lignes hors trains à grande vitesse (- 6,9 %, après - 1,9 % en 2015).

Le transport aérien intérieur (intra-métropole) croît fortement de 3,8 % après une hausse modérée en 2015 (+ 1,0 %). Cette augmentation du trafic concerne en particulier les liaisons transversales (province-province) et dans une moindre mesure les liaisons radiales (Paris-province).

Quant au transport routier réalisé en autocars interurbains réguliers et occasionnels (y compris les autocars étrangers), il croît fortement (+ 3,1 %, après + 2,1 % en 2015). L'année 2016 est en effet marquée par l'essor du transport par autocar librement organisé ; sans ce nouveau mode de transport routier, la croissance du transport routier de longue distance aurait été moindre (+ 0,8 % en 2016).

Transport interurbain par autocar librement organisé : la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 a libéralisé le transport régulier interurbain de voyageurs par autocar.

Depuis cette date, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) a publié les niveaux et évolutions trimestrielles d'offre et de trafic.

Ainsi le transport en autocars librement organisé a représenté en 2015 0,29 milliard de voyageurs-kilomètres : entre le 8 août et le 31 décembre, 770 400 passagers ont emprunté ces autocars en parcourant en moyenne 376 kilomètres.

En 2016, ce transport représente 2,1 milliards de voyageurs-kilomètres : 6,14 millions de passagers ont voyagé dans ces autocars en parcourant en moyenne 339 kilomètres.

Selon une étude de l'Arafer, ce nouveau mode se substituerait en partie aux autres modes de transport : 37 % des utilisateurs de cars se sont détournés du train, essentiellement en raison du prix ; il créerait aussi une nouvelle mobilité puisque 17 % des utilisateurs de cars n'auraient pas voyagé en l'absence de ce mode de transport. Pour davantage d'informations, se reporter aux publications trimestrielles de l'Observatoire de l'Arafer.

La croissance des transports collectifs de proximité[10] est stable

Les transports collectifs de proximité ou « du quotidien » augmentent de 0,8 %, à un rythme identique à 2015 mais inférieur à sa tendance depuis 2011 (+ 1,3 % en moyenne annuelle).

Le transport collectif urbain (TCU) accélère sa croissance (+ 2,0 %, après + 1,0 % en 2015). Elle concerne surtout les TCU d'Île-de-France qui augmentent de 2,3 % après + 0,8 % en 2015. Cette croissance soutenue concerne dans des proportions variables tous les modes (trains, RER, tramways et autobus) à l'exception des métros.

Les TCU de province – qui représentent moins du quart de l'ensemble des TCU – ralentissent leur croissance (+ 0,9 %, après + 1,6 % en 2015) et pour la première fois depuis 2005, progressent moins vite que ceux d'Île-de-France.

Le nouveau recul des trains sous convention des conseils régionaux de province (- 2,9 %) pour la quatrième année consécutive atténue la croissance potentielle de l'ensemble du transport collectif de proximité.

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

[9] 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).

[10] Les transports collectifs 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.

Figure F1-1 **Transport intérieur de voyageurs en 2016**

Niveau en milliards de voyageurs-kilomètres ; évolution en %

	Niveau 2016	Évolutions annuelles 2014	2015	2016	2016/ 2011
Véhicules particuliers (1)	**756,4**	**1,1**	**2,2**	**2,7**	**1,3**
Transports collectifs	**200,0**	**0,2**	**1,0**	**0,9**	**1,0**
Autobus, autocars et tramways (2)	82,0	1,9	2,1	3,1	2,6
dont Île-de-France (3)	*6,0*	*8,3*	*2,5*	*2,4*	*4,4*
Transports ferrés (4)	103,2	-0,6	0,2	-1,1	-0,4
Transport ferroviaire	93,0	-0,8	0,3	-1,3	-0,5
TAGV (5)	*53,1*	*-0,1*	*0,6*	*-1,7*	*-0,3*
Trains interurbains (6)	*7,1*	*-6,1*	*-1,9*	*-6,9*	*-6,1*
Trains CR (7)	*13,2*	*-2,9*	*-0,2*	*-2,9*	*-0,4*
Trains et RER d'Île-de-France (8)	*19,6*	*1,1*	*0,7*	*3,2*	*1,7*
Métros (9)	10,2	1,1	-0,2	0,2	0,6
Transport aérien (10)	14,8	-2,3	1,0	3,8	1,9
Ensemble	**956,4**	**0,9**	**2,0**	**2,3**	**1,2**
Transports collectifs de proximité	64,2	1,1	0,8	0,8	1,3
Transports collectifs de longue distance	135,8	-0,2	1,2	0,9	0,8
Ensemble des TCU (11)	43,7	2,6	1,0	2,0	1,9
TCU d'Île-de-France	*33,3*	*2,4*	*0,8*	*2,3*	*1,8*
TCU hors Île-de-France	*10,4*	*3,1*	*1,6*	*0,9*	*2,1*

(1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.
(2) Y compris transport en autocars étrangers.
(3) Tramways et autobus d'Île-de-France.
(4) Trains, RER et métros.
(5) Trains à grande vitesse.
(6) Sous convention avec l'État et non conventionnés (hors trains à grande vitesse).
(7) Sous convention avec les Conseils Régionaux (hors Île-de-France et Corse).
(8) Sous convention Stif, y compris le RER exploité par la RATP.
(9) Métro parisien et métros hors Île-de-France.
(10) Vols intérieurs à la métropole uniquement (en passagers-kilomètres transportés)
(11) Transports collectifs urbains.

Champ : France métropolitaine

Sources : SDES, d'après le Bilan de la circulation, Arafer, ensemble des opérateurs ferroviaires, Stif-Omnil, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Cerema, CGDD, DGITM, Gart, UTP), UTP, DGAC

Modification des parts modales des transports individuel et collectif de voyageurs

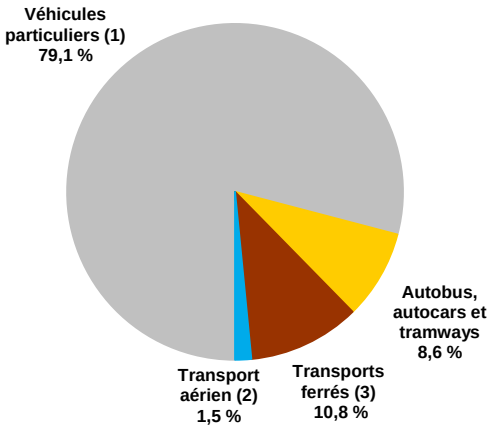
Pour rappel, deux révisions de séries longues ont été réalisées sur les données de l'année 2015 (et celles des années antérieures) mises à disposition en 2016. La première portait sur la série du transport en voitures particulières françaises (exprimée en voyageurs-kilomètres), calculée annuellement comme le produit de la circulation de ces véhicules (exprimée en véhicules-kilomètres) et de leur taux d'occupation (ou nombre moyen d'occupants). La seconde portait sur le transport en véhicules légers étrangers (calculée de façon analogue). Ces deux taux d'occupation ont donc été révisés. Par ailleurs, une nouvelle série portant sur le transport en autocars étrangers a été intégrée.

Les révisions de ces taux d'occupation et l'intégration du transport en autocars étrangers ont modifié sensiblement les parts modales des transports individuel et collectif - respectivement 79,1 % et 20,9 % en 2016 - qui ne sont donc pas comparables avec celles présentées par exemple dans *Les comptes des transports en 2014* - respectivement 83,0 % et 17,0 % (voir page 121, figure F1-2).

Pour plus de détails, se reporter :
- au Datalab essentiel *Les comptes des transports en 2015* (août 2016), fiche « F1 – Transport intérieur de voyageurs », encadré de la page 121 ;
- à l'Études & documents *Vingt-cinq années de transport intérieur de voyageurs* (n° 148, mai 2016), partie *Méthodologie* (pages 30 à 36).

Figure F1-2 **Transport intérieur de voyageurs par mode en 2016**

Parts modales (en %) des voyageurs-kilomètres



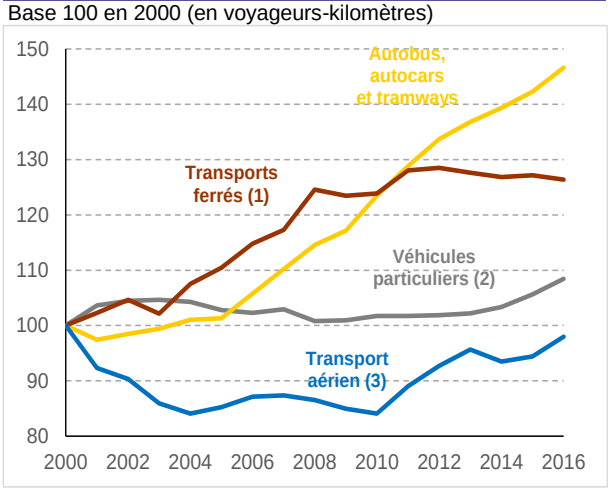
(1) Y compris véhicules légers immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.
(2) Vols intérieurs à la métropole uniquement.
(3) Trains, RER et métros.

Champ : France métropolitaine

Sources : SDES, d'après le Bilan de la circulation, Arafer, ensemble des opérateurs ferroviaires, Stif-Omnil, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Cerema, CGDD, DGITM, Gart, UTP), UTP, DGAC

Figure F1-3 **Évolution du transport intérieur de voyageurs par mode**

Base 100 en 2000 (en voyageurs-kilomètres)



(1) Trains, RER et métros.
(2) Y compris véhicules légers immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.
(3) Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Champ : France métropolitaine

Sources : SDES, d'après le Bilan de la circulation, Arafer, ensemble des opérateurs ferroviaires, Stif-Omnil, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Cerema, CGDD, DGITM, Gart, UTP), UTP, DGAC

F2 | Transport ferroviaire de voyageurs

Avec 93,0 milliards de voyageurs-kilomètres transportés (soit 46,5 % du transport collectif), le transport ferroviaire de voyageurs, hors navettes Eurotunnel, diminue en 2016 (- 1,3 %). Le transport ferroviaire de longue distance (trains à grande vitesse et trains interurbains « classiques »), qui représente les deux tiers du trafic ferroviaire décroît (- 2,3 %). Le transport ferroviaire de proximité (trains sous convention des conseils régionaux ou du Stif) croît légèrement (+ 0,7 %).

Le trafic ferroviaire total diminue

Hors passagers des navettes Eurotunnel, le transport des trains à grande vitesse (TAGV) décroît (- 1,7 %) alors que 2015 représentait une année de légère reprise (+ 0,6 %). La baisse du trafic en trains interurbains hors TAGV s'accélère (- 6,9 % en 2016, après - 1,9 % en 2015).

Le trafic des trains sous convention des conseils régionaux (CR) diminue fortement (- 2,9 % après - 0,2 % en 2015). En revanche, le transport des trains et RER sous convention Stif croît de 3,2 % après + 0,7 % en 2015.

Le transport en trains à grande vitesse recule

Le trafic de voyageurs sur les trains à grande vitesse représente plus de la moitié du transport ferroviaire de voyageurs (57,1 % des voyageurs-kilomètres). Sa plus forte diminution en 2016 (-1,7 %) accroît sa tendance à la baisse depuis cinq ans (- 0,3 % en évolution annuelle moyenne depuis 2011).

Les mouvements sociaux en juin ont concerné toutes les catégories de train mais le transport en TAGV a moins pâti de la baisse du trafic, bénéficiant notamment tout au long de l'année de la politique des petits prix avec l'offre *OUIGO*.

Un prix des carburants en moyenne plus faible en 2016 qu'en 2015 (*cadrage 1*) a pu en outre favoriser l'utilisation de véhicules personnels au détriment du train (toutes catégories confondues).

Quant aux trains Eurostar, le nombre de passagers diminue sensiblement en 2016 (- 3,7 %) après avoir atteint en 2015 le niveau maximum de son trafic avec 10,4 millions de voyageurs annuels *(fiche F6*).

Le trafic des trains interurbains hors TAGV chute fortement

Le transport sur les grandes lignes classiques (ou trains interurbains hors TAGV) comprend principalement les trains d'équilibre du territoire (TET), sous convention avec l'État. Sur l'ensemble de l'année 2016, le trafic décroît fortement (- 6,9 %) à un rythme plus rapide que depuis 2011 (- 6,1 % par an en moyenne). Son niveau (moins de 7,1 milliards de voyageurs-kilomètres) est le plus bas atteint depuis 1990 (première année disponible).

Les grèves de juin ont eu également un impact sur le trafic des TET (- 20 % par rapport à juin 2015) de même que la suppression progressive de l'offre de nuit pour les trains *Intercités* (deux lignes *Intercités* de nuit - parmi les huit existantes début 2016 - ont été supprimées à partir du 1er octobre).

La concurrence du covoiturage et celle des autocars seraient d'autres éléments d'explication à cette forte diminution du trafic : une enquête réalisée par l'Arafer[11] indique que 8 % des passagers d'autocars se seraient reportés sur un train *Intercités* si la ligne d'autocar qu'ils ont empruntée n'avait pas existé.

Le transport en trains sous convention des conseils régionaux diminue sensiblement

En 2016, le transport avec ces trains diminue de 2,9 %, soit davantage que son évolution annuelle moyenne depuis 2011 (- 0,4 %). Comme pour les trains d'équilibre du territoire, les grèves de juin ont fortement affecté le trafic sur les trains sous convention des conseils régionaux (- 15 % par rapport à juin 2015) avec une baisse sensible de la fréquentation de la clientèle occasionnelle.

En outre, le transport dans ces trains subit aussi la concurrence du covoiturage et de l'autocar. L'enquête réalisée par l'Arafer indique qu'en l'absence d'offre de transport en autocars, 4 % des passagers d'autocars empruntant une liaison transversale (province-province) se seraient reportés sur un train TER (6 % de ceux empruntant une liaison paris-province en autocar).

Le remplissage moyen des trains repart à la hausse en 2016

À l'exception de l'année 2008, le remplissage moyen des trains a augmenté régulièrement entre 2004 et 2010 puis s'est stabilisé jusqu'en 2013 autour de 222 voyageurs par train en moyenne. Depuis 2013, ce remplissage moyen augmente à nouveau : en moyenne, 235 voyageurs par train, tous types de trains confondus, sont dénombrés en 2016 (contre 231 en 2015).

Après une croissance de 1,9 % en 2015, l'offre de transport ferroviaire de voyageurs (en nombre de trains-kilomètres) diminue de 3,5 % en 2016. Avec 384 millions de kilomètres parcourus sur le territoire, cette offre retombe quasiment à son niveau de 2007 (382 millions).

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

[11] *Environ 1 500 personnes de 18 ans ou plus ayant voyagé au cours des douze derniers mois sur une ligne d'autocar librement organisée ont été interrogées entre les mois d'octobre et de décembre 2016 (cf. Les pratiques de mobilité de longue-distance des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées, Observatoire des transports et de la mobilité de l'Arafer)*

Figure F2-1 **Évolution du transport ferroviaire de voyageurs**

Niveau en millions de voyageurs-kilomètres, évolution annuelle en %

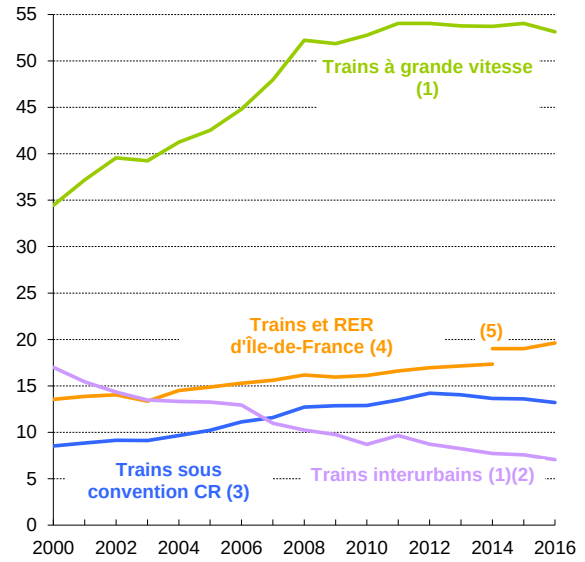
	Niveau 2016	évolutions annuelles					
		2012	2013	2014	2015	2016	2016/2011
Transport ferroviaire de longue distance	60 192	-1,4	-1,2	-0,9	0,3	-2,3	-1,1
Trains à grande vitesse (1)	53 140	0,0	-0,5	-0,1	0,6	-1,7	-0,3
Trains interurbains (1) (2)	7 052	-9,4	-5,8	-6,1	-1,9	-6,9	-6,1
Transport ferroviaire de proximité	32 827	3,5	0,2	-0,6	0,3	0,7	0,8
Trains sous convention CR (3)	13 212	5,5	-1,2	-2,9	-0,2	-2,9	-0,4
Trains et RER d'Île-de-France (4)	19 615	2,0	1,3	1,1	0,7	3,2	1,7
Total hors RER et trains sous convention Stif	73 404	*-0,2*	*-1,2*	*-1,2*	*0,2*	*-2,4*	*-1,0*
Ensemble	93 019	**0,2**	**-0,7**	**-0,8**	**0,3**	**-1,3**	**-0,5**

(1) Y compris trains internationaux, hors navettes Eurotunnel.
(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) Sous convention Stif. Y compris le RER exploité par la RATP.
Champ : France métropolitaine

Source : SDES – ensemble des opérateurs ferroviaires

Figure F2-2 **Évolution du transport ferroviaire de voyageurs**

En milliards de voyageurs-kilomètres

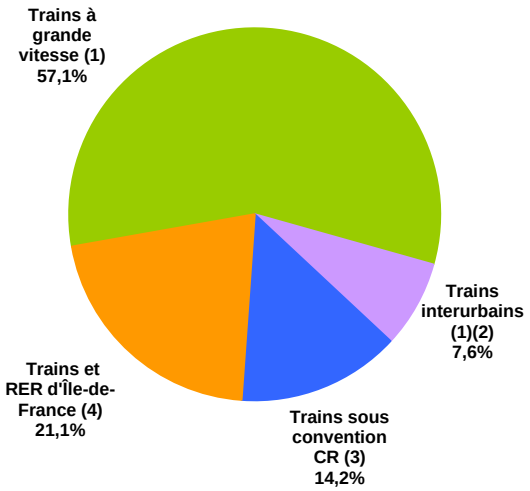


(1), (2), (3) et (4) Voir notes de la figure F2-1 ci-dessus.
(5) Rupture de série en 2015, voir annexes.
Champ : France métropolitaine

Source : SDES – ensemble des opérateurs ferroviaires

Figure F2-3 **Répartition du transport ferroviaire de voyageurs par type de réseau en 2016**

En % des voyageurs-kilomètres en 2016

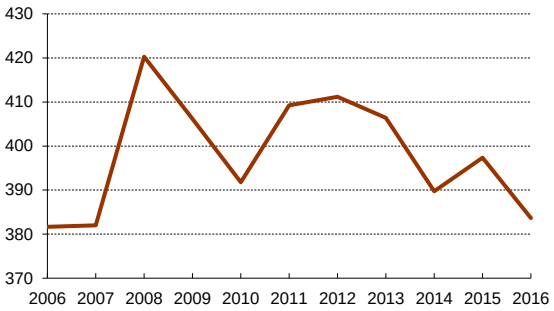


(1), (2), (3) et (4) Voir notes de la figure F2-1 ci-dessus.
Champ : France métropolitaine

Source : SDES – ensemble des opérateurs ferroviaires

Figure F2-4 **Offre ferroviaire en trains-kilomètres**

En million de trains-kilomètres



Champ : France métropolitaine

Source : SDES – ensemble des opérateurs ferroviaires

Figure F2-5 **Nombre moyen de voyageurs par train**

En nombre de voyageurs

Champ : France métropolitaine

Source : SDES – ensemble des opérateurs ferroviaires

F3.1 | Le transport collectif urbain

En 2016, le transport collectif urbain de voyageurs (TCU) représente 21,8 % du transport collectif (43,7 milliards de voyageurs-kilomètres). Il croît de 2,0 % en voyageurs-kilomètres, à un rythme semblable à sa croissance annuelle moyenne depuis 2011 (+ 1,9 %). La croissance est soutenue en Île-de-France (+ 2,3 %), où se concentre plus des trois quarts du transport collectif urbain de France métropolitaine en voyageurs-kilomètres. Pour la première fois depuis 2005, les réseaux de province progressent moins vite que ceux d'Île-de-France (+ 2,3 % contre + 0,9 %).

La croissance du TCU s'accélère en 2016 (+ 2,0 %) par rapport à l'année précédente (+ 1,0 % en 2015).

L'activité du transport collectif urbain d'Île-de-France croît fortement de 2,3 %, à un rythme de croissance plus élevé que celui observé depuis 2011 (+ 1,8 % en moyenne annuelle). En revanche, le trafic des TCU de province ralentit sa croissance : il croît de 0,9 % (+ 2,1 % en moyenne annuelle depuis 2011).

La croissance du trafic en Île-de-France concerne tous les modes sauf le métro

À l'exception du métro dont le trafic est stable (- 0,1 %), l'augmentation des voyageurs-kilomètres en Île-de-France concerne tous les modes : trains, RER, tramways et autobus.

Le trafic le plus important constitué des trains et RER (qui représentent 58,8 % des voyageurs-kilomètres réalisés en Île-de-France) croît fortement de 3,2 % en 2016, à un rythme deux fois plus élevé que depuis 2011 (+ 1,7 % en moyenne annuelle). Le dézonage mis en place le 1er septembre 2015 aurait eu un fort impact dans l'accroissement du trafic des trains et RER en 2016, première année complète de mise en application.

Pour la seconde année consécutive, le trafic en métro est stable. Sa part modale représente 23,2 % et diminue légèrement (- 0,5 point).

Le transport en tramway maintient son dynamisme

Pour la quatrième année consécutive en Île-de-France, le transport en tramways croît fortement (+ 6,9 %) mais à un rythme moins soutenu qu'au cours des trois précédentes années (+ 21,2 % en moyenne annuelle depuis 2011). Le fort accroissement du trafic entre 2013 et 2015 est la conséquence d'ouvertures successives de nouvelles lignes : après celles de la T3b et du prolongement de la T3a en décembre 2012, l'ouverture des lignes T5 et T7 en 2013 (respectivement en juillet et décembre), le premier tronçon de la ligne T6 et la ligne T8 ont été mises en service en décembre 2014. Après 2015, l'année 2016 correspond ainsi à la seconde année pleine d'exploitation de ces deux dernières lignes. L'accroissement en 2016 y est plus faible du fait qu'aucune nouvelle ligne n'a été ouverte en 2015 ou 2016. En nombre de voyageurs-kilomètres, la part relative du tramway reste néanmoins très faible (2,7 %).

Le transport en autobus croît différemment entre Paris et la banlieue

Le transport en autobus d'Île-de-France augmente davantage qu'en 2015 (+ 1,6 %, après + 0,7 %) mais à un rythme plus faible que depuis 2011 (+ 2,5 % par an en moyenne). Les évolutions du transport en bus entre Paris et sa banlieue sont contrastées : si le transport en bus à Paris croît faiblement de 0,4 %, il est plus dynamique en petite couronne (+ 1,6 %) et en grande couronne (+ 2,1 %).

La part du transport en autobus dans les TCU franciliens est stable (15,3 %).

Le ralentissement de la croissance des transports collectifs hors Île-de-France se confirme

En province, le transport collectif urbain continue de croître (+ 0,9 % en voyageurs-kilomètres), mais à un rythme plus faible que les années antérieures (+ 2,1 % en moyenne annuelle depuis 2011). Pour la première fois depuis douze ans, le trafic sur les réseaux de province croît moins vite que celui des réseaux franciliens.

L'augmentation ralentie de la demande de transport sur les réseaux de province varie selon la taille des agglomérations. Le trafic, en termes de nombre total de voyages payants, réduits et gratuits, augmente modérément dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants (+ 1,0 %). Il croît légèrement dans celles de 100 000 à 250 000 habitants (+ 0,6 %). Dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants, le trafic est quasi stable (+ 0,3 %).

En termes de mode de transport, le trafic en métro renoue avec la croissance (+ 1,2 %, après - 0,6 % en 2015) quand celui en tramways et bus ralentit fortement (+ 0,8 % après + 2,3 % en 2015).

Trains et RER d'Île-de-France : depuis l'année dernière (données portant sur l'année 2015), SNCF Mobilités a modifié sa méthode de calcul des voyageurs-kilomètres pour les « trains et RER d'Île-de-France » exploités par la compagnie. En 2015, les 19 milliards de voyageurs-kilomètres (19,6 en 2016) incluent les parcours complémentaires, à savoir les voyageurs-kilomètres en trains et RER exploités par SNCF Mobilités, réalisés hors des limites de la région Île-de-France (le changement de méthode et la modification du champ ne concernent pas les voyageurs-kilomètres réalisés en RER exploités par la RATP).

À périmètre constant, la seule évolution disponible entre 2014 et 2015 concerne le nombre de voyages dans ces trains et RER : il croît de 1,5 %. Afin de présenter des niveaux de voyageurs-kilomètres en série longue, une rétropolation de cette série a été réalisée en appliquant cette évolution de + 1,5 % pour déterminer les voyageurs-kilomètres en 2014 (en incluant les RER exploités par la RATP, cette évolution est de + 0,7 %). Pour l'ensemble de la série « Trains et RER d'Île-de-France » exploités par SNCF Mobilités, les évolutions annuelles calculées les années précédentes ont été conservées.

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

Figure F3.1-1 **Évolution du transport collectif urbain de voyageurs**

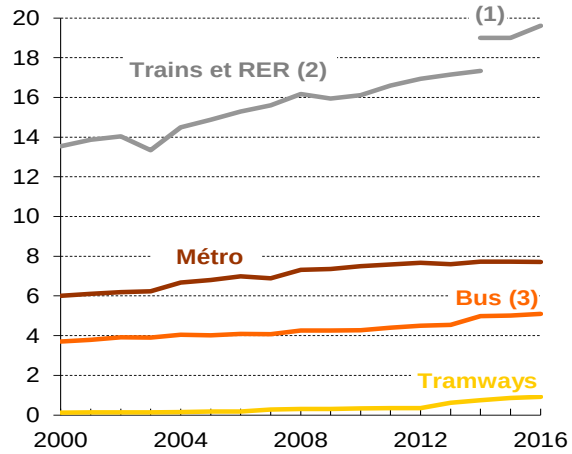
Niveau en millions de voyageurs-kilomètres ; évolutions annuelles en %

	Niveau 2016	Évolutions annuelles					
		2012	2013	2014	2015	2016	2016/2011
Ensemble Île-de-France	**33 340**	**1,9**	**1,6**	**2,4**	**0,8**	**2,3**	**1,8**
Modes ferrés	27 329	1,8	0,6	1,2	0,5	2,3	1,3
Trains et RER (1)(2)	*19 615*	*2,0*	*1,3*	*1,1*	*0,7*	*3,2*	*1,7*
Métro	*7 714*	*1,3*	*-0,9*	*1,5*	*0,0*	*-0,1*	*0,4*
Tramways (3)	*913*	1,6	73,3	20,9	14,7	6,9	21,2
Bus	5 097	2,6	1,2	6,6	0,7	1,6	2,5
Bus à Paris	*864*	*4,7*	*-2,7*	*5,8*	*-2,3*	*0,4*	*1,1*
Bus en petite couronne	*2 052*	*0,4*	*1,0*	*7,7*	*0,1*	*1,6*	*2,1*
Bus en grande couronne	*2 123*	*3,9*	*3,2*	*5,8*	*2,5*	*2,1*	*3,5*
Noctilien RATP (4)	*58*	*5,4*	*3,8*	*10,7*	*2,6*	*3,6*	*5,2*
Ensemble province (5)	**10 383**	**3,4**	**1,8**	**3,1**	**1,6**	**0,9**	**2,1**
Métros de province (5)	2 497	3,4	2,0	-0,1	-0,6	1,2	1,2
Tramways et bus de province (5)	7 886	3,4	1,7	4,1	2,3	0,8	2,5
Ensemble TCU	**43 723**	**2,3**	**1,6**	**2,6**	**1,0**	**2,0**	**1,9**

(1)Voir encadré de la page précédente.
(2)Y compris le RER exploité par la RATP et la ligne T4.
(3)8 lignes de tramway de la RATP (T1, T2, T3a, T3b, T5, T6, T7 et T8).
(4)Les données concernant les Noctiliens gérés par la SNCF - uniquement disponibles en 2016 - ne sont pas présentées.
(5)Les taux d'évolution 2016 sont estimés par le SDES, d'après les indicateurs de conjoncture de l'UTP.
Sources : Stif-Omnil, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP), UTP ; calculs SDES.

Figure F3.1-2 **Transport collectif de voyageurs en Île-de-France**

Niveau en milliards de voyageurs-kilomètres

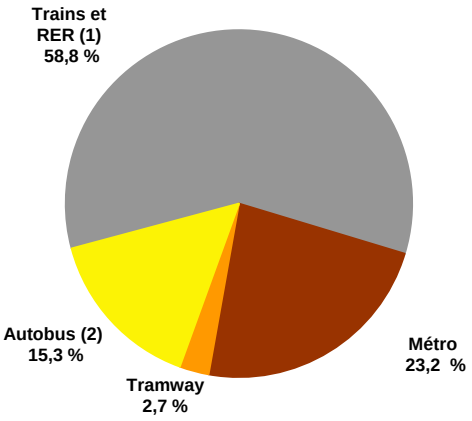


(1) Voir encadré de la page précédente.
(2) Y compris le RER exploité par la RATP et la ligne T4.
(3) Bus à Paris, en petite et grande couronnes (y compris Noctiliens RATP).

Source : Stif-Omnil ; calculs SDES

Figure F3.1-3 **Répartition des réseaux de transport collectif de voyageurs en Île-de-France en 2016**

Parts en % des voyageurs-kilomètres

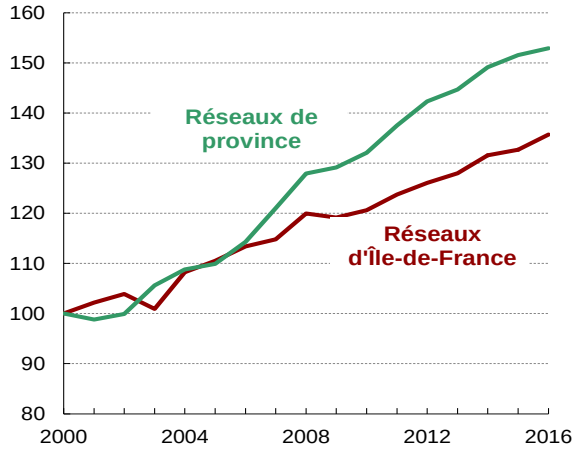


(1) Y compris le RER exploité par la RATP et la ligne T4.
(2) Bus à Paris, en petite et grande couronnes (y compris Noctiliens RATP).

Source : Stif-Omnil ; calculs SDES

Figure F3.1-4 **Évolution des TCU en Île-de-France et hors Île-de-France**

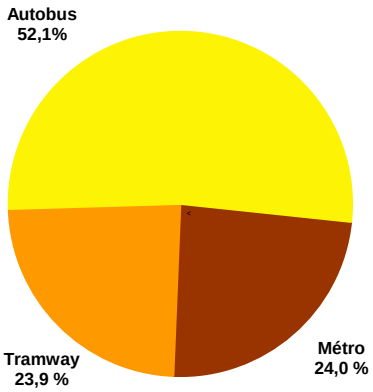
Indice 100 en 2000 (en voyageurs-kilomètres)



Sources : Stif-Omnil, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, CGDD, Gart, UTP), UTP ; calculs SDES.

Figure F3.1-5 **Répartition des réseaux de transport collectif de voyageurs hors Île-de-France en 2015**

Parts en % des voyageurs-kilomètres



Sources : Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, CGDD, Gart, UTP) ; calculs SDES

F3.2 | Offre de transport collectif urbain (TCU)

En 2015, les 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. Compte tenu de ses spécificités, l'offre de TCU en Île-de-France est difficilement comparable à celle hors Île-de-France.*

La population résidant dans un PTU[12] ne cesse d'augmenter depuis 15 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 66,1 % en 2015. 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 58,2 % en 2015. Si la superficie couverte augmente fortement (+ 196 % entre 1999 et 2015 sur les 249 PTU de province étudiés), la croissance de la population concernée est cinq fois moindre (+ 40 %).

L'offre kilométrique* croît régulièrement depuis 2003

L'offre kilométrique* à l'intérieur des 249 périmètres de transport urbain de province croît de façon constante, passant de 25,0 véhicules-kilomètres par habitant (véh-km/hab) en 1995 à 29,0 en 2015. Cette augmentation est plus rapide pour les très grands réseaux à transport collectif en site propre (TCSP)* lourd (+ 1,0 % par an en moyenne entre 1995 et 2015 contre 0,7 % pour l'ensemble). Pour ces très grands réseaux dotés d'un métro ou d'un tramway, les transports collectifs urbains offrent, en 2015, près de 37,4 véh-km/hab en moyenne, tandis que les plus petits réseaux en offrent en moyenne près de trois fois moins (12,9 véh-km/hab).

Entre 2000 et 2004, on observe néanmoins - pour les réseaux de plus de 100 000 habitants ne disposant ni de tramway, ni de métro - une 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. Cette évolution est également visible pour les réseaux de 50 000 à moins de 100 000 habitants.

L'extension géographique des PTU a détérioré le « maillage » des TCU de province

De 1995 à 1999, dans l'ensemble des 249 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 1999 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 79 réseaux de taille moyenne, la densité de la production kilométrique a été divisée par deux entre 1995 et 2015, pendant que la superficie de leur PTU était multipliée par près de quatre. De même, concernant les 52 grands réseaux sans métro ni tramway, cette densité a été divisée également par deux sur la même période, leur superficie ayant été multipliée par plus de quatre.

Elle est ensuite quasiment stable entre 2003 et 2009 puis diminue depuis pour atteindre en 2015 environ 10 400 véh-km/km² pour l'ensemble des réseaux de province. On observe des écarts importants entre les classes de réseaux : de 2 200 véh-km/km² pour les réseaux de moins de 50 000 habitants à 35 800 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 39 300 véh-km/km² en 2011 à 36 200 en 2012) s'explique par l'extension de la métropole de Nice-Côte d'Azur (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 2,9 %. Cette évolution remarquable de la superficie de ce PTU a une incidence majeure sur l'ensemble de cette classe de réseaux. Depuis 2012, la densité de la production kilométrique dans les grands réseaux dotés d'un métro ou d'un tramway est stable ; la production kilométrique réalisée dans leurs PTU et la superficie totale de ces PTU augmentent de façon semblable (respectivement + 5,8 % et + 6,9 % depuis 2012).

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 (495 millions de véh-km) et donc la densité de cette production (41 200 véh-km/km²) ont augmenté de façon régulière entre 2000 et 2015 (respectivement + 1,4 % et + 2,0 % en moyenne annuelle). À partir de 2012, cette densité devient supérieure à celle des réseaux à TCSP lourd et croît à un rythme plus élevé en 2013 et 2014 du fait de l'ouverture ces deux années de quatre nouvelles lignes de tramway. Si l'on tenait compte de la capacité des transports en utilisant comme indicateur les places-kilomètres offertes*, le réseau francilien dépasserait plus 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 28 plus grands réseaux de province à TSCP lourd : en 2015, elle est égale à 41,6 véh-km/hab contre 37,4 (29,0 pour la moyenne des 249 PTU de province).

Les définitions des termes suivis d'un astérisque (*) sont consultables en annexe du présent rapport.

[12] Depuis la Loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, le « périmètre de transports urbains » (PTU) devient le « ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité ».

Figure F3.2-1 **Principaux indicateurs des 250 réseaux de TCU en 2015**

Typologie des périmètres de transports urbains (PTU) en 2015	Population au 1er janvier 2012 (en millions)	Part dans la population française métropolitaine (en %)	Superficie au 1er janvier 2015 (en milliers de km²)	Part de la superficie de France métropolitaine (en %)	Kilomètres produits en 2015 (en millions de véhicules-kilomètres)
100 000 hab. ou plus, avec TCSP «lourd»	12,9	20,4	13,5	2,4	483,0
100 000 hab. ou plus, sans TCSP «lourd»	8,7	13,7	25,8	4,7	248,4
De 50 000 à moins de 100 000 hab.	5,8	9,1	30,2	5,5	95,2
Moins de 50 000 hab.	2,1	3,3	12,7	2,3	27,4
Ensemble des 249 PTU de province	**29,5**	**46,5**	**82,3**	**14,9**	**854,0**
Île-de-France	*11,9*	*18,8*	*12,0*	*2,2*	*495,1*
Ensemble des 250 PTU	**41,4**	**65,3**	**94,3**	**17,1**	**1 349,2**

Champ : France métropolitaine

Sources : enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Cerema, CGDD, DGITM, Gart, UTP) ;
Stif-Omnil pour le réseau d'Île-de-France ;
Insee pour les populations municipales 2012.

Éléments méthodologiques

Parmi les 305 périmètres de transport urbain (PTU) de France métropolitaine (hors Île-de-France) existant au 1er janvier 2015, 249 ont été retenus pour le calcul des indicateurs présentés.

Afin de comparer l'évolution des indicateurs de transport collectif urbain (TCU), les réseaux de ces 249 PTU ont été regroupés selon leur population et l'existence de transport collectif en site propre (TCSP) dit « lourd » (métro ou tramway) en 2015. S'y ajoute le PTU spécifique d'Île-de-France :

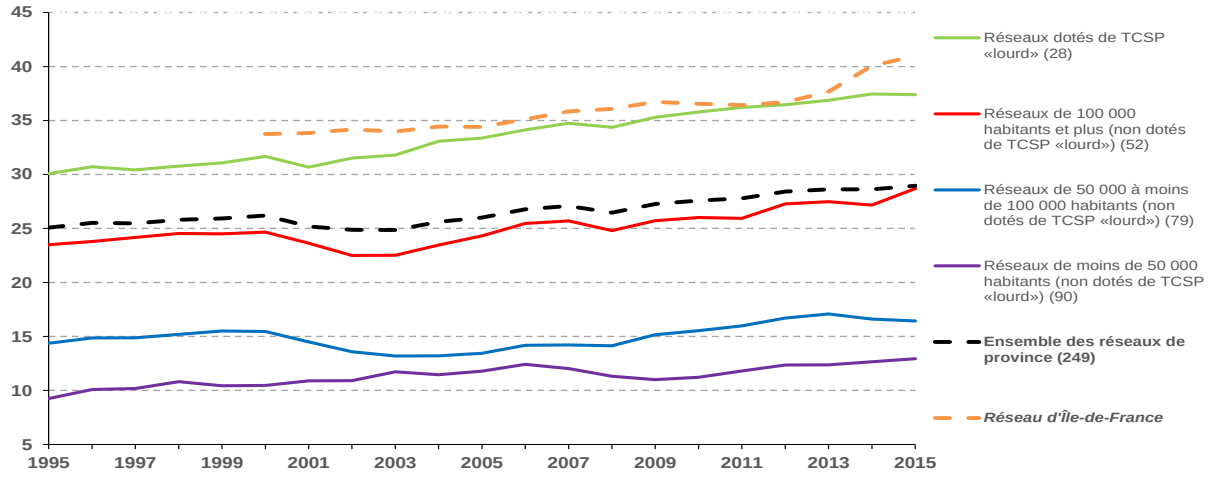
-PTU de 100 000 habitants ou plus avec TCSP « lourd » (28 PTU) ;
-PTU de 100 000 habitants ou plus sans TCSP « lourd » (52 PTU) ;
-PTU de 50 000 habitants à moins de 100 000 habitants (79 PTU) ;
-PTU de moins de 50 000 habitants (90 PTU) ;
-PTU d'Île-de-France.

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 1995-2015 et a été établie en 2015.

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 F3.2-2 **Évolution de l'offre kilométrique de transport collectif urbain**

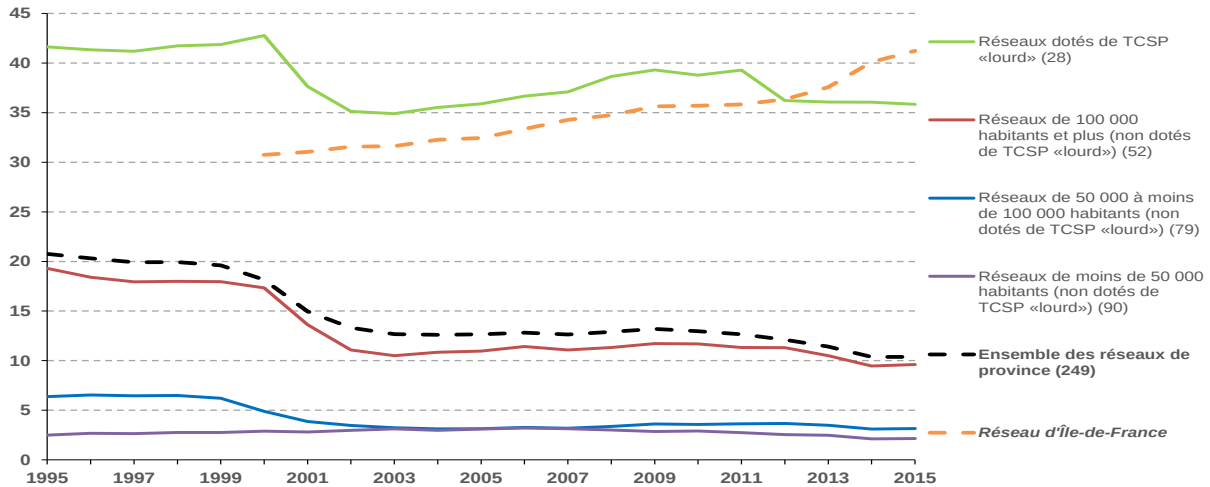
Offre kilométrique annuelle du PTU, de 1995 à 2015, selon la taille des réseaux (en véhicules-kilomètres par habitant)



Sources : enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (Cerema, DGITM, Gart, UTP) ;
Stif-Omnil pour le réseau d'Île-de-France

Figure F3.2-3 **Évolution du maillage des transports collectifs urbains**

Densité de la production kilométrique annuelle du PTU, de 1995 à 2015, selon la taille des réseaux (en milliers de véhicules-kilomètres par km²)



Sources : enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (Cerema, DGITM, Gart, UTP) ;
Stif-Omnil pour le réseau d'Île-de-France

F4 | 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 entre 2013 et 2016 des voiries adaptées aux cyclistes et une offre plus grande de places de stationnement, notamment sécurisées, favorisent son utilisation. La mise en place au cours des douze dernières années de systèmes de vélos en libre-service (VLS) dans plusieurs agglomérations et l'émergence de l'utilisation de vélos à assistance électrique (VAE) incitent en outre à la pratique utilitaire du vélo.

L'aménagement de l'espace urbain favorise la pratique du vélo

Pour favoriser la pratique du vélo en ville, plusieurs types d'aménagements cyclables* existent : les voies dédiées aux cycles (pistes* et bandes cyclables*) et les voies et aménagements permettant la cohabitation des vélos et des autres modes de transport : les zones de rencontre*, les zones 30*, les double sens cyclables*, etc.

Le linéaire de voiries urbaines aménagées pour les cycles continue d'augmenter : entre 2013 et 2016, à périmètre constant[13], la part de la voirie aménagée sur la voirie disponible est passée de 21 % à 27 %. Cette augmentation concerne toutes les tailles de communes et d'agglomérations. Parmi les agglomérations répondantes, cette part de voirie aménagée est maximale dans la métropole de Grenoble où l'on observe la plus forte progression en trois ans, en passant de 25 % à 59 % : 43 des 49 communes qui la composent ont en effet passé la quasi-totalité de leur linéaire de voirie en zone 30. D'autres grandes agglomérations disposent d'une part de voirie aménagée importante, dépassant les 40 % : Bordeaux Métropole, le Grand Dijon, le Grand Nancy ou l'Eurométropole de Strasbourg. Plusieurs communes de moins de 100 000 habitants disposent également d'une part de voiries aménagées très élevée, par exemple Sceaux (94 %), Lanester (85 %) ou Lorient (83 %). L'offre de places de stationnement est un autre facteur favorisant la pratique régulière du vélo. Entre 2013 et 2016, le nombre de places disponibles dans les communes et agglomérations enquêtées a augmenté de 19 %. Les arceaux représentent de loin le premier mode proposé (91 %). On observe néanmoins l'émergence d'autres modes de stationnement plus sécurisés*, comme par exemple les garages à vélos gardés à la gare centrale.

La pratique régulière du vélo varie selon les villes

Les dernières données disponibles concernant le nombre de vélos et leur 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.

Dans le bulletin individuel du recensement de la population, l'Insee a ajouté en 2015 la modalité « *Vélo (y compris à assistance électrique)* » à la question du moyen de transport principal utilisé le plus souvent pour se rendre au travail. Il en ressort qu' 1,9 % des actifs ayant un emploi (soit environ 500 000 personnes) vont travailler à vélo[14]. Contrairement aux autres modes de transport, l'utilisation du vélo pour aller travailler varie peu en fonction de l'âge. Les femmes vont moins souvent travailler à bicyclette que les hommes (respectivement 1,4 % et 2,9 %). Parmi les différents groupes sociaux, les cadres de la fonction publique et les personnes exerçant des professions intellectuelles et artistiques sont ceux qui recourent le plus à ce mode de déplacement (4,2 %). Les actifs se rendant au travail en vélo résident plutôt dans les villes-centres des grands pôles urbains. Parmi les communes de 100 000 habitants ou plus, Strasbourg et Grenoble sont celles où le vélo est le plus utilisé (respectivement 16,0 % et 15,2 %) suivies de Bordeaux (11,6 %).

Depuis leur mise en circulation sur le marché, l'utilisation des vélos à assistance électrique (VAE) s'est beaucoup développée : en 2016, 134 000 VAE ont été vendus, soit une augmentation de 31,4 % par rapport à 2015. Leur usage semble contribuer à une plus grande utilisation du vélo en général et une augmentation des distances parcourues : cette distance moyenne parcourue en VAE[15] est estimée à 7,6 km quand celle pour se rendre au travail est en moyenne de 3,4 km.

Vélo et tourisme : la fréquentation des itinéraires interurbains - les véloroutes* – a fortement augmenté entre 2013 et 2015 (+ 14,5 %, à périmètre constant). Les différentes collectivités développent le réseau des itinéraires qui empruntent des voies vertes ou des routes à faible trafic. En 2017, sur les 22 000 km du schéma national des véloroutes, on dénombre 13 600 km ouverts (dont 6 600 appartenant à des itinéraires européens) auxquels s'ajoutent plusieurs milliers de kilomètres d'aménagements d'intérêt local ou régional[16].

En 2016, on compte en France une trentaine de systèmes de vélos en libre-service (VLS)

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.

Par ailleurs se sont développés ces dernières années des services de location de vélos de moyenne et longue durées. C'est notamment le cas de Strasbourg et Grenoble où les VLS sont de fait moins utilisés. D'autres agglomérations ont aussi choisi de mettre à disposition quasi gratuitement des vélos à leurs administrés 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 systèmes de VLS sont dans les annexes dématérialisées.

13 *Ce périmètre correspond aux 51 villes et intercommunalités qui ont répondu aux deux enquêtes de 2013 et de 2016 du Club des villes et territoires cyclables, soit environ 13,7 millions d'habitants représentant 21 % de la population de France métropolitaine.*

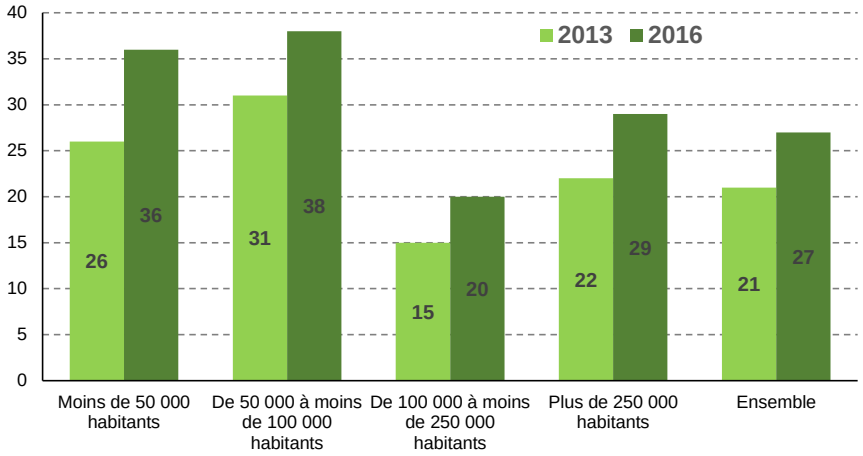
14 *« Partir de bon matin, à bicyclette … »* Insee Première n° 1643, janvier 2017. *Les résultats proviennent de l'enquête annuelle de recensement de la population de 2015 dont le champ est constitué des personnes de 15 à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage, en France hors Mayotte.*

15 *Étude d'évaluation sur les services vélos réalisée par l'Ademe.*

16 Pour plus d'informations, se reporter au Baromètre du tourisme à vélo en France (édition 2017), DGE.

Figure F4-1 **Évolution de la part des voiries aménagées sur la voirie disponible**

Part (en %) de linéaire de voirie aménagée sur le linéaire de voirie disponible, selon la taille des communes et groupements de communes

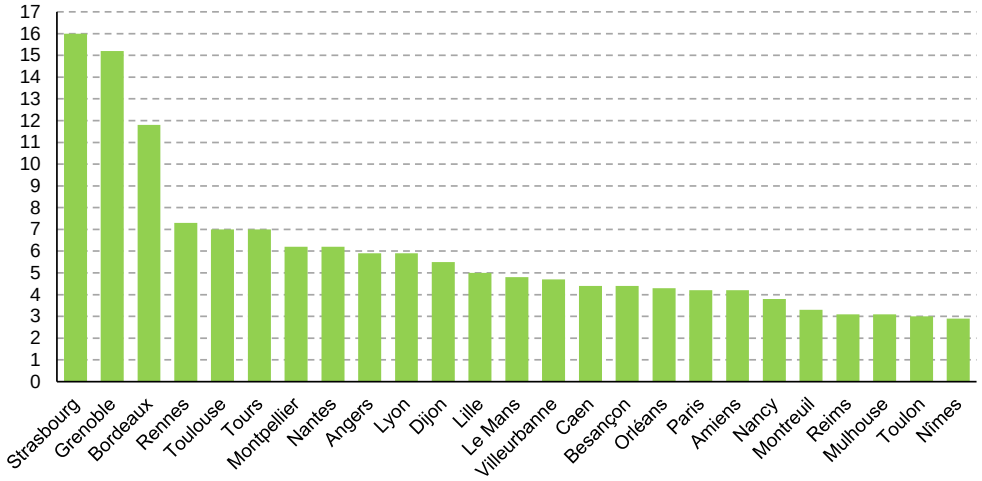


Champ : communes et groupements de communes ayant répondu aux enquêtes 2013 et 2016 du Club des villes et territoires cyclables

Source : *Les politiques en faveur des piétons et des cyclistes dans les villes françaises – Résultats synthétiques de l'enquête nationale 2015/2016*, Observatoire des mobilités actives

Figure F4-2 **25 communes de plus de 100 000 habitants où le taux de recours au vélo est le plus élevé**

Proportion (en %) des actifs occupés se déplaçant en vélo pour se rendre au travail

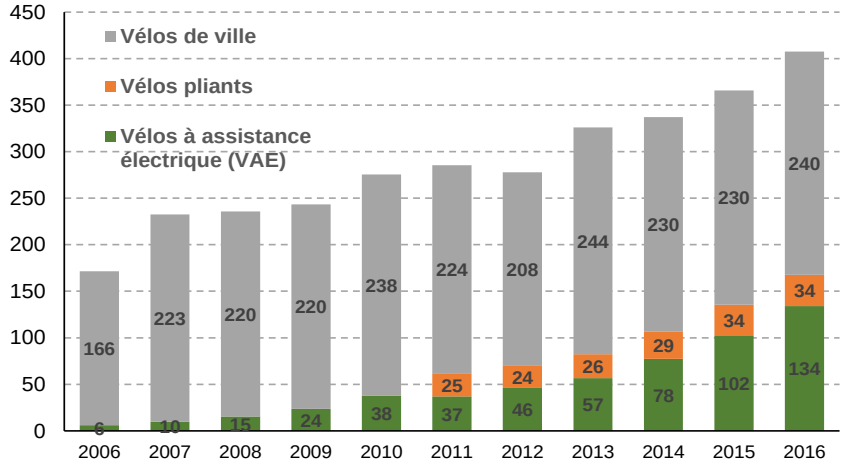


Champ : personnes âgées de 15 à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage, ayant déclaré des déplacements domicile-travail et habitant dans une commune de France de 100 000 habitants ou plus.

Source : Insee, *Partir de bon matin, à bicyclette …*, Insee Première n° 1629, janvier 2017 (données complémentaires)

Figure F4-3 **Évolution des ventes annuelles de vélos de mobilité urbaine**[1]

En milliers de vélos



[1] Les vélos dits de mobilité urbaine comprennent les vélos de ville, les vélos pliants et les vélos à assistance électrique (VAE).
Champ : France métropolitaine

Sources : Ademe, l'UNION Sport & Cycle

F5 | Transport aérien de voyageurs

En 2016, le transport aérien intra-métropole représente 7,4 % du transport collectif de voyageurs (en voyageurs-kilomètres). En nombre de passagers (24,8 millions), il augmente fortement de 3,2 % et contribue à la croissance du transport aérien total (+ 3,1 %). Cette croissance est également portée par l'international (+ 3,0 %) et par le trafic d'Outre-mer (+ 5,4 %).

Avec 154,6 millions de passagers, le trafic aérien total – y compris Outre-mer – croît en 2016 de 3,1 %. Cette progression est légèrement inférieure à celle mesurée en 2015 (+ 3,5 %). Cette hausse est due au transport international (+ 3,0 %) qui représente 80,8 % du trafic en métropole. Le trafic intérieur métropolitain accélère sa croissance (+ 3,2 %, après + 1,0 % en 2015) ; il représente 16,5 % du trafic en métropole. Le nombre de mouvements d'avion confirme lui aussi sa croissance (+ 2,5 % en 2016 après + 1,2 % en 2015). Cette croissance étant légèrement moindre que celle du nombre total de passagers, le nombre moyen de passagers par avion - toutes liaisons confondues - s'accroît mécaniquement (103 passagers/avion). Le nombre de passagers dans les aéroports français augmente de 3,2 %[17] en 2016 : la fréquentation des aéroports de Paris augmente de 1,8 % quand celle des aéroports de province croît fortement (+ 5,0 %). La hausse de la fréquentation des aéroports d'Outre-mer est semblable (+ 5,1 %).

Le transport international poursuit sa forte croissance

Avec 121,1 millions de passagers, le nombre de passagers de métropole sur les vols internationaux continue de croître, à un rythme soutenu de 3,0 %, quoiqu'inférieur à 2014 et 2015 (+ 4,2 %).

Deux passagers de métropole sur trois restent en Europe. Avec des augmentations sensibles de trafic, les deux principales destinations restent les mêmes que ces dernières années : l'Espagne puis le Royaume-Uni. Mais c'est avec le Portugal que l'augmentation du trafic est la plus marquante : + 18,1 %, avec une croissance annuelle moyenne de 12,9 % depuis 2011.

Davantage de passagers se rendent en Afrique qu'en Amérique et qu'en Asie. Après six années de hausse soutenue, le trafic aérien avec l'Asie diminue de 2,1 % ; cette baisse s'explique - pour plus des trois quarts - par la diminution sensible du trafic avec le Japon (- 16,5 %) dont les ressortissants viennent moins en France en raison des attentats.

Le transport intra-métropole confirme sa reprise

Le nombre de passagers sur les vols intra-métropole croît pour la seconde année consécutive (+ 3,2 % en 2016 après + 1,0 % en 2015). Au cours des cinq dernières années, ce trafic a crû à un rythme moins soutenu (+ 1,4 % en moyenne annuelle).

Le trafic sur les liaisons radiales (Paris-province) croît modestement de 1,4 % quand celui sur les liaisons transversales (province-province) augmente fortement de 6,8 %. Cette évolution est notamment la conséquence d'une offre accrue de liaisons entre métropoles régionales proposée par la compagnie *HOP!* et celles à bas coût comme par exemple *easyJet* et *Volotea Airlines*.

Les huit lignes les plus fréquentées reliant Paris à une métropole régionale connaissent une augmentation de leur trafic. Avec plus 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-Nice et Bordeaux-Marseille connaissent entre 2011 et 2016 les croissances annuelles moyennes les plus élevées (respectivement + 20,0 % et + 7,5 %). Le nombre de passagers sur cette dernière ligne enregistre en 2016 la plus forte augmentation (+ 22,4 %). La ligne Bordeaux-Lyon reste néanmoins la première ligne transversale en nombre de passagers en dépassant cette année le seuil des 500 000 passagers.

La fréquentation des aéroports reste très dynamique

Le nombre de passagers dans les aéroports français s'accroît de 3,2 % en 2016.

La fréquentation des aéroports de Paris augmente de 1,8 % avec une situation très contrastée entre Paris-Charles de Gaulle (+ 0,3 %) et Paris-Orly (+ 5,3 %) qui bénéficie d'une offre accrue de vols vers l'étranger proposée par des compagnies à bas coût comme *Transavia* ou *Vueling* (fiche B2.9).

La fréquentation des aéroports de province progresse fortement de 5,0 % (+ 3,9 % en moyenne annuelle depuis 2011). Cette forte croissance est due aux augmentations sensibles du trafic à la fois sur les liaisons transversales (+ 6,8 %) et sur les liaisons internationales au départ ou à l'arrivée d'aéroports de province (+ 5,0 %) pour lesquelles l'offre s'est également développée en 2016.

Les sept principaux aéroports de province enregistrent en 2016 une croissance de leur fréquentation. Les aéroports de Nantes-Atlantique et de Bordeaux-Mérignac poursuivent leur forte croissance (respectivement + 9,4 % et + 8,8 %). L'aéroport de Beauvais-Tillé - huitième aéroport de province en nombre de passagers annuels - connaît pour la première fois depuis 2000 une baisse de sa fréquentation (- 7,7 %).

Outre-mer, la fréquentation des aéroports augmente aussi fortement de 5,1 % en 2016.

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

[17] *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, intra Outre-mer et métropole – 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**

Niveau en milliers de passagers ; évolutions annuelles en %

	Niveau 2016	évolutions annuelles 2014	2015	2016	2016/ 2011
Total Métropole	**149 860**	**3,0**	**3,5**	**3,0**	**3,1**
Métropole - International	121 080	4,2	4,2	3,0	3,5
dont Paris - International	*76 650*	*3,9*	*3,7*	*1,8*	*2,5*
dont Province - International	*44 430*	*5,0*	*5,0*	*5,0*	*5,3*
Métropole - Métropole	24 780	-2,3	1,0	3,2	1,4
dont Paris - Province	*16 490*	*-2,1*	*0,8*	*1,4*	*-0,2*
dont Province - Province	*8 290*	*-2,7*	*1,3*	*6,8*	*5,1*
Métropole - Outre-mer	4 000	-0,5	0,3	4,4	1,4
Outre-mer - Intérieur	2 290	0,5	2,8	4,6	3,2
Outre-mer - International	2 480	4,8	4,5	7,8	4,6
Total Outre-mer	**8 770**	**1,0**	**2,2**	**5,4**	**2,7**
Total France (1)	**154 630**	**3,0**	**3,5**	**3,1**	**3,1**

(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 2017

Figure F5-2 **L'offre de transport aérien en 2016**

Niveau en milliers de mouvements commerciaux * d'avion ; évolutions annuelles en %

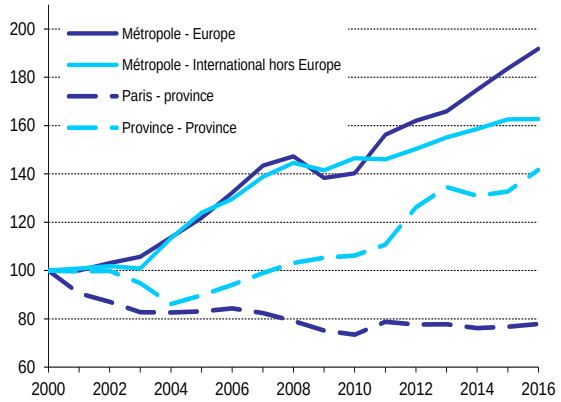
	Niveau 2016	évolutions annuelles 2014	2015	2016	2016/ 2011
Total Métropole	**1 371**	**-1,1**	**1,0**	**2,4**	**-0,1**
Métropole - International	1 052	0,8	1,7	3,0	0,5
dont Paris - International	*543*	*0,6*	*2,3*	*1,5*	*-0,2*
dont Province - International	*509*	*0,9*	*1,0*	*4,8*	*1,4*
Métropole - Métropole	309	-6,5	-0,9	0,2	-2,0
dont Paris - Province	*157*	*-6,7*	*-0,6*	*-1,3*	*-2,6*
dont Province - Province	*151*	*-6,3*	*-1,3*	*1,9*	*-1,4*
Métropole - Outre-mer	11	-3,7	0,0	4,9	1,0
Outre-mer - Intérieur	73	1,6	0,4	1,9	1,6
Outre-mer - International	60	5,6	4,5	4,3	4,4
Total Outre-mer	**144**	**2,7**	**2,1**	**3,1**	**2,7**
Total France (1)	**1 505**	**-0,7**	**1,2**	**2,5**	**0,2**

** 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 2017

Figure F5-3 **Évolution du nombre de passagers transportés par faisceau**

Niveau de passagers (Indice 100 en 2000)



Source : DGAC, avril 2017

Figure F5-4 **Les principaux partenaires du transport aérien de passagers depuis la métropole**

Niveau en milliers de passagers ; évolutions annuelles en %

	Niveau 2016	évolutions annuelles 2014	2015	2016	2016/ 2011
Europe	**80 626**	**5,4**	**5,1**	**4,4**	**4,2**
*dont Espagne**	*12 986*	*6,8*	*10,4*	*6,9*	*5,5*
*dont Royaume-Uni***	*12 649*	*4,0*	*4,3*	*5,8*	*3,2*
dont Italie	*10 942*	*4,3*	*5,0*	*0,5*	*3,5*
dont Allemagne	*8 463*	*0,8*	*-0,9*	*1,6*	*0,6*
dont Portugal	*6 085*	*14,7*	*10,2*	*18,1*	*12,9*
dont Pays-Bas	*3 968*	*5,7*	*11,1*	*12,4*	*8,8*
*dont Suisse****	*3 109*	*4,9*	*-1,1*	*-1,5*	*1,9*
Afrique	**16 203**	**1,1**	**-1,7**	**1,1**	**1,2**
dont Maroc	*5 165*	*0,9*	*-4,2*	*-0,2*	*0,2*
dont Algérie	*4 513*	*8,9*	*5,2*	*5,4*	*7,5*
dont Tunisie	*2 380*	*-2,9*	*-13,0*	*-1,2*	*-3,0*
Amérique	**12 943**	**1,3**	**5,7**	**0,9**	**1,9**
dont Etats-Unis	*7 062*	*1,1*	*6,8*	*0,0*	*2,2*
dont Canada	*2 150*	*1,0*	*9,5*	*2,3*	*1,8*
Asie	**11 306**	**5,1**	**5,2**	**-2,1**	**4,0**
*dont Chine*****	*1 908*	*6,0*	*16,9*	*3,0*	*9,8*
dont Émirats Arabes Unis	*1 846*	*10,1*	*2,8*	*1,4*	*10,0*
dont Israël	*1 168*	*0,4*	*4,0*	*5,7*	*4,9*
dont Japon	*945*	*4,4*	*-6,0*	*-16,5*	*-1,1*

** y compris les Canaries.*
*** y compris les Iles anglo-normandes.*
**** non compris Bâle-Mulhouse.*
***** hors Hong-Kong.*

Source : DGAC, avril 2017

Figure F5-5 **Les principales lignes intérieures métropolitaines**

Niveau en milliers de passagers par paires de villes (2 sens) ; évolutions annuelles en %

	Niveau 2016	évolutions annuelles 2014	2015	2016	2016/ 2011
Liaisons radiales	**16 487**	**-2,1**	**0,8**	**1,4**	**-0,2**
Paris - Toulouse	3 251	-0,8	1,6	1,4	0,7
Paris - Nice	2 975	-4,7	1,9	1,9	-0,4
Paris - Bordeaux	1 634	-3,7	3,4	2,6	1,6
Paris - Marseille	1 614	-6,9	3,1	4,2	-0,6
Paris - Montpellier	857	1,9	4,2	1,8	1,5
Paris - Biarritz	704	-0,9	-4,7	7,9	0,2
Paris - Lyon	644	4,7	2,0	3,0	3,9
Paris - Ajaccio	548	-1,0	-3,5	0,6	-2,1
Paris - Brest	530	1,3	3,6	-3,1	-1,1
Paris - Pau	511	-0,2	0,9	-6,1	0,0
Liaisons transversales	**8 292**	**-2,7**	**1,3**	**6,8**	**5,1**
Bordeaux - Lyon	508	2,4	3,4	7,3	2,2
Lyon - Nantes	445	5,5	6,6	15,0	4,5
Lyon - Toulouse	371	-3,4	4,3	3,3	-0,7
Marseille - Nantes	312	-7,0	-5,2	3,7	3,0
Lille - Nice	255	-8,8	19,4	16,2	20,0
Bordeaux - Marseille	253	15,8	-15,3	22,4	7,5

Champ : liaisons radiales dépassant les 500 000 passagers en 2016 ; liaisons transversales dépassant les 250 000 passagers en 2016.

Source : DGAC, avril 2017

Figure F5-6 **Fréquentation des principaux aéroports français**

Niveau en milliers de passagers locaux (1) ; évolutions annuelles en %

	Niveau 2016	évolutions annuelles 2014	2015	2016	2016/ 2011
Total Métropole	**174 621**	**2,2**	**3,2**	**3,0**	**2,8**
Total Paris*	97 217	2,6	3,1	1,8	2,0
dont Paris-Charles de Gaulle	*65 861*	*2,8*	*3,2*	*0,3*	*1,6*
dont Paris-Orly	*31 235*	*2,1*	*2,8*	*5,3*	*2,9*
Total Province	77 404	1,6	3,3	5,0	*3,9*
dont Nice-Côte d'Azur	*12 420*	*1,0*	*3,0*	*3,4*	*3,6*
dont Lyon-Saint-Exupéry	*9 505*	*-1,2*	*2,8*	*10,1*	*2,7*
dont Marseille-Provence	*8 395*	*-1,0*	*0,8*	*2,5*	*3,1*
dont Toulouse-Blagnac	*8 071*	*-0,5*	*2,1*	*5,5*	*3,1*
*dont Bâle-Mulhouse***	*7 285*	*11,2*	*8,1*	*3,8*	*7,7*
dont Bordeaux-Mérignac	*5 747*	*7,5*	*7,7*	*8,8*	*7,4*
dont Nantes-Atlantique	*4 712*	*6,4*	*5,6*	*9,4*	*8,3*
dont Beauvais-Tillé	*3 997*	*1,8*	*7,6*	*-7,7*	*1,7*
Total Outre-mer	**11 051**	**0,7**	**2,5**	**5,1**	**1,5**
dont Pointe-à-Pitre-le Raizet	*2 161*	*-0,1*	*2,3*	*7,8*	*2,1*
dont La Réunion-Roland Garros	*2 085*	*0,5*	*3,4*	*1,3*	*0,0*
dont Martinique-Aimé Césaire	*1 798*	*-0,3*	*0,7*	*10,0*	*2,1*
dont Tahiti-Faaa	*1 242*	*1,1*	*2,1*	*4,3*	*1,3*
Total France	**185 672**	**2,1**	**3,1**	**3,2**	**2,7**

(1) Hors transit ; les passagers des liaisons intérieures sont comptabilisés dans l'aéroport de départ et dans celui d'arrivée.
** Le trafic de l'aéroport de Paris - Le Bourget est pris en compte.*
*** La totalité du trafic de l'aéroport franco-suisse de Bâle-Mulhouse est prise en compte.*

Source : DGAC, avril 2017

F6 | Liaisons transmanche et en Méditerranée

30,8 millions de passagers ont fréquenté les ports maritimes français en 2016 : 16,2 millions en Manche et Mer du Nord, 12,5 millions en Méditerranée et 2,0 millions en Outre-mer. Sur l'ensemble des principaux ports français, le nombre total de passagers est quasi stable (- 0,3 %). Le trafic maritime dans la Manche et en Mer du Nord recule (- 6,2 %) quand celui en Méditerranée croît fortement (+ 7,5 %).

En 2016, le transport maritime de voyageurs[18] n'évolue quasiment pas (- 0,3 %) après une augmentation modérée en 2015 (+ 1,1 %).

Le trafic en Manche et en mer du Nord diminue de 6,2 % après une baisse plus mesurée de 1,1 % en 2015. L'augmentation du trafic en Méditerranée en 2015 (+ 1,9 %) s'accélère en 2016 (+ 7,5 %).

Le trafic maritime d'Outre-mer dans les deux principaux ports continue de croître substantiellement : + 6,0 % (+ 16,0 % en moyenne annuelle depuis 2011).

Le trafic en Manche et mer du Nord recule nettement

Avec 16,2 millions de passagers en 2016, le trafic maritime total en Manche et Mer du Nord est en baisse (- 6,2 %). Le trafic sur les liaisons régulières (hors croisières) représente 94 % du trafic maritime total et diminue de 8,1 %.

Calais, premier port français en nombre de passagers, recule fortement pour la seconde année consécutive (- 6,6 % après – 8,8 % en 2015).

Avec une hausse substantielle du nombre de croisiéristes (+ 49,1 %), le port du Havre maintient sa première place de terminal d'embarquement français des croisiéristes en Manche et Mer du Nord.

Entre la France et le Royaume-Uni, le transport aérien continue d'augmenter ; les autres modes diminuent

Concernant la liaison entre le Royaume-Uni et la France, le nombre total de passagers - tous modes confondus - diminue en 2016 de 3,1 % et rompt ainsi une progression continue amorcée en 2010.

Le transport aérien est le seul des trois modes dont le trafic continue de croître (+ 2,8 %, après + 7,3 % en 2015). Cette croissance concerne surtout les passagers des deux aéroports parisiens (+ 5,6 %) et dans une moindre mesure ceux des aéroports de province (+ 1,8 %).

Le trafic maritime transmanche des lignes régulières[19] diminue fortement de 8,1 %. La baisse du trafic est particulièrement marquée dans les deux principaux ports de Calais et de Dunkerque (respectivement - 6,8 % et - 10,3 %). Après le recul de 8,8 % en 2015 due principalement à la cessation d'activité de *myFerrylink* au second semestre, la pression des migrants sur l'accès routier du port de Calais ainsi que la baisse de la fréquentation touristique (britannique en particulier) expliquent ce nouveau recul en 2016, portant à 1,6 million le nombre de passagers en moins en deux ans. Les passagers du port de Calais continuent toutefois de représenter largement plus de la moitié des passagers de navires en Manche et mer du Nord (56 % en 2016).

Quant au transport ferroviaire de passagers transmanche, il diminue pour la seconde année consécutive (- 1,4 % après - 0,7 % en 2015) et retombe à son niveau de 2013. Après onze années de croissance continue, le transport par Eurostar s'est stabilisé en 2015 mais se contracte de 3,7 % en 2016. Le transport de passagers par navette tourisme (voitures et autocars) baisse de 1,0 %.

Le trafic en Méditerranée est particulièrement dynamique

Avec 12,5 millions de passagers, le transport maritime de voyageurs en Méditerranée augmente fortement de 7,5 %. Le trafic sur les liaisons régulières - qui représente 59 % du trafic maritime total en Méditerranée - est très stable (- 0,1 %). Avec près de 5,2 millions de passagers, le nombre de croisiéristes poursuit sa très forte croissance (+ 20,5 %) et a plus que doublé par rapport à 2010.

Avec 3,8 millions de passagers, le port de Marseille reste le premier de la façade méditerranéenne. Son trafic annuel poursuit sa forte progression en 2016 (+ 9,3 % après + 6,8 % en 2015). Le trafic sur les lignes régulières croît de 2,5 % quand le nombre de croisiéristes explose (+ 12,4 % en 2016), poursuivant ainsi sa forte croissance depuis 2011 (+ 6,5 % par an en moyenne).

Entre la Corse et le continent, le transport aérien accroît sa prédominance

Le nombre de voyageurs entre la Corse et le continent croît de 3,0 % en 2016 pour atteindre 5,9 millions de voyageurs (le niveau le plus élevé a été atteint en 2013 avec près de 6,1 millions).

Le trafic maritime avec la Corse croît légèrement en 2016 (+ 0,5 %) après deux années de forte baisse (- 2,5 % en moyenne annuelle depuis 2011). Le trafic sur la liaison Marseille-Corse décroît de 5,5 % ; celui sur la liaison Toulon-Corse diminue plus faiblement (- 1,7 %) et représente la moitié des passagers entre la Corse et le continent. En revanche, la liaison maritime entre Nice et la Corse croît fortement de 10,2 % après trois années de baisse marquée.Quant au trafic aérien, il s'accroît de 5,3 %. Il repart à la hausse avec les aéroports parisiens (+ 4,5 %) et continue d'augmenter avec les aéroports de province (+ 5,9 %) suivant la tendance observée depuis 2011 (+ 7,5 % par an en moyenne).

Ces évolutions contrastées confirment la prédominance du transport aérien comme moyen de transport majoritaire en nombre de passagers (53 %).

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

[18] *Les données relatives à la fréquentation des ports de la façade Atlantique sont insuffisamment robustes et ne sont donc pas présentées dans cette fiche. Leur fréquentation représente en outre une part infime de la fréquentation de la totalité des ports français estimée à 2 % en 2015.*

[19] *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 finissant une traversée ou bien effectuant une excursion).*

Figure F6-1 **Les passagers dans les principaux ports français**

Niveau en milliers de passagers, évolutions annuelles en %

	Niveau 2016		Évolutions annuelles			
		dont croisières	2014	2015	2016	2016 / 2011
Manche - Mer du Nord (9 ports)	**16 235**	***896***	**5,7**	**-1,1**	**-6,2**	**-0,6**
Caen - Ouistreham	980	*2*	5,1	2,4	-1,4	0,5
Calais	9 144	*52*	3,5	-8,8	-6,6	-1,9
Cherbourg	734	*103*	7,3	7,3	15,4	0,9
Dieppe	397	*0*	2,4	47,5	-3,3	8,9
Dunkerque	2 870	*0*	9,6	26,8	-10,3	2,0
Le Havre	815	*661*	2,9	-22,5	36,6	2,7
Roscoff - Bloscon	513	*0*	-6,2	3,2	-1,6	-1,2
Rouen	56	*56*	64,8	9,3	0,4	6,6
Saint Malo	727	*22*	30,2	2,3	-34,8	-2,9
Méditerranée (11 ports) (1)	**12 490**	***5 167***	**2,3**	**1,9**	**7,5**	**n.d**
Ajaccio	1 972	*1 004*	-0,5	0,1	22,0	10,8
Bastia	2 179	*36*	-1,1	-1,5	2,9	-0,9
Bonifacio	276	*17*	2,2	4,5	-4,5	2,8
Cannes	1 288	*689*	48,8	6,0	-1,7	n.d
Calvi	110	*52*	-15,1	5,8	-18,9	-6,5
L'Ile Rousse	382	*1*	-1,7	-1,8	-11,8	0,8
Marseille	3 826	*2 707*	-4,1	6,8	9,3	5,8
Porto-Vecchio	188	*7*	-21,5	-18,4	101,2	7,5
Propriano	104	*36*	-20,5	-0,7	-4,2	1,3
Sète	158	*48*	-15,2	2,1	-2,2	-5,8
Toulon	2 008	*572*	7,5	-2,2	8,4	4,2
France métropolitaine (2) (20 ports)	**28 725**	***6 063***	**4,3**	**0,1**	**-0,7**	**n.d**
Outre-mer (2 ports)	**2 037**	***1 337***	**12,2**	**18,9**	**6,0**	**16,0**
Fort-de-France	1 288	*689*	1,9	15,3	2,4	9,9
Pointe-à-Pitre	749	*648*	42,1	26,2	13,0	35,2
France (2) (22 ports)	**30 762**	***7 400***	**4,7**	**1,1**	**-0,3**	**n.d**

n.d : non disponible

(1) Non compris le port de Nice-Villefranche dont les données de trafic ne sont plus disponibles. Ce port représentait en 2015 environ 2 % du trafic total des ports français et environ 8 % du trafic des ports français de Méditerranée.

(2) Hors ports de la façade Atlantique dont le trafic de passagers représentait environ 2 % du trafic total des ports français en 2015.

Sources : SDES, Observatoire régional des transports de la Corse

Figure F6-2 **Les passagers transmanche passant par la France**

Niveau en milliers de passagers, évolutions annuelles en %

	Niveau 2016	Évolutions annuelles			
		2014	2015	2016	2016 / 2011
Passagers aériens	**8 282**	**7,6**	**7,3**	**2,8**	**4,5**
Paris - Londres (1)	2 340	11,4	8,0	5,6	5,5
Province - Londres	5 942	6,2	7,0	1,8	4,1
Passagers ferries (8 ports) (2)	**15 339**	**5,4**	**-0,8**	**-8,1**	**-1,1**
dont Calais (3)	*9 092*	*3,2*	*-8,8*	*-6,8*	*-2,0*
Passagers Eurotunnel	**20 580**	**2,7**	**-0,7**	**-1,4**	**1,6**
Par Eurostar	10 011	2,6	0,0	-3,7	0,7
Par navettes tourisme (4)	8 560	1,8	-2,4	-1,0	1,8
Par navettes fret (4)	2 008	7,5	3,8	10,3	6,3
Total	**44 201**	**4,5**	**0,6**	**-3,1**	**1,1**

(1) Aéroports d'Orly et Roissy-Charles de Gaulle.

(2) Liste des ports en Manche et Mer du Nord figurant dans le tableau ci-dessus, excepté celui de Rouen. Y compris liaisons avec les îles anglo-normandes et l'Irlande, hors croisières.

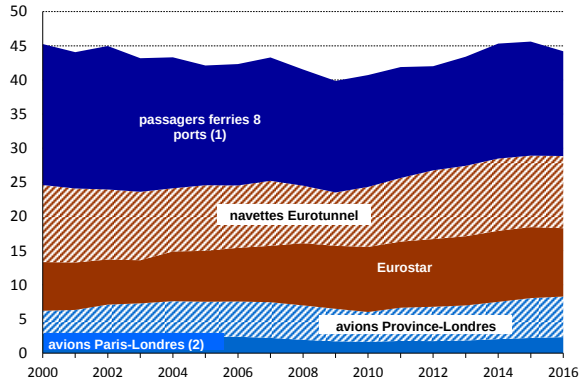
(3) Hors croisières.

(4) Estimations SDES.

Sources : DGAC, SDES, Eurotunnel, calculs SDES

Figure F6-3 **Évolution des passagers transmanche par mode**

Niveau en millions de passagers



(1) Liste des ports en Manche et Mer du Nord figurant dans le tableau ci-dessus, excepté celui de Rouen. Y compris liaisons avec les îles anglo-normandes et l'Irlande, hors croisières.

(2) Aéroports d'Orly et de Roissy-Charles de Gaulle.

Sources : DGAC, SDES, Eurotunnel, calculs SDES

Figure F6-4 **Les passagers entre la Corse et le continent**

Niveau en milliers de passagers, évolutions annuelles en %

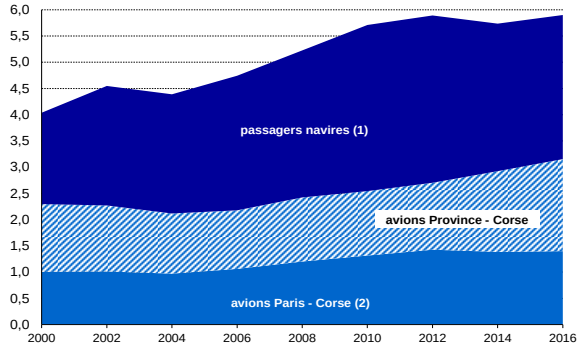
	Niveau 2016	Évolutions annuelles			
		2014	2015	2016	2016 / 2011
Passagers aériens	**3 154**	**1,4**	**2,5**	**5,3**	**3,4**
avions Paris - Corse	1 399	-1,8	-3,4	4,5	-0,7
avions Province - Corse	1 755	4,5	7,7	5,9	7,5
Passagers navires (1)	**2 747**	**-11,8**	**-2,8**	**0,5**	**-2,5**
dont Ajaccio - Continent	*967*	*-4,1*	*-0,1*	*-4,7*	*-3,8*
dont Bastia - Continent	*1 139*	*-8,3*	*-3,6*	*3,6*	*-1,0*
Total	**5 901**	**-5,5**	**-0,1**	**3,0**	**0,4**

(1) Le trafic maritime de passagers entre la Corse et le continent correspond uniquement au trafic sur les liaisons régulières (le trafic maritime des croisières n'est pas pris en compte).

Sources : DGAC, Observatoire régional des transports de la Corse, calculs SDES

Figure F6-5 **Évolution des passagers entre la Corse et le continent**

Niveau en millions de passagers



(1) Le trafic maritime de passagers entre la Corse et le continent correspond uniquement au trafic sur les liaisons régulières (le trafic maritime des croisières n'est pas pris en compte).

(2) Aéroports d'Orly et de Roissy-Charles de Gaulle.

Sources : DGAC, Observatoire régional des transports de la Corse, calculs SDES

G – Bilan de la circulation

G – Bilan de la circulation

Évolutions

En 2016, la circulation routière augmente de 2,5 %, en particulier celles des voitures particulières (+ 2,8 %) et des véhicules lourds (+ 3,1 %). Depuis 2011, en moyenne annuelle la circulation s'est accrue de 1,2 %, celles des voitures particulières, des poids lourds étrangers, des véhicules utilitaires étant à la hausse, celle des poids lourds français étant en baisse.

Les immatriculations de voitures particulières neuves continuent de se redresser en 2016 (+ 5,2 %) ; environ 2 millions de voitures neuves ont été immatriculées en 2016. Depuis 2011 les immatriculations de voitures particulières ont cependant baissé à un rythme annuel moyen de 1,7 %. Le marché des véhicules utilitaires légers connait également un rebond (+ 8,1 %) et celui des véhicules lourds de marchandises progresse fortement (+ 23,6 %). Après la forte hausse en 2015, les immatriculations de bus et cars reculent en 2016 (- 10,2 %). Au final, en 2016, le parc roulant moyen progresse de 0,8 %.

Dans un contexte de prix bas du pétrole et de repli des immatriculations de voitures diesel, les livraisons de supercarburant progressent de 2,0 % et celles de gazole de 0,2 %.

Structure

La part des immatriculations de voitures diesel poursuit son repli amorcé en 2013 et ne représente que 51,8 % des immatriculations en 2016, 5 points de moins qu'en 2015.

Le parcours moyen s'allonge en 2016 : + 4,0 % pour les poids lourds de marchandises, + 2,5 % pour les voitures diesel, dont le parcours moyen est presque le double de celui des voitures essence, + 2,0 % pour les voitures essence, + 2,3 % pour celui des bus et cars et + 0,4 % pour celui des VUL.

La consommation unitaire moyenne des véhicules continue de diminuer avec l'amélioration des performances techniques des véhicules. Entre 2011 et 2016, la consommation unitaire des voitures particulières a reculé de 1,3 % en moyenne annuelle pour les motorisations diesel et de 1,0 % pour les motorisations essence, de 0,8 % pour les véhicules lourds.

La part des voitures neuves bénéficiant d'un bonus écologique est de 3,4 % en légère progression.

Contenu

Ce chapitre dresse un bilan de la circulation de 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 unitaire de carburants.

G1 | Bilan de la circulation routière

Comme en 2015, la circulation routière augmente en 2016 (+ 2,5 %) à un rythme beaucoup plus élevé que sa moyenne annuelle depuis 2011 (+ 1,2 %). La circulation des voitures particulières augmente deux fois plus que celle des véhicules utilitaires légers (respectivement + 2,8% et + 1,4%). La circulation des véhicules lourds progresse de + 3,1 % sous l'impulsion d'un rebond de la circulation des poids lourds français (+ 3,1 % après plusieurs années de baisse), et de la croissance continue de la circulation des bus et cars français (+ 2,3 %) et des poids lourds étrangers (+ 3,2 %).

La circulation des voitures particulières est en augmentation

En 2016, la circulation des voitures particulières en France métropolitaine augmente de 2,8 % après une année 2015 où elle avait déjà enregistré une hausse importante (2,4%). Malgré une remontée (*fiche G3*), les prix des carburants sont restés bien en deçà des moyennes de 2015, le relâchement de la contrainte budgétaire consécutive à la forte baisse des prix des carburants en 2015, ainsi que la diminution de la consommation unitaire, ont pu inciter les ménages à une plus grande utilisation des voitures particulières.

Cette hausse combine une progression du parc roulant des voitures particulières immatriculées en France de 0,8 %, soit un peu plus que la progression annuelle moyenne de 0,5 % constatée depuis 2011 (*fiche G2*) et une hausse du parcours annuel moyen plus forte en 2016 (+ 2,1 %) que les années précédentes (+ 0,9 % en moyenne annuelle entre 2011 et 2016).

Le parcours moyen des voitures diesel (16 132 km) continue d'augmenter : + 2,5 % en 2016 après une hausse de 2,0 % l'année précédente ; alors qu'il avait tendance à diminuer les années précédentes (- 0,1 % en moyenne annuelle entre 2010 et 2015) ; il est presque le double du parcours moyen des véhicules essence (8 638 km). Le parc des voitures diesel, dont la part tend à diminuer (62,1 % contre 62,3 % en 2015) est en légère progression (+ 0,2 %). La circulation des véhicules diesel augmente de 2,6 % comme en 2015.

La circulation des véhicules essence immatriculés en France augmente fortement (+ 3,4 %) sous l'effet combiné de la poursuite du redressement du parc (+ 2,0 %) amorcé en 2015 (+ 0,4 %) après plusieurs années de baisse (*fiche G2*), et de l'accroissement des parcours (+ 2,0 %) dû à l'arrivée dans le parc essence des véhicules neufs de petites et grosses cylindrées. Les véhicules neufs de petites cylindrées roulent plutôt en ville ou dans les zones rurales, et parcourent annuellement des distances plus grandes car ils sont utilisées plus fréquemment ; les ménages remplaçant les véhicules diesel par des véhicules essence de grand gabarit rouleraient plus que les utilisateurs habituels de véhicules essence.

La circulation en France des véhicules particuliers étrangers (y compris les véhicules utilitaires légers) en 2016 est estimée identique à celle de 2015.

La circulation des poids lourds repart à la hausse

Le parc de poids lourds immatriculés en France recule à nouveau (- 1,2 %) après les deux années de stabilité qui ont suivi la baisse de 2013 (- 1,4 %). L'activité de transport routier de marchandises est en hausse en 2016 *(fiches E2)* (+ 1,5 % en tonnes kilomètre); le parcours annuel moyen des poids lourds immatriculés en France augmente de 4,3 % en 2016 après plusieurs années de baisse : - 2,4 % en moyenne annuelle depuis 2011. La circulation des poids lourds immatriculés en France augmente de 3,2 % en 2016.

La circulation intérieure des poids lourds étrangers en France (y compris transit) est estimée en progression de 3,2 %. 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 4,2 %. Sur l'ensemble du réseau, la circulation des poids lourds progresse de 3,2 % en 2016, mais recule de 1,3 % en moyenne chaque année depuis 2011.

La circulation des bus et cars français continue d'augmenter (+ 2,3 % en 2016) sous l'effet d'une progression du parc (+ 0,5 %) et du parcours moyen (+ 2,3 %).

La circulation sur le réseau routier national est en hausse

Sur le réseau routier national, la circulation augmente de 1,4 % : elle continue d'augmenter sur les autoroutes et voies rapides (+ 1,8 % dont + 3,2 % sur les autoroutes concédées) mais continue de diminuer sur les autres routes nationales (- 2,2 %).

La circulation sur les routes départementales et locales (réseau secondaire) augmente de 3,1 %.

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

Figure G1-1 **Circulation routière en métropole**

Niveau parcours moyen en kilomètres par véhicule, circulation en milliards véhicules- kilomètres, évolutions annuelles en %

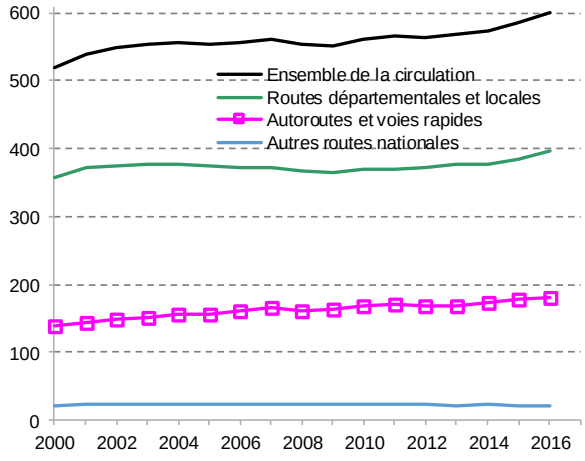
	Parcours moyen (véhicules français)					Circulation totale véhicules français et étrangers				
	Niveau	Évolutions annuelles				Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Véhicules légers						**568,6**	**0,9**	**2,3**	**2,5**	**1,3**
Voitures particulières	**13 274**	**0,4**	**1,9**	**2,1**	**0,9**	**455,8**	**1,0**	**2,4**	**2,8**	**1,4**
essence	8 638	1,5	1,5	2,0	0,2	123,1	1,0	1,9	3,4	-0,5
diesel	16 132	-0,3	2,0	2,5	0,7	332,7	1,0	2,6	2,6	2,2
dont VP et VUL étrangers						28,8	5,0	2,0	0,0	1,9
Deux-roues motorisés	**4 264**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**13,9**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Véhicules utilitaires légers (hors VUL étranger)	**16 252**	**0,0**	**1,4**	**0,4**	**0,4**	**98,8**	**0,6**	**2,3**	**1,4**	**1,2**
essence	7 705	1,5	1,5	2,0	0,2	2,1	-9,9	-9,8	-9,2	-12,2
diesel	16 661	-0,5	1,0	0,0	-0,1	96,7	0,9	2,6	1,7	1,6
Véhicules lourds	**32 916**	**-3,6**	**-3,2**	**4,0**	**-1,9**	**31,1**	**-1,1**	**-0,6**	**3,1**	**-1,0**
Poids lourds	32 109	-4,4	-3,9	4,3	-2,4	27,3	-1,5	-0,9	3,2	-1,3
bus et cars	37 612	0,7	0,5	2,3	0,8	3,8	1,7	1,5	2,3	1,6
dont véhicules lourds étrangers						10,1	5,0	5,0	3,2	1,9
Ensemble	**14 062**	**0,2**	**1,6**	**1,9**	**0,7**	**599,6**	**0,8**	**2,2**	**2,5**	**1,2**

Champ : France métropolitaine

Source : SDES

Figure G1-2 **Circulation routière par réseau routier**

En milliards de véhicules kilomètres



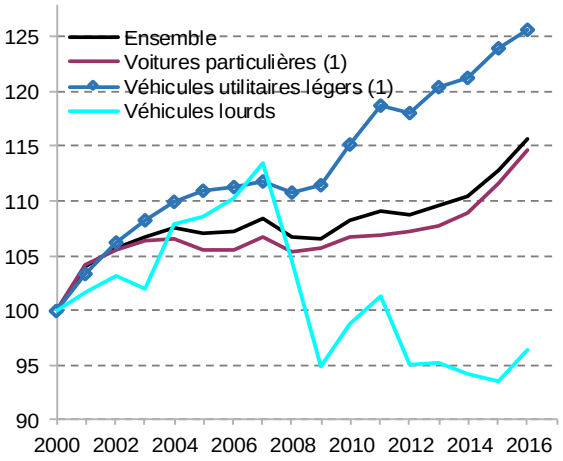
Note : hors effet de la décentralisation du réseau routier de 2006 : La ventilation de la circulation entre le réseau routier national (RRN) et les autres routes a été faite en appliquant à la partie transférée RRN vers le réseau départemental (RRD) la même évolution sur la période 1990-2006 que celle du RRN.

Champ : France métropolitaine

Source : SDES

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

Champ : France métropolitaine

Source : SDES, Bilan de la circulation

Figure G1-4 **Évolution de la circulation routière en France métropolitaine par catégorie de réseau**

Niveau en milliards de véhicules kilomètres, évolutions annuelles en %

Réseau actualisé au 1er janvier	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Autoroutes et voies rapides	181,7	1,9	3,4	1,8	1,2
Autoroutes concédées (1)	92,6	2,4	2,8	3,2	1,6
Autoroutes interurbaines (1)	26,0	-1,2	6,8	2,6	1,6
Autoroutes et voies rapides urbaines (1)	35,5	5,8	1,6	-0,9	0,0
RN interurbaines à caractéristiques autoroutières (1)	27,7	-2,2	4,5	0,1	1,1
Autres routes nationales (1)	21,9	1,7	-1,5	-2,2	-1,0
Circulation d'ensemble réseau 'national' (1)	**203,7**	**1,8**	**2,8**	**1,4**	**1,0**
Circulation sur les autres routes	**396,0**	**0,1**	**2,0**	**3,1**	**1,3**
Circulation sur l'ensemble des réseaux	**599,6**	**0,7**	**2,3**	**2,5**	**1,2**

(1) Évolution à réseau constant : indice de circulation du Cerema

Champ : France métropolitaine

Sources : SDES, bilan de la circulation, Cerema (données provisoires de l'indice mensuel conjoncturel), ASFA

G2 | Immatriculations de véhicules neufs et parc de véhicules

Avec 1,98 million d'immatriculations en 2016, les ventes de voitures particulières neuves continuent de se redresser (+ 5,2 % après + 6,8 % en 2015). Les immatriculations de véhicules utilitaires poursuivent également leur redressement qu'ils soient légers (+ 8,1 % en 2016 après + 1,9 % en 2015) ou lourds (+ 13,5 % en 2016 après + 11,9 % en 2015). De fait, en 2016, la progression du parc roulant moyen (38,9 millions de véhicules) continue de légèrement s'accentuer (+ 0,8 %).

Poursuite du redressement des immatriculations de voitures neuves

Les immatriculations de voitures particulières neuves poursuivent leur redressement en 2016 avec une croissance de 5,2 % après celle de 6,8 % en 2015 (+ 0,5 % en 2014). Elles atteignent quasiment la barre des 2 millions d'immatriculations soit leur plus haut niveau depuis 2011. Ce marché a connu quatre années consécutives de repli entre 2010 et 2013 et a baissé en moyenne de 1,7 % par an entre 2011 et 2016.

Cette hausse profite uniquement aux motorisations essence et électriques. En effet, les immatriculations de voitures essence progressent de 19,0 % soit une quatrième année consécutive de hausse (+ 24,9 % en 2015). La part de ces véhicules dans les immatriculations totales progresse de 5,1 points à 44,1 % après être descendue à 22,2 % en 2008. La part des voitures électriques progresse de 0,2 point à 1,1 % (21 758 unités) alors que celle des voitures hybrides recule de 0,3 point à 2,9 % (58 302 unités) sous l'effet de la suppression du bonus alloué aux hybrides diesel à partir du 1er janvier 2016. Ainsi, la part des motorisations électriques et hybrides dans les immatriculations totales baisse légèrement (- 0,1 point) et s'établit à 4,0 %. La part des immatriculations de voitures diesel poursuit son repli amorcé en 2013 et ne représente plus que 51,8 % des immatriculations en 2016 (- 5,0 points par rapport à 2015) alors qu'elle était de 77,3 % en 2008.

Les émissions moyennes de CO_2 par kilomètre des voitures neuves continuent de diminuer mais moins nettement que les années précédentes soit - 0,9 g/km en 2016 après - 2,9 g/km en 2015 et - 3,1 g/km en 2014. Elles s'établissent à 110,3 g/km en 2016. La part des immatriculations de voitures neuves bénéficiant du bonus écologique est de 3,4 % en légère hausse par rapport à 2015 (3,2 %). Cette part a fortement reculé depuis 2014 en lien avec un versement de bonus de plus en plus restrictif chaque année. La part des voitures neuves affectées d'un malus enregistre une baisse de 2,0 points en 2016 après celle de 3,7 points en 2015.

Les immatriculations de motocyclettes neuves (y compris tricycles et quadricycles) se redressent de 5,3 %, après une baisse de 1,4 % en 2015, compte tenu d'une anticipation des immatriculations avant l'entrée en vigueur de la norme Euro 4 au 1er janvier 2017. Néanmoins, ce marché, qui a reculé en moyenne de 3,2 % par an depuis 2011, reste à un niveau bas avec 182 650 unités. Les ventes de cyclomoteurs (93 234) se redressent également (+ 2,9 %) après quatre années consécutives de baisse.

Poursuite du redressement des immatriculations d'utilitaires

Le redressement des immatriculations de véhicules utilitaires légers[20] s'accélère avec une hausse de 8,1 % en 2016 après celles de 1,9 % en 2015 et 1,5 % en 2014. Ce marché ayant baissé en moyenne de 0,8 % par an depuis 2011, le nombre d'immatriculations (408 035) reste encore inférieur à celui de 2011 (425 885).

Le marché des véhicules lourds de transport de marchandises poursuit son redressement avec une hausse de 13,5 % en 2016 après celle de 11,9 % en 2015. Cette croissance est davantage due au rebond des immatriculations de camions (+ 23,6 %), après quatre années consécutives de baisse, qu'à celle des tracteurs routiers qui progresse un peu moins nettement (+ 7,9 %). De fait, la part des tracteurs routiers dans les immatriculations de poids lourds de marchandises recule de 3,2 points à 61,2 %.

Le marché des bus et cars, très fluctuant, est en recul de 10,2 % après une hausse de 24,6 % en 2015. Il a baissé en moyenne de 0,6 % par an depuis 2011.

Croissance du parc roulant de véhicules légers et de bus et car

La progression du parc roulant moyen (38,9 millions de véhicules au total) se poursuit légèrement avec une augmentation de 0,8 % en 2016 (+ 324 000 véhicules) après celles de 0,6 % en 2015 et 0,4 % en 2014.

Le parc des voitures particulières progresse de 0,8 % (+ 270 000 véhicules) alors qu'il a crû en moyenne de 0,5 % par an entre 2011 et 2016. La proportion de voitures diesel dans le parc atteint 61,9 % et baisse pour la première fois (- 0,4 point). Sa progression avait ralenti depuis six ans : + 0,1 point en 2015 contre + 2,2 points en 2009.

Le parc des VUL progresse de 1,0 % (+ 61 000 véhicules). Cette évolution est légèrement supérieure au taux de croissance annuel moyen observé entre 2011 et 2016 (+ 0,7 %). La progression de la part des VUL diesel se poursuit pour atteindre 95,4 % mais ralentit depuis cinq ans : + 0,6 point en 2016 contre + 1,7 point en 2011.

Le parc de poids lourds de transport de marchandises continue de reculer en 2016 (- 1,2 % soit - 7 000 véhicules) soit une quatrième année consécutive de baisse.

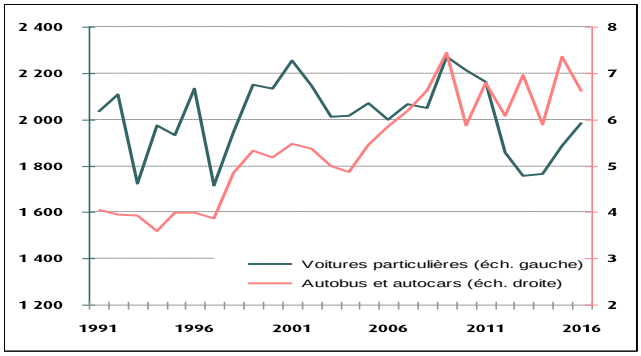
Le parc des bus et cars continue de progresser en 2016 (+ 0,5 %) à un rythme inférieur à son taux de croissance annuel moyen entre 2011 et 2016 (+ 0,8 %).

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

[20] 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**

En milliers

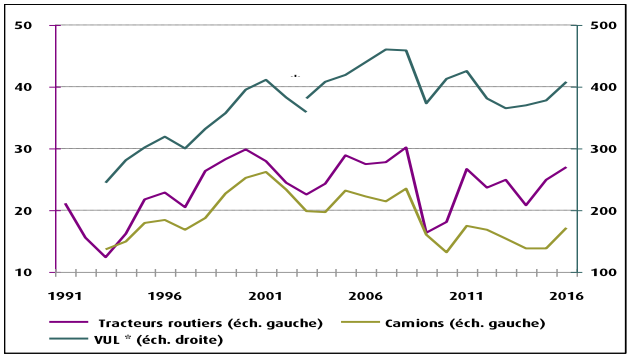


Champ : France métropolitaine

Source : SDES

Figure G2-2 **Immatriculations annuelles de véhicules utilitaires neufs (lourds et légers)**

En milliers



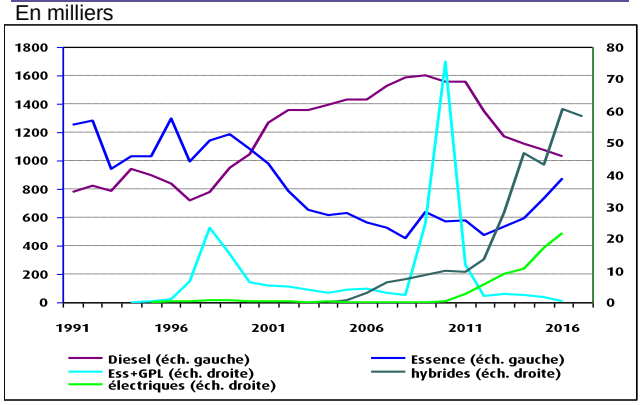
Champ : France métropolitaine

Source : SDES

**VUL : Camionnettes + VASP <= 3,5 t à partir de 2003, camionnettes seulement auparavant*

Figure G2-3 **Immatriculations annuelles de voitures particulières par motorisation**

En milliers



Champ : France métropolitaine

Source : SDES

Figure G2-4 **Immatriculations annuelles de véhicules routiers à moteur neufs**

Niveau en milliers, évolutions annuelles en %

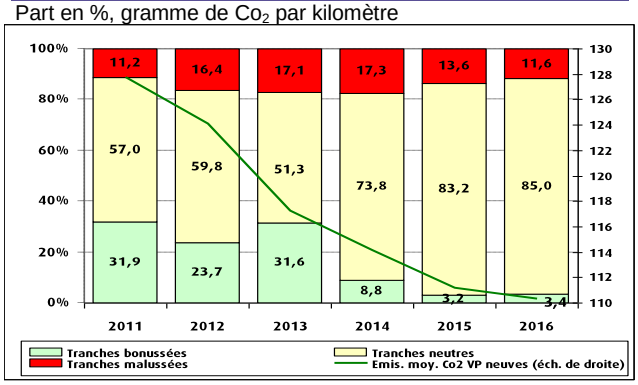
	Niveau 2016	Evolution annuelle 2014	2015	2016	2016/ 2011
Cyclomoteurs	93,2	-7,4	-8,4	2,9	-8,9
Motocycles	182,7	2,0	-1,4	5,3	-3,2
Voitures particulières	1 984,5	0,5	6,8	5,2	-1,7
dont électriques	*21,8*	20,3	63,4	26,0	52,6
dont hybrides	*58,3*	-7,6	40,1	-3,6	33,7
Autobus et autocars	6,6	-15,2	24,6	-10,2	-0,6
VUL (camionnettes et vasp <= 3,5 t)	408,0	1,5	1,9	8,1	-0,8
Camions	17,1	-9,7	-0,3	23,6	-0,4
Tracteurs routiers	26,9	-16,4	20,0	7,9	0,2
Vasp > 3,5 t	4,4	-12,3	-0,8	5,2	-3,8
TOTAL	2 723,4	0,1	5,0	5,6	-2,0

Champ : France métropolitaine

Source : SDES

Figure G2-5 **Répartition des immatriculations de voitures particulières neuves par tranches de bonus-malus et émissions moyennes de CO_2**

Part en %, gramme de Co_2 par kilomètre



Champ : France métropolitaine

Source : SDES

Figure G2-6 **Parc roulant moyen de véhicules immatriculés en France**

Niveau en milliers, évolutions annuelles en %

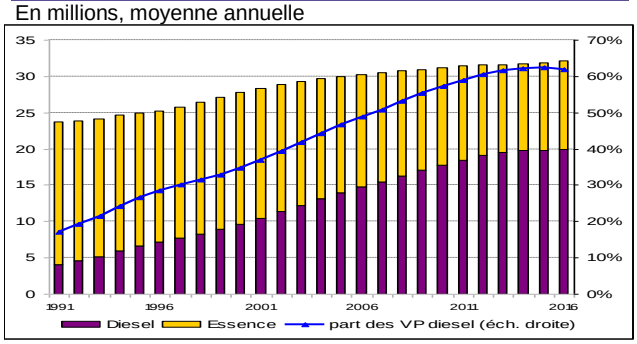
	Niveau 2016	Evolution annuelle 2014	2015	2016	2016 / 2011
Voitures particulières	32 170	0,3	0,6	0,8	0,5
dont essence	12 269	-1,1	0,4	2,0	-1,0
dont diesel	19 900	1,2	0,6	0,2	1,5
Véhicules utilitaires légers	6 081	0,6	0,8	1,0	0,7
dont essence	278	-11,2	-11,2	-11,0	-12,4
dont diesel	5 802	1,4	1,6	1,7	1,7
Véhicules lourds	637	0,0	-0,1	-0,9	-0,3
Poids lourds	544	-0,1	-0,2	-1,2	-0,5
Cars et Bus	93	0,8	0,8	0,5	0,8
Total véhicules usuels	38 888	0,4	0,6	0,8	0,5

Champ : France métropolitaine

Source : CCFA

Figure G2-7 **Parc roulant de voitures particulières selon la motorisation**

En millions, moyenne annuelle

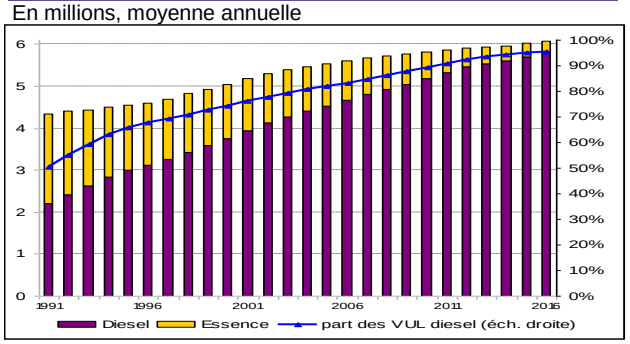


Champ : France métropolitaine

Source : CCFA

Figure G2-8 **Parc roulant de véhicules utilitaires légers selon la motorisation**

En millions, moyenne annuelle



Champ : France métropolitaine

Source : CCFA

G3 | Consommation de carburants routiers

Les livraisons de supercarburants continuent d'augmenter (+ 2,0 %), celles de gazole aussi (+ 0,2 %) après plusieurs années de recul jusqu'en 2013. Entre 2011 et 2016, les livraisons de gazole ont progressé de 0,4 % en moyenne annuelle, celles de supercarburants ont reculé de 1,3 %. Les prix des carburants sont repartis à la hausse en 2016, mais restent en moyenne annuelle inférieurs aux prix de 2015. La consommation de gazole pour usage routier augmente de 0,7 % et celle d'essence de 1,0 %. La consommation unitaire moyenne des véhicules continue de diminuer avec l'amélioration des performances techniques des véhicules. Entre 2011 et 2016, la consommation unitaire des voitures particulières a reculé de - 1,3 % en moyenne annuelle pour les motorisations diesel et de - 1,0 % annuel pour les motorisations essence.

Remontée progressive des prix à la pompe

Après trois années consécutives de baisse, le prix du baril en dollar a commencé à remonter au premier trimestre, mais de façon modérée comparativement à la forte baisse observée en 2015 (- 47 %). Le prix moyen du baril s'élève à 44,1 dollars en 2016, soit - 16 % de moins que l'année précédente. La variation du prix moyen du baril en euro est du même ordre de grandeur.

Les prix à la pompe sont repartis à la hausse, mais restent en moyenne inférieurs aux prix de 2015 : - 3,7% pour le gazole, - 3,6 % pour le super et - 9,8 % pour le GPL.

En moyenne annuelle, les prix du diesel et de l'essence (TTC) ont continué de reculer dans tous les pays européens. Ce recul est un peu moins marqué pour le supercarburant (- 2,1 % au Royaume Uni à - 7,0 % au Luxembourg) que pour le gazole (- 3,0 % en Belgique à - 13,4 % en Allemagne). Au Royaume-Uni et dans une moindre mesure en Suisse, la baisse des prix des carburants exprimés en euro a été beaucoup plus importante du fait de la dépréciation de la livre sterling et du franc suisse par rapport à l'euro.

Les prix du gazole sont inférieurs en France à ceux de ses voisins, à l'exception de l'Espagne et du Luxembourg. Il en est de même pour les prix de l'essence.

Augmentation des livraisons de super carburants et de gazole

Les livraisons de supercarburant augmentent (+ 2,0 %) du fait de l'accroissement du parc de voitures particulières essence, et de la hausse du parcours moyen (+ 2,0 %).

Les livraisons de gazole augmentent faiblement (+ 0,2 %) en dépit de l'accroissement de la circulation des véhicules particuliers à motorisation diesel (+ 2,6%), des véhicules utilitaires légers à motorisation diésel (+ 1,7%) et des véhicules lourds (+ 3,1%), dont l'impact a été atténué par une forte diminution des consommations unitaires (- 1,7 % pour les véhicules légers et - 1,9 % pour les véhicules lourds).

La consommation unitaire diminue pour toutes les catégories de véhicules

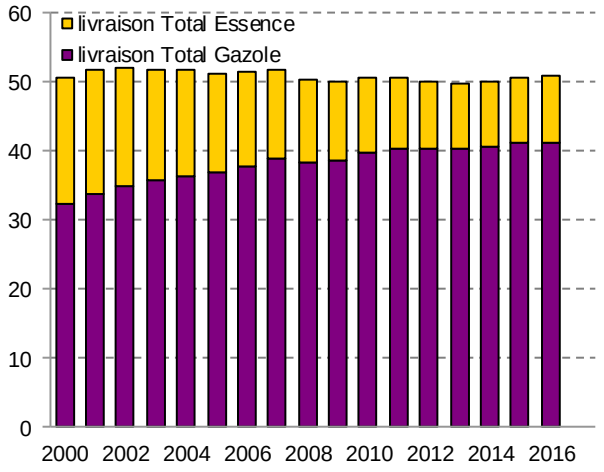
En moyenne, la consommation unitaire des voitures particulières diminue de 1,8 % en 2016, mais de façon plus marquée pour les voitures essence (2,0 % contre 1,7% pour les diesel).

Les effets structurels de l'amélioration des performances techniques des véhicules ainsi que le poids du parc diesel (62,1 % des voitures particulières) dans l'ensemble contribuent à la baisse de la consommation unitaire qui est estimée en 2016 à 6,1 litres aux 100 kilomètres pour les voitures diesel contre 7,3 litres pour les voitures essence. Entre 2011 et 2016 la baisse de la consommation unitaire a été de - 1,3 % en moyenne annuelle pour les véhicules diesel et de - 1,0 % par an pour les véhicules essence.

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

Figure G3-1 **Livraisons annuelles de carburants**

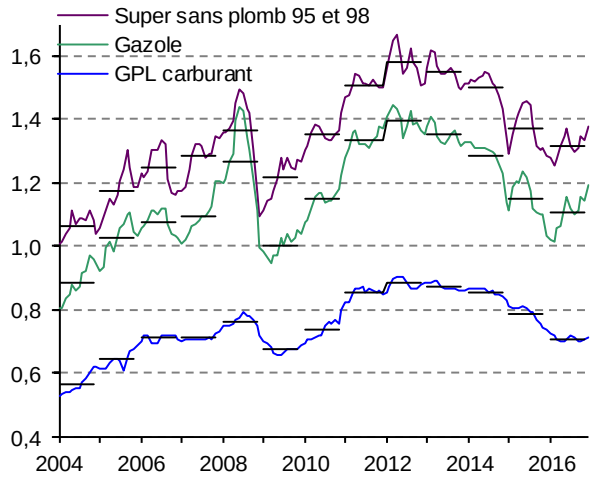
En millions de m³



Source : CPDP

Figure G3-2 **Prix des carburants à la pompe (France)**

Moyennes mensuelles et annuelles en euro par litre



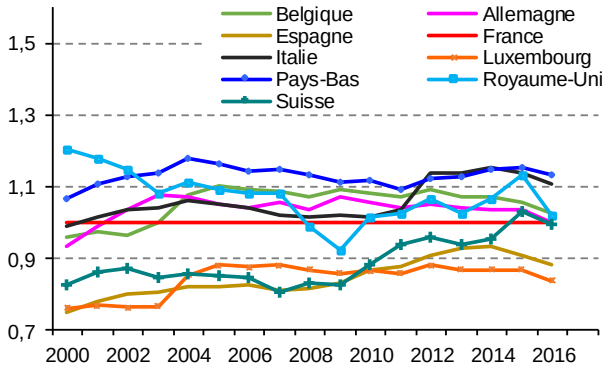
Note : En trait noir horizontal, la moyenne annuelle

Sources : DGEC, CPDP, calculs SDES

Figure G3-3 **Prix annuels des carburants en Europe, rapportés aux prix français**

Supercarburant

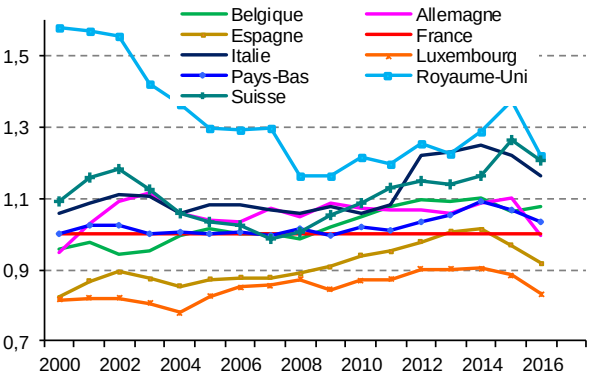
Prix TTC rapportés aux prix français



Source : Agence internationale de l'énergie

Gazole

Prix TTC rapportés aux prix français



Source : Agence internationale de l'énergie

Figure G3-4 **Consommation de carburant par type de véhicules**

Niveau en milliers de m³, évolutions annuelles en %

	Consommation totale					Consommation unitaire				
	Niveau	Évolutions annuelles				Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011	2016	2014	2015	2016	2016/ 2011
Voitures particulières (yc étrangers)	**29 209**	**0,4**	**2,1**	**1,0**	**0,1**	**6,4**	**-0,6**	**-0,4**	**-1,8**	**-1,3**
essence	9 006	-0,2	1,9	1,3	-1,4	7,3	-1,2	0,0	-2,0	-1,0
diesel	20 203	0,7	2,1	0,8	0,9	6,1	-0,3	-0,5	-1,7	-1,3
Deux-roues motorisés	**697**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**5,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Véhicules utilitaires légers	**8 657**	**0,3**	**1,8**	**-0,3**	**0,3**	**8,8**	**-0,3**	**-0,5**	**-1,7**	**-0,9**
essence	169	-10,9	-9,8	-11,0	-13,1	7,9	-1,2	0,0	-2,0	-1,0
diesel	8 488	0,6	2,1	-0,1	0,7	8,8	-0,3	-0,5	-1,7	-0,9
Véhicules lourds (yc étrangers)	**10 206**	**-1,8**	**-1,3**	**1,2**	**-1,8**	**32,8**	**-0,7**	**-0,7**	**-1,9**	**-0,8**
PL marchandises	9 090	-2,1	-1,4	1,2	-2,1	33,3	-0,6	-0,5	-1,9	-0,8
bus et cars	1 117	0,8	-0,5	0,4	0,4	29,7	-0,9	-1,9	-1,8	-1,2
dont véhicules étrangers	***5 307***	**4,2**	**3,5**	**-0,1**	**1,0**	**13,6**	**-0,8**	**0,7**	**-0,9**	**-0,9**
VP+VUL étrangers	*2 062*	3,7	1,8	-1,9	0,7	7,2	-1,2	-0,2	-1,9	-1,2
Véhicules lourds étrangers	*3 245*	4,5	4,6	1,1	1,1	32,1	-0,5	-0,4	-2,0	-0,8
Ensemble (usages route)	**48 769**	**-0,1**	**1,3**	**0,8**	**-0,3**	**8,1**	**-0,9**	**-0,9**	**-1,7**	**-1,5**
essence	9 871	-0,5	1,5	1,0	-1,6	7,1	-1,1	0,0	-1,8	-1,0
diesel	38 897	0,0	1,2	0,7	0,1	8,4	-0,8	-1,2	-1,7	-1,7
Consommation hors route	**921**	**-1,2**	**0,1**	**-0,3**	**-0,4**					
essence	545	0,7	0,5	0,5	0,7					
diesel	376	-3,6	-0,5	-1,4	-1,9					
Livraisons de carburant	**50 826**	**0,6**	**0,9**	**0,6**	**0,1**					
essence	9 676	0,0	1,2	2,0	-1,3					
diesel	41 150	0,7	0,8	0,2	0,4					
Solde aux frontières et ajustement statistique	**1 136**									
essence	-740									
diesel	1 876									

Champ : France métropolitaine

Sources : SDES, bilan de la circulation, CPDP

Annexes

Liste des annexes dématérialisées

Les annexes du rapport sont disponibles au format électronique sur le site internet du Service de la donnée et des études statistiques (SDES), service statistique du Ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES) : 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	Evolution 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	Prix du Brent daté
Cadrage1.h	Indice des prix des matières premières importées
Cadrage 2.a	Production des branches en volume aux prix de l'année précédente chaînés
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
Cadrage 2.d	Valeur ajoutée brute par branche en volume aux prix de l'année précédente chaînés
Cadrage 3.a	Réseaux de transport en France
Cadrage 3.b	Evolution des linéaires ferrés de transport urbain
Cadrage 3.c	Longueur des autoroutes dans les principaux pays européens
Cadrage 3.d	Longueur des routes nationales dans les principaux pays européens
Cadrage 3.e	Longueur des voies ferrées dans les principaux pays européens
Cadrage 3.f	Longueur des voies navigables dans les principaux pays européens
Cadrage 3.g	Densité par rapport à la population en autoroutes dans les principaux pays européens
Cadrage 3.h	Densité par rapport à la population en routes nationales dans les principaux pays européens
Cadrage 3.i	Densité par rapport à la population en ligne ferroviaires dans les principaux pays européens
Cadrage 4.a	Nombre de voyageurs dans les gares hors Île-de-France où passent plus de un million de voyageurs par an
Cadrage 4.b	Nombre de voyageurs dans les gare d'Île-de-France où passent plus de un million de voyageurs par an
Cadrage 4.c	Nombre de passagers dans les aéroports métropolitains où passent plus de 100 000 passagers par an
Cadrage5.a	Les entrepôts et plates-formes logistiques d'au moins 5 000 m2, par région métropolitaine
Cadrage5.b	Répartition des entrepôts et plates-formes logistiques de plus de 5 000 m2 en 2015, par surface
Cadrage5.c	Les entrepôts et les plates-formes logistiques d'au moins 5 000 m2 en 2015, par secteur d'activité de l'entreprise exploitante

Partie A Transport et activité économiques

A1.a	La dépense totale de transport (DTT) en valeur par secteur institutionnel financeur en bases 2005 et 2010
A1.b	Dépense courante et dépense d'investissement par mode et secteur institutionnel en bases 2005 et 2010
A1.c	Éléments des ressources générées par la dépense courante de transport
A2.a	Les comptes de la branche transports et entreposage
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 services de transports et entreposage hors services de poste et de courrier
A2.h	Les comptes des services de poste et de courrier
A2.i	Production des branches de transports entreposage au prix de base* (en valeur) par fonction
A2.j	Production des branches de transports entreposage au prix de base * (en volume) par fonction
A2.k	Valeur ajoutée brute par branche transports entreposage
A2.l	Formation brute de capital fixe de l'ensemble des secteurs institutionnels par branche
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 - Evolution en prix - Indice base 100 l'année n-1
A3.d	Consommation des ménages en transport - Evolution en prix - Indice base 100 en 2010

A3.e	Coefficients budgétaires de la consommation des ménages par fonction aux prix courants
A4.a	Les dépenses des APUC (Etat, AFITF, Odals transport) par type de dépense et mode de transport
A4.b	Ventilation des dépenses consolidées de l'Etat (dont AFITF) et des Odac transport pour le transport routier
A4.c	Ventilation des dépenses consolidées de l'Etat (dont AFITF) et des Odac transport pour le transport ferroviaire
A4.d	Ventilation des dépenses consolidées de l'Etat (dont AFITF) et des Odac transport pour les transports collectifs urbains
A4.e	Ventilation des dépenses consolidées de l'Etat (dont AFITF) et des Odac transport (dont VNF) pour les voies navigables
A4.f	Ventilation des dépenses consolidées de l'Etat (dont AFITF) et des Odac transport pour le transport maritime
A4.g	Ventilation des dépenses consolidées de l'Etat (dont AFITF) et des Odac transport pour le transport aérien
A4.h	Ventilation des dépenses consolidées de l'Etat (dont AFITF) et des Odac transport pour les services communs
A4.i	Ventilation des dépenses consolidées de l'Etat (dont AFITF) et des Odac transport tous modes de transport confondus
A4.j	Les dépenses des administrations publiques locales en transport
A4.k	Les transferts entre APU pour les dépenses de transport
A5.1-a	Transferts des administrations publiques aux opérateurs de transport collectif de voyageurs (SNCF, RATP, TCU de province) par type de réseaux
A5.1-b	Transferts des administrations publiques vers SNCF mobilités hors caisses de retraite
A5.1-c	Les transferts de l'État et des collectivités locales vers l'activité TER de SNCF Mobilités
A5.1-d	Versements publics pour l'activité Transilien
A5.1-e	Transferts de l'État et des collectivités locales à l'épic RATP
A5.1-f	Subventions des administrations publiques au profit des entreprises de transport public urbain de province
A5.2-a	Transferts publics au profit de SNCF Réseau
A5.2-b	Investissements de SNCF Réseau (ex RFF) y compris partenariats publics privés et partenariats publics privés
A.5.2-c	Versements des administrations publiques à 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
A7.1	Investissements en infrastructures de transport
A7.2-a	Recettes et dépenses de l'AFITF
A7.2-b	Détail des dépenses d'intervention de l'AFITF
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
A.10	Indices de prix du fret et de l'entreposage

Partie B Entreprises françaises de transport : démographie et comptes

B1	Démographie des entreprises de transport
B2.1a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports et entreposage (secteur HZ = secteurs 49 à 53)
B2.1b	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)
B2.1c	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)
B2.1d	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)
B2.1e	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) d'activités de poste et de courrier (NAF 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)
B2.5a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de transports urbains et suburbains de voyageurs (NAF 49.31Z)
B2.6a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de transport ferroviaire interurbain de voyageurs (NAF 49.10Z)

B2.6b	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de transports ferroviaires de fret (NAF 49.20Z)
B2.7a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports fluviaux de fret (NAF 50.40Z)
B2.8a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports maritimes et côtiers de passagers (NAF 50.20Z)
B2.8b	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports maritimes et côtiers de fret (NAF 50.20Z)
B2.9a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports aériens de passagers (NAF 51.10Z)
B2.9b	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports aériens de fret et spatiaux (NAF 51.21Z, 51.22Z)
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 (y compris 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)
Bz.1	Compte de l'Épic RATP
B3.2	Les comptes des ports maritimes métropolitains
B3.3	Les comptes des principaux aéroports français
Bz.2	Compte de SNCF Mobilités
Bz.3	Compte de SNCF Réseau (ex-RFF)
Bz.4	Compte des sociétés d'autoroutes concédées
Bz.5	Compte d'Aéroports de Paris (ADP) SA
Bz.6	Compte des principaux aéroports français
Bz.7	Compte des ports maritimes métropolitains
Bz.8	Compte de Voies Navigables de France (VNF)

Partie C Transport, emploi et rémunération

C1.a	Effectifs salariés
C1.b	Effectifs salariés et non-salariés
C1.c	Répartition des non-salariés
C2.a	Évolution annuelle de la masse salariale, du salaire moyen par tête (SMPT) et du pouvoir d'achat du SMPT
C2.b	Nombre moyen d'heures supplémentaires déclarées par salarié à temps complet selon le secteur d'activité de l'entreprise
C2.c	Évolution annuelle de l'indice du coût du travail
C2.d	Part des salariés ayant bénéficié de la revalorisation du SMIC
C3.a	Évolution annuelle du salaire horaire brut de base ouvrier et de son pouvoir d'achat
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
C4.d	Âge moyen des salariés du TRM au 31 décembre
C5.a	Offres d'emploi selon le métier proposé
C5.b	Demandeurs d'emploi en fin d'année
C5.c	Indicateur de tension

Partie D Transport et développement durable

D1.a	Emission de CO2 par passager km aérien
D1.b	Emission de CO2 par PKT- équivalent 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 finale de produits pétroliers
D2.c	Prix des principaux carburants
D2.d	Part des taxes dans le prix des carburants
D2.e	Ventilation par mode des consommations d'énergie de traction des transports sur le territoire métropolitain
D3.1-a	Emissions de CO2 en France métropolitaine
D3.1-b	Emissions de HFC en France métropolitaine
D3.1-c	Emissions de gaz à effet de serre en France métropolitaine (prg)
D3.1-d	Emission de CH4
D3.1-e	Emission de N2O
D3.1-f	Émissions de CO2 des véhicules routiers
D3.1-g	Émissions de N2O des véhicules routiers
D3.2-a1	Émissions de NOx en France métropolitaine
D3.2-a2	Émissions de COVNM en France métropolitaine
D3.2-a3	Émissions de CO en France métropolitaine
D3.2-a4	Émissions de PM10 en France métropolitaine
D3.2-a5	Émissions de PM2,5 en France métropolitaine
D3.2-a6	Émissions de Cu en France métropolitaine
D3.2-a7	Émissions de Pb en France métropolitaine
D3.2-a8	Émissions de Zn en France métropolitaine
D3.2-a9	Émissions de HAP en France métropolitaine
D3.2-a10	Émissions de PCDD-F en France métropolitaine
D3.2-a11	Émissions de SO2 en France métropolitaine
D3.2-a12	Émissions de Ni en France métropolitaine
D3.2-b1	Émissions de Nox du transport routier par type de véhicule et motorisation
D3.2-b2	Émissions de COVNM du transport routier par type de véhicule et motorisation
D3.2-b3	Émissions de CO du transport routier par type de véhicule et motorisation
D3.2-b4	Émissions de PM10 du transport routier par type de véhicule et motorisation
D3.2-b5	Émissions de Cu du transport routier par type de véhicule et motorisation
D3.2-b6	Émissions de Zn du transport routier par type de véhicule et motorisation
D3.2-b7	Émissions de HAP du transport routier par type de véhicule et motorisation
D3.2-b8	Émissions de PCDD-F du transport routier par type de véhicule et motorisation
D4.1-a	Nombre d'accidents aériens, de morts et de blessés en métropole depuis 2010
D4.1-b	Nombres d'accidents ferroviaires, de tués et de blessés graves depuis 2009
D4.1-c	Nombres d'accidents maritimes (y compris plaisance), de blessés, de disparus et de morts depuis 2003
D4.2-a	Nombres d'accidents corporels de la circulation routière et de tués depuis 1976.
D4.2-b	Nombre d'accidents corporels selon le milieu et selon la catégorie de route depuis 2006
D4.2-c	Nombre de tués selon le milieu et selon la catégorie de route depuis 2006
D4.2-d	Nombre de blessés selon le milieu et selon la catégorie de route depuis 2006
D4.2-e	Nombre de tués selon la catégorie d'usagers et selon l'âge depuis 2006
D4.2-f	Nombre de blessés selon la catégorie d'usagers et selon l'âge depuis 2006
D4.2-g	Évolution du nombre de tués dans les accidents de la circulation par million d'habitants dans les cinq principaux pays européens
D4.2-h	Évolution du nombre de tués dans les accidents de la circulation par million d'habitants dans les pays européens depuis 2010
D4.2-i	Évolution du nombre de tués dans les accidents de la circulation par milliard de véhicules-kilomètres parcourus dans les pays européens depuis 2010
D4.3	Nombre d'accidents corporels (dont accidents impliquant un poids lourd), de tués et blessés selon la catégorie de route depuis 2006

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)
E2.a Les transports routiers intérieurs terrestres de marchandises
E2.b Le transport intérieur routier des véhicules de plus de 3,5 tonnes (national et international) sous pavillon français par type de marchandises en milliards de tonnes-kilomètres
E3.a1 Transport ferroviaire de marchandises par type de transport 2008 - 2014 (en tonnes-kilomètres)
E3.a2 Transport ferroviaire de marchandises par type de transport 2008 - 2014 (en milliers de tonnes)
E3.b1 Transport ferroviaire de marchandises par type de conditionnement 2008 - 2014 (millions de tonnes-kilomètres)
E3.b2 Transport ferroviaire de marchandises par type de conditionnement 2008 - 2014 (en milliers de 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 tonnes-kilomètres)
E4.a2 Transport fluvial de marchandises par type de transport (en tonnes)
E4.b Répartition par produit du transport intérieur fluvial de marchandises (hors transit) (NST 2007)
E4.c Transport fluvial pour les principaux bassins fluviaux
E4.d Le fret trans-Manche passant par la France
E5.a Répartition par produit des marchandises traitées dans l'ensemble des ports français
E5.b Ensemble des volumes traités dans les principaux ports français de métropole
E5.c Activités des ports français
E5.d Transport maritime de marchandises 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
E7.a Transport de marchandises par route dans l'Union européenne
E7.b Transport de marchandises par chemin de fer dans l'Union européenne
E7.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 (TCU) de voyageurs depuis 2000
F3.2a Évolution de l'offre kilométrique de transport collectif urbain depuis 1995 selon la taille des réseaux
F3.2b Évolution du maillage de transport collectif urbain depuis 1995
F4 Les systèmes de vélos en libre-service (VLS) en 2016
F5.a Demande de transport aérien de voyageurs depuis 1980
F5.b Offre de transport aérien de voyageurs depuis 2000
F5.c Principaux partenaires du transport aérien depuis la métropole, depuis 2000
F5.d Fréquentation des principales lignes intérieures métropolitaines depuis 2000
F5.e Fréquentation des principaux aéroports français depuis 2000
F6.a Les passagers transmanche passant par la France
F6.b Les passagers entre la Corse et le continent depuis 2000

Partie G Bilan de la circulation

G1.a Parcours annuels moyens des véhicules immatriculés en France
G1.b Circulation en France par type de véhicule
G1.c Circulation par réseau
G2 Parcs annuels moyens (véhicules immatriculés en France)
G3.a Consommations sur le territoire français et livraisons de carburants
G3.b Consommations unitaires des véhicules immatriculés en France

Nomenclatures utilisées dans le rapport

Nomenclatures des tableaux du chapitre B « Entreprises » :

Transport de voyageurs		
	Ferroviaire *(voyageurs)*	49.10Z
	Transport collectif urbain	49.31Z
	Routier *(cars)*	49.39A, 49.39B
	Aérien *(voyageurs)*	51.10Z
	Autre transport de voyageurs	49.32Z, 49.39C, 50.10Z, 50.30Z
	dont taxis	*49.32Z*
Transport de marchandises		
	Ferroviaire *(fret)*	49.20Z
	Routier de fret et services de déménagement	49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z
	Par conduites	49.50Z
	Maritime *(fret)*	50.20Z
	Fluvial *(fret)*	50.40Z
	Aérien *(fret)* 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 *(yc fret)*	49.10Z, 49.20Z
	Transport collectif urbain	49.31Z
	Routier *(cars)*	49.39A, 49.39B
	Aérien *(yc fret)* et spatial	51.10Z, 51.21Z, 51.22Z
	Autre transport de voyageurs	49.32Z, 49.39C, 50.10Z, 50.30Z
	dont taxis	*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 *(fret)*	50.20Z
	Fluvial *(fret)*	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
Activités de poste et de courrier		53.10Z, 53.20Z

Nomenclature des activités françaises (NAF rév. 2), Transports et entreposage : divisions 49 à 53

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 rév1.2) ainsi que les activités postales antérieurement classées avec les télécommunications dans les services aux entreprises (à partir de 2008).

Sites internet[21]

Aménagement - collectivités

Annuaire des collectivités locales : www.clf.fr

Centre national de la fonction publique territoriale : www.cnfpt.fr

Conseil national de l'information géographique : www.cnig.gouv.fr

Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France : https://www.iau-idf.fr/

Automobile

Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA) : www.ccfa.fr

Union routière de France (URF) : http://www.unionroutiere.fr/]

Données sociales

Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale : http://www.acoss.fr/

AFT-IFTIM : http://www.aftral.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 http://travail-emploi.gouv.fr/, rubrique : Etudes/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) : http://www.pole-emploi.fr/accueil/

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) : http://www.laet.science

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 la transition écologique et solidaire : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/

Infrastructures de transport

Association des sociétés françaises d'autoroutes (Asfa) : www.autoroutes.fr

SNCF Réseaux : https://www.sncf-reseau.fr/fr

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

[21] Les liens des sites internet de ces 2 pages ont été vérifiés le 24 juillet 2017

Statistiques

Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières : http://www.arafer.fr/

Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) : www.insee.fr

Service de la donnée et des études statistiques (SDES) : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/

Société nationale des chemins de fer français (SNCF) :www.sncf.fr - fret.sncf.com/

Île-de-France mobilités (Stif-omnil) : www.omnil.fr

Eurostat : ec.eurostat.eu.europa.eu

Forum international des transports : https://www.itf-oecd.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

Régie autonome des transports parisiens : www.ratp.fr

Île-de-France mobilités (Stif) : http://www.stif.info/

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) https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/direction-generale-des-infrastructures-des-transports-et-mer-dgitm

European Sea Ports Organisation : www.espo.be

Transport aérien

Association of European Airlines (AEA) : http://atwonline.com/associations/european-airline-association-aea-closes-down

Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) : www.bea.aero

Direction générale de l'aviation civile (DGAC) : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques/aviation-civile

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
Arafer : 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
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
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
CNAMTS : 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
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
Drom : département et région 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
Ésane : élaboration des statistiques annuelles d'entreprise
EBE : excédent brut d'exploitation
ECR : Euro cargo rail
EI : entreprises individuelles
ETA : enquêtes techniques et administratives
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
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
FS : France Stratégie
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
HFC : hydrofluocarbures
ÎdF : 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
LAET : Laboratoire Aménagement Economie Transports
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
Meem : Ministère de l'Environnement de l'Énergie et de la Mer
MTES : Ministère de la Transition écologique et solidaire
Minefi : Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie
NAF : nomenclature d'activités française
NEM : nouveaux États membres de l'Union européenne
NST : nomenclature des statistiques de transport
Oaci : Organisation de l'aviation civile internationale
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
Opise : Observation des prix de l'industrie et des services *(enquête de l')*
Optile : Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France
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
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
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
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 : Île-de-France mobilités
STMT : statistiques du marché du travail
t-km : tonnes-kilomètres
TAGV : 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
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 : vélo à assistance électrique
VASP : véhicule automoteur spécialement aménagé pour le transport de personnes
VFLI : voies ferrées locales industrielles
VI : véhicules industriels
VL : véhicules légers
VLS : vélo 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

Quelques explications, 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.

Sont distingués :

- 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.

Le transport multimodal correspond à l'association de plusieurs modes de transport.

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, Slovénie, 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.

Véhicule-kilomètre (veh-km)

Le v-km correspond au mouvement d'un véhicule routier sur un kilomètre.

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**).

Tonne-kilomètre (t-km)

La t-km correspond au transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre. Cette unité commune permet de comparer les différents modes de transport de marchandises (à l'exception du transport maritime) et notamment de calculer les différentes parts modales.

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 CA des branches et celui des 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'euros, celui de la branche transport ferroviaire de voyageurs n'est que de 6,3 milliards d'euros.

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 diminuée 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), augmentée des exportations, diminuée des importations ;

la somme des emplois des comptes d'exploitation des secteurs institutionnels (rémunération des salariés, impôts sur la production) augmentée des importations et diminuée des subventions, excédent brut d'exploitation et revenu mixte.

B | Démographie des entreprises

Auto-entrepreneur (auto-entreprise) devenu(e) micro-entrepreneur (microentreprise)

Le régime de l'« auto-entrepreneur » s'applique depuis le 1er 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 microentreprise 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 doit être distingué à la fois du régime micro-fiscal (dit parfois régime fiscal de la microentreprise) ainsi que de la catégorie des microentreprises *(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/auto-entrepreneur.htm

http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/regime-fiscal-micro-entrep.htm

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'entreprises 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 microentreprise

Le nombre de créations de microentreprises 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.

Remarques sur les sources utilisées pour les statistiques de nombre d'entreprises dans le chapitre B

Les données sur les nombres ou stocks d'entreprises figurant dans ce rapport sont issues de deux sources propriétés de l'Insee et gérées par l'Institut : *Insee-Sirene* et *Insee-Ésane*.

La fiche ***B1 | Démographie des entreprises***, avec des données cohérentes de nombres (stocks) d'entreprises et créations d'entreprises, utilise exclusivement la source ***Insee-Sirene***.

Les autres fiches du chapitre ***B – Entreprises françaises de transport : démographie et comptes***, ayant une approche comptable utilise la principale source comptable à disposition à savoir ***Insee-Ésane***.

Insee-Ésane estime aussi des nombres d'entreprises liés aux montants comptables mais ces nombres d'entreprises diffèrent de ceux publiés par *Insee-Sirene* :

I) *Insee-Sirene*

Le répertoire Sirene (Système informatisé du répertoire national des entreprises et des établissements), identifie :

a) les entrepreneurs individuels exerçant de manière indépendante une profession non salariée (exemple : un commerçant, un médecin),

b) les personnes morales de droit privé (exemple : une société anonyme) ou de droit public soumises au droit commercial (exemple : EDF),

c) les institutions et services de l'État et les collectivités territoriales, ainsi que tous leurs établissements.

Ces unités sont identifiées à l'aide du numéro Siren. Elles ne concernent donc pas uniquement des entreprises mais aussi des « unités morales ou juridiques » qui n'ont pas nécessairement une activité économique ou qui peuvent être créées à des fins fiscales ou autres.

Exemples de données issues de Insee-Sirene :

https://www.insee.fr/fr/statistiques/zones/2117519 *(démographie d'entreprises en 2015)*

ou encore https://www.insee.fr/fr/statistiques/2015204 *(Création d'entreprises au quatrième trimestre 2016)*.

II) *Insee-Ésane*

Resane (Refonte des statistiques annuelles d'entreprises) est le système de l'Insee qui a refondu les comptes d'entreprises à partir de l'exercice 2008. Pour estimer ses comptes annuels, le dispositif Ésane (Élaboration des Statistiques Annuelles d'Entreprises) identifie la population d'entreprises présente dans le répertoire Sirene :

- la première phase consiste à identifier les Sirens qui sont réellement « actifs » (c'est-à-dire « vivants ») car l'actualisation de Sirene (avec notamment la déclaration de « morts » (cessations)) nécessite du temps ;

- ensuite il faut sélectionner parmi ces Sirens actifs, ceux qui ont une activité plus ou moins économique ;

- enfin il faut corriger si nécessaire le code d'activité du Siren si celui-ci est inadéquat.

Une fois ce « nettoyage » terminé, les comptes annuels d'entreprises sont estimés en considérant les Sirens comme des entreprises.

a) *Insee-Ésane (Siren : « unité légale »)*

Dans un premier temps et dans la continuité de l'ancien système, l'Insee a publié les agrégats des comptes d'entreprises selon les secteurs d'activité des Sirens (« unités légales » dans la terminologie Insee) pour les exercices 2009 à 2013, https://www.insee.fr/fr/statistiques/2409369?sommaire=2410634.

b) *Insee-Ésane (« entreprise profilée »)*

Depuis 2016, Ésane estime aussi des données comptables selon une autre définition de l'entreprise, préconisée par Eurostat :: *« L'entreprise est la plus petite combinaison d'unités légales qui constitue une unité organisationnelle de production de biens et de services jouissant d'une certaine autonomie de décision, notamment pour l'affectation de ses ressources courantes. »*.

L'entreprise n'est donc plus assimilée au Siren mais à une nouvelle unité statistique intitulée *« entreprise profilée (EP) »* c'est-à-dire une unité ayant une certaine autonomie de décision. Pour tous les Sirens indépendants *(n'appartenant pas à un groupe d'entreprises)* qui représentent environ 97 % de l'ensemble des Sirens, le « profilage » est très simple, l'entreprise profilée correspond toujours au « Siren ». Pour tous les autres Sirens, qui appartiennent donc à un groupe, le profilage essaie d'identifier les sous-ensembles de Sirens du groupe qui forment des unités jouissant d'une certaine autonomie décisionnaire au sein de ce groupe. Par exemple fin 2016, le groupe La Poste qui comprend environ 600 Sirens est scindée en 3 entreprises profilées : une EP « Services-Courriers-Colis », une EP « Geopost » et une EP « La Banque Postale ».

L'Insee publie donc des agrégats sectoriels annuels « n » selon le concept des entreprises profilées depuis l'exercice 2013 ainsi que des agrégats sectoriels annuels « n-1 (champ n) » depuis l'exercice 2012, disponibles sur https://www.insee.fr/fr/statistiques/2020369 et https://www.insee.fr/fr/statistiques/2384048.

La source *Insee-Ésane (« entreprise profilée »)* n'est pas encore utilisée pour ce rapport afin de ne pas afficher de ruptures de séries dans les données.

B | Comptes des entreprises de transport

Comptes de l'ensemble du secteur

Les comptes des entreprises sont donnés par le dispositif Ésane de l'Insee, qui succède au système unifié de statistiques d'entreprises (Suse) et aux enquêtes annuelles sur les entreprises (EAE).

Le dispositif Ésane 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 2014 la production varie entre 97 % et 110 % 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.

L'emploi non salarié

L'emploi non salarié se distingue de l'emploi salarié par l'absence de contrat de travail, et de lien de subordination juridique permanente à l'égard d'un donneur d'ordre. Sont concernés, d'une part, les auto-entrepreneurs (AE) et, d'autre part, les non-salariés ou indépendants « classiques » (i.e. hors AE). Ces derniers sont pour l'essentiel des entrepreneurs individuels ou des gérants majoritaires de sociétés à responsabilité limitée.

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 Conseil national de l'information statistique (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'Acoss disponibles pour l'année 2014.

Les **demandes d'emploi enregistrées** (DEE) sont le flux des inscriptions à Pôle emploi de demandeurs d'emploi, sur une période donnée (le mois, le trimestre).

Les **offres d'emploi collectées** (OEC) sont le flux des offres collectées par Pôle emploi sur une période donnée (le mois, le trimestre).

L'indicateur de tension est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées au nombre de demandes d'emploi enregistrées en catégorie A sur une même période (OEC/DEE). Il s'analyse en évolution car son niveau diffère sensiblement selon les métiers qui ont des modes de recrutement et un degré de recours aux offres d'emploi collectées par Pôle emploi différents.

L'emploi salarié en moyenne annuelle est la moyenne des quatre niveaux d'emploi salarié de fin de trimestre, eux-mêmes estimés selon la méthode décrite sur la fiche C1.

L'emploi non salarié se distingue de l'emploi salarié par l'absence de contrat de travail, et de lien de subordination juridique permanente à l'égard d'un donneur d'ordre. Sont concernés, d'une part, les auto-entrepreneurs (AE) et, d'autre part, les non-salariés ou indépendants « classiques » (i. e. hors AE). Ces derniers sont pour l'essentiel des entrepreneurs individuels ou des gérants majoritaires de sociétés à responsabilité limitée.

L'emploi intérimaire en équivalent emplois à temps plein (ETP) sur l'année est le rapport du nombre total de semaines de travail réalisées par les intérimaires au nombre total de semaines ouvrées d'une année. Par convention, ce nombre est fixé à 52 semaines. Cette convention de calcul conduit à sous-estimer légèrement l'ETP, dans la mesure où une partie des missions ne comptabilise pas les périodes de congés. On pourra parler de « volume de travail temporaire » pour désigner l'ETP.

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 (N20), hexafluorure de soufre (SF6), hydrocarbures (HFC) et per fluocarbures (PFC).

Polluants atmosphériques

Les principaux polluants des transports sont l'oxyde d'azote (NOx), le dioxyde de soufre (SO_2), 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 (PM_{10}), de diamètre inférieur à 2,5 µm ($PM_{2,5}$), de diamètre inférieur à 1,0 µm ($PM_{1,0}$), et le 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) quelle 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, sont distingués :

-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 sont distingués :

-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 1er janvier 2005 permettant à la France de se comparer avec ses voisins européens. Avant le 1er 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-Valenciennes pour un transport d'échange Paris-Berlin, Vintimille-Port-Bou 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, quel que 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.

Depuis la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, l'**Autorité organisatrice de la mobilité (AOM)** remplace l'Autorité organisatrice de transport (AOT).

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.).

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. Île-de-France-mobilités (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).

Depuis la Loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, le périmètre de transports urbains (PTU) devient le **ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité**.

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 des autobus notamment.

F4 | 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.

Sas pour cyclistes aux carrefours à feu

Espace de sécurité délimité entre le feu tricolore et la ligne d'arrêt des véhicules réservé aux cyclistes. Il permet de se placer devant les véhicules à l'arrêt pour tourner en sécurité à gauche au carrefour et pour être visible des automobilistes qui tournent à droite.

Vélo à assistance électrique (VAE)

Le VAE est un vélo équipé d'un moteur électrique, alimenté par une batterie rechargeable sur une simple prise de courant. Il impose cependant de pédaler. Le moteur accompagne le mouvement et facilite le franchissement des difficultés : côte, vent de face ou distance.

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 24 h / 24, 7 j / 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-CDG ou Paris-Orly et les autres aérodromes métropolitains.

Liaisons transversales (Province - Province)

Liaisons entre aérodromes métropolitains hors Paris-CDG 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 aérodrome, 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 aérodrome 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'un certificat d'immatriculation.

Ces mouvements incluent les immatriculations de véhicules neufs (première mise en circulation du véhicule), ainsi que les immatriculations de véhicules d'occasion (changement de propriétaire depuis la première mise en circulation).

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 véhicules en transit temporaire, en immatriculation temporaire, militaires ou de l'administration civile de l'État.

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

Dans la présente publication les véhicules utilitaires regroupent les autobus et les autocars, les camions et les camionnettes, les tracteurs routiers, les véhicules automoteurs spécialisés.

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.

Véhicule automoteur spécialisé (Vasp)

Cette dénomination désigne un véhicule à moteur destiné à des usages complémentaires au transport. Exemple : ambulances, bennes à ordures ménagères, camping-cars, grues routières, véhicules d'incendie, etc.

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 (définition retenue dans ce rapport)

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 21 février 2017

Liste des participants

Sous la présidence de

M. ROCHE Vice-président par intérim de la Commission des comptes des transports de la Nation, Président de la section mobilité et transport du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)

Conseil général de l'environnement et du développement durable Habitat, cohésion sociale et développement territorial	(CGEDD/HCSDT)	Mme BANOUN
Conseil général de l'environnement et du développement durable Autorité de la qualité de service dans les transports	(AQST)	M. SAUVANT
Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer	(DGITM)	M. LEUXE
Direction générale de l'aviation civile	(DGAC)	M. GUITTET
Direction générale de l'énergie et du climat	(DGEC)	Mme SUTTO
Institut national de la statistique et des études économiques	(INSEE)	Mme JALLET
Direction générale des douanes et droits indirects	(DGDDI)	M. ROSOLOFOARISON
Direction générale du trésor	(DGT)	M. BERGEROT
Société nationale des chemins de fer français	(SNCF, epic de tête)	M. LANFRY
Société nationale des chemins de fer français-réseaux	(SNCF réseaux)	Mme. GUIRAUD
Régie autonome des transports parisiens	(RATP)	Mme MORIN
Syndicat des transports d'Île-de-France	(STIF)	M. MAHIEU
Union des Transports Publics et ferroviaires	(UTP)	Mme LOPEZ d'AZEVEDO
Comité national routier	(CNR)	M. GIRET
Union Routière de France	(URF)	M. AZUAR
Comité des constructeurs français d'automobiles	(CCFA)	Mme GUILLON
Fédération nationale des transports routiers	(FNTR)	M. SORMANI
Fédération française des usagers de la bicyclette	(FUB)	M. SCHNEIDER
Fédération nationale des usagers des transports	(FNAUT)	M. JEANNIN
France Nature environnement	(FNE)	M. LANG
Observatoire National Interministériel de sécurité routière	(ONISR)	Mme SALATHE
Personnalités qualifiées : Université Lyon II ENPC Université Paris Est SPLOTT		 M. BERNADET M. LATERRASSE M. SAVY

Excusés : Mme DUPONT, Mme RAYNARD (France Stratègie), M. MADRE (IFFSTAR), M. LAUNAY (UIT CGT), M. BUREAU (personnalité qualifiée)
Pour le Service économie, évaluation et intégration du développement durable (Seeidd) :
M. BECKER, M. BRENDER, M. CORI, M. FRAGNOL, M. ORZONI, M. POCHEZ, M. ROUCHAUD

Pour le SOeS :
M. MOREAU, Mme CARON, M. BOURGES, M. BROUILLET, M. COLUSSI, M. COSTER, M. DRUILLE, M. LAVERTU, Mme PAQUEL (secrétaire de la commission), Mme PLACE, M. PICARD, M. RAGEAU, Mme RICROCH

Compte rendu de la réunion de la CCTN du 21 février 2017

M. Roche ouvre la séance.

Il demande à Mme Caron d'apporter des précisions sur des points soulevés au cours de la séance du 6 juillet 2016 qui n'auraient pas eu de réponse.

Mme Caron indique les éléments suivants :

1) Il avait été évoqué à la dernière session de la Commission de juillet dernier le fait que le transport de marchandises par les VUL n'était pas mesuré mais estimé et les VUL sont exclus du champ de l'enquête TRM qui ne concerne que les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. Pour améliorer la connaissance sur ce sujet le SOeS réfléchit à la réalisation d'une nouvelle enquête VUL, la dernière datant de 2011. Son objectif serait d'estimer l'activité en termes de transport de marchandises des VUL en réduisant le champ d'interrogation aux VUL utilisés par des personnes morales et en ciblant certaines APE. Par ailleurs, une étude sur l'activité économique des entreprises françaises qui utilisent des VUL est en cours et sera publiée courant 2017.

2) M. Bureau avait exprimé le souhait qu'il y ait plus de comparaisons internationales dans les données présentées, en particulier dans le transport de voyageurs. Le SOeS a mis à son programme d'études 2017 une étude sur le transport de voyageurs chez les pays voisins ayant un développement économique ou une taille (nombre d'habitants et superficie) comparables à la France.

3) Enfin, en ce qui concerne l'enquête TRM, nous devons repasser devant le Conseil National de l'Information Statistique en 2017 dans le cadre du renouvellement de l'avis d'opportunité et du Label d'intérêt général et de qualité statistique avec obligation de réponse. Dans ce cadre, des travaux méthodologiques ont été entrepris durant l'année 2016, en particulier pour renouveler la méthode de tirage et celle de calage. Deux objectifs étaient poursuivis : l'un sur l'amélioration de la base de sondage en tenant compte des contrôles techniques pour ne cibler que des véhicules « roulants » et l'autre sur le lissage de la charge statistique des entreprises afin de réduire la probabilité de tirage de plusieurs véhicules d'une même entreprise.

Le SOeS propose de réunir un comité de concertation sur l'enquête TRM au second trimestre 2017 pour y présenter plus en détail les améliorations méthodologiques envisagées et discuter des améliorations envisageables sur le questionnaire, sachant que ce dernier est très contraint par les données requises pour répondre au règlement européen. Les membres de la commission intéressés par ce groupe sont invités à me le signaler par mail.

M. Bernadet (personnalité qualifiée) insiste sur le fait qu'il est indispensable de rencontrer des professionnels du TRM et se réjouit de la création d'un comité de concertation sur l'enquête TRM, auquel il est prêt à prendre part.

M. Savy (personnalité qualifiée) souligne qu'il sera toujours impossible d'avoir des informations sur les VUL étrangers.

Mme Paquel présente les tendances des transports au cours des trois premiers trimestres de 2016, en comparaison avec celles des trois premiers trimestres de 2015

M.Giret demande où sont classés les LOTI.

Mme Place précise que les LOTI sont des services occasionnels de transports collectifs ou à la demande. La loi Grandguillaume de décembre 2016 interdit clairement le statut LOTI pour les VTC avec une période de transition pour traiter la situation des salariés loti qui font du VTC. Les LOTI doivent déjà être classés en autres transports routiers de voyageurs (49.39B)

M. Rageau présente les conditions sociales dans le TRM en 2015

M. Bernadet (PQ) demande si l'on pourrait distinguer à l'intérieur du secteur de la location de camions avec chauffeur les entreprises qui font de la location longue durée ou de la location courte durée. Dans le premier cas, l'entreprise utilisatrice fait plutôt du transport pour compte propre, dans l'autre cas, plutôt du transport pour compte d'autrui. Les évolutions d'emploi salarié et les conditions sociales sont probablement différentes selon le type de location pratiqué. Le SOeS, avec les outils dont il dispose, n'est pas en mesure de faire cette distinction.

M. Giret (CNR) précise qu'il n'est pas correct de comparer le temps de service des camionneurs avec le temps de travail des autres salariés.

Il regrette de ne pas connaître le nombre de conducteurs du compte propre.

M. Rageau rappelle une publication récente du SOeS

http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/Datalab_essentiel/2016/datalab-essentiel-56-les-chauffeurs-routiers-du-transport-de-marchandises-pour-compte-propre-novembre2016.pdf)

Il précise que l'on ne sait pas si les conducteurs du compte propre conduisent de PL ou des VUL

Mme Place présente la prochaine enquête mobilité des personnes de 2018.

M. Bernadet (PQ) demande comment sont choisies les personnes interrogées.

Mme Place indique qu'une seule personne est interrogée par ménage, qu'on lui demande si elle est accompagnée : on distingue les accompagnants appartenant au ménage et les étrangers au ménage. Quand le motif principal du déplacement est d'accompagner une personne à un endroit, le motif de l'accompagnant est renseigné.

Le choix de la personne dans le ménage est aléatoire. L'enquête a un caractère obligatoire, mais en pratique il n'y a pas de sanction

M. Moreau précise que le choix a été fait d'une enquête plus légère que la précédente qui pourra être renouvelée plus souvent (tous les 4 ans).

L'enquête, moins longue, reste cependant proche de l'enquête précédente.

Elle sera réalisée par les enquêteurs de l'Insee en face à face (avec saisie directe des réponses dans CAPI).

Il n'a pas été prévu d'utiliser les GPS, smartphones ou reconnaissance photographiques, techniques d'enquêtes plus coûteuses.

Mme Banoun s'interroge sur la taille de l'échantillon : 13 000 personnes répondant avec un échantillon de départ de 20 000 personnes mais rappelle que l'actualisation pourra au moins partiellement découler des enquêtes ménages déplacements conduites par le Cérema, dès lors qu'une cohérence a été recherchée entre les données de l'enquête nationale mobilité et celles des enquêtes ménages déplacements.

Mme Place précise que c'est un taux de réponse courant pour les enquêtes de l'Insee.

Elle rappelle par ailleurs que la préparation de l'enquête a associé le CEREMA et que les questions posées sont en cohérence avec celles des enquêtes déplacement des grandes métropoles.

MM. Rouchaud et Brender présentent l'actualisation des coûts externes des transports

La commission regrette de n'avoir pas eu de document de travail avant la réunion, car il s'agit d'un sujet assez difficile à comprendre sans être averti. Cependant, cet exposé est jugé très intéressant par la commission, mais mérite d'être approfondi : il faudrait en particulier préciser que l'étude ne couvre pas l'intégralité des modes de déplacement (les modes actifs n'y sont pas intégrés pour l'instant) et souligner plus explicitement l'impact que pourrait avoir sur les résultats la prise en compte des externalités qui n'ont pas pu être monétarisées.

M Bureau (excusé) demande à M Roche de suggérer qu'une actualisation de ce travail soit présenté à la CCTN de manière systématique chaque année.

Mme Banoun, M Schneider et M Orzoni estiment que ce type de comparaisons est toujours effectué au détriment des modes doux, en particulier au travers du fait que les enjeux de coupure du territoire, d'artificialisation et d'inégalité d'accès au transport, un sujet pour lequel d'importants fonds publics sont engagés, n'entrent pas en ligne de compte mais aussi parce que la couverture des coûts externes est analysée par kilomètre parcouru et non par déplacement, qui est l'unité pertinente, ce qui aboutit à considérer comme moins efficaces les zones denses. En fait tout se passe comme si, quand on calcule les externalités, on réfléchissait longuement sur la précision des chiffres à droite de la virgule sans s'intéresser à ceux qui sont à gauche.

M Becker reprécise les questions auxquels permet de répondre une comparaison en coûts marginaux et situe cet exercice par rapport à d'autres analyses qui s'intéressent au coût moyen des différents modes de transport. Il souligne notamment que pour les externalités de coupure du territoire et d'artificialisation, les enjeux portent avant tout sur la mise en place de nouvelles infrastructures et que les coûts marginaux associés à de nouvelles circulations sont a priori beaucoup plus faibles.

M Sormani (FNTR) s'interroge sur la notion d'externalité économique, qui peut être soit négative, soit positive, et sur la manière dont les externalités positives des transports sont prises en compte dans l'étude.

M Becker indique que pour un calcul marginal comme celui réalisé, seul les effets d'agglomération pourraient relever de tels externalités positives pour les modes étudiés et ceux-ci concernent en priorité les transports urbains.

M Lang (FNE) s'interroge sur la bonne prise en compte en termes de congestion pour les modes guidés, estimant qu'une partie de ceux-ci sont déjà internalisés dans le cadre de la régulation des trafics.

M Becker confirme que la congestion des modes guidés est un des sujets sur lesquels les incertitudes méthodologiques fortes persistent dans le travail présenté.

M Sauvant souligne qu'à côté des coûts d'opportunité des fonds publics, il serait souhaitable de tenir compte dans l'analyse proposée en fin de présentation d'un coefficient permettant de rendre compte de la rareté des fonds publics.

M Leuxe (DGITM) rappelle que traditionnellement dans ce type de travaux sur la tarification des infrastructures de transport et l'analyse de la couverture des coûts générés par cette activité, le CGEDD prend en considération toutes les recettes d'usage des infrastructures (péages, taxe à l'essieu, taxe additionnelle sur les contrats d'assurance, TICPE). En revanche les taxes sur la possession des véhicules sont des recettes d'une autre nature tout comme la TVA, et ne sont pas retenues dans le calcul. Par ailleurs, il suggère pour poursuivre l'analyse proposée en fin de présentation de tenir compte de la substituabilité variable des différents modes de transport en fonction du type de déplacement.

M Brender prend note de ces différentes suggestions.

Mme Lopes d'Azevedo (UTP) demande pour quelle raison la perception de TVA n'ont pas été pris en compte parmi les recettes étudiées.

M Becker explique que ces recettes auraient été également perçues sur les biens qui auraient été consommés si les usagers n'avaient pas eu recours à des services de transport lorsqu'on suppose qu'en première approximation le niveau global de consommation des ménages reste invariant.

Mme Lopes d'Azevedo (UTP) émet de grandes réserves sur la réponse de M. Becker, ainsi que sur le présupposé avantage que le taux réduit confère aux transports publics, sachant que le taux est nul dans plusieurs autres pays européens.

Mme Salathé (ONISR) s'étonne de la réévaluation à la baisse du coût externe de sécurité routière, intégrant des hypothèses de marginalité ne figurant pas dans le rapport Quinet de 2013.

M Becker explique que cette évolution méthodologique suit les recommandations de la mise à jour 2014 du handbook européen, qui référence des travaux évaluant la part des risques d'accidents internalisée par les usagers et l'élasticité de l'accidentologie au trafic routier.

Le président propose qu'un document rédigé soit envoyé aux membres de la Commission au cours du printemps 2017 et qu'une nouvelle présentation soit faite avec un préavis d'au moins deux semaines au cours d'une séance à laquelle seront invités les membres de la Commission.

M. Roche termine la réunion en rappelant que la réunion au cours de laquelle sera examiné le rapport annuel aura lieu le vendredi 7 juillet à 9h30.

Réunion plénière de la commission du 7 juillet 2017

Liste des participants

Sous la présidence de

M. LAHOCHE, Vice-président de la Commission des comptes des transports de la Nation.

Conseil général de l'environnement et du développement durable Autorité de la qualité de service dans les transports	(AQST)	M. SAUVANT
Conseil général de l'environnement et du développement durable *Habitat, cohésion sociale et développement territorial*	(CGEDD/HCSDT)	Mme BANOUN
Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer	(DGITM)	M. LEUXE
Observatoire National Interministériel de sécurité routière	(ONISR)	Mme SALATHE
Direction générale de l'aviation civile	(DGAC)	M. GUITTET
Institut national de la statistique et des études économiques	(INSEE)	Mme JALLET
France Stratégie	(FS)	Mme RAYNARD
Régions de France		M. HERRGOTT
Société nationale des chemins de fer français-réseaux	(SNCF réseaux)	M. BRUNEL
Société nationale des chemins de fer français	(SNCF, epic de tête)	M. LANFRY
Société nationale des chemins de fer français Mobilités	(SNCF, Mobilités)	M. DUTRIEUX
Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie	(ADEME)	M. TAILLANT
Régie autonome des transports parisiens	(RATP)	Mme MORIN
Fédération nationale des transports routiers	(FNTR)	M. SORMANI
Comité national routier	(CNR)	M. GIRET
Union Routière de France	(URF)	M. AZUAR
Union des Transports Publics et ferroviaires	(UTPF)	Mme LOPEZ d'AZEVEDO
Île de France Mobilités	(STIF)	M. MAHIEU
Comité des constructeurs français d'automobiles	(CCFA)	Mme GUILLON
Comité des constructeurs français d'automobiles	(CCFA)	M. LECOGNE
Association des utilisateurs de transport de fret	AUTF	M. ROSE
Fédération nationale des usagers des transports	(FNAUT)	M. JEANNIN
UIT CGT	CGT	M. LAUNAY
Fédération Française des Constructeurs	FFC	M. GILLET
Personnalités qualifiées : Université Lyon II Paris I, école d'économie de la Sorbonne ENPC Université Paris Est SPLOTT		 M. BERNADET Mme DUPONT-KIEFFER M. LATERRASSE M. SAVY

Excusés : M. ROCHE, M. LANG (FNE), M. FARGUES, M. ROSOLOFOARISON (DGDDI), M. MADRE (IFFSTAR), M. BUREAU (personnalité qualifiée)

Pour le Service économie, évaluation et intégration du développement durable (SEEIDD) :
M. BECKER, M. BRENDER, M. CORI, M. FRAGNOL, M. ORZONI, M. POCHEZ, M. ROUCHAUD

Pour le SDES :
M. MOREAU, Mme CARON, Mme. ALBENQUE, M. COLUSSI, Mme DEMEULENAERE, M. DRUILLE, M. LAVERTU, Mme PAQUEL (secrétaire de la commission), M. PICARD, M. RAGEAU, Mme RICROCH, M. ROYER

Projet de compte-rendu de la réunion de la CCTN du 7 juillet 2017

Pierre Lahoche ouvre la séance.

Pierre Lahoche a été nommé vice-Président de la commission par arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, du ministre de l'économie et des finances et du secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, en date du 9 mai 2017.

Il rappelle les missions de la commission qui sont stipulées dans le décret 2009-531 et qui figurent au début de chaque rapport de la commission.

M. Moreau précise que le SOeS, qui a en charge la préparation du rapport et assure le secrétariat de la commission, a changé de nom et est maintenant le SDES, Service de la donnée et des études statistiques.

M. Lahoche fait approuver le compte-rendu de la réunion du 21 février 2017, après avoir rappelé que, ainsi que l'avait demandé la commission, une réunion de discussion des hypothèses sous-jacentes au travail d'évaluation des coûts externes des transports et leur couverture par les prélèvements s'est tenue le 29 juin.

Présentation du rapport sur les comptes des transports en 2016 (Layla Ricroch et Véronique Paquel (SDES)).

La FNE, dont le représentant n'a pas pu venir, a envoyé ses remarques.

Raymond Lang (FNE) attire l'attention sur deux tendances inquiétantes ressortant de ce rapport ;

- Pour la seconde année consécutive les émissions de GES principalement dues aux transports routiers s'accroissent. Ceci éloigne la France de sa capacité à respecter les accords de la COP21. Cela signifie que la politique des transports menée jusqu'alors en dehors des discours se révèle totalement inefficace. Il devient impératif de doter la France d'une politique à long terme permettant de substituer progressivement aux carburants d'origine pétrolière des carburants renouvelables, durables et n'émettant sur leur cycle de vie aucun effet de serre. Ce carburant existe mais n'est jusqu'alors que très peu développé en France : c'est le bio méthane, issu de la méthanisation. C'est sous la forme de carburant que son usage semble bien être le plus pertinent, car c'est dans ce domaine qu'il peut se substituer le plus facilement à tous les carburants d'origine fossile, gaz naturel compris. Il est également source d'emplois pérennes, qualifiés et non délocalisables et d'indépendance énergétique à la fois au niveau local et national.
- Tout aussi grave, pour la troisième année consécutive le nombre de tués s'est encore accru en 2016. Ce qui signifie qu'il est urgent d'en analyser les causes et sur cette base de revoir fondamentalement la politique de sécurité routière.

Une nouvelle fois, au chapitre D « Externalités », le terme de biocarburant est utilisé. Il parait toujours aussi inapproprié. Celui-ci devrait être réservé aux seuls carburants produits de façon renouvelable et durable. La FNE propose d'employer le terme générique d'agro-carburant qui regrouperait à la fois les biocarburants et les carburants agro-industriels c'est-à-dire ceux qui sont certes renouvelables mais dont les conditions d'obtention montrent qu'ils ne peuvent être considérés comme durables, si l'on prend en compte l'ensemble du cycle de vie de leur production et leurs effets indirects sur l'utilisation des terres.

P. Lanfry (Epic SNCF) souligne que les chiffres présentés dans le rapport pour les comptes de SNCF Mobilités (B2.6-2) ne sont pas cohérents avec ceux du tableau sur les produits du trafic (B2.6-5). Il verra avec les rédacteurs comment réaliser la cohérence.

D. Launay (CGT)

À nouveau, je voudrais commencer par saluer le travail remarquable de toutes les équipes qui ont participé à l'élaboration de ce 54ème rapport, utile à notre activité et qui tombe à point avant la tenue du CNTE du 10 juillet présidé par le Ministre de la transition écologique et solidaire : M. Hulot.

Car ce rapport et les éléments qu'ils portent alertent tous les acteurs transports, économiques, politiques, les associations et ONG et bien sur les syndicalistes que nous sommes ; en effet les émissions de GES dues aux transports routiers continuent de progresser en 2016 après la hausse de 2015.

Pour la CGT, à la lecture du rapport, les comptes sont au rouge. Nous nous éloignons des objectifs fixés par l'accord de Paris et de la loi sur la transition énergétique, où il est vrai les transports sont peu abordés. La part modale de la route progresse pendant que celle du fret ferroviaire baisse pour repasser sous la barre des 10%, tout comme celle du fluvial. La part du ferroviaire voyageurs est aussi en baisse, due essentiellement aux trafics régionaux et TET qu'on supprime notamment les trains de nuit dans la période.

Résultats de choix politiques qui ne veulent pas s'attaquer à cette question de fond qui avait pourtant fait l'objet d'un consensus au moment du Grenelle de l'environnement sur le report modal. D'ailleurs l'étude sur la projection de la demande « transports » sur le long terme qui nous a été présentée l'année dernière est parlante puisqu'on constate qu'en 2030 les parts modales entre la route, le fer et le fluvial sont identiques à aujourd'hui malgré une hausse de 120 milliards de tonnes-kilomètres, démontrant une forte hausse du trafic routier.

Après le discours du Premier Ministre mardi et la présentation des objectifs du Ministre de la transition écologique et solidaire, à la présentation des chiffres que nous analysons, on sent un décrochage entre la vraie vie et ce que l'on annonce.

Le premier Ministre, abordant l'accord de Paris et annonçant la neutralité carbone d'ici 2050, a utilisé cette expression et je cite « l'autruche est sans doute un animal sympathique, mais mettre sa tête dans le sable n'a jamais préparé personne à affronter l'avenir ». On peut appliquer cette expression aux politiques des transports. Car tant qu'on refusera d'aborder concrètement la rémunération du coût réel du transport en partie rémunéré par le contribuable, on va continuer à verser des larmes de « crocodiles » sur le réchauffement climatique.

Quand allons-nous sortir de cette concurrence mortifère entre les modes, alors que face aux enjeux de société auxquels nous sommes confrontés et considérant que nous avons besoin de tous les modes de transports, il faut travailler la complémentarité dans un concept multimodal à partir des besoins.

L'exemple du covoiturage concurrentiel est significatif puisqu'il a remis de la voiture sur la route au détriment plus particulièrement du train, avec un impact négatif sur les émissions de GES. On pourrait aussi parler des cars « Macron ».

Regardons les prix du transport marchandises qui continuent de baisser dans tous les secteurs avec un décrochage alarmant dans le maritime. Un exemple de source Amateurs de France ; un aspirateur venant d'Asie et coûtant 150 dollars, le coût du transport par bateau est de 1$, soit 0,6%. Le transport ne coûte rien permettant les délocalisations dans les pays à moins disant social et environnemental, source d'un terrible dumping social pour tous les marins, l'emploi français étant en voie de disparition. Oui, le transport est sous rémunéré par rapport au coût réel. Regardons l'histoire des « lasagnes de cheval » qui font le tour de l'Europe. Croyez-vous que si le prix réel était payé, on ferait des milliers de kilomètres pour revenir au point de départ ? D'ailleurs on constate que le dumping social est mauvais pour l'emploi et l'environnement. La courbe du fret routier pavillon français suit la courbe à la baisse du fret ferroviaire pendant que la courbe du fret routier pavillon étranger est continuellement en hausse.

Et pendant ce temps l'emploi se précarise avec une hausse importante de l'emploi intérimaire. À ce stade, plusieurs interrogations, questions et sollicitations :

- Même si Mme Paquel nous a expliqué que c'était compliqué, nous renouvelons notre demande que les comptes taxis et VTC soient séparés car les critères économiques et sociaux sont différents.
- Nous allons aborder les VUL qui sont en forte progression, mais là aussi quel contrôle sur ces véhicules où c'est la jungle comme pour les temps de conduite…
- La part des VUL sous pavillon étranger est en forte progression, dans un flou réglementaire complet, aucune mesure de contrôle, ayant des impacts sur l'environnement, sur l'emploi et amplifiant le dumping social.
- Nous pensons qu'il faudrait approfondir l'impact du « e-commerce » dans l'augmentation des véhicules. Exemple sur Brétigny dans l'Essonne où Amazon envisage l'implantation d'une plate-forme. Elle n'est ni branchée avec le rail ni avec le fluvial, confirmant que tout le transport sera routier avec une annonce de 12 500 véhicules par jour.

Autre alarme, la baisse des financements sur les infrastructures routières, impactant principalement le réseau non concédé et notamment départemental, posant de réelles questions de sécurité dans une période où les accidents de la route sont à la hausse, baisse aussi dans le ferroviaire hors LGV et ÎdF. Dans les deux cas cela pose des questions d'aménagements du territoire au risque de contribuer à la désertification de nombreux d'entre eux. Je voudrais préciser aussi que SNCF Réseau s'endette rien que par les intérêts de la dette, sujet écarté de la réforme du système ferroviaire.

Il y a aussi le phénomène « métropole » conduisant à des déplacements de populations et créant de nouveaux besoins de transports en imposant de la mobilité, y compris avec l'étalement urbain que ces métropoles engendrent. Serait-il possible d'étudier ce phénomène et son impact sur la mobilité tant des personnes que des marchandises ?

Le véritable problème auquel on ne semble pas s'attaquer, c'est la diminution de la circulation routière, quel que soit le carburant. Car s'il est un phénomène qui prend de l'ampleur, c'est la saturation-avec des embouteillages monstres sur les routes et particulièrement autour des grandes métropoles. Il y a aussi l'impact sur l'usure des infrastructures routières, car un camion de 44 tonnes, qu'il soit au gazole ou électrique dégrade toujours autant la chaussée sans être intégré au prix du transport. Car le sujet qui fâche, c'est le financement du transport et pour la CGT, au-delà de l'internalisation des coûts externes, il y a un besoin d'une véritable réforme fiscale pour l'intérêt général, à l'exemple de la TICPE ; qui la paie réellement ou en est exonérée, et son fléchage …

Pour terminer, nous pensons que le rapport doit appuyer encore plus fort sur l'augmentation de la circulation routière et ses impacts négatifs sur les émissions de GES et les enjeux de santé publique qui nous éloignent des objectifs affichés posant l'urgence d'un report modal de la route vers le ferroviaire et le fluvial.

D Herrgott (Régions de France) rappelle que les effets mesurés sur les comptes administratifs de la réforme territoriale ne seront mesurables qu'à partir de l'année 2017, année des transferts effectifs des compétences transports des Départements aux Régions : au 1er janvier pour les transports interurbains et au 1er septembre pour les transports scolaires. Pour autant, on peut observer en 2016, mais également en 2015, une baisse des dotations au transport scolaire dans les comptes des départements, tant sur l'investissement que le fonctionnement, sans corrélation évidente avec l'évolution des effectifs scolaires. Les années ultérieures de collecte de données permettront de vérifier s'il s'agit ou non d'un effet d'aubaine lié au transfert de cette compétence.

Concernant les transports ferroviaires régionaux de voyageurs, le rapport présent permet de constater : une baisse de l'offre commerciale des trains sous convention des conseils régionaux (TER) de - 2,9 % (exprimée en trains-kilomètres, cette donnée mériterait d'être présentée au sein du rapport pour chaque segment de marché), une baisse de la fréquentation équivalente de - 2,9 % (en voyageurs-kilomètres) et une baisse des produits du trafic de - 2,8%. Ainsi, les recettes moyennes par voyageur se sont maintenues à environ 7,6 centimes d'euro par voyageur au kilomètre. Hors effet des grèves qui ont conduit à une diminution de l'offre commerciale, le coût de production moyen par train.km se serait également maintenu au même niveau que l'année 2015.

M. Bernadet (personnalité qualifiée) aimerait avoir quelques précisions sur le nombre d'entreprises dans les transports : les données du rapport sont différentes de celles qui sont publiées dans le mémento des transports et sur le site de l'Insee.

C. Colussi (SDES) précise que les données du rapport de la CCTN sont celles des fichiers SIRENE de l'Insee, tandis que celles du Mémento sont celles des fichiers Ésane, donc des entreprises qui font une déclaration fiscale et sont donc des entreprises actives, il précisera dans le rapport l'écart entre ces deux sources.

M. Salathé (ONISR) souhaite que les coûts des transports prennent en compte les externalités du transport et en particulier l'accidentalité. Il y a eu, en 2016, 16 décès de plus qu'en 2015 sur les routes, comme l'année 2016 était bissextile, l'écart de mortalité se réduit et serait inférieur à un jour de mortalité routière ; elle souhaite donc que l'on ne parle pas d'augmentation de mortalité mais plutôt de stabilité.

A. Sauvant (AQST) trouve que le titre du rapport devrait mentionner la hausse des émissions de GES transports pour la deuxième année consécutive et le résumé en parler davantage. La pollution de l'air s'est améliorée sur les indicateurs suivis, mais sur le fond on ne sait pas, si en fait c'étaient par exemple des particules plus fines que celles qui sont mesurées qui étaient nocives, et qu'elles devenaient plus nombreuses.

Le tableau sur les produits moyens SNCF devrait clairement indiquer la date de rupture de série liée au statut d'entreprise française de Thalys ; ainsi l'impact sur les prix des évènements 2016 pourrait être affiné. En Île-de-France, les données de flux et de prix pourraient permettre une étude sur l'élasticité du prix de la demande en TCU, et voir si la baisse des prix du pass Navigo peut avoir amené des reports modaux significatifs ou pas, puis en tirer un bilan socio-économique en tenant compte de la congestion urbaine éludée notamment. Il est possible que les nouvelles mobilités, covoiturage et cars aient eu un impact non seulement sur les volumes de transport ferroviaire, mais aussi sur les prix moyens du transport ferroviaire qui sont en baisse.

La fiabilité dans les transports routiers et la ponctualité dans les principaux transports publics pourraient être suivis chaque année par la CCTN (l'AQST peut contribuer en pratique dès aujourd'hui à un indicateur de synthèse pour les transports publics ferroviaires et aériens, ainsi que de la banlieue en Île de France).

Suite à l'annonce du ministre de la transition écologique et solidaire sur l'arrêt des ventes de véhicules essence et diesel à horizon 2040, il souhaite aussi que le rapport commence à se préoccuper de l'empreinte carbone et de l'énergie grise des transports et pas seulement des émissions de GES dues aux combustions de carburants thermiques. Le problème sera particulièrement aigu lorsqu'il faudra démanteler les batteries et les centrales électriques.

Enfin, après le discours du président de la République à Rennes lors de l'inauguration de la ligne à grande vitesse, qui indiquait que la mobilité du quotidien est le nouveau rêve des Français, il suggère de donner dans le rapport des éléments de synthèse sur la fluidité et la congestion routière et sur la qualité de service dans les transports qui sont des éléments de ce rêve.

P. Lahoche insiste sur la nécessité de traiter les ruptures de séries qui seront très nombreuses au moment de l'ouverture à la concurrence en 2019.

A. Dupont (personnalité qualifiée) se réjouit que des données hommes femmes et sur la pyramide des âges figurent dans le rapport pour le transport de marchandises ; elle souhaite que ces détails d'informations soient donnés pour l'ensemble des activités du transport.

Elle suggère que la fiche D1 soit complétée par une approche territorialisée grâce aux enquêtes ménages déplacement ; ceci permettrait d'indiquer les spécificités des territoires en terme d'émission de gaz à effet de serre et de polluants locaux, liées à l'exposition de ces territoires à des trafics d'échanges ou liées aux pollutions ; cela permettrait de mesurer l'impact des politiques mises en place pour éviter les émissions et pour mesurer l'impact de la métropolisation.

Une concurrence existe en terme de flux et d'occupation des sols entre le transport de marchandises et le transport de voyageurs, qu'il serait intéressant de mesurer.

Le e-commerce a des impacts environnementaux, mais il permet dans certaines zones l'accessibilité à certains biens, notamment culturels

Enfin elle souhaite que le rapport soit complété par une approche sur la valeur sociale des infrastructures, avec à la fois leur impact environnemental et leur capacité à créer de l'inclusion sociale et de l'équité. Cela repose des questions sur la valeur du temps et sur le coût de l'accidentalité.

P. Lahoche enregistre ces demandes qui supposent beaucoup de moyens pour y répondre, sachant que la commission a aussi pour ambition d'évaluer la valeur patrimoniale des infrastructures.

S. Moreau (SDES) indique que les souhaits des membres relèvent plus d'études qu'il faudrait mener tous les cinq ans que de nouveaux sujets à inclure dans le rapport.

P. Lahoche enregistre toutes ces demandes très enrichissantes pour le rapport de la commission. Il souhaite que le rapport tienne davantage compte des souhaits du président de la République, du ministre de la Transition écologique et solidaire et du ministre des Transports. Atteindrons-nous la neutralité carbone en 2050 ? Supprimera-t-on la combustion de carburants d'ici 2040 ? Un certain nombre de nouveaux indicateurs sont à mettre en place pour voir comment on s'oriente vers ces objectifs.

Exposé sur l'impact socio-économique et environnemental de la réduction de la vitesse maximale autorisée sur autoroutes et en milieu urbain (Ludovic Fragnol SEEIDD)

P. Lahoche remercie L. Fragnol pour son exposé très argumenté mais souligne qu'on compare des gains et des pertes de temps et des morts, ce qui est un peu surprenant.

S. Banoun (CGEDD) souligne l'intérêt de cette étude qui a essayé d'apprécier l'opportunité en termes de coûts pour l'État. L'étude prend-elle en compte l'impact sur la santé humaine ? Les polluants locaux sont pris en compte mais pas la sédentarité et l'inactivité des personnes ; sa prise en compte changerait sûrement le bilan.

C. Colussi (SDES) demande ce qu'est la courbe en U pour les consommations de carburants.

L. Fragnol (SEEIDD) explique qu'il s'agit d'une courbe de consommations moyennes de carburants. Les consommations de carburant sont d'abord décroissantes avec la vitesse jusqu'à 90 km/h et remonte après.

S. Banoun (CGEDD) précise que les constructeurs ont optimisé les moteurs pour que la consommation moyenne minimale soit atteinte à la vitesse de 90 km/h

D. Launay (CGT) se demande si la saturation urbaine et la congestion urbaine ont bien été prises en compte. En Île-de-France par exemple, la moyenne de vitesses observées est bien inférieure à la vitesse maximale autorisée et cela pose des problèmes environnementaux et en perte de temps.

L Fragnol (SEEIDD) précise que c'est une moyenne pondérée sur la journée. Le report modal sur les TCU se compense par un gain de temps pour la congestion.

J. Laterrasse (personnalité qualifiée) pense que les résultats sont sensibles aux valeurs tutélaires utilisées et que des tests sur la fluctuation de ces valeurs sont indispensables.

P. Lahoche propose de faire ces tests, ce qu'accepte JJ Becker en prenant pour référence les valeurs du rapport Quinet que l'Administration utilise généralement.

M. Bernadet (personnalité qualifiée) n'est pas d'accord avec ces propositions ; il propose de prendre les valeurs tutélaires du rapport Boiteux et de ne pas s'en écarter.

Malgré le sérieux du travail, il pense qu'on est à la limite des outils et en particulier du modèle « modev » utilisés et à la limite des informations très dispersées qui existent, ce qui conduit à faire des hypothèses très fragiles. Les résultats de l'étude sont donc à prendre avec une grande prudence.

Il propose de faire un autre travail non pas avec une réduction des vitesses maximales autorisées, mais avec un renforcement des sanctions à vitesse maximale autorisée constante. JJ Becker explique qu'il n'y a pas de données disponibles pour utiliser cette hypothèse.

A. Leuxe (DGITM) précise que la DGITM a remis ses remarques dans une note envoyée au SEEIDD le 29 juin. Il en résume l'essentiel afin que les membres de la Commission en soient informés :

Il indique que le scénario 2 (baisse de la vitesse moyenne de 10 km/h soit de 110 à 100 km/h et de 90 à 80 km/h sur les RN et RD) est un scénario relevant de la politique de sécurité routière en raison des gains importants de sécurité routière qu'il fait apparaître. Cependant il faudrait décomposer le bilan socio-économique en sous-bilan par type de voirie notamment les routes à chaussée séparées et les routes bidirectionnelles en mettant en évidence le bilan sur l'accidentalité. En effet, l'approche globale pourrait conduire à des mesures mal ciblées.

En outre il rappelle qu'une expérimentation a été faite sur la rocade de Rennes et qu'un rapport d'étude a été remis ; il faudrait utiliser ses résultats.

D'une manière générale, il observe que les liens entre vitesse et accidentalité ne sont pas très clairement établis ; il ne faudrait donc pas inciter les décideurs à prendre des mesures pour lesquelles les effets ne sont pas très sûrs. Il convient de rester prudent. Les enjeux de sécurité semblent se concentrer sur le réseau secondaire et en milieu urbain, là où l'on observe les taux d'accident les plus élevés, et non sur le réseau structurant même si les accidents sur autoroutes ont augmenté, ils restent en proportion du nombre de tués faibles (les autoroutes représentent 8% des tués en 2016). Le rapport devrait éclairer cette question.

L. Fragnol (SEEIDD) précise que l'expérience de la rocade de Rennes sera mentionnée dans le rapport et que l'étude donnera des éléments selon les types de voiries ; l'essentiel des accidents se produisent sur les routes bidirectionnelles.

M. Salathé (ONISR) transmettra prochainement les remarques de l'ONISR. Elle insiste sur le fait qu'il y a eu une rupture de définition de la gravité des accidents en 2005. Les valeurs tutélaires du rapport Quinet utilisent les définitions d'avant 2005. Il convient de prendre celles qui ont été redéfinies dans une circulaire de la DGITM, ce qui changera les résultats. Elle a apprécié la distinction du processus en deux étapes : d'abord passer d'une vitesse maximale autorisée à la vitesse pratiquée, puis mesurer les effets de la vitesse pratiquée sur les accidents. Quels que soient les moyens de faire baisser la vitesse maximale autorisée, la deuxième partie du raisonnement sera applicable.

Il reste encore des explications à donner pour les vitesses en milieu urbain qui est très complexe ; il faut s'appuyer sur les travaux du Cerema. Elle conseille de regarder les travaux de Laurent Carnis qui mène des travaux de recherche sur les coûts avec remise en cause des valeurs tutélaires qui ne sont pas réellement basées sur la réalité des impacts des accidents : en particulier, les coûts des blessés ne tiennent pas compte des retombées pour les personnes après l'accident, ils se limitent aux coûts pour la collectivité au moment de l'accident. En milieu urbain l'effet blessé est encore plus marqué et n'est pas pris en compte dans l'étude.

M. Savy (personnalité qualifiée) souligne que, s'il existait une écotaxe routière, l'utilisation des routes, plus dangereuses, plutôt que des autoroutes, serait moindre. Il trouve qu'il faut être moins modeste et oser aller jusqu'à la préconisation en donnant des informations claires (par exemple nombre de morts ou blessés évités) ; c'est ce qu'attendent les politiques pour prendre leurs décisions.

C. Rose (AUTF) se demande si l'étude a bien pris en compte l'évolution des péages autoroutiers qui sont un élément déterminant pour le report sur la route non payante, sous réserve de la mise en place d'une redevance sur les autres réseaux routiers. L'étude n'a pas pris en compte la présence des poids lourds sur les réseaux secondaires : s'il y a une vitesse limitée pour les véhicules légers, il faut aussi en instituer une pour les poids lourds et en tenir compte dans le bilan socio-économique complet.

L. Fragnol (SEEIDD) précise que l'évolution du prix des péages autoroutiers n'a pas été prise en compte. En revanche la présence des poids lourds est bien prise en compte dans le modèle.

A. Sauvant (AQST) estime que, pour que les résultats soient utilisables par les politiques, il faudrait au sein des routes interurbaines et des routes urbaines distinguer plus de cas : chaussées séparées versus bidirectionnelles (surtout en interurbain hors autoroutes), en urbain selon qu'il y a une possibilité facile ou pas de report modal sur les TCU ou le vélo et du coup dans chaque catégorie conclure à des recommandations si la vitesse maximale autorisée est robuste par rapport à des tests de sensibilité raisonnables. On peut aussi envisager une approche par scoring pour déceler les cas où l'on pourrait recommander un ralentissement de vitesse maximum ou en tout cas une étude approfondie (et inversement éventuellement si c'était le cas).

J. Laterrasse (personnalité qualifiée) souligne qu'une difficulté méthodologique n'a pas été évoquée : la corrélation entre vitesse maximale autorisée et temps de parcours ; il suggère aussi de regarder l'effet des régulateurs de vitesse.

Exposé sur l'évolution du transport léger dans les secteurs du transport routier de fret et de la messagerie entre 1995 et 2013 (Florent Royer SDES)

M. Salathé (ONISR) s'étonne que les kilomètres parcourus par les VUL ne soient pas mentionnés.

N. Caron (SDES) rappelle que les dernières données d'enquête datent de 2011, elle explique que le bilan de la circulation sera prochainement rebasé ; il manque encore des données sur les parcs roulants. En ce qui concerne le renouvellement de l'enquête VUL, le manque de moyens oblige à prioriser les enquêtes qui ne peuvent pas être toutes réalisées. L'étude présentée n'utilise pas les résultats de l'enquête VUL ; elle donne des premiers éléments sur les VUL à partir de deux sources : le répertoire des véhicules et le dispositif Esane de l'Insee, ce qui permet de connaître le chiffre d'affaires et l'effectif de l'entreprise utilisant un VUL.

A. Sauvant (AQST) se demande s'il n'existe pas un autre « angle mort » concernant les livraisons à domicile, notamment en voiture particulière.

N. Caron (SDES) précise que l'enquête de 2011 portait sur tous les VUL y compris ceux transportant des personnes. L'étude présentée est exactement la même que celle de 1998.

M. Bernadet (personnalité qualifiée) souhaite qu'une nouvelle enquête soit réalisée sur les VUL et soit étendue aux VUL étrangers. Il regrette que cette étude porte sur les entreprises de transport léger et non sur le transport léger ; cela exclut en particulier le transport léger pour compte propre.

M. Savy (personnalité qualifiée) souhaite que l'on vérifie le nombre de véhicules concernés par l'étude 64 000 alors que le parc de VUL est de 5 millions et que 7 % appartiennent à des entreprises de transport routier.

P. Lanfry (SNCF épic) se demande si les camionnettes des loueurs professionnels sont bien exclues du champ de l'étude et indique que le développement des livraisons par VUL est aussi probablement lié au développement du e-commerce.

J. Gillet (FFC constructeurs) se demande si le développement du transport par VUL n'est pas lié à la difficulté de passer le permis de conduire poids lourds.

P. Lahoche remercie le SDES et le SEEIDD pour la qualité de leurs prestations, conclut la réunion et annonce la prochaine réunion en février 2018 à une date non encore arrêtée.

Directeur de la publication : Sylvain Moreau
Dépôt légal : juillet 2017
ISSN : en cours

Impression : imprimerie intégrée du MTES,
imprimé sur du papier certifié écolabel européen
www.eco-label.com

Ce rapport dresse un panorama des transports en 2016, marqué par un prix du pétrole bas, une croissance modérée et un contexte géopolitique tendu.

Le redémarrage du transport routier de marchandises et la forte croissance du transport de voyageurs s'accompagnent d'une hausse des effectifs mais aussi des émissions de gaz à effet de serre.

Le transport de marchandises, tiré par le transport routier en compte propre et le transport sous pavillon étranger, est en hausse malgré la baisse du ferroviaire et du fluvial. L'activité des ports fléchit.

Le transport intérieur de voyageurs croît, tiré par la circulation routière. Sur longue distance, le transport ferroviaire diminue légèrement, le transport aérien confirme sa reprise. Sur courte distance, le transport collectif urbain augmente, davantage en Île-de-France avec le dézonage du Navigo qu'en province.

Les dépenses publiques diminuant et les grands projets ferroviaires s'achevant, les investissements en infrastructures sont en baisse.

Les comptes des transports en 2016

Commissariat général au développement durable

Service de la donnée et des études statistiques
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
Mél : cctn.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

STATISTIQUE PUBLIQUE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE