



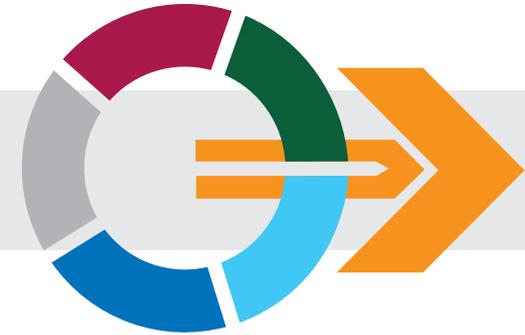
**Indicateurs de suivi
de la politique de transport
Volet “Objectifs généraux”**

Rapport 1996 - 2005

Mars 2007



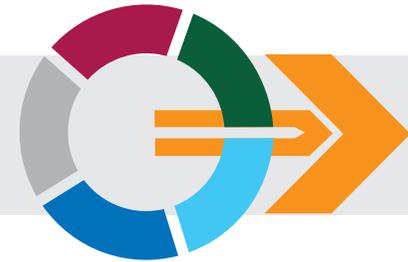
rapport 1996 - 2005



Indicateurs de suivi
de la politique
de transport
Volet "objectifs généraux"

préface

Suivi des objectifs généraux de la politique de transport



La connaissance et le suivi des données les plus caractéristiques de la situation et de l'évolution des transports sont essentiels à tous les services et autorités responsables de la mise en œuvre de la politique des transports sur notre territoire.

Le dispositif de suivi de la politique multimodale de transport mis en place par le Service Economie, Statistiques et Prospective sous l'autorité du Comité des Directeurs transports comporte un volet «objectifs généraux» et un volet «axes et pôles stratégiques».

Un rapport 1996-2004 du volet «objectifs généraux» a été diffusé en juillet 2005 et comprend des indicateurs globaux relatifs aux trafics voyageurs et marchandises, à l'offre de transport, aux comparaisons multimodales et aux effets environnementaux.

Le rapport 1996-2004 du volet «axes et pôles stratégiques» a été diffusé en juillet 2006 et présente les indicateurs relatifs à un certain nombre d'axes interurbains majeurs (corridors multimodaux de transport), de grands pôles d'échanges (ports et aéroports), et de territoires (accessibilité), ciblés sur les grands objectifs territoriaux de la politique multimodale des transports.

Cette nouvelle édition 2007 du volet «objectifs généraux» porte sur l'évolution 1996 à 2005. Les indicateurs présentés sont repérés par rapport aux projections nationales actualisées début 2007, de la demande de transport à l'horizon 2025, dont le scénario le plus probable sert de référence pour identifier les écarts éventuels entre les évolutions de trafic observées chaque année et les projections établies.

Ce document permettra d'apprécier les résultats de l'évolution des transports par rapport aux orientations générales de la politique nationale, fixées par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 décembre 2003.

sommaire



Introduction du dossier p. 5

Synthèse du dossier p. 7

chapitre 1

Le contexte macro-économique p. 11

chapitre 2

Les transports et les trafics p. 15

2.1

Transports tous modes p. 16

2.2

Voyageurs, selon le mode de transport p. 18

2.3

Marchandises, selon le mode de transport p. 20

2.4

Autres indicateurs de trafic p. 22

chapitre 3

L'offre et la qualité de service des transports p. 25

3.1

Infrastructures mises en service p. 26

3.2

Qualité de service : vitesse et confort p. 28

3.3

Qualité de service : ponctualité et aléas p. 30

3.4

Qualité de service : satisfaction de la clientèle p. 32

3.5

Sécurité routière p. 34

sommaire (suite)

chapitre 4

Les facteurs explicatifs p. 35

4.1

Prix et produits moyens voyageurs p. 36

4.2

Prix et produits moyens marchandises p. 38

chapitre 5

Indicateurs multimodaux p. 41

5.1

Parts modales p. 42

5.2

Positionnement relatif des prix entre modes p. 44

chapitre 6

Indicateurs environnementaux p. 47

6.1

Gaz à effet de serre p. 48

6.2

Polluants locaux p. 50

6.3

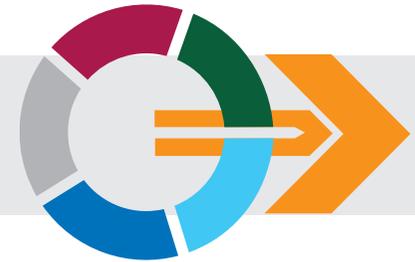
Consommation de pétrole p. 54

Annexe

Les projections nationales actualisées de la demande
de transport à l'horizon 2025 p. 57

Rappel de principes - Eléments p. 58

Introduction du dossier



Les orientations de la politique nationale pour un développement durable des transports dans une Europe élargie, adoptées par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, portent à la fois sur l'amélioration de la qualité de service à l'utilisateur, sur le rééquilibrage nécessaire entre les différents modes de transport et sur la lutte contre les nuisances locales des transports et les émissions de gaz à effet de serre.

Afin de suivre les évolutions des différents paramètres qui concrétisent ces objectifs, ce document présente les indicateurs de suivi, actualisés sur les observations de l'année 2005, des objectifs généraux de suivi de la politique de transport, qui traitent respectivement :

- du contexte macro-économique,
- des flux de voyageurs et marchandises, et de leur évolution selon le mode de transport,
- de l'offre et de la qualité des services de transport,
- des facteurs explicatifs de l'évolution des transports,
- de la répartition modale des flux et des prix,
- des aspects environnementaux : pollution, consommations d'énergie, gaz à effet de serre.

Les différents indicateurs sont comparés par rapport aux projections nationales actualisées de la demande de transport à l'horizon 2025 (étude réalisée par le SESP sous l'autorité du Comité des Directeurs transports ; le scénario le plus probable est décrit en annexe).

La présentation des indicateurs du volet "objectifs généraux"

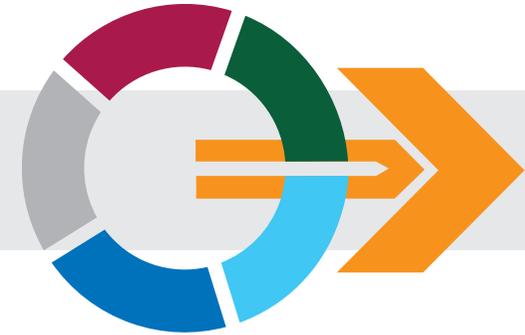
La présentation des indicateurs met en rapport la valeur réalisée de l'indicateur et une zone de compatibilité qui est définie de la façon suivante :

- Elle est centrée autour de la valeur moyenne à l'horizon 2010, telle qu'elle ressort de l'approche probabiliste utilisée dans la mise à jour des projections nationales (dans la plupart des cas, des projections 2010 ont été réalisées même si elles ne sont pas publiées). La trajectoire entre l'année de base (2002) et 2010 est obtenue par interpolation linéaire.
- Sa largeur est déduite des intervalles figurant dans les projections nationales (plages de variation retenues pour les hypothèses d'évolution des variables explicatives de la demande de transport et intervalles de confiance à 90% pour les résultats de trafics et d'émissions de polluants). Cette valeur varie dans le temps puisque l'incertitude est d'autant plus grande que l'on s'éloigne de l'année de base (2002).

Code couleur général du document

- routier
- ferroviaire
- aérien
- voie navigable
- maritime
- oléoduc
- multimodal

synthèse du dossier



7

Indicateurs de suivi
de la politique
de transport
Volet “objectifs généraux”



Synthèse

Synthèse des indicateurs de suivi de la politique de transport volet "objectifs généraux"

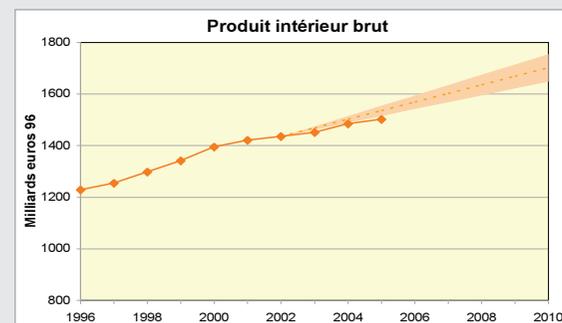
De façon synthétique, on peut retenir de cet ensemble les principaux enseignements suivants :

① Malgré le ralentissement de la croissance du produit intérieur brut (PIB) entre 2001 et 2005, la consommation effective des ménages reste en croissance régulière et relativement soutenue.

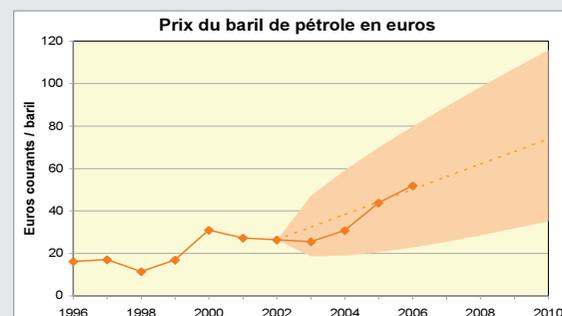
② Après une forte hausse entre 1998 et 2000, le prix du baril de pétrole s'est stabilisé entre 25 et 30 € par baril jusqu'en 2003, compte tenu d'un euro fort par rapport au dollar. En 2004, on constate une envolée du prix de baril de pétrole Brent qui se confirme en 2006.

③ La croissance des transports intérieurs, tous modes confondus, connaît un net ralentissement de 2001 à 2004 qui s'accroît en 2005 pour les voyageurs. Pour les marchandises la reprise qui s'est faite en 2004 ne s'est pas maintenue en 2005.

④ Après une pause entre 2000 et 2004 liée aux attentats dans le monde, la hausse régulière du trafic intérieur et international des aéroports a repris depuis 2004.



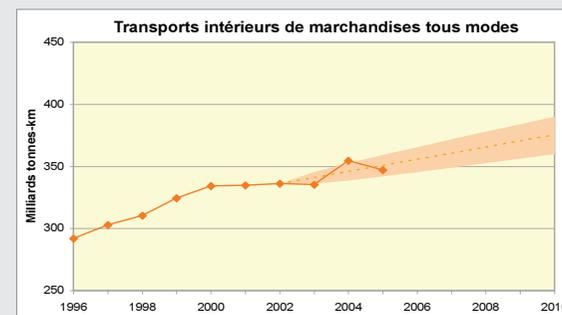
①



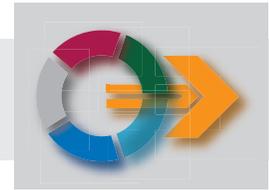
②



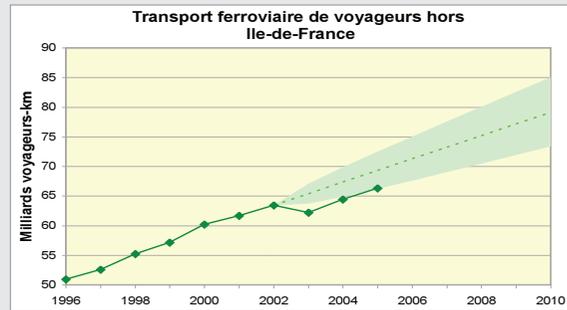
④



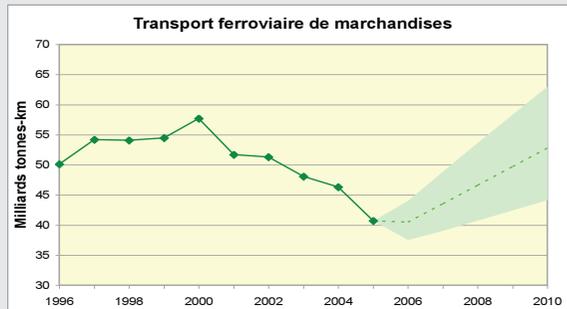
③



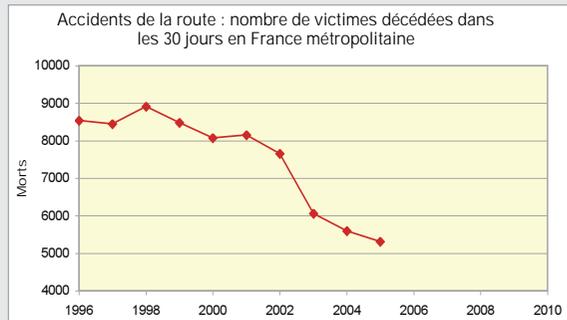
⑤



⑥



⑦



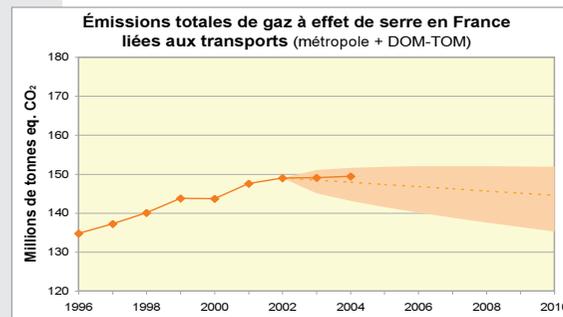
⑤ Pour les voyageurs, la baisse ressentie en 2003 pour le transport ferroviaire (hors Île-de-France), liée au ralentissement de la croissance économique, a été suivie d'une reprise qui se poursuit et qui s'explique par une politique commerciale et tarifaire offensive de la part de la SNCF.

⑥ Pour les marchandises, les années 2003 à 2005 sont marquées par une chute du transport ferroviaire, s'expliquant notamment par la faible croissance économique, la baisse de la production de biens intermédiaires et un positionnement des prix du fer moins attractif. Quant au transport par voies navigables, il connaît une très nette hausse depuis 2004, après une année 2003 qui avait été médiocre, suite au manque d'eau consécutif à la canicule d'août 2003.

⑦ En matière de sécurité routière, l'année 2005 prolonge, dans une moindre mesure cependant, la nette rupture obtenue en 2003 du fait de la priorité accordée par les pouvoirs publics à la lutte contre l'insécurité routière.

⑧ En matière d'émissions polluantes liées aux transports, les principaux polluants locaux continuent à baisser fortement, alors que les émissions totales de gaz à effet de serre se sont stabilisées depuis 2002, compte tenu de la faiblesse de la croissance économique.

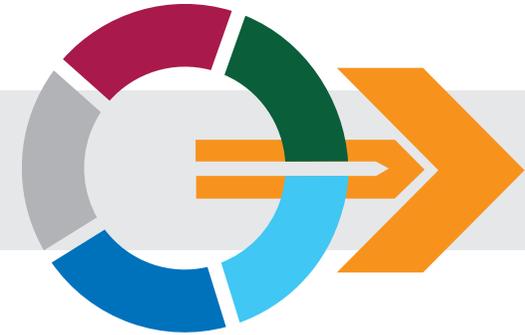
⑧



—◆— Réalisé
 - - - Scénario central
 Valeur supérieure
 Valeur inférieure

chapitre 1

Le contexte macro- économique





Description des indicateurs

- Prix du baril de pétrole brent, en moyenne annuelle, en dollars courants / baril.

Source : ministère de l'industrie

- Taux de change de la Banque de France pour la détermination du prix du baril de pétrole brent en euros courants / baril.

- Consommation effective des ménages en milliards d'euros 1996.

Source : INSEE

- Produit intérieur brut en milliards d'euros 1996.

Source : INSEE



Commentaires

Le prix du baril de pétrole en dollars courants s'est envolé en 2005 et 2006, après avoir déjà fortement augmenté en 2004.

Du fait de la variation du taux de change euro/dollar, le prix du baril de pétrole en euros fait ressortir une évolution différente entre 2002 et 2003, qui s'explique par un euro fort par rapport au dollar.

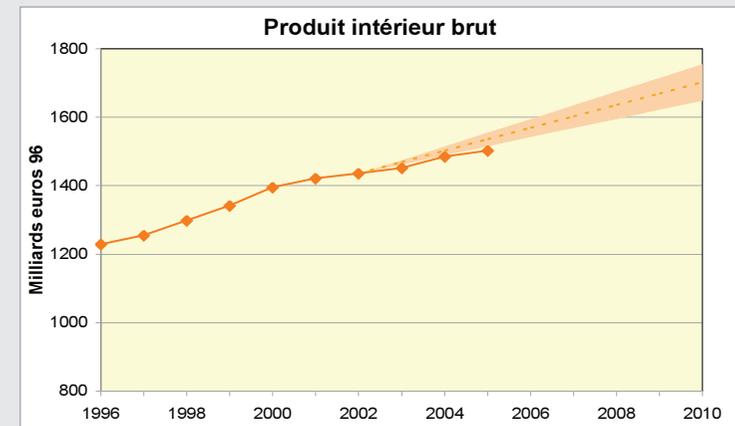
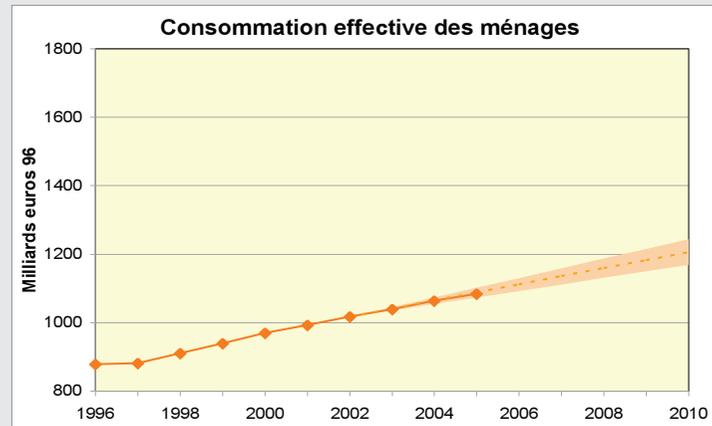
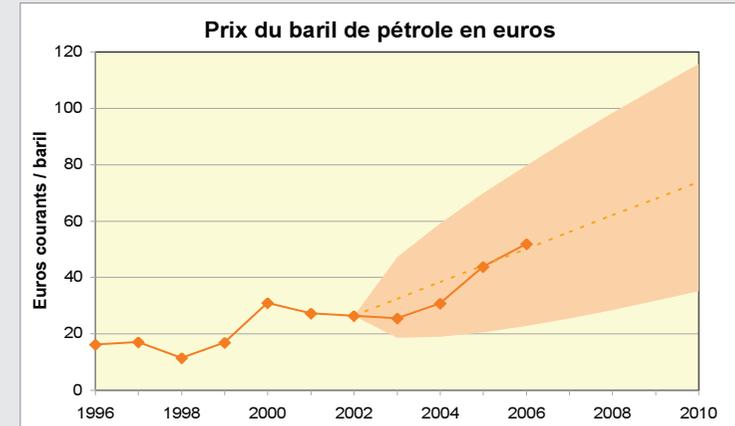
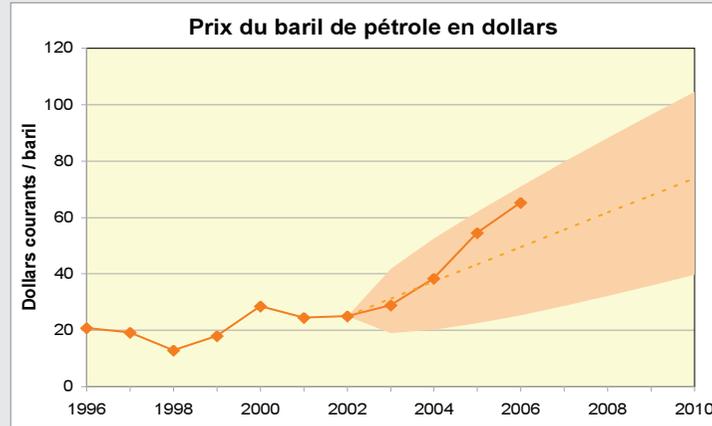
L'évolution de la consommation effective des ménages est très proche des niveaux moyens retenus dans le scénario central.

La valeur du PIB se maintient à un niveau légèrement inférieur à la valeur basse du scénario central.

1. Le contexte macro-économique

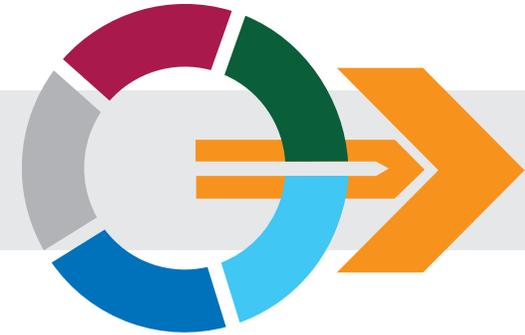


- ◆— Réalisé
- - - Scénario central
- Valeur supérieure
- Valeur inférieure



chapitre 2

Les transports et les trafics



15

2.1

Transports tous modes

2.2

Voyageurs, selon le mode de transport

2.3

Marchandises, selon le mode de transport

2.4

Autres indicateurs de trafic



Description des indicateurs

■ Les transports intérieurs de voyageurs, tous modes confondus en milliards de voyageurs-km, comprennent les voitures particulières, autobus, autocars, transports en commun ferroviaires et transports aériens.

Source : rapport de la commission des comptes des transports de la nation

■ Les transports intérieurs de marchandises, tous modes confondus en milliards de tonnes-km, comprennent les transports ferroviaires, routiers (sauf le national d'un PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes), la navigation intérieure et les oléoducs.

Source : rapport de la commission des comptes des transports de la nation

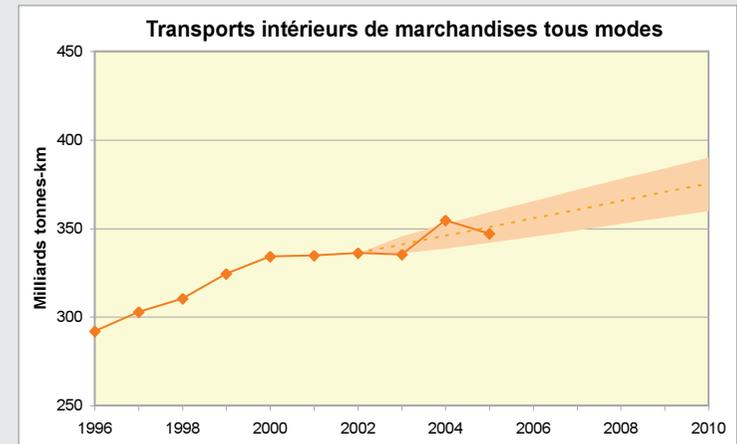
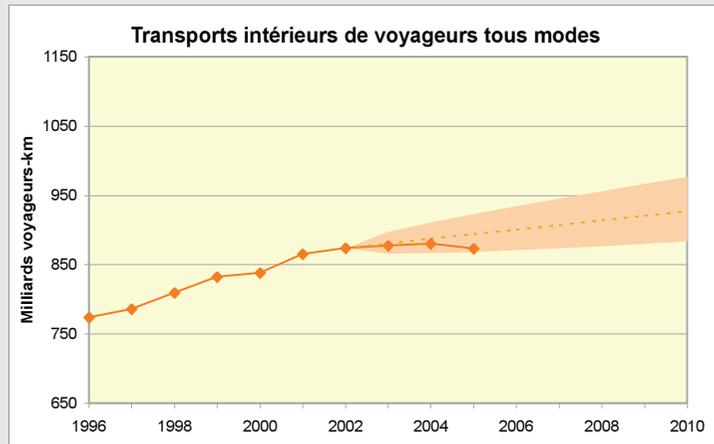


Commentaires

Les transports intérieurs de voyageurs, tous modes confondus, connaissent un ralentissement depuis 2002, qui s'accroît en 2005 après une progression régulière forte depuis 1996. Ils s'inscrivent à un niveau inférieur au scénario central.

Tous modes confondus, les transports intérieurs de marchandises ont connu une progression en 2004, qui ne s'est pas maintenue en 2005, après une stagnation depuis 2000.

2.1. Transports tous modes



—◆— Réalisé
- - - Scénario central
Valeur supérieure
Valeur inférieure

2.2. Voyageurs, selon le mode de transport



Description des indicateurs

■ Trafic routier de véhicules légers (voitures particulières et véhicules utilitaires légers), circulant sur tous réseaux en France, en milliards de véhicules-km.

Source : rapport de la commission des comptes des transports de la nation

■ Transport ferroviaire de voyageurs hors Ile-de-France, en milliards de voyageurs-km.

Source : SNCF

■ Transport intérieur aérien de voyageurs en métropole, en milliards de voyageurs-km.

Source : DGAC

■ Trafic intérieur et international des aéroports de métropole représentant des flux de voyageurs, en milliards de voyageurs-km.

Source : DGAC



Commentaires

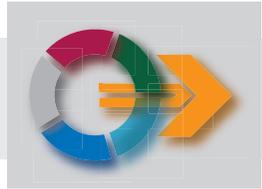
Le trafic routier de véhicules légers stagne en 2004 puis chute en 2005 après une augmentation régulière depuis 1996. Cette évolution est essentiellement imputable à la baisse de 1,5% du kilométrage moyen annuel par véhicule, alors que le parc automobile immatriculé en France a progressé de 1,3%.

Depuis 2004, on assiste à une hausse du transport ferroviaire de voyageurs hors Ile-de-France après la baisse de 2003. Ce mode accroissait son rythme depuis 1996 en s'appuyant sur la qualité de l'offre de trains à grande vitesse et sur l'amélioration des services nationaux et régionaux de voyageurs. Cette hausse s'explique par une politique commerciale et tarifaire offensive de la part de la SNCF, qui a accompagné le retour de la croissance économique.

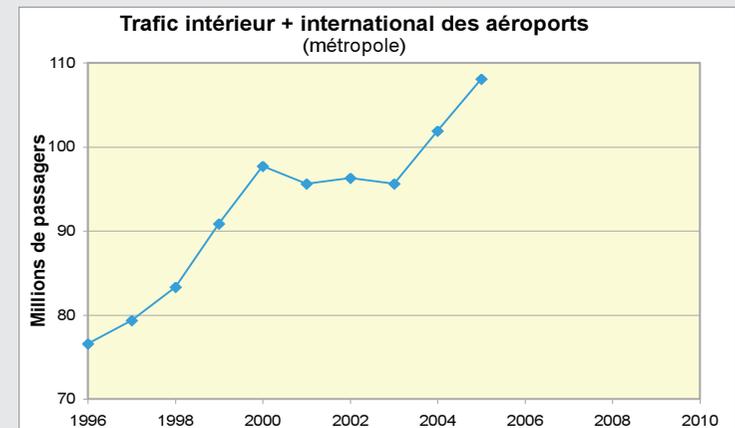
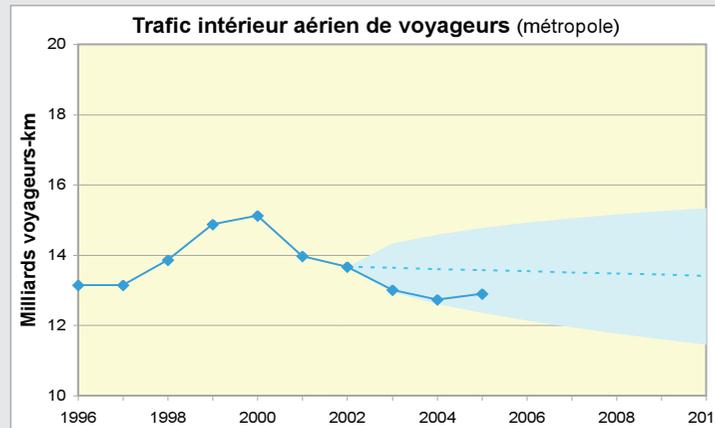
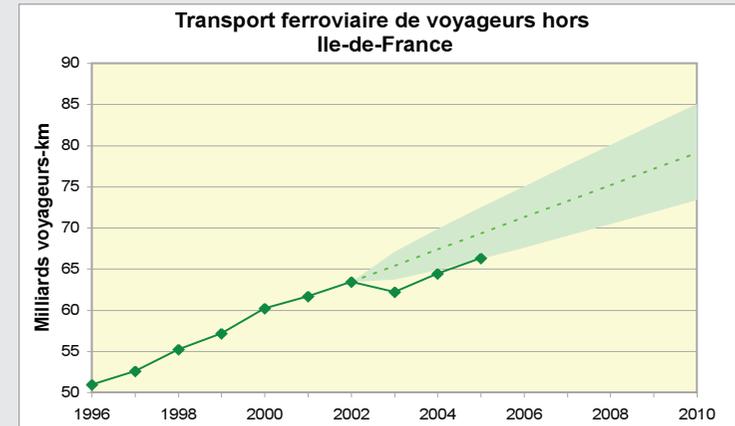
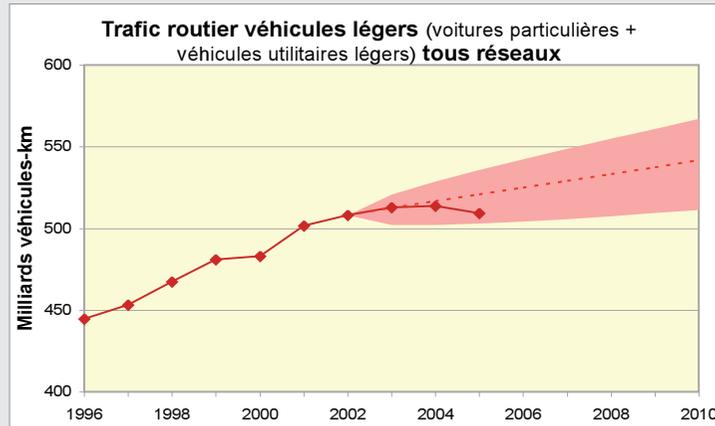
Dans le transport aérien intérieur de voyageurs, on assiste à une chute de 2000 à 2004, puis à une légère reprise en 2005. En effet, l'année 2001 marque le début de la crise du transport aérien international (SRAS, guerre en Irak) qui a pesé sur les lignes intérieures à destination de l'aéroport Charles de Gaulle. De plus, se sont ajoutées les faillites d'Air Lib et d'Aéris en 2003 et d'Air Littoral en 2004.

Le trafic aérien des aéroports de métropole connaît une forte hausse depuis 2004. C'est une année de reprise après les baisses et stagnations depuis les événements du 11 septembre 2001.

2.2. Voyageurs, selon le mode de transport



- ◆ Réalisé
- - - Scénario central
- Valeur supérieure
- Valeur inférieure



2.3. Marchandises, selon le mode de transport



Description des indicateurs

■ Transport routier de marchandises tous pavillons, trafic national, international et transit, de charge utile supérieure à 3,5 tonnes, en milliards de tonnes-km.

Source : *SESP - enquête TRM*

■ Transport ferroviaire de marchandises, trafic national, import/export et transit, en milliards de tonnes-km.

Source : *SNCF*

■ Transport combiné, en milliards de tonnes-km

Le transport combiné ferroviaire est un transport intermodal, dont le parcours principal s'effectue par rail et dont les parcours initiaux et/ou terminaux par route, sont les plus courts possibles.

Source : *SNCF*

■ Transport de marchandises par voies navigables intérieures, trafic national et import/export, en milliards de tonnes-km.

Source : *VNF*



Commentaires

La progression du transport routier de marchandises tous pavillons reprend fortement depuis 2004, après une relative stabilité depuis 2001.

Le transport ferroviaire de marchandises connaît une chute depuis 2000. Cependant, la projection 2010 tient compte d'une probable stabilisation du trafic 2006 accompagnée d'une politique tarifaire visant à baisser les prix et de la mise en service de la ligne ferroviaire nouvelle entre Perpignan et Figueras.

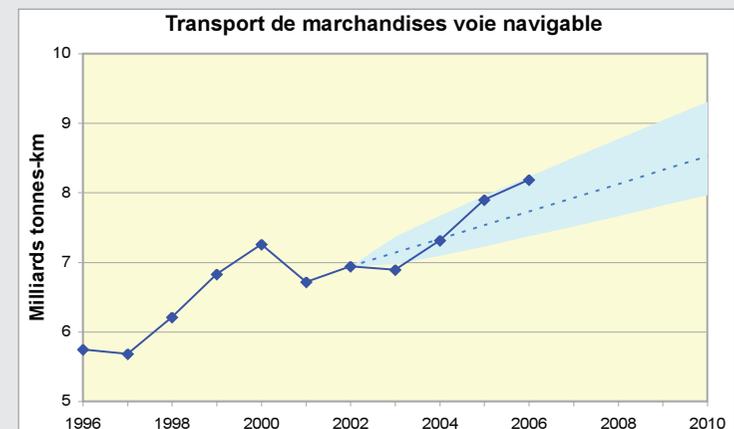
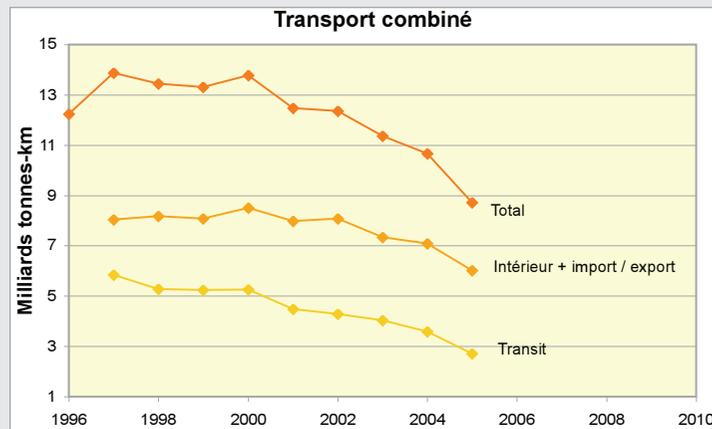
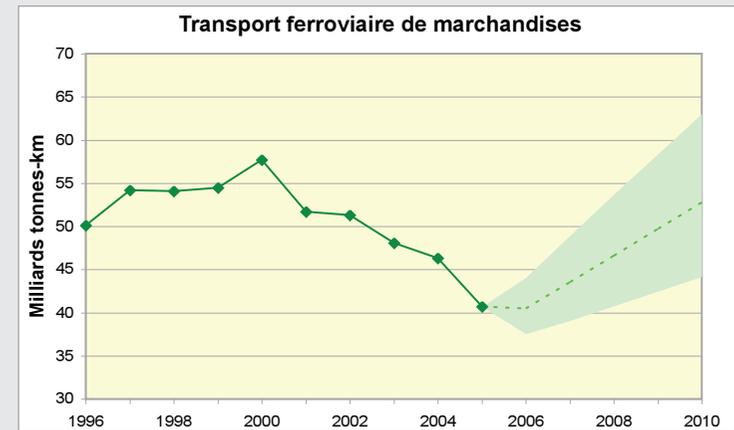
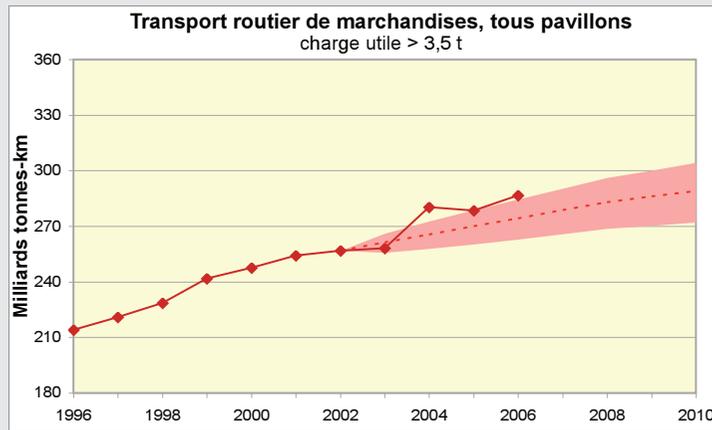
En ce qui concerne le transport combiné, on constate le même phénomène de baisse de trafic depuis 2000 y compris pour les trafics de transit.

Les transports de marchandises par voies navigables sont marqués par une hausse se maintenant depuis 2004, après un exercice 2003 médiocre, dont la principale raison tenait aux causes climatiques de la fin de l'été (sécheresse et manque d'eau sur le bassin rhénan).

2.3. Marchandises, selon le mode de transport



- ◆ Réalisé
- - - Scénario central
- Valeur supérieure
- Valeur inférieure



2.4. Autres indicateurs de trafic



Description des indicateurs

■ Trafic routier de véhicules légers et poids lourds sur le réseau routier national, en milliards de véhicules-km.

Source : SETRA

■ Transport international de marchandises en modes ferroviaire, routier, voie navigable et oléoduc, en milliards de tonnes-km.

Source : rapport de la commission des comptes des transports de la nation

■ Trafic portuaire de marchandises en métropole, en millions de tonnes.

De 1996 à 2001, 19 ports de métropole sont concernés ; à partir de 2002, 20 ports.

Source : DGMT

■ Transport intérieur de marchandises par oléoducs, en milliards de tonnes-km.

Source : ministère de l'industrie



Commentaires

La croissance des trafics sur le réseau routier national est régulière entre 1996 et 2004. Elle s'infléchit légèrement en 2005.

En matière de transport international terrestre, les flux de transit se maintiennent mieux que les flux d'échanges (importations et exportations).

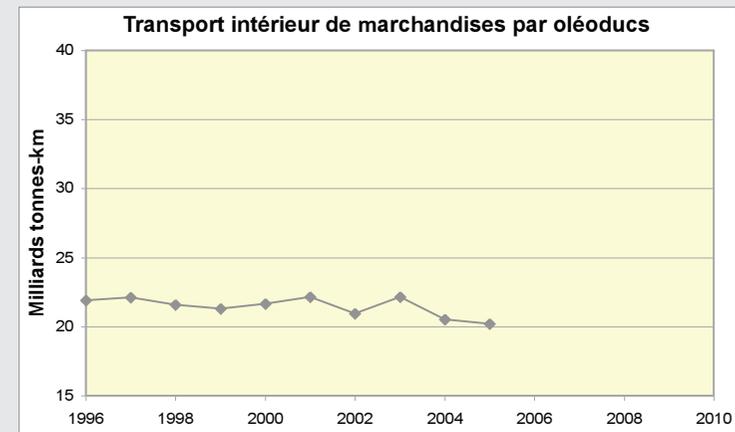
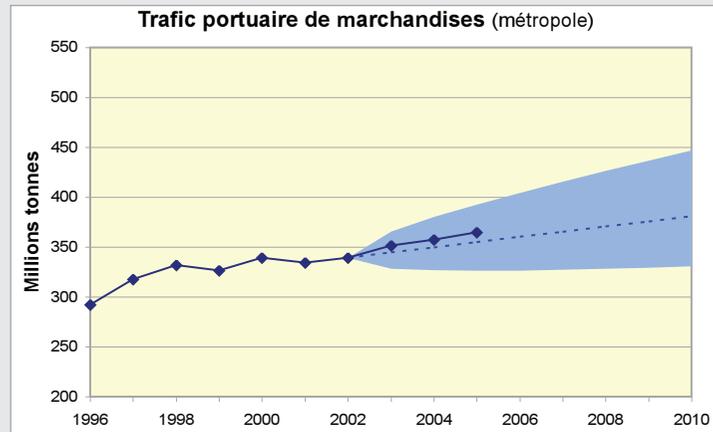
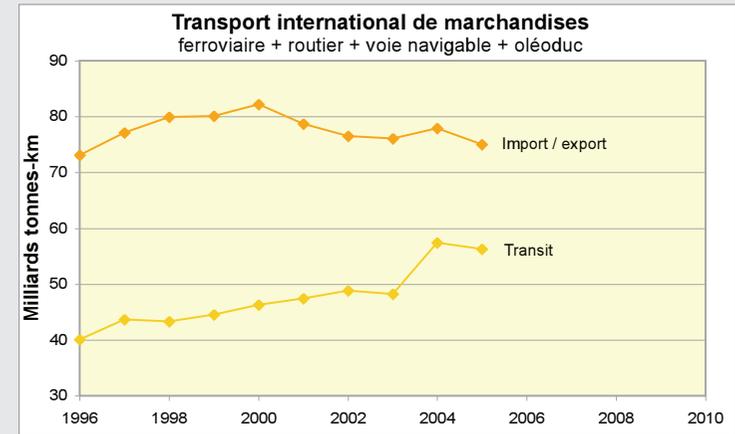
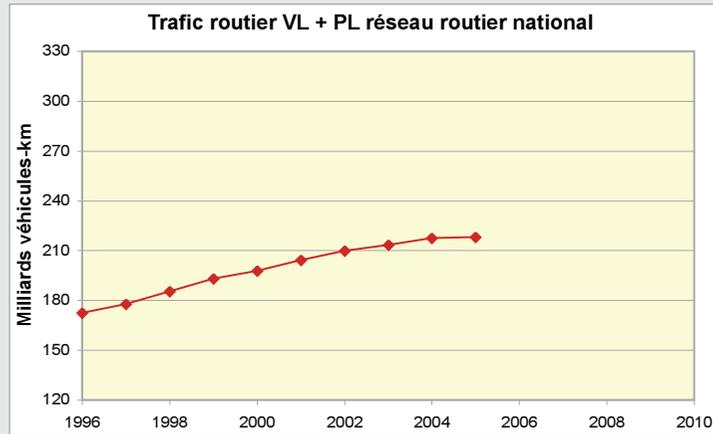
Les trafics portuaires de marchandises connaissent sur la période une croissance plus forte, témoignant du dynamisme des échanges internationaux.

Le transport par oléoducs marque une irrégularité depuis 2001, qui faisait suite à une longue stabilité.

2.4. Autres indicateurs de trafic

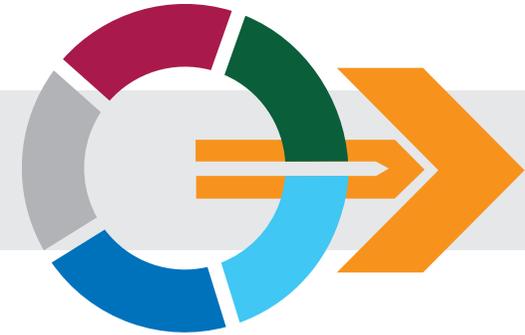


- ◆— Réalisé
- - - Scénario central
- Valeur supérieure
- Valeur inférieure



chapitre 3

L'offre et la qualité de service des transports



3.1

Infrastructures mises en service

3.2

Qualité de service : vitesse et confort

3.3

Qualité de service : ponctualité et aléas

3.4

Qualité de service : satisfaction de la
clientèle

3.5

Sécurité routière



Description des indicateurs

■ Longueur des autoroutes au 31 décembre de chaque année, en kilomètres, avec des longueurs programmées jusqu'en 2008.

Source : DGR

■ Longueur des lignes ferroviaires à grande vitesse au 31 décembre de chaque année, en kilomètres, avec des longueurs programmées jusqu'en 2010.

Source : RFF

■ Longueur des lignes de transport en commun de province sur site propre, au 31 décembre de chaque année, en kilomètres.

Source : DGMT



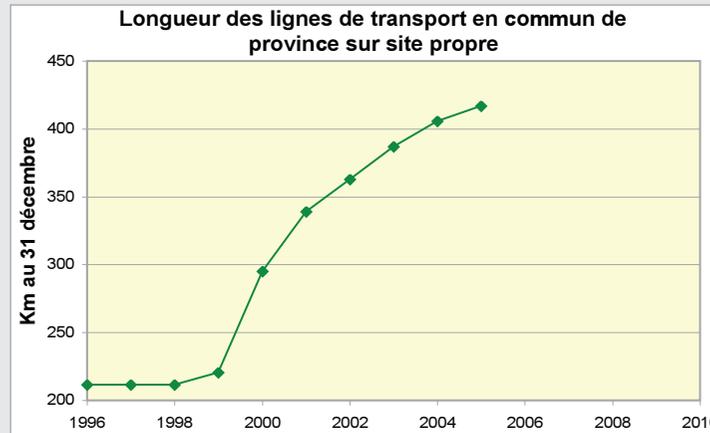
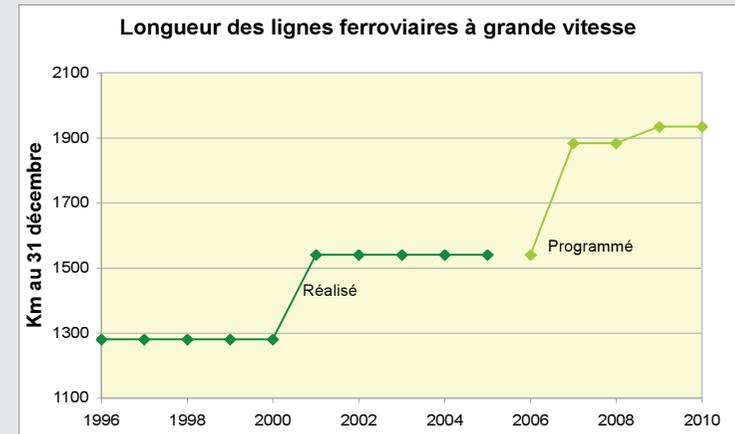
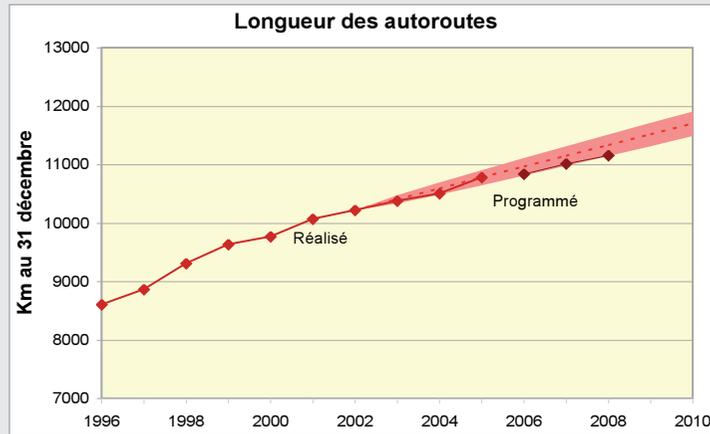
Commentaires

Le niveau de service de l'offre routière dépend de la longueur et de la qualité du réseau routier (mises en service de nouvelles infrastructures et amélioration du réseau existant). Elle résulte également des mesures d'exploitation des infrastructures existantes, telles que le service hivernal, l'information routière et la gestion du trafic.

L'année 2001 correspond à la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Méditerranée et l'année 2007 verra l'ouverture de la LGV Est.

Les infrastructures de transport en commun de province sur site propre se développent fortement depuis 2000.

3.1. Infrastructures mises en service





Description des indicateurs

■ Part du trafic sur le réseau routier national à chaussées séparées, en pourcentage. Il s'agit de la part de trafic réalisé sur les 2x2 voies par rapport au trafic sur le réseau routier national.

Source : SETRA/CSTR

■ Fer : vitesse moyenne programmée des trains de voyageurs grandes lignes, en kilomètre / heure.

Source : SNCF

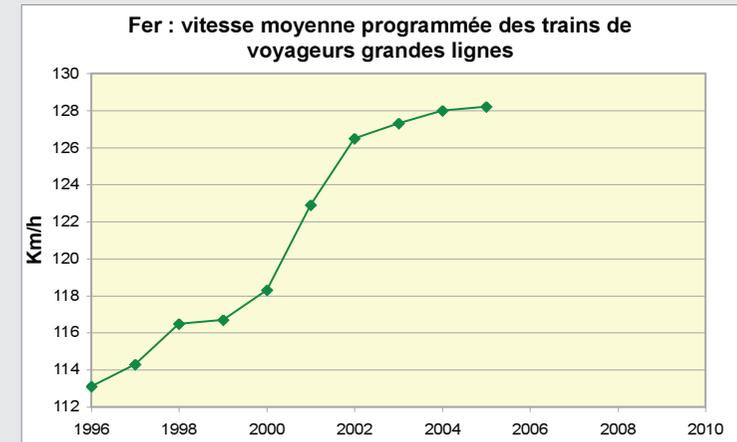
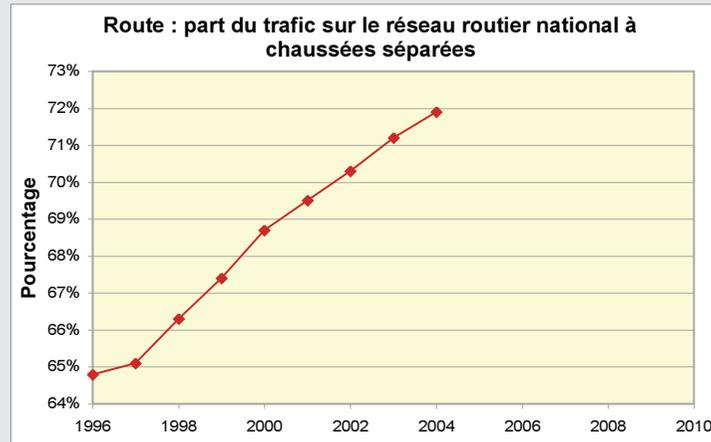


Commentaires

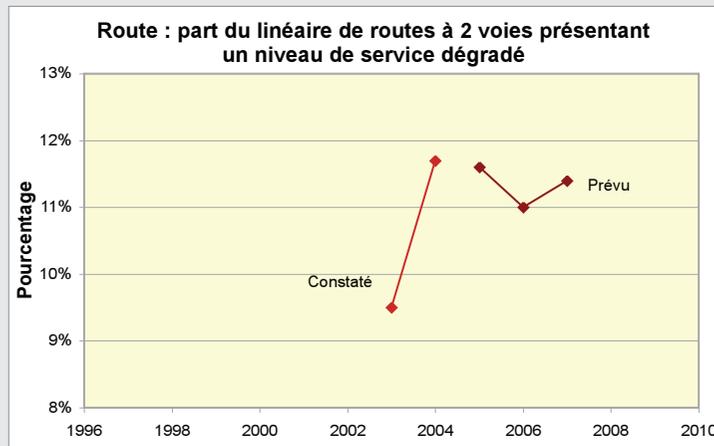
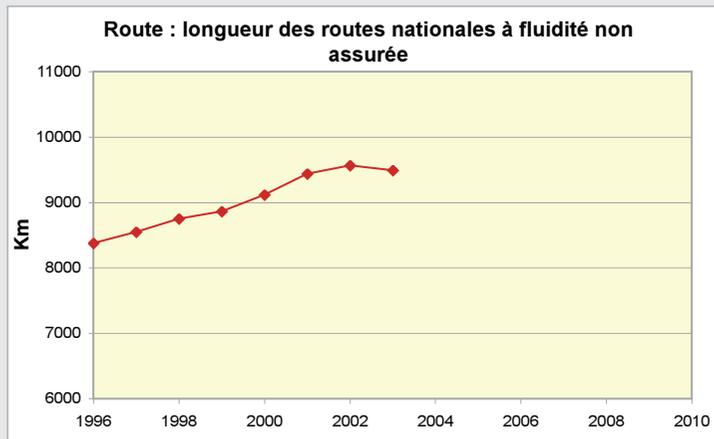
La part du trafic sur le réseau routier national à chaussées séparées progresse régulièrement.

La vitesse moyenne programmée des trains de voyageurs grandes lignes a augmenté par suite du développement des services utilisant les lignes à grande vitesse. Depuis 2003, elle augmente légèrement, après les années 2001 et 2002, qui avaient connu une progression accélérée avec la montée en puissance de l'utilisation de la Ligne à Grande Vitesse Méditerranée.

3.2. Qualité de service : vitesse et confort



3.3. Qualité de service : ponctualité et aléas



Description des indicateurs

■ **Route** : la longueur des routes nationales à fluidité non assurée, en kilomètres, permet de mesurer les sections de routes nationales, sauf traversées d'agglomérations de plus de 5 000 habitants, sur lesquelles la fluidité est partiellement altérée. Cet indicateur est calculé sur le trafic total voitures particulières, véhicules utilitaires légers et véhicules lourds, avec des seuils d'encombrement par catégorie de routes. Cet indicateur n'est plus suivi et est remplacé par celui ci-dessous. *Source : SETRA*

■ **Route** : depuis 2003, cet indicateur représente la part du linéaire de routes à 2 voies présentant un niveau de service dégradé. Il s'agit de routes nationales sur lesquelles plus de 10% de voitures particulières sont gênées, c'est-à-dire qu'elles ne peuvent rouler en état libre sans être contraintes par un véhicule prédécesseur. *Source : SETRA*

■ **Fer** : pourcentage de trains grandes lignes arrivés au terminus avec un retard de 15 minutes et plus. *Source : SNCF*

■ **Fer** : pourcentage de trains de fret désignés, reçus dans les triages avec un retard de 15 minutes et plus. *Source : SNCF*

■ **Aérien** : pourcentage d'avions sur la France entière, partis avec un retard de 15 minutes et plus. *Source : DGAC*

■ **Aérien** : pourcentage d'avions sur la France entière, arrivés avec un retard de 15 minutes et plus. *Source : DGAC*

Commentaires

Après une progression régulière de 1996 à 2002, la longueur des routes nationales à fluidité non assurée diminue légèrement depuis 2003. Ceci s'explique par l'effet conjugué d'une meilleure connaissance des trafics sur les itinéraires les moins chargés et une progression du trafic sur le réseau routier national plus faible en 2003 que dans le passé.

Dans le nouvel indicateur, la part du linéaire de routes à 2 voies présentant un niveau de service dégradé constaté augmente entre 2003 et 2004.

La ponctualité des trains de voyageurs grandes lignes s'est dégradée franchement en 2005, après l'amélioration de 2004.

Le retard des trains de fret reçus dans les triages s'améliore depuis 2004.

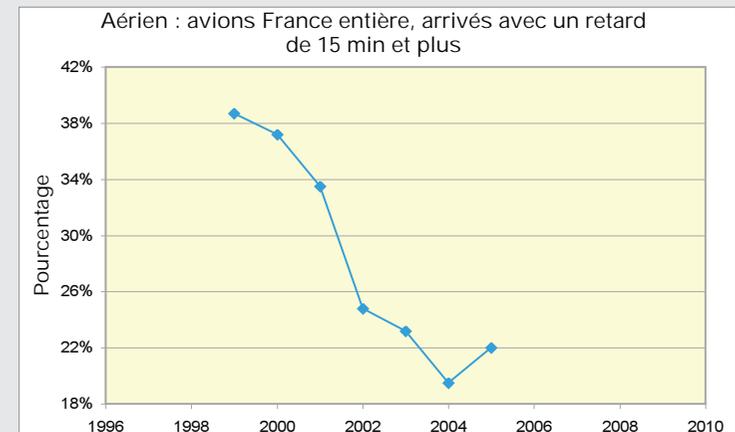
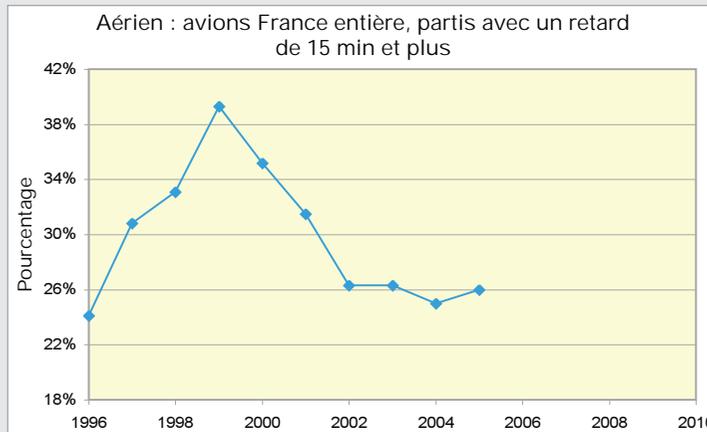
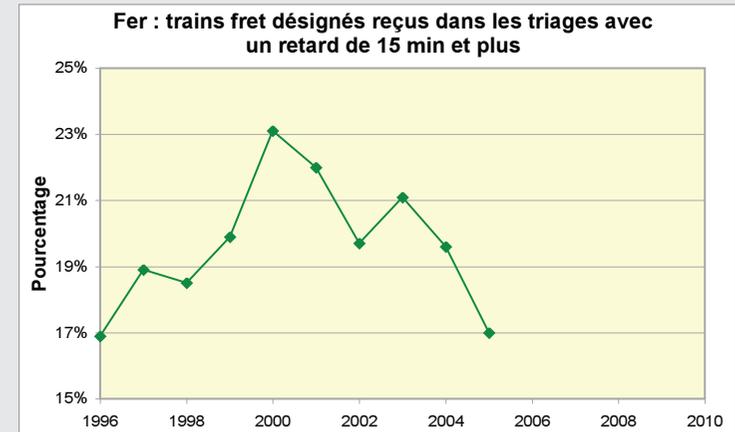
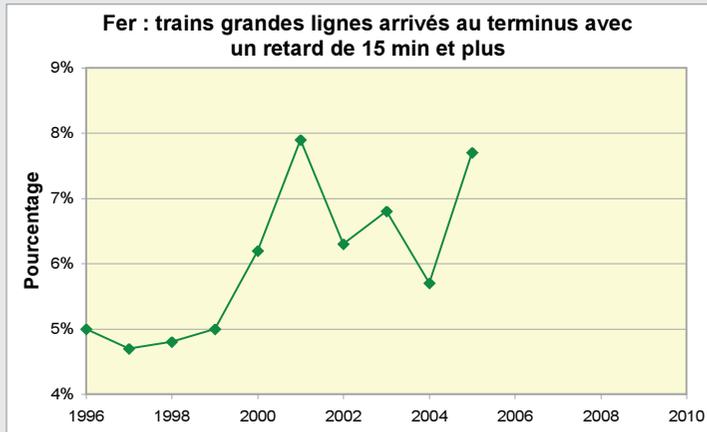
La ponctualité des avions au départ se stabilise depuis 2004, après les progrès constatés sur la période 2000 à 2002. L'année 2002 avait d'ailleurs quasiment retrouvé le niveau de 1996, malgré le renforcement des mesures de sûreté dû aux événements du 11 septembre 2001.

La ponctualité des avions à l'arrivée s'est légèrement détériorée en 2005, après l'amélioration des années 1996 à 2004 (due à la modernisation du contrôle aérien conjuguée à la baisse des trafics).

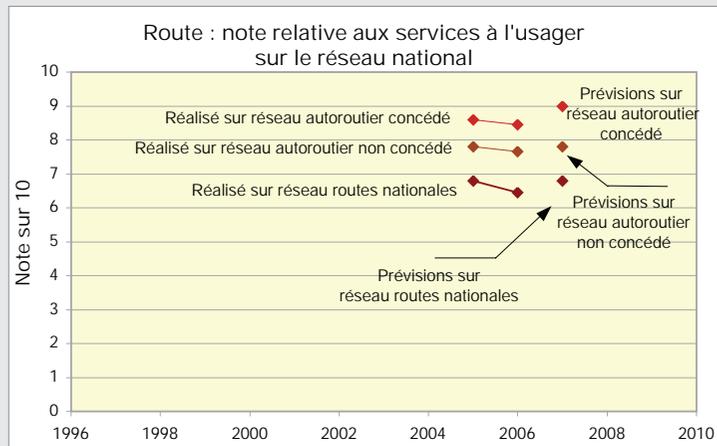
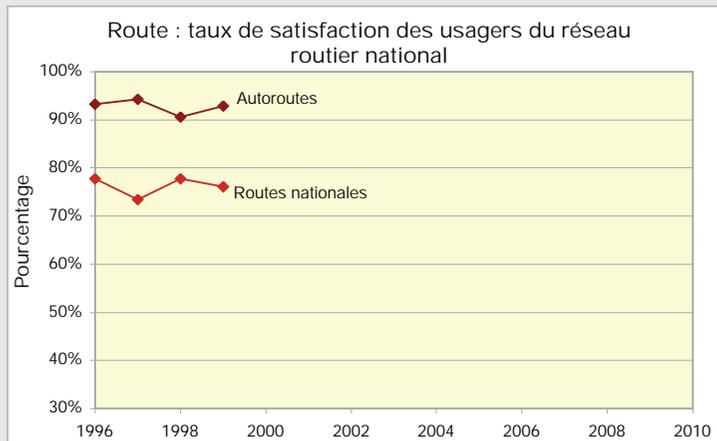
3.3. Qualité de service : ponctualité et aléas



-  Réalisé
-  Scénario central
-  Valeur supérieure
-  Valeur inférieure



3.4. Qualité de service : satisfaction de la clientèle



Description des indicateurs

■ Route : taux de satisfaction des usagers du réseau routier national, en pourcentage. Cet indicateur n'existe plus depuis 1999, il a été remplacé en 2005 par celui ci-dessous.

Source : SETRA

■ Route : note relative aux services à l'utilisateur sur le réseau national.

Source : SETRA

■ Fer : taux de satisfaction des clients sur l'ensemble de leurs déplacements, en pourcentage. Cet indicateur est séparé par activité ferroviaire : grandes lignes, TER et Ile-de-France. Il n'y a pas eu d'enquête en 2002.

Source : SNCF

■ Aérien : Taux de satisfaction des passagers sur la qualité des services rendus, en pourcentage.

Seule année d'enquête : 2000

Source : DGAC

■ Aérien : Taux de satisfaction globale des passagers sur la qualité des services rendus dans les aéroports de Paris

Source : DGAC

Commentaires

On note une légère fluctuation de la satisfaction des usagers du réseau routier national entre 1996 et 1999. Dans le nouvel indicateur on relève une dégradation de la satisfaction depuis 2005.

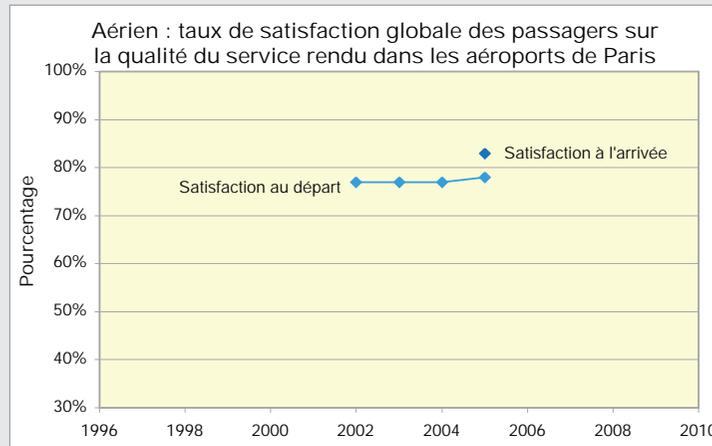
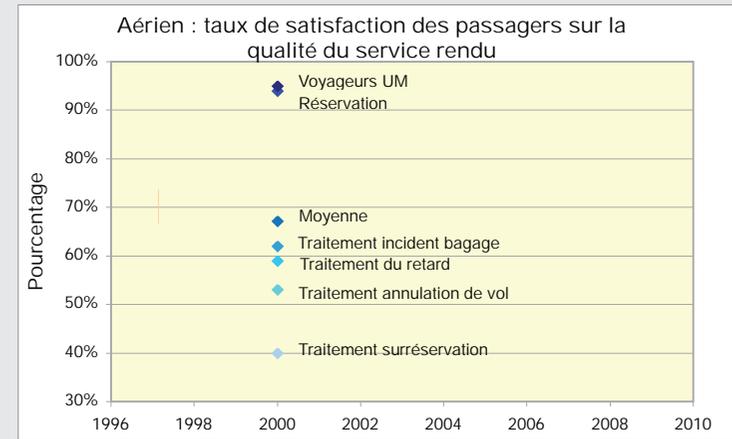
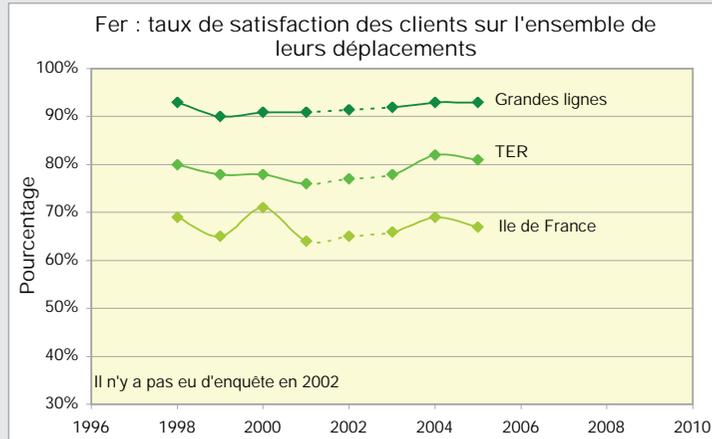
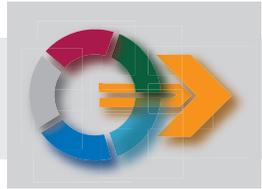
Le taux de satisfaction de la clientèle ferroviaire varie selon les activités :

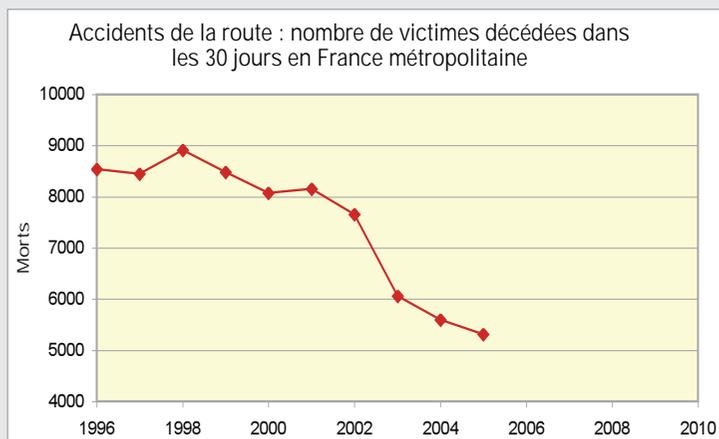
- pour l'activité "grandes lignes", il se révèle élevé et stable sur la période, avec une légère augmentation depuis 2003,
- pour l'activité "TER", le taux de satisfaction 2005 baisse légèrement,
- quant à l'Ile-de-France, ce taux se situe à un niveau de satisfaction inférieur, avec de plus une légère baisse en 2005.

Pour l'aérien, l'enquête réalisée en 2000 fait apparaître que les deux principaux motifs d'insatisfaction sont le traitement des surréservations et celui des annulations de vol.

Les enquêtes réalisées depuis 2002 font apparaître une stabilité de la satisfaction des passagers au départ des aéroports parisiens.

3.4. Qualité de service : satisfaction de la clientèle





Description des indicateurs

■ Accidents de la route : nombre de victimes décédées dans les 30 jours.

Source : observatoire de la sécurité routière



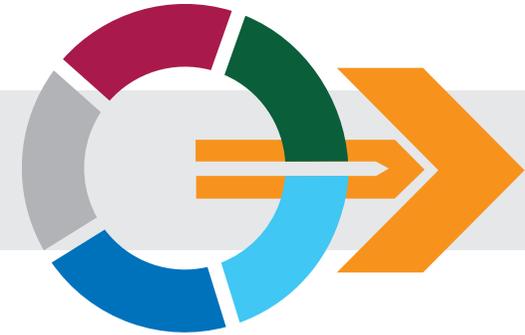
Commentaires

La tendance de long terme était une baisse modérée du nombre de tués et du nombre d'accidents (2 % à 3 % en moyenne annuelle au cours des trente dernières années, jusqu'en 2001).

L'année 2003 a montré une rupture, s'expliquant par la priorité accordée par les pouvoirs publics à la lutte contre l'insécurité. La baisse du nombre de tués a été très forte en 2003 et se poursuit jusqu'en 2005.

chapitre 4

Les facteurs explicatifs



35

4.1

Prix et produits moyens voyageurs

4.2

Prix et produits moyens marchandises



Description des indicateurs

■ Prix moyen pondéré des carburants des voitures particulières TTC, en euros 1996 par litre.

Source : Ministère de l'industrie

■ Taxe sur les carburants : TIPP, sur le super sans plomb et le gazole, en euros courants par litre et en euros 1996 par litre.

Source : Ministère de l'industrie

■ Produit moyen SNCF voyageurs grandes lignes et réseau principal (hors Ile-de-France), en centimes d'euros 1996 par voyageur-km.

Source : SNCF

Le produit moyen grandes lignes hors Eurostar et Thalys est estimé par le SESP.

■ Produit moyen aérien métropole, en centimes d'euros 1996 par voyageur-km, estimé par le SESP.



Commentaires

En 2005, le prix moyen pondéré des carburants augmente très nettement après la sensible augmentation de 2004. Entre 2001 et 2003, il était en diminution du fait de la baisse du prix du pétrole en euros.

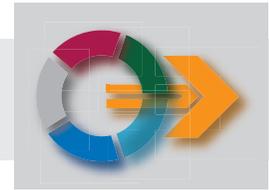
La TIPP sur le supercarburant sans plomb s'est stabilisée depuis 2001, après sa diminution en 2000. L'année 1999 marquait un palier, après des augmentations régulières depuis 1996.

Quant à la TIPP sur le gazole, elle a progressé en 2004 puis baissé légèrement en 2005.

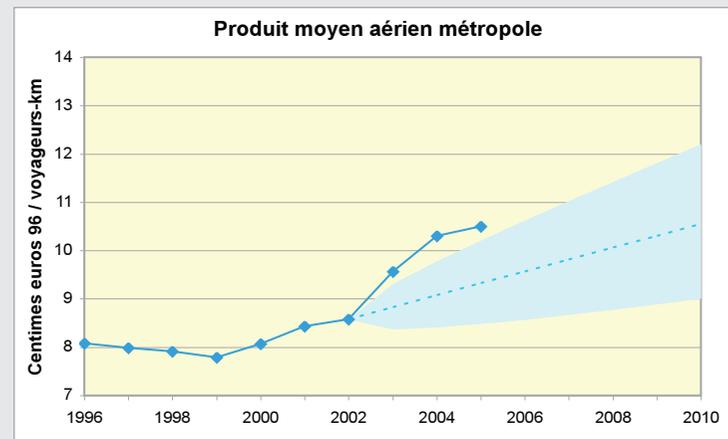
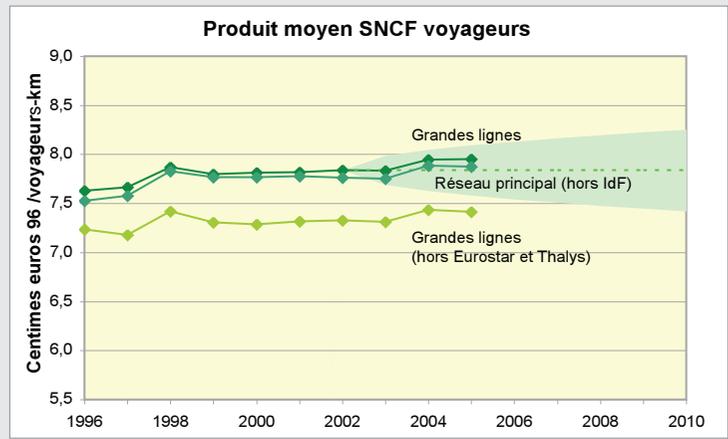
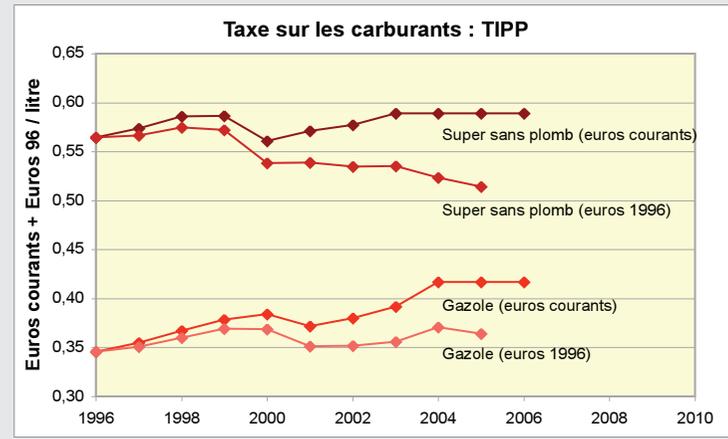
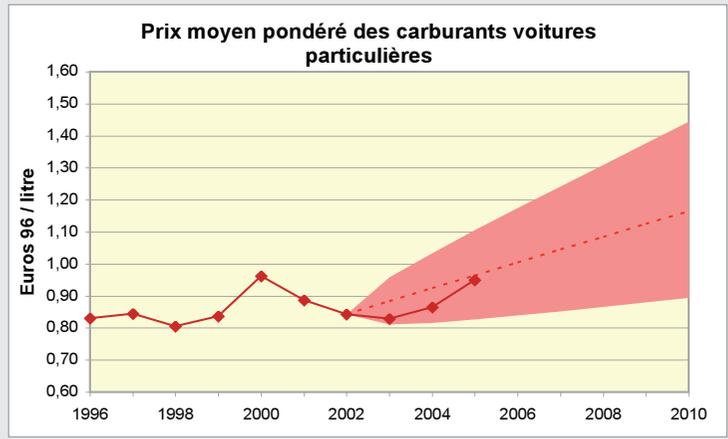
Depuis 2004, le produit moyen SNCF voyageurs augmente sensiblement. En 2003, il était en légère diminution, après une hausse régulière depuis 1996 qui résultait essentiellement d'un effet de structure et de gestion commerciale, lié à la gestion de la rentabilité (yield management).

Depuis 2003, le produit moyen aérien intérieur métropole se situe en hausse et dépasse la valeur du scénario central. De 2000 à 2003, la progression était régulière, après la baisse de 1996 à 1999.

4.1. Prix et produits moyens voyageurs



- ◆— Réalisé
- - - Scénario central
- Valeur supérieure
- Valeur inférieure





Description des indicateurs

■ Prix du Transport Routier de Marchandises (TRM) France sur zone longue, en base 100 en 1996.

Source : SESP

■ Produit moyen SNCF fret, en centimes d'euros 1996 / tonne-km.

Source : SNCF

■ Produit moyen SNCF transport combiné, en centimes d'euros 1996 / tonne-km.

Source : SNCF

■ Indice de prix voie navigable, en base 100 en 1996.

Source : VNF de 1996 à 1999 et SESP à partir de 2000



Commentaires

Entre 2000 et 2003, du fait de la baisse du prix du pétrole en euros et des gains de productivité du Transport Routier de Marchandises (TRM), avec un meilleur taux de remplissage, les prix du TRM ont connu une baisse. Malgré une augmentation sensible depuis 2004, ils s'inscrivent en dessous de la valeur du scénario central.

Concernant le produit moyen SNCF fret, après une tendance à la baisse au fil des années, 2004 marque un renversement de tendance qui se confirme en 2005.

La projection à l'horizon 2010 se base sur une hypothèse de diminution du produit moyen de 0% à 25%.

Quant au produit moyen SNCF du transport combiné, il progresse constamment depuis 2002 après une période de grande irrégularité.

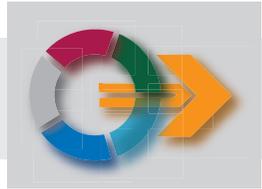
L'indice de prix voie navigable est constitué :

■ jusqu'en 1999, du produit moyen voie navigable (base 100 en 1999),

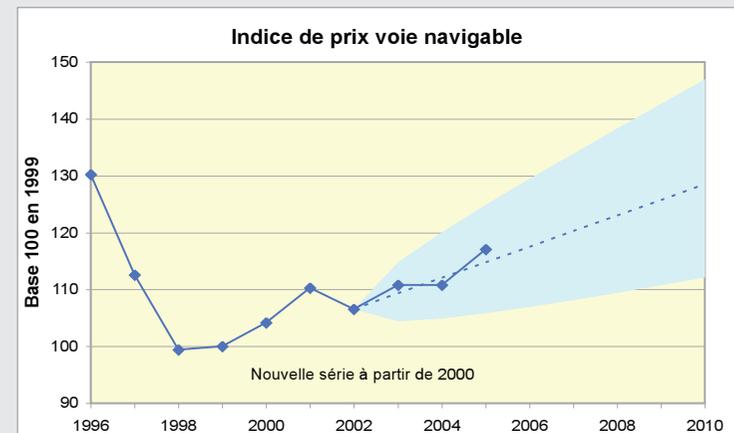
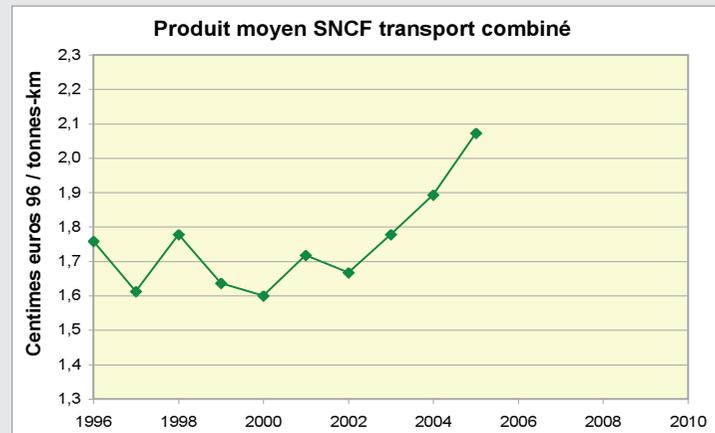
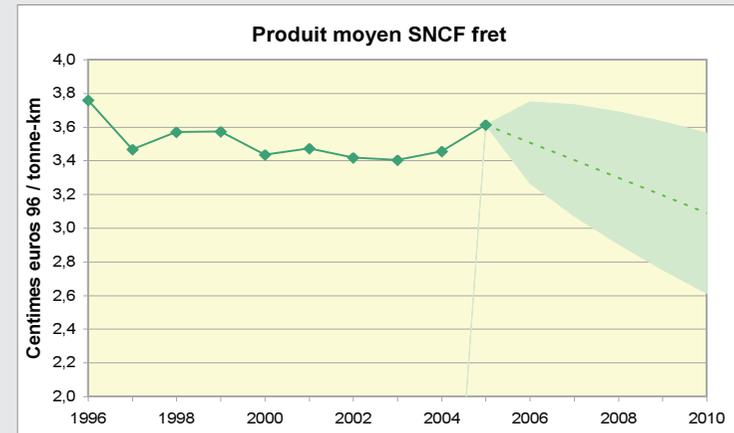
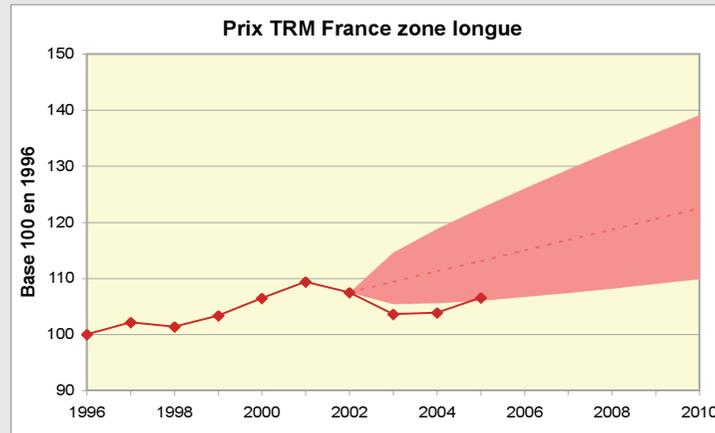
■ à partir de 2000, de l'indice des prix du transport fluvial mis en place à partir de cette date.

Depuis 2003, l'indice des prix est en augmentation après la baisse de 2002.

4.2. Prix et produits moyens marchandises

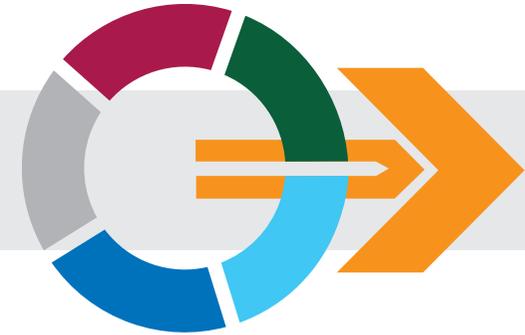


- ◆— Réalisé
- - - Scénario central
- Valeur supérieure
- Valeur inférieure



chapitre 5

Indicateurs multimodaux



41

5.1

Parts modales

5.2

Positionnement relatif des
prix entre modes



Description des indicateurs

■ Part du transport collectif (ferroviaire + métro/RER + métro province + autobus/autocars + aérien) dans le transport de voyageurs tous réseaux, en pourcentage.

Source : SNCF + RATP + DGAC + SESP + rapport de la commission des comptes des transports de la nation

■ Part du transport ferroviaire dans le transport de marchandises, en pourcentage.

Source : rapport de la commission des comptes des transports de la nation

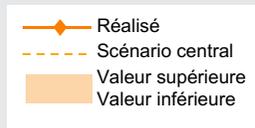
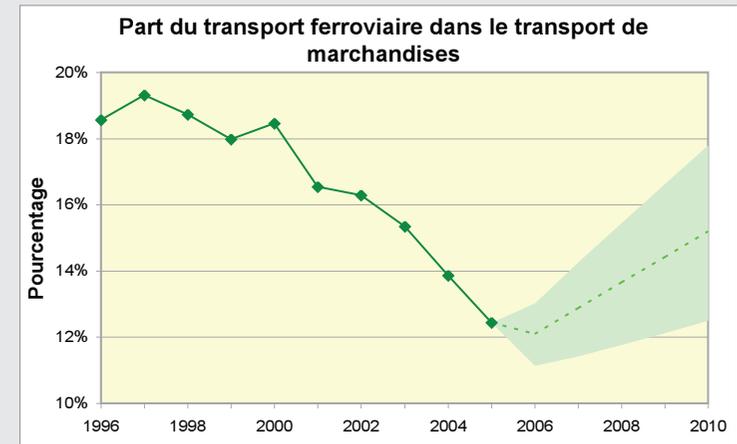
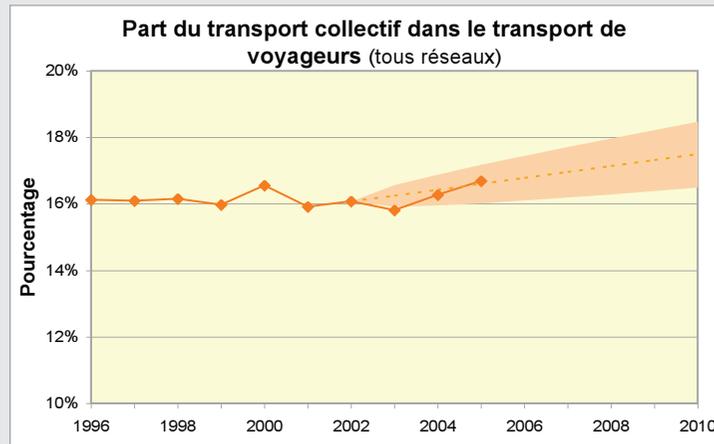


Commentaires

Depuis 2004, on constate une reprise continue de la part modale du transport collectif dans les transports de voyageurs.

Côté marchandises, la part modale ferroviaire diminue fortement depuis 1997 malgré un sursaut du ferroviaire en 2000. La projection à l'horizon 2010 se base sur une hypothèse d'augmentation de la part modale de 0% à 40%.

5.1. Parts modales



5.2. Positionnement relatif des prix entre modes



Description des indicateurs

■ Positionnement du produit moyen ferroviaire par rapport aux dépenses unitaires moyennes routières voyageurs, en base 100 en 1996.

L'indicateur voyageurs mesure l'évolution relative du ratio entre le produit moyen ferroviaire voyageur et les dépenses unitaires moyennes routières en voitures particulières.

Le prix de revient TTC routier est la moyenne du montant des achats de véhicules des 10 dernières années + les dépenses d'utilisation de véhicules + l'assurance automobile.

Source : SNCF + rapport de la commission des comptes des transports de la nation

■ Positionnement du produit moyen ferroviaire voyageurs grandes lignes par rapport au produit moyen aérien métropole, en base 100 en 1996.

Source : SNCF + SESP

■ Positionnement du produit moyen ferroviaire par rapport au prix de la route en transport de marchandises : produit moyen SNCF fret par rapport au prix du Transport Routier de Marchandises (TRM) hors taxe en zone longue, en base 100 en 1996.

L'indicateur marchandises mesure l'évolution relative du ratio entre le produit moyen ferroviaire fret et les prix TRM zone longue.

Source : SNCF + rapport de la commission des comptes des transports de la nation



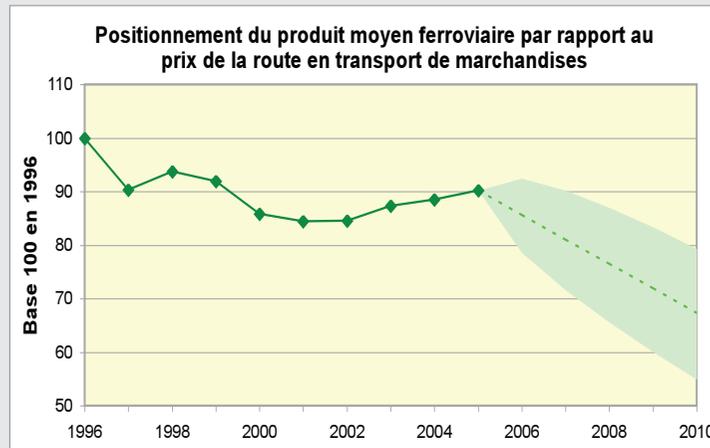
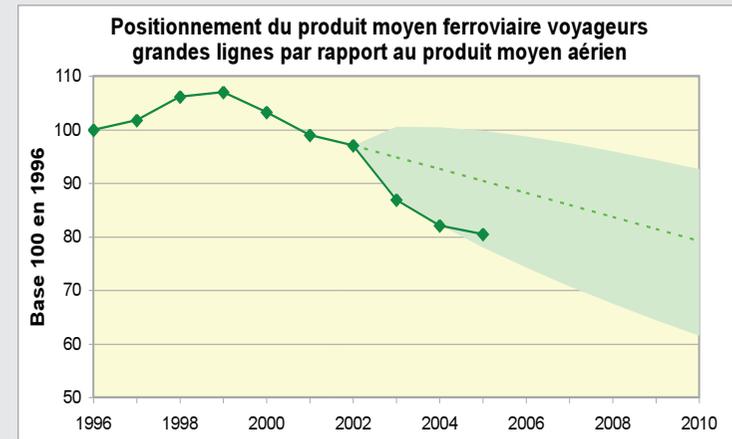
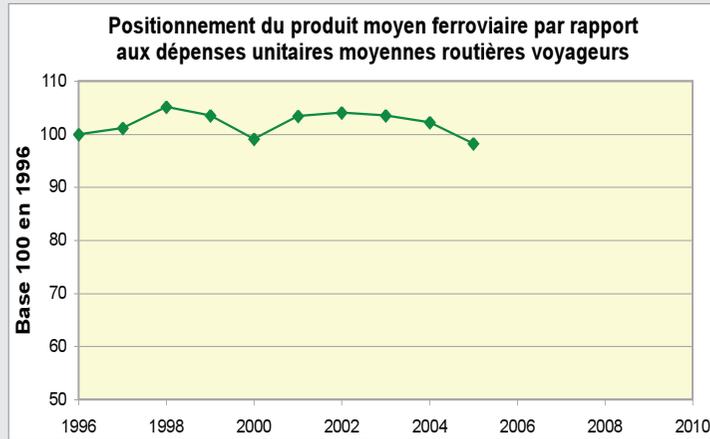
Commentaires

Concernant les voyageurs, du fait de l'augmentation du prix du pétrole, le prix du fer s'améliore par rapport à la route depuis 2004 avec une plus nette baisse encore en 2005.

Depuis 2000, le produit moyen aérien augmente en plus forte proportion que le produit moyen ferroviaire voyageurs grandes lignes. La tendance s'est donc inversée, puisque de 1996 à 1999, l'écart entre le produit moyen ferroviaire et le produit moyen aérien se creusait au profit du fer.

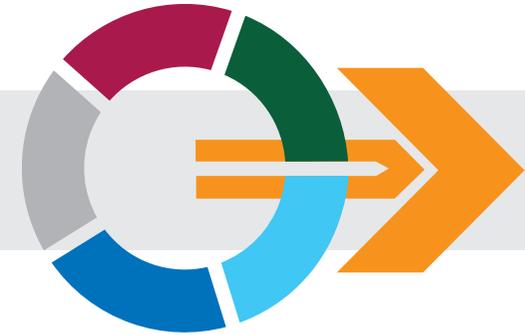
Concernant le fret, depuis 2003, le produit moyen ferroviaire se démarque à la hausse par rapport au prix du TRM zone longue traduisant la fin de la politique de volume.

5.2. Positionnement relatif des prix entre modes



chapitre 6

Indicateurs environnementaux



47

6.1

Gaz à effet de serre

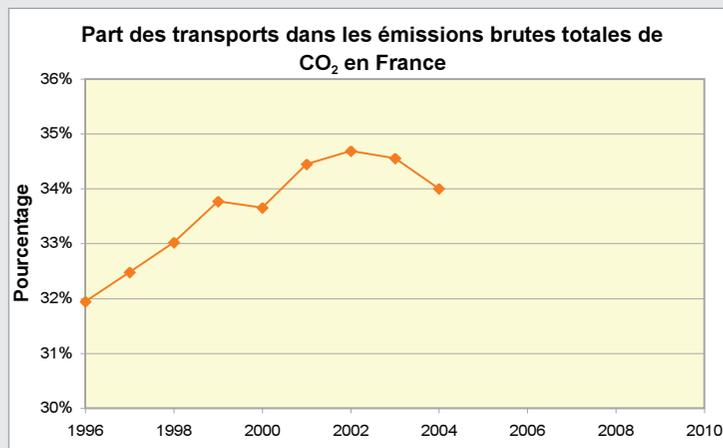
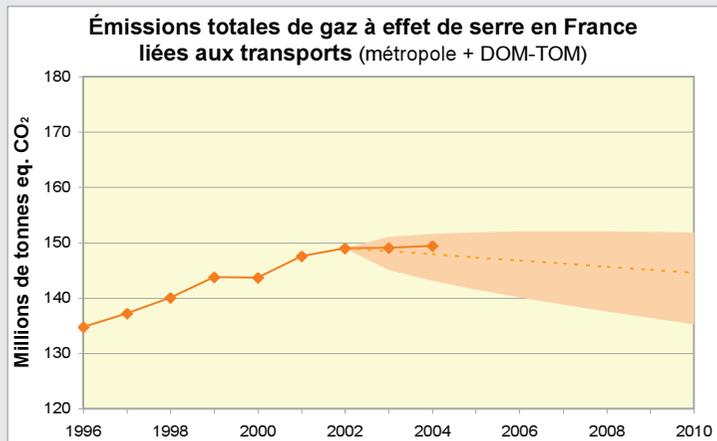
6.2

Polluants locaux

6.3

Consommation de pétrole

6.1. Gaz à effet de serre



Description des indicateurs

■ Emissions totales de gaz à effet de serre en France (métropole + DOM-TOM), liées aux transports, en millions de tonnes équivalent CO₂ et émissions totales de CO₂ en France par mode de transport, en millions de tonnes.

Source : Citepa - inventaire UNFCCC

■ Comparaison des évolutions par rapport à l'Union européenne, en base 100 en 1996.

Source : Citepa + Eurostat

■ Moyenne des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves, en France et dans 13 pays de l'Union européenne, en grammes / kilomètre.

Source : ACEA

Commentaires

Le plan climat 2004 contient une série de mesures qui devraient permettre d'économiser 20,3 millions de tonnes de CO₂, à l'horizon 2010, dans le secteur des transports. Une fois l'effet des mesures prises en compte, les émissions de gaz à effet de serre ne devraient pas excéder, en 2010, 154,8 millions de tonnes de CO₂.

Les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports se stabilisent depuis 2003. Elles s'affichent donc à un niveau légèrement supérieur aux prévisions du scénario central 2025.

On note une inflexion sérieuse depuis 2003 de la part des transports dans les émissions brutes totales de CO₂ en France.

Les émissions totales de CO₂ en France pour le mode routier sont quasiment stables depuis 2001.

Les émissions de CO₂ du trafic aérien diminuent régulièrement depuis 2001, après un pic en 2000, du fait notamment de la moindre croissance du trafic et de la meilleure efficacité énergétique des avions.

Les émissions de CO₂ du trafic fluvial et maritime augmentent depuis 2001, du fait de la progression des trafics de ces modes.

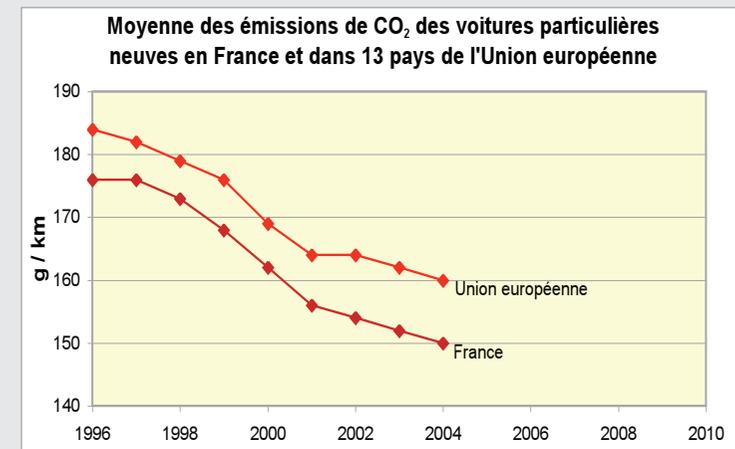
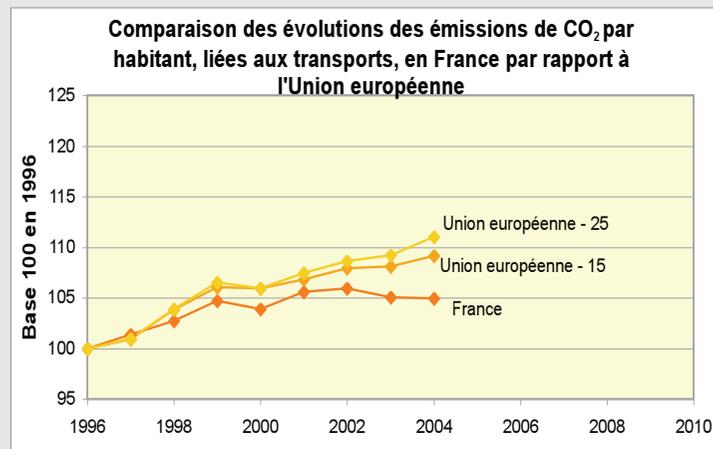
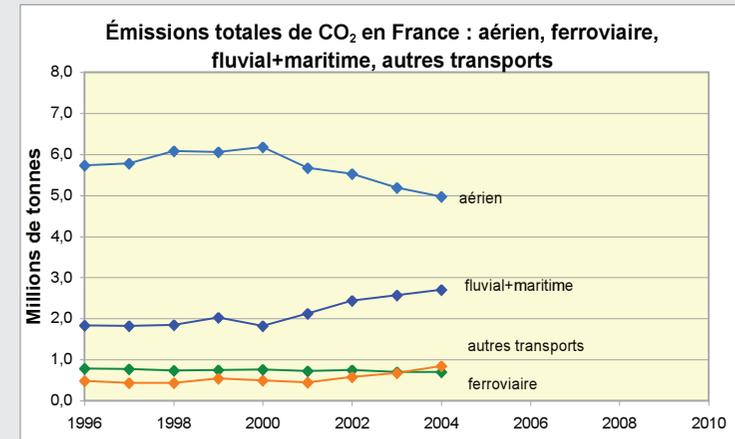
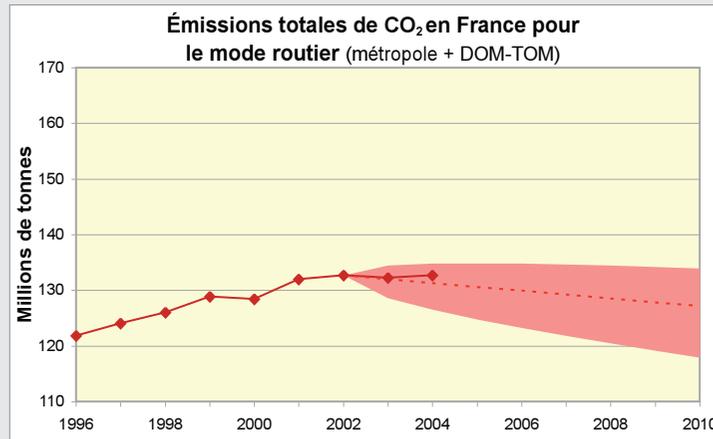
Depuis 2003, les émissions de CO₂ par habitant, liées aux transports, se stabilisent en France par rapport à l'augmentation dans l'Union européenne.

Depuis 2003, la moyenne des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves en France diminue au même rythme que celles de l'Union européenne.

6.1. Gaz à effet de serre



- ◆— Réalisé
- - - Scénario central
- Valeur supérieure
- Valeur inférieure





Description des indicateurs

Emissions de polluants locaux : oxydes d'azote (NOx), monoxydes de carbone (CO), composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et particules inférieures à 10 microns, en France métropolitaine, en milliers de tonnes.

Source : Citepa - Coralie / format Secten



Commentaires

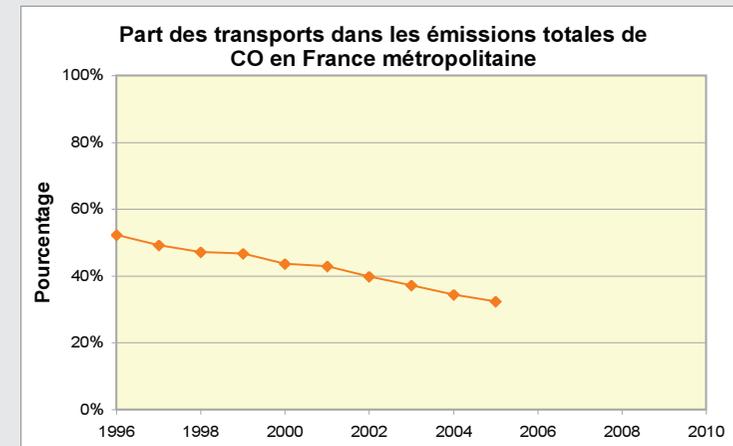
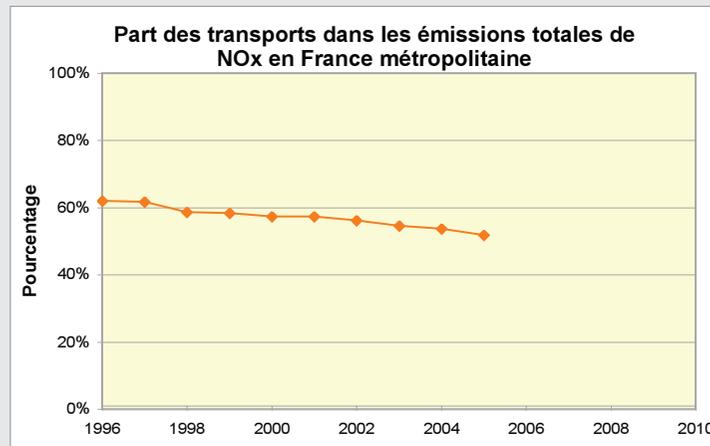
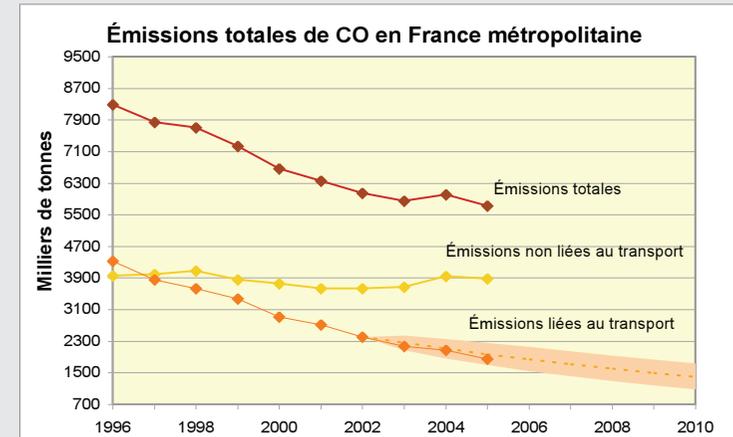
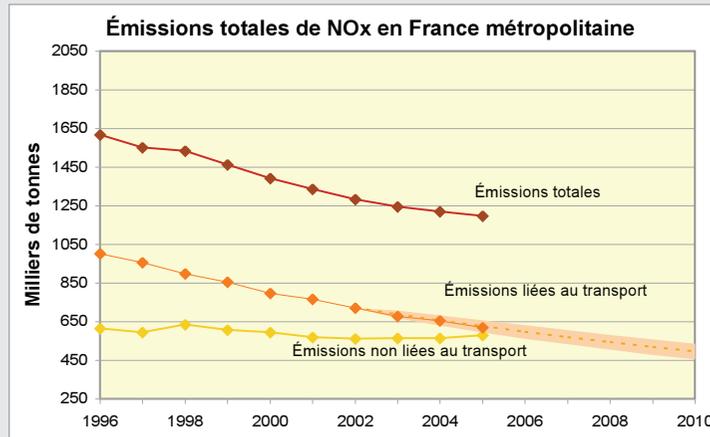
Les principaux polluants locaux liés aux transports baissent fortement sur la période, tant en valeur absolue qu'en part des émissions totales en France, du fait du renforcement progressif des normes anti-pollution.

L'objectif fixé par la directive des émissions transfrontalières pour le plafond d'émissions de NOx en 2010 est de 810 milliers de tonnes pour l'ensemble des secteurs de l'économie.

6.2. Polluants locaux



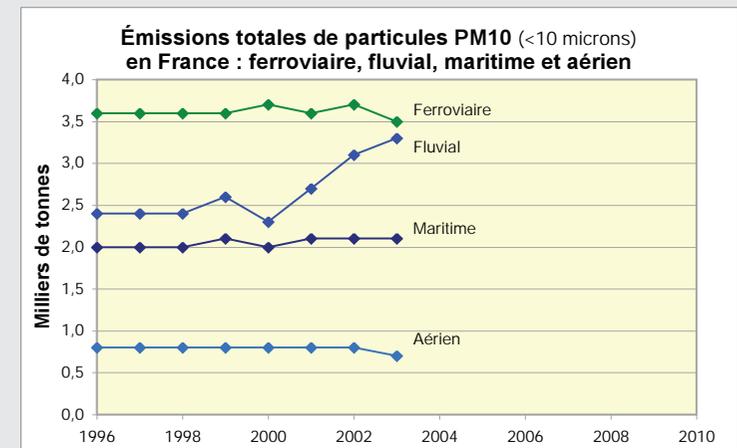
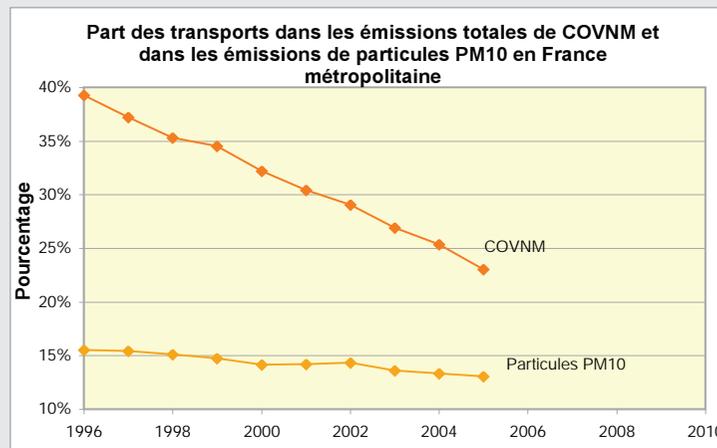
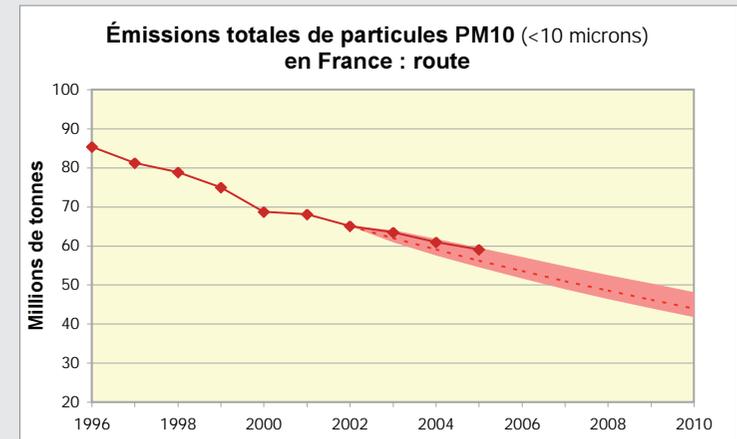
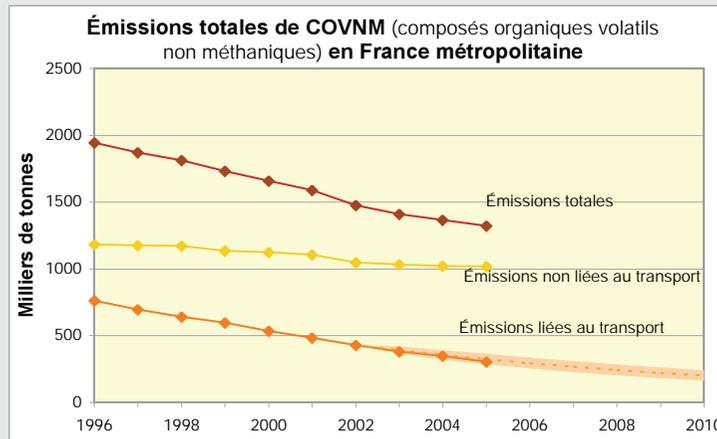
- ◆— Réalisé
- - - Scénario central
- Valeur supérieure
- Valeur inférieure



6.2. Polluants locaux



- ◆ Réalisé
- - - Scénario central
- Valeur supérieure
- Valeur inférieure





Description des indicateurs

■ Consommation finale énergétique totale de charbon + pétrole + gaz + électricité liée aux transports, corrigée du climat en millions de tonnes équivalent pétrole (tep).

Source : observatoire de l'énergie

■ Consommation finale énergétique de pétrole raffiné liée aux transports, corrigée du climat en millions de tonnes équivalent pétrole (tep).

Source : observatoire de l'énergie



Commentaires

La consommation finale énergétique totale liée aux transports et la consommation finale énergétique totale de pétrole raffiné liée aux transports restent relativement stables depuis 2001.

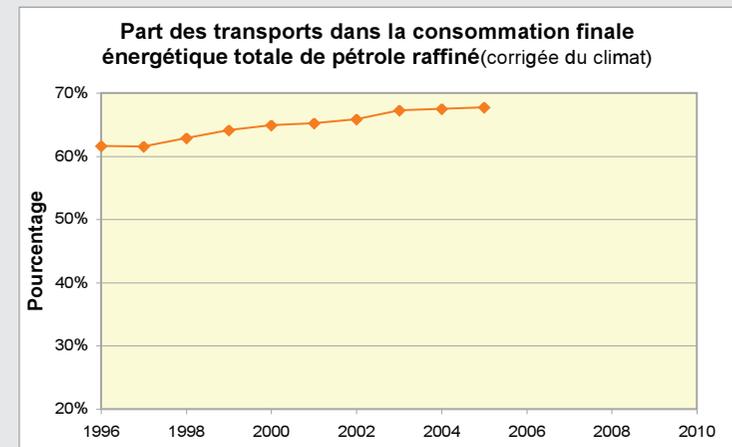
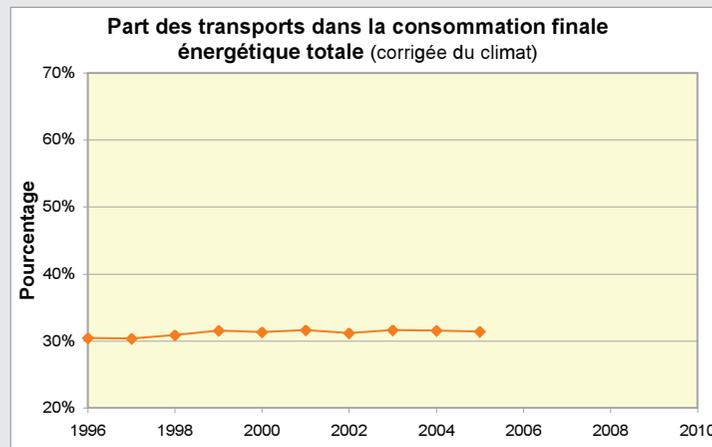
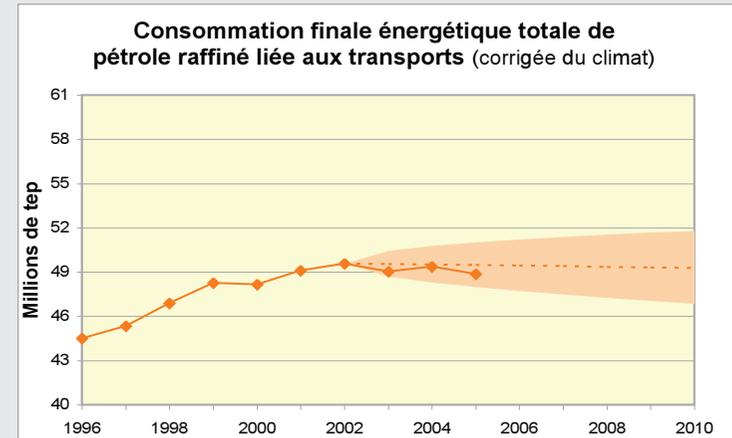
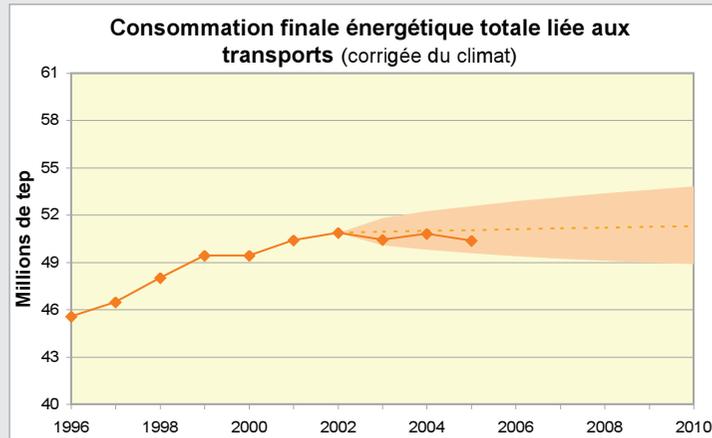
La part des transports dans la consommation finale énergétique totale se maintient autour de 30% malgré une constante augmentation du transport de voyageurs et de marchandises.

La part des transports dans la consommation finale énergétique totale de pétrole raffiné augmente régulièrement depuis 1996.

6.3. Consommation de pétrole

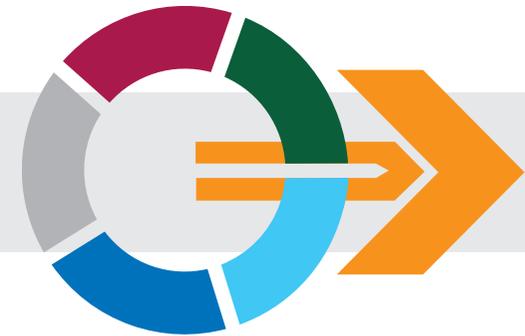


- ◆— Réalisé
- - - Scénario central
- Valeur supérieure
- Valeur inférieure



Annexe

Les projections nationales
actualisées de la demande
de transport à l'horizon
2025



Une référence pour le suivi de la politique multimodale de transport

Pour accompagner la mise en œuvre des décisions du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, le Comité des Directeurs transports a demandé à la direction des Affaires économiques et internationales (Service Economie, Statistiques et Prospective) une mise à jour des scénarios de projection de la demande de transport à l'horizon 2025. Les principaux résultats de ces projections ont été rendus publics par le Ministre le 8 décembre 2004.

Ces projections ont été actualisées début 2007 pour tenir compte des évolutions récentes du prix de l'énergie ainsi que des incertitudes sur d'autres grandeurs explicatives de la demande de transport.

L'ensemble des projections est accessible sur le site Internet du Service Economie, Statistiques et Prospective du Ministère, dans la rubrique : Produits et services / Publications / Rapports à l'adresse suivante :

http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=235

Présentées sous la forme de fourchettes de croissance des trafics qui recouvrent les évolutions les plus probables pour les demandes globales de transport de voyageurs et de marchandises, ces projections de tendances et d'inflexions de la demande de transport à l'horizon 2025 ne constituent pas un objectif à atteindre, mais un ensemble de repères indispensables à la mise en œuvre de la politique multimodale des transports.

Ces valeurs serviront ainsi de référence pour la présentation des indicateurs de suivi de la politique des transports, afin d'identifier les écarts éventuels entre les évolutions de trafic observées chaque année et les projections établies, et d'apprécier les résultats des actions conduites dans les différents domaines.

Les principales tendances : une croissance moins forte dans les vingt prochaines années

Les flux de transports ont connu dans le passé une croissance forte, tendanciellement supérieure à celle de l'activité économique, notamment avec l'ouverture des frontières et l'élargissement du marché européen. Cependant, les évolutions démographiques et l'arrivée à maturité de certains marchés, notamment l'usage de l'automobile, conduiront, dans les vingt prochaines années à un net ralentissement des rythmes annuels de croissance sur l'ensemble des secteurs du transport.

- Les transports intérieurs de marchandises connaîtront une progression comprise entre 1,3% et 1,5% par an ; la croissance du transport maritime par les ports français serait de 1,3% par an, avec un développement particulièrement important du trafic conteneurisé (3,7% et plus).

- Pour le transport aérien intérieur, après la baisse enregistrée entre 2001 et 2004, la croissance du trafic de passagers devrait repartir et se traduire par une croissance du trafic comprise entre 0,4% et 1,6% par an.

- Pour les voyageurs intérieurs interurbains, la croissance annuelle des trafics tous modes serait comprise entre 1,6% et 2% par an au lieu de 3,1% au cours des 20 dernières années ; ce ralentissement (en termes relatifs) correspondant à l'arrivée à maturité des marchés automobile et aérien.

- Pour les déplacements urbains et périurbains, la croissance se ralentirait sous l'effet de la démographie urbaine, de la stabilité du nombre moyen de déplacements par personne et des budgets temps. Le volume des déplacements (en voyageurs-kilomètres) serait quasiment stable pour les résidents des villes-centres.

Les projections nationales actualisées de la demande de transport à l'horizon 2025



Récapitulatif des transports intérieurs

Hypothèse de croissance du PIB de 1,9% sur la période 2002-2025

Voyageurs interurbains Transport intérieur	Rappel 2002	En % des Gvoy.km par an	
		Croissance annuelle moyenne 2002-2025 Fourchette ⁽¹⁾	
Réseau routier national ⁽²⁾ <i>en Gvoy.km</i>	302	[422 ; 487]	
Fer (réseau national hors IdF) <i>en Gvoy.km</i>	63	[93 ; 108]	
Aérien (intérieur) <i>en Gvoy.km</i>	13,7	[15,0 ; 19,9]	
Voyageurs tous modes <i>en Gvoy.km</i>	379	[542 ; 604]	

(1) Probabilité de 10 % de se trouver en dehors de cette fourchette. Les points de la fourchette ne sont pas équiprobables : la probabilité est maximum au voisinage de la valeur moyenne.

(2) Réseau routier national dans sa configuration de 2002 complété par les nouvelles infrastructures.

Marchandises Transport intérieur	Rappel 2002	En % des Gt.km par an	
		Croissance annuelle moyenne 2002-2025 Fourchette ⁽¹⁾	
Transport routier <i>en Gt.km</i>	257	[343 ; 382]	
Transport ferroviaire <i>en Gt.km</i>	50	[48 ; 71]	
Marchandises tous modes <i>en Gt.km</i>	314	[419 ; 442]	

(1) Probabilité de 10 % de se trouver en dehors de cette fourchette. Les points de la fourchette ne sont pas équiprobables : la probabilité est maximum au voisinage de la valeur moyenne.

Transport fluvial

De nouvelles projections à l'horizon 2025 ont été réalisées pour deux scénarios de croissances sectorielles compatibles avec une croissance du PIB de 1,9 % par an. L'actualisation des projections conduit à un trafic moyen en 2025 de 10,0 milliards de tonnes-km, hors projet Seine-Nord Europe, ainsi qu'une probabilité de 90% de se situer entre 8,8 et 11,3 milliards de tonnes-km, par rapport à un volume de transport en 2002 de 6,9 Gt.km. La réalisation du projet Seine-Nord Europe apporterait un trafic supplémentaire en 2025 de 4,3 milliards de tonnes-km, portant le trafic moyen à 14,3 milliards de tonnes-km à cet horizon.

**Ont participé
à la conception
du document :**

direction
des Affaires
économiques et
internationales

Service
Economie,
Statistiques
et Prospective

Sétra

service d'Études
techniques
des routes
et autoroutes

CETE
de Lyon

centre
d'Études
techniques
de l'Équipement



Centre d'Études
Techniques
de l'Équipement
du Sud-Ouest

Assistance au maître d'ouvrage
à la conception
et à la rédaction du dossier
Pierre Favier Consultant

**secrétariat
général**

**direction
des Affaires
économiques
et internationales**

**Service
Économie,
Statistiques
et Prospective**

**Tour Pascal A
92055 La Défense
cedex**

téléphone :

33(0) 1 40 81 13 80

télécopie :

33(0) 1 40 81 13 27

courriel :

christine.raynard

@equipement.gouv.fr