

Les transports en 2010 : reprise de la circulation routière, portée à la fois par le fret et les déplacements de voyageurs

Les transports intérieurs terrestres de marchandises augmentent (+ 3,6 %) après un recul qui sur deux ans est de - 19,3 %. Cette reprise provient du transport routier de marchandises réalisé par les poids lourds français (+ 4,6 % après - 14,1 % en 2009) et du transport fluvial (+ 8,6 %) tandis que le transport ferroviaire continue à baisser très fortement (- 6,3 % après - 20,5 %), baisse amplifiée par les intempéries de décembre et les mouvements sociaux. Le transport intérieur de voyageurs augmente en 2010 (+ 0,9 %) plus fortement qu'en 2009, à l'image de la circulation des voitures particulières (+ 1,0 %). Le transport collectif augmente faiblement (+ 0,4 %), porté par les transports collectifs routiers (+ 1,5 %), tandis que les transports ferrés stagnent. Le transport aérien intérieur poursuit sa baisse entamée en 2008 (- 1,3 %) tandis que le transport aérien international retrouve la croissance en 2010.

Ce contexte globalement plus porteur conduit à des créations d'entreprises (+ 14,6 %), à une augmentation de l'emploi salarié durant l'année (+ 0,5 %) et à une augmentation du chiffre d'affaires des entreprises du secteur.

Les transports de marchandises et de voyageurs ainsi que la circulation routière augmentent en 2010. Les chiffres disponibles permettent d'établir un bilan provisoire qui montre notamment que cette hausse entraîne une reprise de l'emploi. Les transports intérieurs terrestres de marchandises se redressent (+ 3,6 % en terme de tonnes-kilomètres – t-km - *tableau 1*). Cette hausse intervient après une chute sans précédent en 2009 (- 14,7 %) qui a fait reculer le transport intérieur de marchandises à son niveau d'il y a dix ans.

Reprise pour la route, dynamisme pour le fluvial, baisse pour le ferroviaire

Le transport intérieur routier de marchandises réalisé par les poids lourds français augmente de 4,6 % (- 14,2 % en 2009). Ce redressement, entamé mi-2009 et qui s'est globalement poursuivi tout au long de 2010, ne permet toutefois pas de rattraper la perte de transport engendrée par la crise qui avait débuté fin 2007. Aussi, les tonnes-kilomètres sont, en moyenne annuelle, inférieures à celles observées en 1999 (*graphique 1*). La reprise du transport routier sous pavillon français est portée par le national tandis qu'à l'international le pavillon français n'augmente que très faiblement (+ 0,4 %), enrayant tout juste les chutes enregistrées depuis deux ans (- 40 % en cumulé) et le recul déjà en cours avant la crise.

Tableau 1 - Transports intérieurs terrestres
de marchandises par mode

Évolution en %

	2008	2009	2010	Niveau 2010 (en Md t-km)
Transport ferroviaire	- 5,1	- 20,5	- 6,3	30,1
hors transit	- 2,4	- 19,5	- 4,3	28,5
dont national	3,5	- 13,4	- 0,3	22,5
Transport routier *	- 5,4	- 14,4	4,6	299,3
Pavillon français	- 5,1	- 14,1	4,6	195,4
dont poids lourds au national	- 5,0	- 14,2	4,8	163,5
véhicules utilitaires légers au national	- 0,6	- 5,0	5,0	22,0
poids lourds à l'international	- 12,5	- 27,6	0,4	9,9
transit	- 33,6	- 11,8	- 26,2	0,1
Pavillon étranger *	- 6,1	- 14,8	4,6	103,9
Transport fluvial	- 0,6	- 1,1	8,6	8,1
dont national	2,2	6,8	4,9	5,0
Total **	- 5,3	- 14,8	3,6	337,4
Oléoducs ***	- 2,8	- 13,3	- 1,9	17,8

* Estimation SOeS pour le pavillon étranger.

** Hors oléoducs.

*** Données estimées pour 2010.

Source : SOeS, pré-rapport à la CCTN, d'après enquêtes TRM, opérateurs ferroviaires, VNF, DGEC

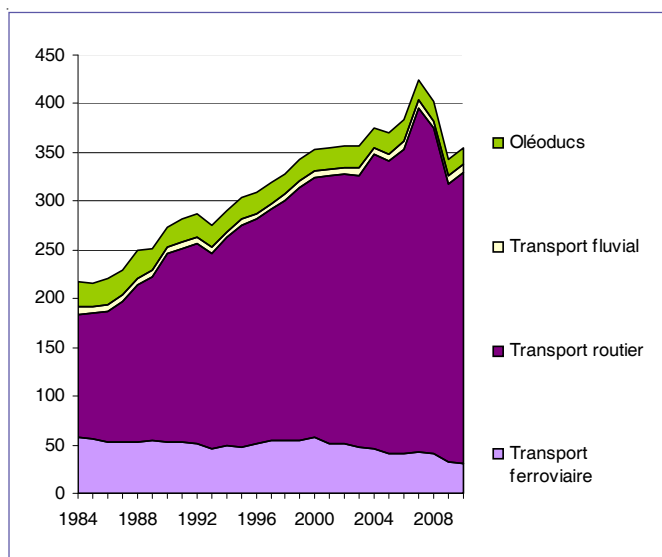
Le transport ferroviaire continue à baisser très fortement (- 6,3 % de t-km après - 20,5 % en 2009). L'international et le transit chutent tandis que le transport national est quasiment stable. L'ampleur

de cette baisse a été accentuée par les intempéries de décembre et les mouvements sociaux. Malgré un contexte peu porteur, l'ouverture du marché se poursuit et les entreprises privées concurrentes de la SNCF accroissent de six points leur part de marché en t-km, pour atteindre 21 %.

Le transport fluvial augmente fortement en 2010 (+ 8,6 % en t-km) après une année 2009 de faible baisse relative (- 1,1 %). Relativement peu affecté par la crise par rapport aux autres modes, il retrouve en 2010 son niveau de 2006. Le national a très bien résisté en 2009 puis fortement augmenté en 2010. L'international reste moins dynamique sur l'ensemble de la période même s'il se redresse aussi en 2010. Le transport par oléoducs baisse pour la quatrième année consécutive, mais de manière atténuée (- 1,9 % après - 13,3 % en 2009).

Graphique 1 - Transports intérieurs terrestres de marchandises

En Md t-km



Source : SOeS, rapport provisoire à la CCTN, d'après enquêtes TRM, opérateurs ferroviaires, CPDP, VNF, DGEC

Les produits agricoles et marchandises groupées portent la hausse

La reprise constatée pour tous les modes, à l'exception du ferroviaire, a pour principal moteur le transport de produits agricoles ainsi que de marchandises groupées et conteneurs. La hausse du transport de produits agricoles s'inscrit dans le contexte de croissance de la demande mondiale et des difficultés de certains producteurs importants de céréales, touchés par la sécheresse (la Russie, l'Ukraine, le Kazakhstan). Celle des marchandises groupées et conteneurs s'explique par la reprise de la consommation qui a notamment bénéficié à l'activité conteneurs des ports français (+ 3,5 % pour les principaux, après deux années de forte baisse) et des principaux ports européens. Ce type de transport reprend ainsi sa tendance pluriannuelle de hausse sans rattraper pour autant le niveau perdu en 2009.

À l'inverse, le transport de certains produits, en premier lieu les produits énergétiques, n'a pas été très dynamique en 2010 même si le transport fluvial des produits pétroliers augmente, du fait d'un effet report lié aux grèves qui ont incité certains distributeurs à importer du pétrole raffiné depuis Anvers ou Rotterdam via Rouen pour desservir ensuite Paris par camion et barge.

La chute des transports terrestres à l'international se poursuit

La chute notable des transports intérieurs terrestres de marchandises à l'international, tous modes confondus (hors routier sous pavillon étranger), se poursuit depuis 2007. Elle résulte de celle du transport ferroviaire tandis que le transport routier international du pavillon français apparaît atone dans un contexte de reprise quasi-générale du transport routier de marchandises (TRM) européen. Il est très probable qu'une fois encore les pavillons routiers étrangers gagnent des parts de marché sur ce segment du transport routier de marchandises international avec une circulation qui augmente sur le territoire français.

Les parts modales de la route et du fluvial augmentent

Les informations quantitatives sur le transport en France assuré en 2010 par les pavillons routiers étrangers ne sont pas encore disponibles. Toutefois, sous l'hypothèse d'une évolution identique à celle du pavillon national, la part du ferroviaire baisserait de 1 point (à 8,9 %) tandis que celle de la route augmenterait de 0,8 point (à 88,7 %) et celle du fluvial de 0,1 point (à 2,4 %).

Le transport de voyageurs augmente

Le transport intérieur de voyageurs augmente plus fortement en 2010 qu'en 2009 (+ 0,9 % après + 0,4 % - *tableau 2*).

Tableau 2 - Transports intérieurs de voyageurs

Évolutions en %

	2008	2009	2010	Niveau 2010 (en Md voy-km)
Voitures particulières	- 1,1	0,5	1,0	730,9
Transports collectifs	4,6	- 0,3	0,4	161,5
urbain	5,6	- 0,6	1,6	23,2
dont routier	5,8	0,2	1,2	9,8
ferré	5,4	- 1,3	1,9	13,4
régional	4,0	1,1	0,9	64,2
dont routier	2,4	1,0	1,6	39,8
ferré	6,6	1,3	- 0,1	24,4
interurbain	4,7	- 1,5	- 0,4	74,2
dont TGV	8,9	- 0,7	1,7	52,7
aérien	- 1,0	- 1,8	- 1,3	12,7
grandes lignes hors TGV	- 6,5	- 4,9	10,1	8,8
Ensemble	- 0,1	0,4	0,9	892,4

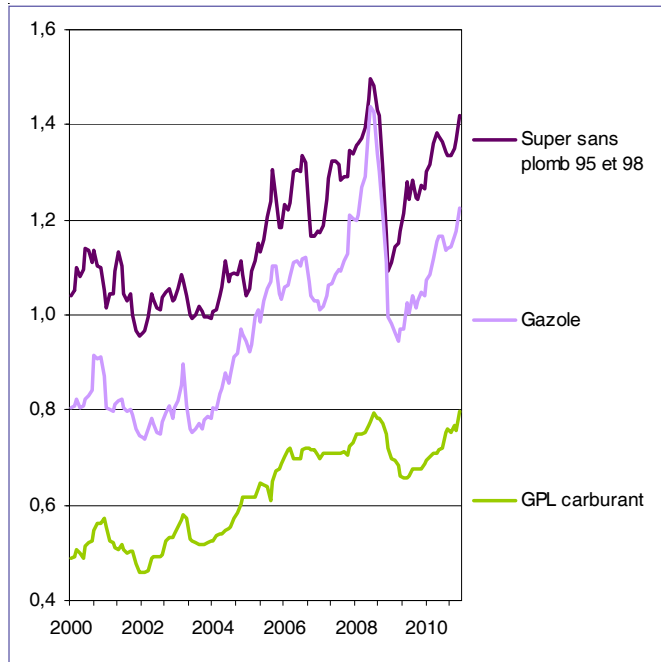
Source : SOeS, rapport provisoire à la CCTN, d'après SOeS, SNCF, RATP, Certu-Gart-UTP, Optile, UTP, DGAC

Avertissement : conventionnellement, ont été classés en « régional » l'ensemble des transports TER-Transilien (ferré) et la totalité des transports par bus et cars non urbains, y compris le transport occasionnel (dont une partie devrait certainement figurer dans le transport interurbain).

La mobilité en transport individuel, qui représente près de 82 % des transports de personnes, augmente légèrement plus vite que l'ensemble (+ 1,0 %) malgré la hausse du prix des carburants en seconde moitié de l'année (*graphique 2*).

Graphique 2 - Prix à la pompe des carburants en France

Moyennes mensuelles en euros par litre

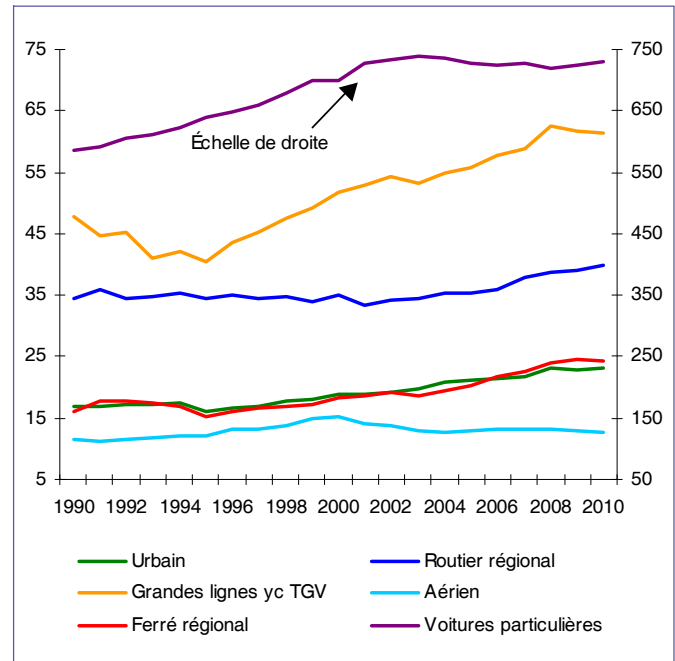


Sources : DGEC, CPDP, calculs SOeS

Après un léger recul en 2009 lié à la crise, le transport collectif s'accroît en 2010 (+ 0,4 %) et retrouve ainsi le niveau atteint en 2008 avant la crise quand les prix des carburants étaient élevés (*graphique 3*). Il est porté par les transports urbains (+ 1,6 % notamment grâce à la poursuite du développement de tarifs sociaux ou abaissés) tandis que le transport régional (ferroviaire, et bus et cars non urbains) augmente modérément et que les liaisons interurbaines longue distance (ferroviaires et aériennes) reculent globalement. Par mode, le collectif routier s'accroît de + 1,5 %, tandis que les transports ferrés (y compris urbains) sont au même niveau qu'en 2009. Au sein de ceux-ci, les métros connaissent un certain dynamisme (+ 1,9 %), le réseau régional stagne avec une évolution contrastée entre Île-de-France (+ 0,6 % pour le Transilien) et province (- 0,2 % pour les TER). De même, les grandes lignes ne progressent que grâce au TGV et en particulier aux ID-TGV, modèle économique à tarifs plus bas. Le transport aérien national n'enraye pas la baisse entamée en 2008 (- 1,3 %), ayant subi outre la concurrence des liaisons TGV, un arrêt du trafic suite à l'éruption du volcan Eyjafjöll au deuxième trimestre. Les parts modales sont stables ; le transport collectif routier représente 5,6 % du transport intérieur de voyageurs tandis que les parts du ferroviaire et de l'aérien sont respectivement de 11,1 % et 1,4 %.

Graphique 3 - Transports routiers individuels et collectifs de voyageurs

En Md v-km



Source : SOeS, rapport provisoire à la CCTN, d'après SOeS, SNCF, RATP, Certu-Gart-UTP, Optile, UTP, DGAC

La circulation routière repart à la hausse

Pour l'ensemble des véhicules, la circulation routière augmente avec une croissance de 1,9 % en véhicules-km (v-km) après deux années de recul. Cette augmentation concerne l'ensemble des types de véhicules : + 1,0 % pour les véhicules particuliers, + 5,0 % pour les véhicules utilitaires légers et + 3,4 % pour les véhicules lourds (poids lourds, bus et cars).

Concernant les voitures particulières, la poursuite des avantages procurés par le bonus-malus et la prime à la casse ont favorisé la progression du parc et une augmentation de la part des véhicules « jeunes ». La diésélisation du parc se poursuit (+ 3,9 %, pour le diesel contre - 3,2 % pour les voitures essence) malgré une part des véhicules diesel dans les immatriculations de voitures neuves en retrait ces deux dernières années (73 % en 2010 et 71 % en 2009 contre 77 % en 2008). L'accroissement de la part des véhicules diesel contribue à alléger le coût kilométrique en carburant. Le volume de circulation est aussi porté par une croissance de 0,7 % du nombre de kilomètres du réseau routier national.

Un contexte plus porteur qui conduit à des créations d'entreprises et à une reprise de l'emploi salarié

Le contexte économique général, et plus particulièrement celui des transports, s'est amélioré après la crise de 2009. Ceci conduit à une augmentation en 2010 des créations d'entreprises de transport de 14,6 % tandis que les défaillances diminuaient légèrement (- 2,4 % en données provisoires).

Les créations d'entreprises augmentent pour la cinquième année consécutive y compris en 2009 car la mise en place du régime des auto-entrepreneurs a limité les effets de la crise.

Ainsi, près du tiers des créations de 2010 sont dues aux 2 900 nouveaux auto-entrepreneurs du secteur. Au total, le nombre d'entreprises a augmenté de 2,0 % en 2009 (dernière année connue du stock d'entreprises) pour atteindre 90 000 unités au 1^{er} janvier 2010.

Entre fin 2009 et fin 2010, l'emploi salarié dans le secteur des transports et de l'entreposage, hors activités de courrier et de poste, augmente de 0,5 % mais sans retrouver son niveau de 2008 d'avant crise. Cette hausse représente 6 000 emplois supplémentaires et fait suite à la forte baisse en 2009 (- 2,2 %, soit 24 000 emplois en moins). Elle est plus forte que celle des services marchands hors agriculture et hors emploi intérimaire (+ 0,2 %). Les évolutions sont relativement contrastées suivant les secteurs du transport. Les principales contributions à cette hausse viennent des transports routiers de fret de proximité, et de la manutention et entreposage alors que le secteur du transport ferroviaire ainsi que l'organisation du fret y contribuent négativement. Un recul s'observe aussi dans le transport aérien. Enfin, l'intérim, particulièrement utilisé dans la manutention et l'entreposage, augmente tout au long de 2010.

Légère amélioration de la situation des entreprises de transport routier de marchandises

Le chiffre d'affaires des entreprises de transport routier de marchandises, élargi à la messagerie-fret express, devrait augmenter à nouveau après une année 2009 en forte baisse (+ 4,8 % après - 9,4 %). Du côté des charges, le montant des achats de carburant augmenterait nettement en 2010, et la masse salariale progresse à nouveau depuis le premier trimestre du fait d'une hausse de la rémunération des salariés hors intérim tandis que les effectifs salariés rémunérés diminuent en moyenne annuelle (- 0,6 %). De ce fait, la valeur ajoutée brute progressant plus rapidement que les charges de personnel, l'excédent brut d'exploitation devrait croître en 2010 de près de 6 % améliorant le taux de marge de 0,3 point par rapport à 2009 pour atteindre 8,4 %. Ce taux reste néanmoins encore inférieur d'un point à la situation moyenne de 2008.

L'investissement en achats de poids lourds neufs, mesurés par les immatriculations, est inférieur à celui de 2009 mais reprend en cours d'année. Avec 34 300 immatriculations de poids lourds de plus de 5 tonnes de poids total en charge autorisé (PTAC) et tracteurs routiers, le niveau atteint en 2010 est de l'ordre de celui de 2004. Cette faiblesse est particulièrement le fait des camions dont le nombre d'immatriculations recule encore tandis que les tracteurs ont enregistré une dynamique positive.

Définitions

Le terme de **transport** utilisé pour les voyageurs et les marchandises se rapporte respectivement aux quantités mesurées en voyageurs-kilomètres (voy-km) et en tonnes-kilomètres, c'est-à-dire à la distance totale parcourue par les voyageurs et les tonnages de marchandises.

La **circulation routière** est mesurée en **véhicules-km (v-km)** : un véhicule-km représente le déplacement d'un véhicule (ici routier) sur un

kilomètre. Cette unité de mesure permet d'agréger simplement les transports de marchandises avec les transports de voyageurs, indépendamment de la taille ou de la dimension du véhicule.

Les **transports intérieurs** français sont les transports réalisés sur le territoire français (ici métropolitain), que leur nature soit nationale mais aussi internationale ou de transit. Les transports intérieurs comptabilisent la seule partie réalisée sur le territoire français indépendamment de la nationalité du véhicule (son pavillon, déterminé par son immatriculation) et de l'origine ou de la destination de la marchandise, du véhicule ou des passagers.

Transport in 2010: a road transport recovery driven by both freight and passenger movements

Domestic land freight transport increased (+3.6%) after a drop of 19.3 per cent over 2 years. Recovery was due to the road freight transport provided by France's heavy goods vehicle fleet (+4.6% after -14.1% in 2009) and to transport by inland waterways (+8.6%), whereas rail freight transport continued its steep decline (-6.3% after -20.5%), a reduction aggravated by severe weather conditions in December and by labour disputes.

Domestic passenger transport grew by 0.9 per cent in 2010, a stronger increase than in 2009, as reflected by the 1.0 per cent increase in movements by private car. Public transport increased only slightly (+0.4%) as a result of the 1.5 per cent increase in public transport by road, while rail transport stagnated. Domestic air transport continued its decline which started in 2008 (-1.3%), whereas international flights experienced growth again in 2010.

This globally more favourable context led to creation of businesses (+14.6%), to more salaried jobs over the year (+0.5%) and to an increase in turnover for businesses in the sector.

Pour en savoir plus

Les transports en 2010, version provisoire du 48^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation, collection RéférenceS, SOeS, mars 2011

Les résultats présentés, sont issus du pré-rapport du SOeS sur l'année 2010 à la Commission des comptes des transports de la Nation (CCTN). Ils sont provisoires et seront complétés lors du rapport de juin à la CCTN avec des éléments sur les entreprises de transport, les dépenses publiques et les aspects relatifs aux impacts environnementaux et sociaux.

Emmanuel Berger (SOeS)
Frédéric Boccara (SOeS)

Ressources, territoires, habitats et logement
Energies et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

Présent pour l'avenir

le point sur

Commissariat général
au développement durable

Service de l'observation
et des statistiques

Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mel : diffusion.so.es.cgdd@
developpement-
durable.gouv.fr
Fax. : (33/0) 1 40 81 13 30

Directeur de la publication :
Bruno Trégouët

Rédacteur en chef :
Guillaume Mordant

Coordination éditoriale :
Patricia Repéant

Conception :
Catherine Grosset

Impression :
Bialec, Nancy (France)



ISSN : 2100-1634

Dépot légal : Avril 2011