

Juillet
2011

Les comptes des transports en 2010

Tome 1

48^e rapport à

la Commission

des comptes des transports

de la Nation

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

**Présent
pour
l'avenir**





Les transports en 2010

(tome 1)

48^e rapport
de la Commission des comptes
des transports de la Nation

La Commission des comptes des transports de la Nation

Missions et composition de la Commission

La Commission des comptes des transports de la Nation est instituée dès 1951. 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 socio-économiques du secteur des transports en France, en termes notamment de production de richesse et d'emplois ;*
- *retrace l'ensemble des contributions financières, fiscales et budgétaires versées aux collectivités publiques par les opérateurs et usagers des transports ;*
- *retrace l'ensemble des financements publics en faveur des opérateurs et usagers des transports en distinguant clairement les dépenses consacrées au fonctionnement du secteur des transports de celles consacrées à l'investissement ;*
- *met en valeur les résultats obtenus par rapport aux moyens financiers publics engagés ;*
- *récapitule la valeur patrimoniale des infrastructures publiques de transport en France. »*

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

Le Service de l'observation et des statistiques (SOeS), service statistique du Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (MEDDTL), 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 MEDDTL et l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee). La Commission se réunit deux fois par an, généralement fin mars et fin juin.

Le 48^e rapport de la Commission

Le rapport ci-après a été examiné par les membres de la Commission lors de la plénière du 7 juillet 2011. Il répond aux trois premiers alinéas de l'ex-article 12 de la loi de finances rectificative n° 2002-1050 tandis que le tome 2 regroupe les dossiers visant à « mettre en valeur les résultats obtenus par rapport aux moyens engagés », conformément à l'alinéa 4 de ce même article 12.

Ont participé au tome 1 Mesdames Marlyse CLEMENT, Céline CALVIER, Véronique COUTANT, Hélène FRECHOU et Messieurs Emmanuel BERGER (secrétaire), Frédéric BOCCARA (rapporteur), Carlo COLUSSI, Adrien FRIEZ du SOeS, Messieurs Christophe BORDET et Alain NOLIN de l'INSEE, Bruno TERRIEN de la Banque de France

Ont participé au tome 2 Mélanie CALVET et Didier ROUCHAUD, du SEEIDD

Membres de la Commission des comptes des transports de la Nation

Président, M. Thierry MARIANI, ministre des transports

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

17 membres de droit représentant l'administration :

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

10 membres de droit compétents en matière de transports :

le président du Conseil national des transports ;
le président du Conseil supérieur de la marine marchande
le président du Conseil supérieur de l'aviation marchande
le directeur général du Centre d'analyse stratégique
le vice-président de la Commission des comptes des services de la nation
le vice-président de la Commission des comptes du tourisme
le vice-président de la Commission des comptes et de l'économie de l'environnement
le président de l'Association des régions de France (ARF)
le président de l'Assemblée des départements de France (ARF)
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 l'Union des ports autonomes et des chambres de commerce et d'industrie maritimes (Upaccim)
Le président de Réseau ferré de France (RFF)

Le président de la Société nationale des chemins de fer (SNCF) ;

Le directeur général d'Aéroports de Paris (ADP)

Le président de la compagnie Air France

Le directeur général de Voies navigables de France (VNF)

Le président du Comité des armateurs fluviaux (CAF)

Le délégué général de la Fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF)

Le président de la Fédération nationale de transport routier (FNTR)

Le président du Comité national routier (CNR)

Le président de l'Union routière de France (URF)

Le président de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA)

Le président du Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA)

Le président de la Régie autonome des transports parisiens (RATP)

Le président de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP)

Le président du Groupement des autorités responsables des transports (GART)

Le président du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF)

Le président de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUBICY)

Le président de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)

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 président de l'Association des chambres françaises de commerce et d'industrie (ACFCI)

Le directeur général de La Poste

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 Confédération française de l'encadrement des transports de la Confédération générale des cadres (CGC-CFET)

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

M. Maurice BERNADET

M. Dominique BUREAU

M. Jean-Pierre FONTELLE

Mme Ariane DUPONT

M. Emile QUINET

M. Michel SAVY

Table des matières

Synthèse	7
Fiches	
A – Les données macro-économiques	13
A1 – Le contexte économique de l’année	14
A2 – Les activités sectorielles en France	16
A3 – L’activité marchande de transports	18
A4 – Les ménages et les transports	20
A5 – Les échanges extérieurs de services de transports	22
A6 – La consommation d’énergie dans les transports	24
A7 – Les investissements internationaux transport	26
A8 – La dépense transport du compte satellite des transports	28
M – Les transports de marchandises	31
M1 – Le transport intérieur terrestre de marchandises	32
M2 – Le transport intérieur routier de marchandises	34
M3 – Le transport intérieur ferroviaire de marchandises	36
M4 – Le transport intérieur fluvial de marchandises	38
M5 – Le transport maritime de marchandises	40
M6 – Le transport terrestre de marchandises dans l’UE	42
M7 – Le transport de conteneurs	44
V – Les transports de voyageurs	47
V1 – Les transports intérieurs de voyageurs	48
V2 – Le transport aérien de voyageurs	50
V3 – Le transport ferroviaire de voyageurs	52
V4 – Les transports collectifs urbains	54
V5 – Les liaisons trans-Manche et avec la Corse	56
C – Le bilan de la circulation	59
C1 – Le bilan de la circulation	60
C2 – Les immatriculations de voitures neuves	62
C2b – Le parc de véhicules	64
C3 – Les carburants	66
S – Les entreprises et l’emploi	69
S1a – La démographie des entreprises	70
S1b – L’emploi dans le secteur des transports	72
S1c – Les salaires	74
S1d – Le marché du travail transport et logistique	76
S1e – Les comptes des entreprises de transports en 2009	78
S2a – Les entreprises de TRM	80
S2b – L’emploi et les salaires dans les entreprises de TRM	82
S2c – Les entreprises de TRM en Europe en 2008	84
S3 – Les entreprises de la messagerie	86

S4 – Les entreprises de transport collectif urbain	88
S5 – Les entreprises ferroviaires	90
S6 – Les entreprises de transport fluvial	92
S7 – Les entreprises de transport maritime	94
S8 – Les compagnies aériennes françaises	96
S9 – Aéroports de Paris	98
I – Les infrastructures de transports	101
I1 – La gestion des infrastructures de transports	102
I2 – Les investissements en infrastructures de transport	104
I3 – L’agence de financement des infrastructures de transports (AFITF)	106
I4 – Les réseaux de transport dans l’UE	108
E – Les transferts de l’État et des collectivités locales	111
E1 – Recettes publiques diverses liées aux transports	112
E2 – Les dépenses des administrations publiques centrales	114
E3 – Les dépenses des administrations publiques locales	116
E4 – Les transferts publics à la SNCF	118
E5 – Les transferts publics aux transports collectifs urbains	120
E6 – Les transferts publics aux gestionnaires d’infrastructures	122
D – Transports et développement durable	125
D1 – L’accidentologie routière	126
D2 – L’accidentologie poids lourds en 2009	128
D3 – L’accidentologie ferroviaire, aérienne et maritime	130
D4 – La pollution locale liée aux transports	132
D5 – Les émissions de GES des transports	134
D6 – Indicateurs transport du Grenelle de l’environnement	136
Annexes	139
Nouvelle base (2007) du Bilan de la circulation	140
Liste des annexes dématérialisées	149
Sites Internet	152
Sigles et abréviations	154
Réunion plénière de la Commission du 7 juillet 2011	159
Liste des participants	159
Remarques des membres de la Commission	160

L'ensemble du transport intérieur terrestre de marchandises montre une reprise (+ 3,3 % en t-km) après un recul sur deux ans de - 18,3 %, tandis que le transport de voyageurs, moins touché par la crise, accélère en 2010 par rapport à 2009 (+ 0,8 % après +0,6 %). Cette reprise est concomitante de la reprise de l'activité économique d'ensemble.

La reprise du transport de marchandises résulte en premier lieu du transport routier (+ 4,7% après - 12,8 % en 2009) et du transport fluvial (+8,6 % en t-km) tandis que le transport ferroviaire continue à baisser très fortement (- 6,3 % de tonnes kilomètres après -20,5 %), baisse amplifiée au quatrième trimestre par les intempéries de décembre.

Le transport intérieur de voyageurs augmente plus fortement qu'en 2009 avec une circulation des voitures particulières qui s'accroît (+ 0,9 %), portée par l'accroissement du parc de voitures. Le transport collectif augmente faiblement (+ 0,4 %), porté par les transports collectifs routiers (+ 1,5 %), tandis que les transports ferrés stagnent et le transport aérien intérieur poursuit sa baisse entamée en 2008 (- 1,3 %). À l'international, le transport aérien retrouve la croissance en 2010.

Cette reprise portée principalement par le routier s'accompagne d'une augmentation des émissions de gaz à effet de serre (+0,8 %), après cinq années de baisse.

Le contexte globalement plus porteur de 2010 suscite plus de créations d'entreprises (+ 7,6 %, hors auto-entrepreneurs) et conduit à une augmentation de l'emploi salarié durant l'année (+ 0,5 %) qui n'efface toutefois pas les pertes de 2009. S'accompagnant en outre d'une hausse des prix du fret ou de certains tarifs, la situation des entreprises connaît une amélioration en terme de valeur de sa production, de CA et d'excédent brut d'exploitation ce qui bénéficie à l'investissement dans les secteurs du transport ferroviaire ou du transport en commun urbain, mais pas dans le TRM.

Les dépenses d'investissements en infrastructures de transport diminuent de 5,0 % en 2010 du fait de la forte baisse des investissements pour le réseau routier et pour le réseau ferroviaire.

Les dépenses publiques en transport et infrastructures continueraient d'augmenter (+ 1,8 %) portées essentiellement par les collectivités locales (2,5 %, estimation provisoire) tandis que celles des administrations publiques centrales diminuent (- 0,4 %).

Structurellement, la dépense de transport de tous les agents économiques représente environ 20 % du Pib dont 13% en investissement. Elle correspond pour environ la moitié à des dépenses d'auto production de service de transport (essentiellement les ménages avec l'automobile).

Fret : Reprise de la route, dynamisme du fluvial, baisse du ferroviaire

Les transports intérieurs terrestres de marchandises se redressent (+ 3,7 % pour les tonnes-kilomètres). Cette hausse intervient après une chute sans précédent en 2009 (- 13,4 %) qui a fait reculer le transport intérieur de marchandises à son niveau d'il y a dix ans. Le transport intérieur routier de marchandises augmente de 4,7 % (- 14,2 % en 2009). Ce redressement ne permet toutefois pas de rattraper la perte de transport engendrée par la crise qui avait débuté fin 2007 et les tonnes-km sont, en moyenne annuelle inférieures à celles observées en 2007. Le transport ferroviaire continue à baisser très fortement (- 6,3 % de tonnes kilomètres après - 20,5 % en 2009). Le transport ferroviaire international et de transit chutent tandis que le transport national est

quasiment stable. L'ampleur de cette baisse a été accentuée par les intempéries de décembre. Malgré un contexte peu porteur, l'ouverture du marché se poursuit et les entreprises privées concurrentes de la SNCF accroissent de six points en t-km leur part du transport 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 %). Le transport fluvial, peu affecté par la crise relativement aux autres modes, retrouve en 2010 son niveau de 2006. Le transport par oléoducs continue à baisser de manière néanmoins importante pour la quatrième année consécutive (- 3,8 % après - 17,8% en 2009 et - 7,8% en 2008) en lien avec l'accident sur le *pipe line* du réseau SPE reliant Fos-sur-mer à l'Allemagne.

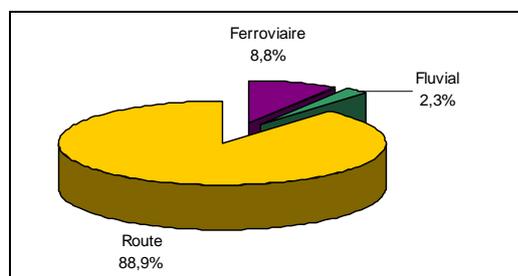
Produits agricoles et marchandises groupées portent la hausse

La reprise des transports de produits agricoles et des marchandises groupées et conteneurs est le principal moteur de l'augmentation du transport des autres modes. 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 (Russie, l'Ukraine, le Kazakhstan). La hausse 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 également des principaux ports européens. Par contre certains produits, en premier lieu les produits énergétiques, sont peu porteurs 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.

Marchandises, les parts modales de la route et du fluvial augmentent

La part modale du ferroviaire dans le transport de marchandise baisse de pratiquement 1 point en quantité de transport (à 8,8 % des t-km) tandis que celle de la route augmenterait de 0,8 point (à 88,9 %) et celle du fluvial de 0,1 point (à 2,3 %).

Parts modales du transport intérieur terrestre de marchandises



Sources : SOEs, VNF

Le transport de voyageurs augmente

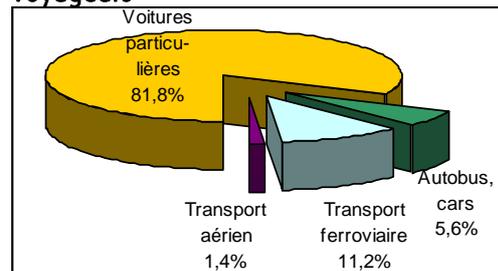
Le transport intérieur de voyageurs moins touché par la crise que les marchandises augmente plus fortement en 2010 qu'en 2009 (+ 0,8 % après + 0,5 %)

La mobilité en transport individuel qui représente près de 82% des transports de personnes augmente au même rythme que l'ensemble (+ 0,8 % hors véhicules étrangers) malgré la hausse du prix des carburants en seconde moitié de l'année.

Après un recul en 2009 lié à la crise, le transport collectif s'accroît en 2010 (+ 0,6 %) et retrouve ainsi le niveau atteint en 2008 avant la crise et à l'époque de prix élevés des carburants. 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 urbain) augmente modérément et les liaisons interurbaines longue distance (ferroviaire et aérien) 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 Ile-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 en avril.

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 % des voyageurs-km.

Parts modales du transport intérieur de voyageurs



Source : SOEs d'après Bilan de la circulation (hors véhicules routiers étrangers), SNCF, RATP, Optile, UTP, DGA

La circulation routière augmente

La circulation routière augmente en 2010 avec une croissance de 1,5 % en véhicules-km. Cette augmentation concerne l'ensemble des types de véhicules : + 0,9 % pour les véhicules particuliers, + 3,4 % pour les véhicules utilitaires légers et + 4,0 % pour les véhicules lourds (poids lourds, bus, cars). Concernant les voitures particulières, la poursuite des avantages procurés par le bonus-malus et la prime à la casse ont favorisé l'accroissement du parc et son rajeunissement. La diésélisation du parc se poursuit (+ 4,1 %, pour le nombre de véhicules diesel contre - 3,5 % pour le nombre de 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).

Augmentation des émissions de gaz à effet de serre

En 2010, les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports augmentent de 0,8 %, après cinq années consécutives de baisse. Cette hausse est néanmoins plus faible que celle de l'ensemble des secteurs (+ 1,9 %) et accompagne la reprise économique. Dans le secteur transport cette hausse des émissions de GES est à relier à la reprise du transport routier et plus globalement à l'évolution de la circulation routière. Les émissions de CO₂, qui représentent plus de 95 % des émissions de GES des transports augmentent de 0,8 % , après cinq années de baisse.

Créations d'entreprises et reprise de l'emploi salarié

Le contexte économique général et plus particulièrement celui des transports s'améliore en 2010 après la crise de 2009. Partant d'environ 90.000 unités début 2010, ceci conduit à une augmentation des créations d'entreprises de transport de 7,6 % hors auto-entrepreneurs tandis que les défaillances diminueront légèrement (- 2,4 % en données provisoires). Les créations d'entreprises augmentent pour la cinquième année consécutive malgré la crise.

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 il ne retrouve pas son niveau de 2008. 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 principaux secteurs contribuant à cette hausse sont les transports routiers de fret de proximité et la manutention et entreposage alors que le secteur du transport ferroviaire ainsi que l'organisation du fret 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.

Cette reprise s'accompagne aussi d'une légère reprise de la masse salariale qui est cependant moins forte que celle de l'ensemble du secteur (+ 0,7% en euros constants contre + 1,9 % pour l'ensemble des secteurs principalement marchands non agricoles).

Concernant les entreprises de TRM, la reprise de l'emploi de fin d'année (+ 1,4% soit 4 500 emplois entre fin 2009 et fin 2010) ne suffit pas à effacer les pertes connues depuis 2009. Comme pour l'ensemble du secteur transport, la masse salariale augmente (+ 1,7% en euros constants) ainsi que le pouvoir d'achat du salaire moyen mensuel par tête.

Légère amélioration de la situation des entreprises de transport

Le chiffre d'affaires des entreprises de transport routier de marchandises (y compris messagerie-fret express) devrait augmenter à nouveau après une année 2009 en forte baisse (+ 5,3 % après - 9,0 %). 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 progresse plus rapidement que les charges de personnel, et l'excédent brut d'exploitation devrait croître d'environ 10 % améliorant le taux de marge de 0,6 point par rapport à 2009 pour atteindre 8,5 %. L'investissement des entreprises de TRM continue cependant de diminuer avec une baisse des immatriculations de poids lourds neufs.

Concernant les entreprises des autres modes de transport, les productions de l'EPIC SNCF (+ 1,2 %) et de la RATP (+ 1,8 %) augmentent. Même si la situation de la SNCF est marquée par la baisse du fret, son chiffre d'affaires augmente de 1,2 % tiré par le transport de voyageurs. La valeur ajoutée et l'excédent brut d'exploitation de l'EPIC continuent à diminuer du fait notamment de la hausse des péages versés à RFF ainsi que de l'augmentation des impôts versés avec le nouvelle contribution sociale territoriale (CST). Cependant, le résultat net redevient positif (+ 0,5 Md€ après - 0,4 Md€). Les investissements de l'EPIC atteignent 3,3 Mds d'€ (dont 0,9 Md€ financés par les AOT) en augmentation sensible par rapport à 2009.

La RATP est portée par une hausse des recettes du trafic dans un contexte marqué par la tarification sociale et l'offre nouvelle de 2009 et de 2010. Ainsi VA (+ 1,5%) et EBE (+ 7,2 %) augmentent ce qui bénéficie à l'investissement qui se stabilise au niveau élevé de 2009.

Dans le fret maritime, la CMA-CGM enregistre des niveaux records d'activité, en tant que groupe. La situation est plus contrastée pour le transport maritime de voyageurs : le nombre de compagnies s'accroît, tant sur le transmanche que sur la Corse, Seafrance et la SNCM voient leur chiffre d'affaires reculer tandis que Brittany-Ferries résiste.

Les dépenses d'investissements en infrastructures de transport diminuent

Les dépenses d'investissements en infrastructures de transport diminuent de 5,0 % après une augmentation de 2,1 %. Elles se situent à 18,1 Mds€. Ce recul est entraîné par la

forte baisse des investissements pour le réseau routier et des investissements pour le réseau ferré.

Les investissements en infrastructures routières représentent, avec 12 Mds€, presque 65% du total des dépenses publiques en infrastructures de transport. Leur baisse recouvre une dichotomie entre des investissements sur le réseau non concédé (- 0,9 Md€, dont - 0,2 Md de l'Etat) et des investissements sur le réseau concédé par les sociétés concessionnaires d'autoroute (+0,3 Md€).

De même, les investissements en faveur du réseau ferroviaire diminuent fortement (- 7,9 % en 2010 après + 12,6 % en 2009 et + 16,7 % en 2008) pour atteindre 3,2 Mds€. Malgré des transferts publics accrus en faveur des investissements dans les infrastructures ferroviaires (+2,5%), cette baisse est expliquée, outre les grèves et intempéries, par « la saturation des moyens de production » (source rapport financier 2010 de RFF).

Il s'agit principalement de travaux de renouvellement de voies, de signalisation et de télécommunication, d'ouvrages d'art dont l'essentiel (2,3 Mds€) est réalisé par des mandataires au nom et pour le compte de Réseau ferré de France. Leur baisse affecte particulièrement le réseau classique (- 10,8 %), les investissements sur le réseau LGV reculant légèrement (- 0,8 %). Les chantiers de la LGV Est Européenne et de la branche Est de la LGV Rhin - Rhône se poursuivent cependant, avec des subventions d'investissements versées à RFF pour financer ces programmes qui augmentent de 1,3 % grâce aux concours de l'État (y compris AFITF). De fait ces subventions compensent les reculs importants des financements de l'Union Européenne et des collectivités territoriales.

Les investissements portuaires qui représentent de faibles montants relatifs, diminuent eux aussi, fortement, après deux années de forte croissance.

En revanche, les investissements en infrastructures pour le transport collectif urbain (y compris le Transilien) augmentent. Il en est de

même pour les investissements en infrastructures aéroportuaires et fluviales dont le poids est moindre.

Au total, la répartition modale des dépenses d'investissements en infrastructures évolue en défaveur de la route. Ceci est notamment illustré par les dépenses d'intervention de l'AFITF qui baissent globalement mais se réorientent aussi en faveur du rail qui représente en 2010 presque la moitié des dépenses de l'Agence tandis que la part de la route recule à 36%.

Les dépenses publiques en transport et infrastructures entraînées par les collectivités locales

Les dépenses publiques en transport et infrastructures continueraient d'augmenter (+ 1,8 %) portées essentiellement par les collectivités locales (+ 2,5 %, estimation provisoire) tandis que celles des administrations publiques centrales diminuent (- 0,4 %).

La légère diminution des dépenses des administrations publiques centrales recouvre deux évolutions différentes. Les dépenses de fonctionnement augmentent (+ 1,1 %) tandis que les dépenses d'investissement diminuent (- 3,4 %). Par mode de transport, la dépense en faveur du ferroviaire augmente (+ 2,4 %), tandis que celle en faveur de la route diminue (- 6,2 %). Les autres modes représentent une part plus faible des dépenses des administrations publiques centrales avec comme points essentiels en 2010 la forte augmentation en faveur des transports en commun urbains et la baisse pour le transport maritime.

Au global et replacé dans une perspective plus longue, s'opère un repositionnement des dépenses publiques de l'ensemble des administrations publiques entre dépenses d'investissement (+ 2,7 % en 2010 après + 7,9 % en 2009) et dépenses de fonctionnement (+ 0,4 % en 2010 après - 8,6 % en 2009) qui

résulte de la modification du cadre d'intervention de l'Etat et des collectivités locales avec les remises à plat d'un certain nombre de convention avec les opérateurs publics comme par exemple la SNCF et RFF, pour l'Etat, et la RATP, pour le STIF et la Région Ile de France. Dans ce cadre, néanmoins, les fonds alloués pour le fonctionnement peuvent bénéficier à l'autofinancement des gestionnaires d'infrastructures qui ont la latitude de l'utiliser pour investir.

En lien avec l'augmentation des dépenses, les principales recettes liées au transport augmenteraient de 1,1 % en 2010 après - 1,0 % en 2009 portées par la forte progression (+ 3,7 %) du versement transport qui représente 6,1 Mds€ versés pour moitié par les entreprises de l'Ile de France et qui constitue la principale source de financement des transports en commun urbains. L'ensemble des autres recettes qui dépend au deux tiers des taxes sur les carburants augmente de 0,7 %.

La dépense transport : 20% du PIB

Structurellement, du point de vue monétaire, d'après le compte satellite des transports, la dépense de transport représente environ 20% du PIB (377 Mds€ en 2009 dont 14% en investissement). Elle correspond pour environ la moitié à des dépenses d'auto production de service de transport (essentiellement les ménages avec l'automobile). Les 191 Mds€ restants se partagent entre les entreprises (65%), les administrations publiques (20%), les ménages (12%) et le reste du monde.

La dépense d'investissement dans la fonction transport représente environ 18% de la FBCF des entreprises comme des administrations publiques (17%). Le revenu courant de la fonction transport bénéficie globalement aux entreprises et aux administrations publiques (APU).

Les APU perçoivent, y compris TVA, globalement plus de recettes liées à la dépense courante de transport de la nation qu'elles n'y consacrent de financement (excédent de 35 Mds€ en 2009) mais hors TVA leur revenu courant du transport (10,9 Mds€) est comparable à leur dépense d'investissement transport (12 Mds€ en 2009).

A – Les données macro-économiques

A1 | Le contexte économique de l'année 2010

Depuis la sortie de la récession au deuxième trimestre 2009, la France enregistre une croissance modérée. En 2010, le Pib augmente de 1,5 %, soit à peu près comme la zone Euro. Si le Pib des pays anciennement industrialisés ainsi que des pays d'Europe centrale et orientale croît très modérément, nombre de pays en développement ont nettement repris. La Chine et l'Inde, dont le Pib n'a pas reculé, connaissent même une accélération en 2010.

Reprise française modérée en 2010

Les pays de l'OCDE, dont la France, font face depuis 2008 à une crise économique qui après avoir conduit à la récession en 2009 semble s'être atténuée en 2010. La France est sortie de la récession à la fin du second trimestre 2009 grâce à la bonne tenue de la demande intérieure. Celle-ci a été soutenue par une politique monétaire de la BCE accommodante et par le plan de relance débuté en 2009 et poursuivi en 2010. Une action emblématique en est le dispositif de prime à la casse pour l'automobile qui s'est achevé fin 2010. Mais le soutien budgétaire à l'activité s'est traduit aussi par un déficit public et un endettement encore accrus.

Situations variables dans l'UE

En 2009 la France avait mieux résisté que l'ensemble de la zone Euro (- 2,5 % contre - 4,0 % pour la zone Euro). Par contre en 2010, sa croissance est un peu moindre que celle de la zone Euro (+ 1,5 % contre + 1,7 %) et nettement plus faible que celle de l'Allemagne (+ 3,5 %) qui contraste avec l'ensemble de la Zone. L'Allemagne avait connu une contraction sévère de l'activité en 2009 (- 4,7 %) mais avec une baisse limitée de l'emploi, les entreprises ayant beaucoup recouru au chômage partiel tandis que les salariés « acceptaient » une modération salariale. De ce fait en 2010, l'investissement des entreprises et les dépenses publiques ont soutenu la demande intérieure tandis qu'à l'exportation l'Allemagne bénéficiait de sa spécialisation sur les biens d'équipement et de son orientation vers la Chine.

Certains pays de la zone Euro ont rencontré de grandes difficultés comme la Grèce (- 4,0 % en 2010) et l'Irlande (- 0,3 %) qui pour faire face à des crises de leur dette publique ont recouru au mécanisme de soutien mis en place en mai 2010 suite à la crise de la dette grecque et abondé pour partie par les autres Etats. L'Espagne est sortie de la récession au premier trimestre 2010. Néanmoins, son Pib est inférieur à celui de 2009 (- 0,3 %) du fait de la dégradation du marché immobilier, de la réduction des dépenses d'investissement public qui pèsent sur l'économie et des tensions sur sa dette publique. Hors zone Euro, le Royaume Uni croît de 1,8 % en 2010 (après - 5,0 %) dans un contexte de fort endettement public qui a conduit à un plan de

réduction des dépenses publiques entré en vigueur au quatrième trimestre.

Contrastes en Europe centrale et orientale

Les situations des pays d'Europe centrale et orientale ne peuvent être simplement rattachées à l'appartenance à l'UEM voire à la zone Euro. Parmi les pays de l'UEM non membres de la zone Euro, la Pologne n'a pas connu de récession en 2009 et continue à croître à un rythme ralenti (+ 1,7 % en 2010 après + 5,0% en 2009) tandis que la Hongrie et la Bulgarie peinent à sortir de la récession (en 2010 : respectivement + 0,0 % et + 0,6 %).

Les pays à l'Est de l'UE retrouvent la croissance : la Russie croît de + 4,0 % en 2010 (après - 7,9 %), l'Ukraine de + 3,7 % (après - 15,1 %) ; la Géorgie de 5,5 % (après - 3,9%) tandis que d'autres Etats au poids économique plus faible n'ont pour la plupart pas connu de recul et continuent à croître.

L'économie américaine reste fragile

Pour faire face à la crise, une politique monétaire très accommodante et une politique budgétaire de soutien à la demande ont été mises en place afin de faire face à un niveau de chômage élevé et à un marché immobilier convalescent. Grâce à une consommation des ménages qui même en ralentissement reste dynamique et à un investissement en hausse, l'économie américaine croît de 2,8 % en 2010 (- 2,6 % en 2009). La situation des Etats-Unis est aussi caractérisée par un déficit budgétaire et un endettement public massifs tandis que l'endettement des ménages, moteur de la croissance passée, se réduit.

Le Japon croît de 3,5 % après - 5,3 % en 2009 mais à la différence des autres pays qui ont retrouvé la croissance, l'activité baisse au 4^e trimestre, contrecoup de la fin de la prime à la casse et des effets retardés de l'appréciation du Yen.

L'Asie émergente et l'Amérique latine sont dynamiques

La récession n'a pas touché la plupart des pays d'Asie en développement et en premier lieu la Chine et l'Inde. La Chine croîtrait ainsi de 10,5% en 2010, après 9,1%, et l'Inde de 9,7% en 2010 après 7,7%. Les autres pays de la zone qui ont connu un ralentissement voire un recul en 2009 croissent fortement en 2010 comme la Thaïlande (7,5 % après - 2,2 %), le Vietnam (6,5 % après 5,3 %) ou l'Indonésie (6,0 % après 4,5 %).

Les pays d'Amérique Latine, croissent de nouveau fortement en 2010 à l'image du Brésil (+ 7,5% en 2010), de l'Argentine (+ 8,0%) ou dans une moindre mesure du Mexique (+ 5,2%).

Hausse des prix des matières premières

La reprise s'accompagne d'un redressement quasi continu depuis mi-2009 des cours des matières premières, particulièrement le prix du pétrole qui se rapproche, en euros, des niveaux records atteints mi-2008.

Figure A1.1 Principaux indicateurs en volume pour les principaux pays

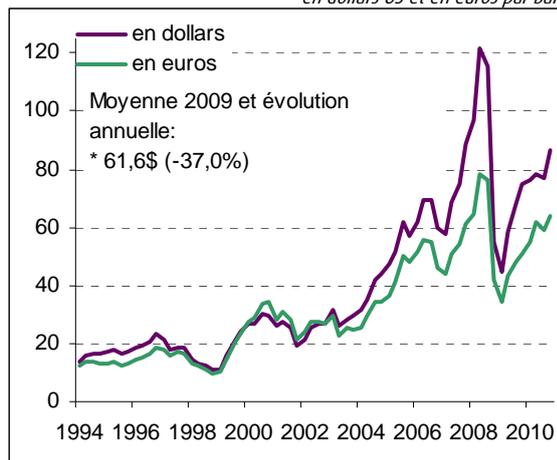
en milliards d'euros et en pourcentage

	Pib			Importations			Exportations		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010
France (1)	0,3	-2,5	1,5	0,6	-10,6	8,8	-0,6	-12,2	9,6
Allemagne (1)	1,0	-4,7	3,5	3,9	-9,4	13,9	2,4	-14,3	14,5
Italie (1)	-1,0	-5,1	1,0	-4,5	-14,6	6,5	-3,7	-19,1	7,5
Espagne (1)	0,9	-3,7	-0,2	-4,9	-17,8	4,2	-1,0	-11,6	9,0
Zone EURO (1)	0,5	-4,0	1,7	0,8	-11,7	10,2	1,6	-13,0	9,8
Royaume-Uni (1)	0,5	-5,0	1,8	-0,5	-12,3	7,9	1,1	-11,1	5,4
Japon (1)	-1,2	-5,3	3,5	0,9	-16,7	10,0	1,7	-24,1	25,0
Etats-Unis (1)	0,2	-2,6	2,8	-3,2	-13,8	13,8	5,4	-9,5	11,6
Total OCDE (3)	0,2	-3,4		0,5	-12,7		2,3	-12,2	
Chine (2)*	9,6	9,1	10,5	3,8	4,1		8,4	-10,3	
Inde (2)*	5,1	7,7	9,7	23,0	-7,3		19,3	-6,7	
Brésil (2)*	5,1	-0,2	7,5	18,0	-11,4		-0,6	-10,3	
Russie (2)*	5,2	-7,9	4,0	14,8	-30,4		0,6	-4,7	
Turquie (2)*	0,7	-4,7	7,8	-4,1	-14,3		2,7	-5,3	
Pays en développement (2)	7,0	4,1							
MONDE (2)	1,6	-1,9		2,3	-11,6		3,4	-11,3	

Source : (1) Insee, (2) Banque mondiale, (3) OCDE * importations et exportations de B&S en valeurs.

Figure A1.2 Prix du Brent daté

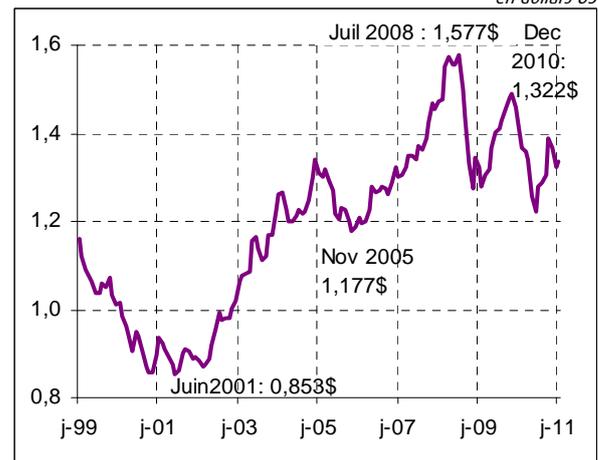
en dollars US et en euros par baril



Source : Insee

Figure A1.3 Cours de l'euro face au dollar

en dollars US



Source : Banque de France

Figure A1.4 Équilibre ressources-emplois Zone Euro

Volume (prix chaînés), variations en %, données qjo-cvs

	2008	2009	2010	2010			
				T1	T2	T3	T4(p)
PIB	0,5	-4,0	1,7	0,4	1,0	0,4	0,4
Importations	0,8	-11,7	10,2				
Demande intérieure	0,5	-3,4	1,7	0,5	0,5	0,6	0,2
Dépenses de consommation des ménages	0,3	-1,1	0,8	0,3	0,2	0,3	0,3
Dépenses de consommation des APU	2,0	2,4	0,8	0,1	0,1	0,4	0,3
FBCF Totale	-0,7	-11,3	-1,1	-0,4	1,8	0,0	0,3
Exportations	0,8	-13,0	9,8	2,6	4,3	1,9	1,5
Contributions à la croissance							
Demande intérieure (hors stocks)	0,4	-2,6	0,4	-0,1	0,1	0,5	0,2
Variation de stocks	0,1	-0,8	1,3	0,8	0,4	0,1	0,0
Commerce extérieur	0,0	-0,7	0,0	-0,5	0,1	0,1	0,1

Source : Insee

Figure A1.5 : Équilibre ressources-emplois France

Volume (prix chaînés), variations en %, données qjo-cvs

	2008	2009	2010	2010			
				T1	T2	T3	T4
PIB	0,1	-2,5	1,5	0,3	0,6	0,3	0,3
Importations	0,3	-10,6	7,7	1,9	3,7	3,9	-1,2
Demande intérieure	0,4	-2,3	1,1	-0,4	0,8	0,6	-0,1
Dépenses de consommation des ménages	0,5	0,6	1,6	0,1	0,3	0,5	0,9
Dépenses de consommation des APU	1,6	2,8	1,4	0,0	0,2	0,3	0,3
FBCF Totale	0,3	-7,0	-1,6	-0,7	0,9	0,5	0,4
FBCF entrep non fin.	2,2	-7,9	-1,4	-0,7	1,3	0,4	0,6
FBCF ménages	-2,7	-8,7	-2,2	-0,5	0,1	1,1	0,6
Exportations	-0,8	-12,2	9,9	4,8	2,8	2,6	0,8
Contributions à la croissance							
Demande intérieure (hors stocks)	0,7	-0,5	1,0	-0,1	0,4	0,4	0,7
Variations de stocks	-0,3	-1,8	0,1	-0,3	0,4	0,2	-0,8
Commerce extérieur	-0,3	-0,2	0,4	0,6	-0,3	-0,4	0,5

Source : Insee - Informations rapides, 15 février 2011

A2 | Les activités sectorielles en France en 2010

La production annuelle française se redresse (+ 1,9 %) après avoir fortement diminué en 2009 (- 3,7 %). Cette reprise est portée par la branche manufacturière (+ 4,7%) dont la forte croissance est notamment liée à l'industrie automobile (+ 13,6 %) qui continue de bénéficier de la prime à la casse. L'activité ne reprend pas dans la construction (- 5,0 %) et elle diminue dans l'agriculture (- 2,0 %).

Redressement du manufacturier

La production manufacturière française augmente de 4,7 % en volume mais se situe à son niveau d'il y a une dizaine d'années, bien en-deçà de celui de 2008 soit avant la crise. Cette reprise d'activité est portée par les dépenses de consommation finale des ménages qui semblent bénéficier du support apporté par le plan de relance pour l'économie qui représente 26 milliards d'euro débloqués sur les deux années 2009 et 2010. Ainsi, l'industrie automobile (+ 13,6 % en 2010) est portée par la prime à la casse malgré la réduction progressive de son montant en 2010. Les biens de consommation (+ 5,4 % après - 3,4 %) bénéficient aussi de cette composante de la demande intérieure. Par contre, les biens d'équipement peinent à se relever (0,0 % après un recul de - 6,2 % en 2009) en lien avec des investissements qui même s'ils se redressent depuis le 2^e trimestre 2010 restent moins dynamiques que la consommation. La production de biens intermédiaires augmente de 5,3 % (après un recul de - 15,1 % en 2009) en lien avec la production automobile et en dépit d'un secteur de la construction qui continue à chuter (- 5,0 %).

La production d'énergie augmente de 2,1 % après une forte baisse en 2009 (- 7,6%) stimulée notamment par une saison hivernale longue en 2010.

La forte baisse dans la construction et les travaux publics continue

Depuis le début de la crise en 2008, la production de la branche de la construction (y compris travaux publics) n'a cessé de diminuer. Elle diminue de 5 % pour la deuxième année consécutive du fait de la baisse des logements construits (- 15 %) et des dépenses en travaux publics qui marquent le pas. Les facteurs explicatifs de la baisse d'achats de logements neufs par les ménages sont liés d'une part à la situation de l'emploi, et aux difficultés économiques qui conduisent à des comportements d'épargne de précaution, et d'autre part à des prix d'achat des logements qui progressent à nouveau excluant du marché les ménages primo-accédants. Les dispositifs publics mis en place dans le cadre du plan de relance tel le prêt à taux zéro qui a été doublé depuis 2009, ou le dispositif Scellier qui sur la période du 1^{er}

janvier 2009 au 31 décembre 2012 permet une réduction d'impôt dans le cas d'achats de logements neufs destinés à la location n'ont pas permis de contrecarrer les effets précédents.

Baisse de la production agricole

En 2010 la production céréalière française s'est réduite (- 6,0%) sous l'effet du froid hivernal et de la sécheresse printanière, exception faite du blé dont les surfaces cultivées ont augmenté. Cette baisse intervient toutefois après une année 2009 record. Un contexte de moindre production mondiale et d'embargo sur les exportations de blé et d'orge par la Russie et l'Ukraine, a conduit les marchés à une hausse des prix et à des exportations élevées pour les producteurs français.

Les récoltes d'oléagineux et de protéagineux diminuent de 6,2 % en 2010 du fait de la baisse de production de colza, et malgré des production de soja et surtout de pois secs en hausse.

Les récoltes de fruits diminuent en 2010 (- 7,0 %) après leur forte progression en 2009 du fait d'un climat moins favorable tandis que les récoltes de légumes sont stables. La production de pommes de terre baisse fortement (- 9,0 %), les surfaces cultivées donnant moins de rendement.

La production de betteraves est elle aussi en baisse (- 11 %) du fait de la sécheresse qui a sévi durant l'été, après une campagne exceptionnelle l'année précédente. Les surfaces emblavées ont cependant augmenté à nouveau (+ 2 %) et les prix sont orientés à la hausse en raison d'un accroissement des tensions entre offre et demande sur le marché mondial.

La production de vin baisse de 2 % par rapport à un niveau jugé déjà bas. Ce recul est lié à la sécheresse estivale et aux fortes chaleurs du mois d'août. Par contre les exportations de vins restent dynamiques en 2010.

La production de produits animaux augmente globalement, notamment celle de volailles. Il est à noter qu'après deux années de déclin la consommation française de viandes progresse et plus précisément celles de viande hachée, de surgelés de charcuterie et de volaille.

Après le niveau très bas de 2009, la collecte de lait augmente en 2010 mais reste en deçà du quota national. Dans ce contexte les prix du lait augmentent fortement.

La reprise de la consommation alimentaire soutient aussi la production des I.A.A qui augmente sur l'année (1,1 %) après deux années de baisse.

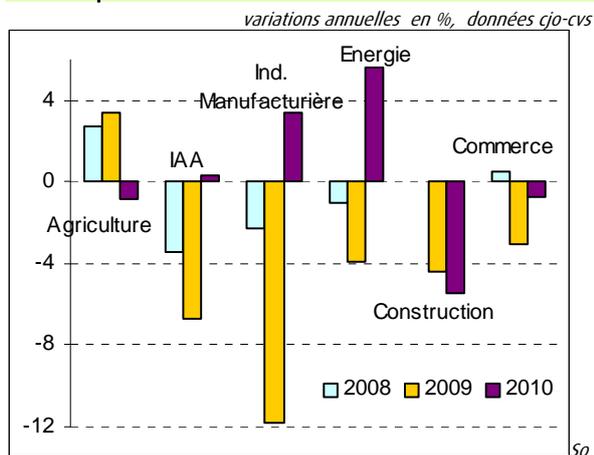
Figure A2.1 Évolution de la production par branche aux prix de l'année précédente chaînés

variations annuelles et trimestrielles en %, données cjo-cvs

Branches	2008	2009	2010	2010			
				T1	T2	T3	T4
Agriculture	1,8	0,2	-2,0	-0,9	-0,5	0,0	0,5
Ensemble des branches industrielles	-1,8	-9,6	3,8	1,5	1,2	-0,3	0,1
I.A.A.	-2,1	-1,0	1,1	0,2	-0,1	0,7	-0,1
Branches manufacturières	-2,0	-11,8	4,7	1,2	1,5	-0,4	0,4
- Biens de consommation	0,3	-3,4	5,4	3,4	1,3	0,7	-1,4
- Industrie automobile	-7,8	-24,5	13,6	4,2	-2,8	1,7	6,6
- Biens d'équipement	2,4	-6,2	0,0	-1,0	1,7	-1,7	1,1
- Biens intermédiaires	-3,9	-15,1	5,3	0,8	2,8	-0,6	0,4
Energie	-0,1	-7,6	2,1	3,9	1,0	-0,7	-1,3
Ensemble des branches non industrielles	0,6	-1,5	1,3	0,1	0,6	0,4	0,3
dont construction	-0,7	-5,1	-5,0	-2,1	-0,3	-0,5	-0,7
dont commerce	0,6	-2,8	1,9	0,0	0,5	0,7	0,5
Ensemble des branches	-0,1	-3,7	1,9	0,4	0,7	0,3	0,3

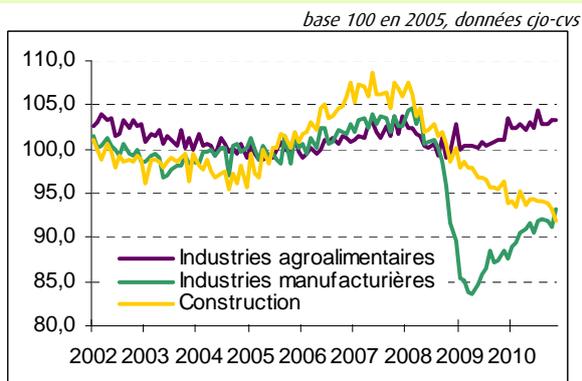
Source : Insee-Comptes trimestriels, Informations rapides, février 2011

Figure A2.2 Évolution de la valeur ajoutée, aux prix de l'année précédente chaînés



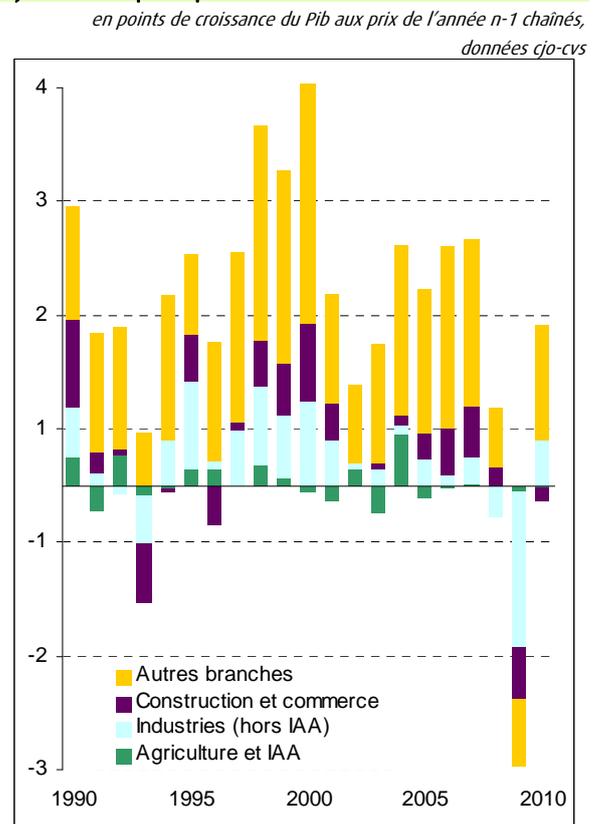
Source : Insee-Comptes trimestriels, Informations rapides, février 2011

Figure A2.3 Évolution de l'indice de la production industrielle



Source : Insee, février 2011

Figure A2.4 Contributions à la croissance de la valeur ajoutée des principales branches



Source : Insee-Comptes trimestriels, Informations rapides février 2011 ; calculs SOeS

A3 | L'activité marchande de transports

La production en volume de la branche transports se redresse (+3,4 % après -6,6 %) accompagnant le mouvement général de l'économie (+1,8 % de croissance de la production totale contre -4,5 % en 2009). Ce rétablissement s'explique par la forte reprise des transports de marchandises (+ 4,2 % en 2010 après - 11,1 % en 2009). Celle-ci ne compense toutefois pas les deux années de baisse passées.

Les transports de voyageurs (+ 1,7 % après - 2,3 %) retrouvent la croissance. L'activité des auxiliaires de transports (+ 4,0 % après - 4,7 %), se redresse vivement bénéficiant de la dynamique des transports de marchandises, mais souffrent de la faible croissance des transports de voyageurs.

Reprise dans le transport de marchandises à l'exception du ferroviaire

En volume, la production de transport de marchandises augmente de 4,2 % après une forte baisse l'année précédente (- 11,1 %). Le mouvement de reprise est perceptible pour tous les modes à l'exception du ferroviaire.

Ainsi l'activité du transport routier de marchandises, qui a été très affecté par la crise en 2008 et 2009, augmente de + 4,3 % sans toutefois retrouver son niveau antérieur.

Les transports fluviaux augmentent eux aussi (+ 5,2 %) après avoir baissé en 2008 et stagné en 2009. Les transports maritimes croissent eux aussi de nouveau (+ 6,5 %), soutenus par un commerce international redevenu dynamique.

Les transports aériens de fret augmentent légèrement en 2010 (+ 0,9 %) après deux baisses consécutives (- 10,1 % en 2009 et - 7,3 % en 2008).

Par contre et contrastant avec cette reprise, la production marchande du transport ferroviaire baisse pour la troisième année consécutive (- 5,8 %). Cette baisse a vu sur 2010 son ampleur s'accroître du fait des intempéries et des mouvements sociaux qui ont affecté la fin du quatrième trimestre.

Les services auxiliaires retrouvent la croissance

Liés à la fois aux transports de fret et de voyageurs, mais aussi au développement des infrastructures, les auxiliaires de transports bénéficient surtout de la croissance du fret, l'amélioration du transport de voyageurs étant plus contenue. La conjugaison des deux effets engendre une croissance de 4,0 % après une baisse (- 4,7 %) en 2009.

La production des affréteurs et des organisateurs de transports internationaux croît de 10,0%, soutenue notamment par le transport maritime de fret. De même la production de la

manutention augmente de 4,2 %, mais l'entreposage est moins dynamique (+ 0,6 %). La production de la messagerie connaît aussi une activité en net redressement, avec une croissance de 5,3 % en volume. L'activité productive s'accroît aussi de 2,7 % dans la gestion d'infrastructures terrestres.

Légère reprise de la croissance dans les transports de voyageurs

Les transports de voyageurs qui ont été moins touchés que le fret par la crise en 2009, connaissent une moindre croissance de leur production (+ 1,7 % après - 2,3%). Cette amélioration provient des transports terrestres de voyageurs autres que le ferroviaire interurbain qui augmentent de + 3,5 %, portés par la hausse du transport routier interurbain de voyageurs (autocars), tandis que celle des transports en commun urbains est moindre (+ 1,8 % après - 0,9 % en 2009).

Par contre la production marchande de transport ferroviaire de voyageurs continue à baisser en volume mais à un rythme ralenti (- 0,3 % après - 2,0 %). La production de transport aérien de voyageurs augmente modestement de 0,5 % contre - 4,6 % en 2009, en lien avec l'éruption du volcan islandais l'Eyjafjöll qui a perturbé la circulation aérienne en avril.

Nouvelle base de la comptabilité nationale

Les comptes nationaux ont publié le 13 mai les nouvelles évaluations en nouvelle base (Base 2005), avec les chiffres relatifs à 2010.

Deux aspects marquent particulièrement ce changement de base :

- la nomenclature d'activité est maintenant la NAF rev2. Il en découle d'une part l'introduction des services de poste et de courrier dans le champ des comptes de transports et d'autre part l'exclusion des agences de voyage du champ des transports dans les comptes nationaux conformément à l'analyse de la Commission ;
- les données d'entreprise sont élaborées à partir du nouveau système Esane, de collecte et d'estimation des comptes des entreprises, qui remplace les EAE ainsi que le SIE comme source, notamment pour caler les comptes des branches.

La figure A3.1 permet d'assurer la continuité avec la base précédente grâce à un total présenté hors services postaux et de courrier. Elle présente aussi un total y compris Activités de poste et de courrier.

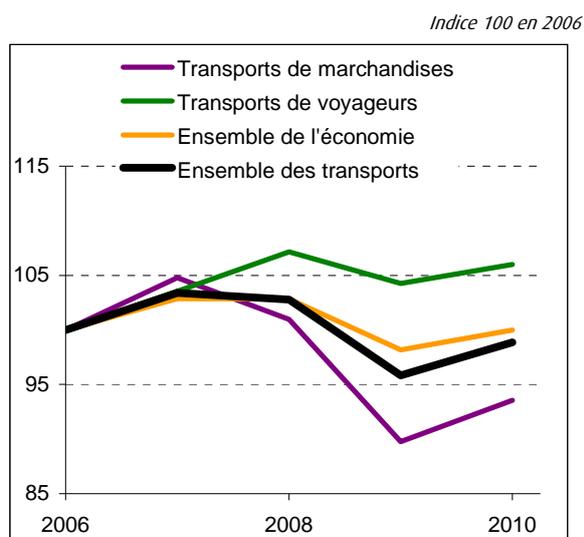
Figure A3.1 Production en valeur* et partage volume prix de son évolution

	2009 Niveau	Evolutions			2010 Niveau	2010 Structure
		Volume	Prix	Valeur		
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	9 666	-0,3%	2,0%	1,8%	9 837	6,1%
Transport ferroviaire de fret	1 349	-5,8%	-7,7%	-13,1%	1 173	0,7%
Transports urbains et suburbains de voyageurs	10 080	1,8%	0,1%	1,8%	10 266	6,3%
Transport routier interurbain de voyageurs	5 273	8,3%	-4,7%	3,2%	5 443	3,4%
Transports de voyageurs par taxis et par câbles	3 720	1,3%	1,9%	3,3%	3 843	2,4%
Autres transports terrestres de voyageurs	19 073	3,5%	-0,9%	2,5%	19 553	12,1%
Transports routiers de fret	40 087	4,3%	0,0%	4,3%	41 797	25,8%
Autres transports terrestres de marchandises	3 877	2,6%	-1,2%	1,4%	3 930	2,4%
Transports routiers de fret et par conduites	43 964	4,1%	-0,1%	4,0%	45 726	28,3%
Transport fluvial	635	5,2%	1,4%	6,7%	678	0,4%
Transport maritime	10 083	6,5%	13,6%	20,9%	12 191	7,5%
Transports aériens de passagers	16 090	0,5%	-2,4%	-1,9%	15 787	9,8%
Transports aériens de fret	2 066	0,9%	13,5%	14,5%	2 365	1,5%
Transport aérien	18 156	0,6%	-0,6%	0,0%	18 152	11,2%
Manutention	2 008	4,2%	-1,9%	2,3%	2 054	1,3%
Entreposage	8 479	0,6%	0,3%	0,8%	8 548	5,3%
Manutention et Entreposage	10 487	1,3%	-0,2%	1,1%	10 602	6,6%
Gestion d'infrastructure	26 648	2,7%	4,1%	6,9%	28 495	17,6%
Messagerie, fret express	4 654	5,3%	-2,1%	3,1%	4 800	3,0%
Affrètement, organisation de transports internationaux et transport spatial	9 668	10,0%	-0,2%	9,8%	10 613	6,6%
Ensemble transports sans les services postaux et de courrier	154 383	3,4%	1,4%	4,8%	161 820	100,0%
<i>dont transport de voyageurs</i>	45 693	1,7%	-0,8%	0,8%	46 074	26,3%
<i>dont transport de marchandises</i>	57 233	4,2%	2,7%	7,0%	61 236	35,0%
<i>dont autres</i>	51 457	4,0%	1,8%	5,9%	54 510	33,7%
Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel	11 854	-0,4%	1,9%	1,5%	12 033	6,9%
Autres activités de poste et de courrier	1 094	5,0%	-0,9%	4,1%	1 139	0,7%
Activités de poste et de courrier	12 948	0,1%	1,6%	1,7%	13 172	7,5%
Ensemble transports (y compris activité de poste)	167 331	3,1%	1,4%	4,6%	174 992	100,0%
<i>dont transport de voyageurs</i>	45 693	1,7%	-0,8%	0,8%	46 074	26,3%
<i>dont transport de marchandises</i>	57 233	4,2%	2,7%	7,0%	61 236	35,0%
<i>dont autres y compris les serv. postaux et de courrier</i>	64 405	3,2%	1,8%	5,1%	67 682	38,7%

*La valeur est au prix de base donc hors TVA

Source : Insee - Comptes nationaux, base 2005

Figure A3.2 Production des transports en volume



Source : Insee - Comptes nationaux, base 2005

Figure A3.3 Equilibre ressources-emploi des services de transports

Evolutions en % aux prix de l'année n-1

	Evolution			valeur 2010 (M€)
	2008 (déf)	2009 (sd)	2010 (p)	
Production de la branche (prix de base)	-0,6	-6,7	3,1	174 992
<i>dont sous-traitance</i>	-2,8	-6,3	4,0	11 070
Importation totale	-1,5	-14,9	11,6	24 923
<i>dont ajustement CAF/FAB</i>	1,5	-4,6	7,1	-14 770
Impôts sur les produits	1,5	-2,5	0,9	1 491
Subventions sur les produits	1,0	-1,1	1,6	-8 880
Consommation intermédiaire (hors sous-traitance et marge)	-1,7	-9,0	2,8	-70 214
Marge de transport (y compris marge transitant par le commerce)	-1,5	-8,7	4,8	-41 949
Consommation finale	3,5	-1,1	1,9	34 286
Exportation totale	-2,9	-16,3	10,4	20 787

y compris services de poste et courrier

Source : Insee - Comptes nationaux, base 2005

A4 | Les ménages et les transports en 2009

Chiffres 2010

En raison du passage des comptes nationaux à la base 2005, les chiffres détaillés relatifs aux dépenses des ménages au titre de la fonction transport (base 2005) pour 2010 ne sont pas disponibles.

En 2009, les dépenses des ménages au titre de la fonction transport diminuent de 2,8 % en valeur, alors que l'ensemble des dépenses de consommation des ménages progresse très légèrement (+ 0,1 %). Le coefficient budgétaire des ménages en transport poursuit donc sa baisse, amorcée en 2000 : il s'établit à 14,3 %, contre 15,4 % neuf ans plus tôt.

La baisse de 2,8 % pour les dépenses liées au transport recouvre une forte diminution des prix (- 2,6 % en 2009), supérieure à celle de l'ensemble de tous les postes de consommation (- 0,6 %). Malgré une demande forte en achats d'automobiles, la consommation globale recule de 0,3 %. La baisse des prix est surtout due à celle des carburants.

Baisse du prix du carburant et augmentation du parc des véhicules particuliers

Les dépenses en volume liées aux véhicules particuliers augmentent de 2,0 %. Cette hausse combine des achats de véhicules plus élevés (+ 6,5 %), et des dépenses d'utilisation des véhicules qui au contraire diminuent (- 2,4 %).

Les incitations gouvernementales (système de bonus-malus et prime à la casse) ont soutenu les achats de véhicules neufs, de petite cylindrée. En 2009, le nombre d'immatriculations de véhicules neufs est reparti à la hausse (+ 1,3 %), porté surtout par le marché des voitures particulières.

Par contre, les dépenses d'utilisation des véhicules, dont les dépenses en carburants et lubrifiants, diminuent (- 2,4 % en volume). Cela peut s'expliquer par la baisse de la circulation routière (- 0,5 %) et le rajeunissement du parc automobile.

Les prix de ces dépenses sont en baisse (- 4,5 %), en particulier les prix des carburants (- 17,1 %). Ces dépenses de carburants et lubrifiants pèsent donc moins lourdement sur les budgets des ménages. En revanche, les prix d'autres postes de dépenses augmentent : pièces détachées et accessoires (+ 4,3 %), entretien et réparation (+ 4,5 %). Ces hausses de prix ont pu jouer à la baisse sur les consommations en volume, en diminution de 1,0 % pour les pièces détachées et accessoires, de 6,7 % pour l'entretien et la réparation, et de 5,2 % pour la location d'automobiles.

Les dépenses en transports collectifs baissent en volume

En 2009, les dépenses en services de transport, ou transports collectifs, reculent en volume (- 2,2 %), après cinq années de progression. Cette évolution s'accompagne d'une hausse des prix (+ 3,1 %). D'où une croissance faible en valeur des dépenses en services de transports (+ 0,9 %).

Notamment, le volume des dépenses en transport de voyageurs par rail connaît un fort recul (- 5,7 %), accompagné d'une hausse des prix estimée à 4,7 %. On observe aussi cette année une forte diminution des dépenses en transport de voyageurs par mer et voies d'eau intérieures (- 11,3 %). Les dépenses en taxis connaissent également un fort repli, en valeur (- 3,6 %) et en volume (- 5,1 %). En revanche, les dépenses globales de transport de voyageurs par route, ainsi que celles des transports urbains sont en hausse, tant en valeur (+ 2,4 % et + 3,5 %), qu'en volume (+ 3,0 % et + 1,0 %).

La hausse moyenne des prix constatée dans les services de transport (+ 3,1 %) est nettement supérieure à l'évolution des prix à la consommation (+ 0,1 %). Seuls les prix des transports routiers de voyageurs affichent une baisse (- 0,7 %), liée aux prix des carburants.

Dépenses des ménages et consommation effective

En plus de leurs dépenses de consommation, les ménages bénéficient de transferts sociaux, dépenses directement prises en charge par les administrations publiques et les institutions sans but lucratif au service des ménages. La consommation effective des ménages comprend ces transferts en plus des dépenses de consommation des ménages. Ce texte ne les prend pas en compte.

Prix de production au prix de base et prix de dépense de consommation des ménages

La production au prix du producteur correspond aux montants facturés par les producteurs. Elle évolue généralement, en prix, comme la dépense de consommation des ménages. En revanche, la production au prix de base est augmentée des subventions aux produits (qui peuvent être comprises dans le chiffre d'affaires du producteur) et diminuée des impôts sur les produits. En volume, l'évolution de ces deux dernières opérations comptables est égale à celle de la production (indistinctement, au prix de base ou au prix producteur) ; en valeur, elle est égale au montant effectif de ces subventions et de ces impôts.

Ainsi, il en résulte une moindre évolution des prix de la production au prix de base quand le montant des subventions aux produits évolue moins vite que celui des ventes hors ces versements.

Figure A4.1 Consommation des ménages en transport

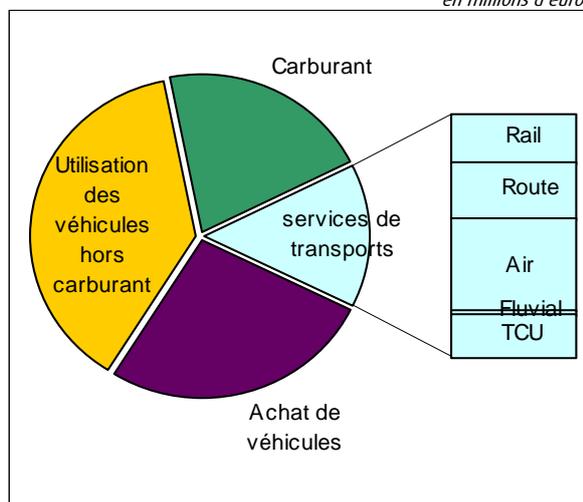
niveaux en milliards d'euros courants (y compris TVA), évolutions en %, prix chaînés

	Niveau 2008 sd	Evolution annuelle			Niveau 2009 p
		volume	prix	valeur	
Dépenses de consommation des ménages (ensemble)	1 084	0,6	-0,6	0,1	1 085
Achats de véhicules	38,1	6,5	-1,3	5,3	40,1
Dépenses d'utilisation de véhicules	97,8	-2,4	-4,5	-6,9	91,0
<i>dont carburants et lubrifiants</i>	39,6	-2,1	-17,1	-19,1	32,0
Services de transports	23,2	-2,2	3,1	0,9	23,4
<i>dont Transports de voyageurs par rail</i>	4,8	-5,7	4,7	-1,0	4,7
<i>Transports de voyageurs par route</i>	5,0	3,0	-0,7	2,4	5,2
<i>Transports de voyageurs par air</i>	8,5	-4,2	5,1	0,8	8,6
<i>Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intérieures</i>	0,4	-11,3	3,2	-8,1	0,3
<i>Titres de transports combinés et autres achats de services de transports (transports urbains de voyageurs)</i>	3,9	1,0	2,5	3,5	4,0
Dépenses de consommation en transport	159	-0,3	-2,6	-2,8	155
Dépenses en mode individuel de déplacement	135,9	0,1	-3,6	-3,5	131,1
Dépenses en mode collectif de déplacement (services de transports)	23,2	-2,2	3,1	0,9	23,4

Source : Insee - Comptes nationaux, base 2000, mai 2010

Figure A4.2 Structure des dépenses de transport des ménages en 2009

en millions d'euros



Source : Insee - Comptes nationaux, base 2000, mai 2010

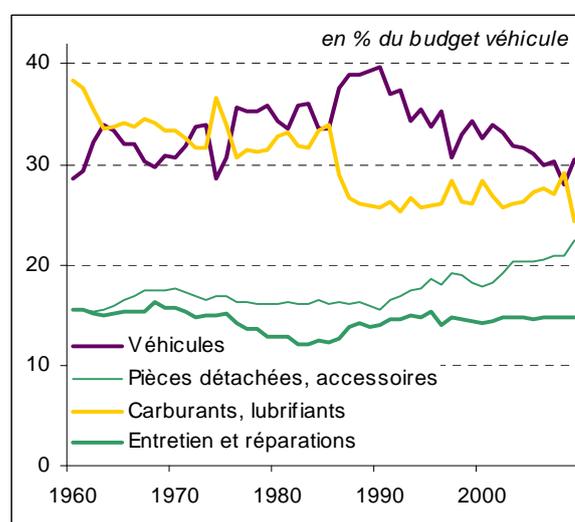
Figure A4.3 Coefficient budgétaire au titre de la fonction transport dans les dépenses réelles des ménages

en % de l'ensemble des dépenses

	1990	2000	2006	2007	2008 (sd)	2009 (p)
Achats de véhicules	5,4	4,4	3,8	3,8	3,5	3,7
Dépenses d'utilisation des véhicules	8,3	9,0	8,8	8,8	9,0	8,4
<i>dont carburants et lubrifiants</i>	3,5	3,8	3,5	3,4	3,6	2,9
Services de transports	1,8	1,9	2,1	2,1	2,1	2,2
Fonction transports	15,5	15,4	14,7	14,8	14,7	14,3

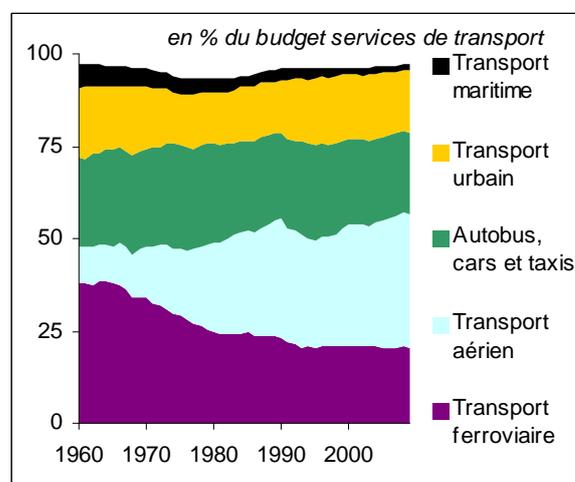
Source : Insee - Comptes nationaux, base 2000, mai 2010

Figure A4.4 Evolution de la part des différents postes de la consommation des ménages en véhicules



Source : Insee - Comptes nationaux, base 2000, mai 2010

Figure A4.5 Evolution de la part des différents postes de la consommation des ménages en services de transport



Source : Insee - Comptes nationaux, base 2000, mai 2010

A5 | Les échanges extérieurs de services de transports

En 2010, le déficit des échanges de services de transport s'accroît de 0,3 milliard d'euros et se situerait à -4,1 milliards d'après les premières estimations (2009 étant fortement revue à la baisse avec le changement de base de la comptabilité nationale ; encadré). Les échanges de services de transport augmentent de 14 % pour les importations et 15 % pour les exportations.

Le déficit des échanges de services de transport se creuse

La dégradation de 0,3 milliard d'euros qui amène le déficit à -4,1 milliards n'affecte pas tous les postes. A contre-courant de ce creusement, les transports maritimes et les transports aériens dégageraient des excédents accrus grâce à leurs composantes voyageurs. Tous les autres postes ont un déficit qui se creuse. Les plus prononcés sont ceux des transports routiers (- 5,1 milliards d'euros) et du poste « autre » qui recouvre notamment les organisateurs de transport de fret, l'entreposage et la manutention (- 2,2 milliards d'euros).

Hausse des flux

Dans le contexte de reprise économique, les importations et exportations de services de transport qui ont fortement reculé en 2008 augmenteraient de 3,0 milliards d'euros pour les importations et de 2,6 milliards d'euros pour les exportations. Ces évolutions représenteraient +14 % pour les importations (après - 18% en 2008) et + 15 % pour les exportations (après - 19% en 2008). Les exportations de services de transport seraient tirées à la hausse par les transports maritimes (+ 43,5 %) et dans une moindre mesure par l'aérien (+ 12,2 %) tandis que les autres postes qui représentent des montants d'exportations moindres diminueraient. Concernant les importations, à l'exception de celles du ferroviaire (- 5,9 %), elles augmenteraient pour tous les modes avec des évolutions comprises entre + 19,0 % pour le routier et + 13,4 % pour l'aérien.

Les échanges de services de transports

La méthode d'évaluation des importations et des exportations de services s'intègre dans le cadre central de la comptabilité nationale et s'appuie en majeure sur la Balance des paiements qui décrit l'ensemble des paiements effectués entre des entités résidentes et des entités non résidentes.

La base de la comptabilité nationale vient d'être modifiée (passage de la base 2000 à la base 2005) et le niveau des échanges de services de transports a été calé à partir du rapport définitif 2008 de la balance des paiements en tenant compte d'informations auxiliaires, notamment celles provenant des comptes des entreprises de transport.

L'évaluation des échanges de services s'inscrit dans l'Équilibre Ressources Emplois global de la comptabilité nationale, ce qui conduit à d'importantes révisions des niveaux pour le

À partir de ces données, on estime les échanges de services, par type de service. Mais, d'une part les paiements peuvent être effectués auprès d'entreprises tiers différentes de celles ayant réalisé les services. D'autre part l'affectation des flux par fonction est entachée de marges d'erreur. En particulier, dans les paiements de services, une part importante de flux financiers internes aux groupes internationaux, est mal ventilée, et peut constituer un transfert destiné à financer des opérations d'investissement (IDE). Par ailleurs, le seuil de déclaration implique la non-prise en compte des petits paiements. Enfin, il n'y a pas de « passage secteur-branche » explicite pour ces flux.

Pour la mesure des importations de services de transports l'estimation s'appuie également sur l'ajustement CAF-FAB : les importations de marchandises sont mesurées CAF par les douanes (incluant les coûts d'assurance et de fret), les importations de services de transports présentées en FAB (hors coûts d'assurance et de fret) sont obtenues en retirant la part des transports et de l'assurance dans la valeur des importations de marchandises. Or, cette part qui avait été fixée à 2 % lors de la constitution de la base 2000, a été réévaluée à 3 % sur la période 2004-2008 puis à 3,2 % en 2009 suite aux enquêtes CAF-FAB quinquennales réalisées par la DGDDI. Cette augmentation résulte d'une hausse observée des coûts de transport. En 2004, cette évolution traduisait l'augmentation importante des coûts du transport maritime dans un contexte de forte croissance des échanges mondiaux et la hausse des prix du pétrole qui se répercute sur les coûts du transport. L'accroissement de la part des transports dans la valeur des marchandises s'est traduit par un choc à la hausse sur les importations de services de transports d'environ 4 milliards d'euros. L'intégration de ce montant dans les comptes nationaux a été répartie sur les années 2004 et 2005, faisant porter sur ces deux années une évolution qui avait peut-être été plus progressive. En 2009, la hausse de ce taux traduit le renchérissement du coût du transport routier ainsi que celui de l'avion.

Ainsi, les importations et les exportations de services de transports, telles que données par la comptabilité nationale, sont à manier avec précaution. Elles reflètent des agrégats dont la finalité première n'est pas la mesure des échanges internationaux de services de transports et qui ne correspondent donc pas nécessairement à l'acception commune de ces échanges.

Figure A5.1 Les échanges FAB-FAB des services de transports

En millions d'euros courants

	1999	2000	2001	2002	2003	2004 *	2005 *	2006	2007	2008	2009 * (sd)	2010 (prov)
Exportations de services de transport												
Transports ferroviaires	1 147	1 186	1 042	1 160	1 013	1 178	1 110	1 024	1 001	985	793	678
<i>dont voyageurs</i>	587	554	505	584	530	700	684	627	616	547	478	453
<i>dont marchandises</i>	560	632	537	576	483	478	426	397	385	438	315	225
Transports routiers	726	801	1 051	1 018	1 065	831	697	710	711	667	370	14
Transports fluviaux	15	11	14	14	14	13	13	15	14	13	6	4
Transports maritimes	2 488	3 547	4 507	4 496	4 347	4 991	5 214	5 707	6 851	6 913	5 087	7 300
<i>dont voyageurs</i>	240	198	177	244	241	248	258	279	308	283	225	243
<i>dont marchandises</i>	2 248	3 349	4 330	4 252	4 106	4 743	4 956	5 428	6 543	6 630	4 862	7 057
Transports aériens	5 928	6 171	5 953	5 946	5 742	5 844	6 550	7 070	7 593	8 037	6 871	7 712
<i>dont voyageurs</i>	4 804	4 889	4 577	4 618	4 592	4 716	5 024	5 418	6 001	6 376	5 828	6 881
<i>dont marchandises</i>	1 124	1 282	1 376	1 328	1 150	1 128	1 526	1 652	1 592	1 661	1 043	831
Transport par conduites	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total des modes	10 304	11 716	12 567	12 634	12 181	12 857	13 584	14 526	16 170	16 615	13 127	15 708
Autres transports (1)	3 476	3 846	3 664	3 810	3 160	3 307	4 254	4 303	4 797	4 832	4 324	4 409
Total transport	13 780	15 562	16 231	16 444	15 341	16 164	17 838	18 829	20 967	21 447	17 451	20 117
Importations de services de transport												
Transports ferroviaires	1 066	977	953	1 163	1 063	942	948	943	1 013	1 064	1 011	951
<i>dont voyageurs</i>	370	165	233	352	343	343	348	378	375	406	430	372
<i>dont marchandises</i>	696	812	720	811	720	599	600	565	638	658	581	579
Transports routiers	4 012	3 075	3 342	3 066	3 064	3 868	4 682	5 049	5 506	5 691	4 307	5 125
Transports fluviaux	56	43	61	59	57	57	67	75	77	79	59	69
Transports maritimes	2 273	2 941	2 675	2 615	2 260	3 063	4 168	4 673	4 900	5 410	4 043	4 784
<i>dont voyageurs</i>	23	36	60	66	67	87	86	92	125	146	123	67
<i>dont marchandises</i>	2 250	2 905	2 615	2 549	2 193	2 976	4 082	4 581	4 775	5 264	3 920	4 717
Transports aériens	3 730	4 329	4 475	3 987	3 820	4 779	5 718	6 187	6 502	6 755	5 726	6 492
<i>dont voyageurs</i>	2 965	3 508	3 539	3 282	3 129	3 718	4 438	4 848	5 168	5 405	4 786	5 296
<i>dont marchandises</i>	765	821	936	705	691	1 061	1 280	1 339	1 334	1 350	940	1 196
Transport par conduites	120	95	157	136	132	121	140	161	166	171	131	154
Total des modes	11 257	11 460	11 663	11 026	10 396	12 830	15 723	17 088	18 164	19 170	15 277	17 575
Autres transports (1)	3 963	4 690	4 637	4 276	4 952	6 054	5 996	6 645	6 785	6 606	5 907	6 624
Total transport	15 220	16 150	16 300	15 302	15 348	18 884	21 719	23 733	24 949	25 776	21 184	24 199
Solde des échanges												
Transports ferroviaires	81	209	89	-3	-50	236	162	81	-12	-79	-218	-273
<i>dont voyageurs</i>	217	389	272	232	187	357	336	249	241	141	48	81
<i>dont marchandises</i>	-136	-180	-183	-235	-237	-121	-174	-168	-253	-220	-266	-354
Transports routiers	-3 286	-2 274	-2 291	-2 048	-1 999	-3 037	-3 985	-4 339	-4 795	-5 024	-3 937	-5 111
Transports fluviaux	-41	-32	-47	-45	-43	-44	-54	-60	-63	-66	-53	-65
Transports maritimes	215	606	1 832	1 881	2 087	1 928	1 046	1 034	1 951	1 503	1 044	2 516
<i>dont voyageurs</i>	217	162	117	178	174	161	172	187	183	137	102	176
<i>dont marchandises</i>	-2	444	1 715	1 703	1 913	1 767	874	847	1 768	1 366	942	2 340
Transports aériens	2 198	1 842	1 478	1 959	1 922	1 065	832	883	1 091	1 282	1 145	1 220
<i>dont voyageurs</i>	1 839	1 381	1 038	1 336	1 463	998	586	570	833	971	1 042	1 585
<i>dont marchandises</i>	359	461	440	623	459	67	246	313	258	311	103	-365
Transport par conduites	-120	-95	-157	-136	-132	-121	-140	-161	-166	-171	-131	-154
Total des modes	-953	256	904	1 608	1 785	27	-2 139	-2 562	-1 994	-2 555	-2 150	-1 867
Autres transports (1)	-487	-844	-973	-466	-1 792	-2 747	-1 742	-2 342	-1 988	-1 774	-1 583	-2 215
Total transport	-1 440	-588	-69	1 142	-7	-2 720	-3 881	-4 904	-3 982	-4 329	-3 733	-4 082

Source : Insee

* modification du taux d'ajustement CAF-FAB, voir encadré du rapport, tome 1, fiche A5

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

A6 | La consommation d'énergie dans les transports

L'activité des transports est à l'origine de 70,6 % de la consommation énergétique de produits pétroliers en France (figure A6.3) soit +2,2 points par rapport à l'année précédente en contrepartie du poids du résidentiel tertiaire et de l'agriculture.

La consommation d'énergie de traction des transports augmente de 1,6 %

Après deux années de baisse, la consommation d'énergie de traction des transports augmente significativement de 1,6 %. Elle reste toutefois inférieure son niveau d'avant crise : 50,9 millions de Tep en 2010 contre 53,5 millions de Tep en 2007, avant la crise.

Le transport routier de marchandises qui est responsable de 29,8 % de la consommation d'énergie de traction des transports en 2010, est le principal contributeur de cette remontée. Une hausse de +4,2 % en 2010 succède à deux années de baisse cumulée de 12,6 %, tandis que la tendance antérieure était de +2,0 % par an entre 1990 et 2006. Les voitures particulières sont responsables de 46,4 % de la consommation d'énergie de traction des transports soit un demi point de moins qu'en 2009, et 5,3 points de moins qu'en 1990. L'amélioration des performances énergétiques des moteurs mais également, depuis plusieurs années, la stabilisation de la circulation routière, expliquent cette diminution constante des consommations malgré des facteurs à la hausse (climatisation, poids des véhicules). Ponctuellement, d'autres facteurs peuvent jouer à la hausse ou à la baisse sur les consommations unitaires (fiche C3). En 2010, la consommation énergétique des transports individuels est tout de même orientée à la hausse avec +0,6 % du fait principalement d'une consommation accrue des véhicules diesel dont la proportion dans le parc des voitures particulières ne cesse de progresser (fiche C2b). A l'opposé, la consommation des véhicules essence poursuit sa baisse entamée depuis déjà deux décennies (-3,6 % en 2010). Ces transports individuels sont ainsi les deuxièmes contributeurs à la hausse de 2010 (+0,3 point).

Sur moyenne période, les transports individuels, essentiellement les voitures particulières, contribuent fortement à la modération de la consommation d'énergie avec une baisse annuelle moyenne de -0,2 % depuis 2000.

Hausse pour l'aérien, modération accrue pour le ferroviaire

Le transport aérien connaît de nouveau une hausse de sa consommation énergétique (+1,4 %) après la baisse record de 2009 en lien avec le redressement des liaisons aériennes en 2010. Sa consommation retrouve ainsi son niveau de 2004. Le transport aérien a accru sa part dans la consommation d'énergie de traction

des transports de 4 points depuis 1990, contrepoint du recul de celle des voitures particulières. Son poids dans le volume de consommation est en baisse depuis ces dernières années passant de 14,5 % en 2008 à 13,6 % en 2010.

Après une année de relative stabilité, le transport maritime voit sa consommation reculer de -2,9 % en 2010. Il représente ainsi 4,7 % de la consommation énergétique des transports soit -0,8 point par rapport à 2000. Cependant, les liaisons internationales étant largement prépondérantes, il est délicat d'inférer l'évolution de la consommation totale du secteur sur la base des seules livraisons de carburant en France. Il est d'autre part difficile de connaître année après année la part de la consommation effective qui est due à des transports maritimes générés par l'activité France.

En 2010, le transport ferroviaire enregistre une baisse (-1,4 %) qui s'inscrit dans la tendance des dernières années. Ce mode de transport représente seulement 1,6 % de la consommation totale d'énergie de traction des transports, en Tep, pour 11,9 % des t-km terrestres intérieures (y compris oléoducs et transit) et 11,2 % des voyageurs-km.

Des carburants pétroliers prépondérants

Les carburants issus du pétrole restent prépondérants avec plus de 90 % de la consommation totale du secteur. L'électricité représente 2 % tandis que les agrocarburants poursuivent leur progression. Cette progression a pour conséquence, toutes choses égales par ailleurs (notamment à moteur identique), une hausse de la consommation de carburants en litres et en tonnes pour un même pouvoir calorifique et une même efficacité énergétique.

Parmi les carburants routiers, le gazole augmente de 2,1 % tandis que le supercarburant continue de baisser (-6,2 %). Les livraisons de GPL, à un niveau très bas après plusieurs années de baisse, se redressent significativement (+16,1 %).

En 2010, le gazole représente ainsi 80,1 % des livraisons de carburants routiers (+1,3 point), les supercarburants 19,6 % (-1,4 point) et le GPL 0,3 %.

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 C1) 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.

Figure A6.1 Consommations d'énergie de traction des transports

en millions de TEP

	Niveaux					évolutions / an		
	1990	2000	2008	2009	2010(p)	2010p/ 2009	2000/ 1991	2010 / 2000
Transports ferroviaires SNCF (3)	0,90	0,93	0,88	0,84	0,83	-1,4	0,1	-1,1
Gazole	0,37	0,26	0,19	0,17	0,16	-1,4	-4,0	-4,8
Electricité	0,53	0,67	0,69	0,67	0,67	0,1	2,4	0,0
Transports routiers de marchandises	11,85	16,73	15,40	14,55	15,17	4,2	2,8	-1,0
Essence (français)	1,68	0,79	0,38	0,33	0,30	-10,3	-7,2	-9,3
Gazole (tous P.T.A.C.)	10,15	15,89	15,00	14,19	14,85	4,6	3,9	-0,7
P.T.A.C. <= 3,5t (VUL français)	3,23	5,53	6,24	6,37	6,65	4,4	5,9	1,9
P.T.A.C. > 3,5t, français + étrangers	6,92	9,10	8,76	7,82	8,20	4,8	2,9	-1,0
GPLc (VUL français, P.T.A.C. <= 3,5t)	0,02	0,02	0,02	0,02	0,01	-10,5	-7,4	-3,7
Gaz naturel véhicules (utilitaires français)	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,0		
Transports urbains de voyageurs	0,28	0,35	0,44	0,43	0,45	4,1	1,9	2,7
Gazole	0,20	0,24	0,27	0,26	0,27	2,8	1,6	1,4
Electricité	0,08	0,09	0,10	0,10	0,10	0,3	1,3	1,0
Gaz naturel véhicules	0,00	0,00	0,07	0,07	0,08	14,3		
Transports routiers de voyageurs (gazole uniquement)	0,43	0,52	0,59	0,60	0,62	2,8	1,8	1,8
Navigation intérieure (fioul)	0,07	0,06	0,30	0,30	0,31	0,7	-0,9	17,7
Transport maritime (diesel marine, fioul) (1)	2,47	2,92	2,49	2,49	2,41	-2,9	1,5	-1,9
Transport aérien (carburéacteur, essence aviation) (2)	3,95	6,29	7,46	6,85	6,94	1,4	4,9	1,0
Oléoducs (électricité)	0,04	0,04	0,03	0,03	0,03	0,3	0,0	-3,2
Transports individuels	21,84	24,75	23,95	24,01	24,15	0,6	1,5	-0,2
Deux roues	0,19	0,35	0,49	0,52	0,51	-1,0	5,6	3,9
Voitures particulières (y compris taxis et VUL étrangers)	21,64	24,40	23,46	23,49	23,64	0,6	1,4	-0,3
Essence	17,20	13,60	8,40	7,91	7,63	-3,6	-2,1	-5,6
Gazole	4,40	10,58	14,96	15,49	15,90	2,6	9,7	4,2
GPL	0,03	0,22	0,10	0,09	0,11	21,1	22,5	-6,4
Ensemble	41,82	52,59	51,55	50,11	50,91	1,6	2,2	-0,3

Source : SOeS, d'après SOeS, MEEDDM/DGEC, CPDP

(1) livraisons en France aux soutes maritimes françaises et étrangères, hors lubrifiants (hors périmètre du bilan de l'énergie)

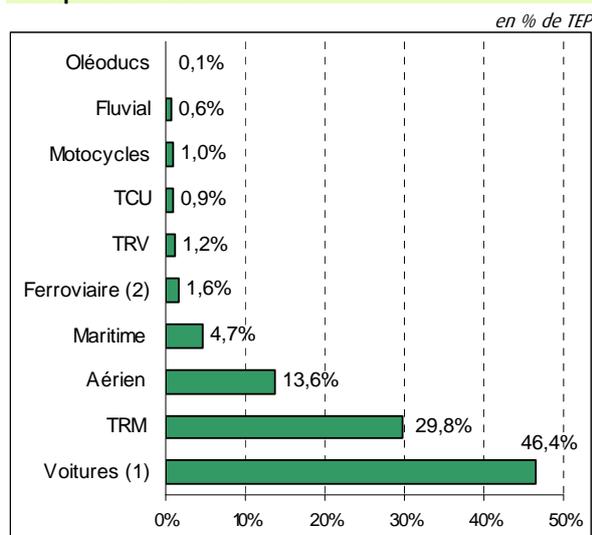
(2) livraisons en France aux avions français et étrangers

(3) Electricité uniquement de traction et non pas du secteur du transport ferroviaire (valeurs inférieures au bilan de l'énergie).

(p) données provisoires

Coefficients d'équivalence : 1000 kwh électriques = 0,086 tep, 1 t de gazole ou de fioul = 1 tep, 1000 kwh de gaz naturel = 0,077 tep, 1 t d'essence ou carburéacteur = 1,048 tep, 1 t de fioul lourd = 0,952 tep

Figure A6.2 Consommations d'énergie de traction des transports en 2010



Source : SOeS, d'après SOeS, MEEDDM/DGEC, CPDP

(1) y compris taxis, VP étrangers et VUL étrangers

(2) le mode ferroviaire consomme essentiellement de l'électricité

Figure A6.3 Part des activités dans la consommation énergétique de produits pétroliers

en % de TEP, consommation corrigée du climat

	1990	2000	2008	2009	2010p
Sidérurgie	0,4	0,1	0,1	0,0	0,0
Industrie (hors sidérurgie)	12,7	9,5	8,9	8,0	8,0
Résidentiel Tertiaire	25,4	21,1	18,6	18,6	16,5
Agriculture	4,7	4,7	5,1	5,0	4,9
Transports (*)	56,7	64,5	67,4	68,4	70,6
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : SOeS

(*) hors soutes maritimes internationales

(p) données provisoires

Note : Le rebasement du bilan de la circulation a conduit à réviser la série sur la consommation d'énergie de traction dans les transports.

A7 | Les investissements internationaux transport

En 2010, les stocks d'investissements directs (ID) internationaux à l'étranger des entreprises françaises de transport augmentent de 25%, en euros courants, tandis que ceux en France des entreprises non résidentes augmentent plus modérément (+5%) à un rythme comparable à l'ensemble des secteurs. Depuis 2000, les stocks d'ID français à l'étranger ont quadruplé, tandis que les stocks d'ID étrangers en France ont été multipliés par sept, avec une phase de croissance particulièrement soutenue entre 2004 et 2007 (figure A7.1). Cependant, le poids du transport demeure limité, ne dépassant pas 1%.

L'entreposage et les auxiliaires d'abord

Fin 2010, les entreprises résidentes de l'entreposage et des services auxiliaires demeurent les premières investisseuses du secteur des transports à l'étranger (avec 37% du total des transports), suivis des transports terrestres (26%), aériens (17%) et par eau (19%).

Les transports terrestres augmentent leur poids comme investisseurs à l'étranger, la montée en charge de participations existantes y contribuant. Avec l'entreposage et les services auxiliaires ils étaient déjà les plus investisseurs et les plus investis au début des années 2000. Une diversification s'est toutefois produite sous l'effet d'acquisitions significatives. Ainsi, pour les investissements français à l'étranger, le poids des transports aériens comme secteur investisseur est devenu significatif depuis 2004 et celui des transports par eau depuis 2007 (figure A7.2).

Pour les entreprises investies par l'étranger, c'est le secteur des transports terrestres qui est le premier sous-secteur investi par des sociétés étrangères (41% du total) suivi de l'entreposage-services auxiliaires (34%) et des transports par eau (18%). L'importance moindre des transports aériens (figure A7.3) n'empêche cependant pas les compagnies aériennes étrangères d'être très actives en France.

Les pays limitrophes sont privilégiés

Les investissements directs des entreprises de transport résidentes (cf. figure A7.4) s'orientent d'abord vers les pays développés, et plus particulièrement vers ceux de l'UE (61% du total) les Pays-Bas, le Royaume-Uni et l'Allemagne se classant aux trois premières places des pays investis. Puis viennent les Etats-Unis, la Suisse, l'Espagne, l'Italie et la Belgique. Le poids des PECO demeure marginal (moins de 1% du total), alors que la part des pays émergents atteint des niveaux significatifs depuis 2007 (Corée du Sud, Maroc, Hong-Kong, Chine et Singapour).

Les pays de provenance immédiate des capitaux investis dans le secteur résident des transports

sont également principalement des pays développés (figure A7.5). A fin 2010, les principaux pays de provenance sont l'Espagne, les Pays-Bas, le Luxembourg, le Royaume-Uni, la Belgique et les Etats-Unis. Les pays de l'UE représentent 76% du total. Le poids des pays non industrialisés et émergents augmente (14% contre 8% en 2000).

Avertissement méthodologique

Les investissements décrits ici sont des investissements directs (ID). Les ID français à l'étranger comprennent les participations des résidents au capital de sociétés non-résidentes dès lors qu'une « influence significative sur la gestion » est exercée (en pratique, lorsque leur participation financière est supérieure à 10% du capital). Pour les ID étrangers en France, la définition est symétrique. Une fois la relation initiale établie, l'ensemble des relations financières intra-groupe relève des ID ou des IDE (investissements directs étrangers). Les flux d'ID sont mesurés par la balance des paiements.

Les stocks d'ID analysés ici comprennent les investissements en capitaux propres (en valeur comptable), les bénéfices réinvestis sur place par les investisseurs et les encours de prêts intra-groupes.

Mesuré par l'emploi ou la production, le poids des pays ou des secteurs pourrait être différent.

Les statistiques sectorielles sont élaborées à partir de l'activité (NAF rev2) des entités résidentes. Pour les investissements directs français à l'étranger, les secteurs d'activité correspondent à ceux des investisseurs, et pour les investissements étrangers en France, les secteurs d'activité sont ceux des entreprises investies. Autrement dit, seuls sont étudiés ici les investissements à l'étranger des entreprises résidentes appartenant au secteur des transports, et les investissements directs étrangers dans des entreprises résidentes appartenant au secteur des transports. Les investissements effectués par ou dans des sociétés financières ou des holdings d'un groupe de transport ne sont pas dans ce sous-ensemble.

Conformément à la méthodologie internationale, la ventilation géographique des statistiques d'investissements directs est établie sur la base du pays de première contrepartie. Si un groupe français de transport investit en Pologne via une filiale établie aux Pays-Bas, le pays recensé sera les Pays-Bas et non la Pologne. Inversement, si un groupe américain acquiert une entreprise résidente de transport via une filiale irlandaise, le pays enregistré dans les statistiques d'IDE sera l'Irlande et non les Etats-Unis.

PECO : Bulgarie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie.

Figure A7.1 Stocks d'investissements directs des entreprises du transport

en milliards d'euros et en pourcentage

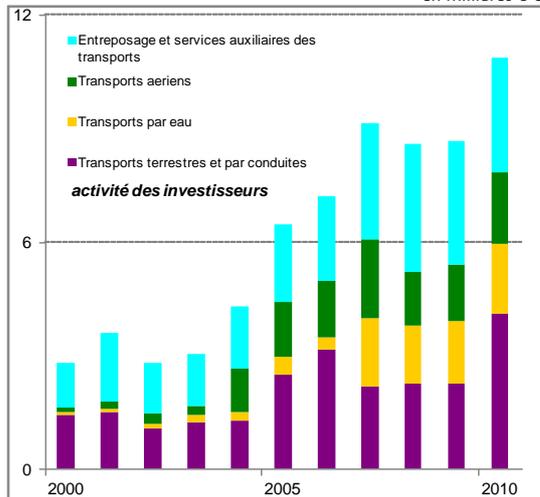
	2000	2006	2007	2008	2009	2010	poids 2010	évolutions 10/09	10/00
Investissements directs français à l'étranger des entreprises du secteur des transports - ID entrants	2,8	7,2	9,1	8,6	8,7	10,9	100,0	25,3	289,1
Transports terrestres et par conduites	1,4	3,2	2,2	2,2	2,2	4,1	25,9	83,3	185,7
Transports par eau	0,1	0,3	1,8	1,6	1,7	1,8	19,2	9,3	2 051,8
Transports aériens	0,1	1,5	2,1	1,4	1,5	1,9	17,3	26,2	1 894,8
Entreposage et services auxiliaires des transports	1,2	2,2	3,1	3,4	3,3	3,0	37,6	-6,9	159,1
Rappel: Total tous secteurs confondus	478,3	793,0	874,2	975,3	1 041,9	1 144,8		9,9	139,3
Investissements directs étrangers en France dans le secteur des transports - ID sortants	1,0	6,3	5,9	8,2	6,9	7,3	100,0	5,2	649,5
Transports terrestres et par conduites	0,3	2,2	1,5	3,0	2,9	3,2	41,4	11,7	813,4
Transports par eau	0,1	1,6	2,3	2,4	1,2	1,5	17,6	26,4	2 393,7
Transports aériens	-0,1	0,1	0,3	0,4	0,5	0,6	6,8	28,7	-1 049,5
Entreposage et services auxiliaires des transports	0,6	2,4	1,8	2,4	2,4	1,9	34,2	-18,3	210,6
Rappel: Total tous secteurs confondus	279,2	578,7	649,1	684,5	690,7	722,2		4,6	158,7

Source : Banque de France - Direction Générale des Statistiques - Direction des Enquêtes et Statistiques Sectorielles - Service des Investissements Directs

Stock d'Investissements Directs français à l'étranger (stocks outward)

Figure A7.2 Stock *Outward* par secteur investisseur

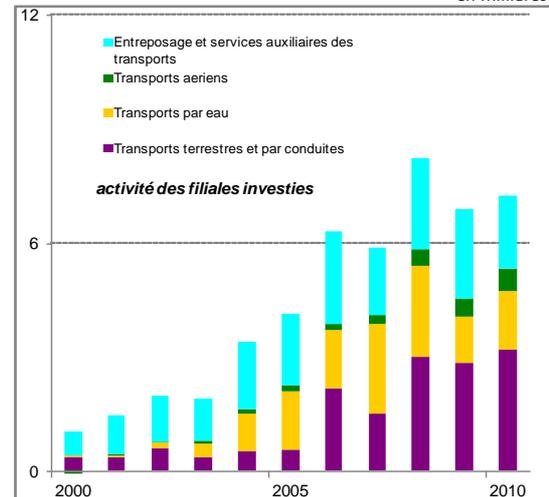
en milliards d'euros



Source : Banque de France - DGS - DESS - SID

Figure A7.3 Stock *Outward* par pays investi

en milliards d'euros

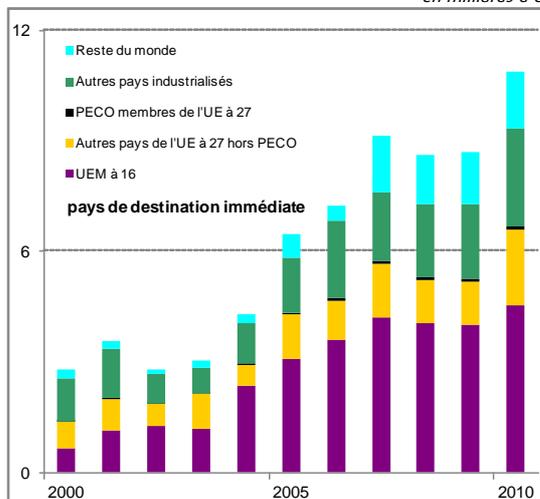


Source : Banque de France - DGS - DESS - SID

Stock d'Investissements Directs étranger en France (stocks inward)

Figure A7.4 Stock *Inward* par secteur investisseur

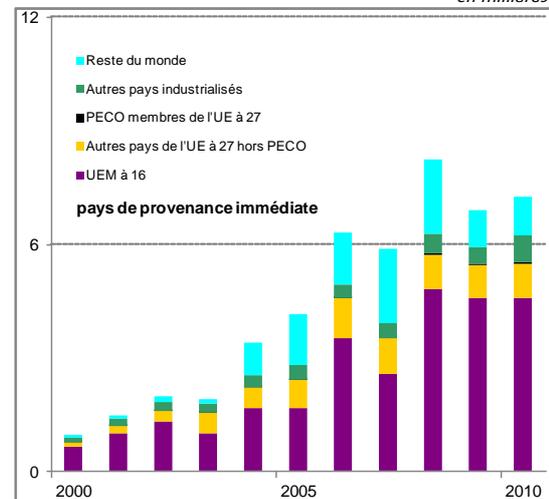
en milliards d'euros



Source : Banque de France - DGS - DESS - SID

Figure A7.5 Stock *Inward* par pays investi

en milliards d'euros



Source : Banque de France - DGS - DESS - SID

A8 | La dépense transport du compte satellite des transports

La dépense totale de transport (DTT) a diminué en 2009 (-4,0 %) plus fortement que le Pib (-2,1%). Depuis 2005, sa progression moyenne est de 2,9 % par an, plus vive que le Pib (+2,5 %). Au sein de la DTT, la dépense d'investissement transport (DIT) est moins dynamique (2,4 % par an depuis 2005, contre 3,2 % pour la FBCF hors ménages) tandis que la dépense courante transport (DCT), qui en représente la plus grande partie, s'est accrue de 2,9 % par an.

La dépense totale de transport 20% du Pib

Avec 377 Mds€, la DTT représente près de 20 % du Pib. La dépense d'investissement (tous agents confondus ; matériels et infrastructures) constituait 13,7 % de cette dépense totale, poids en diminution après un pic en 2007.

Baisse de la dépense transport en 2009 malgré un soutien des APU

La DCT des administrations publiques (APU) a crû en 2009 (+2,7 %), alors que celle des ménages et celle des entreprises diminuaient (-2,5 % et -6,5 %) plus vite que le Pib. Au total, la dépense transport des APU représentaient 11,2 % de la DTT, à peu près comme en 2005, celle des ménages en constituant près de la moitié (45 %). Sur la période 2005-2009, seule la DCT des entreprises augmente plus vite que la DCT de l'ensemble (+3,9% par an contre +2,9%).

L'investissement transport des APU (+1,5 % après -8,7 %) avait repris en 2009 atténuant alors la baisse de la DIT. Il représentait 17,4 % de leur FBCF. La FBCF transport des entreprises (y compris gestionnaires d'infrastructures) a diminué (-7,6 % après +6,1 %) et la part du matériel de transport dans cet investissement a aussi diminué.

Le poids prédominant de la route

La dépense pour la route prédomine : 80 % de la DCT et 72% des investissements. Les ménages ont consacré 88% de leur dépense courante en transports (y compris acquisition de véhicules) à la route et pèsent pour 58 % dans ces dépenses. Son poids dans la DTT des transports terrestres, à l'instar des autres modes terrestres est du même ordre que sa part dans les quantités de transport. La route pèse, en 2009, nettement moins dans la DCT des APU (52 %) mais aussi fort dans leur DIT (86 %). En revanche, la DIT des entreprises de transport (y compris publiques) a fait une part plus faible à la route (22%, contre 40% pour le ferroviaire, 12% pour l'aérien, 12% pour le maritime et 11% pour les TCU-AR). Les autres entreprises ont consacré 9% de leur DCT à la mer.

Les APU ont apporté en 2009 38 % des dépenses de TCU-AR, les entreprises non transport 27%.

Les ménages premiers contributeurs nets

La dépense courante des ménages, qui inclut

leurs achats de véhicules et de carburant recule en 2009 moins que l'ensemble de la DCT. Sa part dans la consommation des ménages a diminué (15,7 %). Leur dépense nette est évaluée à 102 Mds€.

La DCT des entreprises des autres secteurs que le transport est d'environ 120 Mds€. Elle correspond à leurs achats de services de transport à des tiers ou au coût du transport qu'elles effectuent pour elles-mêmes (compte propre). Elle représentait 7,2 % des consommations intermédiaires de l'ensemble des entreprises. Dans le même temps, le revenu de certaines d'entre elles bénéficie de la dépense transport, comme celles qui vendent du carburant, et au total, le secteur des entreprises non financières est globalement bénéficiaire de la DCT.

Les sociétés financières (assurances et banques) bénéficient de la dépense transport. Les primes nettes d'assurance, les intérêts des emprunts bancaires (hors achats des ménages) et les redevances de crédit-bail leur a rapporté 18 Mds€.

La DIT des entreprises est en revanche beaucoup plus le fait des entreprises de transport et des gestionnaires d'infrastructures. Elle représente autour de 18 % de la FBCF des entreprises.

Enfin, les entreprises de transport et gestionnaires d'infrastructures bénéficient aussi de la dépense transport (pour 11 Mds€ en 2009), revenu auquel s'ajoutent des produits « annexes » pour 7 Mds€ (publicité, redevances, produits financiers, etc.).

Les APU : un revenu largement investi

Si les APU apparaissent bénéficiaires nettes de la dépense courante transport, une fois retirée la TVA, qui n'est pas spécifique du transport, ce revenu net ne s'élève plus qu'à 11,9 Mds, à mettre en regard de leurs 11,7 Mds d'investissement transport.

Définitions

Le compte satellite regroupe l'ensemble des dépenses liées au transport du cadre central de la comptabilité nationale réparties dans des lignes séparées, et souvent non spécifiques, du cadre central. Par exemple les dépenses de police de la route sont estimées au sein des dépenses totales des APU et imputées à la dépense transport. De même, une dépense de transport pour **compte propre** est estimée pour les ménages et pour les entreprises.

Le compte satellite transport respecte la méthodologie des comptes satellites du SCN (système de comptabilité nationale). Elle est adaptée, dans le cadre de la CCTN.

Ainsi la dépense transport est présentée selon la distinction **financeurs / bénéficiaires monétaires**. C'est une dépense dite « brute », comme le Pib, c'est à dire qu'elle inclut les amortissements ou la consommation de capital fixe. Elle est basée sur la notion de résidence, que le transport soit effectué sur le territoire français ou non. La séparation entre **modes** repose sur certaines conventions : (i) le fer comprend le TER et le Transilien, le TCU-AR comprend le TCU et les Autocars Réguliers (mais exclut le Transilien), la route comprend les autocars non réguliers ; (ii) la gestion d'infrastructures est rattachée à un seul mode (ex : les dépenses des ports maritimes au mode « mer »).

Les **entreprises de transport** et gestionnaires d'infrastructures sont celles de la Naf « transports et entreposage » sauf le transport par conduite (oléoducs.), la poste et courrier, l'entreposage manutention. Elles incluent les entreprises publiques. Le compte est basé sur la base 2000 de la comptabilité nationale.

Figure A8.1 La dépense totale de transport (DTT) –par financeur

En milliards d'euros courants

Montants	2005	2006	2007	2008	2009	08/07	09/08
Dépense Totale Transports (DTT)	336,5	352,3	372,8	392,4	376,5	5,3	-4,0
Dépense Courante Transport (DCT)	289,6	303,4	319,6	337,8	325,0	5,7	-3,8
dont dépense courante d'infrastructures	32,2	33,5	34,7	35,8	33,5	3,3	-6,3
Ménages (DCT)	155,4	160,7	169,3	174,7	170,2	3,2	-2,5
Production de Transport (compte propre)	136,2	140,2	147,8	151,5	147,0	2,5	-2,9
APU (DCT)	24,0	24,9	25,2	25,9	26,6	2,9	2,7
Entreprises NON transport (DCT)	104,8	112,0	118,9	130,7	122,2	9,9	-6,5
Production pour compte propre	31,7	34,4	35,6	36,1	38,8	1,3	7,4
Dépense d'Investissement Transports (DIT)	46,8	48,9	53,2	54,6	51,5	2,6	-5,7
Entreprises	35,6	37,3	40,6	43,0	39,8	6,1	-7,6
APU	11,2	11,5	12,6	11,6	11,7	-8,7	1,5
Produit intérieur brut (PIB)	1 726,1	1 806,4	1 895,3	1 948,5	1 907,1	2,8	-2,1
Structure							
Dépense d'Investissement / DTT	13,9%	13,9%	14,3%	13,9%	13,7%		
Dépense Totale des APU / DTT	11,1%	11,0%	10,8%	10,3%	11,2%		

Source : SOeS - Compte satellite des transports (2008 et 2009 provisoires) ; Insee - Comptes nationaux base 2000

Figure A8.2 Poids dans l'économie

En milliards d'euros courants

	2005	2006	2007	2008	2009
DTT / PIB	19,5%	19,5%	19,7%	20,1%	19,7%
DCT / (PIB - FBCF)	21,0%	21,2%	21,5%	22,2%	21,5%
Ménages : Conso Tsp / Conso	16,2%	16,0%	16,2%	16,1%	15,7%
APU : DCT / Dép courantes	4,3%	4,3%	4,2%	4,2%	4,2%
Entreprises : DCT / CI	6,7%	6,7%	6,8%	7,2%	7,2%
DIT / FBCF (hors log.)	18,9%	18,5%	18,5%	18,0%	18,3%
Entreprises : DIT / FBCF	18,6%	18,0%	17,9%	18,0%	18,2%
APU : DIT / FBCF	18,9%	19,1%	19,4%	17,4%	17,4%

Figure A8.3 Dépense Totale Transport par Mode (2009)

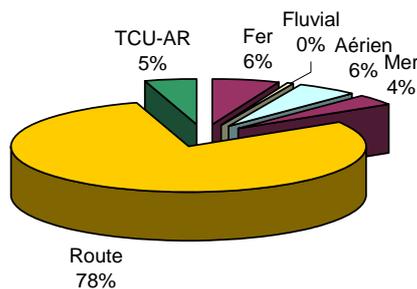
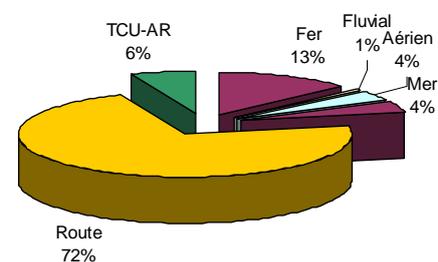


Figure A8.4 Dépense d'investissement transport (DIT) par Mode de transport (2009)



Source : SOeS - Compte satellite des transports (2008 et 2009 provisoires) ; Insee - Comptes nationaux base 2000

Figure A8.5 Dépense d'investissement transport (DIT) Par Agent et par Mode de transport (2009)

en milliards d'euros courants

	Ts modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
APU	11,7	10,1	0,0	0,0	0,0	0,1	1,5
Entrepr. Tsp et gest. Infrs.	16,6	3,6	6,7	0,5	2,0	2,1	1,8
Entrepr. NONtsp	23,2	23,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dépense d'investissement (DIT)	51,5	36,9	6,7	0,4	2,0	2,2	3,3
dt Matériel de Tsport	29,4	24,4	1,9	0,1	0,9	0,9	1,2
dt Infrast et Autres	22,1	12,6	4,8	0,3	1,0	1,3	2,1

Source : SOeS - Compte satellite des transports (2008 et 2009 provisoires) ; Insee - Comptes nationaux base 2000

Figure A8.6 Financeurs de la Dépense courante par Mode de transport (2009)

en milliards d'euros courants

	Ts modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Ménages	170,2	150,4	5,8	0,2	8,6	0,8	4,4
dont TVA	22,6	21,7	0,5	0,0	0,1	0,0	0,3
Entreprises non-transport	122,2	93,7	4,2	0,4	7,6	11,4	4,9
APU	26,6	13,7	6,6	0,2	0,2	0,5	5,3
Reste du monde	5,0	2,2	0,0	0,0	2,8	0,0	0,0
Dépense courante (DCT)*	325,0	260,6	16,9	0,8	19,3	12,8	14,7
dont DCT en infrastructure	33,5	23,5	3,8	0,5	4,9	0,9	0,0
produit annexes	6,8	1,1	2,4	0,3	1,3	0,9	0,8

*dont besoin de financement des entreprises de transport et gestionnaires d'infrastructure

Source : SOeS - Compte satellite des transports (2008 et 2009 provisoires) ; Insee - Comptes nationaux base 2000

Figure A8.7 Bénéficiaires de la Dépense courante par Mode de transport (2009)

en milliards d'euros courants

	Ts modes	Route	Fer*	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Ménages*	68,3	41,9	8,9	0,4	7,3	2,7	7,0
Entrepr. non-tsp et non-fin.	168,0	141,6	4,2	0,5	9,5	7,3	5,1
APU*	61,5	56,7	1,3	0,0	0,8	0,2	2,5
Sociétés financières**	17,6	11,7	3,0	0,0	1,1	1,0	0,8
Entrepr. tsp et gest. infrs.	11,8	5,4	2,0	0,2	1,6	1,4	1,2
Reste du monde	5,3	4,2	0,0	0,0	-0,3	1,4	0,0
Dépense courante (DCT)	332,6	261,4	19,3	1,2	20,1	14,0	16,7

*dont APU (recettes) 23,0 Mds€ **dont assurances : 6,4 Mds€ à leur bénéfice

Source : SOeS - Compte satellite des transports (2008 et 2009 provisoires) ; Insee - Comptes nationaux base 2000

Figure A8.8 Revenu net courant transport (2009)

Financeurs	Bénéficiaires	Contribution	
Dépense	Revenu	nette	
170,2	68,3	-101,9	Ménages
122,2	168,0	45,8	ENFnT
26,6	61,5	34,9	APU
	17,6	17,6	SF
1,0	11,8	10,9	Ent Tsp
5,0	5,3	0,3	RdM

M – Les transports de marchandises

M1 | Le transport intérieur terrestre de marchandises

Le transport intérieur terrestre de marchandises se redresse. Hors oléoducs, il augmente de 3,5 % en tonnes-km après une année 2009 de forte chute (- 14,7 %). L'ampleur de la baisse de 2009 est telle qu'en dépit du redressement actuel le transport intérieur terrestre de marchandises se retrouve à son niveau d'il y a quinze ans.

Le transport fluvial, qui à la différence des autres modes avait été relativement stable les deux dernières années, est dynamique (+ 8,6 %).

Le transport routier de marchandises intérieur se redresse de 4,7% après avoir chuté (- 12,8%) en 2009. Le redressement est plus fort pour le pavillon français (+ 5,0 %) que pour le transport sur le territoire français (transport intérieur) du pavillon étranger (+ 4,1 %) mais la chute passée avait été plus prononcée pour le pavillon français. Le transport à l'international est bien moins dynamique qu'au national.

Le transport ferroviaire baisse très fortement (- 6,3 % en tonnes kilomètres) après une année 2009 où il s'était effondré (- 20,5 %). Néanmoins cette baisse était contenue jusqu'au troisième trimestre 2010 et a été amplifiée par un quatrième trimestre marqué par de fortes intempéries en décembre.

Le transport par oléoducs continue à baisser pour la quatrième année consécutive de manière néanmoins ralentie (- 1,9 % après - 13,3 % en 2009).

Un contexte économique plus porteur

Portant une grande part de la demande de transport de marchandises, l'économie française a retrouvé une croissance, qui est néanmoins modérée en 2010 (fiche A1). La production annuelle française se redresse ainsi portée par l'industrie automobile qui bénéficie de la prime à la casse et plus largement par la branche manufacturière (fiche A2). Autre élément porteur en 2010 pour les transports des marchandises, les fortes exportations céréalières françaises (+ 26,1 %) dans un contexte de croissance de la demande mondiale et de difficultés de certains producteurs importants de céréales touchés par la sécheresse (Russie, Ukraine, Kazakhstan).

Par contre en 2010 les transports sont freinés par la situation de la construction qui continue de se dégrader et par les moindres mouvements de produits énergétiques liés à la baisse des volumes exportés et importés (respectivement, - 3,9 % et - 6,0 %).

Les parts modales de la route et du fluvial augmentent, celle du ferré chute

La part du ferroviaire baisse de presque 1 point (à 8,8 %) tandis que celle de la route augmente de 0,8 point (à 88,9 %) et celle du fluvial de 0,1 point (à 2,3 %).

Reprise forte du fluvial, modérée du TRM

La reprise a ainsi concerné tous les modes de transport en 2010 à l'exception du transport ferroviaire dont la baisse (- 6,3 %) a été accentuée par les intempéries de décembre et les mouvements sociaux.

Le transport fluvial augmente fortement en 2010 (+ 8,6% en t-km) après une année 2009 de faible baisse (- 1,1 %) comparée aux autres modes. Cette hausse est portée par les produits agricoles (+ 8,6 %), les produits de la métallurgie qu'il s'agisse de minerais, de produits métallurgiques ou encore de déchets ainsi que par les produits pétroliers (+ 19,5 %) avec, pour ce dernier poste, un possible effet de report des autres modes vers le fluvial.

Une chute à l'international qui se poursuit

Depuis 2007, la chute des transports intérieurs terrestres du pavillon français à l'international est notable. Cette baisse avait même atteint 28,6% et elle se poursuit avec - 3,9 % en 2010. Par contre le national augmente en 2010 (+ 4,2 % après - 12,9 %). Cette baisse de l'international résulte de l'effondrement du transport ferroviaire (- 16,9% en 2010 après - 34,7 % en 2009 et - 14,0 % en 2008) tandis que le transport routier international reprend faiblement au regard de la baisse de 2009 (+ 1,1 % après - 14,3 %).

Produits agricoles et marchandises groupées-conteneurs portent la hausse

Exception faite du ferroviaire, dont le détail par types de produits transportés n'est pas disponible mais dont nous avons vu qu'il reculait en 2010, la reprise des transport des produits agricoles et des marchandises groupées-conteneurs est générale à l'ensemble des modes. Ainsi les hausses de produits agricoles sont de 14,5 % en tonnes-km dans le routier, 8,6 % en tonnes-km dans le fluvial et + 26,6% en tonnes dans le maritime et celles des marchandises groupées -conteneurs sont de 5,3% dans le routier, 7,2% en tonnes-km dans le fluvial et 3,5% en tonnes pour le maritime.

Par contre certains produits, dont en premier lieu les produits énergétiques sont peu porteurs en 2010 même si le fluvial connaît une hausse de 19,5 % des produits pétroliers du fait d'un possible effet report des autres modes vers le fluvial en lien possible avec le recul du transport par oléoducs qui, depuis 2009, subit les conséquences de l'accident survenu sur le pile-line du réseau SPSE (Société du *pipe-line* sud européen) reliant Fos-sur-mer à l'Allemagne.

Figure M1.1 Transports intérieurs terrestres par mode

niveaux en Gt-km, évolutions en %

	2008	2009	2010	2010/ 2009
Transport ferroviaire	40,4	32,1	30,1	-6,3
<i>hors transit</i>	37,0	29,7	28,5	-4,3
<i>dont national</i>	26,1	22,6	22,5	-0,3
Transport routier	334,2	291,4	305,1	4,7
Pavillon français	217,5	186,8	196,2	5,0
National (PTAC>3,5t)	181,9	156,1	164,4	5,3
<i>Compte propre</i>	29,3	27,3	29,9	9,3
<i>Compte d'autrui</i>	152,7	128,7	134,5	4,5
International (PTAC>3,5t)	13,6	9,8	9,9	0,9
National (PTAC<3,5t)	22,0	20,9	21,9	4,8
Transit	0,2	0,2	0,1	ns
Pavillon étranger	116,7	104,6	108,8	4,1
Transit	58,8	51,9	54,9	5,8
International	52,2	46,5	47,0	1,1
Cabotage	5,6	6,2	6,9	12,0
Transport fluvial	7,5	7,4	8,1	8,6
<i>dont national</i>	4,5	4,8	5,0	4,9
TOTAL	382,2	331,0	343,2	3,7
<i>hors transit</i>	319,7	276,5	286,6	3,6
<i>national</i>	240,1	210,5	220,7	4,9
<i>international</i>	79,5	66,0	65,8	-0,3
Olioducs	22,4	18,4	17,7	-3,8
TOTAL yc Olioducs	404,6	349,4	360,9	3,3

Sources : SOeS, CPDP, DGEC, VNF

Figure M1.3 Transports intérieurs terrestres par type de marchandises

évolutions des t-km intérieures en %

	Route (2)	Rail	Fluvial	Ensemble
Produits agricoles et alimentaires	7,4	-19,8	7,5	4,2
Matériaux de construction	5,9	16,7	2,6	7,4
Produits manufacturés (1)	3,4	-6,5	8,1	2,2
Autres marchandises	0,9	-11,1	17,0	-1,3
Total	4,5	-6,3	8,6	3,0

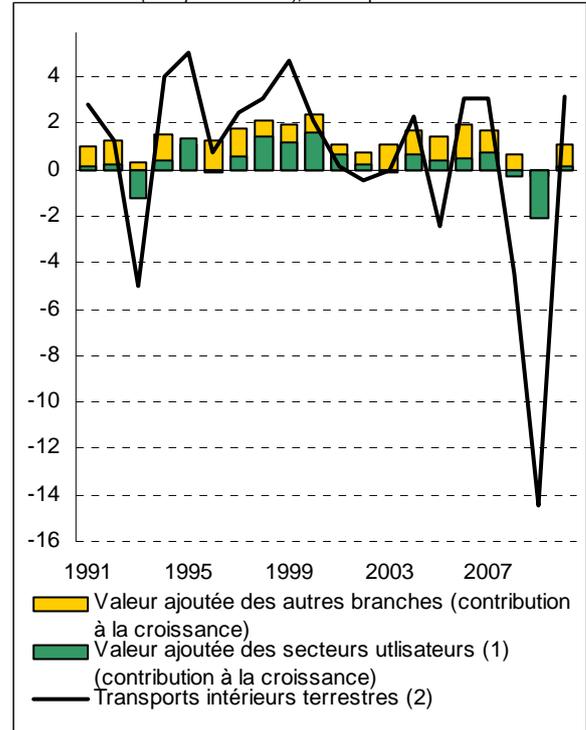
Sources : SOeS, VNF

(1) y compris conteneurs (NST 9)

(2) hors véhicules utilitaires légers et pavillon étranger

Figure M1.2 Transports intérieurs terrestres et la croissance

Évolutions en % (transports en t-km), VA aux prix de l'année n-1



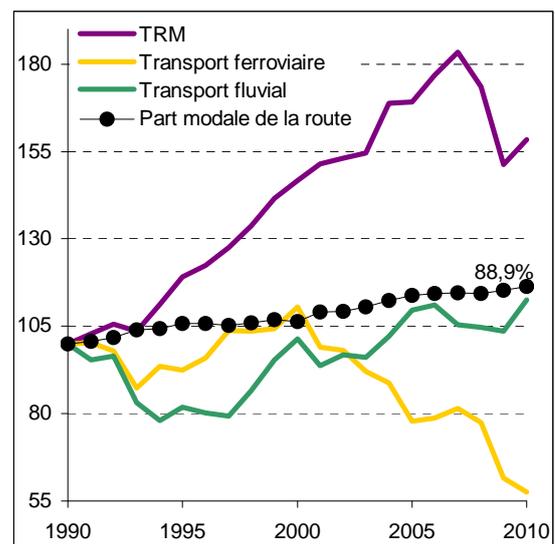
Sources : SOeS, entreprises ferroviaires opérant en France, VNF, Insee

(1) sont pris en compte l'agriculture, l'industrie, la construction et le commerce

(2) en tonnes-kilomètres intérieures, hors transit, et TRM sous pavillon étranger, y compris olioducs

Figure M1.4 Évolution des transports intérieurs et de la part modale routière

en t-km, indice 100 en 1990



Sources : SOeS, VNF

Champ : hors TRM sous pavillon étranger, transit et olioducs

M2 | Le transport intérieur routier de marchandises

Le transport intérieur routier de marchandises réalisé par les poids lourds français qui avait chuté de -15,2 % en 2009 se redresse en 2010 (+ 5,3 %) et s'établit à 196,2 milliards de tonnes-kilomètres, soit en deçà de son niveau de 1999. Le redressement est surtout le fait du national (+ 5,3 %), l'international du pavillon français augmentant moins (+ 0,9 %).

Le transport intérieur routier français de marchandises réalisé par le pavillon étranger augmente de + 4,1 % et représente 108,8 milliards de t-km. Le transit (+5,8 %) et le cabotage (+ 12,0 %) augmentent plus fortement que les échanges à l'international. Le cabotage a un poids relativement faible mais son rythme d'augmentation implique une perte des parts de marché du pavillon français sur le territoire intérieur.

Hausse pour les produits agricoles, minerais et conteneurs

Les produits qui ont porté le redressement du transport routier en 2010 sont les produits agricoles, les minerais, les conteneurs qui sont traditionnellement de gros contributeurs ainsi que le transport de machines et matériel (agricoles, informatique, bureau, électrique, télévision et radio). Ces derniers ont une contribution moindre en raison de leur faible part dans le total, mais leur hausse est néanmoins notable (+ 22,4 %). Cependant et même si ces hausses sont notables, elles interviennent après une année de très forte baisse.

Le transport routier de marchandises bénéficie en premier lieu des exportations de produits agricoles (+ 14,0 %), suite aux difficultés de la Russie, de l'Ukraine et du Kazakhstan pour le blé. Par contre le transport des produits agroalimentaires (« Produits alimentaires, boissons et tabac ») est stable (+ 0,4 %).

Le transport routier des minerais métalliques et autres produits d'extractions reprend (+ 9,9 %), ainsi que dans une moindre mesure les autres produits minéraux non métalliques (verre, ciments, chaux et autres produits de la construction) en lien probable avec la reprise de l'industrie automobile et des biens intermédiaires (fiche A2) ce qui contraste avec un secteur français de la construction qui continue à marquer le pas.

Les transports routiers des groupages de marchandises diverses, assimilables aux conteneurs, augmentent eux aussi fortement (+ 5,3 %), en phase avec les progressions de transport de conteneurs du fluvial ainsi que dans une moindre mesure pour le maritime. Néanmoins, à l'instar de la quasi totalité des types de marchandises, cette hausse ne permet pas d'effacer la baisse passée puisque le

transport routier de conteneurs avait chuté de 13,1 % en 2009.

En lien avec la reprise du transport de marchandises diverses, le transport routier des équipements et matériels utilisés pour le transport de marchandises, qui comprend les conteneurs et caisses mobiles vides ainsi que les palettes, augmente de 50,9 %.

Le transport de produits énergétiques marque le pas

Le transport intérieur de produits énergétiques réalisé par les poids lourds français baisse dans un contexte de difficultés économiques et de renchérissement du prix du pétrole. Ainsi celui de coke et de produits pétroliers raffinés baisse (- 2,3 %) et celui de la houille, lignite, pétrole brut et gaz naturel, dont la part est moindre dans le total, chute nettement (- 14,5 %).

Le transport routier de courrier et colis baisse également (- 9,8 %) essentiellement du fait de l'activité courrier tandis que l'activité colis semble mieux résister du fait du développement des ventes par Internet et du transport de produits qui en découle.

Le transport de bois et papier baisse (- 7,2 %) ainsi que le transport de meubles et autres articles manufacturés (- 5,9 %).

Le national en hausse, l'international stable

La reprise est portée par le national tandis que l'international reprend à un rythme plus modéré (+ 0,9% pour le pavillon français, + 1,1 % pour le pavillon étranger).

Pour le pavillon français, la progression est de 5,0 % en t-km pour l'ensemble, les niveaux de tonnes kilométriques du transport national et international n'étant pas comparables (164 milliards de t-km pour le national contre 10 milliards pour l'international). La différence d'évolution entre national et international ne se retrouve pas entre zone longue (trajets de 150 km et plus ; + 4,5 %) et zone courte (trajets de moins de 150 km ; + 4,5 %), au rebours de 2009 où le transport à plus faible distance résistait beaucoup mieux que celui de longue distance.

Le pavillon étranger est tiré par le transit et le cabotage tandis que l'international évolue comme l'international sous pavillon français. Le cabotage, qui a mieux résisté pendant la crise augmente de 12,0 % ce qui porte son poids à 2,3 % du transport intérieur routier.

Le compte propre se développe

Le transport pour compte propre ne représente en tonnes kilométriques que le 1/5^{ème} du compte d'autrui. Néanmoins, et pour la troisième année consécutive, le poids du compte propre augmente par rapport à celui du transport pour compte d'autrui.

Figure M2.1 Transport intérieur routier de marchandises en 2010

en Gt-km, évolutions en %

	2000	2009	2010	2010/ 2009
Pavillon français (1)	203,0	186,8	196,2	5,0
National (PTAC>3,5t)	163,0	156,1	164,4	5,3
Compte propre	29,7	27,3	29,9	9,3
Compte d'autrui	133,4	128,7	134,5	4,5
International (PTAC>3,5t)	21,2	9,8	9,9	0,9
dont Transit	0,1	0,2	0,1	ns
Total PL (PTAC>3,5t)	184,2	165,9	174,3	5,1
VUL (PTAC<=3,5t) (2)	18,8	20,9	21,9	4,8
Pavillon étranger (1)	79,5	104,6	108,8	4,1
Transit	39,5	51,9	54,9	5,8
International	37,7	46,5	47,0	1,1
Cabotage	2,2	6,2	6,9	12,0
Transport routier	282,5	291,4	305,1	4,7

Source : SOeS

Le transport *intérieur*...

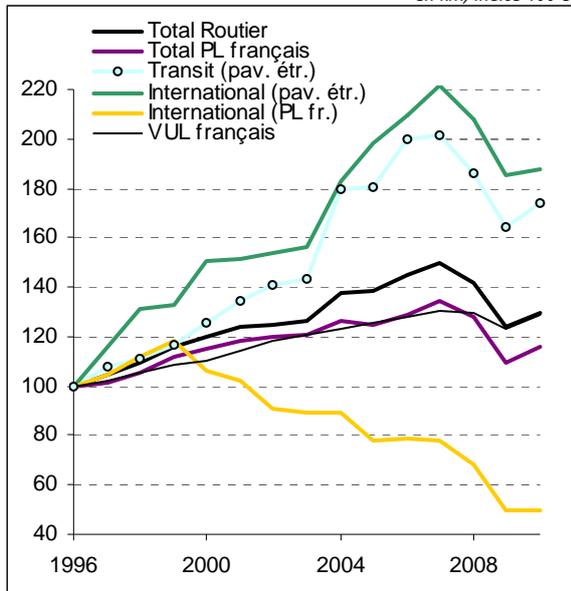
...est le transport réalisé sur le territoire français ; pour le transport international d'échange ne sont donc prises en compte que les t-km entre l'origine (la destination) en France et le point de passage de la frontière française.

(1) Le pavillon est ici défini comme l'ensemble des véhicules à moteur immatriculés dans le pays.

(2) Les transports routiers par VUL sont classés entièrement en transports nationaux.

Figure M2.2 Transport intérieur routier de marchandises sous pavillon français par type

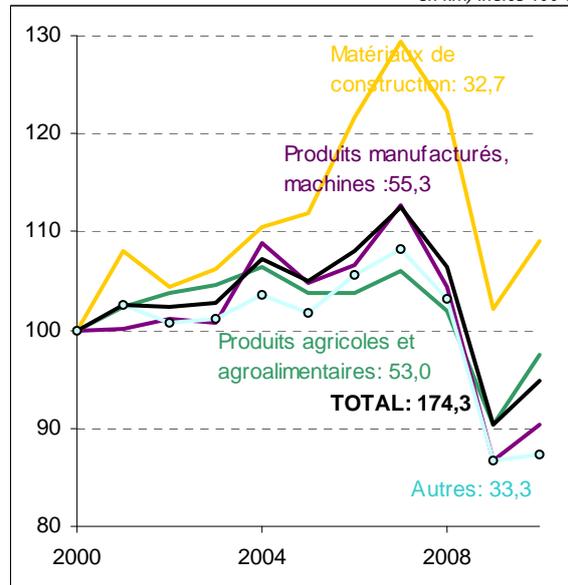
en km, indice 100 en 1996



Source : SOeS

Figure M2.3 Transport intérieur routier de marchandises sous pavillon français par marchandises

en km, indice 100 en 2000



Source : SOeS

Champ : PL (PTAC>3,5 t) immatriculés en France uniquement, hors transit

Figure M2.4 Le transport intérieur routier de marchandises sous pavillon français par type de marchandises

évolutions annuelles et trimestrielles (t/t-1, cjo-cvs) en %, niveaux en Gt-km

	2007	2008	2009	2010				10/09	Niveau 2010 (Gt-km)
				T1	T2	T3	T4		
Produits agricoles et agroalimentaires	2,2	-3,8	-11,5	1,1	1,0	0,3	1,6	7,9	53,0
Matériaux de construction	6,2	-5,5	-16,4	0,6	2,5	1,8	0,1	6,8	32,7
Produits manufacturés, machines	5,6	-7,4	-16,8	-0,2	0,5	-5,2	6,0	4,1	55,3
Autres	2,5	-4,7	-16,1	-23,3	21,6	2,2	1,4	0,9	33,3
Ensemble	4,1	-5,5	-15,1	-4,4	4,5	-0,8	2,6	5,1	174,3

Source : Soes

Champ : PL (PTAC>3,5 t) immatriculés en France uniquement, hors transit

M3 | Le transport ferroviaire de marchandises

Le transport ferroviaire baisse très fortement (-6,3 % en t-km intérieures) après s'être effondré en 2009 (-20,5 %). Une chute au quatrième trimestre explique l'ampleur de la baisse annuelle : l'évolution entre les trois premiers trimestres de 2009 et de 2010 était de -0,4% tandis que le quatrième trimestre 2010 est en baisse de -23,1% par rapport au quatrième trimestre 2009. Les intempéries de décembre et les mouvements de grève liés à la réforme des retraites peuvent expliquer cet effondrement fin 2010.

L'international et le transit chutent (-16,9 % pour l'international ; -31,0 % pour le transit) tandis que le transport national est quasi stable (-0,3%).

Comme en 2009, le transport combiné (-9,9%) diminue plus que le conventionnel (-5,3%).

La SNCF — hors VFLI qui est une de ses filiales — représente 79 % des tonnes-kilomètres réalisées en transport intérieur. Les entreprises privées concurrentes de la SNCF représentent 21% du transport intérieur en t-km, après 15% en 2009. Ces entreprises sont quasiment toutes des filiales de grands groupes ferroviaires. Ainsi, *Euro Cargo Rail* est une filiale de la *Deutsche Bahn*, *VFLI* de la *SNCF*, *Europorte France* de *Eurotunnel*, ou encore *B-Cargo* de la *SNCB*. Il est à noter que le plus souvent les filiales de groupes français prospectent le marché du transport national tandis que les filiales de groupes étrangers vont se centrer sur le segment international.

Quasi stabilité du national

Le transport ferroviaire national, qui avait chuté en 2009 (-13,7 %) est quasiment stable (-0,3 %). Cette baisse est le fait du quatrième trimestre : en comparant les trois premiers trimestres des deux années l'évolution était positive (+7,3 %).

L'international et le transit continuent leur chute

Sur trois années, la baisse du transport ferroviaire international est considérable en t-km intérieures (-16,9% en 2010 après -34,7 % et -14,0 %). Le recul du quatrième trimestre ne suffit pas à expliquer cette chute : les trois premiers trimestres 2010 étaient eux aussi inférieurs (-12,5%) aux trois premiers trimestres de 2009. Le quatrième trimestre 2010 n'a donc qu'amplifié la chute du transport ferroviaire à l'international. Les entreprises privées représentent une part croissante du transport ferroviaire international.

Par rapport à il y a dix ans, le transport international ferroviaire de marchandises est divisé par trois.

La baisse du transit (-31,0 % en 2010 et 2009) est encore plus prononcée que celle de l'international. En 2010, le transit représente une

part très faible du transport intérieur ferroviaire ce qui n'était pas le cas il y a dix ans.

Baisse qui se poursuit pour le combiné et le conventionnel

Le transport combiné baisse de 9,9 % (après -26,6 %). Compte tenu du redressement des autres modes de transport et de la reprise des conteneurs, il semble que des tonnes-kilomètres anciennement réalisées par le ferroviaire aient été reportées sur la route ou sur du combiné fluvial-route.

Le transport conventionnel baisse (-5,3 % après -18,6 %) et le ferré ne profite pas de la reprise de l'industrie, notamment automobile et de biens intermédiaires.

Dans un contexte de restructuration du fret SNCF et d'arrivée d'opérateurs, la situation très dégradée en 2010 ne permet pas de se prononcer sur l'atteinte ou non d'un point d'équilibre.

Évolution des statistiques ferroviaires

L'apparition de nouveaux opérateurs ferroviaires sur le marché français a nécessité une profonde modification du système d'observation statistique des transports de marchandises.

Le SOeS réalise une enquête auprès de l'ensemble des opérateurs ayant une activité en France, permettant de recueillir annuellement et trimestriellement les tonnages transportés, les tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire français (tonnes-kilomètres intérieures) et les trains-kilomètres. Ce recueil, assis sur le règlement statistique européen sur les transports ferroviaires (règlement CE n° 91/2003) impose en outre une distinction entre transport national, international entrant, sortant et en transit.

Pour les plus gros opérateurs ferroviaires (plus de 350 millions de t-km réalisées par an), les données annuelles sont ventilées par type de marchandises, d'unité de transport intermodal ou par pays de chargement ou de déchargement des marchandises. Mais ces informations restent soumises au secret statistique compte tenu du nombre d'opérateurs ferroviaires répondants.

Les statistiques concernant le transport combiné (transport de conteneurs) et la ventilation par NST des marchandises ferroviaires présentées dans cette fiche sont donc des estimations basées sur des volumes globaux et un suivi monographique des marchés des différents opérateurs, réalisé notamment par la Mission de contrôle des activités ferroviaires. La veille économique de ces marchés permet de dresser un constat qualitatif mais les statistiques proposées restent assez approximatives.

Figure M3.1 Transport intérieur ferroviaire de marchandises

en Gt-km, évolutions en %

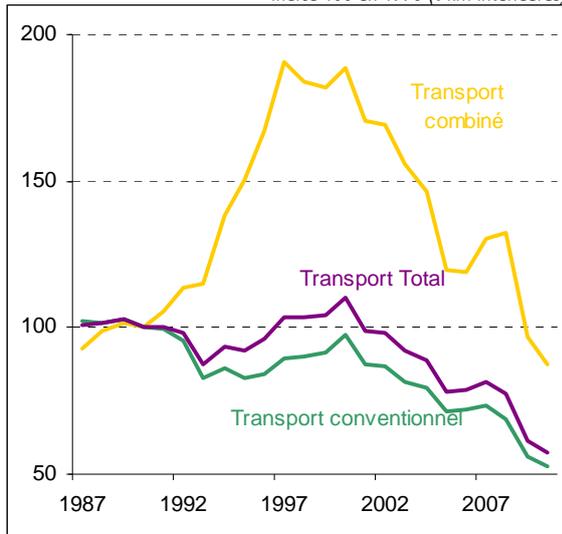
	2000	2008	2009	2010	2010/2009
Ferroviaire	57,7	40,4	32,1	30,1	-6,3
national	29,9	26,1	22,6	22,5	-0,3
international	18,5	10,9	7,2	6,0	-16,9
transit	9,3	3,5	2,4	1,6	-31,0

Source : SNCF et SOeS - enquête auprès des opérateurs ferroviaires

Note : Pour la ventilation entre national, international et transit, les ports français sont considérés comme des territoires étrangers jusqu'en 2005. Depuis 2006, conformément à la définition d'Eurostat, les transports de et vers les ports français sont considérés soit comme des transports nationaux (Le Havre - Paris par exemple) ou, le cas échéant, comme de l'international (Dunkerque - Belgique par exemple).

Figure M3.2 Évolution du transport combiné et conventionnel

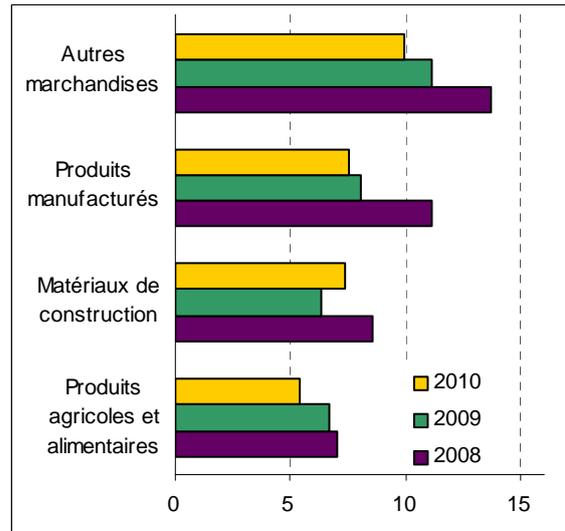
indice 100 en 1990 (t-km intérieures)



Source : SOeS (voir encadré ci-contre)

Figure M3.3 Principales marchandises transportées

en Gt-km intérieures



Source : SOeS (voir encadré ci-contre)
Estimations provisoire basée sur la nouvelle NST

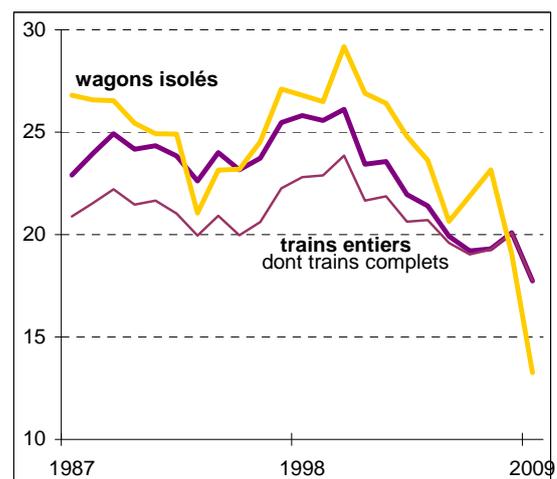
Figure M3.4 Panorama des entreprises ferroviaires en France

Entreprise	Délivrance du certificat de sécurité en cours	Lancement du service commercial
SNCF (EPIC de SNCF Participations)	28/06/2007	antérieure au certificat
EuroCargoRail (groupe DB Schenker Rail)	30/09/2010	13/05/2006
B-Cargo (filiale SNCB)	05/07/2007	11/12/2006
Colas Rail (division ferroviaire du groupe Colas)	31/07/2006	08/01/2007
VFLI (groupe SNCF Participations)	03/10/2007	04/10/2007
Europorte Channel (groupe Eurotunnel)	29/10/2007	26/11/2007
Europorte France (groupe Eurotunnel)	04/11/2010	13/06/2005
Eurostar International Limited (55%=SNCF)	30/08/2010	01/09/2010
CFL Cargo (Filiale des CFL et Arcelor-Mittal)	13/12/2007	04/02/2008
TSO	04/03/2009	22/07/2009
Trenitalia	31/03/2010	22/02/2011
Train du Pays Cathare et du Fenouillèdes (TPCF)	19/05/2010	22/07/2010
Compagnie Ferroviaire Régionale de Bourgogne Franche-Comté (CFR)	21/07/2010	19/11/2010
OSR France (filiale SNCB)	18/11/2010	13/12/2010
Crossrail Benelux	25/11/2010	prévu mai 2011
Renfe	17/12/2010	21/12/2010

Source : EPSF

Figure M3.5 Fret par type commercial d'acheminement

t-km intérieures



Source : SOeS (voir encadré ci-contre)
Estimations provisoires pour les opérateurs privés

M4 | Le transport intérieur fluvial de marchandises

Le transport fluvial augmente fortement en 2010 (+ 8,6% en t-km) après une année 2009 de faible baisse (- 1,1 %) comparée aux autres modes. Cette hausse est portée par les produits agricoles, les produits pétroliers ainsi que par les produits de la métallurgie qu'il s'agisse de minerais, de produits métallurgiques ou encore de déchets. Le bassin de la Seine qui est le plus important en terme de transport fluvial capte une part moindre de celui-ci en 2010 (49% après 51% en 2009).

Hausse du transport de produits agricoles et alimentaires

Le transport fluvial de produits agricoles continue en 2010 sa forte progression (+ 8,7% après 20,8 % en 2009). Il bénéficie de la hausse des exportations françaises de blé qui permettent de satisfaire la demande en l'absence de la Russie, de l'Ukraine et du Kazakhstan sur les marchés suite à la sécheresse et ensuite aux quotas à l'exportation instaurés par les autorités politiques de ces pays. Ce sont les bassins de la Moselle et du Nord-Pas-de-Calais qui bénéficient de ce transport tandis que le bassin de la Seine qui en 2009 avait bénéficié de cette filière semble marquer le pas.

Hausse du transport fluvial des produits liés à la métallurgie

Le transport fluvial de produits métallurgiques (+ 31,1% après - 34,8% en 2009) et celui de minerais et déchets métallurgiques (+ 48,6% après - 14,9% en 2009) augmentent très fortement en 2010. Outre l'effet rattrapage perceptible pour le transport fluvial de produits métallurgiques ainsi que pour le bassin de l'Est-Moselle qui y est associé, cette hausse montre le dynamisme de l'articulation du transport fluvial avec la filière métallurgie.

Retour à la croissance pour le transport fluvial des matériaux de construction

Après deux années de baisse, le transport fluvial des matériaux de construction qui représente 30% du transport fluvial se redresse (+ 2,6 % après - 2,4 % en 2009). Cette reprise certes modérée est d'autant plus notable qu'elle contraste avec une conjoncture du secteur de la construction qui, fortement dégradée depuis 2008, reste défavorable en 2010. Les bassins du Nord-Pas-de-Calais et du Rhône sont très dynamiques sur ce segment en 2010. Il est à noter que ces deux bassins captent une part plus forte du transport fluvial en 2010, la part du Rhône Saône passant de 17% en 2009 à 18% en 2010, celle du Nord Pas de Calais de 11% en 2009 à 12% en 2010.

Les transports fluviaux de produits pétroliers participent à la croissance

Après cinq années de baisse, le transport fluvial de produits pétroliers renoue avec la croissance

en 2010 (+ 19,5 %) . Les grèves ont incité certains distributeurs à importer du pétrole raffiné depuis Anvers ou Rotterdam via Rouen pour desservir ensuite Paris par camion et barge. De plus certaines pipelines dans le bassin du Rhône ont rencontré des problèmes de fonctionnement. Par ailleurs, la diminution des dépôts intérieurs a pu augmenter la distribution en direct depuis les ports maritimes en partie par barge et camion. Dans le même temps la quantité de produits pétroliers consommée ou importée est orientée à la baisse pour l'année 2010 (fiche C3). La quasi totalité des bassins profite de cette reprise, notamment le Rhône Saône, le Rhin et la Seine.

La hausse du transport fluvial de conteneurs se poursuit

Le transport fluvial de conteneurs progresse fortement en 2010 (+ 10,1 % en EVP, + 7,2% en Mt-km, niveau à 751 Mt-km) procédant du dynamisme de ce mode de transport. Le lien avec le transport maritime de conteneurs n'est cependant pas automatique au niveau national. Si en 2010 le dynamisme du transport fluvial de conteneurs peut apparaître lié à celui du transport maritime de conteneurs, il lui est tout de même nettement supérieur (+ 7,2% de t-km fluviales intérieures contre + 3,5% pour les tonnages débarqués). Les deux années précédentes le dynamisme du transport fluvial des conteneurs contrastait aussi avec la forte baisse du transport maritime de conteneurs manutentionné dans les ports français. Le dynamisme du transport fluvial de conteneurs est notable sur les bassins du Rhin et du Rhône tandis qu'on observe un ralentissement sur celui de la Seine.

Hausse de la part du pavillon étranger

L'année 2010 est marquée par une reprise de la part du pavillon fluvial étranger après une année 2009 marquée par la hausse des tonnes kilomètres transportées par le pavillon français à contre courant de l'évolution globale du transport fluvial intérieur.

En 2009 le pavillon français avait gagné plus de 3 points de part de marché à 66,2 % contre une baisse du pavillon étranger qui s'établissait alors à 33,8 %.

En 2010, pavillons français et étrangers enregistrent chacun une reprise de l'activité mesurée en tonnes kilomètres. Toutefois, le pavillon étranger bénéficie plus de la vive reprise que le pavillon français. Ainsi, la part du pavillon étranger remonte d'environ un point à 34,9 %. Cela reste toutefois en deçà du niveau d'avant 2009 où la part du pavillon étranger représentait autour de 37 % du transport intérieur fluvial (hors fluvio-maritime).

Figure M4.1 Transport fluvial

évolutions en %

	2000	2009	2010	10/ 09
En millions de tonnes (*)				
Ensemble	58,7	56,1	60,5	7,7
Transport national	26,7	26,1	30,1	15,4
Transport international	32,0	30,0	30,3	1,1
En millions de t-km (*)				
Ensemble	7261	7423	8060	8,6
Transport national	4141	2640	3045	15,3
Transport international	3120	4783	5015	4,9
Fluvio-maritime (Mt-km)	286	301	359	19,3
Conteneurs (milliers d'EVP)	204	445	490	10,1

Source : VNF (*) hors fluvio-maritime et transit rhénan

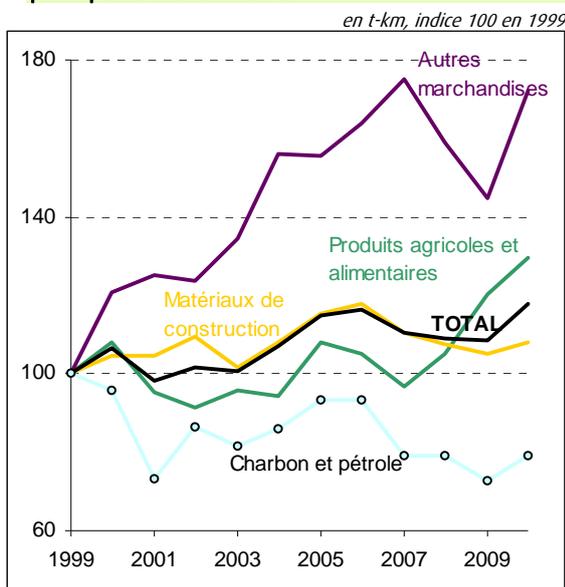
Figure M4.2 Transport fluvial par type de marchandises*

niveaux en millions de t-km, évolutions en %

	2000	2009	2010	10/ 09
Produits agricoles	1539	1777	1931	8,7
Denrées alimentaires, fourrages	487	480	494	3,1
Combustibles minéraux	773	584	572	-2,0
Produits pétroliers	708	540	645	19,5
Minéraux, déchets métallurgiques	203	212	315	48,6
Produits métallurgiques	408	240	315	31,1
Minéraux bruts et matériaux de construction (yc sel)	2376	2392	2453	2,6
Engrais	159	159	188	18,3
Produits chimiques	390	312	359	15,0
Machines, véhicules, transactions spéciales (conteneurs)	217	726	785	8,1
Total fluvial (*)	7261	7423	8060	8,6

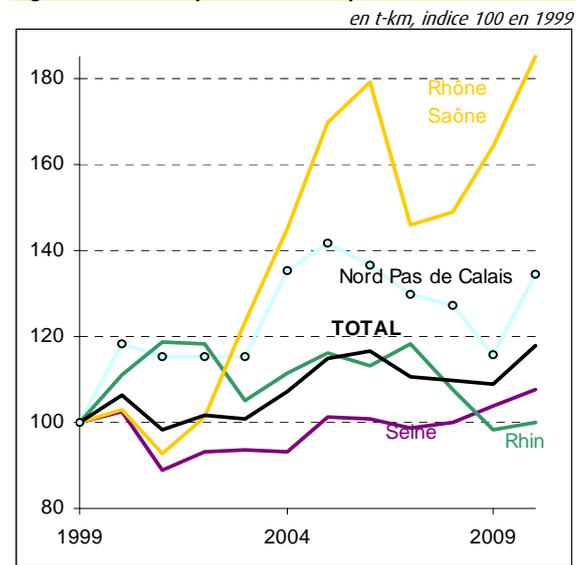
Source : VNF (*) hors fluvio-maritime et transit rhénan

Figure M4.3 Transports fluviaux pour les principales marchandises



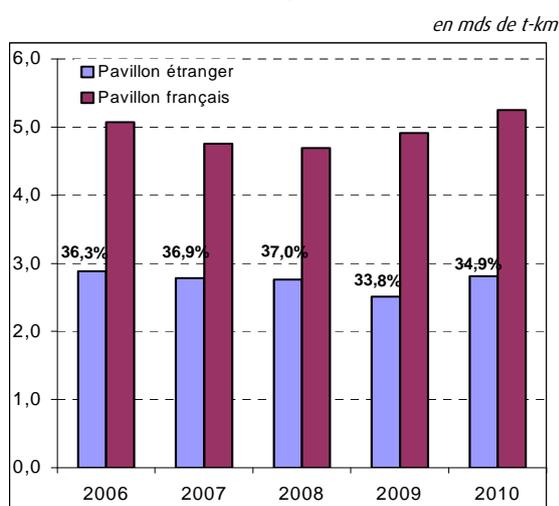
Source : VNF

Figure M4.4 Transports fluviaux par bassin



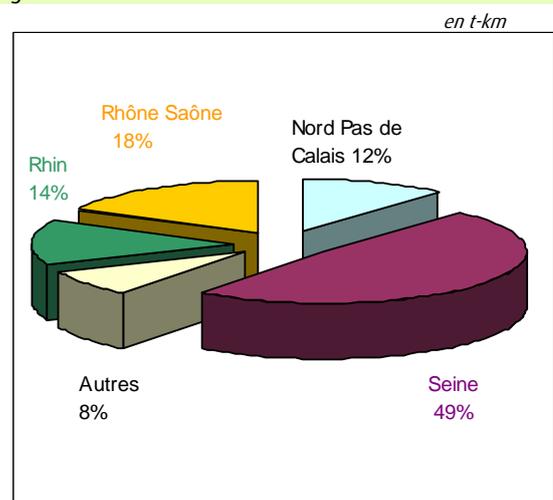
Source : VNF

Figure M4.5 Pavillons étrangers et français



Source : VNF, hors fluvio-maritime et transit rhénan

Figure M4.6 Part des différents bassins



Source : VNF

M5 | Le transport maritime de marchandises

Les tonnages de marchandises traités dans les ports français se redressent (+ 0,9 %) après la forte baisse de 2009 (- 10,3 %). Cette reprise est toutefois modeste au regard de l'évolution en volume du commerce extérieur français (proche de + 10% aussi bien à l'importation qu'à l'exportation (fiche A1)). La hausse est portée par les vracs solides (+ 20,9 % pour les vingt grands ports métropolitains) tandis que les vracs liquides (qui incluent les produits pétroliers) baissent pour la deuxième année consécutive (- 6,4 % en 2010 après -7,8 % en 2009). Après deux années de fortes baisses (- 6,1 % en 2009 et -7,4 % pour les vingt grands ports métropolitains) le volume de conteneurs traités (en tonnes) augmente dans les principaux ports métropolitains (3,9 %). Néanmoins et en dépit de ce redressement, les tonnages de marchandises traités dans les ports français se situent au niveau d'il y a dix ans. Les mouvements sociaux contre les réformes (portuaire, retraites) ont pesé sur l'activité des ports français.

Forte baisse des vracs liquides

Les entrées de pétrole brut et les sorties de produits raffinés baissent fortement pour les sept grands ports maritimes français (- 10,3 % pour les entrées de pétrole brut, - 10,8 % pour les sorties de produits raffinés) tandis que les entrées de produits raffinés sont stables. Cette baisse s'inscrit dans un contexte de renchérissement des prix du pétrole en 2010, qui a affecté l'activité des raffineries françaises ainsi qu'européennes. De plus et sans qu'on puisse évaluer les effets, l'automne 2010 a été marqué par des grèves dans les raffineries, mouvement social qui s'inscrivait dans le cadre de la mobilisation contre la réforme des retraites.

La baisse dans les vracs liquides est forte pour les ports de Marseille et du Havre ainsi que pour Dunkerque directement affecté en outre en 2010 par la décision d'arrêt de la production de la raffinerie Total en septembre 2009. Par contre, les vracs liquides sont dynamiques à Nantes-Saint-Nazaire avec la remontée en puissance de la raffinerie de Donges ainsi qu'à Rouen qui, plus généralement, connaît une progression notable de son activité en 2010 (+ 14,5 % en tonnage de marchandises traitées).

Redressement des vracs solides

Les vracs solides dans les sept grands ports métropolitains augmentent fortement en 2010 (+ 21,7 %) ce qui ne compense pas la baisse de 2009 (- 23,5 %). Cette reprise est en premier lieu portée par les fortes exportations céréalières françaises (+ 26,1 %) dans un contexte de croissance de la demande mondiale et de difficultés de certains producteurs importants de céréales. En effet, en 2010 la Russie, l'Ukraine et le Kazakhstan ont fait face à une sécheresse et à une diminution de la production qui a conduit les

autorités politiques à instaurer des quotas sur leurs exportations de céréales. Marseille, Rouen et Nantes-Saint-Nazaire ont bénéficié de cette conjoncture.

Le redressement des vracs solides résulte aussi de la forte hausse des entrées de minerais dans les grands ports maritimes (+ 43,2 % pour les entrées après -40,6 % en 2009) et de charbon (+ 10,0 % après -30,3 %) avec un effet rattrapage, très partiel pour le charbon, d'une année 2009 très basse. Dans le port de Marseille les entrées de charbon, de matériaux de construction ainsi que les sorties de produits sidérurgiques portent également la reprise dans les vracs solides. Le port de Nantes-Saint-Nazaire, même s'il connaît une hausse globale des vracs solides, marque le pas en ce qui concerne les entrées de charbon.

Reprise des conteneurs

A l'image de son redressement dans les vingt principaux ports français l'activité conteneur des sept grands ports maritime augmente (+ 3,5 %) après deux années de forte baisse (- 6,4 % en 2009).

L'activité du Havre, qui est le principal port de conteneurs français, croît (+ 3,8 % après -10,8 % en 2009). Les échanges du Havre en conteneurs sont réalisés pour 60 % avec l'Asie et 25 % avec le continent américain. En 2010 les échanges de conteneurs avec l'Inde, la Corée du Sud et le Brésil contribuent fortement à cette hausse.

Le port de Marseille, porté par les échanges avec l'Algérie, connaît lui aussi une progression du trafic de conteneurs (+ 7,3 % après + 3,2 % en 2009) Par contre et même si les tonnages traités sont nettement moindres qu'au Havre et à Marseille, l'activité conteneurs du port de Dunkerque baisse fortement (- 17,8 %)

Forte baisse du roulier

Le roulier diminue très nettement pour les sept grands ports maritimes (- 13,3 % après -3,7 % en 2009). Cette baisse apparaît principalement liée aux ports de Calais et de Dunkerque qui sont affectés par la chute du trafic de poids lourds transmanche. Ces évolutions apparaissent liées à la situation conjoncturelle en Grande Bretagne ainsi qu'à la concurrence très vive que mènent les compagnies de ferries et Eurotunnel.

Par contre, hors les échanges transmanche, le ro-ro lié aux importations d'automobiles croît. Ainsi le port du Havre bénéficie du choix de BMW et du constructeur coréen *Kia* de distribuer des véhicules en France depuis le Havre, et Nantes-Saint-Nazaire du développement des importations de véhicules Renault. Enfin, le ro-ro augmente aussi avec le port de Marseille du fait des échanges avec la Tunisie et la Turquie.

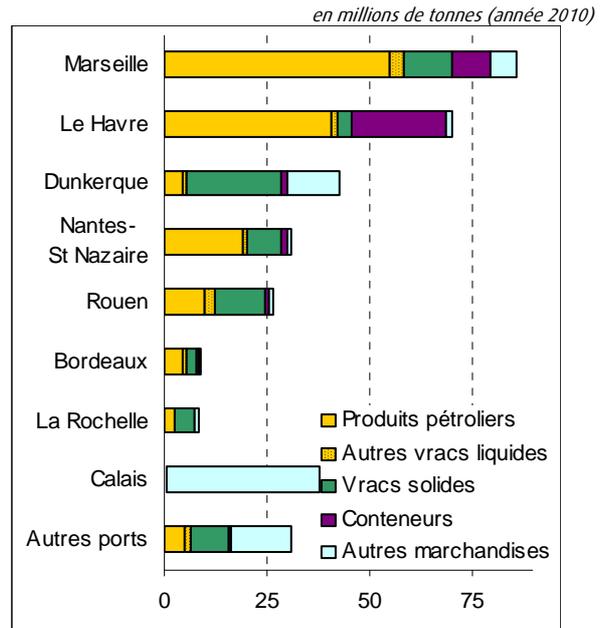
Figure M5.1 **Activité des principaux ports de commerce français en 2010**

en millions de tonnes, évolutions en %

	Entrées		Sorties		Total	
Grands ports maritimes (7 ports)	190,5	0,3	83,2	2,2	273,7	0,9
Vracs liquides	120,9	-5,9	26,1	-9,5	147,0	-6,6
dont pétrole brut	73,0	-0,3	0,2	-30,0	73,2	-0,4
dont produits raffinés	28,4	0,0	20,8	-0,8	49,2	-4,9
Vracs solides	42,1	20,1	23,5	24,5	65,6	21,7
dont céréales	0,2	26,5	17,8	26,1	17,9	26,6
dont charbon	13,7	0,0	11	8,1	14,9	9,9
dont minerais	16,9	43,2	0,3	37,3	17,2	43,0
March. diverses	27,5	4,5	33,6	-0,2	61,1	1,8
dont conteneurs	16,6	5,1	20,8	2,3	37,3	3,5
dont Ro/Ro (véh. embarqués)	7,7	-0,5	8,9	-5,5	16,6	-3,3
Autres ports de métropole (13 ex-PIN)	36,2	0,8	32,6	-1,7	68,8	-0,4
Vracs liquides	5,8	0,7	0,8	-3,5	6,6	-1,4
Vracs solides	6,8	0,4	2,5	35,8	9,3	16,2
Marchandises diverses	23,6	-1,6	29,3	-3,6	52,9	-2,7
dont Calais*	17,0	-6,3	20,8	-8,1	37,8	-7,3
Total métropole (20 ports)	226,7	0,4	115,8	1,1	342,6	0,6
Outre-mer (3 ports)	8,3	6,3	2,4	8,9	10,7	6,9
TOTAL (23 ports)	235,0	0,6	118,4	1,4	353,4	0,9

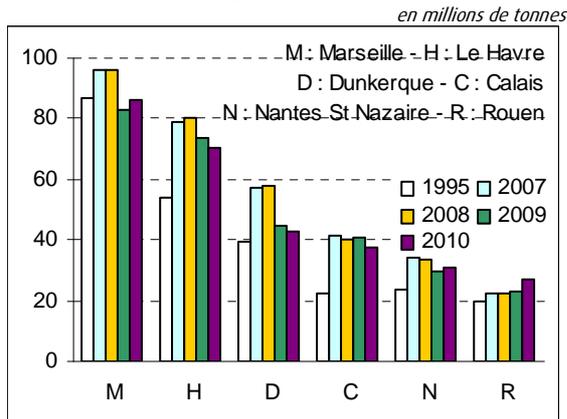
Source : DGITM/PTF4

Figure M5.2 **Marchandises traitées dans les principaux ports de métropole**



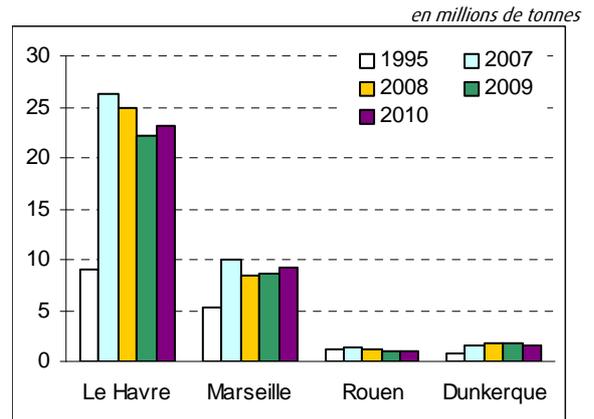
Source DGITM/PTF4

Figure M5.3 **Ensemble des tonnages dans les principaux ports français**



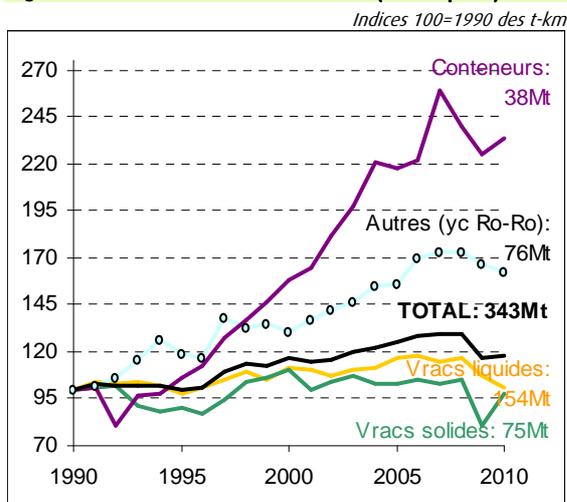
Source : DGITM/PTF4

Figure M5.4 **Marchandises conteneurisées dans les principaux ports français**



Source : DGITM/PTF4

Figure M5.5 **Marchandises traitées (métropole)**



Source : DGITM/PTF4

Figure M5.6 **Activité des principaux ports européens de conteneurs en 2010**

en millions de tonnes

	Ensemble des tonnages		Marchandises conteneurisées	
Rotterdam	430,0	11,1	112,3	12,0
Anvers	178,2	12,9	102,5	17,5
Hambourg	121,2	9,8	78,4	10,1
Le Havre	70,2	-4,8	23,0	3,8
Brème	68,7	9,0	51,6	6,0
Zeebrugge	49,6	10,6	26,4	6,1
Marseille	86,0	3,4	9,3	7,3
Algeciras	65,7	2,3	35,8	-5,3
Valence	63,7	10,8	49,0	15,4
Gênes	50,7	6,8	17,7	16,3
Barcelone	42,9	2,6	19,2	9,0
Bilbao	0,0	0,0	0,0	0,0
La Spézia	17,9	25,3	13,5	25,7

Source : DGITM/PTF4

M6 | Le transport terrestre de marchandises dans l'UE

L'analyse du transport de marchandises au sein de l'Union Européenne à 27 montre la place prépondérante du mode routier pour le fret puisque celui-ci représente plus des trois quarts du transport de marchandises en 2008. Des disparités existent entre les quinze Etats de l'UE15 et les Nouveaux Etats Membres (NEM) mais néanmoins les pratiques de transports dans ces deux ensembles convergent. Ainsi les évolutions depuis 1995, montrent que la part du routier des NEM augmente, tandis que celle du ferré diminue. Sur la même période pour l'UE15, les parts modales sont stables, la route représentant toujours, en tonnes-km, 78 % du transport.

La part du routier est prépondérante

En 2008, alors que la route représente 77 % des transports terrestres de l'UE 27, le fer en représente 17 % et le fluvial 6 %. Des disparités existent entre les Etats de l'ex-UE 15 et les NEM dont la part modale est inférieure pour la route (- 6 points) et les voies navigables (- 4 points) tandis que celle du ferroviaire est plus importante avec 10 points de plus que l'UE15. Mais la part du ferroviaire était encore plus importante dans le passé puisqu'en 1995, du fait non seulement de la nature des produits transportés mais aussi de l'héritage économique, le ferroviaire représentait 51 % du transport de marchandises de ces 12 pays et la route 47 %. Depuis 1995, les NEM se sont ainsi rapprochés des autres pays de l'UE : la croissance des transports de marchandises par ces douze pays qui a été de 78 % entre 1995 et 2008 a bénéficié au routier tandis que le ferroviaire stagnait.

Cette croissance du transport routier de marchandises par les NEM entre 1995 et 2008 s'est faite en lien avec l'expansion des groupes d'entreprises à partir des pays de l'UE15, ainsi qu'avec la prise de parts de marché par les transporteurs résidents des NEM sur le TRM des pays de l'UE15.

Par contre au sein de l'UE15, la croissance du transport de marchandises, qui a été de 27 % sur cette période, s'est accompagnée d'une stabilité des parts modales. Parmi les grands pays de l'UE15, la France, l'Espagne, l'Italie et l'Irlande voient leur fret ferré reculer et sa part modale diminuer, tandis que cette part augmente sensiblement pour l'Allemagne, l'Autriche, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Grèce.

Le transport fluvial n'est significatif que dans une dizaine d'États en lien direct avec les caractéristiques géographiques de ces derniers : la Seine, le Rhin, l'Elbe, le Danube -traversant notamment la Bulgarie et la Roumanie- ainsi que le canal Albert en Belgique expliquent les parts importantes du fluvial dans certains États. L'importance de ce mode est forte dans les États riverains de la Mer du Nord où les fleuves et les

canaux constituent un prolongement des grands ports maritimes. Les Pays Bas - avec Rotterdam - en sont la meilleure illustration, le fluvial y représentant 35 % du transport intérieur.

Le transport de **produits manufacturés** constitue la part la plus importante du fret avec des parts modales proches de l'ensemble. Hors l'exception des combustibles et carburants la route est majoritaire. Elle représente environ 90 % du transport de produits agricoles et alimentaires, du textile bois papiers et des minerais non métalliques et déchets. Le transport ferré a un poids important pour les combustibles et carburants (où il est majoritaire) ainsi que pour le transport de minerais et métaux dont il représente presque le quart. Enfin le fluvial représente 16 % du transport européen de combustibles et carburants, 12 % du transport de minerais et métaux.

Statistiques utilisées

Les données ici utilisées proviennent principalement d'Eurostat pour le transport routier et ferroviaire. Il s'agit alors des transports effectués par les transporteurs routiers et les opérateurs ferroviaires de chaque État avec une classification entre transport national et international (y compris transit et cabotage). Compte tenu de ce que les bases Eurostat, lorsqu'on remonte à 1995, comportent des lacunes, certaines séries ont été complétées grâce aux données du *Pocket Book* annuel de la Commission. Pour le transport fluvial, il s'agit de transports effectués sur les réseaux de chaque État et ce quelle que soit la nationalité de l'opérateur. Là aussi ces données essentiellement Eurostat ont été complétées par celles du *Pocket Book*.

Pour le TRM, il s'agit des tonnes-km totales réalisées par le pavillon national, issues des enquêtes TRM de chaque pays. Elles traduisent aussi bien le poids de son pavillon dans le TRM de l'UE27 que l'importance du transport routier dans le pays, voire, s'il y a une frontière terrestre avec un pays non UE, le transport hors-UE.

Pour analyser véritablement les parts modales internes aux pays, il faudrait disposer des t-km intérieures et du transport par pavillon étranger dans chaque pays (transit + international).

Figure M6.1 Transports terrestres de marchandises en 2008

niveaux en Mds de t-km ; évolutions et parts modales en %

Pays	Niveaux				Parts modales			évolution 1995-2008			
	Route	Fer	Fluvial	Total	Route	Fer	Fluvial	Route	Fer	Fluvial	Total
Belgique	43	8	9	60	71	14	15	-6	16	53	2
Bulgarie	15	5	3	23	67	20	13	195	-46	nd	60
Rép tchèque	51	15	0	66	77	23	0	63	-32	-90	22
Danemark	19	2		21	91	9	-	-13	-6	-	-12
Allemagne	333	116	64	512	65	23	12	40	64	0	38
Estonie	7	6		13	56	44	-	384	55	-	149
Irlande	17	0		17	99	1	-	211	-83	-	182
Grèce	29	1		30	97	3	-	20	169	-	22
Espagne	243	10		253	96	4	-	139	-11	-	125
France	206	41	9	256	81	16	3	16	-16	34	10
Italie	175	20	0	195	90	10	0	0	-8	-53	-1
Chypre	1			1	ns	ns	ns	ns	ns	ns	9
Lettonie	12	20		32	39	61	-	570	101	-	175
Lituanie	20	15	0	35	58	42	0	292	105	-33	183
Luxembourg	10	0	0	11	94	3	3	79	-47	9	65
Hongrie	36	9	2	47	76	19	5	159	6	86	100
Malte	0			0,3	ns	-	-	ns	-	-	0,0
Pays-Bas	78	6	45	129	60	5	35	16	91	28	22
Autriche	33	18	2	54	62	34	4	26	38	15	29
Pologne	165	49	0	214	77	23	0	222	-29	-69	78
Portugal	39	3		42	94	6	-	22	26	-	22
Roumanie	56	14	9	79	71	18	11	186	-21	179	95
Slovénie	16	4		20	82	18	-	392	14	-	210
Slovaquie	29	9	1	39	74	23	3	84	-34	-25	27
Finlande	30	11	0	41	73	26	0	22	12	4	19
Suède	38	23		61	62	38	-	20	19	-	20
Royaume-Uni	163	25	0	188	87	13	0	1	87	-26	7
UE15	1 457	283	130	1 869	78	15	7	28	27	13	27
UE27	1 867	428	145	2 440	77	18	6	45	11	19	36
NEM 12	410	145	15	570	72	25	3	173	-11	104	78
Norvège	21	3		24	86	14	-	112	24	-	93
Suisse	11	11		22	49	51	-	-4	32	-	12

Source : Eurostat

Figure M6.2 Fret terrestre UE27

en milliards de t-km

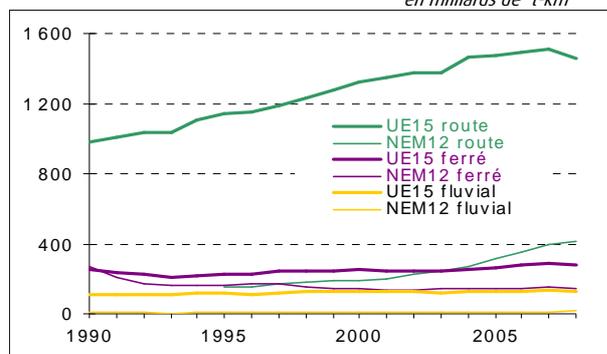


Figure M6.3 Parts modales terrestres UE27

en t-km ; année 2008

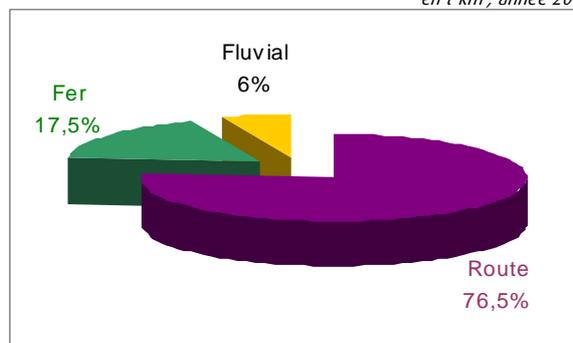
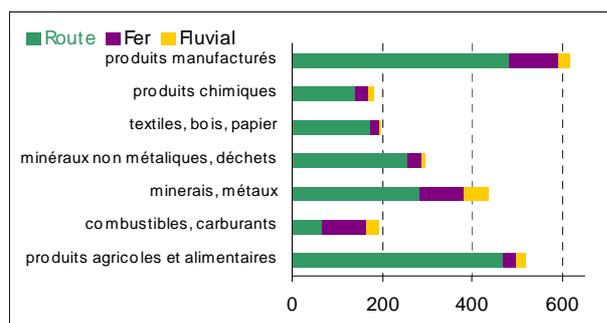


Figure M6.4 Produits transportés et Modes

en milliards de t-km



source des graphiques : Eurostat

M7 | Le transport de conteneurs

En 2009, le transport de conteneurs diminue mais dans de moindres proportions que l'ensemble du fret.

Pour les conteneurs, la part des modes terrestres non routiers est plus importante que pour l'ensemble. La part du non routier se stabilise, le TRM est cependant majoritaire pour le transport de conteneurs depuis le début des années 2000.

Moindre baisse que l'ensemble

Dans un contexte de forte baisse du transport intérieur et de diminution de l'activité économique (production et commerce extérieur), le transport de conteneurs diminue fortement (-13,2 % en t-km). Ce type de transport est néanmoins moins affecté par la crise que l'ensemble du fret (fiche M1).

En conséquence, sa part dans l'ensemble du fret remonte et s'établit à 4,2 % du total des tonnes-km de transport terrestre.

Un poids différent pour chacun des modes

Le mode le plus générateur de transport de conteneurs est devenu le routier. Il transporte près de 70 % des tonnes-km conteneurisées (69,6 % en 2009), soit 6 milliards de tonnes-km par an sur la période 1996-2008. En 2009, 5,9 milliards de tonnes-km de conteneurs sont transportés par la route soit une baisse de 12,5 % par rapport à 2008. Cependant cette baisse reste moins forte que l'ensemble des marchandises transporté par la route (fiche M2). Entre 1996 et 2009, la part du routier dans le total du transport de conteneurs est passée de 43,5 % à 69,6 % (en t-km).

Le transport ferroviaire, compte 2,9 milliards de tonnes-km (23,1 % des marchandises conteneurisées). Sur la période 1996-2008, il représente en moyenne 4,4 milliards de tonnes-km (soit 40 % du total). En 2009, cette quantité diminue de 21,2 % par rapport à 2008.

Le fluvial enregistre une augmentation de 14,7 %, qui contraste avec la baisse de 6,0 % du transport total de ce mode (7,1 milliards de tonnes-km transportées). En 2009, il représente 7,2 % des tonnes-km de marchandises transportées par conteneur (soit 616 millions de tonnes-km).

Une baisse des conteneurs traités dans les ports français et étrangers

La quantité de conteneurs traités dans les ports maritimes français diminue un peu moins qu'en 2008 (-6,2 % contre -7,6 %), Marseille et Le Havre en représentant plus de 85 %. Celle dans les ports étrangers baisse encore plus (-12,3 %).

La part des conteneurs dans les marchandises traitées dans les ports baisse (passant à 13,3 % en 2009) après avoir constamment augmenté de 1996 à 2007 (sauf en 2005), de 7,8 % à 13,7 %.

Les principaux ports français de conteneurs (Le Havre, Marseille, Dunkerque, Nantes-St-Nazaire, Rouen, Bordeaux, La Rochelle) traitent 36,1

millions de tonnes de conteneurs (soit 13,3 % des marchandises traitées).

A titre de comparaison, les marchandises conteneurisées des autres ports européens représentent 521 millions de tonnes (44 ports de l'UE). Anvers et Rotterdam traitent 35 % du total. Une part est transportée ensuite en France ou en provient (notamment Anvers, Zeebrugge, Rotterdam voire Barcelone). Le transport en France (transit et échange) de ces conteneurs par TRM sous pavillon étranger est probablement significatif, bien que non connu.

Champ et mesure

Le transport de conteneurs est ici **mesuré en tonne-km de marchandises transportées**. Cela présente l'avantage d'une unité homogène avec les autres chiffres de fret présentés ici. Il peut aussi être mesuré en nombre de conteneurs. Comme ceux-ci peuvent être de taille différente, on utilise un nombre de conteneurs EVP qui fait référence à la taille de 20 pieds (EVP = équivalents 20 pieds).

Le conteneur est un conditionnement et non une marchandise. Il peut donc arriver que la mention du conditionnement soit omise lorsque la marchandise que le conteneur contient est décrite de façon stricte selon la nomenclature transport. Les enquêtes du SOeS tâchent cependant d'obtenir la déclaration du conditionnement simultanément à celle du type de marchandise.

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 conteneur est adapté à l'intermodalité.

La quantité de transport de conteneurs intérieur en France par **le TRM étranger est inconnu** (transit + international entrant et sortant). Les conteneurs peuvent provenir des ports maritimes outre ceux chargés aux abords de lieux de production ou de conditionnement (« ports secs », sorties d'usine...).

Une part des **conteneurs traités dans les ports** est uniquement transbordée d'un navire à l'autre.

Figure M7.1 Le transport de conteneurs par mode

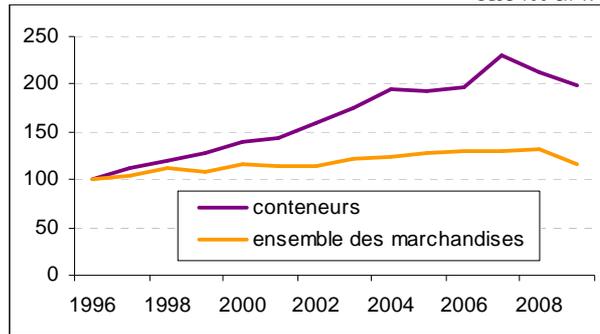
niveaux en t-km ou tonnes, évolutions en %

Conteneurs (Millions t-km)	2000	2007	2008	2009	09/08
Routier	6154,9	6 761,6	6 765,6	5 921,4	-12,5
Ferroviaire	5803,0	2 596,4	2 498,4	1 968,2	-21,2
Fluvial	325,4	505,6	537,3	616,1	14,7
Total	12 283,3	9 863,6	9 801,3	8 505,7	-13,2
Maritime (Millions de T)	25,2	41,6	38,5	36,1	-6,2

Sources : SOeS, VNF, DGITM/PTF4 ; hors TRM sous pavillon étranger

Figure M7.5 Entrées et sorties dans les ports, conteneurs et ensemble des marchandises

base 100 en 1996

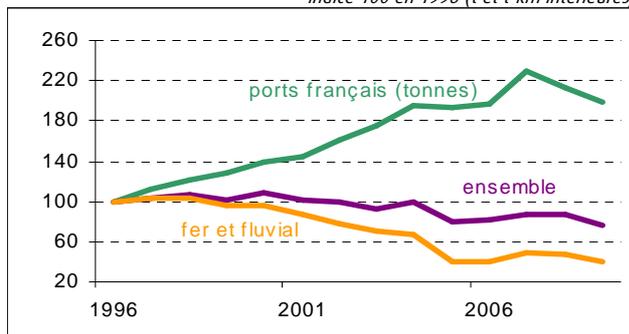


Sources : SOeS, DGITM/PTF4

Champ : sept principaux ports français (Le Havre, Dunkerque, Rouen, Nantes-St-Nazaire, Bordeaux, La Rochelle, Marseille)

Figure M7.2 Marchandises transportées par conteneurs hors pavillons étrangers

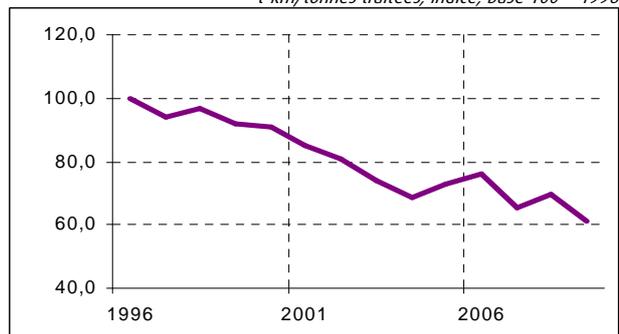
indice 100 en 1996 (t et t-km intérieures)



Sources : SOeS, VNF, DGITM/PTF4 ; hors TRM sous pavillon étranger

Figure M7.6 Transport de conteneurs rapporté aux conteneurs traités dans les ports français

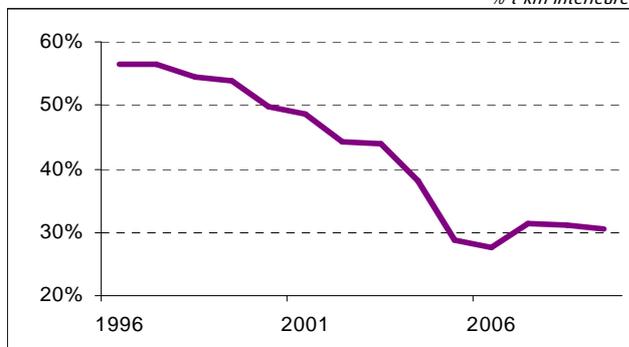
t-km/tonnes traitées, indice, base 100 = 1996



Sources : SOeS, VNF ; hors TRM sous pavillon étranger

Figure M7.3 Part du non routier dans le transport de conteneurs

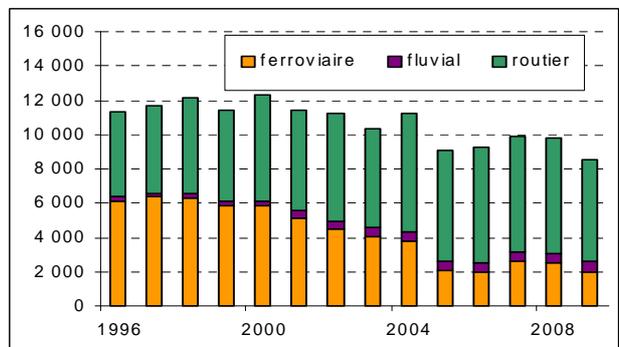
% t-km intérieures



Sources : SOeS, VNF ; hors TRM sous pavillon étranger

Figure M7.7 Transports de conteneurs selon les modes

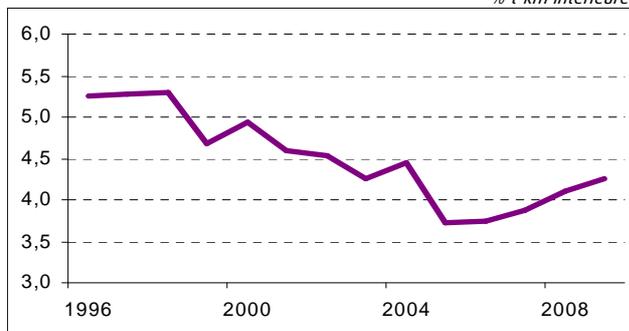
niveaux, en millions de t-km



Sources : SOeS, VNF ; hors TRM sous pavillon étranger

Figure M7.4 Part du transport de conteneurs dans le fret terrestre

% t-km intérieures



Sources : SOeS, VNF ; hors TRM sous pavillon étranger

V – Les transports de voyageurs

V1 | Les transports intérieurs de voyageurs

Le transport intérieur de voyageurs accélère en 2010 tout en restant à un rythme modéré (+ 0,8 % après + 0,5 %). La circulation des voitures particulières et les transports collectifs routiers continuent d'augmenter. Le transport ferré (y compris métros) est stable. Le transport aérien recule à nouveau.

Une part modale toujours stable pour la voiture

Les parts modales sont stables en 2010 (figure V1.2). La voiture représente 81,8 % du transport intérieur de voyageurs, comme en 2009.

Nouvelle hausse de la mobilité en voitures particulières

En lien avec les estimations de circulation routière, les voyageurs-kilomètres réalisés en voiture particulière augmentent de 0,8 % en 2010. Comme l'année précédente, cette évolution est portée par la progression du parc des voitures particulières. D'une part, celui-ci rajeunit, en lien avec la prime à la casse, conduisant à remplacer des véhicules anciens roulant moins par des véhicules neufs plus utilisés. D'autre part, sa diésélisation se poursuit, avec + 4,1 % de voitures diesel (contre - 3,5 % pour les voitures essence) qui, en moyenne, ont un kilométrage annuel plus élevé.

Ce sont les axes interurbains qui enregistrent la plus forte hausse de la circulation routière, en lien possible avec un accroissement de l'usage de la voiture plus axé sur la mobilité non quotidienne.

Dans un contexte 2010 marqué par une reprise modérée de l'activité économique et une remontée sensible des prix des carburants (fiche C3), le kilométrage annuel moyen par véhicule augmente très légèrement (+ 0,1 %, comme en 2009), après avoir connu une baisse en 2008 (- 1,7 %).

Retour à une hausse modérée pour les transports collectifs

Après un léger retournement de tendance en 2009, le transport collectif repart à la hausse (+ 0,6 %), toutefois modérée par rapport aux années 1998 à 2008 (+ 2,1 % en moyenne annuelle). L'augmentation est portée par les transports collectifs routiers (+ 2,2 %), tandis que les transports ferrés sont au même niveau qu'en 2009. Le transport aérien poursuit sa baisse entamée en 2008 (- 1,3 %, après - 1,8 % en 2009).

Le transport collectif urbain de voyageurs reprend (+ 1,5 %) après avoir marqué le pas en 2009 (0,0 % d'évolution en voyageurs-kilomètres). Il

progresses cependant à un rythme atténué par rapport aux années antérieures.

En Ile-de-France, les transports collectifs renouent avec la hausse (+ 1,4 %, contre - 0,2 % en 2009 et + 1,9 % en moyenne entre 2006 et 2008). Cette hausse est essentiellement portée par la RATP (+ 1,5 %), et plus particulièrement le RER et le métro (+ 1,8 %) tandis que les autobus et tramways RATP sont stables (+ 0,2 %).

Sur les réseaux de province, le transport collectif continue son essor (+ 1,6 %) en retrait néanmoins par rapport au dynamisme des années 2006 à 2008 (+ 3,9 % en moyenne annuelle). Enfin, le TER, dans lequel les déplacements quotidiens domicile-travail et domicile-études ont pris une place importante, marque le pas en 2010 (- 0,2 %) après six années de croissance.

La reprise limitée de l'activité vient soutenir la demande de transport pour la vie quotidienne, bénéficiant tant à ces modes collectifs qu'au routier. D'autre part, les transports collectifs de la vie quotidienne bénéficient de l'existence de tarifs sociaux financés par les collectivités territoriales, autorités organisatrices des transports, et d'un accès accru à ceux-ci.

Relative stabilité des transports collectifs longue distance

Le transport collectif de longue distance est moins dynamique, que ce soit l'aérien et le ferroviaire en recul, malgré pour ce dernier la croissance du TGV, ou le routier dont la hausse est très légère.

Le transport ferroviaire longue distance est en léger recul (- 0,3 %) même si le réseau TGV reprend sa croissance. En effet, la contraction des voyageurs-kilomètres pour les trains Corail est insuffisamment compensée par l'augmentation pour le TGV. Concernant ce dernier et comme observé l'année dernière, il y a une montée en puissance des ID-TGV favorisés par des prix moins élevés.

Le transport aérien intérieur continue de baisser en 2010 (- 1,3 % en passagers-kilomètres transportés), mais moins qu'en 2009. Comme l'année précédente, cette baisse est imputable aux liaisons Paris-province, les liaisons entre régions de province restant dynamiques. Il y a un retour à la hausse pour ce qui est de l'international (+ 2,1 %) avec l'éruption du volcan islandais Eyjafjöll qui a sans doute limité celle-ci.

Figure V1.1 Transports intérieurs de voyageurs

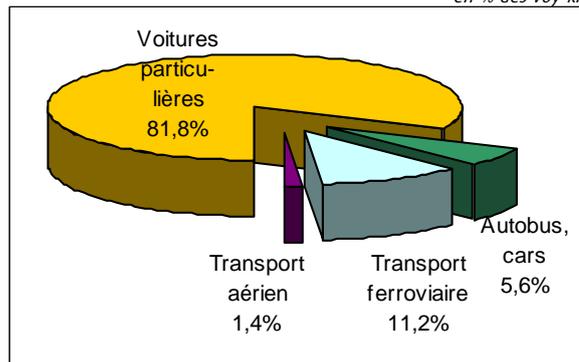
évolutions en %, niveaux en G voy-km

	2007	2008	2009	2010	Niveau 2010
Voitures particulières	0,8	-1,0	0,6	0,8	727,3
Transports collectifs	2,8	4,6	-0,3	0,6	161,9
Autobus, cars	5,0	3,1	0,8	2,2	49,9
dont RATP	1,1	6,7	-1,2	0,4	3,0
Transports ferrés	2,1	6,1	-0,7	0,1	99,3
dont SNCF	2,5	6,2	-0,8	-0,2	85,9
(TGV + IDTGV)	7,0	8,9	-0,7	1,7	52,7
dont RATP	-1,4	5,3	-1,5	1,8	12,4
Transports aériens	0,3	-1,0	-1,8	-1,3	12,7
Ensemble	1,2	0,0	0,5	0,8	889,2

Sources : SOeS, d'après Bilan de la circulation (hors véhicules routiers étrangers), SNCF, RATP, Optile, UTP, DGAC

Figure V1.2 Transports intérieurs de voyageurs par mode

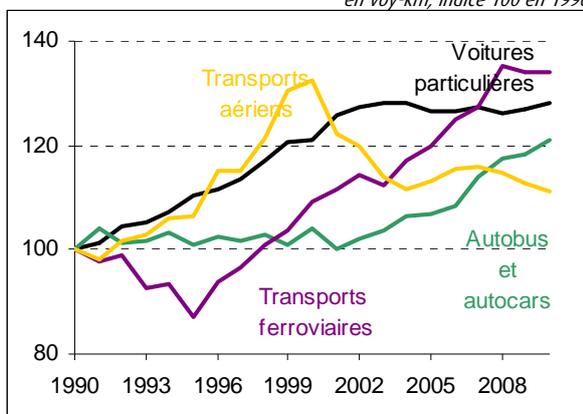
en % des voy-km



Sources : SOeS, d'après Bilan de la circulation (hors véhicules routiers étrangers), SNCF, RATP, Optile, UTP, DGAC

Figure V1.3 Transports intérieurs de voyageurs par mode

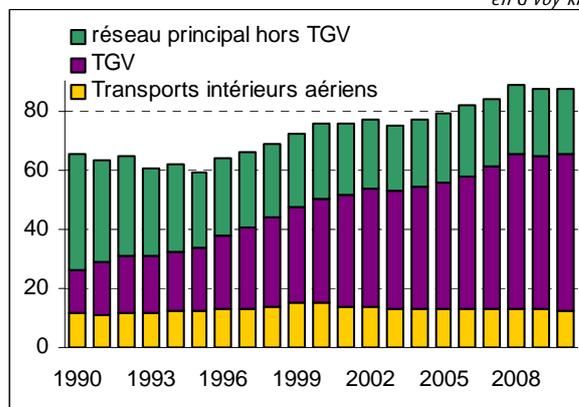
en voy-km, indice 100 en 1990



Sources : SOeS, d'après Bilan de la circulation (hors véhicules routiers étrangers), SNCF, RATP, Optile, UTP, DGAC

Figure V1.4 Transports intérieurs aériens et ferroviaires longue distance

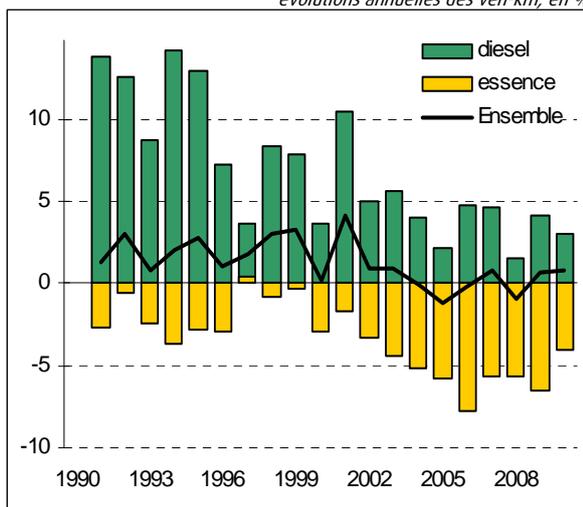
en G voy-km



Sources : SNCF, DGAC

Figure V1.5 Circulation des voitures particulières en France

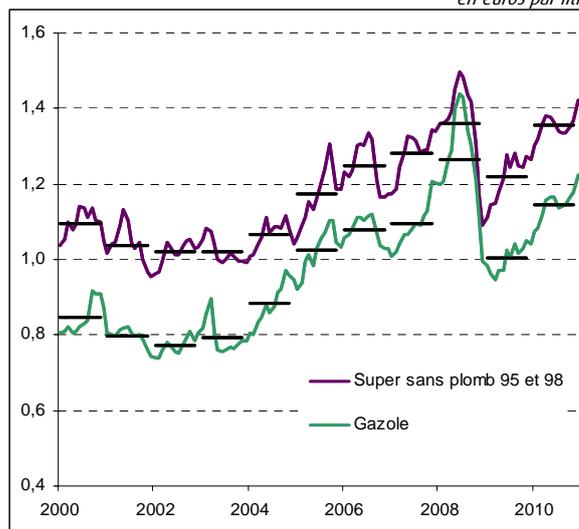
évolutions annuelles des véh-km, en %



Source : SOeS - Bilan de la circulation (hors véhicules routiers étrangers)

Figure V1.6 Prix des carburants à la pompe

en euros par litre



Sources : SOeS, d'après Direm, CPDP
En trait noir horizontal, la moyenne annuelle

V2 | Le transport aérien de voyageurs

En 2010, le transport aérien de voyageurs renoue avec la croissance, malgré des épisodes importants de ralentissement de l'activité au cours de l'année, liés par exemple aux effets de l'éruption du volcan islandais Eyjafjöll et au blocage des aéroports métropolitains (pendant près d'une semaine) ou aux épisodes neigeux très intenses de décembre.

Le nombre total de passagers - y compris outre mer - augmente de 1,7 % en 2010 après avoir baissé de 4,3 % en 2009 avec un impact de l'éruption du volcan Eyjafjöll estimé à -1 point - source DGAC-. Cette hausse est portée par l'international (+ 2,1 %) et l'Outre mer (+ 5,2 %), tandis que le transport intra-métropolitain continue de diminuer (- 1,2 %).

Une évolution contrastée du transport aérien de la métropole

Le nombre de passagers sur les vols intra-métropolitains diminue de 1,4 %, poursuivant la baisse des années précédentes.

Cependant, comme en 2009, la situation est contrastée selon le type de liaisons : alors que le transport radial (entre Paris et la province) continue de diminuer (- 2,2 %, après - 5,1 % en 2009), celui des lignes transversales (province-province) continue sa progression (+ 1,2 %), à un rythme toutefois ralenti par rapport à 2008 et 2009 (+2,2 % en 2009, après + 4,1 % en 2008).

Par ligne (figure V2.5) on observe que les transversales qui progressaient fortement en 2009 enregistrent plutôt des baisses de leur nombre de passagers en 2010, excepté Marseille-Nantes qui poursuit sa croissance (+ 30,7 % après + 65,2 % en 2009). Ainsi, sur la ligne Lille-Marseille il diminue de 8,4 % après avoir connu une croissance record en 2009 (+ 121,8 %).

Essor de la fréquentation des aéroports de province, surtout ceux de taille moyenne

La fréquentation des aéroports de Paris augmente faiblement (+ 0,4 %, contre - 4,5 % en 2009 et + 0,8 % en 2008), tant à Paris-CDG qu'à Paris-Orly.

Pour la province, la situation est plus contrastée. Les aéroports moyens (Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Nantes) voient leur fréquentation augmenter très fortement.

Le développement des compagnies à bas coût stimule l'essor de plusieurs aéroports de province. L'aéroport de Beauvais, qui capte de

nombreux passagers de région parisienne par le biais du *low cost*, connaît une croissance à deux chiffres. De même, Nantes enregistre une hausse de sa fréquentation de 15,4 % (contre une baisse de 3,8 % en 2009), en lien notamment avec l'ouverture de nouvelles liaisons *low cost*.

Les grands aéroports de province, comme Lyon, Marseille et Toulouse connaissent aussi une hausse, moins marquée cependant, tandis que Nice enregistre encore un recul (- 2,3 %, après - 5,3 % en 2009). Nice reste néanmoins le deuxième aéroport français avec 9,6 millions de passagers.

Par ailleurs, l'aéroport de Montpellier, qui compte moins de 1,5 millions de passagers, continue à enregistrer une baisse de sa fréquentation (- 3,7 %, après - 2,6 % en 2009).

Outre-mer, les grands aéroports antillais connaissent un effet rattrapage de 2009 qui avait été affectée par la crise sociale du début de l'année, et l'aéroport de Saint-Denis de la Réunion poursuit sa croissance soutenue engagée en 2007.

Retour à la hausse pour l'international

Après un retournement de tendance en 2009, le transport international renoue avec la croissance en 2010 (+ 2,1 %).

L'augmentation du trafic concerne surtout les destinations du bassin méditerranéen (Espagne, Italie, Maroc, Tunisie, Portugal, ...). En revanche, les vols avec le Royaume-Uni poursuivent leur baisse tendancielle (- 9,7 % en 2010, après - 8,3 % en 2009), affectés de plus par l'éruption du volcan Eyjafjöll. Ceux avec les Pays-Bas diminuent (- 2,0 %), ainsi qu'avec les Etats-Unis (- 0,8 %). Avec l'Allemagne, on observe plutôt une légère hausse (0,7 %).

Activité des compagnies européennes : hausse et contrastes

Lufthansa prend la première place des compagnies européennes occupée en 2009 par Air France, grâce à une progression de 5,4 % de l'activité passagers (figure V2.6). Turkish Airlines poursuit sa croissance de manière très vive, (+ 19,5 %) pour gagner encore une place. Parmi les huit premières compagnies européennes, quatre enregistrent des hausses de leur activité dont KLM et Ibéria. Enfin l'activité de l'ensemble des compagnies européennes augmente globalement de 2,6 % pour atteindre 774,8 milliards de passagers-km.

Figure V2.1 La demande de transport aérien en 2010

en milliers de passagers, évolutions en %

	Passagers		Mouvements d'avions	
	2010	10/09	2010	10/09
Métropole - International	95 308	2,1	940	-1,6
Paris - International	64 344	0,9	529	-4,3
Province - International	30 964	4,8	411	2,1
Métropole - Métropole	21 755	-1,2	322	-3,7
Paris - province	15 549	-2,2	171	-3,8
Province - province	6 205	1,2	151	-3,6
Total hors Outre mer	117 063	1,5	1 262	-2,2
Métropole - Outre mer	3 496	5,5	10	3,1
Outre mer - Intérieur	2 183	1,6	77	-6,7
Outre mer - International	2 086	8,8	49	0,9
Total Outre mer	7 765	5,2	135	-3,4
TOTAL FRANCE	124 828	1,7	1 397	-2,3

Source : DGAC

Figure V2.2 Fréquentation des principaux aéroports

en milliers de passagers, évolutions en %

	Passagers locaux*		Mouvements d'avions**	
	2010	10/09	2010	10/09
PARIS	83 132	0,4	708	-4,2
Paris-CDG	57 951	0,5	492	-5,0
Paris-Orly	25 181	0,4	216	-2,3
Nice Côte d'Azur	9 587	-2,3	147	-1,3
Lyon Saint-exupéry	7 802	3,0	116	-3,3
Marseille Provence	7 338	2,8	97	1,0
Toulouse Blagnac	6 345	1,9	80	1,3
Bâle-Mulhouse ***	4 089	7,0	57	5,3
Bordeaux Mérignac	3 601	10,2	47	2,2
Nantes Atlantique	2 955	15,4	40	8,1
Beauvais Tille	2 931	13,1	21	10,5
Montpellier Méditerranée	1 177	-3,7	15	0,0
Sous-total (hors Paris)	45 825	3,6	620	0,8
Autres Province	13 389	-2,4	269	0,7
Total province	59 214	2,2	889	0,8
Total métropole	142 346	1,2	1 597	-1,5
Pointe-à-Pitre / Le Raizet	1 832	6,3	25	0,0
Saint-Denis de la Réunion	1 896	12,6	14	7,7
Fort-de-France / Lamentin	1 556	4,1	21	5,0
Tahiti FAANA	1 175	-2,9	26	-7,1
Autres Outre Mer	3 449	0,4	129	-5,1
Total Outre Mer	9 909	3,8	215	-3,1
TOTAL	152 255	1,3	1 812	-1,7

Sources : ADP et UAF, calculs SOes

* Hors transit ; les passagers des liaisons intérieures sont comptabilisés à la fois dans l'aéroport de départ et dans l'aéroport d'arrivée

** Sont comptabilisés à la fois les départs et les arrivées des avions

*** L'ensemble du trafic de l'aéroport franco-suisse de Bâle-Mulhouse est ici pris en compte

Figure V2.6 Passagers huit premières Cies européennes

milliards de passagers-km transportés (PKT), évolutions en %

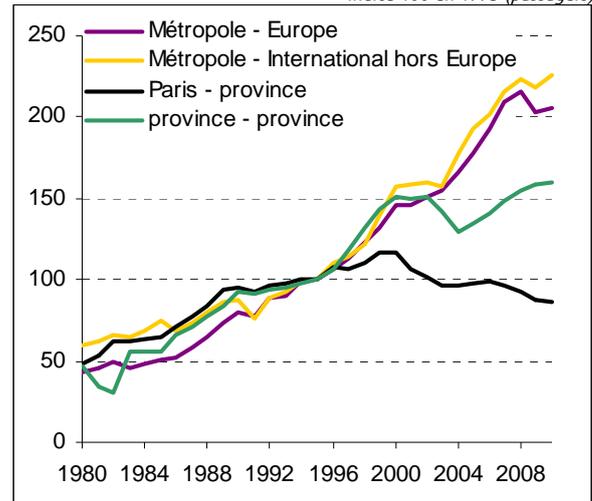
	07/06	08/07	09/08	10/09	2010
Lufthansa	6,5	3,4	-2,5	5,4	129,7
Air France	4,4	2,3	-4,1	-1,0	125,0
British Airways	3,1	-2,2	-3,2	-5,8	105,6
KLM	3,9	4,2	-5,2	3,5	76,1
Iberia	3,4	-2,5	-6,2	3,4	51,2
Turkish Airlines	18,4	13,2	19,3	19,0	46,3
Virgin Atlantic Airways	14,9	1,6	-4,6	-2,8	38,2
Alitalia (*)	0,9	-23,3	0,5	12,1	32,9
Huit premières compagnies	5,4	0,3	-2,5	2,2	605,0
Total AEA	6,4	1,6	-5,2	2,6	774,9

Source : Association of European Airlines (AEA)

(*) changement de périmètre

Figure V2.3 Evolution du nombre de passagers transportés par faisceau

Indice 100 en 1995 (passagers)



Source : DGAC

Figure V2.4 Les principaux partenaires du transport aérien de passagers

en milliers de passagers, évolutions en %

	2010	10/09	TCAM 10/00
Royaume-Uni*	10 029	-9,7	1,6
Espagne**	8 511	3,6	5,5
Italie	8 170	3,0	4,0
Allemagne	7 247	0,7	2,5
Etats-Unis	6 042	-0,8	-0,9
Maroc	5 132	9,1	9,1
Tunisie	3 823	4,1	3,4
Pays-Bas	2 399	-2,0	2,4
Suisse***	2 714	2,1	-0,5
Algérie	2 867	3,1	7,0
Portugal	2 968	13,4	-

Sources : DGAC

* y compris les Iles anglo-normandes ; ** y compris les Canaries ; *** non compris Bâle-Mulhouse

Figure V2.5 Les principales lignes intérieures métropolitaines

en milliers de passagers, évolutions en %

Paires de villes (2 sens)	2010	10/09
Paris - Toulouse	2 945	-0,7
Paris - Nice	2 889	-2,7
Paris - Marseille	1 563	-4,6
Paris - Bordeaux	1 409	-1,0
Paris - Montpellier	772	-6,6
Paris - Biarritz	636	-0,4
Paris - Ajaccio	541	3,6
Bordeaux - Lyon	423	-2,1
Lyon - Toulouse	360	-6,0
Lille-Marseille	271	-8,4
Ajaccio - Marseille	266	0,4
Marseille - Nantes	341	30,7

Sources : Aéroports, calculs SOes

V3 | Le transport ferroviaire de voyageurs

Les transports de voyageurs réalisés par la SNCF, sont stables, mesurés en voyageurs-kilomètres, (- 0,1 % par rapport à 2009) du fait notamment d'une reprise sur le réseau TGV (+ 1,7 % après - 0,7 % en 2009). Les autres grandes lignes (Corail, Corail Intercités, réseau « autres lignes ») accélèrent leur baisse tendancielle (- 10 % en 2010). Le TER termine un cycle de six années de croissance sur un tassement (- 0,2 %).

Le Transilien continue sa progression, à un rythme inférieur à celui de la période 2004-2008 (+ 0,6 % après + 0,2 % en 2009 et + 3,8 % en moyenne sur les années 2004-2008).

Reprise de la croissance sur la plupart des TGV

En 2010, le transport par TGV renoue avec la croissance (+ 1,7 % après - 0,7 % en 2009), même si celle-ci reste modérée par rapport à la période 2004-2008 (+ 5,9 % en moyenne annuelle). Cette croissance apparaît tirée par les ID-TGV puisque, hors ces derniers, elle n'est que de + 0,4 % sur l'année, en voyageurs-km. Les ID-TGV augmentent de 23,9%, toutes lignes confondues et représentent plus de 6% du total des voyageurs-km de la grande vitesse. Il est à noter que cette croissance a lieu malgré les grèves de l'automne et les difficultés de circulation liées aux épisodes neigeux de décembre. Cependant, les situations sont contrastées suivant les lignes. Les lignes internationales desservant le Nord de l'Europe (Eurostar et Thalys) sont les plus dynamiques, tandis que le TGV Atlantique perd des voyageurs-kilomètres pour la deuxième année consécutive.

Le TGV Est européen reprend sa croissance. Il enregistre une augmentation de 2,0 % en 2010, après une baisse de 1,7 % en 2009. Il retrouve ainsi le niveau atteint en 2008, année qui marquait sa montée en puissance, avec un niveau de transport se situant autour de 3,5 milliards de voyageurs-kilomètres.

Comme l'année précédente, le TGV Atlantique connaît une baisse en 2010 (- 1,1 %, après - 2,0 % en 2009). Le TGV Sud-Est revient à la hausse (+ 1,9 %, contre une baisse de 0,5 % en 2009), grâce à l'essor des ID-TGV qui augmentent de 26 % en 2010 sur ce réseau.

Les TGV « jonctions » reliant les régions de province entre elles enregistrent un regain d'activité avec une hausse de 2,7 %. Le transport sur ces lignes « inter secteurs », qui ne passent pas par Paris *intra-muros*, a plus que doublé depuis 2000. Il représente désormais 20 % du transport par TGV, soit 10,5 milliards de voyageurs-kilomètres, un niveau comparable avec le TGV Atlantique.

Eurostar accélère sa croissance avec une augmentation de 4,4 % en voyageurs-kilomètres. Le nombre de passagers transportés par

l'Eurostar en 2010 atteint les 9,5 millions, soit une hausse de 3,0 % par rapport à 2009 (voir fiche V5 sur les liaisons trans-Manche). Cet élan s'explique notamment par la reprise des voyages d'affaires, reflétant l'amélioration de la conjoncture économique. Eurostar bénéficie également du report croissant des passagers de l'aérien sur le ferroviaire, effet renforcé par l'éruption du volcan islandais Eyjafjöll au printemps 2010 qui a bloqué le trafic aérien.

Le transport de voyageurs par le TGV Nord Europe et le Thalys reprend en 2010 (+ 4,7 % en voyageurs-kilomètres) après le recul de l'année précédente (- 3,1 %). Thalys a transporté près de 6,5 millions de passagers en 2010, soit 6,3 % de plus qu'en 2009. Cette croissance est principalement portée par les trajets Paris-Bruxelles-Amsterdam et Paris-Bruxelles-Cologne, qui ont bénéficié de l'accélération de Thalys en décembre 2009 (avec une amélioration des temps de parcours de respectivement 51 minutes et 36 minutes). Comme analysé plus haut à propos de l'Eurostar, le Thalys bénéficie en 2010 de la reprise économique et du retour des voyageurs d'affaires qui en découle, ainsi que du report des voyageurs de l'aérien suite à l'éruption du volcan islandais Eyjafjöll. Les moindres temps de parcours du Thalys peuvent aussi avoir motivé le report sur le ferroviaire de certains voyageurs qui auparavant privilégiaient l'aérien.

Les réseaux TER marquent le pas

Pour la première fois depuis 2003, le transport en TER ne progresse pas en 2010 (- 0,2 % sur l'année), notamment au quatrième trimestre (- 4,8 % par rapport au trimestre précédent) qui a été affecté par les perturbations liées aux grèves et aux conditions météorologiques. La croissance de l'offre théorique est, selon la SNCF, nettement plus faible que les années précédentes.

Figure V3.1 Evolution du transport ferroviaire de voyageurs (SNCF et Eurostar)

données trimestrielles cvs-cjo, évolutions en %, niveaux en G voy-km

	évolutions annuelles						évolutions t/t-1 en 2010				Niveau 2010
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	T1	T2	T3	T4	
TGV ^{(1) (2) (3)}	3,1	5,4	7,0	8,9	-0,7	1,7	0,3	0,9	-2,5	0,8	52,7
TER (hors Ile-de-France)	6,5	9,3	4,3	9,7	1,2	-0,2	-0,4	-1,2	1,0	-4,8	12,9
Transilien	3,1	3,9	3,5	3,3	0,2	0,6	-0,3	0,3	0,4	-0,6	11,5
Autres lignes	-0,6	-2,3	-15,3	-6,5	-4,9	-10,0	-9,2	1,8	-1,6	0,4	8,8
Total hors Transilien	2,8	4,5	2,4	6,6	-0,9	-0,2	-1,0	0,6	-1,8	-0,2	74,4
TOTAL	2,9	4,4	2,5	6,2	-0,8	-0,1	-0,9	0,6	-1,5	-0,3	85,9

Sources : SNCF ; cvs-cjo SOeS - Eurotunnel

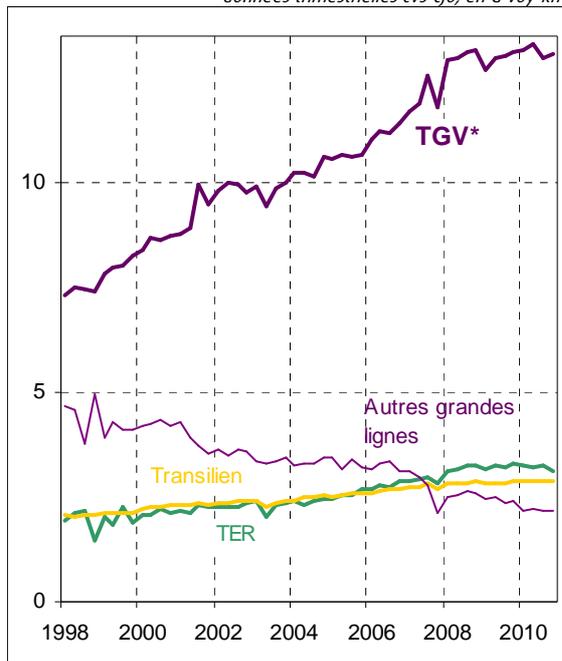
⁽¹⁾ y compris iDTGV à partir de 2006

⁽²⁾ données annuelles : en 2010, le nombre de voy-km de l'Eurostar est estimé pour les mois de septembre à décembre à partir de la source Eurotunnel en nombre de passagers

⁽³⁾ données trimestrielles cvs-cjo : Eurostar est ici agrégé avec les TGV-SNCF bien que société autonome de la SNCF à partir du 1er septembre 2010

Figure V3.2 Transport de voyageurs par la SNCF

données trimestrielles cvs-cjo, en G voy-km

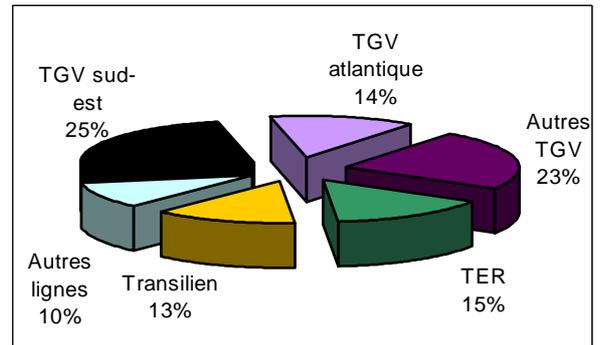


Sources : SNCF, Eurotunnel ; cvs-cjo SOeS

^{*} données trimestrielles cvs-cjo : Eurostar est ici agrégé avec les TGV de la SNCF bien que la société soit une société autonome de la SNCF à partir du 1^{er} septembre 2010

Figure V3.3 Répartition de l'activité voyageurs de la SNCF par type de réseau*

en voy-km, données 2010

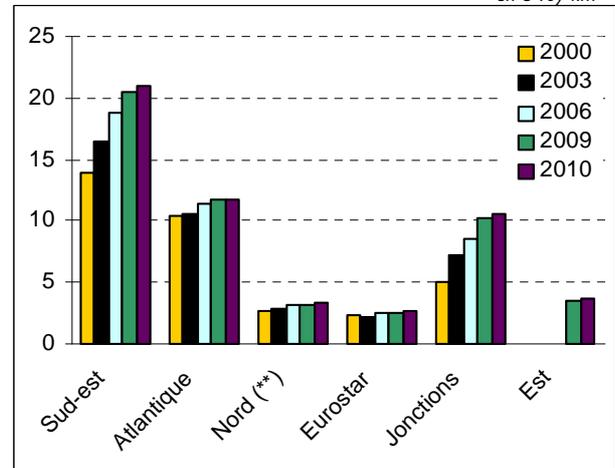


Sources : SNCF - Eurotunnel

^{*} y compris iDTGV à partir de 2006

Figure V3.4 Transport de voyageurs sur les différentes lignes TGV*

en G voy-km



Sources : SNCF - Eurotunnel

^{*} y compris iDTGV à partir de 2006

(**) y compris Thalys

V4 | Les transports collectifs urbains

Le transport collectif urbain de voyageurs reprend (+1,5%) après avoir marqué le pas en 2009 (0,0%). Il progresse cependant à un rythme atténué par rapport aux années antérieures.

En Ile-de-France il renoue avec une tendance à la hausse (+ 1,4 % contre - 0,2 % en 2009 et + 1,9 % en moyenne entre 2006 et 2008). Cette croissance est essentiellement portée par le transport de la RATP, et plus particulièrement le RER et le métro. Les réseaux de province continuent leur essor (+ 1,6 %), mais ne retrouvent pas le dynamisme des années 2006 à 2008.

Légère augmentation pour le Transilien

Le Transilien enregistre une hausse de 0,6 % en 2010. Malgré une légère accélération par rapport à 2009 (+ 0,2 %), ce rythme de croissance annuelle reste inférieur à sa tendance de la dernière décennie (+ 3,0 % en moyenne annuelle entre 1999 et 2009). Cependant, sur les trois premiers trimestres, l'augmentation du transport sur le Transilien est de 1,0 % par rapport à 2009, ce qui atteste d'un quatrième trimestre particulièrement affecté par les perturbations de trafic (- 0,6 % en voyageurs-kilomètres par rapport au trimestre précédent) liées aux grèves d'octobre et aux épisodes neigeux de décembre.

Retour à la hausse pour les réseaux de la RATP

Le transport sur le réseau de la RATP connaît un rebond en 2010 (+ 1,5 % contre - 1,4 % en 2009, en voyageurs-km), en lien avec la reprise de l'activité économique et la hausse de la fréquentation touristique en Ile de France. Il tire aussi parti de la forte croissance du nombre de bénéficiaires de forfaits sociaux financés par la Région Ile-de-France et le STIF (+ 9 % en un an, soit 600 000 bénéficiaires fin 2010). C'est le RER et le métro qui contribuent presque exclusivement à cette augmentation (+ 1,8 % sur l'année 2010), le transport sur le réseau de surface (bus et tramways) étant quasiment stable (+ 0,2 %).

En 2010, le RER retrouve la croissance (+ 1,8 % après - 4,3 % en 2009). Une part importante de cette hausse est à imputer à un effet de rattrapage par rapport à une année 2009 faible et plus affectée par les grèves (en novembre et décembre 2009).

Le métro, qui s'était maintenu en 2009, enregistre une hausse similaire à celle du RER (+ 1,8 % en 2010, contre + 0,5 % en 2009).

Cependant, il ne retrouve pas sa croissance moyenne annuelle de la dernière décennie (+ 2,5 % entre 1999 et 2009).

Le transport en bus et tramway se maintient (+ 0,2 % contre - 1,0 % en 2009), mieux en banlieue (+ 0,6 %) qu'à Paris (- 1,0 %). Il renoue ainsi avec la croissance mais reste en retrait par rapport à sa tendance des années 1999 à 2009 (+ 2,2 % en moyenne annuelle) en raison notamment d'un ralentissement des effets d'offre.

Le réseau de surface de la RATP est en période de transition, caractérisée par la montée en puissance du tramway, dont il a continué à bénéficier avec la correspondance T2-T3, mais aussi avec des ouvertures à venir. Ainsi, quatre prolongements de lignes existantes et quatre créations de lignes sont actuellement en projet. (premières mises en service prévues dès 2012). Ainsi, en 2012, le T2 sera prolongé de La Défense à Bezons, et le T3 de la porte d'Ivry à la porte de la Chapelle. Quant aux nouvelles lignes (T5 à T8), elles concernent notamment la liaison de Saint-Denis à Garges-Sarcelles (T5, dès fin 2012) ou de Châtillon à Viroflay (T6, à partir de 2014).

Les réseaux de province sur le même rythme que les réseaux franciliens

En province, le transport continue de croître en 2010 (+ 1,6 % de voyages après +0,9% en 2009) à un rythme toutefois ralenti par rapport aux années 2006 à 2008 (+ 3,9 % en moyenne annuelle). En 2010, la province évolue ainsi parallèlement à l'Ile-de-France (+ 1,4% en voyageurs-kilomètres). Ce n'était pas le cas l'année précédente durant laquelle les réseaux de province avaient mieux résisté à la crise économique que les réseaux franciliens (+ 0,9 % en province, contre - 0,4 % en Ile-de-France). La progression du transport s'observe un peu plus dans les réseaux des grandes agglomérations. Les réseaux équipés de système de transport collectifs en site propre (métros, tramways, certains bus) enregistrent les meilleurs résultats.

Du côté de l'offre dans les réseaux de province, la croissance de l'offre kilométrique s'accélère (+ 1,9 % source UTP, chiffres provisoires) en phase avec le développement des services les week-end, voire les soirs, ainsi que durant les vacances scolaires. De plus, et comme en Ile de France, la demande de TCU est soutenue par une croissance du nombre de bénéficiaires de titres et tarifs sociaux, qui s'adressent à des usagers aux revenus plus faibles ou plus précaires.

Figure V4.1 Evolution du transport collectif urbain de voyageurs

données trimestrielles cvs-cjo, évolutions en %, niveaux en G voy-km

	évolutions annuelles						10/00	évolutions t/t-1 en 2010 (cjo-cvs)				Niveau 2010
	2006	2007	2008	2009	2010	T1		T2	T3	T4		
RATP	1,9	-0,9	5,6	-1,4	1,5	2,0	2,9	0,7	-1,2	-1,1	15,4	
RER + métro	2,3	-1,4	5,3	-1,5	1,8	2,0	3,8	0,8	-1,2	-0,7	12,4	
bus + tramway (1)	0,2	1,1	6,7	-1,0	0,2	1,9	-0,7	0,2	-1,0	-2,9	3,0	
Transilien (dont RER SNCF)	3,9	3,5	3,3	0,2	0,6	2,3	-0,3	0,3	0,4	-0,6	11,5	
Optile (2)	3,5	5,3	2,5	3,5	3,5	5,2	-	-	-	-	3,5	
Ensemble IdF	2,8	1,4	4,4	-0,2	1,4	2,4	-	-	-	-	30,4	
Métros de province	4,1	7,9	6,6	1,0	2,5	3,5	-	-	-	-	1,0	
Bus de province	3,0	6,1	5,3	0,9	1,5	2,4	-	-	-	-	6,9	
Ensemble province	3,1	6,3	5,5	0,9	1,6	2,6	-	-	-	-	7,9	
Ensemble TCU	2,8	2,4	4,3	0,0	1,5	2,5	-	-	-	-	38,2	

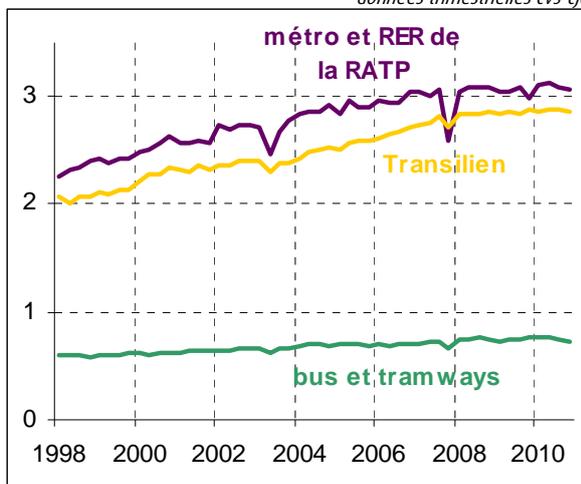
Sources : SNCF, RATP, Optile, UTP, SOeS ; cvs-cjo SOeS

(1) données comprenant les 3 lignes de tramway de la RATP, y compris le T3 comptabilisé à partir de janvier 2007

(2) évolutions rétrolées sur la base des informations Optile, estimation SOeS pour l'année 2010

Figure V4.2 Transport collectif de voyageurs en Ile-de-France

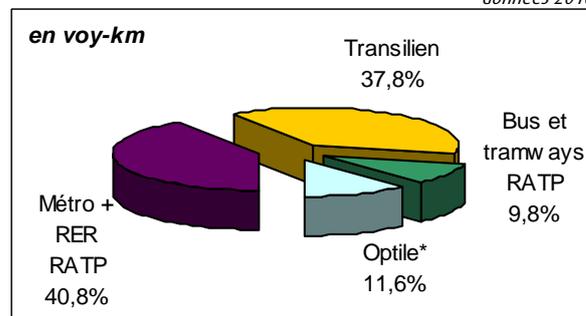
données trimestrielles cvs-cjo



Sources : SNCF, RATP ; cvs-cjo SOeS

Figure V4.3 Répartition des réseaux de transport collectif de voyageurs en Ile-de-France

données 2010

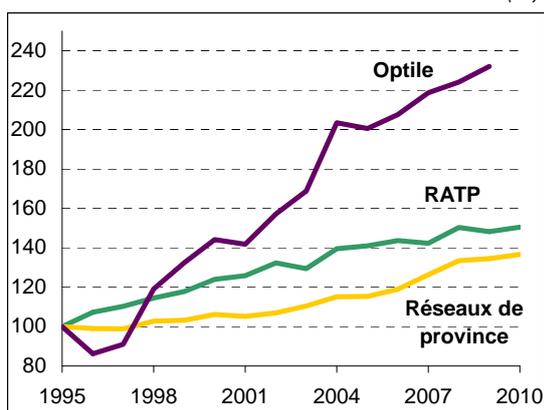


Sources : SNCF, RATP, Optile, SOeS

* estimation SOeS pour 2010

Figure V4.4 Evolution des TCU en province et en Ile-de-France

Indice 100 en 1995 (voy-km)



Sources : RATP, Optile, UTP, SOeS

V5 | Les liaisons trans-Manche et avec la Corse

Le trafic total passager trans-Manche passant par la France est en progression de 1,8 % en 2010, après un recul de 4,5 % en 2009.

Les transports passagers trans-Manche portés par le ferroviaire

En 2010, 18,2 millions de passagers ont emprunté le tunnel sous la Manche, soit 7,3 % de plus qu'en 2009. La croissance du trafic trans-Manche ferré concerne tous les types de voyageurs (passagers simples ou des navettes multimodales) et succède à la baisse de 2009 (- 2,5%).

Pour la septième année consécutive, Eurostar poursuit sa progression (+ 3,0 % en 2010 après + 1,2 % en 2009), atteignant les 9,5 millions de passagers transportés sous la Manche. Le trafic est particulièrement dynamique au premier semestre (+ 6 % par rapport au premier semestre 2009), en lien notamment avec les effets de l'éruption du volcan islandais Eyjafjöll sur le trafic aérien induisant un report sur le ferroviaire. Il faut noter que la part du trafic du Royaume-Uni avec la Belgique augmente dans l'activité d'Eurostar.

Le transport par navettes tourisme (voitures et cars) enregistre sa plus forte croissance annuelle depuis dix ans (+ 8,7 %) malgré un quatrième trimestre affecté par les difficultés de circulation liées aux épisodes neigeux.

Le trafic des navettes fret réalise un net rebond (+ 41,6 %) après une année 2009 sinistrée par les conséquences de l'incendie de septembre 2008 et la crise économique (-38,6%). Cependant, il ne retrouve pas son niveau de 2008 (en retrait de 13 %), l'activité économique étant moins vigoureuse.

Le maritime se stabilise, l'aérien recule pour la deuxième année consécutive

Le transport maritime de voyageurs sur les lignes régulières trans-Manche diminue encore légèrement en 2010 (- 0,2 % après - 5,4 % en 2009). Le port de Calais, qui contribue pour plus de 60 % au trafic maritime de voyageurs trans-Manche, enregistre cependant un nombre de passagers légèrement plus élevé qu'en 2009 (+ 0,3 %) après deux années consécutives de baisse. La diminution du trafic des lignes régulières est compensée par la croissance de l'activité de croisière en Manche et Mer du Nord. Au total, en 2010, les ports de la Manche et de la Mer du Nord gagnent 26 000 passagers, soit + 0,2 % par rapport à 2009. Cette augmentation

touche particulièrement Le Havre. Dans ce port, les escales de navires de croisière augmentent de 47,8 %. Cette forte croissance est à mettre en lien avec la signature en mars 2010 d'une convention entre l'office du tourisme et le Grand Port Maritime du Havre qui transforme le « Pôle croisière » en « Terminal croisière » grâce à toute une série d'aménagements (zone de gestion des bagages, zone d'enregistrement, espace pour les douanes, ...) facilitant l'embarquement et le débarquement des passagers.

Le transport aérien entre la métropole et Londres continue de perdre des passagers (- 7,3 % en 2010, après - 7,1 % en 2009) au profit notamment du rail. La perte sur le segment Paris-Londres s'élève à 5,3%. Elle est encore plus importante sur les autres destinations françaises au départ de Londres (- 8,0 %). C'est en fait l'ensemble du transport aérien de passagers entre la France et le Royaume-Uni qui est affecté par une baisse tendancielle (fiche V2). Cette tendance est renforcée en 2010 par l'impact négatif de l'éruption du volcan islandais au printemps et des épisodes neigeux très rigoureux de décembre qui ont perturbé le trafic aérien tant côté britannique que français.

Méditerranée, toujours plus de croisières

Le transport maritime de voyageurs sur la façade méditerranéenne continue de croître en 2010 (+ 4,1 % tous ports confondus). Cette croissance est dopée par l'exceptionnel dynamisme des ports corses de L'Île-Rousse et d'Ajaccio dont le trafic augmente respectivement de 38,8 % et de 20,3 %.

Le transport de voyageurs en Méditerranée présente la particularité d'être constitué pour plus d'un quart de croisières (contre 2 % en Manche et Mer du Nord). Cette activité continue son essor en 2010 (+ 15,8 %), particulièrement à Ajaccio (+ 92,1 %), Bonifacio (+ 95 %) et Sète (+ 104,2 %). Cependant, le port de Toulon perd des passagers de croisière (- 3,2 %) après une forte croissance en 2009.

Le transport sur les lignes régulières se stabilise (+ 0,3 %). L'Île-Rousse se distingue en fondant sa forte croissance (+ 38,8 %) uniquement sur ce créneau. Les ports qui doublent leur volume d'activité de croisière réduisent en contrepartie leur trafic sur lignes régulières (- 3,9 % pour Ajaccio, - 3,7 % pour Bonifacio et - 6,9 % pour Sète).

Figure V5.1 Les passagers dans les principaux ports français

en milliers de passagers, évolutions en %

	08/07	09/08	10/09 (p)	Niveaux 2010 (p)	
				Total	part croisière (%)
Dunkerque	13,6	9,9	4,3	2 527	0
Calais	-4,5	-7,2	0,3	10 236	0
Boulogne	-15,7	-39,7	-17,4	296	0
Dieppe	1,1	-5,2	0,9	254	0
Le Havre	-1,3	-2,5	6,5	526	49
Caen - Ouistreham	2,8	-4,1	3,8	1 022	0
Cherbourg	0,2	-3,0	-18,2	623	10
Saint Malo	-1,9	-2,9	1,8	948	2
Roscoff-Bloscon	-2,5	-3,1	0,3	534	0
Total Manche - Mer du Nord (9 ports)	-2,0	-5,3	0,2	16 966	2
Sète	-20,3	-2,2	-4,1	212	5
Marseille	3,6	4,4	-2,5	2 485	44
Toulon	5,1	13,2	1,0	1 406	15
Nice	2,3	-2,0	2,1	1 811	49
Bastia	5,5	8,0	1,0	2 532	0
L'île Rousse	3,0	1,1	38,8	406	0
Ajaccio	1,9	13,4	20,3	1 868	40
Bonifacio	0,9	-8,2	-1,0	254	6
Total Méditerranée (8 ports)	2,9	5,8	4,1	10 975	27
Total Métropole (17 ports)	-0,3	-1,3	1,7	27 941	12

Source : DGITM / DST / PTF4

(p) données provisoires

Figure V5.2 Les passagers et les véhicules trans-Manche passant par la France

en milliers, évolutions en %

Nombre de passagers	2009	2010	2010/2009
Passagers aériens	6 489	6 016	-7,3
Paris - Londres (1)	1 732	1 641	-5,3
Régions - Londres	4 757	4 375	-8,0
Passagers ferries (9 ports) (2)	16 663	16 628	-0,2
dont Calais (2)	10 205	10 236	0,3
Passagers Eurotunnel	17 038	18 286	7,3
Par Eurostar	9 220	9 497	3,0
Par Navettes tourisme	6 942	7 549	8,7
Par Navettes fret	876	1 240	41,6
Total	40 191	40 929	1,8

Nombre de véhicules	2009	2010	2010/2009
Navettes tourisme, voitures (3)	1 917	2 125	10,9
Navettes tourisme, autocars	55	57	3,6
Maritime, voitures	-	-	-
Maritime, autocars	-	-	-

Source : DGAC - DGITM/DST/PTF4 - Eurotunnel - calculs SOeS

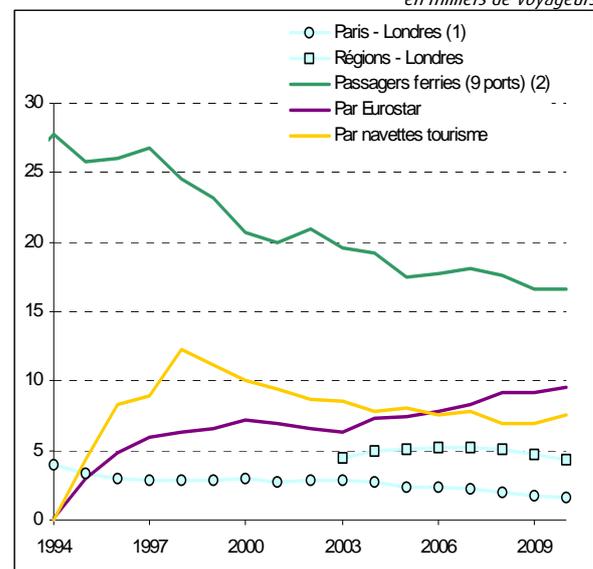
(1) Aéroports d'Orly et Roissy - Charles de Gaulle

(2) y compris liaisons avec l'Irlande et les îles anglo-normandes

(3) y compris motos, caravanes, camping-cars et véhicules à remorques

Figure V5.3 Evolution des passagers trans-Manche par mode

en milliers de voyageurs



Source : DGAC - DGITM/DST/PTF4 - Eurotunnel - calculs SOeS

(1) Aéroports d'Orly et Roissy - Charles de Gaulle

(2) y compris liaisons avec l'Irlande et les îles anglo-normandes

C – Le bilan de la circulation

C1 | Le bilan de la circulation

La circulation routière repart à la hausse en 2010 avec une croissance de 1,5 % en véhicules-km. Cette augmentation concerne l'ensemble des types de véhicules : + 0,9 % pour les véhicules particuliers, + 3,4 % pour les véhicules utilitaires légers et + 4,0 % pour les véhicules lourds (poids lourds, bus, cars).

La circulation des voitures particulières continue de croître

En 2010, la hausse de la circulation des voitures particulières (+ 0,9 %) continue à être portée par une augmentation du parc roulant (+ 0,7 %) et par son rajeunissement (voir fiche C2b), les véhicules anciens roulant peu par rapport aux véhicules neufs.

La croissance du parc de voitures particulières françaises concerne essentiellement les véhicules diesel dont le nombre croît fortement (+ 4,1 % en 2010) mais les parcours annuels moyens reculent de 1,1 %. Ainsi, leur circulation totale est en hausse de 3,0 %. Il s'inscrit dans une tendance de fond portée par de nouveaux utilisateurs de véhicules diesel, de plus petite cylindrée et générant des parcours annuels moyens moins longs qu'auparavant : déplacements courts, plutôt urbains ou péri-urbains. Le parc des véhicules essence immatriculés en France continue de diminuer (- 3,5 %) ainsi que leur kilométrage annuel moyen (- 0,6 %). Il en résulte une baisse de leur circulation (- 4,0 %) dont l'ampleur est cependant inférieure à celle des années antérieures.

Au total toutefois, le parcours annuel moyen des véhicules du parc immatriculé en France augmente légèrement. Ce paradoxe apparent provient de l'accroissement de la part du parc diesel dont, malgré la baisse, le parcours moyen reste nettement plus élevé que celui des voitures essence (15 800 km contre 8 700).

Plus généralement, les baisses des parcours moyen des véhicules particuliers procèdent de raisons variées : structurellement, avec l'augmentation du multi-équipement, si les ménages circulent plus, chacun de leurs véhicules circule moins. D'autre part, conjoncturellement, la remontée sensible des prix des carburants au cours de 2010 (fiche C3) exerce une contrainte budgétaire forte sur les ménages.

La circulation des véhicules particuliers étrangers en France repart également à la hausse (+ 3,0 %) en lien avec la reprise de la fréquentation touristique étrangère (+ 2,6 % dans l'hôtellerie de tourisme et + 1,6 % dans l'hôtellerie de plein air). Les comptages à divers points de passage (Calais, Mont-Blanc, Fréjus) et les différentes enquêtes touristiques européennes disponibles font eux aussi état d'indicateurs en hausse.

Reprise de la circulation intérieure des poids lourds

La circulation des poids lourds se redresse en 2010 (+ 4,2 %). Celle des seuls véhicules immatriculés en France s'accroît de 3,9 %. Leur parcours annuel moyen augmente sensiblement (+ 4,1 %) sans retrouver toutefois le niveau d'avant la crise puisqu'il avait reculé de 20% en deux ans.

Le TRM de plusieurs pays de l'UE repart également à la hausse et la circulation de poids lourds aux frontières semble s'accroître sensiblement en 2010. Aussi, la circulation intérieure des poids lourds étrangers en France (y compris transit) augmenterait de 5,0 %.

La circulation des poids lourds sur le réseau autoroutier concédé tous pavillons augmente de + 4,6 %, plus fortement de près de un point que celle du pavillon français tous réseaux.

Moyenne distance inter-urbaine en hausse

La circulation sur le réseau routier national (RRN) continue de croître (+ 1,9 %). À réseau constant, l'intensité de circulation s'y accroît de 1,6 %. Les axes interurbains sont les plus dynamiques avec une hausse à réseau constant de 2,4 % sur les autoroutes interurbaines comme sur les routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières et de 2,1 % sur les autoroutes concédées. En parcours totaux, cette hausse sur ces réseaux est amplifiée par la transformation d'autres routes du RRN en routes à caractéristiques autoroutières. De plus, l'ensemble du RRN s'est allongé de + 0,7 % en 2010.

D'après l'enquête sur le Suivi de la demande touristique, les voyages personnels des résidents par la route, avec au moins une nuitée hors du domicile continuent de baisser (- 3,5 %) de même que les aller-retours à la journée à plus de 100 km. La hausse de la circulation serait donc soutenue par des déplacements à la journée, plus courts et plus fréquents.

La circulation sur les routes départementales et locales est en hausse (+ 1,3 %) après plusieurs années de diminution. Cette reprise laisse à penser que les déplacements sur ce réseau bénéficient de la reprise de l'activité économique et de la bonne tenue des immatriculations de voitures de petite cylindrée.

Figure C1.1 Circulation routière en Mds de véhicules km

	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Véhicules légers	395,0	437,4	486,0	519,3	519,7	525,1	519,0	521,6	528,6
Voitures particulières (1)	327,0	359,8	397,5	419,6	419,6	424,4	418,5	420,1	424,1
essence	249,8	222,7	211,9	176,0	163,3	154,8	145,7	136,7	132,2
diesel	77,2	137,1	185,6	243,6	256,3	269,6	272,8	283,5	291,9
dont véhicules légers étrangers	16,1	16,8	21,6	25,6	26,6	28,2	26,1	25,3	26,1
Deux-roues motorisés	6,2	5,7	9,8	12,6	12,6	12,7	13,4	13,9	13,9
Véhicules utilitaires légers (1)	61,8	71,8	78,6	87,2	87,5	87,9	87,1	87,6	90,6
essence	22,6	13,9	10,9	8,0	7,4	6,9	6,1	5,4	4,8
diesel	39,2	58,0	67,8	79,2	80,1	81,0	81,1	82,2	85,7
Véhicules lourds	24,7	28,3	32,2	35,0	35,5	36,6	33,7	30,6	31,8
PL marchandises	22,4	25,7	29,5	32,1	32,6	33,5	30,4	27,3	28,4
Bus et cars	2,3	2,6	2,7	2,9	3,0	3,1	3,3	3,3	3,4
dont véhicules lourds étrangers	3,3	5,1	7,1	9,2	9,5	9,8	9,4	8,8	9,2
Ensemble	419,8	465,7	518,2	554,3	555,2	561,6	552,7	552,2	560,4

Source : SOeS, bilan de la circulation, France métropolitaine; (1) les véhicules utilitaires légers étrangers sont classés avec les voitures particulières

Figure C1.2 Évolution annuelle de la circulation routière en métropole (en %)

	circulation totale				parcours moyen*				
	2007	2008	2009	2010	2006	2007	2008	2009	2010
Véhicules légers	1,0	-1,2	0,5	1,3	-0,8	-0,5	-1,9	-0,1	0,6
Voitures particulières (1)	1,1	-1,4	0,4	0,9	-1,1	-0,2	-1,7	0,1	0,1
essence	-5,2	-5,9	-6,2	-3,3	-4,6	-2,6	-1,9	-2,5	-0,6
diesel	5,2	1,2	3,9	3,0	-0,7	-0,6	-3,4	-0,5	-1,1
dont véhicules légers étrangers	6,0	-7,5	-3,2	3,0					
Deux-roues motorisés	1,4	5,0	4,0	0,0	1,8	-2,3	0,0	0,0	0,0
Véhicules utilitaires légers (1)	0,5	-0,9	0,5	3,4	-0,7	-0,7	-1,8	-0,1	2,6
essence	-7,6	-11,7	-11,5	-10,0	-1,0	-1,0	-2,7	-1,0	1,5
diesel	1,2	0,0	1,4	4,3	-1,5	-1,5	-2,7	-1,0	1,8
Véhicules lourds	2,9	-7,9	-9,2	4,0	1,5	2,5	-9,2	-8,4	3,6
PL marchandises	2,8	-9,2	-10,2	4,2	1,6	2,2	-11,0	-9,6	4,1
Bus et cars	4,5	6,2	0,6	2,3	0,9	4,4	6,2	-0,2	1,0
dont véhicules lourds étrangers	3,1	-3,5	-7,1	5,0					
Ensemble	1,2	-1,6	-0,1	1,5	-0,7	-0,3	-2,3	-0,6	0,7

Source : SOeS, bilan de la circulation, France métropolitaine * des véhicules français

Figure C1.3 Circulation routière par réseau routier

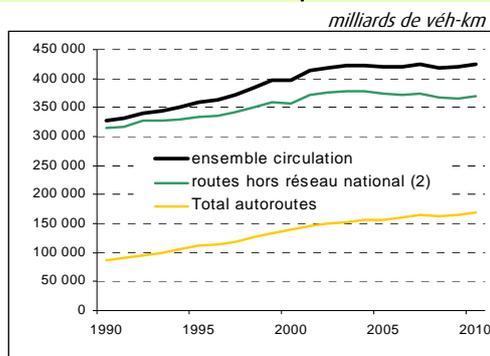
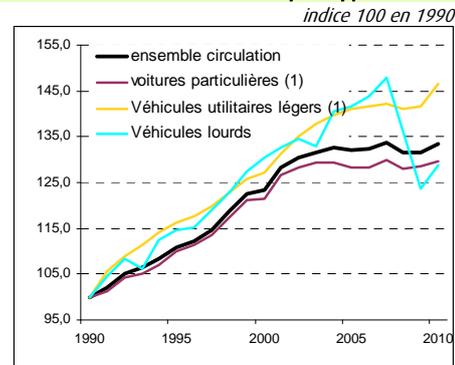


Figure C1.4 Circulation routière par type de véhicule



(1) les VUL étrangers sont classés avec les voitures particulières

(2) après neutralisation de l'effet de la décentralisation du réseau routier de 2006 (ventilation de la circulation entre réseau routier national et "routes hors réseau national" recalculée en appliquant à la partie transférée du RRN vers le RRD en 2006 la même évolution sur la période 1990-2006 que les composantes du RRN auxquelles elles étaient rattachées).

Source : SOeS, bilan de la circulation, France métropolitaine

Figure C1.5 Evolution de la circulation routière en France métropolitaine par catégorie de réseau

évolutions en % et niveaux en Mds véh-km

réseau actualisé au 1er janvier	08/07	09/08	10/09	2010
Autoroutes et voies rapides				168 097
Autoroutes concédées (1)	-1,6	1,2	2,1	84 123
Autoroutes interurbaines (1)	-0,7	1,1	2,4	23 355
Autoroutes et voies rapides urbaines (1)	-0,8	0,6	0,1	35 833
RN interurbaines à caractéristiques autoroutières (1)	-1,2	1,8	2,4	24 786
Autres routes 'nationales' (1)	-1,6	1,5	0,2	23 272
Indice d'ensemble réseau 'national' (1)	-1,3	1,2	1,6	191 369
Circulation sur le Réseau 'national'	-1,6	1,3	1,9	191 369
sur les autres routes	-1,6	-0,8	1,3	369 060
sur l'ensemble des réseaux	-1,6	-0,1	1,5	560 429

Sources : SOeS, bilan de la circulation, Setra, Asfa

(1) A réseau constant : indice de circulation du Sétra

C2a | Les immatriculations de véhicules neufs

Les immatriculations de voitures neuves diminuent

Après une forte hausse en 2009 (+ 10,7 %), les immatriculations de voitures particulières neuves baissent (- 2,6 %). Elles restent cependant à un niveau très élevé, à plus de 2,2 millions d'immatriculations, grâce aux incitations gouvernementales (prime à la casse, bonus-malus).

Le profil infra-annuel des immatriculations de voitures particulières neuves est à nouveau marqué par le calendrier de la prime à la casse : modification du montant au 1^{er} janvier 2010 ; second abaissement fin juin et suppression pour les véhicules commandés après le 31 décembre 2010 (partiellement compensée par des offres promotionnelles des constructeurs). En outre, les seuils d'émissions de CO₂ des véhicules pour le calcul du bonus/malus écologique sont abaissés au 1^{er} janvier 2011. Ainsi, après un recul, les immatriculations augmentent de 17 % au quatrième trimestre 2010 (données cvs-cjo).

La part des véhicules diesel est stable avec 70,4 % des immatriculations de voitures particulières neuves. La part des véhicules de marque française s'étirole très légèrement : 53,6 % de ces immatriculations neuves contre 53,9 % en 2009.

Le marché des petites cylindrées est en léger repli (- 2,2 % des immatriculations de voitures de 1 à 5 CV) après une année 2009 exceptionnelle. Les cylindrées moyennes (6 à 9 CV) continuent leur repli pour la troisième année consécutive avec - 3,9 % d'immatriculations de véhicules neufs. Seules les puissances supérieures (10 CV et plus) enregistrent une augmentation de leurs immatriculations (+ 2,9 %) mais après un repli en 2009 (- 11,6 %). Cependant, les petites cylindrées représentent toujours la majorité des immatriculations de voitures neuves avec 57 %, les cylindrées moyennes 37 % et les puissances supérieures 5 %.

Les émissions kilométriques moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves selon les normes à l'immatriculation ont reculé de 3,3 grammes pour s'établir à 130,4 gCO₂/km. Ce recul est le fait de la poursuite des immatriculations de véhicules supportant un malus (> 155 gCO₂/km) dont le nombre baisse de 32% au profit des véhicules de la tranche neutre (126-155 gCO₂/km).

Les immatriculations de motocycles neufs (y compris tricycles et quadricycles) continuent leur baisse en 2010 avec - 9,1 % après une période 2003-2007 de fortes augmentations (+ 11,4 % par an en moyenne). La baisse affecte notamment les quadricycles à moteur avec - 34,0 % d'immatriculations neuves, les motos de forte puissance avec - 30 % d'immatriculations

neuves et les tricycles à moteur. Cette dernière catégorie avait connu une éclosion en 2008 et 2009 avec la mise sur le marché du modèle MP3 de Piaggio. En 2010, les tricycles à moteur représentent ainsi 5% des immatriculations de motocycles neufs, part similaire à celle des motos de puissance intermédiaire. Le poids des quadricycles à moteur est en baisse de 4 points (11% des immatriculations neuves), de même que les motos légères (37% des immatriculations). Les motos de forte puissance ne représentent plus que 28% des immatriculations (- 8 points par rapport à 2009).

Redressement des immatriculations de VUL

Les immatriculations de véhicules utilitaires légers se redressent (+ 11,1 %) avec environ 416 000 immatriculations, niveau certes inférieur à ceux de la période récente (2005-2008) mais qui reste élevé par rapport aux niveaux constatés sur la période 2000-2004. Elles représentent ainsi 92,4 % des immatriculations de véhicules neufs de transport de marchandises (+ 1,1 point par rapport à 2009).

L'investissement en poids lourds poursuit sa baisse

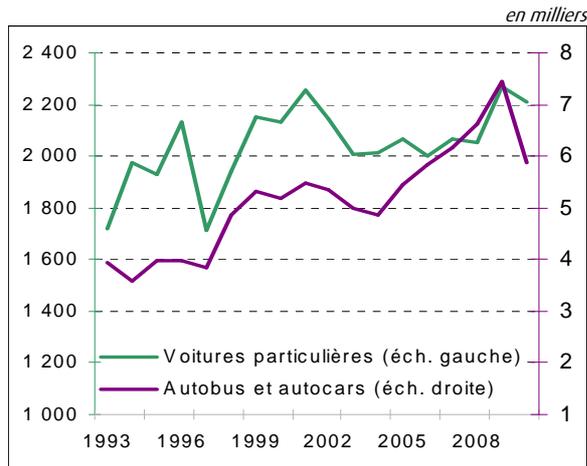
Globalement, le marché des véhicules lourds motorisés de transport de marchandises enregistre une baisse de 3,5 % des immatriculations de véhicules neufs après une année de repli exceptionnel.

Le marché des poids lourds neufs se scinde en deux types aux évolutions très différentes. Les tracteurs routiers se redressent avec des immatriculations de véhicules neufs en hausse de 10,6 %, ces 18 039 immatriculations restant toutefois inférieures de 33,2 % à leur niveau de moyen terme (2000-2008). À l'opposé, les immatriculations de camions neufs poursuivent leur baisse entamée en 2009 (- 15,5 % en 2010) et se situent au niveau le plus bas depuis plus de 15 ans avec 16 245 immatriculations. C'est ainsi que les tracteurs routiers voient leur proportion augmenter dans les immatriculations de poids lourds (52,6 % soit + 6,7 points). Rapporté à l'ensemble des véhicules utilitaires (légers et lourds), leur poids reste stable (4,0 %) tandis que la part des camions continue de diminuer (3,6 % soit - 1,1 point).

Les bus et cars en repli à un niveau élevé

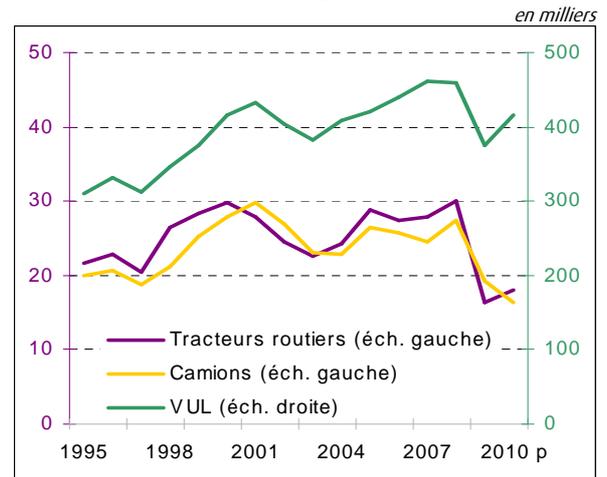
Le marché des bus et cars enregistre une baisse des immatriculations de véhicules neufs (- 21,0 %), après une année exceptionnellement favorable ; leur niveau reste cependant élevé par rapport à la période 2000-2005. Les immatriculations repartent à la hausse au quatrième trimestre 2010 (+ 7,2 % sur données cvs-cjo).

Figure C2a.1 Immatriculations annuelles de voitures particulières, bus et car neufs



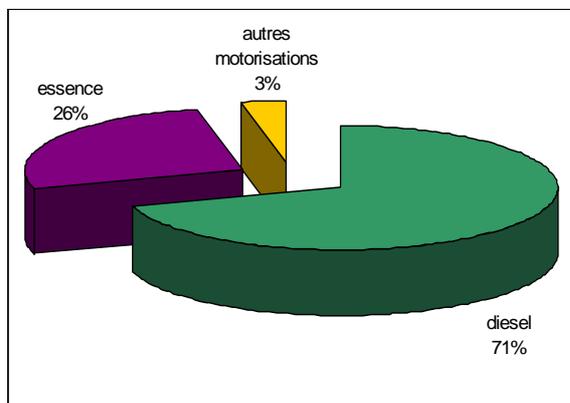
Source : SOeS, Fichier central des automobiles

Figure C2a.2 Immatriculations annuelles de véhicules utilitaires neufs (lourds et légers)



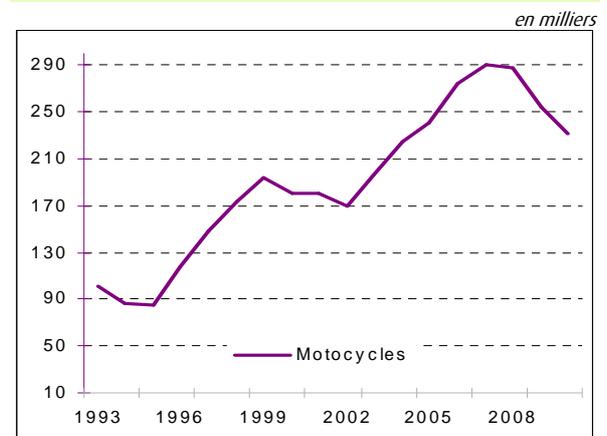
Source : SOeS, Fichier central des automobiles

Figure C2a.3 Part des différentes motorisations dans les immatriculations de voitures particulières neuves en 2010



Source : SOeS, Fichier central des automobiles

Figure C2a.4 Immatriculations annuelles de motocycles neufs



Source : SOeS, Fichier central des automobiles

Figure C2a.4 Immatriculations de véhicules routiers à moteur neufs en France métropolitaine

	2006	2007	2008	2009	2010 p	10/09
Voiturettes	13,5	14,8	15,8	14,7	14,9	1,5
Motocycles	274,5	290,4	287,4	254,1	231,0	-9,1
Voitures particulières	2 000,5	2 064,5	2 050,3	2 268,7	2 209,2	-2,6
VPen transit temporaire	45,2	45,1	41,1	33,7	38,7	14,7
Autobus et autocars	5,9	6,2	6,6	7,4	5,9	-21,0
VUL	440,1	461,5	460,3	374,0	415,6	11,1
Camions	25,7	24,5	27,4	19,2	16,2	-15,5
Tracteurs routiers	27,5	27,8	30,1	16,3	18,0	10,6
VASP*	33,5	34,1	32,8	28,3	28,3	0,1
TOTAL	2 866,3	2 968,9	2 951,8	3 016,4	2 977,9	-1,3

Source : SOeS, Fichier central des automobiles

*VASP : Véhicules Automoteurs Spécialisés (ex. camping cars, ambulances, véhicules de pompier, bennes à ordures)

Figure C2a.5 Immatriculations de Voitures Particulières Neuves France (tranches bonus-malus 2010)

CO2	Jan. à décembre 2009		Jan. à décembre 2010		Var. en % cumul 2010 / cumul 2009
	nombre	%	nombre	%	
Moins de 60 g	0,0	0,0	0,1	0,0	ns
De 61 à 95 g	5,1	0,2	10,5	0,5	106,3
De 96 à 115 g	397,7	17,5	810,7	36,7	103,9
De 116 à 125 g	732,8	32,3	282,6	12,8	-61,4
De 126 à 155 g	817,4	36,0	890,6	40,3	9,0
De 156 à 160 g	114,0	5,0	52,0	2,4	-54,4
De 161 à 195 g	138,2	6,1	121,7	5,5	-11,9
De 196 à 245 g	52,6	2,3	33,8	1,5	-35,7
Plus de 246 g	11,0	0,5	6,9	0,3	-37,0
Total	2 268,7	100,0	2 209,0	100,0	-2,6

Source : SOeS, Fichier central des automobiles

C2b | Le parc de véhicules

Un parc roulant en légère croissance

Le parc roulant augmente globalement de 0,7 % en 2010 soit + 269 000 véhicules. Cela correspond à une légère accélération par rapport à 2009 sans toutefois retrouver le rythme d'évolution de moyen terme (+ 1,4 % par an, en moyenne, entre 2000 et 2007).

La croissance du parc en 2010 est portée par les véhicules légers : les voitures particulières contribuent pour 0,6 point à la croissance et les véhicules utilitaires légers pour 0,1 point. Les véhicules lourds ont, quant à eux, une contribution nulle.

Le parc des voitures particulières poursuit sa diésélisation

la proportion de voitures particulières diesel dans le parc (57,1 %) augmente fortement (+ 1,9 point, avec un nombre de véhicules diesel en hausse de +4,1%) tandis que celle des véhicules essence poursuit sa baisse d'autant, avec un nombre de véhicules essence en baisse de 3,5 %. Cette évolution provient de la part des véhicules diesel dans les immatriculations neuves qui reste supérieure à celle dans le parc (C2a) et du retrait des véhicules anciens plus souvent motorisés à l'essence.

L'accroissement du parc de voitures particulières diesel en 2010 ralentit toutefois avec + 4,1 % (+ 7,1 % par an entre 2000 et 2007).

Au total, le parc des voitures particulières augmente de 0,7 % soit + 225 000 véhicules. Les niveaux élevés d'immatriculations neuves ne se retrouvent qu'en partie dans l'évolution du parc : la prime à la casse qui a nourri une part importante de ces immatriculations neuves (C2b5) a un effet quantitatif neutre sur le nombre de véhicule, mais un effet qualitatif sur la composition du parc (rajeunissement, norme Euro,...).

Le parc des véhicules utilitaires légers (VUL) en constante augmentation

Le parc des VUL augmente de 0,8 % en 2010 avec 44 000 véhicules supplémentaires.

Tout comme les VP, le parc des VUL poursuit sa diésélisation : + 2,5 % de VUL diesel et - 11,3 % de VUL essence. La baisse des VUL essence s'accélère depuis plusieurs années et son rythme a doublé en une décennie. Les véhicules essence ont disparaitent progressivement du parc de VUL et n'en représentent plus en 2010 que 10,9%.

Le parc des poids lourds toujours en baisse

Le parc roulant de poids lourds (PL) diminue légèrement en moyenne sur l'année (- 0,2 % soit - 1 111 véhicules) bien que l'activité de transport routier de marchandises se redresse en

2010. Les immatriculations de poids lourds neufs reculent encore après la chute de l'année précédente. Elles ne compensent pas, en nombre de véhicules, les sorties de PL anciens mis au rebut ou vendus à l'étranger.

Parmi les poids lourds, seul le parc des porteurs de 20 tonnes et plus est en augmentation en 2010 (+ 2,2 %). Celui des porteurs intermédiaires (entre 12 et 16 tonnes) enregistre la baisse la plus importante (- 3,8 %) suivi par les tracteurs routiers (- 1,7 %).

Enfin, le parc des bus et cars continue de progresser légèrement (+ 1,2 %) en lien notamment avec le développement des transports collectifs routiers de voyageurs.

Nouvelles estimations du parc poids lourds à partir du fichier des contrôles techniques

À l'occasion du rebaselement du bilan de la circulation, l'estimation du parc de poids-lourds a fait l'objet d'une nouvelle estimation (cf. annexe 1). Elle s'appuie sur l'enquête TRM complétée par une exploitation des données relatives aux contrôles techniques centralisés par l'OTC-UTAC. Ce dernier rassemble des informations par véhicule, notamment son kilométrage à la date des contrôles, certaines caractéristiques techniques et sa date de 1^{ère} mise en circulation.

Pour les poids lourds (camions et tracteurs routiers), le contrôle est obligatoire tous les ans. Cette source a été utilisée pour estimer le parc *roulant* et la circulation des véhicules hors champ de l'enquête TRM : les poids lourds de 15 ans et plus et les véhicules automoteurs spécialisés (camions de pompier, bennes à ordures ménagères...).

Ces modifications de parc sont appliquées pour les années à compter de 2007. Les années antérieures ont été ré-estimées à cette occasion.

Pour les bus et cars dont le contrôle technique est bi-annuel, le parc et le kilométrage annuel moyen fait l'objet d'une publication annuelle (*Chiffres et statistiques* n°129, juin 2010, SOeS, CGDD).

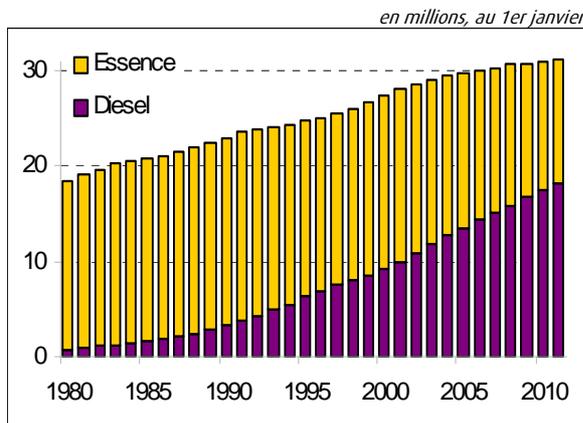
Figure C2b.1 Parc roulant moyen de véhicules immatriculés en France

niveaux en milliers, évolutions en %

	1990	1995	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	10/09
Voitures particulières	23 280	25 000	27 770	29 730	30 000	30 250	30 550	30 775	30 950	31 175	0,7
dont essence	19 760	18 378	18 150	16 571	16 031	15 505	15 018	14 438	13 845	13 364	-3,5
dont diesel	3 520	6 622	9 621	13 160	13 969	14 746	15 533	16 338	17 106	17 812	4,1
Véhicules utilitaires légers	4 223	4 555	5 062	5 482	5 549	5 611	5 679	5 731	5 766	5 810	0,8
dont essence	2 279	1 560	1 302	1 062	1 001	940	877	796	711	631	-11,3
dont diesel	1 944	2 995	3 958	4 420	4 548	4 671	4 801	4 935	5 055	5 179	2,5
Véhicules lourds	603	611	631	660	655	651	653	651	640	640	0,0
Poids lourds	535	532	550	576	570	565	567	565	552	551	-0,2
Cars et Bus	68	79	81	84	85	86	86	87	87	88	1,2
Total véhicules usuels	28 106	30 166	33 464	35 872	36 204	36 512	36 882	37 157	37 356	37 625	0,7

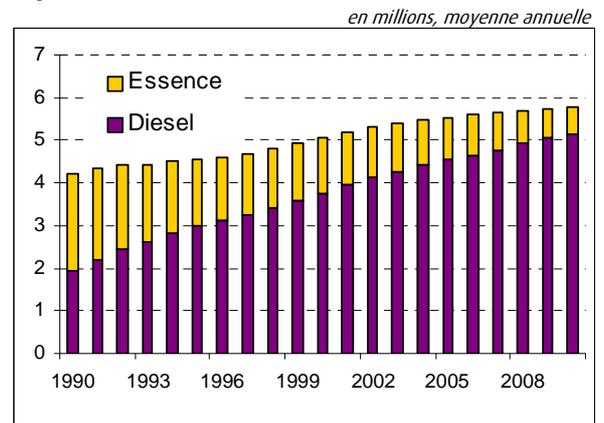
Source : SOeS, Bilan de la circulation, d'après SOeS, CCFA

Figure C2b.2 : Parc roulant de voitures particulières selon la motorisation



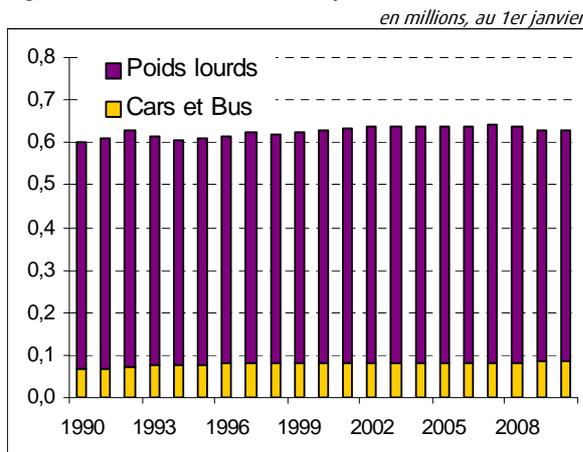
Source : CCFA

Figure C2b.3 : Parc roulant des véhicules utilitaires légers selon la motorisation



Source : SOeS, Bilan de la circulation

Figure C2b.4 : Parc roulant des poids lourds



Source : SOeS, Bilan de la circulation

Figure C2b.5 : Nombre de dossiers de prime à la casse à la date d'acquisition du véhicule neuf ouvrant droit

	avec bonus	sans bonus	ensemble
2008	35 917	0	35 917
2009	352 512	165 252	517 764
2010	387 742	199 674	587 416
ensemble	776 171	364 926	1 141 097

Source : ASP (Agence de Services et de Paiement)

C3 | Les carburants

Les livraisons de gazole continuent de croître avec +2,1 % en m³ et les livraisons de supercarburant de baisser (-6,2 %). Par ailleurs, la consommation unitaire moyenne des voitures particulières poursuit sa baisse notamment avec la diésélisation du parc et l'accroissement de diesel de petite cylindrée.

Les prix à la pompe repartent à la hausse

Après une année de recul, les prix à la pompe augmentent nettement : +14,4 % pour le gazole et +11,3 % pour le super SP95 sans atteindre encore les niveaux records de l'été 2008.

Au premier semestre 2010, les prix des carburants augmentent de 9,5 % pour le gazole et de 7,3 % pour le supercarburant. La baisse estivale qui suit est de courte durée puisque les prix repartent à la hausse pour atteindre des niveaux similaires à ceux de l'automne 2008 : 1,22 € pour le gazole et 1,41 € pour le super sans plomb 95 en décembre 2010. La baisse estivale intervient toutefois à une période durant laquelle la circulation est particulièrement intense.

Le prix du baril de pétrole en dollar augmente de 29,2 % en 2010. Après une baisse en mai-juin avec le ralentissement de l'activité en Europe concomitant de la crise des dettes publiques, le cours du baril est reparti à la hausse sans franchir toutefois la barre des 100 \$ comme cela avait été le cas en 2008. En euro, la hausse de 2010 est encore plus marquée (+35,7 %) compte tenu de la dépréciation de l'euro par rapport au dollar.

Sur l'ensemble de l'année, les livraisons de gazole ne semblent pas avoir particulièrement souffert des fluctuations des prix à la pompe. En effet, en 2010, le gazole bénéficie d'une part de la hausse d'activité du transport routier de marchandises (+3,9 % en termes de véh-km) et d'autre part de la diésélisation du parc avec un transfert de la consommation de supercarburant vers une consommation de gazole.

A l'inverse, Les livraisons de supercarburant ont pâti à la fois d'une baisse du parc de véhicules essence (-3,5 %) et d'une baisse des parcours moyens des voitures particulières (-0,6 %).

La forte baisse des livraisons en janvier 2010 s'explique par un niveau des livraisons anormalement élevé en décembre 2009 suite à l'anticipation de la mise en place de la taxe carbone, qui n'a finalement pas été instaurée.

Les livraisons de l'automne 2010 n'ont pas été affectées, en données mensuelles, par les grèves dans les raffineries, liées à la réforme des retraites, ces grèves s'étant déroulées à l'intérieur du même mois.

Une consommation unitaire des voitures particulières orientée à la baisse

La consommation unitaire des voitures particulières continue de baisser (-0,3 %). Celle des voitures diesel diminue de 0,4 % tandis que la consommation unitaire des voitures essence poursuit sa tendance à la hausse (+0,7 %) en lien avec le vieillissement du parc. La consommation unitaire globale bénéficie cette année encore de la diésélisation du parc : l'augmentation du nombre de véhicules diesel, dont la consommation unitaire est inférieure à celle des véhicules essence (6,6 l aux 100 km contre 7,8 l) tend à faire baisser mécaniquement la consommation unitaire moyenne totale. La progression sensible de la circulation plutôt sur les axes de longue distance (fiche C1) contribue également à cette tendance.

Les effets de l'amélioration des performances techniques du parc et de l'écoconduite ont joué aussi cette année pour les véhicules diesel.

En termes de comportement, selon l'observatoire des vitesses, la vitesse moyenne continue de baisser en 2010 pour se situer à 79,7 km/h (-0,8 %). De plus, le taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses limites est également orienté à la baisse quel que soit le type de véhicules (voitures particulières, poids lourds, motos). Cette évolution contribue à faire baisser la consommation unitaire moyenne.

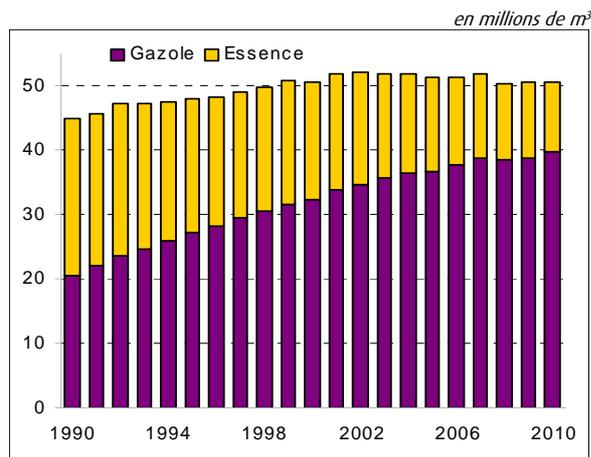
A l'opposé, la poursuite de la hausse du taux d'incorporation d'agrocarburants dans les carburants livrés, au contenu énergétique inférieur, dont l'objectif passe de 6,25 % à 7 % en 2010 joue à la hausse de la consommation unitaire (0,3 % pour l'essence, 0,1 % pour le gazole), toutes choses égales par ailleurs.

La forte progression (+89,6 %) du nouveau carburant SP95-E10, à moindre pouvoir calorifique, contribue aussi à la hausse des consommations unitaires des véhicules essence. Ce carburant représente 12,7 % des livraisons de supercarburant.

Un effet de structure explique également l'évolution de la consommation unitaire des véhicules. En effet, la part des petites cylindrées dans les immatriculations de véhicules diesel neufs est en augmentation. Les véhicules de 1 à 5 CV représentent 49,3 % des immatriculations neuves de voitures particulières diesel contre 48,4 % en 2009 (et 36,2 % en 2007 avant la mise en place du bonus-malus). Pour les immatriculations de voitures essence neuves, le phénomène est inverse : la proportion de véhicules de 1 à 5 CV passe de 77,5 % à 74,6 % en 2010 (53,1 % en 2007).

La poursuite de l'équipement des véhicules en climatisation (73,8 % du parc après 69,3 %) est un facteur de hausse de la consommation unitaire. Ce phénomène est plus marqué pour le parc des véhicules essence dont l'équipement en climatisation passe de 53,5 % à 59,8 %.

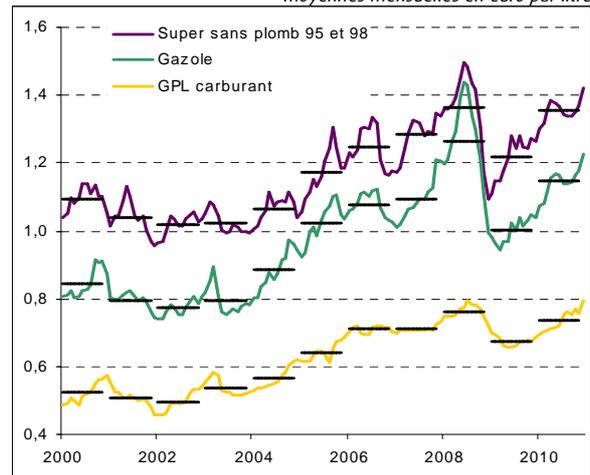
Figure C3.1 Livraisons de carburant



Source : CPDP

Figure C3.2 Prix à la pompe des carburants en France

moyennes mensuelles en euro par litre



Sources : Direm, CPDP, calculs SoeS

En trait noir horizontal, la moyenne annuelle

Figure C3.3 Prix annuels des carburants en France

En euro par litre

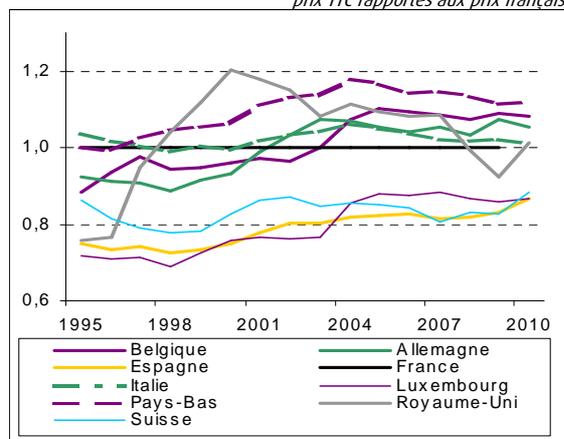
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Super sans plomb 95 et 98	0,86	0,91	0,94	0,92	0,96	1,10	1,04	1,02	1,02	1,07	1,18	1,25	1,28	1,36	1,22	1,36
Gazole	0,59	0,65	0,68	0,64	0,69	0,85	0,80	0,77	0,79	0,88	1,03	1,08	1,09	1,27	1,00	1,15
GPL carburant	-	-	0,44	0,42	0,43	0,52	0,51	0,50	0,54	0,57	0,64	0,71	0,71	0,76	0,67	0,74

Sources : Direm, CPDP, calculs SoeS

Figure C3.4 Prix annuels des carburants en Europe, relativement à la France

Supercarburant

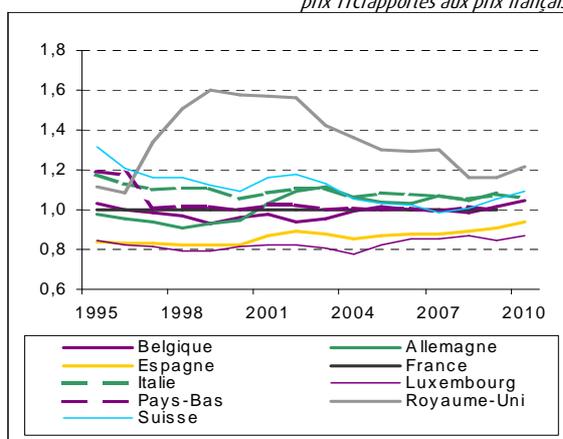
prix TTC rapportés aux prix français



Source : Agence internationale de l'énergie

Gazole

prix TTC rapportés aux prix français



Source : Agence internationale de l'énergie

Figure C3.5 Consommation de carburants routiers par type de véhicule

En milliers de m³

	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
véhicules légers	33 148	35 354	37 823	38 519	38 166	38 502	38 082	38 206	38 725
Voitures particulières	26 954	28 124	29 817	29 837	29 528	29 799	29 384	29 369	29 592
essence	21 742	18 959	17 277	13 754	12 688	12 009	11 340	10 671	10 396
diesel	5 212	9 165	12 539	16 083	16 840	17 789	18 044	18 698	19 196
Deux-roues motorisés	244	243	442	591	594	619	659	696	696
véhicules utilitaires légers	5 949	6 988	7 564	8 091	8 044	8 084	8 039	8 140	8 437
essence	2 123	1 326	1 009	690	625	573	507	450	408
diesel	3 826	5 662	6 555	7 402	7 418	7 512	7 532	7 690	8 029
véhicules lourds	8 939	10 361	11 685	12 421	12 548	12 860	11 599	10 492	10 972
PL marchandises	8 189	9 494	10 788	11 496	11 608	11 881	10 563	9 443	9 894
Bus et cars	750	868	897	926	940	979	1 035	1 049	1 078
consommation hors route	1 110	1 167	1 181	1 200	1 159	1 169	1 159	1 177	1 164
essence	395	432	464	488	492	493	508	515	517
diesel	715	734	717	712	667	676	651	662	646

Source : SOeS, bilan de la circulation France métropolitaine

S – Les entreprises et l'emploi

S1a | La démographie des entreprises

Début 2010 le secteur des transports et entreposage compte près de 90 000 entreprises, soit + 2,0 % par rapport à début 2009 (données provisoires, figure S1a.1). En 2010 les créations d'entreprises augmentent de 14,6 % (figure S1a.3) tandis que les défaillances diminueront légèrement (- 2,4 % en données provisoires, figure S1a.5).

En 2010 les auto-entrepreneurs dopent encore plus les créations d'entreprises

Près de 9 700 nouvelles entreprises sont créées en 2010 (figure S1a.3). Ainsi le nombre de créations augmente pour la cinquième année consécutive. Il est désormais possible de comparer les créations 2009 et 2010 en excluant les auto-entrepreneurs. Hors auto-entrepreneurs, les créations se limitent à 6 800 nouvelles unités, soit + 7,6 % par rapport à 2009. Tous les grands sous-secteurs, hormis les transports aériens qui sont stables, connaissent des progressions, celles-ci variant entre + 5,7 % (Transports par eau) et + 7,8 % (Transports terrestres et par conduites) voire + 9,4 % (Activités de poste et de courrier).

Les auto-entrepreneurs contribuent pour la moitié de la croissance constatée des créations d'entreprises du secteur. Près de 30 % des créations sont le fait des 2 900 nouveaux auto-entrepreneurs du secteur. Certaines auraient été créées même en l'absence de ce nouveau régime alors que d'autres n'auraient pas vu le jour sans lui. Les données de l'Acoss pour l'ensemble des secteurs principalement marchands non agricoles (SPMNA) indiquent que seule une petite moitié des nouveaux auto-entrepreneurs en 2009 (*pas encore d'analyse 2010*) a effectivement exercé une activité économique au cours de cette année-là. Il est donc inadéquat de considérer l'ensemble de ces nouveaux arrivants comme de véritables créations (encadré). En supposant que la proportion des auto-entrepreneurs actifs dans les transports est identique à celle de l'ensemble des secteurs, les créations d'entreprises en 2009 auraient reculé d'environ 3-4 %.

La part des auto-entrepreneurs dans les créations est nettement moindre dans le transport et entreposage (30 %) que dans l'ensemble des SPMNA (58 %) mais la progression des auto-entrepreneurs en 2010 y est nettement plus vive (+ 35 % dans le transport et entreposage contre seulement + 12 % pour l'ensemble).

Les défaillances d'entreprises baisseraient sur les trois premiers trimestres

Le nombre provisoire des défaillances des trois premiers trimestres 2010 est inférieur de 2,4 % (figure S1a.5) à celui de l'année précédente sur

la même période. La baisse de 2010 serait principalement imputable au troisième trimestre. Il faudra cependant attendre les données définitives du troisième trimestre (ainsi que le quatrième trimestre) pour dresser un bilan définitif. Si on ne considère que les deux premiers trimestres, dont les données sont plus fiables, la baisse du nombre de défaillances n'est que de 1,3 %. Au niveau infra-sectoriel, les défaillances diminueront dans le transport routier de fret tandis qu'elles augmenteraient dans le transport routier de voyageurs.

Quelques notions de démographie d'entreprises

La **création d'entreprise** est définie comme la mise en œuvre de nouveaux moyens de production (nouvelle définition depuis 2007, rétropolée jusque 1993). 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 notamment les réactivations d'entreprise dans la dernière cessation remonte à plus d'un an et les reprises d'entreprise s'il n'y a pas continuité de l'entreprise. Ce concept est donc intermédiaire entre les créations pures et les créations « ancien concept ».

Le régime de l'**auto-entrepreneur** a été créé par la loi de modernisation de l'économie (LME) d'août 2008. Il s'applique depuis le 1er janvier 2009. Il offre des formalités de création d'entreprise allégées ainsi qu'un mode de calcul et de paiement simplifié des cotisations sociales et de l'impôt sur le revenu.

Comme les déclarations de créations sont simplifiées, l'information statistique disponible sur les auto-entrepreneurs est en partie lacunaire. Le nombre de créations d'auto-entrepreneurs 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. Or, selon le concept harmonisé au niveau européen, une création d'entreprise doit s'accompagner de la mise en œuvre effective de nouveaux moyens de production : le terme *immatriculation* serait d'ailleurs préférable à *création* pour ce régime particulier.

Les **défaillances** 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 cessation, de même qu'une cessation se produit le plus souvent sans qu'il y ait eu préalablement défaillance.

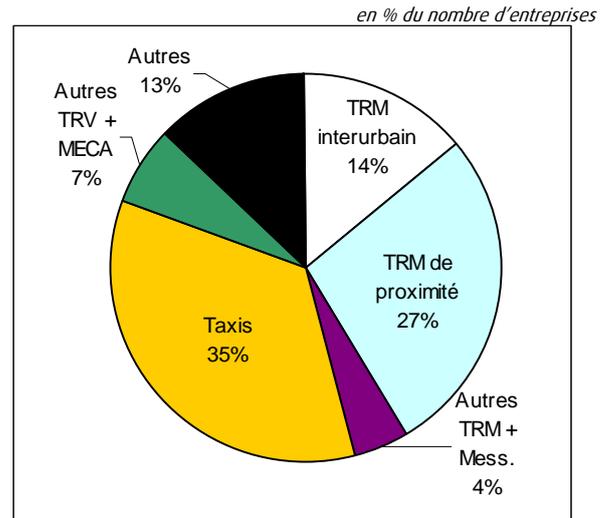
Figure S1a.1 Nombre d'entreprises dans le secteur transports et entreposage

en nombre d'entreprises au 1er janvier, évolutions en %

Secteurs d'activité	2003	2009	2010 (1)	10/09
TRM interurbain	14 078	12 972	12 782	-1,5
TRM de proximité	24 449	24 152	24 406	1,1
Autres TRM + Messagerie	4 350	3 853	3 930	2,0
Ensemble TRM (2)	42 877	40 977	41 118	0,3
Taxis	28 514	30 875	31 388	1,7
Autres TRV + MECA	5 437	5 635	5 970	5,9
Ensemble TRV (3)	33 951	36 510	37 358	2,3
Autres	9 431	10 712	11 492	7,3
Transports et entreposage	86 259	88 199	89 968	2,0

Source : Insee-Sirene
 Champ : ensemble des entreprises françaises (y compris DOM) dont l'activité principale relève des « transports et entreposage » (postes 49 à 53 de la nomenclature NAF rev. 2)
 (1) : données provisoires
 (2) : y.c. messagerie, fret express
 (3) : y.c. remontées mécaniques

Figure S1a.2 Répartition sectorielle des entreprises de transports et entreposage au 01/01/2010



Source : Insee-Sirene

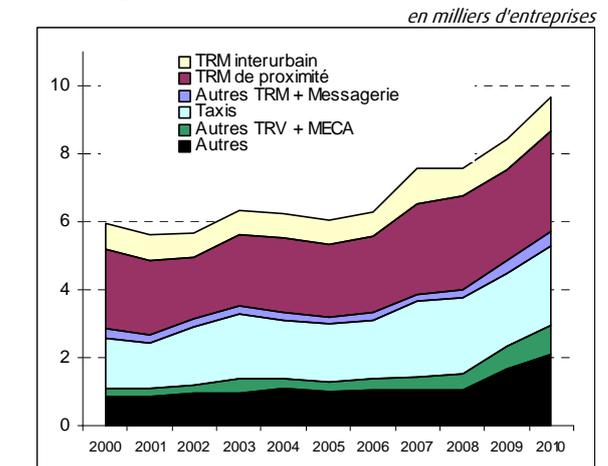
Figure S1a.3 Créations d'entreprises dans le secteur transports et entreposage

en nombre d'entreprises, évolutions en %

Secteurs d'activité	2000	2009 (1)	2010 (1)	10/09
TRM interurbain	758	904	1 002	10,8
TRM de proximité	2 324	2 643	2 953	11,7
Autres TRM + Messagerie	263	383	430	12,3
Ensemble TRM	3 345	3 930	4 385	11,6
Taxis	1 476	2 155	2 308	7,1
Autres TRV + MECA	246	692	873	26,2
Ensemble TRV	1 722	2 847	3 181	11,7
Autres	872	1 648	2 088	26,7
Transports et entreposage	5 939	8 425	9 654	14,6

Source : Insee-Sirene
 Champ : ensemble des entreprises françaises (y compris DOM) dont l'activité principale relève des « transports et entreposage » (postes 49 à 53 de la nomenclature NAF rev. 2)
 (1) y.c. auto-entrepreneurs

Figure S1a.4 Créations d'entreprises de transports et entreposage



Source : Insee-Sirene
 Années 2009 et 2010 : y.c. auto-entrepreneurs

Figure S1a.5 Les défaillances d'entreprises de transports et entreposage

en nombre d'entreprises (données brutes en date de jugement), évolutions en %

Secteurs d'activité	2000	2009					Total	2010				Total	10/09 (partiel)
		T1	T2	T3	T4	T1		T2	T3	T4			
TRM interurbain	493	134	105	93	113	445	113	113	67			-11,7	
TRM de proximité	806	245	204	157	189	795	251	203	170			3,0	
Autres TRM + Messagerie	187	51	37	32	38	158	43	38	19			-16,4	
Ensemble TRM	1 486	430	346	282	340	1 398	407	354	256			-3,9	
Taxis	96	30	23	14	34	101	29	24	22			11,9	
Autres TRV + MECA	52	28	12	13	26	79	23	8	20			-2,4	
Ensemble TRV	148	58	35	27	60	180	52	32	42			5,6	
Autres	164	50	52	45	57	204	64	49	39			0,4	
Transports et entreposage	1 798	538	433	354	457	1 782	523	435	337			-2,4	

Source : Insee, Bodacc
 Champ : ensemble des entreprises françaises (y compris DOM) dont l'activité principale relève des « transports et entreposage » (postes 49 à 53 de la nomenclature NAF rev. 2)
 (*) y.c. remontées mécaniques

S1b | L'emploi dans le secteur des transports

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 %. Cette hausse représente 6 000 emplois supplémentaires et fait suite à la forte baisse de l'emploi en 2009 (- 2,2 % ; figure S1b.1). Elle est plus forte que celle des services marchands hors agriculture et hors emploi intérimaire (+ 0,2 %). Les évolutions sont relativement contrastées suivant les modes de transport. Les principaux secteurs contribuant à cette hausse sont les transports routiers de fret de proximité (+ 3,0 %) et la manutention et entreposage (+ 3,8 %) alors que le secteur du transport ferroviaire contribue négativement (- 3,0 %) ainsi que l'organisation du fret (- 1,0 %). On observe aussi un recul dans le transport aérien.

La reprise de fin d'année pour le secteur transports et entreposage, hors courrier et poste, ne compense pas les pertes d'emplois de l'ensemble de l'année 2009, et, en moyenne annuelle, l'emploi diminue de 5 000 salariés entre 2010 et 2009 (soit - 0,5 %).

La reprise dans le fret routier n'efface pas les pertes d'emplois de 2009

Dans le transport routier de fret, l'emploi salarié augmente fortement entre fin 2009 et fin 2010 (+ 1,4 % soit + 4 500). La reprise est plus marquée dans le transport routier de fret de proximité (+ 3,0 %). Cependant en moyenne annuelle on enregistre une perte de près de 3 500 emplois dans les transports routiers de fret interurbains mais une création de 1 500 emplois dans les transports de fret de proximité (Figure S1b.3).

Des emplois créés par les services auxiliaires et la manutention-entreposage

Fin 2010, le secteur de l'entreposage et celui des services auxiliaires de transport crée des emplois salariés (+ 1,7 % en un an soit + 4 600). Le dynamisme a été particulièrement soutenu dans le sous-secteur de la manutention et de l'entreposage (+ 3,8 %) et dans celui des services auxiliaires (+ 3,2 % ; ce dernier inclut l'exploitation et l'entretien des infrastructures) tandis que l'organisation du transport de fret voyait son effectif salarié reculer (- 1,0 % soit - 1 000).

Des créations d'emplois dans le transport routier de voyageurs

Suite aux pertes d'emploi à la RATP en 2010, l'emploi du transport urbain de voyageurs, y compris le transport collectif de province, augmente moins fortement fin 2010 que

fin 2009 (Figure S1b.4). Au total, dans le transport terrestre de voyageur (hors ferroviaire), l'emploi salarié demeure dynamique avec + 1,9 % soit presque 4 000 emplois créés en un an.

Le recul s'accroît dans le transport ferroviaire

Le transport ferroviaire poursuit la baisse de ses effectifs (- 3,0 % soit - 5 000) avec notamment le recul de l'emploi à la SNCF qui se poursuit depuis 2002.

L'intérim augmente tout au long de 2010

En 2010, en moyenne annuelle, 54 300 intérimaires travaillent dans le secteur transports et entreposage contre 45 200 en 2009. Le nombre d'intérimaires du secteur a augmenté chaque trimestre, passant de 52 100 au 1^{er} trimestre à 57 500 en fin d'année (en cvs). Dans le même temps le taux de recours à l'intérim, mesuré par la part des intérimaires dans l'emploi du secteur, augmente lui aussi chaque trimestre et s'établit à 4,2 % fin 2010 contre 3,6 % fin 2009.

Estimation de l'emploi salarié en 2010

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

L'emploi intérimaire utilisé par le transport et entreposage est une estimation Dares-Insee-Pôle emploi.

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

- les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee pour l'année 2007 et de Pôle emploi pour les années antérieures.
- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié provenant de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acos - mars 2011).
- les niveaux d'emploi salarié trimestriel Insee-Dares de mars 2011.

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

Le champ du secteur des transports décrit dans ce rapport, est différent 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 conventionnel.

Figure S1b.1 Effectif salarié dans le transport et l'entreposage au 31 décembre

effectifs en milliers ; évolutions en %

	1998	2006	2007	2008	2009	2010	09/08	10/09
Transports et entreposage (HZ)	1 203	1 335	1 350	1 351	1 318	1 315	-2,4	-0,3
49. Transports terrestres et transports par conduite	634	690	705	707	690	693	-2,5	0,5
Transport ferroviaire (49.1, 49.2) (1)	180	172	169	168	164	159	-1,9	-3,0
Autres transports terrestres de voyageurs (49.3)	165	187	192	195	199	203	2,1	1,9
Transport urbain de voyageurs (4931Z, 4932Z)	101	105	106	108	109	110	1,5	0,8
Transport routier de voyageurs (4939A, 4939B)	55	74	75	77	80	82	3,9	2,8
Transports routier de fret et par conduite (49.4, 49.5) dont	289	330	344	344	326	330	-5,4	1,4
Transports routier de fret (49.41A, 46.41B, 49.41C, 49.42Z) dont	285	327	341	340	322	327	-5,4	1,4
49.41A Transports routiers de fret interurbains	167	184	185	183	170	171	-7,3	0,6
49.41B Transports routiers de fret de proximité	86	110	121	125	123	126	-1,7	3,0
49.41C Location de camions avec chauffeur	19	18	20	19	18	17	-7,8	-3,8
50. Transports par eau	13	16	17	16	16	15	-2,9	-6,2
51. Transports aériens (2)	63	74	75	77	75	73	-2,9	-2,1
52. Entreposage et services auxiliaires des transports	193	264	270	274	271	275	-1,3	1,7
Manutention, entreposage (52.1, 52.24)	57	86	91	95	95	99	0,3	3,8
Services auxiliaires (5221Z, 5222Z, 5223Z) (3)	43	62	63	64	66	68	2,2	3,2
Organisation du transport de fret (5229A, 5229B)	92	117	116	115	109	108	-4,6	-1,0
53. Activités de poste et de courrier (4)	299	291	283	276	267	258	-3,3	-3,3
Transports et entreposage hors "53" (5)	904	1 044	1 067	1 075	1 051	1 057	-2,2	0,5

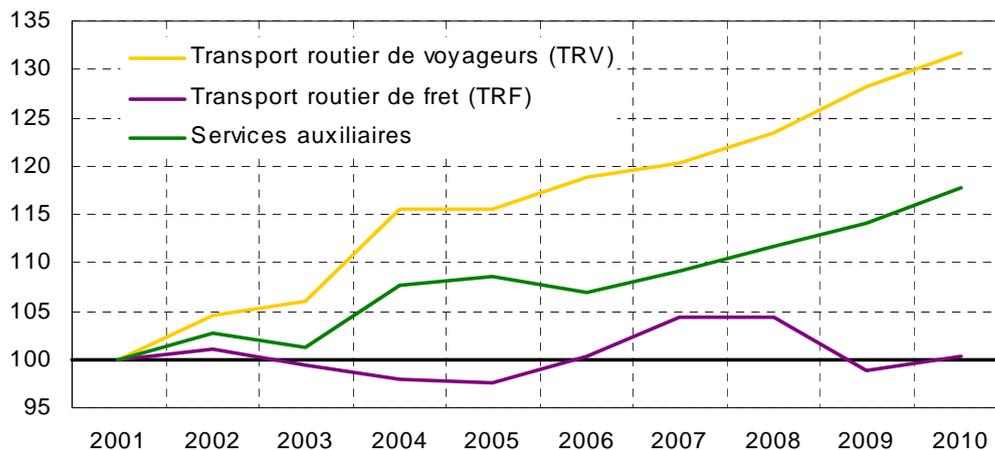
Sources : SOeS à partir de Insee, Pôle emploi, Acoess, RATP, SNCF et La Poste

(1) y compris la SNCF (2) y compris Air France (3) dont exploitation et entretien d'infrastructure

(4) y compris La Poste (5) hors "53 : Activités de poste et de courrier"

Figure S1b.2 Effectif salarié du TRV, TRF et des services auxiliaires au 31 décembre

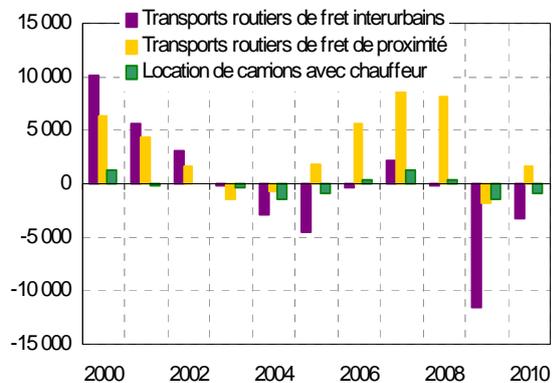
Base 100 au 31 décembre 2001



Sources : Figure Sb1.1

Figure S1b.3 Variation de l'effectif salarié dans les transports routier de fret (TRF)

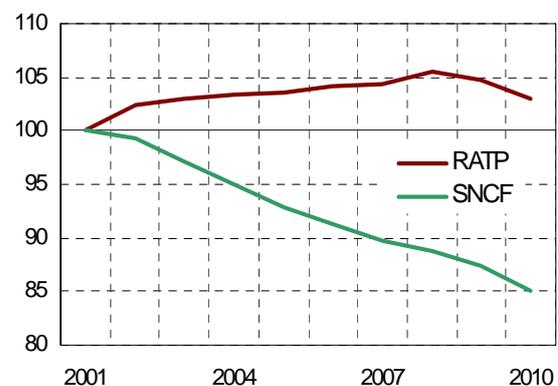
effectif en moyenne annuelle



Sources : Figure Sb1.1

Figure S1b.4 Effectif salarié de la SNCF et de la RATP

Base 100 au 31 décembre 2001



Sources : SNCF, RATP

S1c | Les salaires

Légère reprise de la masse salariale

En 2010, la masse salariale versée par les entreprises du transport et de l'entreposage, hors activités de poste et de courrier, augmente de 0,7 %, faisant suite à la stabilité de 2009. Cette reprise est moins forte que pour l'ensemble du secteur concurrentiel où la masse salariale progresse de 1,9 % après la baisse historique de 2009 (- 1,2 % ; figures S1c.1 et S1c.2). La reprise de la masse salariale est à rapprocher de créations d'emploi dans le secteur mais aussi d'un probable moindre recours aux heures supplémentaires et au chômage partiel (fiche S1b).

En particulier, la masse salariale augmente fortement dans l'entreposage et les services auxiliaires (+ 1,6 %), les transports de fret et par conduite (+ 1,8 %) et très fortement dans le transport terrestre de voyageurs hormis le ferroviaire (+ 3,3 %). En 2009, elle avait fortement reculé dans les transports de fret et de conduite (- 4,2 %) et était quasi stable dans l'entreposage.

Le pouvoir d'achat du salaire moyen mensuel par tête recule ...

En 2010, le salaire moyen mensuel par tête (SMPT) dans le transport et l'entreposage (hors activités de poste et de courrier) augmente de 1,1 % en moyenne annuelle. Mais le pouvoir d'achat du SMPT baisse de 0,4 % compte tenu de la hausse des prix à la consommation (+ 1,5 % en moyenne annuelle). A titre de comparaison, dans l'ensemble du secteur concurrentiel le pouvoir d'achat du SMPT augmente de 0,7 % cette même année.

... celui du salaire horaire de base des ouvriers est en légère hausse

En 2010, le pouvoir d'achat des ouvriers des transports et de l'entreposage, hors activités de courrier, procuré par une heure de travail (hors primes) augmente de 0,6 %. Cette situation, proche de l'ensemble de l'économie (+ 0,3 %) s'explique par la hausse de l'indice des prix à la consommation de 1,5 % en moyenne annuelle. En 2009, le pouvoir d'achat avait augmenté de 2,0 % dans les transports, la hausse de l'indice des prix à la consommation étant moins élevée qu'en 2010 (+ 0,1 %) ; (figure S1c.4).

4,2 % des salariés du transport sont au Smic

Au 1^{er} janvier 2010, le montant mensuel brut du Smic est de 1 343,77 euros pour 151,67 heures de travail, soit une revalorisation sur six mois de 0,5 % (à 8,86 €). A cette même date, au sein du transport routier, de voyageurs et de

marchandises, 9,0 % des salariés sont rémunérés au niveau du Smic, moindre proportion que dans l'ensemble de l'économie (10,6 %), mais plus élevée que dans l'ensemble des transports et de l'entreposage (4,2 % ; figure S1c.3).

Sources et définitions

L'assiette salariale totale ou assiette déplafonnée de l'Acoss

L'assiette déplafonnée désigne l'ensemble des rémunérations sur lesquelles reposent le calcul des cotisations des assurances sociales, des accidents du travail et des allocations familiales ; sont inclus les compléments légaux, conventionnels ou attribués à l'initiative de l'employeur, sous forme de primes, de rémunération des heures supplémentaires de gratifications et d'avantages en nature; elle ne comprend pas les indemnités de chômage partiel.

Le salaire moyen par tête (SMPT) est calculé en rapportant la masse salariale à l'effectif en moyenne annuelle.

Le salaire horaire de base ouvrier (SHBO) est issu de l'enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main d'œuvre (Acemo).

L'enquête Acemo de la Dares mesure chaque trimestre le taux d'évolution du SHBO dans les entreprises métropolitaines de 10 salariés ou plus du secteur marchand non agricole.

Ce SHBO ne comprend ni les primes (sauf, le cas échéant, la prime liée à la réduction du temps de travail), ni les heures supplémentaires. Il s'agit d'un salaire brut, avant déduction des cotisations sociales et avant versement des prestations sociales. Il est mesuré sur la seule population des ouvriers.

Le SHBO réel correspond au SHBO déflaté de l'indice des prix à la consommation. On parle aussi de pouvoir d'achat.

À partir de 2010, la revalorisation du Smic s'effectue le 1^{er} janvier au lieu du 1^{er} juillet auparavant. Aussi, il ne s'est écoulé qu'une période de six mois depuis la dernière revalorisation (loi n°2008-1258 du 3 décembre 2008 sur les revenus du travail).

Le salaire annuel net moyen selon les DADS pour 2009 n'est pas disponible.

Figure S1c.1 Masse salariale, salaire moyen par tête (SMPT) et pouvoir d'achat du SMPT

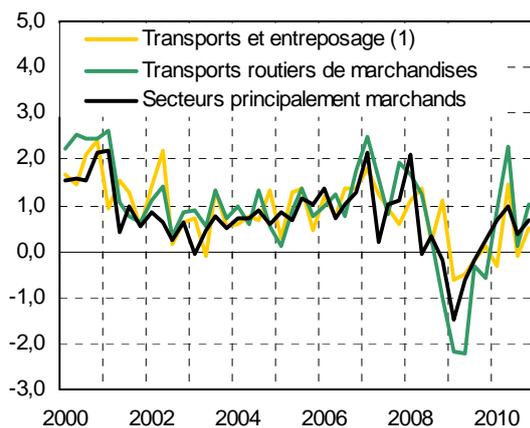
masse salariale en millions d'€, SMPT en € et évolution en %

	Niveau	Evolution annuelle						
		2010	2006	2007	2008	2009	2010	moyenne 2005-2010
Ensemble des secteurs concurrentiels	Masse salariale	484,8	4,3	4,9	3,7	-1,2	1,9	2,7
	Salaire moyen par tête par mois	2 279	3,0	3,1	2,8	1,1	2,2	2,4
	Pouvoir d'achat du SMPT		1,3	1,6	0,0	1,0	0,7	0,9
Transports et entreposage (1)	Masse salariale	32,1	4,2	5,3	3,8	0,2	0,7	2,8
	Salaire moyen par tête par mois	2 409	3,3	3,6	2,5	1,3	1,2	2,3
	Pouvoir d'achat du SMPT		1,6	2,0	-0,3	1,2	-0,4	0,8
dont Autres transports terrestres de voyageurs (49.3)	Masse salariale	5,8	6,1	4,5	6,4	3,7	3,3	4,8
	Salaire moyen par tête par mois	2 228	4,1	2,4	4,1	1,9	0,5	2,6
	Pouvoir d'achat du SMPT		2,4	0,9	1,2	1,8	-1,0	1,1
dont Transports routier de fret et par conduite (49.4, 49.5)	Masse salariale	8,7	4,2	6,7	4,8	-4,2	1,8	2,6
	Salaire moyen par tête par mois	2 077	2,9	3,3	2,5	-0,3	3,1	2,3
	Pouvoir d'achat du SMPT		1,3	1,8	-0,3	-0,4	1,5	0,8
dont Entreposage et services auxiliaires des transports (52)	Masse salariale	7,8	3,5	4,8	3,6	0,1	1,6	2,7
	Salaire moyen par tête par mois	2 418	2,7	3,4	2,7	1,6	2,8	2,6
	Pouvoir d'achat du SMPT		1,1	1,9	-0,1	1,5	1,3	1,1

Source : Acoess - calculs SOeS

(1) hors "53 : Activités de poste et de courrier »"

Figure S1c.2 Masse salariale

évolutions trimestrielles en %
Données CVS

Source : Acoess - calculs SOeS

(1) hors "53 : Activités de poste et de courrier »"

Figure S1c.4 Salaires horaires de base ouvrier

en %

	2008	2009	2010
Salaires horaires de base ouvrier (SHBO)			
Ensemble des secteurs non agricoles	3,1	2,3	1,8
Transports et entreposage dont	3,1	2,1	2,1
Transports routiers de fret et par conduites	3,1	2,0	2,2
Transports aériens	2,8	1,9	1,1
Entrepos. et serv. aux. des transp.	3,2	2,5	2,0
Prix à la consommation (hors tabac)	2,8	0,1	1,5
Pouvoir d'achat du SHBO			
Ensemble des secteurs non agricoles	0,3	2,2	0,3
Transports et entreposage dont	0,2	2,0	0,6
Transports routiers de fret et par conduites	0,3	1,9	0,7
Transports aériens	-0,1	1,8	-0,4
Entrepos. et serv. aux. des transp.	0,4	2,4	0,5

Sources : Dares - Enquête Acemo, Insee, calculs SOeS

Figure S1c.3 Proportion de salariés au SMIC

en %

Secteur d'activité	1 ^{er} juillet 2008	1 ^{er} juillet 2009	1 ^{er} janvier 2010
Économie	13,9	10,6	9,8
Transports et entreposage	5,1	3,9	4,2
Transports routiers (1)	10,0	8,0	9,0

Source : Dares - Enquête Acemo

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.

(1) désigne la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport.

S1d | Le marché du travail « Transport et Logistique »

Au cours de 2010, le marché du travail « Transport et logistique » (T&L) semble s'améliorer du côté des offres d'emploi déposées par les entreprises auprès de Pôle emploi tandis que les flux de demandes demeurent importants pour quelques métiers et baissent pour la conduite de TRM longue distance. Le stock de demandeurs d'emploi en fin d'année poursuit sa hausse entamée en 2008. Dans les offres d'emploi collectées (OEC), la part des contrats courts est nettement plus importante qu'en 2009 ou 2008 et celle des contrats à durée indéterminée baisse encore.

Un changement de nomenclature des métiers fin 2009 perturbe la statistique d'ensemble, en particulier du fait des « autres métiers de la logistique ».

Plus de demandeurs d'emploi

Pour l'ensemble des métiers T&L, le nombre de demandeurs d'emploi de catégorie A inscrits en fin de mois atteint 305 000 en décembre 2010 après avoir augmenté chaque trimestre. Pour le magasinage et préparation de commandes l'augmentation est de 15 % après 14 % en 2009, soit 95 600 demandeurs fin 2010 (cvs-cjo). Pour la conduite de TRM il augmente les trois premiers trimestres de 2010 et s'infléchit en fin d'année pour arriver à 36 600.

Forte reprise des offres d'emploi de magasinage-préparation de commandes

Entre les quatrième trimestres 2009 et 2010, le nombre d'offres enregistrées par Pôle emploi pour les métiers magasinage et préparation de commandes (un tiers des offres T&L), augmente très fortement. Cette hausse de 128 % est pour partie liée aux offres d'emploi déposées par les entreprises de travail temporaire, notamment pour des missions d'intérim de moins d'un mois. Hors ces missions, la hausse demeure importante (+ 45 %), signe d'un regain après le recul de 2009. Pour la conduite de TRM longue distance la hausse est de 54 % et de 49 % hors les missions d'intérim. Pour la conduite TRM comme pour le magasinage les offres augmentent dans presque toutes les régions (figure S1d.3).

Encore plus de contrats courts proposés

Une augmentation de la part des contrats courts, notamment les contrats de moins d'un mois, ainsi qu'une baisse de la part des contrats à durée indéterminée (CDI) accompagne la hausse du nombre d'offres. Entre 2009 et 2010, la part des contrats de moins d'un mois augmente de 12 points pour l'ensemble des métiers T&L, passant à 25 % et de 21 points pour le magasinage et préparation de commandes. En revanche, la part des CDI baisse respectivement

de 4 et 8 points (passant respectivement de 27 % à 23 % et de 20 % à 12 % ; figure S1d.2).

Deux offres d'emploi sur cinq émises par des entreprises de travail temporaire

Les établissements du transport ne sont pas les seuls acteurs du marché du travail T&L. Sur les 285 500 OEC de 2010, seules 19 % sont émises par des établissements du secteur du transport. Les entreprises de travail temporaire déposent 39 % des offres T&L collectées par Pôle emploi et celles du commerce 12 %. En revanche, les établissements du secteur des transports déposent plus fréquemment des offres pour les conducteurs du TRM : 45 % des offres destinées à ces derniers en proviennent (figure S1d.1).

L'indicateur de tension sur le recrutement commence à se ranimer

L'indicateur de tension trimestriel du marché du travail T&L (offres d'emploi rapportées aux demandes) augmente tout au long de 2010 faisant suite à la baisse de 2009. L'indicateur recommence à augmenter car le nombre d'offres d'emploi déposées par les entreprises augmente plus rapidement que les demandes (figure S1d.4). Cependant, le quatrième trimestre 2010 marque une plus forte hausse essentiellement due aux offres de missions d'intérim de moins d'un mois destinées au magasinage et préparation de commandes. Pour les conducteurs du TRM l'indicateur augmente lui aussi au quatrième trimestre 2010, mais moins fortement.

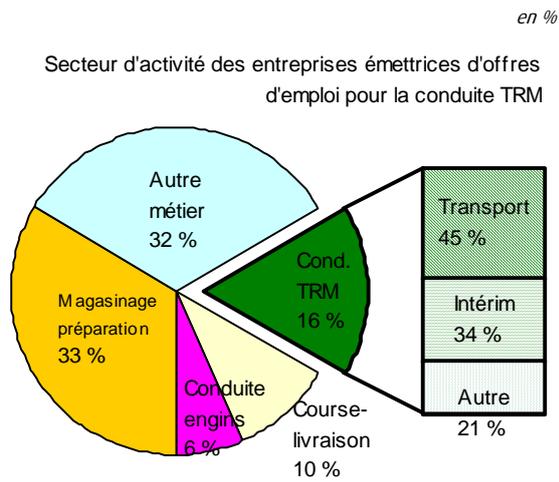
Définitions

Le **marché du travail** « Transport et logistique » est défini à partir des offres et des demandes d'emploi gérées par Pôle emploi pour 28 métiers retenus par le SOeS, agrégés en cinq 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.

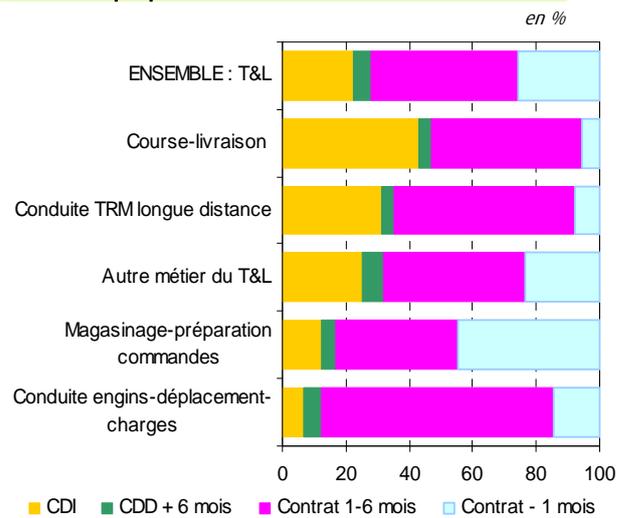
Les **demandeurs d'emploi** de catégorie A, sont des personnes, inscrites à Pôle emploi, sans emploi et tenues de faire des actes positifs de recherche d'emploi. Cette nouvelle définition adoptée par les statistiques officielles depuis février 2009 correspond au regroupement des anciennes catégories 1, 2 et 3 hors activité réduite.

Figure S1d.1 Offres d'emploi collectées par métier



Sources et Champ figure S1d.4

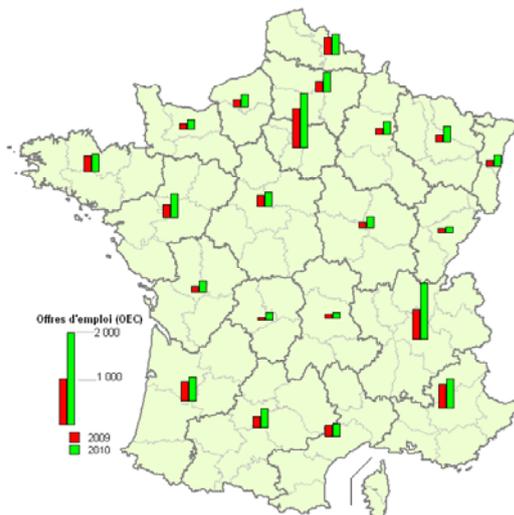
Figure S1d.2 Offres d'emploi collectées par contrat de travail proposé



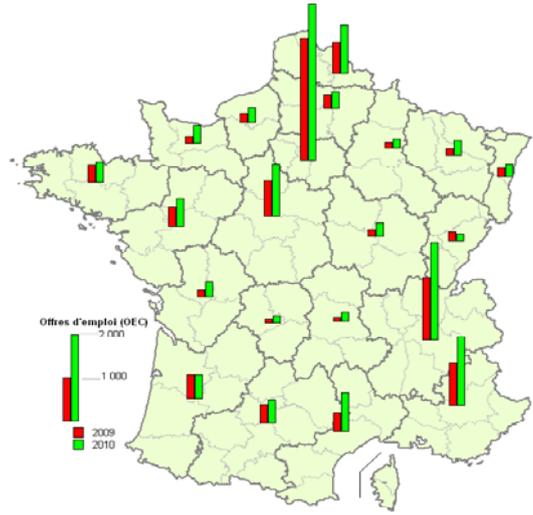
Sources et Champ figure S1d.4

Figure S1d.3 Offres d'emploi collectées : 4^e trimestre 2009 et 4^e trimestre 2010

Conduite TRM longue distance



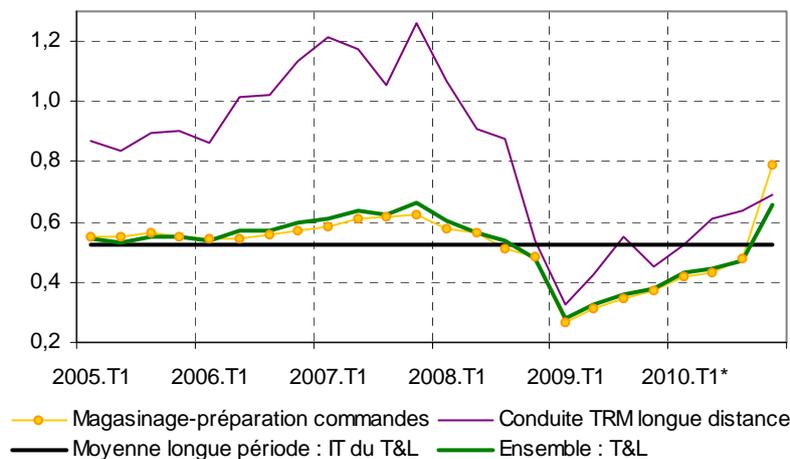
Magasinage et préparation de commandes



Sources et Champ figure S1d ici hors les offres de missions d'intérim de moins d'un mois.

Figure S1d.4 Indicateur de tension (offres collectées sur demandes en catégorie A)

Données CVS



L'indicateur de tension est le nombre d'Offres d'Emploi Collectées (OEC) rapporté au nombre de Demandes d'Emploi Enregistrées (DEE) en catégorie A sur une même période. La comparaison du niveau de ce ratio entre métiers n'est pas aisée car les modes de recrutement et le recours à des offres d'emploi déposées à Pôle emploi diffèrent.

Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique »

Sources : Pôle emploi, Dares ; calculs cvs-cjo trimestriels SOEs * rupture de série

S1e | Les comptes des entreprises de transport en 2009

Préambule

Les statistiques d'entreprises ont connu depuis l'exercice 2008 une profonde refonte du système de collecte et de traitement, opérée par l'Insee avec les services statistiques ministériels. Il n'est pas possible de raccorder les statistiques des exercices 2008 et suivants avec celles des exercices précédents. Pour 2009 les résultats présentés ici sont provisoires, avec peu de variables comptables et dans une nomenclature d'activités dont le niveau le plus fin est le niveau « groupe » de la NAF (trois premières positions de la nomenclature, par exemple 50.4 pour les transports fluviaux de fret). Depuis la mise en œuvre de la NAF-Rév.2, le secteur « Transports et entreposage » comprend les activités de poste et courrier.

Baisse du chiffre d'affaires de 6,6 % en 2009

Le chiffre d'affaires (CA) de l'ensemble « Transports et entreposage » aurait été de 178 Mds€ (figure S1f.1) en baisse de 6,6 % par rapport à 2008 (190 Mds€). Cette baisse a touché notamment les deux secteurs principaux en CA ; les services auxiliaires des transports (48,8 Mds) et les « Transports routiers de fret et services de déménagement » (39,4 Mds). Leur CA a reculé en 2009 respectivement de 7,8 % et 9,0 %. Selon les regroupements présentés dans le tableau, les deux secteurs les plus dynamiques sont les « autres transports terrestres de voyageurs » (+ 3,3 %) et les transports par conduites (+ 2,8 %). La progression du CA des transports ferroviaires est modérée (+ 0,5 %). Globalement le CA du secteur des transports aériens a diminué de 10,6 % tandis que celui du seul fret (et transports spatiaux), donc hors Air France (cette société est classée en sous-secteur « passagers » pour tout son CA), a nettement progressé.

La valeur ajoutée diminue sauf pour le TCU et l'entreposage-stockage

La valeur ajoutée (VA) de l'ensemble du secteur a baissé elle aussi (- 5,4 %), à 75 Mds€. Le recul a touché la plupart des grands sous-secteurs, hormis l'entreposage et stockage, les autres transports terrestres de voyageurs (essentiellement les transports urbains et routiers de voyageurs). Le secteur du fret maritime et côtier est plus touché avec une valeur ajoutée qui serait même devenue négative. Petit sous-secteur, le transport par conduites a vu sa VA croître de 4,8 %.

Les charges de personnel dans l'ensemble des transports sont évaluées à 57,1 Mds€, en baisse de 1,6 % soit moins que l'emploi salarié moyen.

Les consommations intermédiaires (CI) représentaient en 2009 58 % du CA et les charges de personnel 32 % (figure S1f.2), avec

toutefois des différences fortes entre secteurs : dans les « Autres transports terrestres de voyageurs » 37,8 % du CA serait affecté aux CI. Dans les transports maritimes et côtiers, les CI (dont le crédit-bail et les charges de sous-traitance) sont presque aussi élevées que le CA, impliquant une VA très faible, qui ne permet pas de couvrir les charges de personnel, ni *a fortiori* de dégager un EBE positif.

L'excédent brut d'exploitation recule de 7,1 %

L'excédent brut d'exploitation (EBE) du secteur se serait élevé à 13,8 Mds€ d'euros. Il baisse de 7,1 % et représentait en 2009 18,3 % de la VA. Plus des deux tiers de l'EBE ont été réalisés par le secteur des services auxiliaires des transports avec 9,8 Mds. Certains autres secteurs ne sont pas arrivés à dégager un EBE positif en particulier les activités de poste et de courrier (- 1,7 Md€) mais ces dernières ont enregistré des recettes supplémentaires qui leur ont permis d'afficher un résultat d'exploitation nettement excédentaire : pour l'essentiel ces recettes ont été reçues de la Banque Postale (1 Md€ de charges de personnel et 1 Md€ de frais de la filiale commerciale). L'EBE est négatif aussi pour les transports maritimes et côtiers (- 0,7 Md€) ainsi que pour les transports aériens (- 0,3 Md€).

Le résultat courant avant impôts (RCAI) des transports a diminué au total de 18,0 % pour atteindre 4,5 Mds€ dont 4,2 Mds provenant des services auxiliaires des transports. Les secteurs qui ont un EBE négatif affichent aussi un RCAI négatif : près de - 1,5 Md€ pour les transports aériens et - 0,8 Md€ pour les transports maritimes et côtiers. Le mauvais résultat financier des secteurs ferroviaires explique leur RCAI de - 0,3 Md€.

Le secteur des transports a dégagé à nouveau un bénéfice d'ensemble de 2,0 Mds€ contre 12,6 Mds€ en 2008, soit une baisse de 84,0 %. Une fois encore les services auxiliaires des transports se sont distingués avec 2,9 Mds€ de bénéfice tandis que les transports aériens ont subi la crise avec une perte de - 1,9 Md€.

Les transports par conduites ont eu le plus fort taux de marge nette d'exploitation (RCAI / CA), près de 29 % (S1f.3) suivi de l'entreposage et stockage (10,9 %). En revanche ce taux était négatif pour tous les secteurs qui ont présenté un RCAI négatif, en particulier les transports maritimes et côtiers (- 8,4 %) et aériens (- 8,2 %).

Figure S1e.1 Les comptes du secteur « transports et entreposage » en 2009

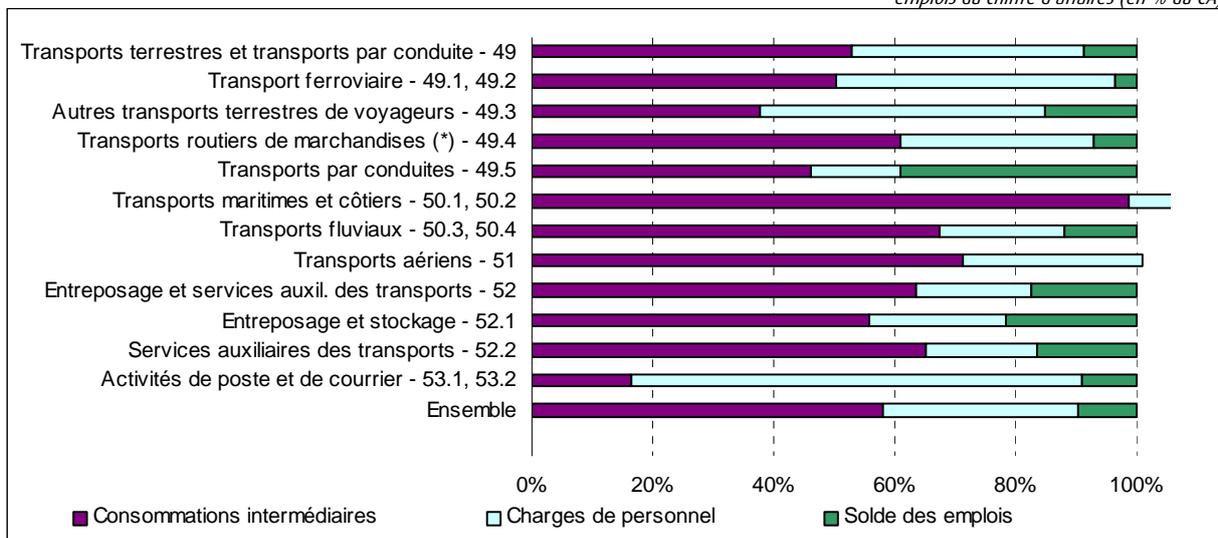
Unité : million d'euros

Transports ...	terrestres et par conduite	dt ferroviaire	dt Autres isp. terrestres de voyageurs	dt routiers de fret et services de déménagement	dt par conduites	maritimes et côtiers	fluviaux	aériens	Entreposage et services auxiliaires des transports	dt Entreposage et stockage	dt Services auxiliaires des transports	Activités de poste et de courrier	Transports et entreposage
Chiffre d'affaires	76 947	18 836	16 568	39 424	2 119	9 981	653	18 067	58 143	9 389	48 754	13 781	177 572
Valeur ajoutée brute	37 096	10 678	10 314	14 687	1 416	64	208	5 111	21 285	3 803	17 482	11 545	75 308
évolution	-1,6%	-3,8%	4,2%	-4,2%	4,8%	-95,2%	-4,7%	-16,8%	-3,9%	6,8%	-5,9%	-4,3%	-5,4%
Charges de personnel	29 446	8 710	7 822	12 605	310	794	135	5 377	11 040	2 119	8 921	10 282	57 073
Excédent brut d'exploitation	5 320	1 155	1 962	1 160	1 042	-736	62	-344	11 202	1 374	9 828	-1 688	13 816
Résultat financier	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Résultat courant avant impôt	1 618	-282	871	420	609	-837	33	-1 483	5 223	1 023	4 200	-26	4 527
Bénéfice ou perte	1 196	-433	757	614	258	-898	32	-1 914	3 549	642	2 907	64	2 028

Sources : Insee-Esane 2009 provisoire / estimations SOeS

Figure S1e.2 Structure 2009 des comptes par secteur

emplois du chiffre d'affaires (en % du CA)



Sources : Insee-Esane 2009 provisoire / ré-estimation SOeS pour les consommations intermédiaires

(*) intitulé exact : Transports routiers de fret et services de déménagement

Remarque : le chiffre d'affaires de certains secteurs ne couvre pas entièrement les Consommations intermédiaires et les charges de personnel

Figure S1e.3 Principaux ratios économiques 2009 par secteur

en % (données provisoires)

	VA/CA Taux de valeur ajoutée	EBE/CA Taux d'excédent brut d'exploitation	EBE/VA Taux de marge brute d'exploitation	RCAI / CA Taux de marge nette d'exploitation
Transports terrestres et transports par conduite - 49	48,2	6,9	14,3	2,1
Transports ferroviaires - 49.1, 49.2	56,7	6,1	10,8	-1,5
Autres transports terrestres de voyageurs - 49.3	62,3	11,8	19,0	5,3
Transports routiers de fret et services de déménagement - 49.4	37,3	2,9	7,9	1,1
Transports par conduites - TPC - 49.5	66,8	49,2	73,6	28,7
Transports maritimes et côtiers - 50.1, 50.2	0,6	-7,4	-	-8,4
Transports fluviaux - 50.3, 50.4	31,8	9,5	29,9	5,1
Transports aériens - 51	28,3	-1,9	-6,7	-8,2
Entreposage et services auxil. des transports - 52	36,6	19,3	52,6	9,0
Entreposage et stockage - 52.1	40,5	14,6	36,1	10,9
Services auxiliaires des transports - 52.2	35,9	20,2	56,2	8,6
Activités de poste et de courrier - 53	83,8	-12,3	-14,6	-0,2
Transports et entreposage - 49, 50, 51, 52, 53	42,4	7,8	18,3	2,5

Sources : Insee-Esane 2009 provisoire

S2a | Les entreprises de TRM

Le chiffre d'affaires 2010 en hausse

En 2010 le chiffre d'affaire (CA) des entreprises de TRM (Transports routiers de fret et services de déménagement) devrait augmenter à nouveau après une année 2009 en forte baisse : selon les indices de chiffre d'affaires de l'Insee, ce dernier serait en hausse de 5,3 % en 2010. Dans le même temps, l'Indice de production de services de transports (IPST) progresse de 4,8 % en moyenne annuelle. Après une baisse au premier trimestre, l'IPST augmente les trois trimestres suivants.

L'écart entre l'évolution de l'indice de chiffre d'affaires et celui de la production en volume semble indiquer une légère hausse des prix en prenant comme année de base l'année 2009. Selon l'indice de prix du transport routier de fret (figure S2a.2), ces derniers seraient stables, mais ils reposent sur une pondération qui remonte à 2003. Les prestations nationales qui pèsent désormais plus lourd dans le chiffre d'affaires enregistrent des hausses de prix tandis que les prestations à l'international voient leur prix baisser.

En moyenne annuelle, les coûts du transport national s'accroissent sensiblement (figures S2a.5 et S2a.6) alors que les prix des prestations sont stables. Sur la longue distance on enregistre même des évolutions divergentes puisque les prix baissent légèrement (- 0,3 %) alors que les coûts augmentent nettement (+ 5,1 %). Sur la courte distance coûts et prix progressent simultanément mais une fois encore le différentiel est nettement en faveur des coûts (+ 5,4 % pour les coûts des « 40 tonnes » et + 5,0 % pour ceux des « Porteurs » contre + 0,8 % pour les prix). Ceci résulte principalement de la forte hausse du gazole professionnel en 2010 (+ 16,3 % ; figure S2a.3) mais aussi des autres coûts qui croissent tous sans exception (entre + 1 et + 3 %).

À l'international, dont le poids est limité mais où la concurrence des autres pavillons européens est importante, le prix du transport routier des pavillons français diminue (- 1,2 %) alors qu'il est quasiment stable pour le national longue distance (- 0,3 %) et qu'il croît pour le national courte distance (+ 0,8 %). Le recul des prix à l'international est concentré durant les deux premiers trimestres (respectivement - 0,5 % et - 0,2 %).

Le montant des achats de carburant devrait nettement augmenter en 2010

Le montant des achats de carburants devrait augmenter de 21,7 % en 2010 puisque le coût du gazole professionnel repart à la hausse (+ 16,3 %), que la circulation remonte (+ 2,2 % de véhicules-kilomètres réalisés pour compte d'autrui) et que les consommations unitaires des poids lourds sont légèrement en hausse (+ 0,6 %). Les autres postes de consommations intermédiaires devraient croître aussi mais plus modérément. Néanmoins la progression du CA devrait être suffisante pour que la valeur ajoutée brute (VAb) connaisse une légère progression après le recul de 2009.

Les charges de personnel hors intérim sont de nouveau croissantes : après cinq trimestres consécutifs de recul entre fin 2008 et fin 2009, les masses salariales progressent à nouveau depuis le premier trimestre 2010 (selon l'Acoss, + 1,7 % en moyenne annuelle, cvs-cjo) même si les effectifs salariés se dégradent faiblement (- 0,4 % cvs-cjo).

La valeur ajoutée brute progressant plus rapidement que les charges de personnel, l'Excédent brut d'exploitation (EBE) devrait croître en 2010 d'environ 11 % améliorant le taux de marge (EBE/VAb) de 0,6 point pour atteindre 8,5 %.

En 2010, l'investissement en poids lourds recule encore

Malgré la légère reprise économique, les entreprises de TRM continuent à investir moins en 2010. Ce secteur est le principal acquéreur de véhicules industriels de plus de cinq tonnes et le nombre total d'immatriculations neuves de poids lourds recule de 3,6 % (après une baisse dix fois supérieure en 2009) pour atteindre 34 200 véhicules soit un niveau presque aussi faible que celui de 1994. Les immatriculations de camions en particulier diminuent (- 15,9 %) mais celles des tracteurs routiers contrebalancent en partie (+ 11,2 %) ce recul.

Figure S2a.1 Comptes des entreprises de TRM (*)

	en millions d'euros, évolutions en %				
	2008	2009 provisoire	2010 estimé	09/08	10/09
Nombre d'entreprises	38 787	37 590	-	-3,1	-
Chiffre d'affaires hors taxes	43 315	39 424	41 514	-9,0	5,3
Valeur ajoutée brute	15 333	14 687	15 155	-4,2	3,2
+ (autres produits d'exploitation - autres charges d'exploitation)					
Excédent brut d'exploitation	1 200	1 160	1 296	-3,3	11,7
+ (autres produits d'exploitation - autres charges d'exploitation)					
Taux de marge (EBE corrigé / VAB corrigée) en %	7,8	7,9	8,5	0,9	8,2

(*) Champ : Entreprises de Transports routiers de fret et services de déménagement, Nace3 = 494 (NAF 49.41A-49.41B-49.41C-49.42Z)
Sources : Insee (Esane) pour 2008-2009; estimations SOeS pour 2010 (d'après notamment Acoss, CNR)

Figure S2a.2 Prix des transports routiers de marchandises

	évolutions en moyenne annuelle en %		
	2008	2009	2010
Prix du TRM à l'international	7,4	-3,1	-1,2
Prix du TRM national longue distance	5,1	-2,4	-0,3
Prix du TRM national courte distance	5,1	-0,5	0,8
Ensemble	5,4	-1,8	0,0

Source : SOeS

Figure S2a.3 Indice de prix du gazole professionnel



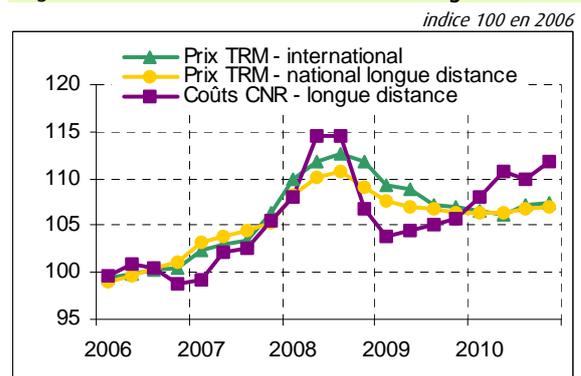
Source : CNR

Figure S2a.4 Indices et coûts du TRM de longue distance

	évolutions annuelles moyennes des indices en %			
	07/06	08/07	09/08	10/09
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remb. partiel de la TIPP)	1,0	16,0	-22,1	16,3
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	4,4	5,7	3,7	2,8
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	2,4	13,6	9,1	1,5
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	2,3	9,5	2,9	2,2
Personnel de conduite (salaires et charges)	3,0	2,9	1,9	1,1
Frais de déplacement (repas et nuitées)	1,6	2,2	0,0	2,6
Charges de structure (personnel administratif)	3,3	4,3	2,3	1,9
Indice synthétique	2,4	8,3	-5,5	5,1

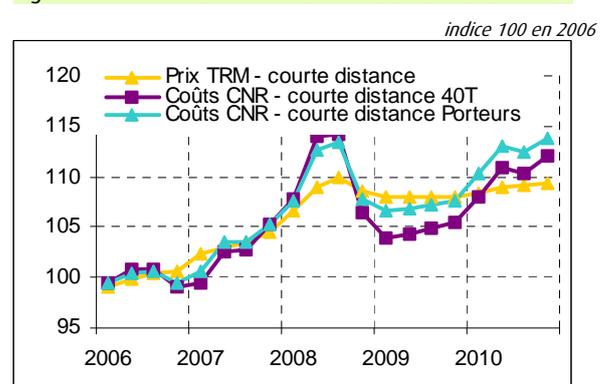
Source : CNR

Figure S2a.5 Prix et coûts du TRM de longue distance



Sources : SOeS, CNR

Figure S2a.6 Prix et coûts du TRM de courte distance



Sources : SOeS-IPTRM, CNR

S2b | L'emploi et les salaires dans les entreprises du TRM

La reprise de l'emploi de fin d'année n'efface pas les pertes de 2009

Dans le transport routier de fret (TRF ou TRM), l'emploi salarié augmente fortement entre fin 2009 et fin 2010 (+ 1,4 % soit + 4 500). La reprise est plus marquée dans le transport routier de fret de proximité (+ 3,0 % ; fiche S1b).

Cependant en moyenne annuelle la perte d'emploi salariés est proche de 2 500 dans le TRF (soit - 0,8 %). Cette baisse de l'emploi provient principalement des transports routier interurbains qui perdent en 2010 en moyenne annuelle, près de 3 500 emplois (soit - 1,9 %). Elle fait suite au fort recul de 2009 (- 4,7 % soit près de - 12 000).

En revanche en 2010, les emplois salariés créés dans les transports de fret de proximité compensent quasiment, en moyenne annuelle, les emplois détruits en 2009 (+ 1,3 % en 2010 suite à - 1,5 %).

Cette baisse en moyenne annuelle de l'emploi salarié et la reprise de fin d'année s'inscrit dans une hausse de l'activité mesurée en véhicules-kilomètres dans le TRM (figure S2b.2).

La « location de camions avec chauffeur » perd près de 1 000 emplois en moyenne annuelle (soit - 4,5 % - figure S2b.1).

La masse salariale augmente

En 2010, la masse salariale versée par les entreprises des transports routier de fret augmente plus fortement que celle de l'ensemble des transports et de l'entreposage hors activité de poste et de courrier (+ 1,7 % et + 0,7 %). Cette hausse du fait suite au très fort recul de 2009 (- 4,4 % ; figure 2b.4 et fiche S1c).

Le pouvoir d'achat du salaire moyen mensuel par tête augmente ...

En 2010, le salaire moyen mensuel par tête (SMPT) augmente plus fortement dans le transport routier de fret que dans l'ensemble « transports et entreposage » (hors activités de poste et de courrier) (+ 3,0 % contre +1,1 %). Compte tenu de ce que l'indice des prix à la consommation augmente de 1,5 % le pouvoir d'achat du SMPT augmente de 1,5 % alors qu'il baisse (- 0,4 %) pour le « transport et entreposage » et qu'il augmente pour l'ensemble du secteur concurrentiel (+ 0,7 %).

... celui du salaire horaire de base des ouvriers est en légère hausse

En 2010, le pouvoir d'achat des ouvriers des transports de fret et de conduite procuré par une

heure de travail (hors primes) augmente de façon proche de celle du « transport et entreposage », hors activités de courrier (+ 0,7 % et + 0,6 %). Cette situation est aussi proche de celle de l'ensemble de l'économie (+ 0,3 %). Elle s'explique par la hausse de l'indice des prix à la consommation de 1,5 % en moyenne annuelle. En 2009, le pouvoir d'achat avait augmenté de 1,9 % dans les transports de fret et de conduite, la hausse de l'indice des prix à la consommation étant moins élevée qu'en 2010 (+ 0,1 % ; fiche S1c).

Une population ouvrière et masculine

Les salariés du TRM sont en moyenne légèrement plus jeunes que ceux de l'ensemble des transports, avec un âge moyen de 40 ans et 4 mois contre 41 ans et 2 mois. C'est dans le déménagement que la population est la plus jeune : un salarié sur deux a 37 ans ou moins.

La sous-population des conducteurs est en moyenne plus âgée de 8 mois que l'ensemble des salariés (soit 41 ans et 10 mois).

Au sein du TRM, 8 salariés sur 10 sont des ouvriers qualifiés et la plupart sont des conducteurs routiers. Toutefois, le secteur de la messagerie se singularise par une plus forte proportion d'employés et de professions intermédiaires ; en contrepartie les ouvriers sont moins nombreux (74 %), mais aussi moins qualifiés : un ouvrier sur deux est non qualifié (figure S2b.3). Ainsi les conducteurs de poids lourds sont systématiquement des ouvriers qualifiés tandis que dans les métiers du stockage et de la manutention l'on trouve une proportion d'ouvriers non qualifiés nettement plus forte.

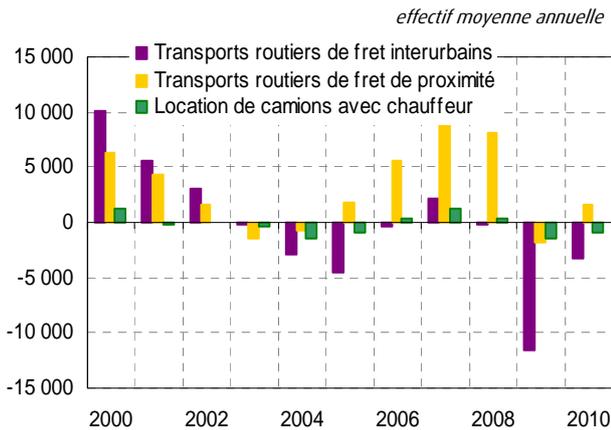
Le faible taux de féminisation du TRM (10,5 %) résulte du très faible taux de féminisation de la profession des conducteurs routiers (2,4 % - figure S2b.4).

Sources et définitions

Estimations de l'**emploi salarié** en 2010 : se référer à la fiche S1b.

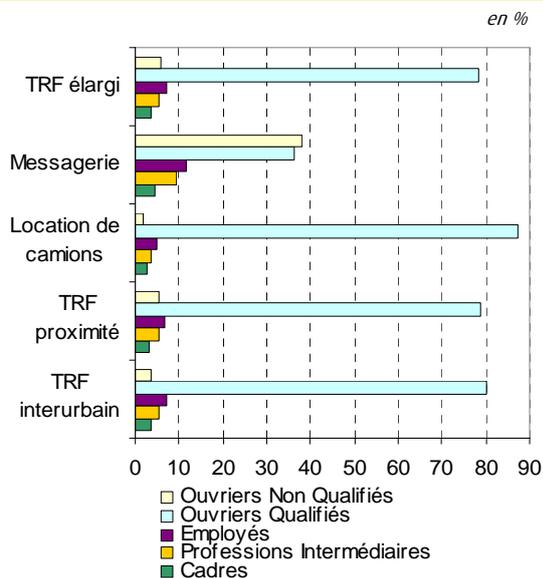
Salaires : se référer à la fiche S1c pour l'assiette salariale totale ou assiette déplafonnée de l'Acoss, salaire mensuel par tête (SMPT) ou pouvoir d'achat.

Figure S2b.1 Variation de l'effectif salarié dans les transports routier de fret (TRF)



Sources : SOeS à partir de Insee, Pôle emploi, AcoSS, SNCF, RATP, La Poste

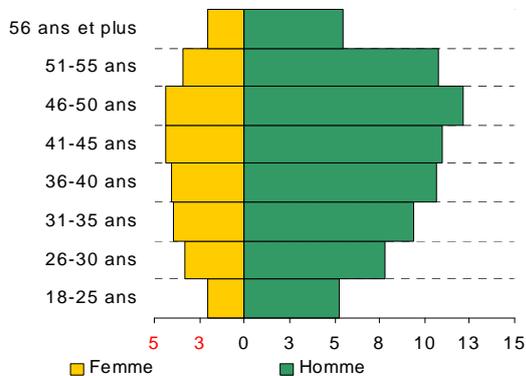
Figure S2b.3 Structure sociale du TRM au 31 décembre 2008



Source : Insee - DADS 2008, calculs SOeS

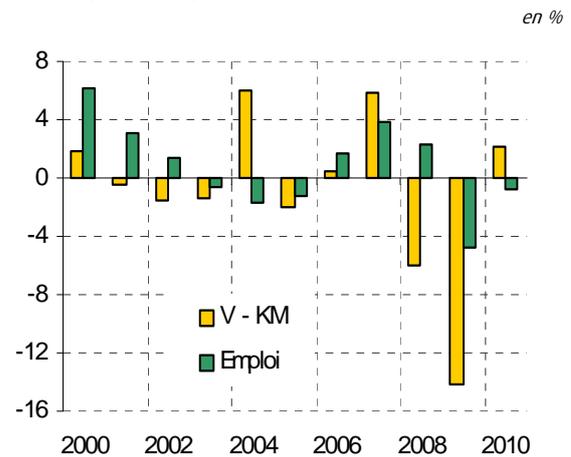
Figure S2b.5 Pyramide des âges des salariés au 31 décembre 2008

Transport et entreposage



Source : Insee - DADS 2008, calculs SOeS

Figure S2b.2 Effectifs salariés et véhicules-km réalisés pour compte d'autrui du TRM



Sources : SOeS à partir de Pôle emploi, AcoSS, SNCF, RATP et SOeS - enquête TRM

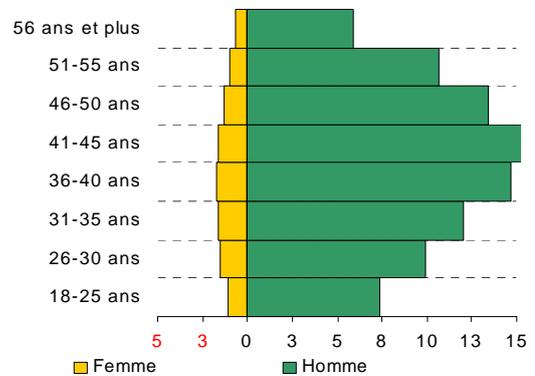
Figure S2b.4 Masse salariale, salaire moyen par tête (SMPT) et pouvoir d'achat du SMPT

masse salariale en millions d'€, SMPT en € et évolution en %

	Niveau	Evolution annuelle					
	2010	2006	2007	2008	2009	2010	2005-2010
Ensemble des secteurs concurrentiels							
Masse salariale	484,8	4,3	4,9	3,7	-1,2	1,9	2,7
SMPT par mois	2 279	3,0	3,1	2,8	1,1	2,2	2,4
Pouvoir d'achat du SMPT		1,3	1,6	0,0	1,0	0,7	0,9
Transports et entreposage (1)							
Masse salariale	32,1	4,2	5,3	3,8	0,2	0,7	2,8
SMPT par mois	2 409	3,3	3,6	2,5	1,3	1,2	2,3
Pouvoir d'achat du SMPT		1,6	2,0	-0,3	1,2	-0,4	0,8
dont Transports routier de fret (49.4)							
Masse salariale	8,6	4,3	6,7	4,8	-4,4	1,7	2,6
SMPT par mois	2 059	3,0	3,3	2,6	-0,4	3,0	2,3
Pouvoir d'achat du SMPT		1,4	1,7	-0,3	-0,5	1,5	0,8

Sources : AcoSS, Insee - calculs SOeS
(1) hors "53 : Activités de poste et de courrier »"

Transports routier de fret



S2c | Les entreprises de TRM dans l'UE en 2008

Le secteur du TRM regroupe près de 614 000 entreprises et emploie près de 3,1 millions de personnes dans l'Union européenne (UE), (figure S2c.1). Il est constitué de très nombreuses petites entreprises, ce qui explique la part importante des non salariés (près d'un actif sur cinq).

Le nombre d'entreprises du TRM augmente moins vite en 2008 (+ 1,2 % soit + 7 900 unités) qu'en 2007 (+ 2,0 %). Les effectifs totaux progressent deux fois plus vite (+ 2,4 %) représentant 72 000 créations d'emplois mais décroissent dans l'ancienne UE15 : - 3 100 emplois. Parmi les grands pays de l'Union, l'Espagne continue d'occuper la première place européenne aussi bien en terme d'effectif total (418 000 personnes) que de nombre d'entreprises (140 000 unités, en hausse de 0,7 %).

La Pologne conforte sa place de premier pavillon des nouveaux membres de l'UE

Le rang des principaux pavillons est différent selon que l'on considère l'ensemble des transports ou la seule activité pour compte d'autrui. Caractérisée par le poids de son compte propre, l'Allemagne n'apparaît qu'au quatrième rang européen en termes de chiffres d'affaires (progression d'une place en un an), mais elle prend la deuxième place de l'effectif total du secteur (figure S2c.2), devançant l'Italie et la France, qui la précédaient auparavant, ainsi que le Royaume-Uni. Avec les Pays-Bas, ces six États concentrent près des deux tiers des emplois et surtout près des trois quarts de la valeur ajoutée du TRM en Europe.

La Pologne, principal pavillon entrant en 2004, conforte son rang en 2008 : elle consolide sa septième place devant la Belgique et se rapproche des Pays-Bas en termes de chiffre d'affaires. La Pologne représente 5,5 % du chiffre d'affaires total de l'UE (+ 0,7 point par rapport à 2007), et occupe la sixième position en effectifs totaux se rapprochant du Royaume-Uni. Les effectifs augmentent de 15,6 % et représentent désormais 9,2 % du TRM dans l'UE (+ 1,0 point par rapport à 2007). Ce pays jouit toujours d'une croissance dynamique en 2008 : + 25,2 % pour son chiffre d'affaires et + 21,1 % pour sa valeur ajoutée.

Le poids des nouveaux entrants est d'ailleurs généralement plus élevé en termes d'emploi qu'en termes de chiffre d'affaires ou de valeur ajoutée : les nouveaux entrants représentent désormais le quart des effectifs mais seulement 14,5 % de l'activité et 12,1 % de la valeur ajoutée (soit malgré tout 2,4 et 1,9 point respectivement de plus qu'en 2007). Cette plus faible productivité apparente du travail est sans doute liée aux prix des prestations dans les

différents pays et, indirectement aux charges de personnel. En effet, les frais de personnel sont inférieurs à 10 000 euros par salarié et par an dans la plupart de ces pays, alors que dans les pays de l'UE 15 la fourchette va de 17 000 (Portugal) à 40 000 euros (Pays-Bas, Norvège).

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

Les entreprises de TRM dans les nouveaux États membres sont globalement de petite taille (3,2 emplois salariés moyens par entreprise contre 4,1 pour l'ensemble de l'UE) mais avec une grande variance. Pour les principaux pavillons comme la Pologne, la République Tchèque ou la Hongrie, le secteur est très éclaté et la taille moyenne des entreprises se rapproche de celle de l'Espagne ou de l'Italie. Par contre, les pavillons baltes ou la Slovaquie, qui disposent d'un secteur du TRM fortement concentré, sont de grande taille avec des effectifs salariés par entreprise proches de ceux de la France, du Royaume-Uni ou de l'Allemagne. Malgré cela, même dans les pays baltes comme la Lettonie ou l'Estonie, le chiffre d'affaires par entreprise reste bien en deçà de ceux observés dans les pays de l'UE 15. Ces écarts entre anciens et nouveaux membres de l'UE sont tout aussi importants si l'on s'intéresse à la valeur ajoutée : le ratio valeur ajoutée / chiffre d'affaires des nouveaux États membres tire fortement la moyenne de l'Union vers le bas (23,5 % contre 33,5 % pour l'ensemble de l'UE).

Champ des pays retenus dans les statistiques 2008

Les 27 pays membres de l'Union Européenne ainsi que la Norvège et la Croatie (données manquantes pour la Grèce et Malte).

Les limites des statistiques européennes

Il est difficile de risquer davantage d'interprétations sur ces statistiques incomplètes : la prise en compte de la sous-traitance ou des moyens de financement du capital (location longue durée, crédit-bail) serait nécessaire pour établir des statistiques véritablement comparables. Or ces variables ne sont pas collectées au niveau européen dans l'état actuel du règlement sur les statistiques structurelles des entreprises.

Par ailleurs, 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 en fonds propres de l'entreprise.

Figure S2c.1 Quelques données de cadrage sur les entreprises de TRM dans l'UE en 2008

	Nombre d'entreprises	Part des entreprises dont l'effectif est de 10 personnes ou plus (1)	Effectif non salarié	Effectif salarié	Effectif total	en millions d'euros		
						Chiffre d'affaires	VA brute aux coûts des facteurs	Charges de personnel (3)
Espagne	139 527	4,3%	129 324	288 456	417 780	39 976	15 588	8 096
Allemagne	36 442	24,3%	40 050	322 979	363 029	36 607	15 250	8 246
Italie	89 466	7,7%	114 708	234 278	348 986	46 601	11 618	8 150
France	40 058	16,5%	26 959	306 936	333 895	43 991	14 426	10 347
Royaume-Uni	33 967	10,9%	23 563	268 999	292 562	34 217	14 401	8 554
Pologne	87 241	2,4%	94 004	187 088	281 092	17 712	3 938	1 377
Pays-Bas	8 996	24,5%	10 010	118 783	128 793	20 153	7 075	5 171
République tchèque	28 375	:	26 771	89 936	116 707	8 214	1 880	1 025
Roumanie	21 775	7,2%	3 776	93 078	96 854	4 766	1 118	332
Suède	14 875	9,3%	12 983	62 625	75 608	9 508	3 668	2 490
Hongrie	18 368	6,7%	11 532	59 512	71 044	4 575	1 116	586
Portugal	10 856	11,8%	1 097	66 019	67 116	5 094	1 591	1 135
Belgique	7 638	:	7 938	57 513	65 451	10 954	3 391	2 368
Autriche	7 216	19,1%	6 528	55 272	61 800	9 041	2 622	1 829
Lituanie	4 177	26,1%	1 720	44 828	46 548	2 538	592	304
Bulgarie	8 188	11,0%	5 440	38 267	43 707	1 981	419	115
Finlande	11 346	8,0%	6 602	36 570	43 172	5 659	2 264	1 427
Danemark	7 057	14,0%	5 123	36 109	41 232	6 162	2 315	1 504
Norvège (2)	10 148	6,1%	6 231	25 113	31 344	5 150	1 940	1 270
Croatie (2)	7 606	4,8%	6 112	18 638	24 750	1 540	389	180
Irlande	5 318	9,5%	5 718	17 916	23 634	3 004	1 081	647
Slovénie	6 464	6,4%	4 723	18 743	23 466	2 159	581	276
Lettonie	2 987	20,5%	47	22 232	22 279	1 141	373	109
Slovaquie	1 484	25,6%	218	19 115	19 333	1 329	345	156
Estonie	2 543	15,1%	429	14 630	15 059	1 034	271	144
Luxembourg	482	36,9%	164	9 039	9 203	1 244	442	333
Chypre	1 346	2,4%	948	1 624	2 572	174	80	47
Union Européenne (UE) (2)	613 946	8,2%	552 718	2 514 298	3 067 016	324 525	108 771	66 216
dont UE15 (2)	423 392	9,3%	396 998	1 906 607	2 303 605	277 361	97 668	61 566
dont NEM en 2004-2007 (2)	190 554	5,6%	155 720	607 691	763 411	47 164	11 102	4 650

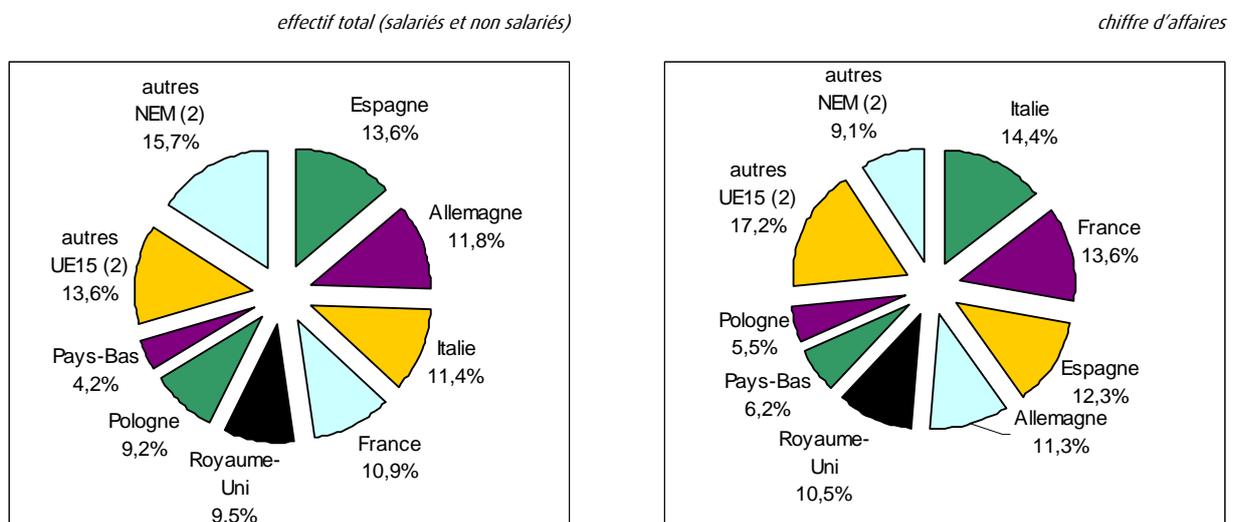
Source : Eurostat (calculs SOEs quand les données Eurostat sont manquantes)

(1) non renseigné pour la République tchèque et la Belgique

(2) la Norvège est prise en compte dans les statistiques transports de l'UE15, et la Croatie dans les NEM (Nouveaux états membres), bien que ces deux pays ne soient pas membres de l'Union Européenne; les statistiques de l'UE n'incluent, en revanche, ni la Grèce, ni Malte.

(3) 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.

Figure S2c.2 Poids des pays de l'UE dans le TRM en 2008



Source et renvois : cf. figure S2c.1

Source et renvois : cf. figure S2c.1

S3 | Les entreprises de messagerie

Le secteur de la messagerie – fret express connaît, en national ainsi qu'en intracommunautaire, une hausse à la fois des volumes traités (tonnes, envois) et du chiffre d'affaires. Elles font suite à la baisse importante de l'année 2009.

En national, l'activité en tonnes augmente de 5,7 % (figure S3.2) dans la messagerie traditionnelle (-9,1 % en 2009) et de 5,5 % en express « tous poids » (colis lourds) contre - 8,6 % en 2009. L'express « colis légers » croît de 5,1 % (- 0,3 % en 2009).

Le chiffre d'affaires (CA) de l'activité nationale du fret express progresse annuellement à peu près au rythme des envois alors que le CA de la messagerie traditionnelle augmente sensiblement moins que les envois (+ 2,5 % contre + 3,9 %). Le produit moyen de la messagerie traditionnelle nationale se contracte donc en 2010 aussi bien en référence au nombre d'envois qu'en tonnages traités.

Des prix en recul

L'indice d'ensemble des prix de la messagerie et du fret express amplifie sa baisse (-1,9 % après - 0,8 % en 2009). Un mouvement de rattrapage des prix a été observé aux deuxième et troisième trimestres (respectivement + 1,6 % et + 1,9 %) mais ce n'est plus le cas au quatrième (- 0,1 %).

La reprise de l'activité de la messagerie semble s'être retournée en cours d'année

Si valeurs et volumes sont en hausse en moyenne annuelle, la reprise est insuffisante pour retrouver les niveaux de 2007 et 2008.

La reprise a débuté au deuxième trimestre 2009 et s'est poursuivie jusqu'à la mi-2010. Dans la messagerie traditionnelle, le CA diminue au quatrième trimestre (figure S3.5) de 2,6 % (données cvs-cjo) et les tonnages avaient eux même déjà amorcé un recul dès le troisième trimestre.

Dans la messagerie express le nombre d'envois a diminué dès le deuxième trimestre (- 1,6 %, cvs-cjo) et le chiffre d'affaires au trimestre suivant (- 0,7 %, cvs-cjo).

L'express « colis légers » plus dynamique que l'express « tous poids »

En national, le CA du fret express « colis légers » s'accroît nettement plus que celui du fret « tous poids » (+ 3,2 % contre + 0,4 %) ce qui apparaît logique à la vue des évolutions des envois (+ 3,1 % versus + 0,4 %). Mais en tonnes l'express « tous poids » croît légèrement plus que le « colis légers » : + 5,5 % contre + 5,1 %.

L'international redémarre nettement

À l'international intracommunautaire, que ce soit en messagerie traditionnelle ou en express, les CA, les tonnes et les envois, à l'exportation comme à l'importation, augmentent de nouveau. Ces évolutions ne rattrapent pas les fortes baisses de 2009 à l'exception des importations dans le fret express particulièrement dynamiques (+ 9,5 % en CA et autour de + 15 % en volume).

En rythme infra-annuel ces importations augmentent lors des trois derniers trimestres, le deuxième trimestre étant le plus dynamique avec respectivement + 7,2 % pour le CA en données cvs-cjo et + 5,9 % pour les tonnes.

De même l'activité à l'exportation dans la messagerie traditionnelle se redresse en 2010 : respectivement + 9,5 % en CA et + 4,1 % en tonnes (contre - 14,1 % et - 25,9 % en 2009) sans pour autant revenir au niveau de 2008. Cependant on enregistre une baisse de ce CA dans la deuxième partie de l'année, aux troisième et quatrième trimestres (respectivement - 0,8 % et - 1,4 %, cvs-cjo).

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 et 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 » de ceux qualifiés, par opposition, de « tous poids ».

Figure S3.2 Indices de production de la messagerie et du fret express

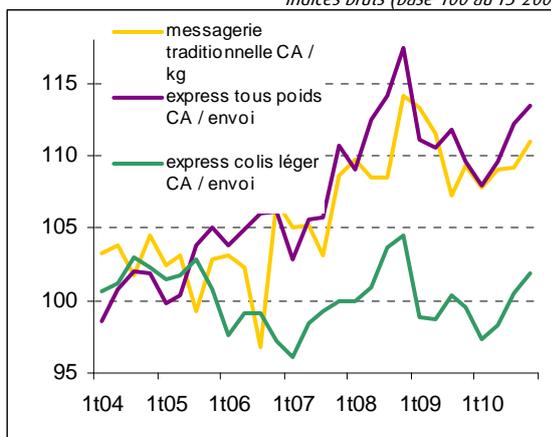
évolutions en % (moyennes annuelles des indices)

	2010/2009		
	tonnes envois	CA	
national messagerie traditionnelle	5,7	3,9	2,5
express tous poids	5,5	0,4	0,4
express colis légers	5,1	3,1	3,2
import messagerie traditionnelle	8,3	2,1	2,9
express	16,6	14,1	9,5
export messagerie traditionnelle	4,1	12,9	9,5
express	10,2	10,9	3,6

Source : SOeS-enquête messagerie

Figure S3.3 Produits moyens de la messagerie et du fret express

indices bruts (base 100 au T3-2003)

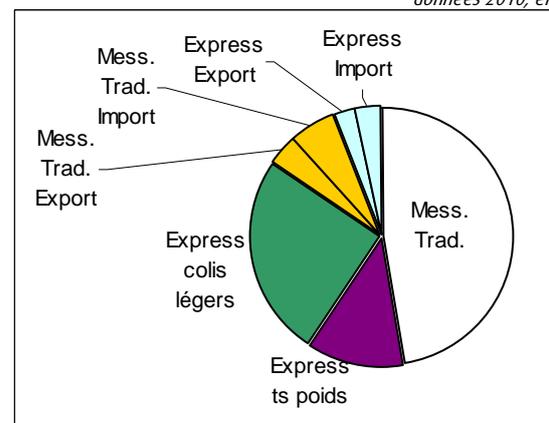


Source SOeS-enquête messagerie

Note : activité nationale uniquement

Figure S3.4 Répartition du chiffre d'affaires par activité pour la messagerie fret express

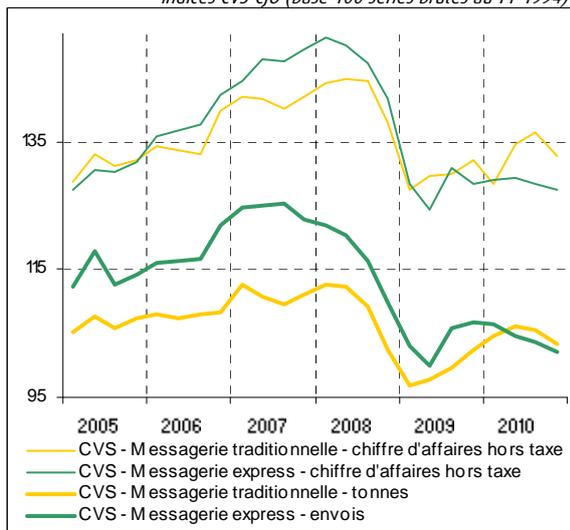
données 2010, en %



Source : SOeS-enquête messagerie

Figure S3.5 Indices trimestriels de production de la messagerie et du fret express

indices CVS-CJO (base 100 séries brutes au T1-1994)



Source : SOeS-enquête messagerie

Note : activité nationale uniquement

S4 | Les entreprises de transport collectif urbain

La production de la RATP en hausse

La valeur de la production de la RATP augmente de 1,8 % en 2010 pour atteindre 4 377 millions d'euros (S4.1). La réforme de la taxe professionnelle mise en place en 2010 pèse artificiellement sur la valeur de la production. En effet, elle induit une baisse des concours du STIF (compensée par une baisse des charges), et donc de la production de 61 millions d'euros. Sans cette réforme neutre sur les finances de la RATP, sa production se serait accrue de 3,2 %. Hors réforme de la taxe professionnelle, les recettes de vente de billets auraient contribué pour un peu plus de la moitié (51 %) à cette évolution tandis que les concours du Stif auraient contribué pour 27 % (croissance de 2,1 % contre - 1,3 % avec la réforme). Les autres produits (publicité, ...) sont en forte hausse (+ 6,4 %) et contribuent pour 22 % à l'évolution de la production en valeur de la RATP. On observe une hausse des voyages (+ 39 millions soit + 1,3 %) ainsi que des voyageurs-km (+ 1,5 %) marquée par la tarification sociale et l'offre nouvelle de 2009 et 2010. Ainsi les recettes du trafic augmentent de 3,6 %, dont 0,3 % de contribution du volume (- 1 % en 2009) et 3,3% de contribution des tarifs.

La valeur ajoutée (VA) accélère sensiblement : + 1,5 % contre + 0,6 % malgré une légère accélération des consommations intermédiaires (+ 2,8 % après +2,4 %).

Les charges de personnel augmentant moins que la VA et ralentissant nettement (+0,9 % après +3,3 %), l'excédent brut d'exploitation (EBE) se redresse (+ 7,2 %). Il passe de 859 millions à 920 millions d'euros et retrouve un niveau comparable à celui de 2008. Le taux de marge (EBE/VA) reprend ainsi 1,4 point et s'établit à 26,4 %.

Le résultat d'exploitation de la RATP compense nettement son résultat financier

Le résultat d'exploitation progresse de 28,1 % passant à 445 millions d'euros de sorte que le résultat comptable est en hausse de 20,0 %. Il permet de mener une politique d'investissement qui conduit à l'augmentation des charges financières et au creusement du résultat financier (- 226 millions d'euros). Le résultat exceptionnel (6 millions) enregistre une sensible diminution (- 52 millions) qui s'explique par des opérations de « leasehold américain » (combinaison de leasing avec des investisseurs américains et de mécanisme de différé d'imposition) à hauteur de 75 millions d'euros menées en 2009. Elles avaient engendré un résultat exceptionnel de + 58 millions. Ces opérations en 2010 ne se chiffrent plus qu'à un peu plus de deux millions.

L'investissement de la RATP se stabilise au niveau élevé de 2009

Suite à l'année record 2009 les investissements progressent encore un peu en 2010 : + 4 millions pour atteindre 1 250 millions d'euros (figure S4.2) soit + 0,3 %. Cette politique d'investissements s'inscrit dans le Plan de relance gouvernemental lancé en 2009. Les investissements se décomposent ainsi : 531 millions pour l'augmentation de capacité de transport (soit 262 pour les infrastructures, soit - 3,5 %, et 269 pour le matériel roulant, soit +13,8 %), 662 millions pour le programme interne (amélioration de l'exploitation, du gros entretien modernisation, du matériel roulant et participations financières), 35 millions pour les opérations « hors programme » financées pour l'essentiel par le STIF et par la Région d'Île-de-France, et 22 millions hors périmètre du Contrat STIF.

Le financement de cet investissement prend appui sur la capacité d'autofinancement (CAF) qui augmente légèrement (+ 2,5 %) et atteint 655 millions mais aussi sur les subventions d'investissement qui augmentent nettement plus (+ 29,8 %). Combinées (980 millions d'euros) ces ressources ne financent cependant les investissements qu'à hauteur de 78 %. Ceci explique une croissance de la dette financière nette de 112 millions d'euros, atténuée par l'encaissement d'une dotation en capital de 150 millions. Elle atteint 4,9 milliards d'euros.

Entreprises de transport urbain de province : les recettes directes du trafic diminuent en 2009

En 2009 les recettes directes du trafic (hors compensations tarifaires) ont connu une baisse (- 1,3 % ; S4.4) après des hausses soutenues les deux années précédentes (+ 5,4 % et + 7,9 % respectivement en 2007 et 2008). Les subventions perçues par les exploitants ont crû plus fortement que l'année précédente (+ 8,0 % après + 5,4 %). Globalement, l'ensemble des produits d'exploitation des entreprises de transport collectif urbain de province, dont 62,2 % sont des contributions versées par les administrations publiques, ont augmenté de 6,3 %.

Les charges de personnel, qui constituent le premier poste de charges de fonctionnement des exploitants, ont progressé de 7,1 % en 2009 (contre 5,8 %). Le poste achat a nettement décliné (- 3,5 %), suite probablement à la baisse des prix des carburants en 2009.

Figure S4.1 Les comptes de la RATP

	en millions d'euros			
	2008	2009	2010	10/09
Production	4 261	4 300	4 377	1,8
Recettes du trafic	1 942	1 973	2 044	3,6
<i>Billets</i>	667	671	692	3,1
<i>Cartes intégrales (1)</i>	962	978	1 019	4,2
<i>Cartes Imagin 'R</i>	139	145	150	3,6
<i>Autres titres</i>	173	179	184	2,5
Concours de fonctionnement versé par le Stif	1 831	1 866	1 842	-1,3
Autres produits	489	461	491	6,4
Consommations intermédiaires	847	867	891	2,8
Valeur ajoutée	3 414	3 433	3 486	1,5
Impôts	218	229	196	-14,2
Salaires et charges sociales	2 283	2 359	2 380	0,9
Déficit régimes sociaux	-9	-13	-10	-23,1
EBE (2)	922	859	920	7,2
Dotations aux amortissements	507	524	519	-1,0
Autres charges d'exploitation	54	-13	-44	238,5
Résultat d'exploitation	361	348	445	28,1
Résultat financier	-208	-219	-226	3,2
Résultat courant	153	129	219	70,4
Résultat exceptionnel	5	58	6	-89,7
Intéressement des salariés	-33	-34	-42	23,5
Résultat comptable	125	153	183	20,0
Capacité d'autofinancement	691	639	655	2,5

Source : RATP

Résultats revus proforma 2008 du fait de la signature du nouveau contrat STIF 2008-2012

(1) y.c. cartes Orange; désormais Cartes intégrales et Orange sont remplacées par les Forfaits Navigo

(2) L'EBE diffusé ici est l'EBE traditionnelle, égal à la valeur ajoutée, diminuée de la rémunération des salariés, des autres impôts sur la production et augmentée des subventions d'exploitation.

Figure S4.2 Investissements RATP

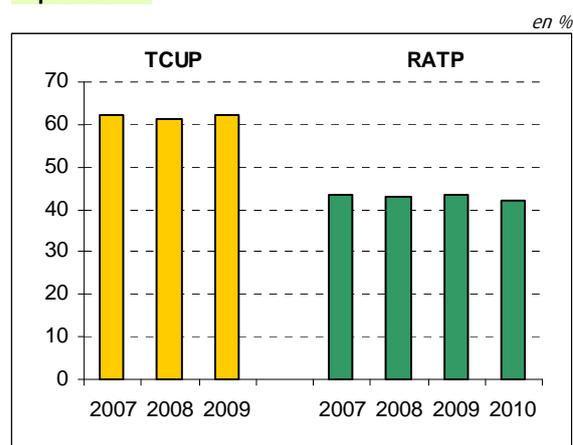
	en millions d'euros			
	2008	2009	2010	10/09
Capacité d'autofinancement	691	639	655	2,5
Aides à l'investissement	193	250	325	29,8
Investissements réalisés	1 011	1 246	1 250	0,3
<i>Matériel roulant</i>	309	471	536	13,8
<i>Infrastructures</i>	625	681	657	-3,5
<i>Autres (1)</i>	77	94	57	-39,4
Besoins de financement total (2)	191	337	112	-66,8
Endettement en fin d'année	4 484	4 822	4 934	2,3

Source : RATP

(1) Investissements hors programme et hors périmètre du Stif

(2) y.c. besoin en fonds de roulement (BFR) et autres emplois

Figure S4.3 Part des subventions d'exploitation dans la production



Sources : Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM, Certu, Gart, UTP), RATP; estimations SOeS

La production de la RATP est revue proforma 2008 du fait de la signature du nouveau contrat Stif 2008-2012 (contribution forfaitaire remontée dans le chiffre d'affaires)

Figure S4.4 Comptes des entreprises de transport collectif urbain de province TCUP

	niveaux en millions d'euros, évolutions en %		
	08/07	09/08	2009
Total des produits	6,4	6,3	3892
dont produits du trafic hors compensations tarifaires	7,9	-1,3	1198
dont compensations tarifaires	4,2	2,3	131
dont autres subventions d'exploitation	5,4	8,0	2289
Total des charges	6,4	6,3	3892
dont achats	14,3	-3,5	403
dont charges de personnel	5,8	7,1	1991

Source : Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM, Certu, Gart, UTP); estimations SOeS

Les contributions publiques dans les comptes des entreprises

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

- en compensations tarifaires ; elles sont alors assimilées à des produits du trafic par les entreprises, même si isolées dans les tableaux ci-contre ;
 - en subventions d'exploitation stricto sensu, principalement en provenance de l'autorité organisatrice ;
 - enfin, en subventions d'équilibre qui, du fait de leur régularité et de leur importance, bien qu'elles soient théoriquement classées en « produits exceptionnels », ont été ici ajoutées aux subventions d'exploitation pour mieux éclairer la réalité économique du transport urbain.
- Par ailleurs, il existe des contributions publiques directement versées aux ménages (remboursement de titres de transport scolaire) qui ne sont pas retracées ici.

S5 | Les entreprises ferroviaires

En 2010, cinq nouvelles entreprises lancent un service commercial en France. Cela porte à 14 le nombre de concurrents de la SNCF en France à la fin 2010, alors que le fret ferroviaire est ouvert à la concurrence depuis le 31 mars 2006 (figure S5.1 et encadré). En quantité de transport (t-km), ces entreprises, qui sont quasiment toutes filiales de grands groupes ferroviaires étrangers ou industriels, en premier lieu Euro Cargo Rail (filiale de la DeutscheBahn), B-Cargo (filiale de la SNCB) ainsi que VFLI (filiale de la SNCF), représentent 21 % du fret ferroviaire intérieur en 2010 contre 5 % en 2007 (fiche M3).

Les informations comptables sur l'activité en France de ces nouveaux entrants sont parcellaires, notamment parce que leur siège social est le plus souvent établi à l'étranger. De ce fait, l'analyse de cette fiche est centrée sur la SNCF qui reste très largement prépondérante.

La production de l'Épic SNCF est de 20,1 Mds€, en légère croissance (+ 0,5 %) tandis que le chiffre d'affaires (18,8 Mds€) croît de 1,2 %, dans un contexte de poursuite de la chute du fret (fiche M3) et de moindre baisse du transport de voyageurs grâce à la reprise sur le réseau TGV (fiche V3). Ces résultats publiés par la SNCF diffèrent des données sectorielles (fiche S1e) en raison du classement différent de certaines contributions publiques.

Faible croissance des recettes SNCF, celles du fret continuant de baisser

Globalement, les produits du trafic de la SNCF diminuent, entraînés à la baisse par la situation du fret ferroviaire (- 14,3 % après - 20,6 % en 2009). Les produits du trafic voyageurs augmentent (+ 1,1 %), bénéficiant d'un effet structure, les lignes TGV qui reprennent ayant un produit moyen par voyageur kilomètre plus élevé.

La SNCF bénéficie aussi de recettes comme concessionnaire de services pour l'État et les collectivités locales. Les prestations de services pour RFF au titre des travaux augmentent (+ 5,9 %) du fait principalement des projets de maîtrise d'ouvrage déléguée. Par contre les recettes de la gestion d'infrastructures pour RFF diminuent légèrement (- 0,2 %), la baisse des recettes au titre de l'entretien du réseau et du patrimoine l'emportant sur la hausse de celles pour la gestion des trafics et des circulations.

Les prestations de services pour les Autorités organisatrices de transport (AOT y compris le STIF) augmentent du fait de la hausse des prestations facturées au forfait et des compensations tarifaires. Elles atteignent 4,2 Mds€ (+2,7%), en augmentation pour partie du fait des développements d'offre dans certaines régions.

Les autres produits, dont les locations immobilières, augmentent (+ 1,4 %). De même les produits annexes comme la publicité et les redevances, bien que d'un faible montant, progressent très fortement (+ 16,1 %) pour la deuxième année consécutive. La production immobilisée diminue.

La valeur ajoutée et l'excédent brut d'exploitation continuent à diminuer

Les consommations intermédiaires (+ 1,5 %) augmentent plus que le chiffre d'affaires (+0,5 %). La hausse des péages contribue aux trois-quarts de cette croissance. Il en résulte une diminution de la valeur ajoutée de la SNCF (10,7 Mds€) qui recule ainsi pour la deuxième année consécutive

(- 0,4 % après - 4,8 %). Les impôts augmentent, en lien avec la nouvelle contribution sociale territoriale (CST) qui vise à mutualiser le financement de la péréquation tarifaire compensant le déficit des trains d'équilibre du territoire, TET. Ainsi, bien que les rémunérations salariales sont stables (+0,5%) l'excédent brut d'exploitation baisse (- 11,7 %) et s'établit à 1,1 Md€.

Le résultat net redevient positif

Le résultat d'exploitation redevient positif (+ 0,3 Md€), malgré une hausse des dotations aux amortissements et provisions (+ 2,3 %). Celles-ci s'accompagnent de reprises sur les amortissements passés qui tirent le résultat courant, en dépit d'un résultat financier qui reste négatif (- 0,2 Md€).

Le résultat net bénéficie en outre d'éléments non récurrents grâce à des plus values nettes de cessions d'actifs immobiliers (0,2 Md€) ou industriels (0,1 Md€ de lignes de haute tension cédées à Réseau de Transport d'Électricité, RTE). Ainsi le résultat net de la SNCF est de nouveau positif (+ 0,5 Md€ après - 0,4 Md€ en 2009). La capacité d'autofinancement de l'ÉPIC s'élève à 1,1 Md€, soit à peine moins qu'en 2009 (1,2 Md€).

Les investissements atteignent 3,3 Mds€ (dont 0,9 Md financé essentiellement par les AOT), y compris production immobilisée (1,0 Md€). Ils sont constitués de l'acquisition pour 1,5 Md€ de matériel ferroviaire (TGV duplex, nouvelle TN2 ou Dasye, rames autorails à grande capacité, rames du Francilien, rénovation du matériel ferroviaire) et d'investissements dans les gares et bâtiments pour 0,7 Md€ (acquisition, aménagement et agencements, modernisation du Technicentre Grand Joncherolles du TGV-Nord, plate forme jaune de la Gare de Lyon, modernisation de l'atelier TGV de Lyon).

L'endettement financier net de l'ÉPIC diminue de 0,5 Md€ (comparé à 2009 proforma) se situant à 4,7 Mds€. Le taux d'endettement est de 24 %, en baisse de deux points par rapport à 2009.

Figure S5.1 Panorama des entreprises ferroviaires en France

Entreprise	Délivrance du certificat de sécurité en cours	Lancement du service commercial
SNCF (EPIC de SNCF Participations)	28/06/2007	antérieure au certificat
EuroCargoRail (groupe DB Schenker Rail)	30/09/2010	13/05/2006
B-Cargo (filiale SNCF)	05/07/2007	11/12/2006
Colas Rail (division ferroviaire du groupe Colas)	31/07/2006	08/01/2007
VFLI (groupe SNCF Participations)	03/10/2007	04/10/2007
Europorte Channel (groupe Eurotunnel)	29/10/2007	26/11/2007
Europorte France (groupe Eurotunnel)	04/11/2010	13/06/2005
Eurostar International Limited (55%=SNCF)	30/08/2010	01/09/2010
CFL Cargo (Filiale des CFL et Arcelor-Mittal)	13/12/2007	04/02/2008
TSO	04/03/2009	22/07/2009
Trenitalia	31/03/2010	22/02/2011
Train du Pays Cathare et du Fenouillèdes (TPCF)	19/05/2010	22/07/2010
Compagnie Ferroviaire Régionale de Bourgogne Franche-Comté (CFR)	21/07/2010	19/11/2010
OSR France (filiale SNCF)	18/11/2010	13/12/2010
Crossrail Benelux	25/11/2010	prévu mai 2011
Renfe	17/12/2010	21/12/2010

Source : EPSF

Figure S5.2 Les comptes de la SNCF

en millions d'euros, évolutions en %

Source : SNCF

	2008/ 2007	2009/ 2008	2009	2010	2010/2 009
Production	6,8	0,1	19 998	20 089	0,5
Produits du trafic	5,8	-4,1	8 900	8 817	-0,9
Produits annexes au trafic	19,7	15,3	316	367	16,1
Prestations de service pour les AO et le STIF et compensations tarifaires	6,3	4,7	4 108	4 221	2,8
Rémunération du gestionnaire d'infra	3,9	0,6	2 931	2 925	-0,2
Travaux pour RFF	11,5	22,2	1 403	1 486	5,9
Autres produits	20,0	-7,6	1 028	1 042	1,4
Production immobilisée	4,6	3,3	1 312	1 231	-6,2
Chiffre d'affaires (pour mémoire)	-	-	18 525	18 753	1,2
Consommations intermédiaires	6,8	6,4	9 230	9 365	1,5
dont redevances d'infrastructure	9,9	4,8	3 149	3 253	3,3
énergie de traction			615	582	-5,4
Valeur ajoutée	6,7	-4,8	10 768	10 724	-0,4
Impôts	4,5	8,8	804	872	8,5
Rémunérations	4,4	0,9	8 667	8 707	0,5
Excédent brut d'exploitation (EBE)	19,1	-34,6	1 297	1 145	-11,7
Résultat d'exploitation	-	-	-3	291	-
Résultat financier	-	-	-239	-201	-
Résultat courant	-	-	-242	90	-
Résultat exceptionnel	-	-	-216	410	-
Produits de l'intégration fiscale	-	-	76	41	-
Résultat net	-	-	-382	541	-

Figure S5.3 Les produits du trafic à la SNCF

évolutions annuelles et trimestrielles (t/t-1, cjo-cvs) en %, niveaux en Gt-km

Année 2010	Produits du trafic*		Transports		Produit moyen	
	2010 en millions d'euros	10/09 en %	2010 en Gvoy-km ou Gt-km	10/09 en %	en c€/voy-km ou c€/t-km	10/09 en %
voyageurs grandes lignes**	5 630	0,3	53,0	-2,7	10,6	3,1
voyageurs TER	1 347	2,6	12,9	0,2	10,4	2,3
voyageurs Ile-de-France	1 056	3,8	11,5	0,8	9,2	3,0
voyageurs CIC***	413	0,6	4,4	-3,5	9,5	4,3
Total voyageurs	8 447	1,1	81,7	-1,8	10,3	3,0
Fret (Epic)	1 068	-14,3	22,8	-13,7	4,7	-0,6

Source : SNCF (bors filiale Eurostar à partir de septembre 2010) * y compris compensations tarifaires ; ** hors IDTGV ; *** Corail Intercités

Libéralisation du monde ferroviaire

La libéralisation du transport ferroviaire de marchandises intervenue en 2006 a modifié le paysage du secteur, avec l'apparition de sept entreprises sur le marché au cours des années 2006-2008. Néanmoins, même si la part de marché des nouvelles entreprises continue de croître (fiche M3), seuls deux opérateurs, hors la SNCF et sa filiale VFLI ont des parts de marché significatives : Euro cargo rail (filiale de l'opérateur historique allemand Deutsche Bahn) et Véolia Cargo. Cette dernière a toutefois été rachetée fin 2009 par la SNCF pour ses activités étrangères et par Europorte (filiale d'Eurotunnel) pour ses activités françaises. Ces mouvements d'acquisition attestent ainsi d'un paysage ferroviaire en mutation, celle-ci pouvant être encore accélérée avec l'apparition des premiers Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP) comme en atteste le certificat de sécurité délivré à TPCF.

L'emploi résident des nouvelles entreprises est de l'ordre du millier et demi en 2009.

Côté voyageurs, la SNCF reste le seul opérateur en France même si, dans la perspective de la libéralisation de 2010, Trenitalia a entamé la procédure d'habilitation pour le transport de voyageurs.

Concernant la gestion de l'infrastructure ferroviaire, l'EPIC SNCF est gestionnaire d'infrastructure délégué (GID) vis-à-vis de RFF et reste un acteur important dans la réalisation de travaux sur le réseau.

S6 | Les entreprises de transport fluvial

L'analyse de la production des entreprises, des prix et de la flotte fluviale est possible pour 2010, celle des comptes détaillés des entreprises (valeur ajoutée, excédent brut d'exploitation, ..) n'est pas encore possible pour 2010, à moins de disposer d'un modèle de projection et d'indicateurs suffisants pour l'alimenter, comme pour le TRM (fiche S2a).

Accélération de la production

À l'image du transport fluvial qui augmente nettement en 2010 (fiche M4), la production, évaluée par l'indice (synthétique) de production des services de transports (IPST) augmente en moyenne annuelle de 6,9 % (figure S6.5). Cette hausse est deux fois plus forte qu'en 2009 (+ 3,4 %), année de redémarrage après une quasi stabilité en 2008 (- 0,2 %).

Faible hausse des prix des prestations après la forte chute de l'année précédente

L'indice global des prix du transport fluvial de fret augmente de 1,5 % en moyenne annuelle, en 2010. Cette hausse ne compense pas la forte baisse (- 17,7 %) de l'année précédente (S6.3) puisque le niveau des prix se retrouve comparable à celui de 2005. La hausse en 2010 résulte d'une croissance de 3,1 % des prix du transport international et d'une quasi stabilité (+ 0,1 %) pour les prix au niveau national.

Les prix progressent dans les trois bassins fluviaux et en particulier de 2,0 % dans celui du Grand Est, qui regroupe les bassins « Alsace-Lorraine » et « Saône-Rhône ».

L'indice global entame sa remontée à partir du deuxième trimestre 2010 et la poursuit depuis, quelque soit le bassin, le type de produits transportés, au national comme à l'international.

Hausse de la capacité de la flotte fluviale française

En 2010, la flotte fluviale française, composée de 1 329 bateaux porteurs français (automoteurs et barges), recule de 0,5 % (1 336 en 2009) mais sa capacité augmente (+ 3,6 %). Ils représentent une capacité de plus de 1,16 million de tonnes de port en lourd (tpl) avec une capacité moyenne qui progresse de 4,1 % pour s'élever à 873 tonnes.

Comptes : une dégradation l'an dernier

Pour ce qui concerne les comptes, ce sont les éléments relatifs à 2009 qui sont disponibles, les procédures de validation et publication de ses comptes par une entreprise l'amenant, dans la plupart des cas, à publier ceux relatifs à l'année n en juin de l'année n+1.

En 2009 le secteur des transports fluviaux comptait 1 060 entreprises dont 168 dans le secteur des transports fluviaux de passagers (15,8 %, figure S6.2) et 892 dans celui du fret (84,2 %). Les deux secteurs comptent à peu près autant d'effectifs mais les salariés sont deux fois plus nombreux dans les transports fluviaux de passagers (environ 1900 personnes contre 900 dans le fret). Le tourisme fluvial de passagers recouvre essentiellement les activités de croisière (« transport de passagers ») et les activités de plaisance avec équipage. La location de coches (« petits bateaux ») de plaisance 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 ».

Dans le transport fluvial le chiffre d'affaires a nettement baissé en 2009 : - 11,2 % (S6.1) passant de 736 à 653 millions d'euros (respectivement - 5,8 % et - 15,0 % pour les « passagers » et le fret). La valeur ajoutée a aussi chuté (- 4,7 %), de 218 millions à 208 millions. Cette baisse résulte principalement des transports fluviaux de passagers : près de - 10 millions d'euros soit - 8,4 %. Même constat pour les autres soldes intermédiaires de gestion : l'excédent brut d'exploitation (EBE), le résultat courant avant impôts (RCAI) ainsi que le bénéfice ont tous fortement diminué, - 10,7 % pour l'EBE, - 13,0 % pour le RCAI, - 38,7 % pour le bénéfice. Les chutes de l'EBE et du RCAI ont surtout été notables dans les transports fluviaux de passagers : respectivement - 25,6 % et - 27,5 %. Le bénéfice quant à lui s'est effondré dans les deux secteurs : - 20,8 % dans le fret (20,1 millions d'euros en 2008 puis 15,9 millions en 2009) et surtout pour les « passagers » puisqu'il a diminué de moitié passant de 31,7 millions d'euros en 2008 à 15,9 millions en 2009.

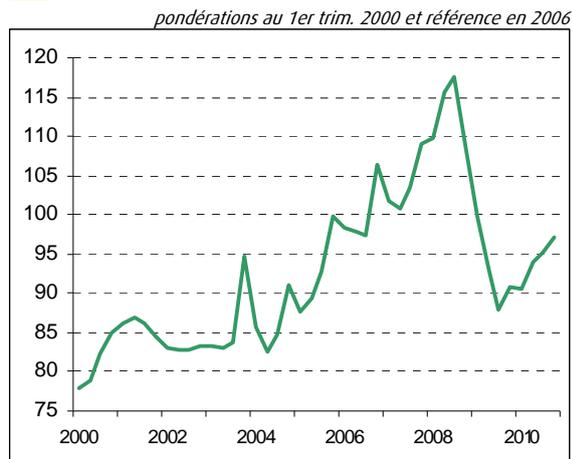
Figure S6.1 Comptes des entreprises de transport fluvial (50.30Z et 50.40Z)

en millions d'euros

	2008	2009p	09/08
Chiffre d'affaires	736	653	-11,2%
Valeur ajoutée brute	218	208	-4,7%
Charges de personnel	136	135	-0,8%
Excédent brut d'exploitation	69	62	-10,7%
Résultat courant avant impôts	38	33	-13,0%
Bénéfice ou perte	52	32	-38,7%

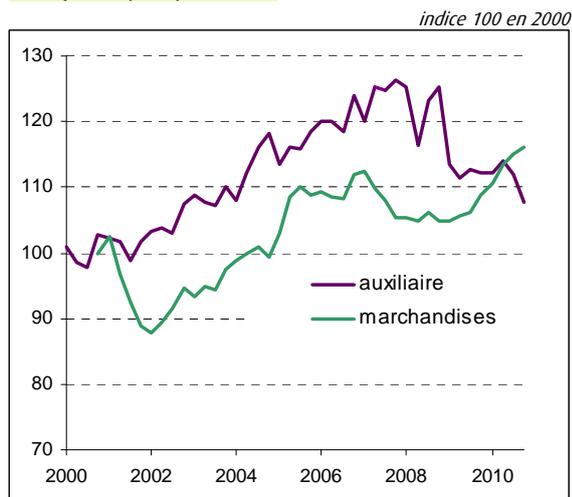
Sources : Insee-Esane 2008, 2009 provisoire

Figure S6.3 Indice des prix du transport fluvial de fret



Source : SOeS

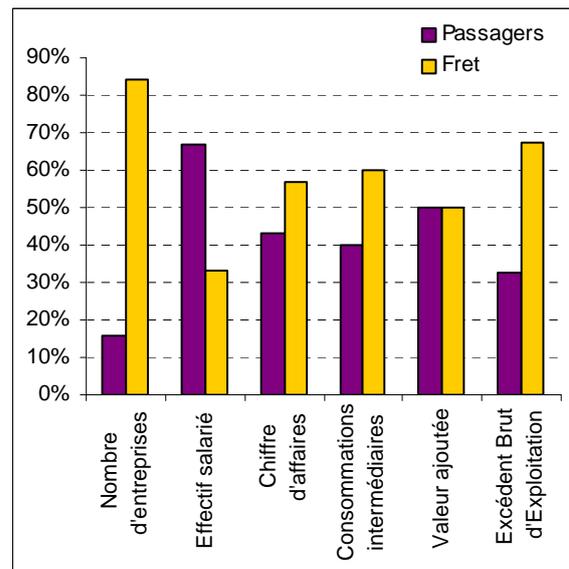
Figure S6.5 Indice de production des services de transports (IPST) fluviaux



Source : SOeS

Marchandises : série lissée

Figure S6.2 Répartition des entreprises selon le type d'activité en 2008



Source : SOeS d'après Insee-Esane

Figure S6.4 Flotte fluviale française au 31 décembre 2009

capacité en tonnes, évolutions en %

	unités		capacité (tpl)	
	2010	10/09	2010	10/09
Marchandises générales	1 240	-1,0%	1 028 815	2,3%
automoteurs	850	-1,3%	578 128	2,1%
barges et chalands	390	-0,5%	450 687	2,7%
Marchandises liquides	89	7,2%	131 523	14,6%
automoteurs citernes	40	8,1%	53 338	26,4%
barges citernes	49	6,5%	78 185	7,7%
Total	1 329	-0,5%	1 160 338	3,6%

Source : VNF

S7 | Les entreprises de transport maritime

Nette détérioration des comptes en 2009

En 2009, le chiffre d'affaires (CA) des entreprises de transport maritime a diminué de 19,7 % (figure S7.1). Le sous-secteur du fret, rassemblant plus de 90 % du CA des transports maritimes, explique cette chute puisqu'à lui seul son CA a diminué de 21,0 %. Le fret a eu un effet encore plus important sur la valeur ajoutée qui s'est effondrée (- 95,2 %) entraînant un excédent brut d'exploitation très négatif (- 736 millions). La comptabilisation de la sous-traitance internationale entre filiales d'un même groupe explique largement ces évolutions.

Légère reprise de l'activité en 2010 ?

En 2010, l'indice de production des services de transport montre cependant un volume de production marchande qui augmenterait légèrement par rapport à 2009, la hausse étant un peu plus marquée pour les marchandises (+ 2,3 %) que pour les passagers (+ 1,4 %).

Évolution heurtée des prix du fret maritime de vrac et par ferry

L'indice des prix du fret maritime qui retrace à la fois l'évolution des prix du transport de vrac et du fret par ferry, augmente en 2010 de 14,5 % (S7.4) en moyenne annuelle. Cependant cette croissance ne compense pas la forte chute observée l'année précédente (- 44,2 %). La forte volatilité des prix du transport de vrac explique en grande partie les évolutions heurtées de l'indice général. Après un maximum au deuxième trimestre 2010, les prix rechutent les deux trimestres suivants (- 9,3 % et - 1,7 %).

CMA-CGM : des niveaux records en 2010

CMA-CGM, en achetant Delmas, s'est hissé depuis le 1^{er} janvier 2006 à la place de troisième armateur mondial derrière le danois Maersk et l'italo-suisse Mediterranean Shipping Company. Ses 396 navires porte-conteneurs, dont un quart (91) en propriété, desservent le trafic conteneurisé de la planète.

Le groupe CMA-CGM se diversifie dans le transport routier, les croisières de luxe, le rail, l'intermodal, et investit au moyen de sa filiale Terminal Link dans les terminaux portuaires à conteneurs. Terminal Link porte l'essentiel des investissements portuaires du Groupe CMA CGM.

Le groupe enregistre en 2010 un chiffre d'affaires consolidé de 9,8 Md€, en hausse de 36 % grâce à

la hausse des volumes transportés conjuguée à une amélioration des taux de fret. Les volumes transportés s'établissent à plus de 9 millions d'evp (équivalent vingt pieds), en augmentation de 15 %. Sur l'exercice, le « bénéfice avant intérêts, impôts et amortissements » (BAIIA) est de 1,7 Md€ (- 459 millions en 2009). Le résultat net consolidé du groupe est excédentaire de 1,1 Md€ alors qu'il connaissait un déficit symétrique l'année précédente (près de -1 Md€).

Tous les marchés croissent fortement. Les lignes Asie - Europe et l'intra-Asie affichent des niveaux records, alors que les lignes Asie - USA retrouvent désormais leur niveau d'avant récession.

SNCM et SeaFrance : situation dégradée

En trois ans l'effectif de la SNCM a diminué de 4,7 % pour s'établir à 1 853 personnes en 2010. La situation financière de la société continue de se dégrader, confrontée à une augmentation de l'offre concurrente. Le CA baisse depuis 2008 avec - 3,7 % en 2010 (189 millions) avec un résultat comptable de - 1,8 million (contre 18 millions en 2009).

SeaFrance, qui assure la liaison transmanche, est en redressement judiciaire. Un plan de restructuration incluant une recapitalisation par son actionnaire, la SNCF, est en négociation avec la Commission européenne et le comité d'entreprise. Il pourrait entraîner 725 suppressions de poste (près de 45% de l'effectif).

Brittany-ferries, qui dessert les Îles Britanniques ainsi que l'Espagne, emploie près de 2 500 personnes. Elle cherche à faire évoluer son offre avec d'une autoroute de la mer vers l'Espagne, le service avec Santander devenant régulier.

La flotte maritime française

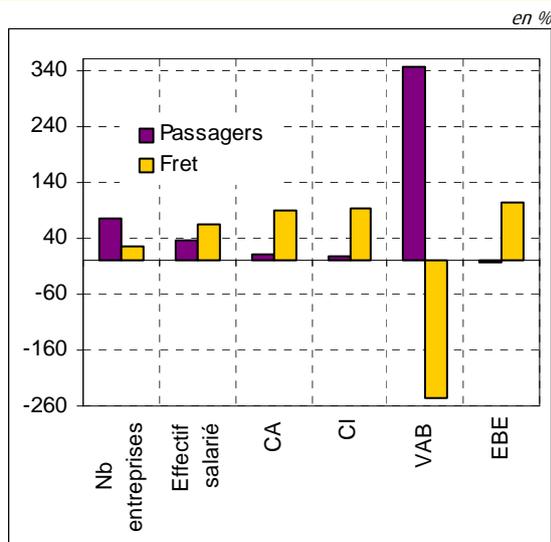
La flotte de commerce sous pavillon français compte 216 navires au 1^{er} janvier 2011 (S7.2). Son volume commercial est de près de 6,3 millions d'unités de jauge brute (- 1,7 % par rapport à 2009) et sa capacité d'emport de près de 8,1 millions de tonnes de port en lourd (tpl), soit -4,9 %. L'âge moyen de la flotte française se stabilise à 7,4 ans au 1^{er} janvier 2011. La flotte française s'avère ainsi de 7,6 ans plus jeune que la flotte mondiale (15 ans, source ISL) et 5,6 ans plus jeune que celle de l'union européenne (12 ans).

Figure S7.1 Comptes des entreprises de transport maritime (50.10Z et 50.20Z)

	en millions d'euros		
	2008	2009p	09/08
Chiffre d'affaires (CA)	12 424	9 981	-19,7%
Valeur ajoutée brute (VAB)	1 344	64	-95,2%
Charges de personnel	817	794	-2,9%
Excédent brut d'exploitation (EBE)	246	-736	-
Résultat courant avant impôts	453	-837	-
Bénéfice ou perte	422	-898	-

Source : Insee (Esane 2008, 2009 provisoire)

Figure S7.3 Répartition des entreprises selon le type d'activité en 2008



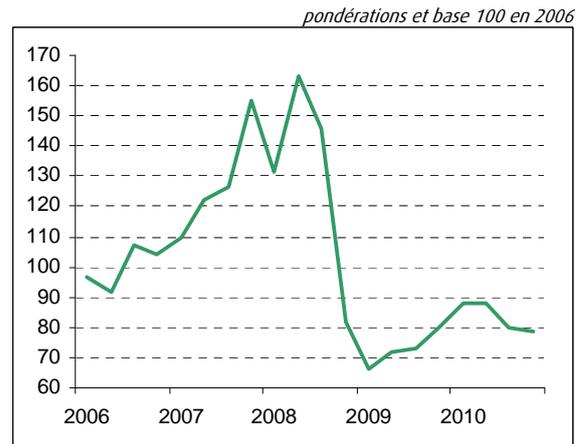
Source : Insee (Esane 2009 provisoire)

Figure S7.2 Flotte de commerce française

	01/01/2010	01/01/2011
Nombre de navires	222	216
Jauge brute	6 369 940	6 261 552
Tonnes de port en lourd	8 465 890	8 051 870
Age moyen	7,4	7,4

Source : DGITM

Figure S7.4 Indice des prix du transport maritime de fret (champ partiel)



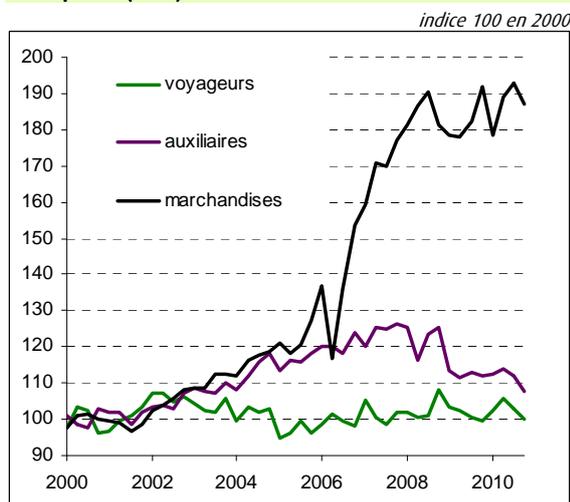
Source : SOeS

L'indice des prix du transport maritime de fret

L'indice des prix du fret maritime (code 50.20 de la NAF rév.2) est constitué des prestations de transport pour compte d'autrui réalisées par des entreprises immatriculées en France ayant pour activité le transport maritime de fret. Le champ actuellement couvert est partiel. Il comprend le transport de vrac (pétrole brut, produits pétroliers raffinés et gaz, vrac sec) et le transport de fret par ferry soit 35 % du chiffre d'affaires 2006 du secteur. Le transport de conteneurs n'est pas encore couvert par l'enquête.

Source : SOeS

Figure S7.5 Indice de production des services de transports (IPST) maritimes



S8 | Les compagnies aériennes françaises

Recul du trafic passagers du groupe Air France ...

En nombre de passagers, le transport aérien de passagers des compagnies françaises diminue dans un contexte marqué par l'éruption volcanique de l'Eyjafjöl en Islande, et les épisodes neigeux très intenses de fin d'année : - 0,8 % (figure S8.5). Cependant en voyageurs-km le transport réalisé par les compagnies aériennes françaises augmente légèrement, + 0,4 %.

L'activité du groupe Air France, qui inclut aussi des compagnies franchisées, baisse à la fois pour le nombre de passagers (- 2,0 %) et les passagers-km (- 1,0 %).

Par ailleurs, le chiffre d'affaires de l'ensemble du groupe Air France sur l'exercice 2010-2011 (du 1^{er} avril au 31 mars) progresse de 12,5 % pour atteindre 23,6 milliards d'euros. Le résultat d'exploitation consolidé redevient positif : 122 millions d'euros contre - 1,3 milliard d'euros au 31 mars 2010 soit une amélioration de 1,2 milliard. Ceci se répercute sur le résultat consolidé qui passe de -1,6 milliard à 613 millions d'euros. Même si le contexte s'est amélioré, le conseil d'administration a maintenu sa décision de l'exercice précédent en ne proposant pas le paiement de dividendes au titre de l'exercice 2010-2011.

... alors qu'il progresse dans les autres compagnies françaises

Parmi les autres compagnies françaises, toutes celles qui dépassent le million de passagers enregistrent une progression du nombre de leurs passagers. La compagnie de loin la plus dynamique est XL Airways France (filiale d'une banque d'investissement islandaise) dont le nombre de passagers augmente de 34,3 %. Air Caraïbes avec + 11,8 % connaît elle aussi une croissance à deux chiffres.

Le constat est le même en terme de passagers-km : toutes ces compagnies, à l'exception d'Air Méditerranée, profitent d'une croissance assez nette. Une fois encore XL Airways France et Air Caraïbes se distinguent avec des augmentations respectives de 27,1 % et 17,9 %.

En ce qui concerne les petites compagnies (en dessous du million de passagers) les évolutions sont plus contrastées avec néanmoins certaines qui comme Air Guyane SP tirent leur épingle du

jeu (+ 11,2 % en passagers et + 12,8 % en passagers-km).

Globalement les compagnies françaises hors groupe Air France verraient leur trafic passagers croître de 3,8 % et les passagers-km de 9,4 %.

Hausse de 2,9 % de l'indice de production des services de fret

L'indice de production des services de transport (IPST) aérien augmente en moyenne annuelle de 2,9 % dans le domaine du fret (S8.3) et de 3,6 % dans les services annexes aéroportuaires. Par contre il diminue pour les voyageurs (- 1,1 %).

Sur les faisceaux étrangers, la situation des pavillons français est moins bonne

En termes de passagers transportés sur l'ensemble des faisceaux internationaux (à partir de la métropole), la part des compagnies françaises diminue de 2,3 %. Seule la part en Afrique progresse (+ 0,8 %, figure S8.2).

Activité des compagnies européennes : hausse et contrastes

Lufthansa prend la première place des compagnies européennes à Air France qui l'occupait depuis plusieurs années grâce à une progression de 5,4 % de l'activité passagers (figure V2.6). Turkish Airlines poursuit sa croissance de manière très vive, (+ 19,5 %) pour gagner encore une place et se classer sixième. Parmi les huit premières compagnies européennes, cinq enregistrent des hausses de leur activité et l'activité de l'ensemble des compagnies européennes augmente globalement de 2,6 % pour atteindre 774,8 milliards de passagers-km.

Excédent brut d'exploitation des entreprises nettement négatif en 2009

En 2009 le secteur des transports aériens (51.10Z et 51.21Z) aurait compté 381 entreprises soit une baisse de 11,0 % par rapport à l'année précédente ce qui explique en partie la diminution des effectifs et des charges de personnel (- 3,9 %, S8.1). Le chiffre d'affaires a décliné de 10,6 % et la valeur ajoutée brute de 16,8 %, ce qui s'est répercuté sur l'excédent brut d'exploitation ainsi que sur le résultat courant avant impôts, tous deux négatifs. Ainsi, au final le secteur a enregistré une perte de 1,9 milliard d'euros (données provisoires). Cependant les perspectives 2010 semblent plus optimistes comme les résultats 2010-2011 du groupe Air France évoqués auparavant le suggèrent.

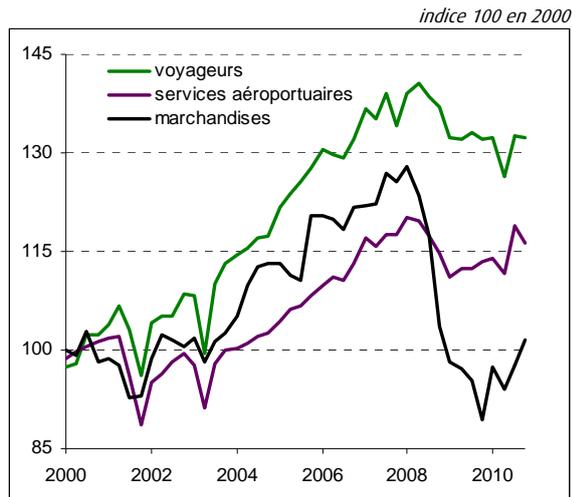
Figure 58.1 Comptes des entreprises de transport aérien (51.10Z et 51.21Z)

en millions d'euros

	2008	2009p	09/08
Chiffre d'affaires	20 198	18 067	-10,6%
Valeur ajoutée	6 142	5 111	-16,8%
Charges de personnel	5 595	5 377	-3,9%
Excédent brut d'exploitation	428	-344	-
Résultat courant avant impôts	-907	-1 483	-
Bénéfice ou perte	-1 097	-1 914	-

Source : Insee (Esane 2008, 2009 provisoire)

Figure 58.3 Indice de production des services de transports (IPST) aériens



Source : SOeS

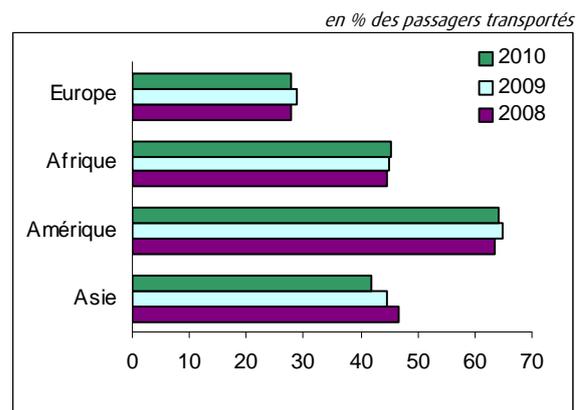
Figure 58.5 Activité des principales compagnies aériennes françaises en 2009

niveaux en milliers, évolutions en %

Compagnies	Passagers		Passagers-km	
	2010	10/09	2010	10/09
Air France + Cie	47 793	-2,0	129 644	-1,0
Franchisées + Transavia France				
CCM Airlines	1 691	0,6	888	0,6
Aigle Azur	1 633	3,2	2 298	3,7
Corsairfly	1 350	7,4	9 969	7,6
Air Méditerranée	1 292	2,2	2 855	-6,8
XL Airways France	1 231	34,3	4 735	27,1
Air Austral	1 103	5,7	4 864	9,5
Air Caraïbes	1 098	11,8	5 237	17,9
Air Tahiti	725	-2,8	270	-2,4
Europe Airpost	679	-1,2	1 205	7,6
Air Tahiti Nui	391	2,1	3 423	3,1
Air Calédonie	368	-0,8	62	-0,4
Aircalin	355	2,9	1 448	-0,3
Air Guyane SP	249	11,2	60	12,8
Airlinair	217	37,9	96	27,7
TOTAL COMPAGNIES FRANÇAISES	60 671	-0,8	167 545	1,2

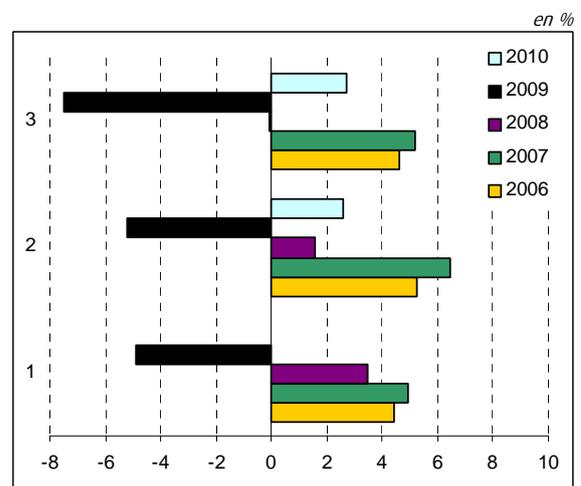
Source : DGAC

Figure 58.7 Part de marché 2008-2010 des compagnies françaises pour les grands faisceaux depuis la métropole



Source : DGAC

Figure 58.4 Activité passagers des principales compagnies européennes



Source : Association of European Airlines (AEA)
Évolutions estimées à partir des résultats des compagnies ayant transmis des informations à l'AEA (vols réguliers uniquement)

Figure 58.6 Activité passagers des huit principales compagnies européennes

milliards de PKT, évolutions en %

	07/06	08/07	09/08	10/09	2010
Lufthansa	6,5	3,4	-2,5	5,4	129,7
Air France	4,4	2,3	-4,1	-1,0	125,0
British Airways	3,1	-2,2	-3,2	-5,8	105,6
KLM	3,9	4,2	-5,2	3,5	76,1
Iberia	3,4	-2,5	-6,2	3,4	51,2
Turkish Airlines	18,4	13,2	19,3	19,0	46,3
Virgin Atlantic Airways	14,9	1,6	-4,6	-2,8	38,2
Alitalia (*)	0,9	-23,3	0,5	12,1	32,9
Huit premières compagnies	5,4	0,3	-2,5	2,2	605,0
Total AEA	6,4	1,6	-5,2	2,6	774,9

Source : Association of European Airlines (AEA)
Note : Niveaux estimés à partir des résultats des compagnies ayant transmis des informations à l'AEA (vols réguliers uniquement)

S9 | Aéroports de Paris et sociétés d'autoroutes concédées

Recettes et valeur ajoutée augmentent malgré une fréquentation quasi-stable

Le chiffre d'affaires (CA) d'Aéroports de Paris (société ADP) continue d'augmenter, avec + 2,7 % (figure S9.1), en dépit d'une fréquentation passagers quasi-stable (+ 0,4 %). Cette augmentation s'explique notamment par la progression des activités commerciales de 31,8 millions d'euros, des redevances aéronautiques pour 12,3 millions et de l'assistance aéroportuaire pour 7,7 millions.

Les redevances aéronautiques sont de 795,1 millions d'euros et croissent de 1,6 % grâce à l'augmentation tarifaire en vigueur à partir du 1^{er} avril 2009 (et malgré le gel des tarifs appliqué au 1^{er} avril 2010). La composition du trafic (« effet mix trafic ») est aussi facteur de cette croissance, avec la montée des segments les plus contributeurs au chiffre d'affaires : « International hors Europe » et « Europe hors France ».

Grâce à un effort sur les charges courantes, les consommations intermédiaires augmentent moins vite (+ 2,1 %) que le chiffre d'affaires permettant ainsi une progression de la valeur ajoutée de 3,0 %. Avec des charges de personnel en faible hausse (+ 0,3 %) et surtout des impôts et taxes en forte diminution (- 5,1 %), du fait du remplacement de la taxe professionnelle par la contribution économique territoriale, l'excédent brut d'exploitation poursuit sa vive progression, avec + 5,8 % après + 6,3 % en 2009.

Malgré des frais financiers qui diminuent de 14,0 millions d'euros, le résultat financier se dégrade, - 97,8 millions d'euros après - 92,3 millions en 2009, car les produits financiers de participation et d'autres valeurs mobilières diminuent.

Les investissements retrouvent leur niveau de 2008

Après deux années consécutives de forte chute, les investissements d'Aéroports de Paris reprennent fortement avec une hausse de 19,2 % pour atteindre 482 millions d'euros, soit quasiment le niveau de 2008 mais encore bien inférieur à celui de 2007. Sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, les investissements sont principalement axés sur la poursuite de la réhabilitation des satellites du terminal 1, la poursuite des travaux de construction du satellite 4 et de la salle d'embarquement du terminal 2E, et la création d'un bâtiment de liaison entre les terminaux 2A et 2C. Sur la plate-forme de

Paris-Orly, les investissements concernent la poursuite de la rénovation des pistes et des voies de circulation, la sécurisation de l'alimentation électrique, et les travaux relatifs à la géothermie.

Cet accroissement des investissements explique en partie la hausse de la dette financière à moyen et long terme (+ 5,6 %).

Aéroports de Paris versera 150,4 millions d'euros de dividendes au titre de 2010 (+ 10,9 %) à l'ensemble de ses actionnaires (dont l'État détenteur de 52,1 % du capital).

Augmentation de la taxe unitaire d'aéroport

Basées sur le trafic déclaré, les recettes dues à la taxe d'aéroport, créée en 1999, permettent de financer les missions de sûreté et de sécurité (protection des vies humaines) ainsi que les contrôles environnementaux. Cette taxe est ajustée sur la base des coûts engendrés par la politique de sûreté. Ainsi malgré la hausse du tarif de la taxe d'aéroport par passager (de 9,50 euros en 2009 à 10,0 euros en 2010) et la légère augmentation de la fréquentation passagers, le produit de la taxe d'aéroport reste quasi-stable (+ 0,6 %). Il atteint 433,9 millions d'euros dont 18,2 millions d'euros de produit à recevoir, et représente 18 % du chiffre d'affaires d'AdP (S9.4).

Sociétés d'autoroutes concédées : croissance de l'activité qui continue

Le CA des sociétés d'autoroutes concédées, constitué à 97 % des recettes de péage, devrait croître de 4,3 % (S9.5 : estimations 2010 provisoires) pour atteindre près de 8 Mds€. Les consommations intermédiaires (CI) progressant plus fortement (+ 9,0 %), la valeur ajoutée (calculée comme la différence entre CA et CI) augmente un peu moins que le CA (+ 3,7 %). Les effectifs salariés et les charges de personnel diminueraient légèrement (respectivement - 0,2 % et - 1,5 %). Compte tenu de ce que, de plus les impôts indirects sont quasi-stables, l'excédent brut d'exploitation enregistre une hausse (+ 4,7 %) supérieure à celle de la VA. Le déficit du résultat financier se résorberait un peu (de - 0,9 à - 0,8 Md€) grâce aux effets conjugués d'une hausse des produits financiers et d'une diminution des charges financières. La capacité d'autofinancement est de 2,7 Mds€. Elle permet de financer des investissements de 1,9 Md€, soit 27 % de la VA et un taux d'autofinancement de 152 %.

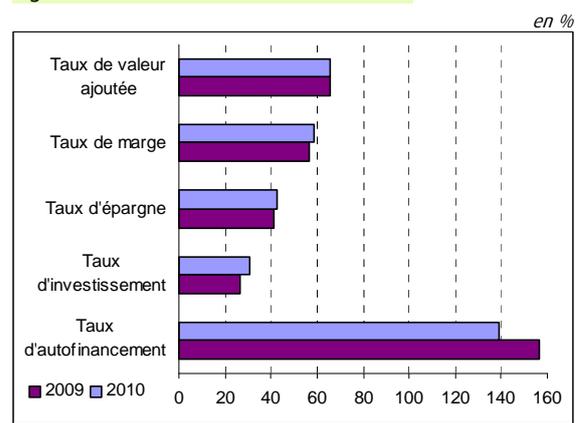
Figure S9.1 Les comptes d'Aéroports de Paris (ADP)

en millions d'euros et en %

	2006	2007	2008	2009	2010	2010/2009
Chiffre d'affaires	1947	2082	2252	2323	2385	2,7
Consommation intermédiaire	702	745	819	839	856	2,1
Valeur ajoutée brute	1285	1377	1471	1524	1570	3,0
Charges de personnel	503	500	520	519	522	0,6
Impôts, taxes	113	125	137	140	133	-5,1
Excédent brut d'exploitation	670	754	815	867	917	5,8
Frais financiers	151	163	179	187	173	-7,5
Capacité d'autofinancement	529	542	603	633	670	5,7
Investissements	693	712	483	405	482	19,2
Dette financière MLT au 31/12	2232	2001	2528	2482	2619	5,6

Source : ADP

Figure S9.2 Les ratios financiers d'ADP



Taux de VA : valeur ajoutée / chiffre d'affaires

Taux de marge : EBE / valeur ajoutée

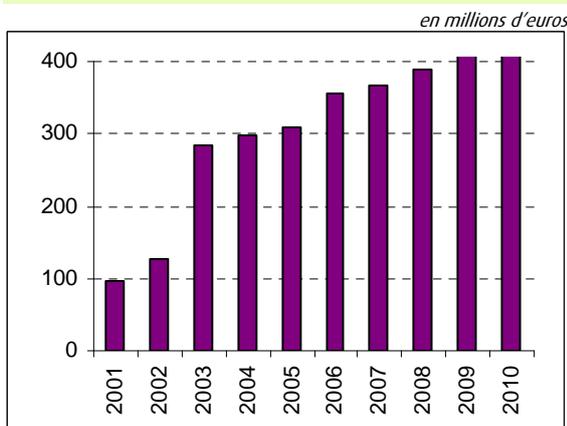
Taux d'épargne : autofinancement / valeur ajoutée

Taux d'investissement : investissement / VA

Taux d'autofinancement : autofinancement / investissement

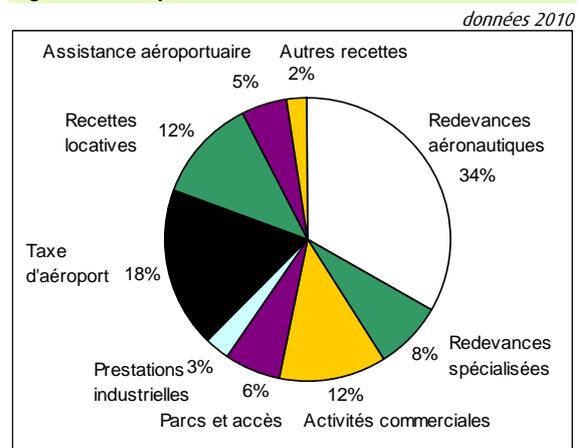
Sources : ADP, SOeS

Figure S9.3 Produit de la taxe d'aéroport perçue par ADP



Source : ADP

Figure S9.4 Répartition du chiffre d'affaires d'ADP



Source : ADP

Figure S9.5 Comptes des sociétés d'autoroutes concédées

en millions d'euros, effectif salarié en nombre, évolutions annuelles en %

	2006	2007	2008	2009	2010 (*)	10/09
Effectif salarié	16 802	16 477	16 274	15 804	15 569	-1,5%
Chiffre d'affaires hors TVA	6 747	7 263	7 437	7 634	7 960	4,3%
dont péages	6 546	7 076	7 198	7 439	7 733	4,0%
Consommations intermédiaires (CI)	798	834	845	954	1 040	9,0%
"Valeur ajoutée brute" (= CA - CI)	5 948	6 429	6 592	6 704	6 951	3,7%
Charges de personnel	851	896	896	889	887	-0,2%
Impôts, taxes et versements assimilés	764	783	787	812	819	0,9%
Excédent brut d'exploitation	4 345	4 758	4 919	5 093	5 334	4,7%
Dotations aux amortissements et aux provisions	1 361	1 412	1 493	1 550	1 549	0,0%
Produits financiers	1 433	1 582	1 644	1 455	1 360	-6,5%
Charges financières	621	531	602	518	571	10,2%
Capacité d'autofinancement	2 873	2 958	3 165	3 285	3 607	9,8%
Investissements	2 068	1 786	2 004	2 206	2 371	7,5%
Emprunt et dettes financières au 31/12	26 145	29 433	30 445	30 486	30 217	-0,9%

(*) 2010 provisoire

I – Les infrastructures de transport

I1 | La gestion des infrastructures de transport

Depuis quelques années, la gestion des infrastructures de transport subit de profondes évolutions, sous l'effet conjugué de la décentralisation et de la privatisation d'infrastructures sous tutelle publique.

Les infrastructures majoritairement gérées par l'État : ferroviaire et fluvial

La majeure partie du réseau fluvial et du réseau ferré reste très largement sous le contrôle de l'État via Voies Navigables de France (VNF) et Réseau ferré de France (RFF), qui gèrent les réseaux sous la tutelle de l'État et les exploitent en percevant des péages dus par les utilisateurs afin d'assurer la couverture des coûts d'usage des infrastructures. Ces péages ne couvrant ni l'ensemble de leurs charges ni leur capacité d'investissement, l'un comme l'autre reçoivent des financements publics. Concernant les voies navigables, le Rhône est concédé à la Compagnie nationale du Rhône (CNR), société anonyme d'intérêt général à capital majoritairement public. Une partie du réseau reste directement gérée par l'État ou bien a été décentralisée (réseau de Bretagne, des Pays de la Loire, canal de la Somme).

Deux Epic sous tutelle de l'État, gèrent des ports fluviaux (ports autonomes de Strasbourg et Paris), les autres ports fluviaux étant gérés par les Chambres de commerce et d'industrie dans le cadre de concessions de VNF ; le port fluvial de Lyon est géré par la CNR.

Décentralisation d'une partie des routes et des ports vers les collectivités territoriales

L'État continue de gérer le réseau routier national non concédé tandis que la très grande majorité des routes est du ressort des départements (380 000 km) et des communes (650 000 km). Le réseau routier national a été réduit de moitié après le transfert au 1^{er} janvier 2006 de la moitié du réseau routier national (17 000 km) aux collectivités territoriales (essentiellement aux départements).

L'État garde également la tutelle des 7 Grands ports maritimes (ex- Ports autonomes - encadré), des ports d'intérêt national d'outre-mer en concession auprès des chambres de commerce et d'industrie ou en régie d'État (Saint-Pierre et Miquelon). Mais, à l'instar des petits ports de commerce et des ports de plaisance, les 18 ports métropolitains d'intérêt national, représentant environ 20 % du trafic de commerce, ont été transférés aux collectivités territoriales au 1^{er} janvier 2007.

Privatisation d'autoroutes et d'aéroports

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes étaient des sociétés d'économie mixte jusqu'en avril 2005 (sauf Cofiroute, société privée présente depuis 1970). À partir de cette date, toutes les concessions ont été intégralement cédées à des actionnaires privés (voir note (1) de la figure I1.1), sauf les sociétés gestionnaires du tunnel du Mont-Blanc et du tunnel de Fréjus qui ont conservé un actionariat public et leur statut de SEM.

De même, suite à l'ouverture à des capitaux privés d'Aéroports de Paris en juin 2006, certains gestionnaires d'aéroports ont également pris le statut de société anonyme : les aéroports de Lyon, de Toulouse - Blagnac et de Bordeaux - Mérignac en 2007, l'aéroport de Nice en 2008, celui de Montpellier et de Lille en 2009, tandis que les aéroports de Strasbourg et de Nantes changeront de statut en 2011. L'aéroport binational de Bâle-Mulhouse est un établissement public franco-suisse.

Le décret d'application n°2008-1032 de la loi du 4 juillet 2008 sur la réforme portuaire est paru le 10 octobre 2008 au bulletin officiel.

Les axes de la réforme portuaire de 2008

1. Modernisation de la gouvernance : le contrôle échoit au conseil de surveillance (où la représentation de l'État et des collectivités territoriales est accrue) et au directoire dont la mission porte essentiellement sur le fonctionnement courant de l'établissement. Par ailleurs, un conseil de développement composé des différents acteurs locaux (acteurs économiques, collectivités, représentants des salariés, personnalités qualifiées, associations environnementales...) est associé à la définition des orientations stratégiques du port.

2. Transfert de la manutention portuaire à des opérateurs privés (cession des outillages et de leur exploitation).

3. Recentrage des missions des ports sur les missions d'autorité publique (accès maritimes, police portuaire, sécurité et sûreté), de régulation et renforcement des missions d'aménageur du domaine portuaire notamment pour la coordination des investissements entre les ports, les dessertes terrestres et les espaces à fort enjeu environnemental qui leurs sont confiés.

Figure I1.1 La gestion des infrastructures de transport en France en 2010

	Infrastructure	Statut juridique (capital public)	Ressources principales
Réseau routier	Routes nationales	Gestion par L'Etat	Budget de l'Etat
	Routes départementales	Gestion par les Conseils généraux	Budget des départements
	Routes communales	Gestion par les communes ou leurs groupements	Budget des communes
	Autoroutes concédées à des sociétés privées (1)	Concessions attribuées à des sociétés ou groupes entièrement privés	Recettes des péages
	Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB)	SA (Etat : 60,05% ; Coll. Terr. : 18,62%)	
	Société Française du Tunnel de Fréjus (SFTRF)	SAEM (Etat : 99,94% ; Coll. Terr.et CCI : 0,06%)	
Pont de Tancarville et Pont de Normandie	Concession attribuée à la CCI du Havre		
Réseau ferré	Réseau ferré de France (RFF)	EPIC (100% Etat)	Redevances d'infrastructure et
	RATP pour le métro parisien et les tramways de son domaine	EPIC (100% Etat)	Recettes du trafic
	Autorités organisatrices (AO) pour les métros et tramways de province	Les AO sont des communes ou groupements de communes	Budget des AO (2)
	Autorités portuaires (depuis 2007, pour le réseau ferré sur leur domaine)	EPA/EPIC (100%)	Recettes des ports
Réseau fluvial navigable	Voies navigables de France (VNF)	EPIC (100% Etat)	Péages, autres ressources de VNF (3)
	Compagnie nationale du Rhône (CNR)	SA (GDF-Suez:49,97%; CDC : 33,2% ; Coll. Terr. : 16,83%)	Ventes d'électricité d'origine hydraulique, subvention Etat et régions, redevances d'utilisation du fleuve
	Canaux parisiens et autres collectivités locales pour le réseau fluvial non ouvert au fret	Collectivités locales	Budget des CL
Aéroports	Aéroports de Paris (ADP)	SA depuis juillet 2005 (Etat: 52,4%)	Redevances aéronautiques - taxe d'aéroport
	Lyon, Bordeaux, Toulouse, Nice, Montpellier, Lille (8)	Sociétés anonymes	
	Autres principaux aéroports français	Concession aéroportuaire attribuée aux CCI	
Ports	Grands ports maritimes (4)	EPA/EPIC (100%)	Droits de ports et autres redevances
	Ports décentralisés (5) (6)	Gestion par les collectivités locales	
	Ports maritimes d'intérêt national (5)	Concession portuaire attribuée aux CCI (7)	
	Port fluviaux gérés par les CCI (6)	Concession portuaire attribuée aux CCI	

(1) Autoroutes du Sud de la France (ASF-ESCOTA), Compagnie financière et industrielle des autoroutes (Cofiroute), Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau (CEVM), Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France - Société des autoroutes Paris-Normandie (SANEF-SAPN), Autoroutes Paris-Rhin-Rhône - Autoroutes Rhône-Alpes (APRR-AREA), Société Marseillaise du Tunnel du Prado Carénage (SMTPC), Ardenay-Courtenay (ARCOUR), Autoroute de liaison Annecy Chambéry (ADELAC), Autoroute de liaison Calvados Orne (ALIS)

(2) Notamment le Versement Transport (fiche E1)

(3) Notamment la taxe hydraulique due par les titulaires d'ouvrages de prise d'eau, rejet d'eau ou autres ouvrages hydrauliques destinés à prélever ou évacuer des volumes d'eau sur le domaine public fluvial qui lui est confié

(4) Grands ports maritimes : Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, La Rochelle, Marseille, Nantes - Saint-Nazaire, Rouen ; ports autonomes (fluviaux) : Paris, Strasbourg

(5) 18 ports d'intérêt national ont été décentralisés en janvier 2007. depuis cette date, il ne reste des ports d'intérêt national que dans les DOM-TOM

(6) Pour les ports fluviaux, hors ports autonomes et le port de Lyon géré par la CNR, les 32 principaux autres ports fluviaux de commerce sont gérés par les CCI

(7) Sauf Saint-Pierre et Miquelon, géré directement par l'Etat

(8) les aéroports de Montpellier et de Lille deviennent des SA en 2009

Figure I1.2 Longueur des infrastructures de transports au 31 décembre

	1980	1985	1990	1995	2000	2008	2009	2010
Réseau routier	-	-	-	1 014 061	989 096	1 027 791	1 041 173	-
Réseau routier national	33 377	34 218	35 098	36 372	35 892	20 807	20 931	21 146
Autoroutes concédées (1)	3 707	4 586	5 475	6 299	7 310	8 431	8 431	8 548
Autoroutes non concédées	1 155	1 297	1 349	1 976	2 456	2 611	2 732	2 844
Routes nationales	28 515	28 335	28 274	28 097	26 126	9 765	9 768	9 754
Réseau routier départemental	-	-	-	368 054	359 055	377 984	377 986	-
Routes locales	-	-	-	609 635	594 149	629 000	642 256	651 202
Réseau ferroviaire exploité	34 362	34 676	34 070	31 940	31 397	31 041	30 939	-
Lignes grande vitesse (LGV)	0	389	709	1 253	1 281	1 881	1 881	1 884
Lignes classiques parcourues par des TGV	-	1 876	4 013	4 554	5 252	7 911	8 279	-
Autres lignes exploitées	34 362	32 411	29 348	26 133	24 864	21 249	20 779	-
Voies fluviales navigables	8 568	8 500	8 500	8 500	8 501	8 501	8 501	8 501
dont voies navigables fréquentées	6 568	6 324	6 197	5 962	5 789	5 200	5 110	5 110

Sources : Setra-Sicre, DGCL, SNCF, RFF, VNF

(1) hors ouvrages d'art (par exemple 42 km en 2009)

12 | Les investissements en infrastructures de transport

Selon les premières estimations, les dépenses d'investissements en infrastructures de transport diminuent en 2010 (- 5,0 % en euros courants après + 2,1 % en 2009). Elles atteignent 18,1 milliards d'euros. En volume (c'est à dire en tenant compte du prix des travaux publics) elles se situent 9 % en dessous de la moyenne des quinze dernières années.

Les investissements routiers diminuent fortement

Les investissements pour le réseau routier représentent un peu moins de 65 % du total des investissements pour les infrastructures de transports (11,9 milliards). Leur montant global diminue (- 5,6 %) par rapport à 2009, avec des tendances différentes selon le type de réseau.

Les investissements sur le réseau national non concédé géré par l'État diminuent très fortement (- 18,8 %). Le plan de relance représente 0,1 milliard de dépenses dans l'action « Plan de relance-Infrastructures routières (CPER) » (programme n°203 de l'État). Les dépenses d'investissements en voirie sur les réseaux locaux et départementaux diminuent moins fortement (- 7,4 %), après leur stabilité au cours de l'année 2009 en raison notamment des contraintes budgétaires fortes des départements.

Par contre pour le réseau concédé, les investissements des sociétés concessionnaires d'autoroutes augmentent de 13,4 % après la baisse de 3,8 % en 2009 et atteignent 2,1 Mds€, leur niveau de 2005.

Baisse des investissements ferroviaires

Les investissements ferroviaires diminuent (- 7,9 %) après plusieurs années de fortes hausses (+ 12,6 % en 2009, + 16,7 % en 2008) pour atteindre 2,8 Mds€ (tableau 12.1 « réseau ferré principal », le Transilien étant comptabilisé en « transport collectif urbain »). Cette baisse est expliquée par les intempéries et les grèves, ainsi que par la « saturation des moyens de production » (source rapport financier de RFF). Une grande part (72 %) correspond à des travaux de renouvellement de voies, de signalisation et de télécommunication, d'ouvrages d'art. Pour l'essentiel (2,3 Mds€, y compris Transilien) la production est réalisée par des mandataires au nom et pour le compte de Réseau ferré de France. S'y ajoute 0,8 Md€ de production directe. Enfin, 26 millions d'euros supplémentaires viennent de la production au titre du premier partenariat public privé signé par RFF pour un montant total de 1 milliard (1,4 Md€ y compris travaux connexes). Le contrat porte sur la conception, le déploiement, le financement, l'exploitation et la maintenance d'un système national de télécommunication en technologie GSM-R le long d'environ 14 000 km de voies ferrées. Cette baisse des investissements affecte

particulièrement le réseau classique (- 10,8 %). Ceux sur le réseau LGV reculent légèrement (- 0,8 %), les chantiers de la LGV Est Européenne et de la branche Est de la LGV Rhin - Rhône se poursuivant. Les subventions d'investissements versées à RFF pour financer ces programmes augmentent en 2010 de 1,3 % grâce aux concours de l'État (y compris AFITF) qui de fait compensent les reculs importants des financements de l'Union Européenne (72 millions d'euros de moins), et des collectivités locales (33 millions de moins des régions, 44 de moins des départements, 13 de moins des communes ; fiche E6)

Forte baisse des investissements portuaires

Les investissements des Grands ports maritimes, diminuent fortement (- 41,9 %) à 0,2 Md€ (contre 0,4 Md€ en 2009) après deux années avec des niveaux élevés. Les concours de financement apporté par l'AFITF pour le maritime diminuent (- 18,5 % ; fiche 13). Les dépenses pour le projet Fos 2XL à Marseille sont par exemple en baisse.

Les investissements des aéroports, des voies navigables et des transports collectifs urbains augmentent

Les investissements aéroportuaires qui représentent 0,8 Md€ soit 4,2 % de l'ensemble des investissements réalisés pour les infrastructures de transport, comptent pour l'essentiel les investissements d'Aéroports de Paris (ADP). Ces derniers augmentent de 16,7 % après avoir baissé de 15,4 % en 2009. Ils retrouvent leur niveau de 2008. Les investissements de la navigation aérienne sont en forte baisse (- 17,1 %) à 0,1 Md€, niveau le plus bas de ces dernières années, tandis que ceux des aéroports de province sont stables à 0,2 Md€. Les situations sont toutefois différentes selon les villes. Les investissements des aéroports de Nice, Lyon et Nantes sont en hausse et atteignent leurs niveaux les plus élevés de ces trois dernières années tandis que ceux de Strasbourg, Toulouse (- 40 %) et Bâle-Mulhouse baissent fortement. Les investissements de Marseille se stabilisent après les fortes baisses en 2009 et 2008 (+ 7,4 % après - 36,2 % après - 67,3 % en 2008).

Les investissements en infrastructures de transport fluvial augmentent de 3,3% en 2010 à 0,2 Md€, leur niveau le plus élevé depuis les années 1990. Ces investissements concernent pour l'essentiel les travaux du canal Seine Nord-Europe.

En 2010, l'ensemble des investissements en infrastructures de transports collectifs urbains (TCU) devrait augmenter de 5,1 % malgré la baisse sur le réseau RATP (- 3,5 %). Les investissements pour le Transilien augmentent de 19,9 % et ceux pour les TCU de province devraient augmenter de 5,2 % après une baisse en 2009 (- 5,9 %).

Figure I2.1 Les investissements en infrastructures de transport

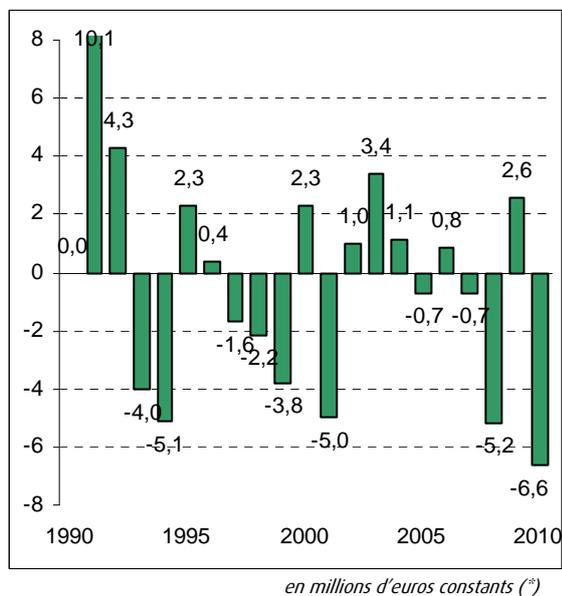
niveaux en milliards d'euros courants, évolution et structure en %

	1990	1995	2000	2007	2008	2009	2010	10/09	Structure 1990	Structure 2010
Réseau routier	9,0	10,4	10,5	12,5	12,6	12,6	11,9	-5,6	71,3	66,2
Réseau non concédé	7,5	7,9	8,5	10,7	10,7	10,8	9,9	-8,8	59,2	54,6
dont réseau départ. et local (1)	5,7	6,3	7,0	9,9	9,5	9,5	8,8	-7,4	45,2	48,6
dont réseau national (2)	1,8	1,6	1,5	1,3	1,3	1,3	1,1	-18,8	13,9	6,0
Réseau concédé (3)	1,5	2,5	2,1	1,8	1,9	1,8	2,1	13,4	12,1	11,5
Réseau ferré principal	2,0	1,4	1,3	2,3	2,7	3,0	2,8	-7,9	15,9	15,3
Réseau grande vitesse	1,0	0,3	0,6	0,6	0,7	0,9	0,9	-0,8	8,0	4,7
Réseau principal hors LGV	1,0	1,1	0,7	1,6	1,9	2,1	1,9	-10,8	8,0	10,5
Transports collectifs urbains	0,8	1,3	1,7	2,2	2,0	2,1	2,2	5,1	6,6	12,0
Réseau ferré Ile de France	0,2	0,4	0,2	0,2	0,3	0,4	0,5	19,9	1,3	2,6
RATP	0,3	0,6	0,4	0,5	0,6	0,7	0,7	-3,5	2,4	3,6
TCU de province (4)	0,4	0,4	1,1	1,5	1,0	1,0	1,0	5,2	2,9	5,7
Autres infrastructures	0,8	0,9	1,1	1,4	1,4	1,3	1,2	-9,2	6,2	6,6
Ports maritimes (5)	0,3	0,2	0,2	0,2	0,4	0,4	0,2	-41,9	2,0	1,3
Aéroports et navigation aérienne	0,5	0,6	0,8	1,1	0,8	0,7	0,8	5,1	3,6	4,3
Voies navigables et ports fluviaux	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0,2	3,3	0,6	1,0
Total des investissements	12,7	14,1	14,6	18,4	18,6	19,0	18,1	-5,0	100	100

Sources : DGFiP, DGCL, Asfa, RFF, RATP, Certu-TCU, DTMRF, DGAC, VNF, estimations SOeS

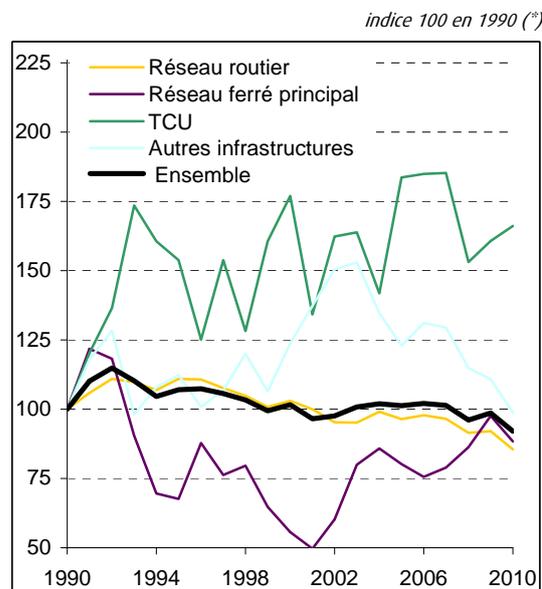
(1) Estimation SOeS pour 2010 sur la base des projections Dexia (2) Non compris le gros entretien du RRN ni les investissements réalisés par la DSCR (3) Estimations à partir des données de l'Asfa depuis 2004 (4) Estimation SOeS pour 2010 sur la base des budgets primitifs des EPCI ; le chiffre est révisé ensuite grâce à l'enquête Certu, Gart, UTP (1 042 millions en 2008, 980 millions en 2009, 1 031 millions en 2010) (5) À compter de 2007, seuls sont pris en compte les ex-ports autonomes maritimes (7 ports). Les 15 principaux ports d'intérêt national qui étaient également pris en compte dans les séries jusqu'en 2006, et qui ont été décentralisés au 1er janvier 2007, ne sont plus pris en compte. Pour l'année 2006, sur les 261 millions d'euros d'investissement, 130 millions étaient les investissements des 7 ex-ports autonomes ; ce montant est passé à 252 millions en 2007

Figure I2.2 Croissance annuelle en volume (*) des investissements en infrastructures de transport



Source : SOeS, d'après DGFiP, DGCL, Asfa, RFF, RATP, Certu - Enquête TCU (95-2010), DGITM, DGAC, VNF, Insee, estimations SOeS (*) euros courants déflatés par l'indice du prix de production des travaux publics

Figure I2.2 Volume (*) des investissements en infrastructures de transport, par grand type d'infrastructure



Source : SOeS, d'après DGFiP, DGCL, Asfa, RFF, RATP, Certu - Enquête TCU (95-2010), DGITM, DGAC, VNF, Insee (*) euros courants déflatés par l'indice du prix de production des travaux publics

13 | L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)

Les dépenses d'intervention de l'AFITF bénéficient principalement aux modes routiers et ferroviaires avec une inflexion en 2010 en faveur du ferroviaire du fait des objectifs fixés par la loi de programmation du Grenelle de l'environnement. Les interventions de l'AFITF en faveur du fer représentent 1,1 Md€ en 2010, celles pour la route 0,8 Md€. Même si les montants en sont plus faibles, les dépenses de l'AFITF en faveur du fluvial augmentent fortement du fait des investissements pour le Canal fluvial Seine – Nord Europe.

Pour la 2^e année consécutive l'AFITF bénéficie d'une subvention d'équilibre

L'AFITF reçoit annuellement des ressources affectées à son financement : la taxe d'aménagement du territoire due par les sociétés d'autoroutes (0,5 Md€), les redevances domaniales (0,2 Md€), ainsi que 40 % du produit des « amendes radar » (0,1 Md€). En 2010 ces ressources « pérennes » s'élèvent à 0,9 Md€, en augmentation de 3,5 % en euros courants. Dans le même temps, les dépenses s'élèvent à 2,1 Mds€ et, même si elles ont diminué de 13%, elles restent plus élevées que ces ressources pérennes. Du fait de ce déséquilibre et comme en 2009, l'État a versé à l'AFITF une subvention pour charge de service public de 0,9 Md€ (après 1,2 Md€ en 2009).

L'Agence a reçu aussi une subvention de 0,3 Md€ dans le cadre de la mise en œuvre du plan de relance de l'économie (montant un peu moins élevé que les 0,4 Md de 2009). Dans le cadre du plan de relance l'agence a notamment aidé au financement des programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI).

Les dépenses d'intervention baissent en 2010

L'essentiel des dépenses de l'AFITF sont des dépenses d'intervention et visent à mettre en œuvre les projets d'infrastructures, décidés dans le cadre du SNIT (schéma national des infrastructures de transport) ou planifiés dans le cadre des Contrats de projets État-Régions (CPER). Les dépenses d'intervention de l'AFITF reculent de 13% après avoir fortement augmenté (+ 17 %) et retrouvent le niveau de 2007-2008.

Réorientation des dépenses au bénéfice du rail

Les interventions se sont inscrites en 2010 dans les objectifs fixés par la loi de programmation du Grenelle de l'environnement. Ainsi la part des dépenses en faveur de la route représentent désormais 36% du total (contre 43 % en 2009), avec 771,5 millions d'euros Cette part est à son minimum depuis la création de l'agence. Ces dépenses qui avaient augmenté de 31% en 2009

ont baissé de 27 % en 2010. Ce recul résulte des dépenses liées aux CPER (- 28 %) tandis que les dépenses d'intervention de l'AFITF hors CPER continuent à augmenter, à un rythme élevé après déjà la forte hausse de l'année précédente (+ 9% après + 76 %). Les dépenses d'intervention bénéficient pour moitié à la sécurité des tunnels routiers et à la régénération du RRN. Des montants importants bénéficient aussi au raccordement des autoroutes A75-A9 au niveau de Béziers et à l'aménagement de la RN7 à deux fois deux voies entre Cosne-sur-Loire et Balbigny ainsi qu'à la section Langon-Pau de l'autoroute A65.

Le total des dépenses d'intervention de l'AFITF en faveur du rail représentent presque la moitié des dépenses d'intervention de l'agence. Ces dépenses continuent d'augmenter en 2010 même si le rythme en est ralenti (+ 5 % en 2010 après + 9 % en 2009). Comme pour la route, les dépenses liées au CPER reculent (- 23 % après + 101 % en 2009) tandis que celles hors CPER augmentent (+ 17 % après - 9 %). Près de 40% des dépenses d'intervention hors CPER bénéficient à la LGV Est Européenne et 22 % à la branche Est du LGV Rhin - Rhône. Figurent aussi des dépenses en faveur de la régénération ferroviaire, de la sécurité des transports ferroviaires, de l'accessibilité ferroviaire des personnes à mobilité réduite dont les montants sont moindres.

Les interventions au bénéfice des transports collectifs urbains (TCU) baissent à un rythme amplifié (- 29%) du fait de la baisse des dépenses liées au CPER. et représentent 187 millions. Elles bénéficient au financement des projets de TCU des grandes agglomération retenus dans le premier appel de projet lié au Grenelle.

Enfin, pour les modes fluvial et maritime, les montants totaux des interventions transitant par l'AFITF restent plus marginaux (respectivement 45 et 53 millions d'euros). Il est à noter néanmoins qu'en lien avec le Canal fluvial Seine - Nord les dépenses en faveur du fluvial bondissent de 80%.

L'AFITF concourt financièrement, au nom de l'État, à des projets d'infrastructures terrestres et maritimes. Sa création a été concomitante en 2003 de la privatisation des sociétés d'autoroutes et du CIADT (Comité interministériel d'Aménagement du territoire). Elle a reçu, initialement, une dotation en capital de 4 Mds€ 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 mais elles sont désormais insuffisantes ce qui a nécessité en 2010 comme en 2009 une subvention d'équilibre. Dans le futur les nouvelles recettes prévues dans le cadre du Grenelle devraient abonder les recettes de l'agence.

13.1 Ressources et emplois de l'AFITF

en millions d'euros

Ressources	2006	2007	2008	2009	2010
Dotation en capital (1)	-	-	-	-	-
Avance du trésor	-	-	-	143,0	-
Dividendes sociétés d'autoroutes	-	-	-	-	-
Redevance domaniale	162,9	168,6	174,0	180,0	185,9
Taxe d'aménagement du territoire	511,9	525,8	521,3	527,7	539,3
Produit des amendes radar	100,0	100,0	122,9	115,1	126,4
Produits financiers	1,1	0,0	0,0	0,0	0,2
Produits exceptionnels	-	-	-	7,5	24,4
Subvention d'investissement Etat	62,0	-	-	1602,5	1245,7
Total (hors dotation en capital)	837,9	794,4	818,2	2575,7	2121,8

Dépenses	2006	2007	2008	2009	2010
Fonctionnement et personnel	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5
Dépenses d'intervention (3)	1685,6	2171,4	2111,7	2469,9	2148,6
Total	1686,0	2171,9	2112,2	2470,4	2149,1

Résultat d'exploitation	-848,1	-1377,5	-1294,0	105,4	-27,3
Dépenses d'investissement	0,0	0,0	0,0	143,0	0,0
Actif en fin d'exercice (2)	2768,3	1390,8	96,8	59,2	31,8

Source : SOeS- CCTN, d'après SNCF et SOeS - enquête auprès des opérateurs ferroviaires
 (1) En 2005, la dotation en capital financée sur le produit des privatisations des sociétés d'autoroutes était de 4 milliards d'euros
 (2) y compris amortissements

Missions et organisation de l'AFITF

Suite aux débats parlementaires de mai-juin 2003 sur la politique des transports à horizon 2020 qui avait affirmé le besoin d'une politique d'équipement pour développer les modes alternatifs à la route, le Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a entériné la création de l'AFITF pour « concourir, aux côtés des autres co-financeurs et dans un objectif de développement durable, au financement des grands projets d'infrastructures ferroviaires, routières, fluviales ou portuaires, ainsi qu'aux autoroutes de la mer » ; l'Agence apporte le concours financier de l'Etat dans les grands projets structurants décidés lors de ce CIADT. Le décret n° 2004-1317 du 26 novembre 2004 institue l'AFITF comme un établissement public national à caractère administratif. Sa mise en place effective, et notamment celle de son conseil d'administration, 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 Etat - Régions (CPER) et procédures contractuelles assimilées.

Figure I3.2 Dépenses d'intervention de l'AFITF

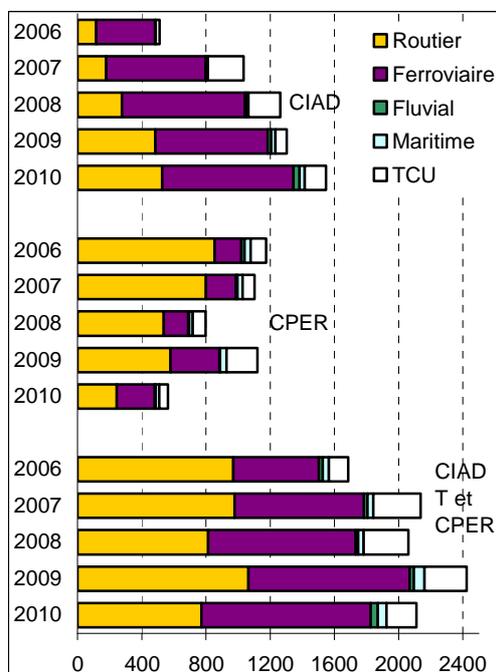
en millions d'euros

	2006	2007	2008	2009	2010
Opérations hors CPER	510,6	1034,0	1262,7	1303,9	1547,9
Routier	116,0	178,8	275,9	485,3	527,1
Ferroviaire	366,2	619,8	766,9	699,7	818,7
Fluvial	5,3	10,9	9,5	22,0	38,0
Maritime	0,0	3,5	12,6	25,0	31,7
TCU	23,1	221,0	197,8	71,9	132,4
CPER et assimilé	1175,0	1102,6	797,6	1120,6	563,0
Routier	854,0	799,3	538,1	578,6	244,4
Ferroviaire	166,5	187,2	152,1	306,2	235,8
Fluvial	20,5	10,8	6,4	3,2	7,0
Maritime	37,0	31,3	21,3	40,3	21,5
TCU	97,0	74,0	79,8	192,4	54,2
Divers (*)	0,0	34,8	51,4	45,9	46,2
TOTAL	1685,6	2171,4	2111,7	2470,4	2157,1
Total routier	970,0	978,1	814,0	1063,9	771,5
Total ferroviaire	532,7	807,0	919,0	1005,9	1054,5
Total fluvial	25,8	21,7	15,9	25,2	45,0
Total maritime	37,0	34,8	33,8	65,3	53,2
Total TCU	120,1	295,0	277,6	264,2	186,7

Source : AFITF (dépenses mandatées)
 (*) Poste incluant notamment le programme exceptionnel d'investissement pour la Corse

Figure I3.3 Dépenses d'intervention de l'AFITF

en millions d'euros



Source : AFITF (dépenses mandatées)
 Note : décomposition modale hors poste « divers », qui inclut notamment le programme exceptionnel d'investissement pour la Corse.

14 | Les réseaux de transport dans l'UE

Les longueurs des réseaux de transport en Europe sont stables dans le temps, à l'exception des autoroutes et des lignes à grande vitesse qui se développent de manière régulière. Malgré leur développement, les LGV et les autoroutes représentent une part modeste des linéaires routiers et ferrés. Mais, en terme de quantité de transports, leur part est forte, du fait de leur débit élevé.

Les réseaux routiers

Les densités des réseaux autoroutiers opposent les douze nouveaux États membres (NEM12) aux États de l'ex-UE15 : 155 kilomètres d'autoroute par million d'habitants dans l'UE15 contre 45 dans les NEM ; 19 kilomètres par km² dans l'UE15 contre 4 dans les NEM. Des disparités existent aussi à l'intérieur des NEM, et par exemple la Slovénie est dotée d'un réseau autoroutier dense et moderne.

Les grands pays de l'UE15 sont assez proches en densité autoroutière, même si, d'un côté du spectre, le Royaume-Uni est globalement nettement moins dense, tandis que de l'autre l'Espagne est nettement plus dense par habitant, et le Bénélux, nettement plus dense par km².

Au-delà du seul réseau autoroutier, on peut comparer la France avec sept pays riverains -ou proches- pour l'ensemble du réseau routier. Le reste des réseaux routiers des différents pays européens est en effet trop disparate institutionnellement et parfois trop lacunaire (voir encadré) pour une analyse comparée.

Les pays du Benelux disposent des réseaux routier et autoroutier les plus denses, la France et l'Espagne étant dans une situation intermédiaire, très denses par habitant. Tandis que l'Allemagne et l'Italie plutôt denses au regard du linéaire par km², le sont très faiblement au regard du nombre d'habitants. Enfin, le réseau routier britannique est de faible densité. Pour ces huit États, les autoroutes, qui ne représentent en longueur pas plus de 2 % des réseaux totaux, acheminent toutefois une fraction importante de la circulation (environ le quart pour la France voir fiche C1).

Les réseaux ferroviaires laissent apparaître de moindres disparités entre les pays de l'UE15 et les NEM. Les indicateurs montrent une densité tant par million d'habitants que par km² plus élevée dans les NEM que dans l'ex-UE15. Ainsi les réseaux ferrés tchèque et hongrois sont les plus denses. Par contre des ratios que l'on peut qualifier d'intensité d'utilisation, à savoir le nombre de trains par kilomètre de ligne et par an ainsi que le nombre annuel de voy-km par km, ou de t-km, par km de ligne, sont plus élevés dans l'UE15, particulièrement lorsqu'il s'agit de voyageurs. Les Pays-Bas, l'Allemagne, l'Autriche, le Royaume Uni et la Belgique sont les pays qui

comptent le plus de trains par kilomètre de ligne et par an.

Les réseaux fluviaux acheminent une part significative des transports de marchandises dans une dizaine d'États, ceux possédant de grands ports maritimes auxquels aboutissent les fleuves. Les voies fluviales présentent une diversité de gabarits caractérisés par le tonnage des bateaux ou des convois qui peuvent les emprunter. Les six États européens disposant des réseaux les plus développés sont ceux où passent de grands fleuves : Rhin, Elbe, Danube, Seine, Rhône ainsi que le canal Albert en Belgique. Ces voies sont cependant assez diverses, en réalité, par le gabarit et donc la navigabilité. Les ratios d'intensité d'utilisation montrent l'importance du réseau fluvial en Allemagne et en Hollande. Ce point fait ressortir une concomitance avec l'importance du réseau ferré et des ports maritimes de ces deux pays.

Statistiques utilisées

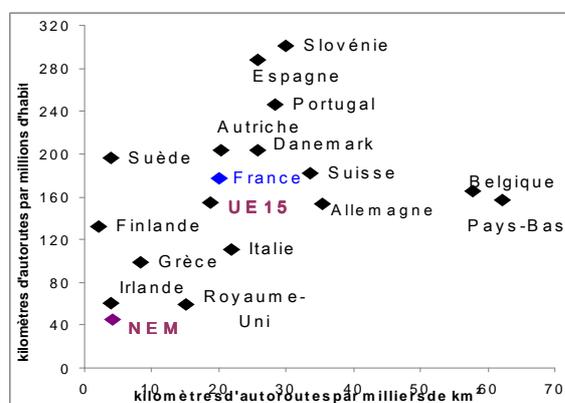
Les statistiques utilisées ici sur les réseaux routiers et autoroutiers proviennent des bases de données Eurostat ou IRF. Recouper les deux sources s'est avéré nécessaire mais n'a pas suffi à remédier aux lacunes. En effet, les réseaux routiers sont le plus souvent classés selon les autorités dont ils dépendent. Globalement le réseau se répartit entre des autoroutes, des routes nationales ou fédérales, des routes « provinciales » (qui peuvent être régionales ou départementales pour la France, dépendre des länders en Allemagne, des régions en Italie, des communautés autonomes pour l'Espagne ou encore des provinces pour la Belgique) et enfin les routes communales. Généralement l'entité administrative dont dépend le réseau est financeur et gestionnaire de celui-ci. Il y aura néanmoins des exceptions. Ainsi en Allemagne, les routes nationales (hors autoroutes) sont construites par l'État fédéral et gérées par les länders. La précision et la fiabilité des chiffres décroissent avec le niveau hiérarchique des routes, plus particulièrement pour le réseau communal (non prise en compte des routes de type rural dans certains cas).

Figure I4.1 Les réseaux routiers et autoroutiers et indicateurs de densité

Pays	réseau routier		géographie		densité réseau total		densité réseau autoroutier	
	total (milliers de km)	autoroutes (milliers de km)	population (million d'habitants)	superficie (milliers de km)	km par million d'habitants	km par 1000 km ²	km par million d'habitants	km par 1000 km ²
Belgique	151	1,7	10,7	30,5	14 115	4,9	164	57
Allemagne	644	12,6	82,2	357,0	7 839	1,8	153	35
Espagne	666	13,0	45,3	505,3	14 714	1,3	287	26
France	951	11,0	62,1	551,0	15 315	1,7	177	20
Italie	488	6,7	59,6	301,3	8 180	1,6	112	22
Luxembourg	5	0,1	0,5	2,6	10 804	2,0	304	57
Pays-Bas	126	2,5	16,4	41,5	7 686	3,0	152	60
Royaume-Uni	420	3,7	61,2	243,6	6 866	1,7	60	15
UE 15		60,7	392,5	3 243,0			155	19
NEM12		4,6	103,3	1 088,0			45	4
UE 27		65,3	495,8	4 331,0			132	15

Sources : Eurostat et IRF ; années 2005 à 2007 selon les États

Figure I4.2 Kilomètres d'autoroute



Sources : Eurostat et IRF

Figure I4.3 Voies navigables terrestres

année 2007

Pays	milliers de kilomètres de voies navigables (canaux et fleuves)					milliards de t-km transportés	millions de t-km par km et par an
	total	classes de tonnage des bateaux					
		0 à II < 650 t	III & IV 650 à 1 500 t	V 1 500 à 3 000 t	VI et VII > 3 000 t		
Belgique	1,5	0,6	0,4	0,2	0,3	9	6
Allemagne	7,3	1,4	2,5	2,3	1,2	64	9
France	5,4	3,3	0,3	0,2	1,5	9	2
Hongrie	1,6	0,5	0,6	0,0	0,4	2	2
Pays-Bas	6,2	3,0	0,8	1,2	1,2	45	7
Roumanie	1,8	0,1	1,1	0,3	0,3	9	5

Sources : Eurostat, VNF ; yc transit rhénan

Figure I4.4 Les réseaux ferrés, indicateurs de densité et intensité d'utilisation

	Linéaire de réseau			Densité		Intensité d'utilisation				
	milliers de km de lignes			densité du réseau total		milliers de trains par km de ligne et par an				
	total	électrifié	grande vitesse	km par million d'hab	km par km ²	voyageurs	fret	total	voyageurs	fret
Belgique	4	3	0,2	329	115	22,8	4,6	27,4	3,0	2,4
Bulgarie	4	3		544	37	6,1	2,3	8,4	0,6	1,1
République tchèque	9	3		914	120	12,9	4,6	17,4	0,7	1,6
Allemagne	34	20	1,3	412	95	22,8	8,0	30,8	2,4	3,4
Grèce	3	0		228	19	6,5	1,1	7,6	0,6	0,3
Espagne	15	9	1,6	332	30	11,9	2,4	14,5	1,6	0,7
France	31	15	1,9	481	54	14,1	4,0	18,1	2,8	1,4
Italie	17	12	0,9	283	56	16,9	3,6	20,5	3,0	1,4
Hongrie	8	3		791	85	10,6	2,4	13,0	1,0	1,2
Pays-Bas	3	2	0,1	177	70	45,2	4,8	50,1	5,5	2,4
Autriche	6	4		692	69	16,5	8,6	26,7	1,9	3,8
Pologne	20	12		515	63	7,2	4,0	11,4	1,0	2,7
Portugal	3	1		268	31	11,7	2,8	14,5	1,5	0,9
Roumanie	11	4		501	45	6,5	2,4	8,9	0,6	1,4
Slovaquie	1	1		611	61	8,6	6,9	15,5	0,7	2,9
Slovaquie	4	2		665	73	8,9	4,9	13,8	0,6	2,6
Finlande	6	3		1 117	18	5,9	3,1	9,0	0,7	1,8
Suède	10	8		1 070	22	9,1	4,8	13,9	1,1	2,4
Royaume-Uni	16	5	0,1	267	67	29,2	2,6	31,7	3,2	1,5
UE15	150	83		381	46	18,0	4,6	22,7	2,4	2,0
NEM	62	27		598	57	8,1	3,7	11,9	0,8	2,4
Norvège	4	4		868	13	8,3	2,4	10,7	0,7	0,9
Suisse	3	3		461	85	39,6	9,5	49,1	5,2	3,5

Sources : Eurostat, UIC ; année 2008 (sauf grande vitesse : année 2009)

E – Les transferts de l'Etat et des collectivités locales

E1 | Recettes publiques diverses liées au transport

Les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élevaient à 39,2 milliards d'euros. Elles augmentent de 1,1 % en 2010, contre - 1,0 % en 2009 (tableau. E1.1).

Les taxes et redevances dues par les producteurs et usagers des transports

Les redevances sont des recettes perçues lors de l'utilisation d'une infrastructure gérée par un organisme public. C'est le cas des redevances payées par les compagnies aériennes à l'aviation civile pour les services de navigation aérienne ou d'atterrissage dont le produit augmente de 16,0 % à 1,5 milliard.

Plusieurs taxes sont par ailleurs payées par les usagers ou les producteurs de transport ; elles peuvent être versées au budget général des administrations ou affectées au financement d'une action particulière, avec ou sans lien avec les transports. C'est par exemple le cas de l'ensemble des taxes assises sur les véhicules routiers mais également de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP, devenue TICPE en 2010) qui, sans être une taxe spécifique sur les transports, grève les carburants automobiles (encadré). Le produit du total des taxes carburants (24,6 milliards d'euros en 2010 y compris DOM) augmente de 0,8 % après trois années de recul (- 1,6 % en 2009). Depuis 2005 les régions bénéficient d'une partie de la TIPP collectée. Croissante, cette part atteint 17,1 % en 2010, contre 16,4 % en 2009.

Le financement des transports par des « non-usagers » du transport

A l'inverse, certaines taxes frappant des « non-usagers » sont affectées au financement d'actions liées au transport et à ses infrastructures. C'est notamment le cas du versement transport qui représente 6,1 Mds€ dont la moitié en Île-de-France. Elle constitue la principale source de financement des transports collectifs urbains: Cette cotisation assise sur la masse salariale a presque doublé en dix ans. Il est versé par les entreprises qui emploient dix salariés ou plus travaillant à l'intérieur d'un périmètre de transport urbain d'une autorité organisatrice des transports urbains et assis sur la masse salariale de l'entreprise. La taxe hydraulique (0,1 Md€), en est un autre exemple. Elle est payée par les concessionnaires des barrages qui financent ainsi l'activité de VNF. Celui-ci a pour mission principale, mais pas exclusive, l'exploitation du réseau fluvial pour les transports.

Autres recettes retracées

Les recettes liées aux amendes pour infraction au code de la route représentent 0,7 milliard d'euros en 2010 (+ 3,2%), parmi lesquels 126 millions

(+ 9,8 %) sont affectés à l'AFITF pour la construction de nouvelles infrastructures.

L'État et les collectivités locales perçoivent des dividendes en tant que détenteurs d'entreprises de transports, comme par exemple, les ports autonomes, ADP, Air France. En 2010, la SNCF ne verse pas de dividende à l'État au titre de son résultat net de l'année 2009 qui était négatif. En 2009 elle avait versé 183 millions d'euros au titre de 2008.

Les taxes générales

La production de services de transport et l'existence même d'entreprises de transport génèrent des impôts et des taxes générales comme la TVA, l'impôt sur les bénéfices, les cotisations sociales ou encore la taxe professionnelle. 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. Ainsi, le transport de voyageurs n'est pas soumis au taux de TVA de 19,6 % mais de 5,5 %, ce qui constitue une aide indirecte au transport de voyageurs. Les transporteurs de fret bénéficient quant à eux de dégrèvements spécifiques de la taxe professionnelle lorsqu'ils possèdent des véhicules de transport.

La taxe intérieure à la consommation des produits énergétiques (TICPE, ex-TIPP)

La taxe intérieure à la consommation des produits énergétiques (TICPE) qui succède depuis 2010 à la TIPP est assise sur le volume de produits pétroliers consommés et non sur leur valeur. Elle est assise à près de 95 % sur l'achat de carburants automobiles et donc presque totalement liée aux transports. C'est la principale recette liée aux transports des administrations publiques : 23,6 milliards d'euros en 2010 (y compris autres carburants) dont 13,5 milliards pour l'État, 4 milliards pour le financement des aides aux entreprises par les régions, 6 milliards pour les départements auxquels il conviendrait d'ajouter 0,5 milliard d'euros aux DOM pour le fonds des investissements routiers et des transports (FIRT). Le montant minimal unitaire de TIPP est de 57,92 euros par hl de supercarburant et de 41,69 euros par hl de gazole sachant que depuis 2007 les régions ont la possibilité de l'augmenter (figure E1.2). Les professionnels bénéficient par ailleurs de remboursements de TIPP sur le gazole.

Figure E1.1 Recettes diverses des administrations publiques liées au transport (*)

niveaux en millions d'euros, évolution en %

	Affectation	2000	2007	2008	2009	2010	10/09
- Taxe à l'essieu	État	223	216	226	172	168	-2,3
- Taxe sur contrats d'assurance automobile	Sécurité sociale (depuis 2005)	809	960	952	951	948	-0,3
- Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	État (Séc. Soc. entre 2001 et 2003)	644	1 140	1 086	1 098	996	-9,3
- Dividendes des sociétés d'autoroutes	État	-	0	0	0	0	
- Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation	État et collectivités locales	329	573	613	593	604	1,9
- Taxe sur l'aménagement du territoire	AFITF (à partir de 2005)	-	100	123	115	126	9,8
- Redevances domaniales	AFITF (à partir de 2006)	425	526	521	528	539	2,2
- Certificats d'immatriculation	AFITF (à partir de 2005)	131	169	174	180	186	3,3
- Vignette	Régions	1 373	1 939	1 968	1 917	1 919	0,1
	Départements	539	0	0	0	0	
Total route (hors TIPP)		4 483	5 622	5 663	5 554	5 487	-1,2
- Dividendes versés par SNCF	État			131	183	0	
Total fer				131	183	0	
- Péages	VNF		13	12	12	13	8,0
- Taxe hydraulique	VNF		120	125	129	125	-3,7
- Redevances domaniales	VNF	104	24	26	26	29	9,6
Total voies navigables		104	157	163	168	166	-0,7
- Taxe de l'Aviation Civile	État		177	167	61	71	15,1
	BACEA ⁽¹⁾	220	174	191	282	318	12,8
	FIATA ⁽²⁾	55	-	-	-	-	
	FSD ⁽³⁾		164	173	162	163	0,7
- Redevances de la circulation aérienne	BACEA		1 315	1 298	1 262	1 463	16,0
- Taxe d'aéroport	Aéroports ⁽⁴⁾		639	713	731	783	7,2
- Taxe sur les nuisances sonores aériennes ⁽¹⁰⁾	Aéroports (redistribuée aux ménages)		50	60	58	57	-1,6
- Dividendes d'Air France et d'ADP	État		88	121	71	78	10,4
Total transport aérien		275	2 607	2 722	2 628	2 935	11,7
- Dividendes des ports autonomes	État		10	20	33	15	-55,6
Total ports			10	20	33	15	-55,6
- Total TIPP (devenue TICPE en 2010) ⁽¹¹⁾			24 264	23 835	23 527	23 601	0,3
dont ⁽⁵⁾	État	24 267	16 470	15 037	13 889	13 540	-2,5
	Régions (aides aux entreprises)		2 858	3 636	3 865	4 041	4,6
	Départements (RMI)		4 936	5 162	5 773	6 020	4,3
- Ademe (dont TGAP)			268	313	387	489	26,4
- TGAP sur les huiles usagées	État		319	151	3	16	433,3
- Taxe spéciale (DOM)	DOM (FIRT ⁽⁶⁾)	449	482	464	462	467	1,1
Total taxes sur les carburants		24 716	25 333	24 763	24 379	24 573	0,8
TOTAL (HORS VERSEMENT TRANSPORT)		29 578	33 729	33 462	32 944	33 175	0,7
- Versement transport en Province ⁽⁹⁾	Autorités organisatrices	1 732	2 660	2 739	2 895	3 060	5,7
	- dont à TCSP ⁽⁸⁾	830	1 569	1 610	1 641	1 735	5,7
	- dont autres de plus de 100 000 hab.	719	827	861	973	1 029	5,7
	- dont autres de moins de 100 000 hab.	182	264	268	281	297	5,7
- Versement transport Île-de-France	STIF	2 100	2 876	2 970	2 979	3 016	1,2
Total versement transport (9)		3 832	5 536	5 709	5 874	6 077	3,4
TOTAL		33 410	39 266	39 171	38 819	39 252	1,1

Source : SOEs, d'après Insee, Certu, DGAC, STIF, VNF

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

Notes : (1) BACEA : Budget annexe « contrôle et exploitation aérien », cette dénomination remplace depuis 2006 celle de Budget annexe de l'aviation civile (BAAC) ; (2) FIATA : Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien ; (3) FSD : Fonds de solidarité pour le développement ; (4) Dont majoration de la taxe d'aéroport à compter du 01/01/2008 ; (5) le montant de la TIPP comprend la TIPP sur le gazole et le supercarburant, mais aussi sur les autres produits pétroliers ; la part de la TIPP sur le gazole et le supercarburant représentant 95 % du total (6) FIRT : Fonds d'investissement routier et des transports ; (7) estimations sur la base de 186 réseaux ; (8) TCSP : Transport collectif en site propre ; (9) projections SoEs. (10) ex TGAP sur les décollages d'aéronefs recouverte par la DGGI jusqu'en 2004 ; (11) TICPE : taxe intérieure sur la consommation de produits énergétiques

Figure E1.2 TIPP unitaire par région

en euros/hl

	Gazole			Supercarburant		
	1e Modulation votée	2e Modulation (Grenelle)	Taux de TIPP	1e Modulation votée	2e Modulation (Grenelle)	Taux de TIPP
Poitou-Charentes	0	0	41,69	0	0	58,92
Corse	0	0	41,69	0	0	57,92
Rhône-Alpes, PACA, Île-de-France	1,15	0	42,84	1,77	0	60,69
Autres régions	1,15	1,35	44,19	1,77	0,73	61,42

Source : DGDDI

La « TIPP régionale » :

Depuis 2005, un dispositif concernant la TIPP est institué-pour apporter 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 24/10/2005, les régions françaises sont autorisées à appliquer une sur-taxation ou une décote de 1,15 euro par hectolitre sur la TIPP du gazole et 1,77 euro par hectolitre sur la TIPP du super. Depuis 2010, avec la loi du 03 août 2009 du grenelle de l'environnement, les conseils régionaux peuvent majorer à l'aide d'une deuxième modulation le tarif de la taxe intérieure de consommation applicable aux carburants vendus aux consommateurs finals sur leur territoire, dans la limite de 0,73 € par hectolitre pour les supercarburants et de 1,35 € par hectolitre pour le gazole.

La TIPP devient la TICPE en 2010.

E2 | Les dépenses des administrations publiques centrales

En 2010, les dépenses en transport et en infrastructures des administrations publiques centrales (APUC) hors charges de retraites diminuent (- 0,4 %) et s'élèvent à 11,0 Mds€.

Le transport ferroviaire avec 5,3 Mds€ et le transport routier (2,8 Mds€) sont les deux principaux postes de dépenses des APUC. Leurs dépenses totales pour le transport ferroviaire augmentent (+ 2,4 %) de même que les transports aériens (+ 2,4 %) et les « services communs » (+ 2,9%). Elle augmentent très fortement pour les transports urbains (+ 38,8 %). Par contre, leurs dépenses totales pour le transport routier (- 6,2 %) et le transport maritime (- 12,4 %) diminuent.

Les dépenses de fonctionnement augmentent

Globalement, les dépenses de fonctionnement des APUC augmentent de 1,1% en euros courants.

Pour le transport ferroviaire, les dépenses de fonctionnement augmentent de + 2,4 %. Il en est de même pour le transport aérien (+ 4,4 %) et pour le fluvial (+ 2,0 %). Les versements de l'État à réseau ferré de France (RFF) augmentent (+ 6,8%). Depuis 2009 certaines dépenses anciennement comptabilisées comme investissement le sont désormais en fonctionnement, avec l'entrée en vigueur de la nouvelle règle de partage des subventions que l'État verse à RFF (encadré). Cette modification a eu un impact important sur l'évolution des dépenses courantes (à la hausse) et d'investissement (à la baisse) en 2009, mais n'en a plus en 2010.

Par contre les dépenses de fonctionnement pour la route diminuent (- 4,8 %) comme c'est le cas depuis 2006 et la décentralisation du réseau routier national. Même s'il touche à sa fin, le transfert progressif depuis 2006 de près de 30 000 agents de l'État travaillant dans les ex-DDE aux collectivités territoriales a encore des effets sur les dépenses. Ainsi en 2010, le transfert aux départements des rémunérations des agents des ex-DDE (2000 personnes en 2010) représente 17 millions d'euros.

Les dépenses courantes des administrations publiques centrales augmentent pour le transport aérien (+ 4,4 %) et pour le fluvial (+ 2,0 %).

Malgré le plan de relance, les dépenses d'investissements diminuent

Tous modes confondus, les dépenses d'investissement des APUC diminuent (-3,5 %).

Le plan de relance débuté en 2009 apporte un financement à l'AFITF et à VNF pour des programmes de modernisation et d'entretien du réseau routier et ferroviaire et abonde certains

programmes de transport de l'État. Les investissements fluviaux restent à un niveau élevé. Les transferts pour les investissements en transports collectifs urbains après un repli en 2009 dépassent à nouveau les 200M€ (+ 44,6 % par rapport à 2009) retrouvant ainsi le niveau élevé connu depuis 2007. Ce montant d'investissements est consacré principalement au financement des transports collectifs en site propre (tramway, métro) dans les métropoles de province.

Les investissements routiers (-190 M€, soit - 7,2 %) et maritimes (-50 M, soit - 27,9 %) reculent.

Fonctionnement / Investissement en 2009 : le contrat de performance État-RFF

Dans le cadre du contrat de performance État-RFF, les anciennes subventions versées à RFF disparaissent en 2009 au profit d'une unique enveloppe qui est une subvention de fonctionnement, ce qui affecte la répartition des dépenses de l'État entre fonctionnement et investissement, et son évolution en 2009.

Champ des dépenses des APUC

Les administrations publiques centrales comprennent l'État et les organismes divers d'administration centrale (ODAC), à savoir pour les transports : Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), 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 par contre pas les entreprises publiques de transport ou de gestion d'infrastructures comme RFF.

Le premier poste des dépenses des APUC (hors charges de retraites) en 2010 reste le mode ferroviaire, avec 48 % des dépenses, suivi de la route et le transport routier avec 25 %, les voies navigables 5,3 %, la mer 4,7 %, les autres modes participant chacun à moins de 5 % de la dépense totale.

Les dépenses d'investissement de l'État ne proviennent pas exclusivement du budget général, mais également de **fonds de concours**. Ainsi, en 2010, l'État, qui a versé une subvention de 0,915 milliard à l'AFITF (non comptabilisé dans les dépenses de l'État du tableau E2.1), a reçu en retour de l'AFITF 1,122 milliard pour financer les investissements en infrastructures de transport. Parmi ces transferts, les projets routiers représentent près de 58 % du montant total, le fer 31 %, les TCU 6 % et le maritime 4 %.

Figure E2.1 Les dépenses des administrations centrales

niveaux en millions d'euros et évolution en %

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	10/09
Fonctionnement (hors charges de retraites)	8 036	7 713	7 873	7 823	7 730	7 333	7 069	6 254	7 585	7 669	1,1
Route	1 534	1 675	1 756	1 763	1 837	2 326	2 191	1 482	1 213	1 155	-4,8
Fer	3 170	3 367	3 383	3 365	3 279	2 690	2 752	2 666	4 227	4 327	2,4
Transports collectifs urbains	1 278	807	843	784	590	67	48	32	7	1	-84,6
Voies navigables	447	298	287	292	308	362	338	351	373	381	2,0
Transport maritime	399	388	391	393	397	448	444	454	406	385	-5,1
Transport aérien	510	241	246	248	347	261	277	334	298	311	4,4
Services communs	696	937	966	979	973	1 178	1 020	935	1 061	1 109	4,6
Investissement (infrastructures, désendettement, matériel roulant, etc..)	4 247	4 972	3 817	5 097	5 872	5 439	4 948	4 765	3 500	3 377	-3,5
Investissement hors SAAD	3 570	4 295	3 140	4 420	5 195	4 812	4 544	4 765	3 500	3 377	-3,5
Route	1 634	1 528	1 679	1 530	2 069	1 670	1 408	1 509	1 767	1 639	-7,2
Fer hors SAAD (3)	1 108	1 684	571	2 060	2 280	2 450	2 275	2 584	977	1 001	2,5
SAAD (4)	677	677	677	677	677	627	404	-	-	-	-
Transports collectifs urbains	38	22	72	33	34	94	247	203	146	211	44,6
Voies navigables	151	117	152	127	113	163	170	149	215	203	-5,7
Transport maritime	86	138	83	83	128	101	139	91	190	137	-27,9
Transport aérien	199	539	308	348	336	297	286	214	169	167	-1,2
Services communs	353	267	275	238	236	37	19	15	36	19	-47,3
Total (hors charges de retraites)	12 282	12 685	11 690	12 920	13 602	12 772	12 017	11 019	11 085	11 046	-0,4
Route	3 169	3 203	3 435	3 293	3 905	3 996	3 598	2 991	2 980	2 794	-6,2
Fer	4 955	5 729	4 631	6 102	6 236	5 767	5 431	5 249	5 204	5 328	2,4
Transports collectifs urbains (1)	1 316	829	915	817	623	162	295	235	153	212	38,8
Voies navigables	599	416	439	419	421	525	509	500	588	583	-0,8
Transport maritime	486	526	474	475	525	548	583	545	596	522	-12,4
Transport aérien	709	779	554	596	683	559	562	548	467	478	2,4
Services communs	1 049	1 204	1 241	1 218	1 209	1 216	1 039	950	1 097	1 128	2,9
Charges de retraites	2 269	2 335	2 376	2 504	2 876	3 028	3 371	3 513	3 570	3 638	1,9
CARCEPT + FONGECFA (2)	46	53	60	73	88	94	102	109	99	100	0,9
Charges de retraites de la SNCF	2 223	2 282	2 316	2 431	2 552	2 543	2 855	2 843	2 969	3 032	2,1
Charges de retraites de la RATP	-	-	-	-	236	390	414	561	501	506	0,9
Total (yc charges de retraite)	14 551	15 020	14 066	15 424	16 478	15 800	15 388	14 531	14 655	14 684	0,2

Source : Soes d'après DGFiP

(1) à partir du 1er juillet 2005, l'État, n'est plus responsable du financement de l'exploitation des transports collectifs d'Ile-de-France, désormais entièrement dévolu aux collectivités locales.

(2) CARCEPT : Caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance du transport ; FONGECFA : Fond national de gestion paritaire du congé de fin d'activité.

(3) y compris subvention de désendettement versée à RFF depuis 2004 et jusqu'en 2008 (voir fiche E6), à partir de 2009, selon le contrat de performance État-RFF, la subvention de désendettement de RFF, la contribution pour charges d'infrastructures de RFF et la subvention pour régénération de RFF font place à une unique subvention comptabilisée en fonctionnement. Les chiffres sont y compris solde des engagements de l'État sur la période 2004-2008 (225 M€ versés en 2008).

(4) SAAD : Service annexe d'amortissement de la dette, montant versé à la SNCF jusqu'en 2007 et réintégré dorénavant dans les comptes de l'État

Modification méthodologique : Depuis 2006, l'estimation et la ventilation par mode des rémunérations des salariés et agents de l'État sont basées sur les prévisions des équivalents temps pleins des agents de l'État de chaque action miroir des programmes du MEEDDM. Pour la période avant 2006, les séries ont été réétalonnées sur la base de ces clés.

Avertissement : les dépenses des administrations publiques centrales en transport et celles des administrations locales, telles que retranscrites dans la fiche E3, ne peuvent être directement sommées. En effet, il existe de nombreux transferts entre les deux types d'administration, partiellement retracés dans l'un et l'autre compte. A titre d'indication, les transferts de l'État vers les collectivités locales représentent plus de 2,3 milliards d'euros en 2010 (après 2,3 Mds€ en 2009, 2,5 Mds€ en 2008 et 3,2 Mds€ en 2007), si on considère la rémunération des anciens agents de l'État transférés aux départements comme un flux allant de l'État aux départements. A l'inverse, l'État reçoit des contributions de la part des collectivités locales, en particulier des régions pour le financement des investissements inscrit dans les plans État-Régions.

E3 | Les dépenses des administrations publiques locales

En 2010, sur la base d'estimations et de prévisions de Dexia, les dépenses des APUL en transports et infrastructures augmenteraient de 3,7 %. Les dépenses de fonctionnement accélèreraient (+ 3,9 % en 2010 après + 3,6 % en 2009) tandis que les investissements augmenteraient après les baisses successives des deux dernières années. Le dispositif de versement anticipé du fond de compensation de la taxe sur la valeur ajoutée (FCTVA) est maintenu en 2010.

En 2009, les dépenses des administrations publiques locales (APUL), pour le transport et les infrastructures (hors transferts financiers entre administrations publiques locales) ont augmenté (+ 1,2 % en euros courants), atteignant 33,4 milliards. Le transport de voyageurs et la voirie sont les deux principaux postes de dépenses transport des APUL avec respectivement 14,4 et 14,1 milliards.

Leurs dépenses continuent à ralentir (+ 1,2 % en 2009 après + 2,3 %). Celles de fonctionnement ralentissant à présent (+ 3,6 % en 2009 après + 9,0 % en 2008) tandis que la chute des investissements est freinée (- 2,2 % en 2009 après - 6,1 % en 2008).

Les transferts financiers entre administrations publiques locales ont augmenté en 2009 (3,4 Mds€ après 3,0 Mds€ en 2008). Dès lors, l'évolution des flux de dépense de la somme de tous les types de collectivité est plus élevée que celle des administrations publiques « consolidées ».

Les régions ont consacré 6,0 milliards d'euros aux transports en 2009, (+ 1,8 % par rapport à 2008).

Elles ont en charge l'organisation d'un plan régional de transport et la coordination des services régionaux non urbains de transport routier et ferroviaire. En particulier, depuis 2002, les Régions sont les autorités organisatrices du transport ferroviaire régional (sauf en Corse). En Île-de-France, depuis 2006 et suite au retrait de l'État du conseil d'administration et du financement direct du Stif, la Région est l'unique autorité compétente pour l'ensemble des transports. La modification des circuits financiers et des compétences a impliqué une forte croissance des dépenses de fonctionnement des Régions pour les transports. Enfin, les Régions financent aussi une partie des investissements, notamment pour le réseau routier à travers les contrats de projet État-Régions.

Les départements ont dépensé, en 2009, 10,8 milliards en transport et en infrastructures de transport (+ 0,9 % par rapport à 2008).

Ils gèrent le réseau routier départemental qui représente environ 6,9 milliards de dépenses

totales en « voirie » en 2009. L'augmentation des dépenses de fonctionnement reste forte pour ce poste en 2009 (+ 9,2 %) après la hausse exceptionnelle de 2008 (+ 54,1 %) liée au transfert de l'État aux départements d'une partie du réseau routier national et des rémunérations des agents des DDE territorialisés. Les départements ont aussi compétence pour l'organisation du transport scolaire (hors périmètres de transports urbains) qu'ils financent à hauteur de 1,9 milliard (+ 1,6 % par rapport à 2008). Ils financent également une partie des transports collectifs routiers interurbains, pour 1,6 milliard (+ 6,6 %). Les dépenses de fonctionnement progressent régulièrement à ce titre depuis 2006. En revanche, tous postes confondus, les dépenses d'investissement reculent (-4,1 % contre +1,4% en 2008).

Enfin, les Régions et les départements ont la possibilité de gérer des ports et la compétence de créer et d'exploiter des infrastructures de transports ferrés ou guidés non urbains (tramway, lignes ferroviaires).

Les dépenses des communes et EPCI augmentent après le net recul de 2008 (+ 4,0 % après - 8,2 %).

La voirie communale est le poste principal de dépense transport des communes avec 6,9 milliards d'euros en 2009. (+ 8,1 %). Les dépenses de fonctionnement et les investissements de voirie progressent en 2009 sans que ces derniers ne retrouvent leur niveau de 2007. Les communes sont également autorités organisatrices des transports urbains, mission pour laquelle elles se regroupent au sein d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Les dépenses liées sont en forte baisse en 2009 (-260 M€, soit - 17,6 %), et plus généralement depuis 2006, aussi bien pour le fonctionnement (- 12,1 %) que pour l'investissement (- 34,1 %).

Les autres établissements publics locaux (syndicats, régies, Chambres de Commerce et d'Industrie) ont dépensé 11,6 milliards en transport et en infrastructures de transport, soit un tiers du total des APUL, dont 9,5 milliards en transport de voyageurs (+ 2,5 %). Les syndicats et régies sont des établissements publics locaux financièrement indépendants auxquels une collectivité ou un groupement de collectivités délègue une de ses compétences. Leur dépenses en transport s'élèvent à 5,1 Mds€, principalement en transport de voyageurs). En Île-de-France (Stif) et Corse (OTRC) ces dépenses s'élèvent à 4,9 milliards en 2009. Enfin, les CCI (1,6 milliard d'euros) sont concessionnaires pour l'exploitation de nombreux ports et aéroports.

Figure E3.1 Les dépenses des administrations publiques locales (APUL) en transport

niveaux en millions d'euros ; évolutions en %

	Dépenses de fonctionnement			Dépenses d'investissement			Total des dépenses		
	2008	2009	09/08	2008	2009	09/08	2008	2009	09/08
Régions	3 379	3 508	3,8	2 528	2 505	-0,9	5 907	6 013	1,8
Voirie	32	40	24,4	993	922	-7,2	1 026	963	-6,2
Autres infrastructures de transport	24	37	50,4	503	742	47,5	527	779	47,6
Transports de voyageurs et marchandises	3 322	3 431	3,3	1 032	841	-18,5	4 353	4 271	-1,9
Départements	5 383	5 699	5,9	5 366	5 145	-4,1	10 749	10 844	0,9
Voirie	2 154	2 351	9,2	4 699	4 508	-4,1	6 853	6 859	0,1
Autres infrastructures de transport	63	75	19,0	399	345	-13,5	461	419	-9,1
Transports de voyageurs et marchandises	1 259	1 337	6,2	264	286	8,6	1 523	1 623	6,6
Transports scolaires	1 907	1 936	1,6	5	6	36,4	1 911	1 943	1,6
Communes et EPCI (1)	3 339	3 511	5,2	4 754	4 904	3,1	8 093	8 415	4,0
Voirie	2 027	2 272	12,0	4 385	4 659	6,2	6 413	6 930	8,1
Transports de voyageurs et marchandises	1 086	955	-12,1	368	243	-34,1	1 454	1 197	-17,6
Transports scolaires	226	285	26,4	1	2	234,0	226	287	27,0
ODAL (2), syndicats, régies	9 390	9 629	2,5	1 900	1 966	3,5	11 290	11 595	2,7
Voirie	68	75	10,2	38	41	7,3	106	116	9,2
Autres infrastructures de transport	1 479	1 520	2,8	87	91	5,0	1 566	1 611	2,9
Transports de voyageurs et marchandises	7 521	7 712	2,5	1 755	1 800	2,6	9 276	9 512	2,5
Transports scolaires	322	322	0,1	20	34	67,7	342	356	4,0
Total hors transferts entre administrations locales (3)	19 520	20 231	3,6	13 498	13 198	-2,2	33 018	33 429	1,2
Voirie	4 205	4 674	11,2	9 475	9 475	0,0	13 679	14 149	3,4
Autres infrastructures de transport	1 536	1 596	3,9	845	912	7,9	2 381	2 508	5,3
Transports de voyageurs et marchandises	11 473	11 611	1,2	3 154	2 770	-12,2	14 627	14 381	-1,7
Transports scolaires	2 306	2 349	1,9	24	41	68,1	2 330	2 390	2,6

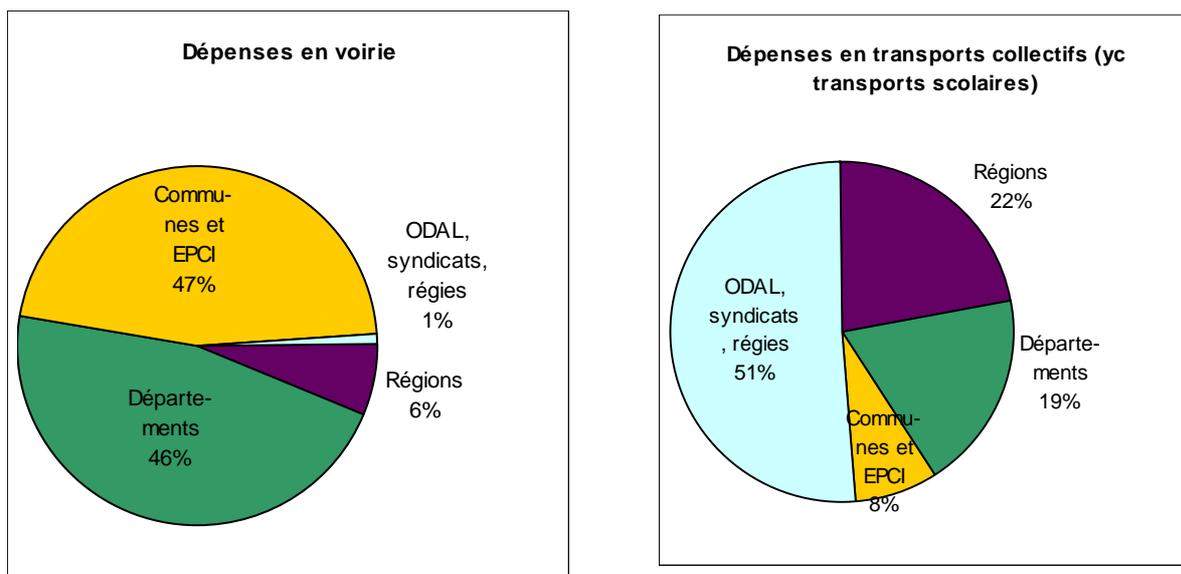
Source: SoeS d'après DGFiP

(1) EPCI : établissement public de coopération intercommunale

(2) ODAL : organisme divers d'administration locale

(3) en 2009, le montant des transferts entre l'ensemble des administrations locales considérées s'élève à 3,4 milliards d'euros contre 3,0 en 2008 ; pour chaque type administration locale le total est donné y compris transferts vers les autres administrations locales.

Figure E3.2 Répartition des dépenses des APUL en voirie et en transport



Sources : SoeS d'après DGFiP

E4 | Les transferts publics à la SNCF

En 2010, les dépenses totales des administrations publiques centrales et locales au profit de la SNCF, toutes activités confondues et hors contributions aux charges de retraites et surcompensation des régimes spéciaux (3,1 Mds€) baissent pour la deuxième année consécutive (- 1,9 % après - 0,9 % en 2009). Elles s'élèvent à 5,2 Mds€.

La baisse s'explique par la forte diminution des subventions d'investissement (- 19,2 % après - 16,0 % en 2009) tandis que les contributions d'exploitation continuent d'augmenter, atteignant 4,2 milliards (figure E4.1). Ce dernier montant qui regroupe l'ensemble des compensations tarifaires et des contributions de service versées par les administrations publiques, tous réseaux confondus, est en augmentation de 2,9 % en 2010, soit + 1,3 % en euros constants. Cette augmentation est le fait de la progression des transferts au TER. Les Régions ont versé 0,1 Mds€ de plus qu'en 2009 s'inscrivant dans une tendance plus longue puisque ce montant a presque doublé depuis 2001.

Baisse du financement des investissements de l'activité TER par les régions

Depuis le 1er janvier 2002, l'organisation et le financement des services régionaux de voyageurs relèvent de la compétence des Régions et non plus de l'État (à l'exception de l'Île-de-France et de la Corse).

A ce titre, les Régions ont versé 3,0 Mds€ au profit de l'activité TER de la SNCF dont 2,4 milliards pour l'exploitation et 0,5 milliard en subventions d'investissement, notamment pour l'achat de matériel roulant (figure E4.4). Par rapport au montant théoriquement versé par l'État aux régions en 2010, en compensation de ce transfert de compétences (1,9 Mds€, encadré), cela représente un effort spécifique des régions de 1,1 milliard.

Néanmoins, les dépenses des Régions pour le TER diminuent fortement par rapport à 2009 (- 10,2 % ce qui représente 0,3 Md€ de moins). Les aides à l'exploitation continuent de progresser (+ 5,1 % après + 4,5 % en 2009) tandis que les subventions d'investissement sont quasiment divisées par deux, confirmant la diminution amorcée en 2009 après une série de fortes hausses depuis 2004.

Baisse des financements publics d'investissement du Transilien

Pour son activité Transilien (figure E4.3), la SNCF reçoit en 2010 1,7 Mds€ des administrations publiques. Ce montant, essentiellement versé par le Stif, est en diminution (- 1,1 %) par rapport à 2009 après + 5,6 %. Le Stif verse 1,6 Md pour l'exploitation (+ 3,0 %) et 0,1 Md de subventions d'investissement, soit presque moitié moins qu'en 2009.

Nouveau contrat Stif-SNCF en 2008

Le nouveau contrat liant le Stif et la SNCF est entrée en vigueur en 2008 pour une durée de trois ans. Ce contrat modifie le contenu des subventions versées par le Stif pour l'activité Transilien : en lieu et place de la contribution forfaitaire et des compensations tarifaires, les aides du Stif à l'exploitation du Transilien se décomposent désormais en une contribution forfaitaire d'exploitation et une contribution forfaitaire d'investissement couvrant les charges courantes liées aux investissements. En outre, ce nouveau contrat marque la forte progression des subventions d'investissement versées par le Stif à la SNCF.

Estimation de la compensation financière versée aux Régions par l'État pour le TER

Pour permettre aux Régions de financer l'activité TER, l'État a augmenté, au moment du transfert de compétence, le montant de sa dotation globale de fonctionnement (DGF) et celui de sa dotation globale de décentralisation (DGD) versées aux Régions, d'une somme équivalente à ce que l'État dépenserait s'il finançait directement les TER. 95 % de cette dotation a été incorporé dans la DGF et 5 % dans la DGD.

A partir du montant du transfert de 2002 actualisé par les évolutions globales de la DGF et de la DGD, on estime que les Régions ont reçu au titre du financement des TER 1,9 milliard d'euros de l'État (figure E4.5), dont 1,7 milliard pour l'exploitation et 0,2 milliard d'euros pour l'investissement

Figure E4.1 Transferts des administrations publiques vers la SNCF et la caisse de retraite

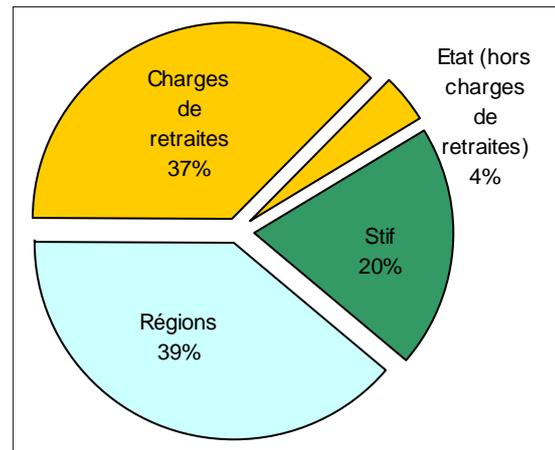
	en millions d'euros HTVA		
	2008	2009	2010
Total hors retraites	5308	5273	5175
Contributions liées à l'exploitation	3937	4108	4221
- dont versées par l'Etat	262	269	277
- dont versées par les régions	2222	2309	2409
- dont versées par le Stif (1)	1453	1530	1535
Subventions de fonctionnement de l'Etat	23	33	39
"Service annexe d'amortissement de la dette" versé par l'Etat	-	-	-
Dotation en capital par l'Etat pour l'aide au plan Fret	-	-	-
Subventions d'investissement	1348	1132	915
Régimes spéciaux de retraites	3014	3124	3099
dont charges de retraites versé par l'Etat	2843	2969	3032
dont surcompensation régimes spéciaux	171	155	67
Total (y.c. charges de retraites et surcompensation régimes spéciaux)	8322	8397	8274

Source : SNCF et DGFiP

(1) y compris commission sur ventes

Note: depuis le 1er juillet 2008, la caisse de prévoyance et de retraite est un organisme autonome et plus un service annexe de la SNCF

Figure E4.2 Origine des transferts vers la SNCF et la caisse de retraite



Source : SNCF et DGFiP

Figure E4.3 Transferts des administrations publiques au profit de l'activité Transilien de la SNCF

	en millions d'euros hors TVA déductible		
	2008	2009	2010
	(*)		
Fonctionnement (Stif)	1447	1522	1567
Contribution liées aux charges d'exploitation	1123	1192	1228
Contribution forfaitaire pour charges d'investissement	317	311	309
Partage des recettes directes	3	19	30
Bonus / malus qualité service	4	0	0
Investissement	184	201	137
subventions au titre du programme	35	17	23
État	3	3	3
Région IdF	32	14	20
Départements	-	-	0
subventions hors programme	150	183	114
Stif (sur produit des amendes)	138	179	98
Etat	-	-	0
Région IdF	8	4	13
Départements et autres	4	1	3
Total reçu par la SNCF pour le transilien	1631	1722	1704

Source : SNCF

(*) nouveau contrat Stif-SNCF (encadré ci-contre)

Figure E4.4 Transferts des administrations publiques au profit de l'activité TER de la SNCF

	en millions d'euros hors TVA déductible			
	2002	2008	2009	2010
Versements de l'État à la SNCF pour les tarifs militaires des TER	14	20	19	19
Versements des régions à la SNCF pour le TER	1973	3250	3316	2977
dont contributions d'exploitation	1405	2224	2325	2444
Exploitation des services	1204	1906	1991	2074
Compensation tarifs sociaux	200	318	334	370
dont subventions d'investissement (matériel roulant)	568	1026	991	533
Total reçu par la SNCF pour le TER	1986	3270	3336	2996

Source : SNCF

Figure E4.5 Compensations financières de l'État aux régions pour le TER (*)

	en millions d'euros			
	2002	2008	2009	2010
Exploitation	1241	1676	1676	1687
Contribution pour l'exploitation des services transférés aux régions	1071	1479	1479	1488
Dotation compensation tarifs sociaux	170	198	198	199
Investissement	198	229	229	230
Dotation complémentaire pour renouvellement matériel roulant	198	229	229	230
Total reçu par les régions	1439	1905	1905	1917

Source : SNCF

(*) montants estimés suite au transfert de compétences (encadré ci-contre)

E5 | Les transferts publics aux transports collectifs urbains

Les transferts vers la RATP en 2010

En 2010, la RATP a perçu des administrations publiques 2,2 Mds€, (+ 2,4 % par rapport à 2009 après + 4,5 %) dont 1,9 Md€ du Stif.

Cette hausse résulte de l'augmentation des aides à l'investissement (+ 30,1 %) et de la contribution forfaitaire d'investissement tandis que les concours de fonctionnement diminuent (- 1,3 % en 2010).

L'ensemble des versements de fonctionnement représentent plus de 40 % de la production de la RATP (fiche S4). D'un côté la « contribution forfaitaire d'exploitation » (encadré) baisse (- 5,9 %) conformément aux engagements de productivité pris par la RATP et en raison de l'effet de la clause de révision du prix de cette contribution. De l'autre, la « contribution forfaitaire d'investissement » augmente de 6,3 %, reflétant la hausse des charges liées aux investissements passés réalisés par la RATP pour le Stif. La « contribution taxe professionnelle et foncière » diminue de 49 millions.

Les subventions d'investissement atteignent 326 millions d'euros en 2010 soit leur plus fort niveau depuis 2001. C'est 76 millions de plus qu'en 2009. Elles couvrent 26,1 % de l'investissement total réalisé par la RATP. Les subventions hors programme, utilisées pour les améliorations de l'accessibilité, de la sécurité et du système d'information des voyageurs, diminuent à 30 millions. Les subventions du programme sont en forte progression (93 millions de plus qu'en 2009). Elles sont utilisées pour les travaux de constructions de nouvelles lignes ainsi que pour l'achat de matériel roulant (269 millions après 50 millions en 2009 dont pour la plupart liés à l'acquisition des éléments MIO9 de la ligne A du RER).

Les TCU de province en 2009

En 2009, les administrations publiques ont versé près de 2,6 milliards d'euros pour les transports en commun de province, montant en hausse de 4,4 % par rapport à 2008.

Les entreprises de transports en commun urbain de province (TCUP) ont reçu plus de 2,4 Mds€ en subventions d'exploitation et en compensations tarifaires pour l'exploitation des lignes urbaines, en augmentation de 79 millions d'euros, soit une hausse de + 7,6 % par rapport à 2008 (après + 5,3 %). La quasi-totalité de ces subventions est versée par les autorités organisatrices de transport urbain (AOTU). Ainsi, pour le fonctionnement des réseaux, les autorités organisatrices ont dépensé en moyenne 94 euros par habitant vivant dans le périmètre des transports urbains (PTU, chiffre de 2008). L'ensemble de ces subventions d'exploitation couvre près des deux tiers des charges d'exploitation des entreprises de TCU en 2009 (fiche S4).

La gestion des infrastructures des réseaux urbains des TCUP relève des autorités organisatrices de transport urbain (AOTU) qui possèdent environ 82 % du matériel roulant en province. Pour financer leurs investissements en infrastructures et en matériels roulants, elles ont reçu, en 2009, 150 millions d'euros de subventions d'investissement de la part des administrations publiques, le reste étant financé par emprunt et autofinancement. Ce montant est en forte baisse pour la deuxième année consécutive après le point haut de 2007 (- 29,9 % en 2009 après - 26,9 % en 2008). Ces subventions couvrent 11,5 % des dépenses d'investissement pour l'infrastructure et le matériel roulant des AOTU qui s'élèvent en 2009 à 1,9 Md€ (y.c. terrain et bâtiments), soit une baisse de près de 29 % par rapport à l'année précédente (en euros constants et hors remboursement des capitaux empruntés).

Contrat Stif-RATP 2008-2011

Le 21 février 2008 le Stif et la RATP ont signé un nouveau contrat couvrant la période 2008-2011. Il prévoit notamment les engagements financiers des parties sur un programme d'investissements de 5 milliards d'euros sur 4 ans mais également une évolution du reporting sur la qualité de service (65 indicateurs contre 39 auparavant).

Le contrat prévoit également une modification de la structure des versements du Stif à la RATP.

Afin de mieux séparer ce qui relève des frais de fonctionnement et des frais liés à l'investissement, l'enveloppe des contributions publiques se décompose depuis 2008 en 3 volets principaux : la contribution forfaitaire d'exploitation complète les recettes directes du trafic pour couvrir les dépenses d'exploitation du réseau ; la contribution forfaitaire d'investissement couvre les amortissements nets et les frais financiers liés au programme d'investissement mis en œuvre par la RATP ; la contribution de taxe professionnelle et foncière couvre les charges dues au titre de ces deux taxes sur l'ensemble du réseau géré par la RATP.

Ces trois versements regroupent l'ensemble des précédents versements du Stif à la RATP en particuliers les compensations tarifaires qui dépendait du nombre de titres vendus.

En complément des trois versements principaux et afin de prendre en compte les aléas de la fréquentation, l'application d'une clause de partage du risque « recette voyageurs » permet un partage ex-post entre le Stif et la RATP des bénéfices (ou des pertes) liées à une sous ou sur-estimation des recettes directes du trafic. Le système de bonus-malus, assis sur les indicateurs de qualité de service, est quant à lui renforcé, pouvant aller jusqu'à 25 millions d'euros.

Figure E5.1 Transferts des administrations publiques centrales et locales à la RATP

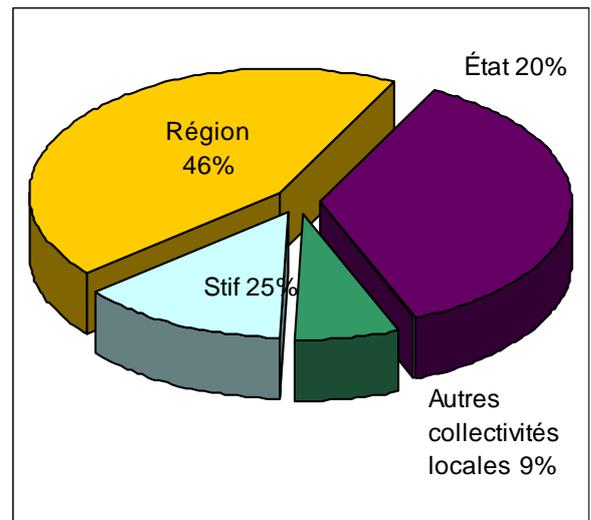
en millions d'euros HTVA

	2008	2009	2010
Concours de fonctionnement (versés par le Stif)	1831	1866	1842
Contribution forfaitaire d'exploitation	898	863	812
Bonus / malus qualité de service	11	15	17
Part des risques voyageurs	12	38	63
Contribution forfaitaire d'investissement	755	788	838
Contribution taxe professionnelle et foncière	154	163	114
Aides à l'investissement	193	250	326
Subventions du programme	146	203	296
<i>Région</i>	71	83	128
<i>État</i>	35	49	43
<i>Autres collectivités</i>	31	20	20
<i>Stif</i>	9	51	105
Subventions hors programme	47	47	30
<i>Région</i>	28	31	14
<i>État</i>	3	2	0
<i>Collectivités locales</i>	1	2	2
<i>Stif</i>	15	12	14
Total transferts publics perçus	2024	2116	2168

Source : RATP

Nouveau format 2008, compte tenu du nouveau contrat Stif-RATP (encadré).

Figure E5.2 Subventions d'investissement des administrations publiques à la RATP



Source : RATP

Figure E53 Subventions des administrations publiques au profit des entreprises de transport collectif urbain de province (TCUP)

en millions d'euros

	2006	2007	2008	2009
Subventions de fonctionnement (perçues par les entreprises de TCUP)	2107	2135	2249	2420
-dont compensations tarifaires	109	123	128	131
-dont subvention d'exploitation	1822	1836	1939	2091
provenant de l'AO	1817	1829	1931	2080
provenant d'autres collectivités	5	7	8	10
-dont refacturation de charges à l'AO	0	0	0	2
-dont subvention aux transports scolaires	7	6	7	7
-dont subvention d'État pour les aides pour l'emploi	1	1	1	1
-dont subventions d'équilibre	168	169	174	189
Subventions d'investissement (perçues par l'AO)	202	293	214	150
État	83	127	105	36
Collectivités locales	86	140	89	86
Union européenne	12	13	9	20
Dotations (DGE, FCTVA,...)	21	13	11	8

Source : enquête annuelle sur les transports urbains (Certu-DGITM-Gart-UTP), calculs SoeS

E6 | Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures

Les transferts publics vers RFF

En 2010, le montant des versements publics effectués au profit de Réseau ferré de France (RFF) s'élève, à 4,6 milliards d'euros. Cette somme continue à augmenter mais à un moindre rythme (+ 2,3 %, après la hausse exceptionnelle de + 29,7 % en 2009).

Au format 2010, l'ensemble des versements de fonctionnement de l'Etat augmentent de + 3,2 % et représentent 2,4 milliards (y.c. Stif).

Les subventions d'investissements des administrations publiques sont de 2,2 milliards, en hausse de 1,3 % après une année 2009 qui les avait vu fortement augmenter (+64%). Cette hausse résulte des transferts de l'Etat (y.c. AFITF) qui augmentent de 0,2 Md€ tandis que ceux en provenance de l'UE ainsi que ceux des collectivités locales baissent (figure E6.1).

Les subventions d'investissement sont enregistrées par RFF comme du capital dans son bilan. Elle n'apparaissent reçues au compte de résultat que lorsque RFF effectue le virement au compte de résultat et les « met en service » au fur et à mesure de leur utilisation.

Dans le cadre du contrat de performance signé fin 2008 avec l'Etat et dont l'objectif est de rétablir l'équilibre entre les financements et les coûts, notamment par le biais des péages, RFF met en place en 2010 une nouvelle structure tarifaire. A côté des redevances d'usage payées par les différents opérateurs de transport, RFF perçoit une « redevance d'accès » auprès des autorités organisatrices de transport (AOT) pour le service régional de voyageurs (encadré). Le Stif, AOT en Ile-de-France pour le Transilien, et l'Etat, pour les autres régions, versent 1,4 Md€ en 2010. L'Etat verse de plus des subventions de fonctionnement au titre des autres types de trains, « fret » et « nationaux classiques » (0,9 Md€, figure E6.1).

Le résultat d'exploitation de RFF diminue, la baisse des produits étant plus forte que celle des charges. Les produits d'exploitation baissent (- 13,0 %) suite à une chute de la production immobilisée (-0,9 Md€) tandis que l'ensemble des redevances et subventions qu'enregistre RFF est stable (5,2 Mds€) (figure E6.2). La baisse de la production immobilisée (réalisée par RFF pour son propre compte) entraîne aussi une diminution des charges d'exploitation (- 13,9 %). Par contre la rémunération versée par RFF à la SNCF pour ses activités de gestionnaire d'infrastructure augmente de 1,1 % en lien avec l'évolution inscrite dans le contrat, pour atteindre 2,9 Mds€. Le résultat d'exploitation diminue en conséquence de 0,1 Md€, le résultat financier se creuse légèrement et, au final, le résultat d'exploitation et le résultat net de l'exercice diminuent.

Les subventions pour le financement des nouvelles infrastructures et de la rénovation du réseau existant mises en services en 2010 couvrent 69 % des 3,2 Mds€ d'investissement de RFF (- 2,7 %). Ils concernent pour l'essentiel la rénovation (72 %). La dette à long terme continue de s'accroître (+ 4,0 %).

Les transferts publics vers VNF

En 2010, Voies navigables de France (VNF) reçoit 182 millions d'euros de subventions, montant stable après la forte augmentation de 2009.

Les subventions d'investissement restent importantes après la forte hausse de 2009, grâce notamment au financement en progression de l'Etat (y.c. AFITF) qui, comme dans le cas de RFF, compense la baisse des subventions de l'Union Européenne (figure E6.4). En lien avec ce financement, avec une CAF en recul, VNF double presque ses dépenses d'investissements (408 millions, figure E6.5).

Le contrat de performance entre l'État et RFF

Signé le 3 novembre 2008, il cherche à clarifier le modèle économique de RFF et pose deux objectifs principaux :

- faire apparaître un équilibre entre ressources et coûts complets de gestion de l'infrastructure, y.c. coût du capital (régénération, endettement). Cela doit conduire à augmenter les péages jusqu'à couvrir 60 % du coût complet du réseau.

- mieux assurer la régénération du réseau ferroviaire pour diminuer les coûts d'entretien et au final trouver un équilibre dit industriel.

Depuis 2009 les subventions budgétaires de l'Etat au profit de RFF ne sont plus attachées à l'utilisation qu'en fait RFF : régénération, entretien, désendettement. il s'agit d'une subvention unique, inscrite en subvention d'exploitation, et répartie entre les types d'infrastructures dont les redevances des utilisateurs ne couvrent pas les coûts liés : les trains régionaux de voyageurs (« TER »), les trains nationaux classiques de voyageurs (« Corail ») et les trains de fret. Toutefois cette subvention participe à l'équilibre économique de RFF et contribue, via le résultat dégagé, à financer ses investissements.

Changement de la structure tarifaire de RFF :

La structure tarifaire de l'horaire de service 2010 se compose désormais de trois types de redevances : la redevance d'accès, la redevance de réservation et la redevance de circulation (en substitution du droit d'accès, du droit de réservation des sillons, du droit de réservation des arrêts en gare et du droit de circulation).

Avec la réforme tarifaire, la redevance d'accès (montant forfaitaire pour les services conventionnés de voyageurs) est acquittée par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France pour le Transilien et par l'Etat, au titre des autres régions, pour les autres services régionaux de voyageurs.

Figure E6.1 Transferts des administrations publiques au profit de RFF

en millions d'euros hors TVA

	2 008	2 009	2 010
Total fonctionnement ⁽¹⁾	2 150	2 326	2 400
Contribution de l'État aux charges d'infrastructure	658	-	-
Contribution au désendettement	686	-	-
Subventions aux travaux de régénération ⁽²⁾	805	-	-
Subventions d'investissement	1 342	2 202	2 230
Communauté européenne	35	176	105
État (hors AFITF)	410	571	653
AFITF	97	553	656
Régions	425	544	510
Départements	130	162	116
Communes	108	84	71
Autres	136	111	120
Total	3 492	4 528	4 630

Source : RFF ; (1) y.c. Stif en 2010 (2) hors solde des engagements de l'État sur la période 2004-2008 (225 M€ en 2008)

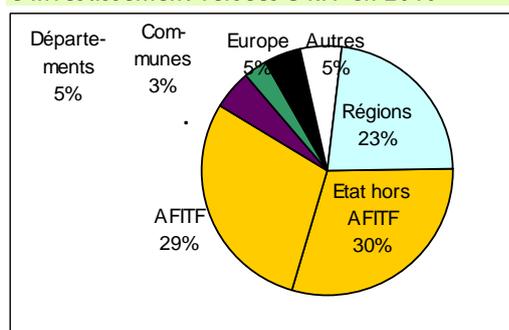
Figure E6.2 Les comptes de RFF

en millions d'euros hors TVA

	2008	2 009	2 010
Produits d'exploitation	4 990	7 007	6 097
Redevances d'infrastructure ⁽¹⁾	2 676	3 996	4 205
Contribution Etat aux charges RFF ⁽²⁾	658	1 186	950
Production immobilisée	876	890	20
Autres produits d'exploitation	780	935	923
Charges d'exploitation	5 204	5 441	4 686
Rémunération versée au gestionnaire d'infrastructure délégué	2 856	2 881	2 913
Dotation aux amortissements	821	983	992
Travaux	816	849	45
Autres charges d'exploitation	711	728	736
Résultat d'exploitation	-214	1 565	1 411
Résultat financier	-717	-1 172	-1 201
dont charges d'intérêt	1 280	1 167	1 175
Résultat net de l'exercice ⁽³⁾	8 098	418	294
Capacité d'autofinancement ⁽⁴⁾	-160	1 057	2 147
Investissements réseau	2 956	3 319	3 227
Dettes à long terme nette au 31/12	27 423	28 573	29 714

Source : RFF ; (1) intègre depuis 2009 les redevances d'accès versées par l'Etat pour le TER et par le Stif pour le Transilien (services régionaux de voyageurs). 2009 est pro format 2010. (2) dénommée jusqu'en 2008 « Contribution aux charges d'infrastructures ». Depuis 2009 regroupe les concours de l'Etat hors « redevances d'accès TER ». (3) non compris 3 811 M€ de crédit d'impôts bénéficiant au groupe RFF (hors Epic) en 2008 (4) à partir de 2010, CAF calculée avant coût de la dette (charges financières).

Figure E6.3 Origine des subventions d'investissement versées à RFF en 2010



Source : RFF

Figure E6.4 Transferts des administrations publiques au profit de VNF

en millions d'euros hors TVA

	2008	2009	2010
Subventions de fonctionnement	7,8	6,8	8,4
État	4,9	4,6	4,6
Départements	1,0	0,1	0,0
Autres (communes, CCI, ...)	1,9	2,1	3,8
Subventions d'investissement	102,6	173,3	173,1
État	56,7	121,2	130,0
Régions	25,9	26,4	26,4
Départements	4,9	3,6	2,3
Union européenne	11,5	17,3	8,2
Autres (communes, CCI, ...)	3,5	4,9	6,3
Total	110,3	180,1	181,6

Source : VNF

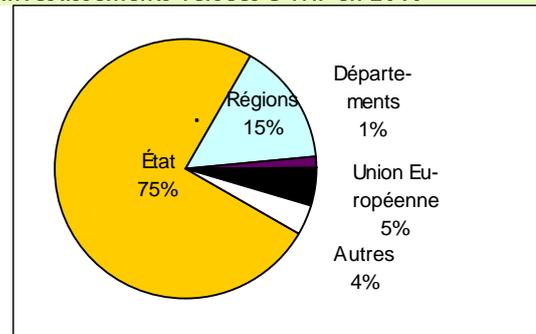
Figure E.6.5 Les comptes de VNF

en millions d'euros courants hors TVA

	2008	2009	2010
Chiffre d'affaires	164,9	169,5	165,6
Consommations intermédiaires	83,5	87,8	89,2
Valeur ajoutée	84,0	86,2	81,7
Frais de personnel	20,1	21,1	23,5
Impôts et taxes	1,9	2,4	2,9
Excédent brut d'exploitation	69,7	69,5	63,8
dont concours à l'exploitation	7,8	6,8	8,4
Frais financiers	0,1	0,0	0,0
Capacité d'autofinancement	66,2	58,0	46,2
Investissements	158,3	219,3	407,6
Dettes MLT au 31-12	3,4	3,3	2,8

Source : VNF

Figure E6.6 Origine des subventions d'investissements versées à VNF en 2010



Source : VNF

D – Transports et développement durable

D1 | L'accidentologie routière en 2009

Estimations 2010

Les données complètes relatives à l'accidentologie routière pour 2010 ne sont pas disponibles à la date d'élaboration de ce rapport.

Selon les premières estimations basées sur les statistiques mensuelles (provisoires non détaillées), le nombre d'accidents corporels aurait reculé en 2010 de 7,1 %. Le nombre de blessés reculerait plus sensiblement (- 7,6 %) et celui des tués serait en retrait de 6,3 %.

La baisse aurait été acquise début 2010 (figure D1.5) et la tendance du nombre des accidents, blessés et tués serait en hausse depuis.

En 2009 baisse des indicateurs d'accidentalité, accroissement de la gravité des accidents

En 2009, le bilan de l'accidentologie routière en métropole s'établit à 72 315 accidents corporels qui ont occasionné 90 934 blessés et 4 273 tués. Le nombre d'accidents recule de 2,9 % et le nombre de blessés de 3,1 %. Du fait de ces reculs qui contrastent avec un nombre de tués stable, le taux de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) augmente et s'établit à 5,9, nettement en deçà cependant du point haut de 2002 (7,3). (cf figure D1.2).

Les caractéristiques de l'accidentologie diffèrent selon la localisation (rase campagne ou milieu urbain) et le réseau. Ainsi, alors qu'un peu plus de 70 % des accidents corporels se produisent en milieu urbain, ils représentent 30 % des tués sur les routes françaises. Mais en 2009, le nombre de tués augmente en milieu urbain (1 252) et baisse en rase campagne (3 021).

Par réseau, ils baissent pour les autoroutes et pour les « autres voies », c'est-à-dire principalement les voies communales, et augmentent faiblement pour les routes nationales et départementales sans que ce puisse être rattaché aux évolutions de la circulation qui progresse sur l'ensemble des réseaux hors les routes départementales et locales (fiche C1)

La baisse est forte sur les autoroutes avec les accidents corporels qui diminuent de 7,4 %, le nombre de blessés de 8,1 % et le nombre de tués de 3,8 %, et un peu moins marquée sur les « autres voies » (- 5,2 % pour les accidents, - 5,0 % pour les blessés et - 1,9 % pour les tués). Par contre, sur les routes nationales et départementales, les indicateurs d'accidentalité augmentent (+ 1,2 % pour les accidents, + 0,0 % pour les blessés et + 0,8 % pour les tués).

Compte tenu du moindre recul du nombre de tués relativement au nombre d'accidents et de blessés, les indicateurs de gravité sont en hausse pour l'ensemble des réseaux, à l'exception des routes

départementales. Toutefois, pour les routes nationales et départementales la portée de la comparaison d'une année sur l'autre doit être relativisée du fait du transfert de l'Etat aux départements de certaines routes.

Une baisse des blessés, un nombre de tués stable

Le nombre de blessés parmi les différentes catégories d'usagers de la route baisse à l'exception de la catégorie dite « Autres » (trains, tramways, engins spéciaux, quads...). La stabilité du nombre de tués recouvre toutefois certaines évolutions marquantes avec ainsi un nombre accru de tués parmi les usagers des deux roues, motorisés ou non : + 11,7 % de tués parmi les motocyclistes, + 9,5 % parmi les cyclistes, + 2,7 % parmi les cyclomoteuristes. Pour les autres usagers, les évolutions du nombre de tués en 2009 sont presque toutes à la baisse, notamment pour les piétons (- 9,5 %), certaines étant même très prononcées (poids lourds, bus et cars).

De ce fait, le taux de gravité baisse pour les piétons, les usagers de poids lourds, bus et cars. Par contre les autres catégories ont un taux de gravité qui croît, les deux roues (motocyclistes, cyclistes et cyclomoteuristes) et les camionnettes présentant même de fortes hausses.

Les facteurs de risque

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) dispose d'indicateurs sur la mise en cause de facteurs de risque, comme l'alcool ou le cannabis dans l'accidentalité, ou encore sur la prévalence de comportements à infractions dans le trafic (pour les inter-distances, le port de la ceinture pour les automobilistes ou le port du casque pour les usagers des deux-roues motorisés, ou l'utilisation du téléphone portable au volant).

La vitesse moyenne des véhicules légers est de 80 km/h au troisième trimestre 2009, en baisse modérée par rapport aux trimestres précédents, prolongeant la baisse amorcée début 2002, Mais le résultat est plus mitigé pour les motos, dont la vitesse moyenne est d'environ 10 km/h au dessus de celle des véhicules légers, comme traditionnellement observé. En terme de taux de dépassement alors qu'entre 10% et 15% des automobilistes dépassent de plus de 10 km/h les vitesses limites, entre 25% et 30% des usagers de motos font de même.

Pour ce qui est de l'alcool au volant, la part des accidents mortels avec alcool augmente fortement en 2009 (30,1% après 27,9% en 2008) mais reste dans la moyenne de la dernière décennie (30,2 %) (cf figure D1.4).

Figure D1.1 Accidents corporels par localisation et type de réseau

accidents, blessés et tués en nombre, évolutions en %

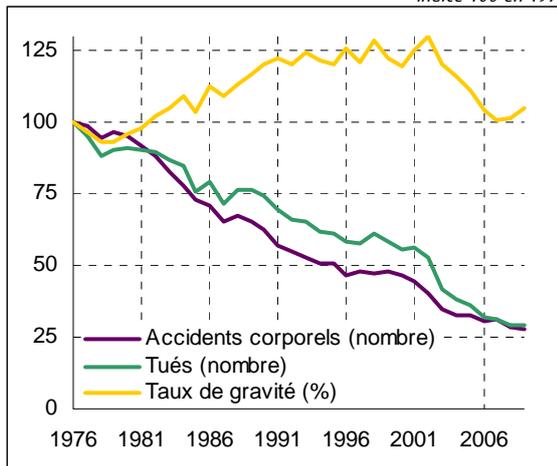
	Accidents corporels (1)		Blessés (2)		Tués (3)		Taux de gravité des accidents [(3)/(1)]*100		Taux de gravité [(3)/((3)+(2))] * 100	
	2009	09/08	2009	09/08	2009	09/08	2009	09/08	2009	09/08
Par localisation										
Rase campagne	21 431	-4,4	29 666	-4,9	3 021	-0,6	14,10	3,9	9,24	4,0
Milieu urbain	50 884	-2,3	61 268	-2,2	1 252	1,4	2,46	3,8	2,00	3,5
Par type de réseau										
Autoroutes	3 914	-7,4	5 516	-8,1	225	-3,8	5,75	3,9	3,92	4,5
Routes nationales et départementales	27 925	1,2	36 998	0,0	3 168	0,8	11,34	-0,5	7,89	0,2
Routes nationales (*)	4 381	-16,0	6 015	-14,2	408	-0,7	9,31	18,2	6,35	14,6
Routes départementales (*)	23 544	5,3	30 983	3,9	2 760	1,0	11,72	-4,1	8,18	-2,6
Autres voies	40 476	-5,2	48 420	-5,0	880	-1,9	2,17	3,4	1,78	3,2
Ensemble	72 315	-2,9	90 934	-3,1	4 273	0,0	5,91	3,0	4,49	3,0

Source : ONISR

(*) le transfert de certaines routes nationales de l'État vers les départements qui a débuté en 2006 ne se répercute que progressivement sur les statistiques de la sécurité routière ; il est donc délicat d'entreprendre des comparaisons pertinentes entre ces deux réseaux entre 2008 et 2009.

Figure D1.2 Evolution des accidents corporels et du nombre de tués

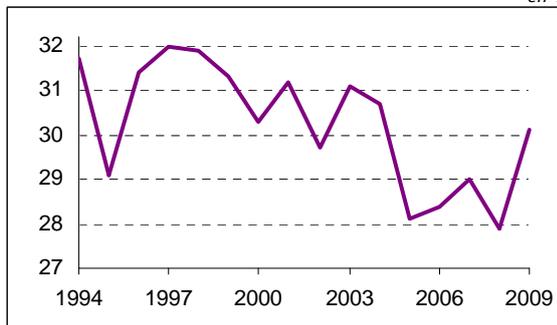
indice 100 en 1976



Source : ONISR

Figure D1.4 Part des accidents mortels avec alcool*

en %



Source : ONISR

* dans les accidents mortels avec taux d'alcoolémie connu

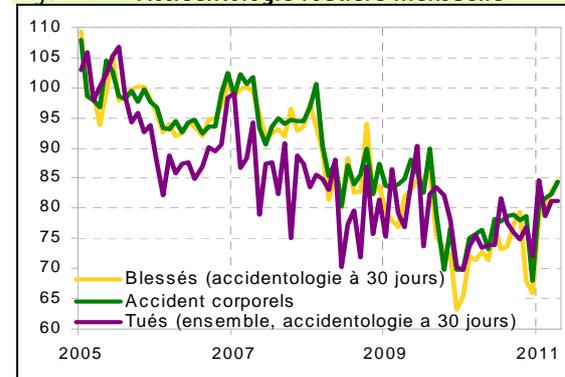
Figure D1.3 Victimes

taux de gravité en nombre de tués pour 100 victimes, évolution en %

	Blessés		Tués		Taux de gravité	
	2009	09/08	2009	09/08	2009	09/08
Par catégorie d'usagers						
Piétons	12 503	-2,0	496	-9,5	3,82	-7,3
Cyclistes	4 379	-0,6	162	9,5	3,57	9,8
Cyclomotoristes	13 434	-8,7	299	2,7	2,18	12,2
Motocyclistes	16 414	-1,1	888	11,7	5,13	12,3
Voitures	39 461	-2,1	2 160	-2,0	5,19	0,0
Camionnettes	2 321	-6,6	145	7,4	5,88	14,2
Poids lourds	871	-5,9	54	-28,9	5,84	-23,0
Bus et cars	665	-13,1	5	-73,7	0,75	-69,2
Autres	886	4,4	64	10,3	6,74	5,4
Par classe d'âge						
0-14 ans	7 098	1,3	122	-2,4	1,69	-3,6
15-17 ans	6 624	-11,0	189	9,9	2,77	22,8
18-24 ans	19 848	-4,4	901	-5,9	4,34	-1,6
25-44 ans	32 130	-3,7	1 366	1,8	4,08	5,5
45-64 ans	17 604	0,1	899	3,7	4,86	3,5
65 ans et plus	7 619	0,3	796	-1,8	9,46	-1,9
Age indéterminé	11	-60,7	0	-	0,00	-
Ensemble	90 934	-3,1	4 273	0,0	4,49	3,0

Source : ONISR

Figure D1.5 Accidentologie routière mensuelle



Source : SOeS, d'après les données brutes de l'ONISR

D2 | L'accidentologie poids lourds en 2009

En 2009, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un poids lourd s'élève à 3 270, soit une baisse de 14 % par rapport à 2008 (contre - 3 % pour l'ensemble des accidents corporels), dans un contexte de recul de la circulation intérieure des poids lourds de presque 11 % en 2009 (fiche C1, tous pavillons). C'est la deuxième plus forte baisse annuelle en 15 ans, après celle de 2003 (- 16 %), autre année de recul de la circulation des poids lourds (-2%). Ainsi, la part des accidents impliquant des poids lourds dans l'ensemble des accidents passe sous les 5 %, pour la deuxième fois depuis 1986 (4,5 % en 2009, et 4,9 % en 2004). Le nombre de blessés et de tués — à 30 jours — qui sont liés à ces accidents est respectivement de 3951 et 507. Entre 1993 et 2009, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un poids lourd a ainsi été divisé par 2,4 (contre 1,9 pour l'ensemble des accidents corporels).

Cependant, les accidents impliquant au moins un poids lourd restent plus graves que l'ensemble des accidents : en 2009, leur taux de gravité (nombre de tués pour 100 accidents corporels) s'élève à 15,5 %, contre 5,9 % pour l'ensemble. Le ratio entre ces deux taux (2,6 en 2009) est quasiment stable depuis 1986.

Les accidents impliquant un poids lourd : sont plus fréquents en rase campagne

Les accidents impliquant un poids lourd ont plus souvent lieu sur les autoroutes et routes nationales (35 % sur le réseau national 2009) que l'ensemble des accidents (11 %). Cela s'explique par le fait que la circulation (mesurée en véhicules-kilomètres) se fait en majorité sur le réseau départemental et local pour l'ensemble des véhicules alors que les poids lourds roulent surtout sur le réseau national.

La majorité des accidents corporels impliquant un poids lourd se déroulent en rase campagne (60 %) alors que, tous véhicules confondus, les accidents s'y produisent à seulement 30%.

En milieu urbain, les accidents impliquant un poids lourd sont plus graves que les autres

Le taux de gravité des accidents impliquant un poids lourd est, comme pour l'ensemble des accidents, plus élevé en rase campagne qu'en milieu urbain. En effet, pour les poids lourds, il est de 20,6 % en rase campagne contre 7,8 % en milieu urbain (respectivement 14,1 % et 2,5 % pour l'ensemble des véhicules). Toutefois, comparée à la gravité des accidents pour l'ensemble des véhicules, en milieu urbain la gravité des accidents impliquant un poids lourd est 3,2 fois plus élevée, alors qu'en rase campagne elle n'est que 1,5 fois plus élevée.

Stabilité des excès de vitesse en 2009

La vitesse est une cause reconnue d'accidents de la route pour l'ensemble des véhicules. Pour les poids lourds comme pour les véhicules légers et les motos, les dépassements de vitesse baissent régulièrement depuis le début de l'année 2002, avec cependant une certaine stagnation depuis début 2008. En 2009, le taux annuel de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h pour les poids lourds, hors autoroutes, s'établit à 10,4 % (source : ONISR, « La sécurité routière en France en 2009 »), soit un taux quasiment équivalent à celui des véhicules légers.

L'alcool, à l'origine d'accidents corporels et, en particulier, d'accidents mortels, est un facteur qui intervient rarement dans les accidents de poids lourds : 1,5 % des conducteurs de poids lourd impliqués dans un accident corporel ont un taux d'alcoolémie positif, contre 6,5 % pour les conducteurs de voitures de tourisme. Concernant les accidents mortels, ce pourcentage est quasiment identique pour les poids lourds (1,7 %), alors qu'il est beaucoup plus élevé pour les voitures de tourisme (20 %).

Le transport de matières dangereuses

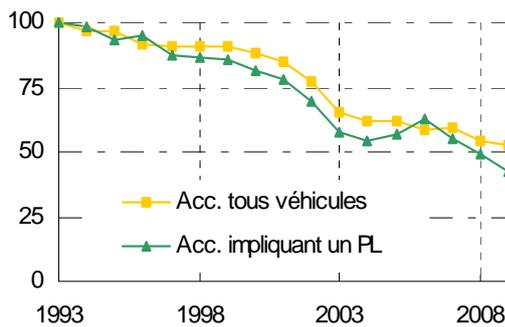
Le transport de matières dangereuses peut constituer un facteur d'aggravation des risques d'accidents du travail des conducteurs. S'il ne représente annuellement que 5 % du transport (en milliards de tonnes-kilomètres), il fait l'objet d'une réglementation et d'une comptabilisation spécifiques. Les accidents de poids lourds transportant des matières dangereuses peuvent être dus ou non à la matière dangereuse transportée ; une partie d'entre eux sont des accidents corporels, « cas particulier » d'accidents impliquant un poids lourd. Selon la Mission des transports des matières dangereuses, en 2008, il y a eu 49 accidents corporels dans le transport routier de matières dangereuses. Ils ont fait 49 blessés et 10 tués.

Remarque

Cette fiche D2 porte sur l'ensemble des PL circulant, et non sur les seuls PL des établissements du TRM.

Figure D2.1 Accidents de la route, impliquant au moins un poids lourd (PL) et tous véhicules

base 100 en 1993



Source : ONISR

Figure D2.2 Taux de gravité* des accidents de la route impliquant au moins un poids lourd et tous véhicules

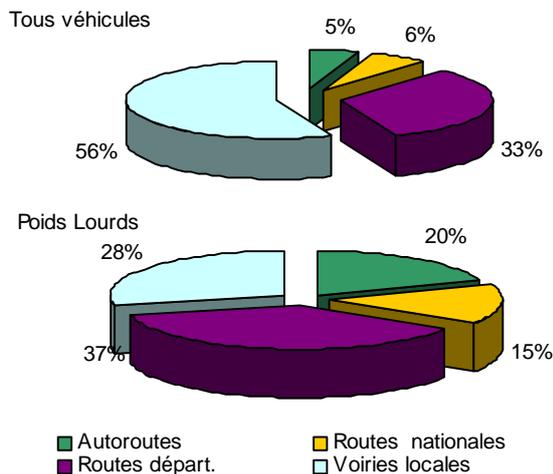
	1992	2002	2007	2008	2009
Accidents PL en % du total des accidents					
	5,8	5,1	5,2	5,1	4,5
Taux de gravité *					
Accidents PL (1)	16,86	18,63	15,70	15,71	15,50
Tous véhicules (2)	6,91	7,26	5,68	5,74	5,91
(1) / (2)	2,4	2,6	2,8	2,7	2,6

Source : ONISR

* Le taux de gravité est le nombre de tués pour 100 accidents corporels

Figure D2.3 Accidents corporels suivant le type de réseau en 2009

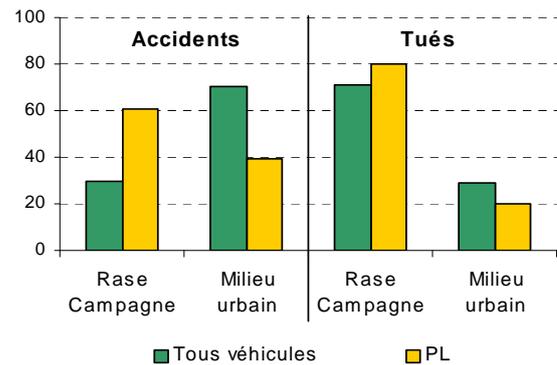
en %



Source : ONISR

Figure D2.4 Accidents corporels et tués selon la localisation en 2009

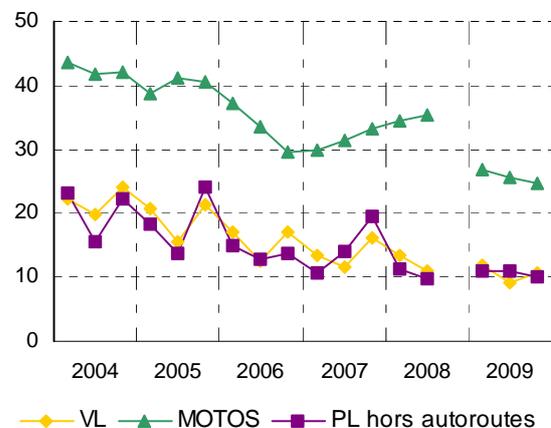
en %



Source : ONISR

Figure D2.5 Taux de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h

en %



Source : ONISR, Observatoire des vitesses

Ces mesures sont opérées par vagues quadrimestrielles, selon un plan de sondage qui prend en compte les différents réseaux routiers.

N.B. : le troisième quadrimestre 2008 n'est pas disponible, en raison d'une interruption du programme de relevé des vitesses

Figure D2.6 Conducteurs impliqués dans un accident corporel ou mortel en fonction de l'alcoolémie en 2009

Conducteurs	au taux d'alcoolémie		%
	positif	connu	
Impliqués dans un accident corporel			
Ensemble, dont	6 365	103 981	6,1
voitures de tourisme	4 213	64 624	6,5
poids lourds	48	3 142	1,5
Impliqués dans un accident mortel			
Ensemble, dont	952	5 331	17,9
voitures de tourisme	633	3 172	20,0
poids lourds	8	464	1,7

Source : ONISR

D3 | L'accidentologie ferroviaire, aérienne et maritime

Le nombre d'accidents aériens et maritimes sur le territoire français métropolitain a augmenté en 2010, ainsi que le nombre de victimes. En revanche, le nombre de tués et de blessés graves dans les accidents ferroviaires a diminué.

Moins de tués et de blessés graves dans des accidents ferroviaires

Concernant les accidents ferroviaires, la tendance sur le long terme est à la baisse, tant pour les tués que pour les blessés graves (hors suicides).

En 2010, le nombre de tués dans des accidents ferroviaires a diminué : 68, contre 76 en 2009. Le nombre de blessés graves (personnes hospitalisées plus de 24 heures) a également baissé (46, contre 61 en 2009), contrairement à 2009 où le nombre de tués avait diminué au détriment du nombre de blessés graves.

Hausse du nombre d'accidents aériens

Le nombre d'accidents aériens sur le territoire métropolitain a augmenté en 2010 (91, contre 69 en 2009), atteignant son niveau le plus élevé depuis 2003. Le nombre de morts dus à ces accidents est également en hausse (79, contre 74 en 2009 et 62 en 2008), ainsi que le nombre de blessés (55, contre 31 en 2009).

L'augmentation du nombre d'accidents concerne tous les types de vols : l'aviation commerciale,

l'aviation générale et le travail aérien. Alors qu'ils avaient été épargnés par les accidents corporels en 2009, les vols de l'aviation commerciale enregistrent 5 accidents corporels en 2010 (faisant 4 morts et 3 blessés), soit un niveau jamais atteint depuis 1999.

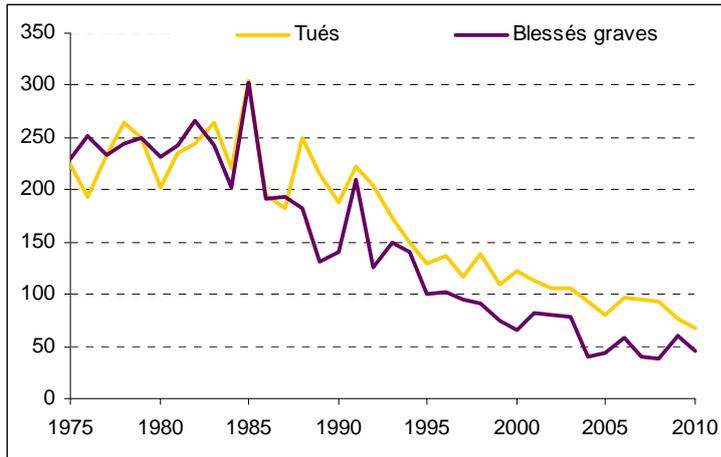
Hausse du nombre d'accidents graves et de tués dans le maritime

En 2010, le nombre total d'accidents recensés par le BEA-mer a été sensiblement identique à 2009 (49 au lieu de 48). Les navires de pêche sont impliqués dans 85 % de ces accidents (source : BEA-mer, « Rapport d'activité 2010 »). Il est à noter que les données sur les navires de plaisance ne sont pas exhaustives.

Cependant, le nombre d'accidents graves, entraînant l'ouverture d'une enquête technique et administrative (ETA) a augmenté, ainsi que le nombre de victimes : 14 victimes pour 17 accidents en 2010, contre 3 victimes pour 13 accidents en 2009.

Ces 14 décès sont dus à la collision d'un pétrolier français avec une barge chinoise (6 victimes), la chute à la mer de 4 marins-pêcheurs et la disparition ou le décès de 4 autres dans le naufrage de leur navire de pêche.

Figure D3.1 Accidents ferroviaires



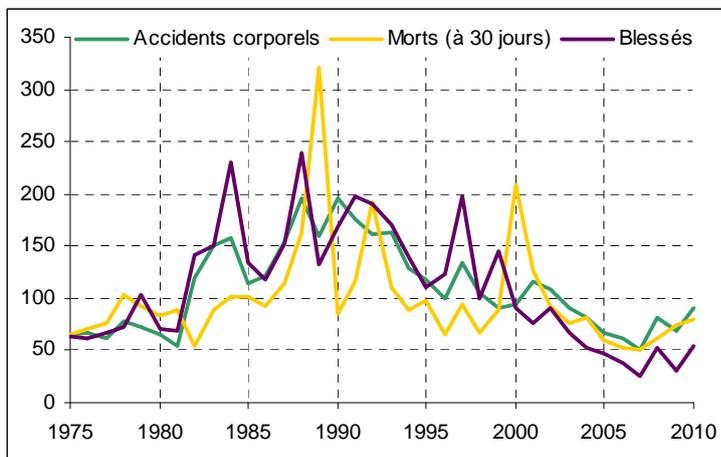
Source : RFF

Accidents : accidents impliquant un véhicule en mouvement et accidents aux passages à niveau ; ne sont pris en compte que les accidents ayant entraîné une « conséquence grave ». Les suicides et tentatives de suicide ne sont pas compris.

Tués : voyageurs, agents en service et autres ouvriers travaillant sur le réseau national et victimes routières des accidents aux passages à niveau, décédés le jour ou le lendemain de l'accident, et ce jusqu'en 2003. A compter de 2004, personnes décédées dans les 30 jours suivant l'accident.

Blessés graves : personnes ayant été hospitalisées plus de trois jours, et ce jusqu'en 2003. A compter de 2004, personnes hospitalisées plus de 24 h

Figure D3.2 Accidents aériens sur le territoire français



Source : Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile (BEA)

Champ : accidents sur le territoire français métropolitain, quelque soit la nationalité de l'avion, couvrant :

- l'aviation commerciale (avions et hélicoptères des compagnies aériennes) ;
- l'aviation générale (avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés, privés) ;
- le travail aérien (avions, hélicoptères et ULM des sociétés et des privés pour épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, hélicoptère ...).

Figure D3.3 Accidents maritimes

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Navires de commerce													
ETA* ouvertes	4	8	10	7	13	11	2	6	5	3	8	5	3
Nombre de victimes**	0	11	0	0	1	10	0	1	0	0	4	0	6
Navires de pêche													
ETA* ouvertes	13	29	24	26	14	14	16	8	8	8	11	6	11
Nombre de victimes**	6	15	17	24	9	3	14	7	14	15	17	3	8
Collisions pêche/commerce													
ETA* ouvertes	0	1	0	4	3	3	4	1	0	3	2	2	3
Nombre de victimes**	0	0	0	0	4	3	0	0	0	1	0	0	0
Total													
ETA* ouvertes	17	38	34	37	30	28	22	16	13	14	22	13	17
Nombre de victimes**	6	26	17	24	14	16	14	8	14	16	21	3	14
Navires de plaisance													
ETA* ouvertes	3	1	2	3	3	1	3	1	1	1	1	0	1
Nombre de victimes**	7	0	1	3	2	1	6	0	4	1	0	0	0

Source : BEA-mer

Champ : eaux territoriales françaises - Métropole (pour ce qui concerne les navires sous pavillons étrangers)

Les données sur les navires de plaisance ne sont pas exhaustives

* ETA : Enquêtes techniques administratives

** Décédés ou disparus

D4 | La pollution locale liée aux transports en 2010

Depuis 1990, les émissions de la plupart des polluants atmosphériques ont diminué dans l'ensemble des secteurs. Dans les transports, et plus particulièrement le routier, les normes Euro et les progrès techniques ont permis une diminution régulière de ces émissions, à l'exception des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et du cuivre.

Les progrès techniques limitent les effets de la circulation accrue

Les émissions de cuivre sont moins liées à la route (60 %) que les autres émissions des transports. Le transport ferroviaire y contribue notamment par l'usure de ses caténaires. Cependant, les émissions de cuivre du transport routier sont fortement corrélées à la circulation routière, puisqu'elles résultent de l'usure des plaquettes de frein des véhicules : entre 1990 et 2010, les émissions de cuivre du transport routier ont augmenté de 26 %, soit une évolution proche de celle de la circulation routière (+ 30 %).

En l'absence de progrès techniques, la croissance de la circulation routière se serait également traduite par la hausse des émissions liées à la combustion du carburant. Or, à l'exception notable des HAP, la plupart des émissions gazeuses issues des transports ont nettement diminué entre 1990 et 2010, notamment pour la route, principal contributeur (encadré). Cette diminution s'explique par trois facteurs :

- la baisse des consommations unitaires de carburant a permis de limiter l'ensemble des rejets gazeux, relativement à la circulation.
- les voitures particulières neuves vendues en Europe sont soumises à une réglementation des émissions en sortie des pots d'échappement, ce qui a permis de réduire de manière importante les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) et des composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), responsables de la pollution acide et de la formation d'ozone troposphérique (donc de l'accroissement de l'effet de serre). Entre 1990 et 2010, les émissions de NO_x liées à la circulation routière ont diminué de 50 %, et celles de COVNM de 90 %. La réglementation a également contribué à la baisse des émissions de monoxyde de carbone (CO, - 90 %).
- les normes sur les carburants routiers ont permis la disparition du plomb émis par le transport routier dès janvier 2000, ainsi que la baisse des émissions de dioxyde de soufre (SO₂). La réduction de la teneur en soufre des carburants s'est faite par étapes, la dernière datant du 1^{er} janvier 2009 avec la généralisation du diesel à 10 ppm (dit « sans soufre »). En 2009, la route n'émet plus que 0,3 % des émissions totales de SO₂ (contre 1,1 % en 2008). Le transport maritime (hors international) est le

premier contributeur des transports, avec 2,2 % des émissions totales de SO₂.

La diésélisation du parc a des effets contrastés

Les moteurs à essence et les moteurs diesel ne sont pas à l'origine des mêmes émissions gazeuses. Ainsi, la diésélisation du parc automobile tire à la baisse les émissions de CO₂ (fiche D5), de CO et des COVNM : en 2009, l'essence est responsable de 81 % des émissions de CO du transport routier et de 78 % des émissions de COVNM.

En revanche, la diésélisation pousse à la hausse les émissions de particules et d'oxydes d'azote : le gazole produit 91 % des PM₁₀ et 91 % des NO_x de la route, soit plus que la part du diesel dans la circulation routière (70 %). La généralisation du filtre à particules pour les véhicules diesel neufs commercialisés depuis le 1^{er} février 2011 (norme Euro5) devrait permettre des diminutions importantes des émissions de particules liées à la combustion. Mais la diésélisation du parc et la croissance du trafic entraînent également une hausse importante des émissions d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), en partie cancérigènes : celles-ci ont doublé entre 1990 et 2010 (+ 105 %).

La place des transports dans les émissions totales

Les bilans des émissions nationales déterminés par le Citepa, dans le rapport SECTEN, permettent d'observer le poids de chaque secteur contributeur des différentes émissions. La baisse du poids de l'industrie dans la production intérieure accroît mécaniquement, et par report, celle du transport.

Pour les transports, conformément au périmètre de la Cee de l'Onu : ne sont pas incluses les émissions maritimes internationales, les émissions de la phase croisière (≥ 1000 m) des trafics aériens domestique et international, ainsi que les émissions des sources biotiques des forêts et les émissions des sources non-anthropiques. Selon cet inventaire, les transports sont des émetteurs prépondérants d'oxydes d'azote (NO_x) et de monoxyde de carbone (CO). Ils sont aussi une source importante d'émissions de gaz carbonique (CO₂, fiche D5), de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et de cuivre (Cu).

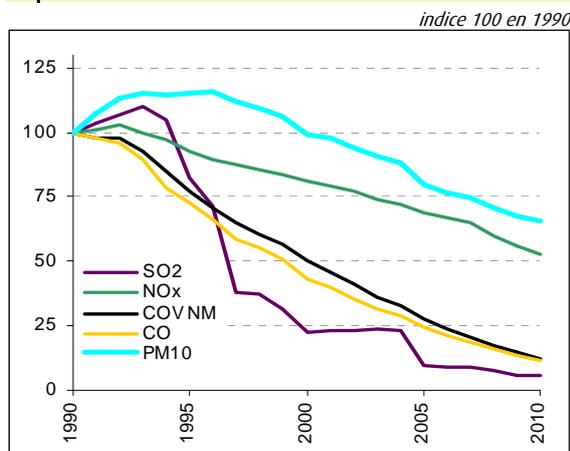
En raison de son poids dans les transports, la route (tous véhicules confondus) est à l'origine de l'essentiel de ces émissions. Toutefois, l'usure des caténaires (ferroviaires) contribue pour un tiers aux rejets de cuivre, tandis que les transports aériens (hors international), contrairement au transport routier, continuent d'émettre du plomb après 2000.

Figure D4.1 Evolution des émissions dans l'air dues aux transports

		1990		2009		2010 (provisoire)			Evolution 1990-2010 transports (en %)	Evolution 1990-2010 du routier (en %)		
		niveau	Part des transports dans le total	Part du routier dans les transports	niveau	Part des transports dans le total	Part du routier dans les transports	niveau			Part des transports dans le total	Part du routier dans les transports
SO2	(kt)	156	11,8	89,2	9	3,0	9,2	9	3,2	9,3	-94	-99
NOx	(kt)	1203	65,6	94,1	671	60,0	89,2	638	59,0	88,7	-47	-50
CO	(kt)	6334	58,2	98,5	871	22,1	85,5	743	18,6	84,5	-88	-90
COVNM	(kt)	1070	42,0	97,1	161	18,3	78,8	132	15,7	77,9	-88	-90
Pb	(t)	3913	91,9	99,2	7	9,6	0,0	7	8,8	0,0	-100	-100
Cu	(t)	115	64,7	59,2	144	87,5	60,0	144	86,8	59,9	25	26
HAP	(t)	3	7,0	91,9	5	26,7	95,4	5	28,7	95,6	97	105
N2O	(kt)	3	1,1	93,5	5	2,4	95,5	5	2,5	95,7	57	61
TSP	(kt)	120	8,6	89,8	104	9,6	89,6	102	9,5	89,5	-15	-15
PM10	(kt)	77	11,2	89,0	52	11,9	84,6	50	11,7	84,2	-34	-38
PM2,5	(kt)	60	12,6	89,4	36	13,2	83,4	35	13,1	82,9	-43	-47
PM1,0	(kt)	50	14,8	92,9	28	18,6	85,3	27	18,7	84,8	-46	-51

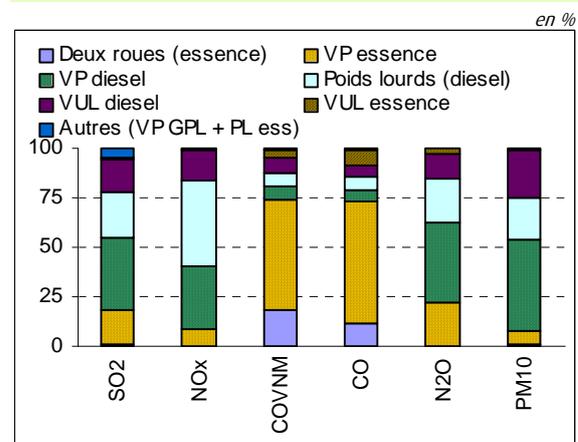
Source : Citepa / rapport SECTEN - avril 2011

Figure D4.2 Emissions polluantes des transports depuis 1990



Source : Citepa / rapport SECTEN - avril 2011

Figure D4.3 Emissions de la route par type de véhicule et motorisation en 2009



Source : Citepa / rapport SECTEN - avril 2011

Figure D4.4 Normes d'émissions des véhicules neufs

		Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6	
Voitures particulières (g/km)		1992*	1996*	janv-00*	janv-05*	sept-09*	sept-14*	
Essence	CO	2,720	2,200	2,300	1,000	1,000	1,000	
	HC	-	-	0,200	0,100	0,100	0,100	
	NOx	-	-	0,150	0,080	0,060	0,060	
	HC+NOx	0,970	0,500	-	-	-	-	
	COVNM	-	-	-	-	0,068	0,068	
	Particules	-	-	-	-	0,005	0,005	
Diesel	CO	2,720	1,000 ₍₁₎	0,640	0,500	0,500	0,500	
	NOx	-	-	0,500	0,250	0,180	0,080	
	HC+NOx	0,970	0,700 ₍₁₎	0,560	0,300	0,230	0,170	
	Particules	0,140	0,080 ₍₁₎	0,050	0,025	0,005	0,005	
Poids lourds (g/kWh)		oct-90**	oct-93**	oct-96**	oct-01**	oct-06**	oct-09**	31déc-13**
CO	11,2	4,9	4,0	2,1	1,5	1,5	1,5	
HC	2,4	1,2	1,1	0,66	0,46	0,46	0,13	
NOx	14,4	9,0	7,0	5,0	3,5	2,0	0,4	
Particules	-	0,36	0,15	0,13	0,02	0,02	0,01	

Source : Ademe, DGITM

* NT (nouveau type) : les nouveaux modèles doivent respecter la norme à la date d'entrée en vigueur indiquée

** TT (tous types) : tous les véhicules neufs doivent respecter la norme à la date d'entrée en vigueur indiquée

(1) valeurs pour moteur IDI - injection indirecte - (à partir du 1er janvier 1999, les moteurs DI - injection directe - doivent suivre les limites de la norme Euro 2)

Les normes EURO

Les normes EURO imposent des maxima d'émissions rapportés à la puissance ou au kilomètre à ne pas dépasser pour une série de polluants. Elles existent pour les véhicules légers, mais également pour les poids lourds et, plus récemment pour les deux-roues, et s'appliquent aux véhicules neufs, vendus en Europe. Elles se traduisent par l'obligation pour les constructeurs d'équiper les véhicules neufs de technologies environnementales (pot catalytique, filtre à particules).

Voitures particulières: données en g/km

S'agissant des VUL, existent aussi des normes d'émissions euros avec trois catégories de limites d'émission, fonction de la masse de référence du véhicule (en dessous de 1305 kg, entre 1305 kg et 1760kg, au-delà de 1760 kg)

Poids lourds : données en g/kWh

D5 | Les émissions de GES des transports en 2010

En 2010, les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports augmentent (+0,8 %), après - 1,2 % en 2009, et cinq années consécutives de baisse. Cette évolution du secteur transport s'inscrit dans un contexte de hausse des émissions de GES tous secteurs confondus (+ 1,9 %) plus forte que celle des transports. Ainsi, les émissions de GES du résidentiel et du tertiaire augmentent de 5,5 %, en lien avec des hivers 2010 plus rigoureux, tandis que la reprise économique a entraîné une hausse de celles de l'industrie manufacturière (+ 2,7 %) et de celles de l'industrie de l'énergie (+ 1,1 %). Seule l'agriculture connaît une baisse de ses émissions (- 0,4 %).

Des émissions de CO₂ en phase avec la reprise du transport routier

Les émissions de CO₂, qui représentent plus de 95 % des émissions de GES des transports augmentent de + 0,8 %, après cinq années de baisse, elles augmentent (+ 0,8 %). Cette hausse peut être mise en rapport avec l'évolution de la circulation routière effective (fiche C1) et avec l'amélioration de la conjoncture économique (+ 2,8 % pour le CO₂ de l'ensemble des secteurs).

Les émissions de CO₂ des transports dépendent essentiellement (à 94 %) des émissions de la route. Celle-ci continue en 2010 de faire l'objet de politiques actives d'orientation du choix du véhicule en faveur de véhicules moins émetteurs de CO₂ au km (bonus/malus écologique, prime à la casse). Néanmoins, les effets à l'œuvre sont complexes puisqu'en 2009 les émissions de CO₂ émis par les voitures particulières avaient augmenté en lien avec la hausse de leur circulation.

Par ailleurs, les émissions de CO₂ dues aux biocarburants des transports (+17,3 %) ne sont pas comptabilisées comme émissions du transport, car supposées exactement compensées dans l'année par absorption de CO₂ par les nouvelles cultures.

Sur longue période, l'absence de véritables énergies de substitution aux moteurs essence et diesel n'a pas permis d'obtenir dans le transport routier les réductions d'émissions observées dans les autres secteurs (- 3,8 % pour l'ensemble des secteurs entre 1990 et 2010).

Les transports représentent un peu plus d'un tiers des émissions de CO₂ de l'ensemble des secteurs (33,7 % en 2010).

Stabilité des émissions des autres GES

La mesure de la contribution globale des transports au réchauffement climatique tient compte des émissions des autres gaz recensés dans le protocole de Kyoto, ramenés à des tonnes d'équivalent CO₂ (encadré). Les transports

ne produisent ni SF₆, ni PFC et émettent marginalement du CH₄ et du N₂O.

En revanche, ils sont à l'origine de 28 % de l'ensemble des émissions de HFC, soit 4,2 millions de tonnes d'équivalent CO₂. Leur forte croissance depuis 1990 reflète le développement de la climatisation des véhicules, notamment des voitures particulières mais aussi des trains et des véhicules frigorifiques. Pour ces derniers, la croissance reflète aussi la substitution par des HFC d'autres gaz réfrigérants désormais interdits et non mesurés dans les inventaires du Citepa.

En 2010, les émissions de GES hors CO₂ des transports sont stables, après une baisse de 4,7 % en 2009. Cette stabilité doit être notée compte tenu de la tendance à la croissance des 20 dernières années (entre 1990 et 2010, ces émissions ont été multipliées par 3,25). Les GES hors CO₂ représentent 4,5 % émissions de GES des transports, soit une part comparable à celle de 2009..

Le calcul des émissions de gaz à effet de serre

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont estimées par le Citepa conformément à la législation internationale en vigueur et les règles fixées par la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC). Les six gaz à effet de serre retenus par le Protocole de Kyoto sont pris en compte : le gaz carbonique (CO₂), l'oxyde nitreux (N₂O), le méthane (CH₄), les HFC, le SF₆ et les PFC. Ces gaz ayant des impacts à long terme dans l'atmosphère plus ou moins importants, le Potentiel de Réchauffement Global (PRG), exprimé en équivalent CO₂, permet de comparer leur poids dans l'ensemble des GES.

Depuis 2006, dans tous les formats de diffusion des inventaires, les émissions de la biomasse énergie en CO₂ ne sont plus prises en compte au niveau du secteur consommateur. Ceci est reporté sur l'ensemble de la série depuis 1990. Le format SECTEN correspond aux émissions en France métropolitaine, divisées en secteurs d'activité. Dans ce format, les émissions répertoriées « hors total » (émissions des sources non anthropiques par exemple) ne sont pas incluses ; dans les émissions de CO₂ des transports sont notamment exclues du total national les émissions liées aux trafics maritime et aérien internationaux.

Figure D5.1 Les émissions de GES par secteur

en millions de tonnes d'équivalent CO₂

	1990	1995	2000	2008	2009	2010 (p)
Transports (1)	118,2	128,2	137,2	132,6	131,0	132,0
Routier	110,5	119,6	127,7	123,5	122,0	123,0
Ferroviaire	1,1	0,8	0,8	0,6	0,6	nd
Fluvial	1,6	1,7	1,5	2,7	2,8	nd
Maritime (1)	1,6	1,6	1,5	1,1	1,1	nd
Aérien (1)	3,5	4,4	5,7	4,7	4,6	nd
(Maritime hors bilan) (1)	7,9	7,1	9,4	8,1	7,9	nd
(Aérien hors bilan) (1)	8,5	10,6	14,2	17,3	15,9	nd
Résidentiel / tertiaire	90,3	94,4	96,6	100,5	98,2	103,6
Industrie manufacturière	155,0	149,9	134,9	111,8	100,4	103,0
Industrie de l'énergie	74,9	65,6	68,9	64,5	61,3	62,0
Agriculture/sylviculture	117,6	112,2	114,3	109,1	105,2	104,8
Total hors UTCF (2)	556,0	550,2	551,9	518,5	496,0	505,4
UTCF (2)	-41,3	-53,0	-54,0	-74,7	-69,7	-72,7
Total avec UTCF	514,7	497,2	497,9	443,8	426,3	432,6
(Biomasse hors bilan)	41,7	42,7	39,8	49,7	50,5	51,9

Source : Citepa / rapport SECTEN - avril 2011

(1) Les bilans d'émissions tiennent compte uniquement de la circulation effectuée avec du carburant acheté sur le territoire et consommé dans l'année.

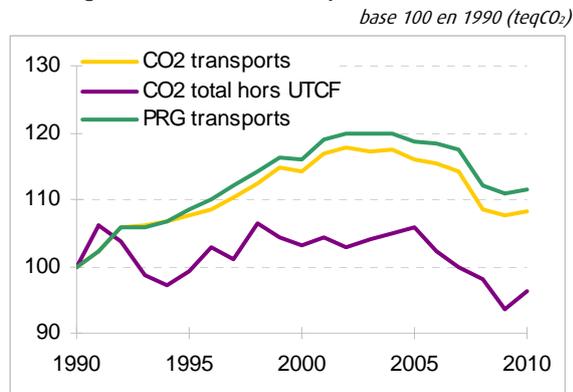
(2) UTCF : utilisation des terres, leurs changements et la forêt

Les objectifs du protocole de Kyoto sur la réduction des gaz à effet de serre

Le protocole de Kyoto, mis en place en novembre 1997, établit des objectifs de réduction d'émissions pour six gaz à effet de serre (GES) : les pays cités dans l'annexe du protocole se sont engagés, à l'horizon 2008-2012, à réduire globalement leurs émissions de 5,2 % par rapport à celles de 1990. L'objectif de réduction pour l'Union Européenne (réduction de 8 %) a été décliné au niveau national, la France s'engageant à stabiliser ses émissions au niveau de celles de 1990.

Afin d'atteindre ces objectifs, le gouvernement français a mis en place le Programme National de Lutte Contre le Changement Climatique (PNLCC) en janvier 2000, ensemble de mesures destinées à atteindre cet objectif. Ce programme a été complété en 2004, par l'adoption du Plan Climat, réactualisé en novembre 2006.

Figure D5.2 Emissions françaises de CO₂ et des autres gaz à effet de serre depuis 1990



Source : Citepa / rapport SECTEN - avril 2011

Figure D5.3 Emissions des gaz à effet de serre des transports

évolutions en %

	1990	2010(p)	2010/1990
CO₂ Tous transports (Mt)	116	126	8
Total (hors UTCF)	389	374	-4
CH₄ Tous transports (kt)	40	8	-79
Total (hors UTCF)	3100	2566	-17
N₂O Tous transports (kt)	3	5	57
Total (hors UTCF)	298	199	-33
HFC (*) Tous transports (kt eq CO ₂)	0	4167	ns (*)
Total (hors UTCF)	3738	15117	304

Source : Citepa / rapport SECTEN - avril 2011

(*) avant 1990, les transports émettaient un autre gaz réfrigérant que les HFC, non mesuré

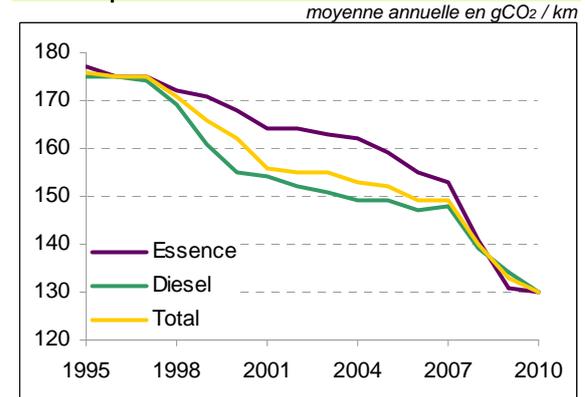
Figure D5.4 Emissions de CO₂ du transport routier selon le véhicule et la motorisation

niveaux en millions de tonnes, structure en %

	Niveau 2009 (Mt)	Structure 2009 (%)	Evolution 09/90
Voitures particulières	66,2	56,5	2,5
Diesel	44,0	37,5	213,4
Essence	21,9	18,7	-56,5
GPL	0,3	0,3	98,0
Véhicules utilitaires	21,1	18,0	27,4
Diesel	19,5	16,6	89,1
Essence	1,6	1,4	-74,0
Véhicules lourds	28,9	24,6	6,8
Deux roues	1,1	0,9	91,5
TOTAL	117,3	100,0	7,8
dont Diesel	92,4	78,7	79,7
dont Essence	24,6	21,0	-56,9

Source : Citepa / rapport SECTEN - avril 2011

Figure D5.5 Emissions de CO₂ par km des nouvelles voitures particulières en France



Source : Ademe

D6 | Indicateurs transports du Grenelle de l'environnement

Le Grenelle de l'environnement s'est tenu en octobre 2007 avec accord sur 268 engagements à l'issue d'une vaste concertation et d'une série de tables rondes. Ces travaux se sont poursuivis par des comités opérationnels de programmes (COMOP) dont les travaux achevés en 2008 ont ouvert la voie législative.

Ces engagements devaient se traduire dans la loi. Les supports législatifs pour porter ces engagements sont les lois de finances, et deux lois dédiées : la loi de programmation de la mise en oeuvre « Grenelle 1 » adoptée le 23 juillet 2009 (19 engagements traduits dans cette première disposition) et une seconde loi « portant engagement national pour l'environnement » dite « Grenelle 2 » adoptée le 30 juin 2010 (58 engagements).

Outre la loi Grenelle 1, ont été utilisées les lois de finances (en particulier les lois de finances rectificative de 2008 et pour 2009 de décembre 2008 avec 19 engagements) et des textes plus spécifiques : loi portant organisation du transport ferroviaire (dite ORTF du 8 décembre 2009, engagement 38), loi logement n°2009-323 du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion, la dynamisation de la filière bois (reconquête des centres villes, engagement 48), loi n° 2008-776 de modernisation de l'économie du 4 août 2008 (dynamisation de la filière bois, engagement 77).

40 engagements transports

40 engagements sont relatifs soit aux transports et aux véhicules, soit à des aspects proches des transports (accroissement de la part des agro-carburants, exemplarité de l'État en matière d'acquisition de véhicules routiers), trame verte et bleue, plan national santé-environnement, mise en place d'une contribution climat-énergie.

Les engagements pris se traduisent par différents types d'obligations :

- mettre en oeuvre des structures comme la création de l'Autorité de régulation ferroviaire, création de l'Observatoire énergie-environnement des transports, mais également ouverture de débats publics comme pour le projet de canal Saône-Moselle).

- fournir des moyens qui peuvent être financiers (dotation de l'AFITF, plans d'investissement et de soutien aux transports collectifs, aux autoroutes ferroviaires ou de la mer...), juridiques ou fiscaux (éco-redevance poids lourds, bonus malus et prime à la casse automobile ou contribution climat-énergie).

- engagement sur des résultats (part du fret non routier intérieur et dans le pré et post acheminement des grands ports maritimes, part du transport collectif de voyageurs, émissions moyennes de CO2 des voitures particulières, émissions unitaires du transport aérien)

Cette classification n'est pas exclusive entre les différents éléments : il peut être nécessaire de mettre en oeuvre des structures avec engagements financiers/ juridiques et objectif de résultat.

Le suivi des engagements va maintenant devoir être effectué : d'une part pour rendre compte annuellement au parlement de l'avancée de la mise en oeuvre des engagements du grenelle (1er rapport publié en octobre 2010), d'autre part pour aider au pilotage des services.

Le tableau D6.1 présente la liste des principaux indicateurs qui seront suivis avec leur classification par catégorie et l'engagement associé. Certains indicateurs sont d'ores et déjà produits (calculés) et présentables, d'autres sont en cours de développement

Engagement	Objectif	indicateur	cible	dernier résultat connu
indicateurs de résultats				
	réduction des émissions annuelles de GES par le secteur des transports	émissions de GES du secteur transports	-20% en 2020 par rapport à 2005	2010: +3% par rapport à 2005
37	augmenter la part du transport de fret non routier	part du ferroviaire et fluvial dans le transport terrestre intérieur hors oléoducs (t.km)	passer de 14% en 2005 à 25% en 2020 (+16 points)	part modale = (-0,9 point en 2010)
42		part du ferroviaire et fluvial dans les pré et post acheminements en tonnage des GPN (hors oléoducs)	doubler la part du fret non routier en 15 ans (passer de 23% en 2006 à 46% en 2015)	+0,4 point en 2009
		part du transport collectif dans le transport intérieur terrestre de voyageurs		16,7% en 2010
24		nombre de km de TCSP	passer de 329 km en 2007 à 1800 km en 2022 (+1500 km en 15 ans)	
27	développer le transport collectif de voyageurs	nombre de km de LGV	passer de 1876 en 2007 à 3876 km en 2020 (+2000 km)	1881 km en 2010 (stable)
15		émissions kilométriques du parc de voitures particulières	passer de 176 gCO2/km à 130 d'ici 2020	167,7 en 2009
15	réduire les émissions de GES des voitures particulières	émissions kilométriques des voitures particulières neuves	passer en dessous de 120 g/km en moyenne annuelle d'ici 2020	130,4 en 2010
28	réduire les émissions de GES des avions	émissions de CO2 par passager-km aérien	diviser par 2 entre 1990 et 2020 (de 178 gCO2/pkm à 89)	117,7 en 2009
indicateurs de moyens				
46	mise en place d'un bonus-malus (y compris annualisation)	fait avec la loi de finances rectificative de 2008		instrument législatif réalisé, mise en oeuvre repoussée
45	éco-redevance poids lourds	texte législatif et mise en oeuvre effective	mise en oeuvre effective 2012	instrument législatif repoussé
65	contribution énergie-climat	texte législatif et mise en oeuvre effective		
24		soutien financier de l'Etat aux TCSP de province	4 Mds€ d'ici 2022	
27	développer le transport collectif de voyageurs	soutien financier de l'Etat au développement de LGV	16 Mds€ d'ici 2020	

Figure D6.2 Fret terrestre (i37)

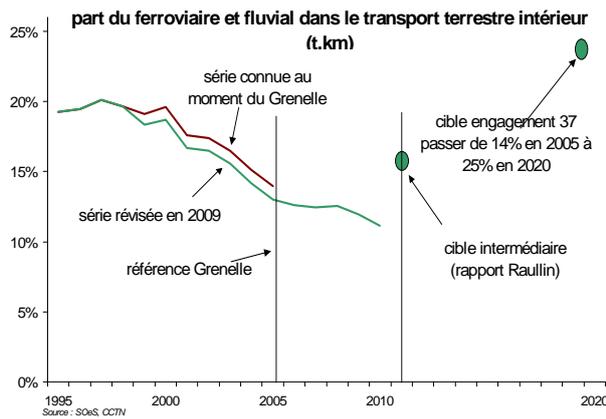


Figure D6.3 Voyageurs en transport public (i24)

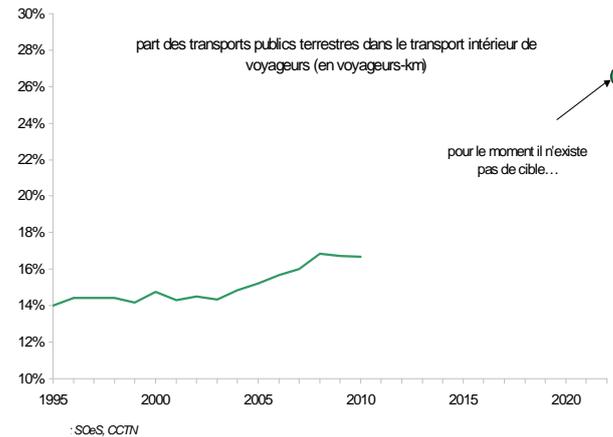


Figure D6.4 Émissions unitaires CO2 aérien (i28)

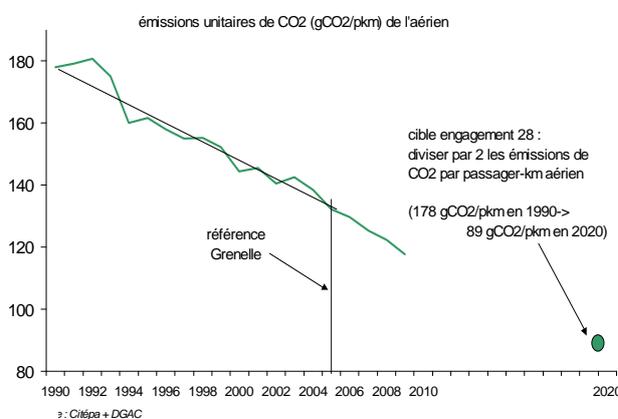


Figure D6.5 Acheminements portuaires (i42)

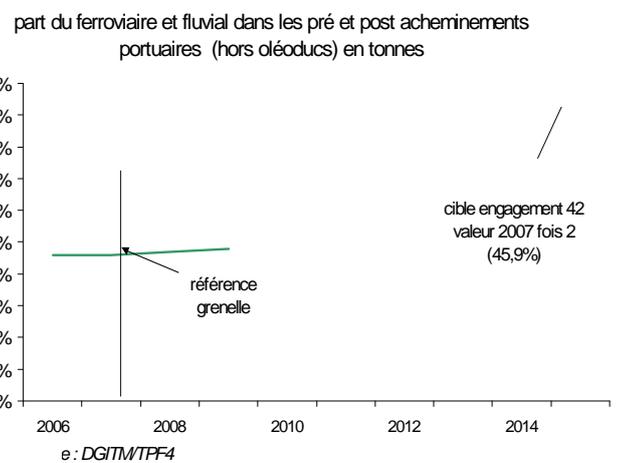


Figure D6.6 Émissions par km du parc des voitures particulières (i15)

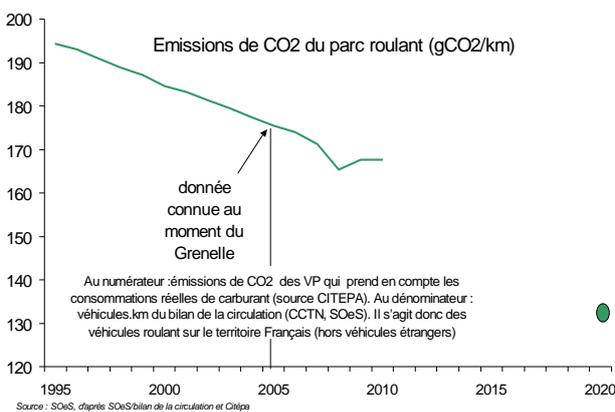
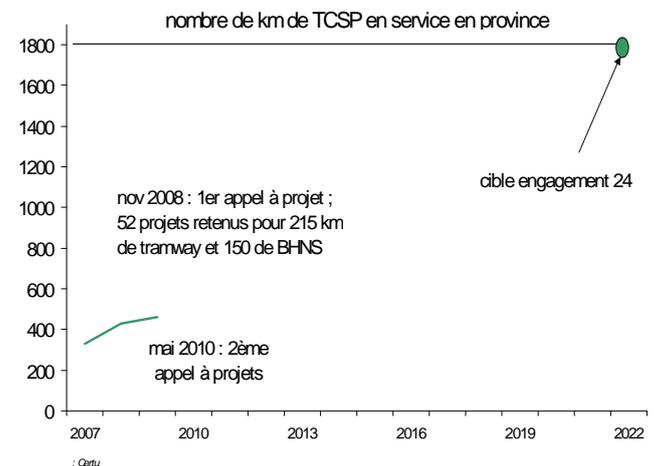


Figure D6.7 TCSP en service en province (i24)



Annexes

Annexe 1 – Nouvelle base (2007) du Bilan de la circulation

Le bilan de la circulation routière évalue chaque année la circulation routière, en véhicules kilomètres (véh-km), par type de véhicule et type de réseau routier ainsi que la consommation de carburant afférente. Le champ est celui du territoire métropolitain.

Cette évaluation repose sur une approche multi-sources avec un bouclage d'ensemble, permettant d'assurer la cohérence du total avec les livraisons de carburant. Elle est basée sur :

- l'évaluation d'un niveau détaillé de circulation et de consommation une année de base (ici 2007)
- l'évaluation chaque année de l'évolution des composantes à partir de sources multiples, selon une méthodologie fixe au cours du temps

Cette méthode de travail implique une ré-estimation périodique des niveaux de base, pour éviter une forme de « dérive », ainsi qu'un balayage des sources disponibles pour la méthode d'évaluation des évolutions annuelles. En effet, depuis le précédent rebasement qui datait de 2000 (avec comme années de base 1990 et 1996) des séries ont disparu et d'autres sont apparues — fichier relatif aux contrôles techniques centralisés par l'OTC-UTAC — nécessitant un changement non seulement des chiffres mais également de la méthodologie. La nouvelle année de base du rebasement (2007) a le double avantage d'être proche de l'année courante et de l'année de référence de plusieurs sources d'information détaillées, à périodicité non annuelle — sondage de la circulation 2004-2005, ENTD 2008, enquête VUL 2005 — fondamentales pour les travaux. Par ailleurs, le bilan de la circulation se fixe comme contrainte d'assurer une continuité des séries depuis, au moins, 1990, ce qui permet notamment son utilisation par le CITEPA pour l'évaluation des émissions atmosphériques (gaz à effet de serre, micro-particules PM_{xx}, Nox, etc.) dans le cadre des obligations internationales de rapportage par la France.

L'objet de la présente annexe est de présenter les résultats et les principes de la méthode adoptée pour la nouvelle base à l'issue du rebasement. Pour ce faire, le SOeS a reçu l'appui d'un groupe de travail associant le Sétra, l'IFSTTAR, le CPDP, le CCFA, le CITEPA, l'ASFA et ponctuellement l'ADEME et la FFSA.

Les faits marquants de la nouvelle base 2007

- un niveau peu modifié de la circulation routière dans son ensemble (tableau 1) mais une redistribution importante entre véhicules légers (+0,8 point) et véhicules lourds (-0,5 point).
- une redistribution importante entre véhicules français hors 2-roues et véhicules étrangers (-10,5 Mds de véhicules-km et +7,6), ces derniers représentant désormais 6,8% de la circulation.
- Une répartition de la circulation selon le type de carburant pratiquement inchangée (tableau 2) : la révision en baisse des véhicules diesel lourds est compensée par un surcroît de circulation des VP françaises (+3,5 Mds v-km) et des VP et VUL étrangers (+6,3 Mds v-km) pour une révision totale de la circulation diesel de 2,1 Mds v-km.
- Une révision importante en baisse de la consommation de gazole (-3,0%), due à la révision de la consommation routière de gazole (-0,4 milliers de m³, soit -1,2%) et des consommations hors circulation routière (avitaillement, pêche, engins divers : -0,8 milliers de m³). La part « hors route » de la consommation est revue en hausse pour l'essence et en baisse pour le gazole (tableau 3) . L'importance de cette révision remonte sensiblement le poste « solde au frontières et ajustements statistiques » du gazole, qui était nettement négatif dans la base précédente.

Les hypothèses retenues pour la rétropolation

L'année de base du rebasement est 2007. Les évolutions des années postérieures s'appuient sur les arbitrages annuels réalisés dans le passé : les taux d'évolution du bilan de la circulation actuel ont été appliqués à l'année 2007 rebasée.

Mais lorsque ces arbitrages avaient anticipé le présent rebasement, il convient de corriger l'évolution qui avait été arbitrée auparavant. C'est le cas des VP et VUL des étrangers dont la diésélisation du parc qui est à présent prise en compte dans le rebasement (40% de VP des étrangers diesel et non plus 29%). Une petite différence d'évolution en faveur du diesel reste cependant pour continuer ce léger trend de diésélisation.

La rétopolation pour les années antérieures (1996-2006) repose sur les arbitrages annuels passés corrigés de l'effet « palier » (changement de niveau).

La rétopolation a été réalisée jusqu'à l'année 1996, année de base du précédent rebasement. Les différences de niveau ont donc été lissées sur la période 1996-2006 de manière à ne pas introduire involontairement de rupture de tendance.

La période 1990-1995 a également été rebasée pour les véhicules immatriculés en France (VP, VUL et PL) dès lors que l'année 1996 avait été révisée (nouvelles hypothèses de circulation pour les PL hors TRM, parcours annuels moyens des VP en *France uniquement*).

Les données et les principes de cadrage

Le bilan de la circulation est globalement assez contraint : les sources ne s'additionnent pas les unes aux autres, mais l'ensemble est cadré par les ventes globales de carburant (la consommation sur le territoire s'en différencie par l'entrée / sortie du carburant stocké dans les réservoirs de véhicules à la frontière). Une certaine cohérence entre toutes les sources conduit à limiter les révisions possibles sur les données les plus agrégées. Le sondage de la circulation réalisé par le Sétra sur le réseau routier national (RRN) dont le dernier date de 2005 constitue également une donnée de cadrage dont le Bilan ne peut s'éloigner globalement.

tableau 1 Circulation routière

	2007		révision		
	ancienne base	nouvelle base	en Mds v-km	en %	en contribution
Total de la circulation routière	560 193	561 638	1 445	0,3%	0,3%
dont Voitures particulières françaises (VP)	398 033	396 180	-1 853	-0,5%	-0,3%
Véhicules utilitaires légers français (VUL)	92 706	87 919	-4 788	-5,2%	-0,9%
VP et VUL étrangers	20 624	28 229	7 605	36,9%	1,4%
Deux roues motorisés	9 226	12 745	3 520	38,2%	0,6%
Véhicules lourds français	30 652	26 810	-3 842	-12,5%	-0,7%
Véhicules lourds étrangers	8 953	9 756	803	9,0%	0,1%

Les principes de base du bilan de la circulation restent inchangés : un parc roulant ainsi qu'un kilométrage annuel moyen qui est affecté à chaque véhicule du parc roulant ce qui permet de calculer une circulation en véhicules-kilomètres. Une consommation unitaire aux 100 km est ensuite affectée à cette circulation pour estimer une consommation globale de carburant mesurée en m³. Cette consommation globale est alors confrontée aux volumes de carburant livrés (source CPDP) dans le cadre d'un arbitrage afin de finaliser le chiffrage du bilan de la circulation.

Catégorie par catégorie de véhicule, les points essentiels

Voitures particulières françaises :

- Parc inchangé toujours basé sur la source CCFA.
- Kilométrage annuel moyen basé sur l'Enquête Nationale Transports et Domicile (ENTD) avec révision en baisse du km annuel moyen en raison de l'élimination des distances parcourues à l'étranger qui étaient mal prises en compte dans la base précédente.
- La consommation unitaire est en revanche revue en hausse en raison de l'estimation à partir de l'enquête Panel carburant (institut Worldpanel).
- Le partage de la circulation entre véhicules diesel et essence est modifié au profit du diesel en raison d'une révision à la hausse du kilométrage annuel moyen des véhicules diesel estimé à partir de l'ENTD.

Véhicules utilitaires légers immatriculés en France :

- Les camions diesel de PTAC compris entre 3,5 et 5 tonnes ont été transférés dans le parc poids lourds (soit environ 10 000 véhicules).
- Le kilométrage annuel moyen est légèrement revu à la baisse pour tenir compte des résultats de l'enquête VUL 2005 et des VASP légers dont le kilométrage annuel moyen est sensiblement plus bas que les VUL proprement dits.

Poids lourds français (de transport de marchandises) :

- Relèvement du parc recensé (+8 000 unités à 567 000 véhicules) grâce à l'utilisation par le SOeS des données collectées à l'occasion des contrôles techniques périodiques (source OTC-UTAC) et de l'enquête TRM.
- En parallèle, la circulation est estimée directement à partir de l'enquête TRM pour les PL de moins de 15 ans et de l'exploitation des contrôles techniques pour les VASP et les véhicules de TRM de plus de 15 ans.
- Ce travail a conduit à modifier la « cale » utilisée en ancienne base pour corriger en hausse les données de l'enquête TRM et les rapprocher du parc CCFA (taxe à l'essieu) et du recensement de la circulation réalisé par le Sétra sur l'année 2004-2005. Désormais, cette cale s'appuie sur les informations des contrôles techniques pour les véhicules du champ TRM (véhicules lourds de moins de 15 ans) ; elle est ainsi estimée à 1,5 Mds v-km soit 7% de la circulation du TRM et non plus 25% dans l'ancienne base. Les informations sur les contrôles techniques permettent également d'estimer la circulation des véhicules de TRM de plus de 15 ans d'âge (+18% du parc TRM et 3% des km) et des VASP lourds qui s'est accompagné d'une réduction des parcours annuels moyens importante (42,2 k.km/an contre 50,1 en ancienne base).
- Au total, l'estimation de la circulation des PL immatriculés en France est en retrait (-4,1 Mds v-km, soit -15%).

Bus et Cars français :

l'utilisation désormais régulière de SIDIV (fichier central des automobiles géré par le SOeS) et des contrôles techniques de l'UTAC (augmenté des données spécifiques de la RATP) fournit une évaluation fiable en niveau et en évolution de la circulation et du parc des bus et cars. La révision de +8,6% provient à la fois d'une réévaluation du parc et du parcours annuel moyen.

Deux-roues motorisés :

le parc et les parcours annuels sont modifiés sur la base des résultats de l'enquête nationale Transports et déplacements de 2007-2008. En 2007, le parc est réévalué de 11% tandis que la circulation annuelle moyenne des 2RM est réévaluée de 38%. Cette correction de la circulation annuelle moyenne provient en grande partie de la modification relative de la part des cyclomoteurs en baisse alors que ces derniers roulent en moyenne nettement moins que les plus grosses cylindrées.

Véhicules étrangers :

la méthode d'estimation de la circulation routière des véhicules étrangers sur le territoire métropolitain diffère car elle n'est pas la résultante d'un parc roulant auquel est appliqué un kilométrage annuel moyen.

- Le niveau de circulation étrangère de poids lourds qui sert au recalage de la circulation est celui issu du recensement quinquennal du Sétra réalisé en 2005. Ensuite les évolutions et niveaux de détail proviennent de trois sources - les enquêtes TRM européennes, l'enquête transit et l'indice de circulation du Sétra en régime courant -. C'est donc le recensement de 2005 qui sert ici au recalage en niveau de la circulation.

- Du fait de la prise en compte des excursionnistes et non plus seulement des touristes, la circulation des voitures particulières des étrangers en nette progression par rapport à la précédente base. (+37% en 2007 dans l'hypothèse d'une circulation de 28,2 milliards de vkm à partir de EVE, l'enquête auprès des visiteurs étrangers). La source EVE permet en effet d'intégrer les excursionnistes (qui ne réalisent aucune nuitée en France) en plus des touristes (au moins une nuitée sur le territoire)

tableau 2 : Circulation routière par type de carburant (en M véhicules-km)

	ancienne base	nouvelle base	révision	
			en niveau	en %
total de la circulation routière	560 193	561 638	1 445	+0,3
essence.....	175 143	174 443	-700	-0,4
dont : voitures particulières françaises	143 191	137 886	-5 305	-3,7
Véhicules utilitaires légers français	7 094	6 874	-220	-3,1
VP et VUL étrangers	15 632	16 937	1 305	+8,3
diesel.....	385 051	387 195	2 145	+0,6
dont : voitures particulières françaises	254 842	258 294	3 452	+1,4
Véhicules utilitaires légers français	85 613	81 045	-4 568	-5,3
VP et VUL étrangers	4 992	11 292	6 300	+126,2

Les principaux impacts sur les niveaux de base de la consommation de carburants

La consommation « routière » d'essence est légèrement revue en hausse (tableau 3) en raison de la révision à la hausse de la circulation de véhicules essence étrangers et des deux-roues motorisés qui est plus élevée que la réduction de la circulation des voitures particulières françaises.

En revanche, la révision de la consommation « routière » de gazole est évaluée à -1,2% soit près de 0,5 k.m³. Cette révision résulte de l'importante révision de la circulation de véhicules lourds (-1,4 k.m³) et en particulier des poids lourds marchandises en relation directe avec le recul relatif de la circulation des PL français non compensé par l'accroissement de celle des étrangers (révision moins forte de la circulation et consommation unitaire considérée comme légèrement moins élevée).

tableau 3 : consommation de carburants au titre de la circulation routière (k.m3)

	ancienne base	nouvelle base	révision	
			en niveau	en %
consommation routière de carburant				
essence (VP, 2RM, VUL)	13 154	13 201	46	+0,4
diesel (VP, VUL, Véhic. Lourds)	38 610	38 161	-448	-1,2
autre conso de carburants routiers (avitaillement, pêche, ...)				
essence	371	493	122	+33,0
diesel	1 445	676	-769	-53,2
ensemble de la consommation de carburants routiers				
essence	13 525	13 694	168	+1,2
gazole	40 055	38 837	-1 218	-3,0

Le chiffrage du poste « divers » est sensiblement révisé : de +33% en volume pour l'essence et de -53% pour le gazole. Ceci provient principalement d'une meilleure estimation de la consommation des bateaux de plaisance. En niveau, cette révision a un effet non négligeable sur le solde aux frontières.

Au total, le recul de la circulation de Poids lourds français (non totalement compensée par la réévaluation des PL étrangers), est plus élevé que la réévaluation de la circulation des voitures particulières diesel ce qui conduit à une correction en baisse importante de la consommation de gazole sur le territoire.

Tableau 4 : consommation de carburants routiers par genre de véhicules (k.m 3)

	ancienne base	nouvelle base	révision	
			en niveau	en %
voitures particulières essence				
françaises	10 858	10 640	-218	-2,0
étrangères	1 248	1 369	121	+9,7
véhicules utilitaires légers (1) essence				
français	629	573	-57	-9,0
2-roues motorisés (essence)	419	619	200	+47,7
voitures particulières diesel				
françaises	16 287	17 009	723	+4,4
étrangères	357	780	423	+118,6
véhicules utilitaires légers (1) diesel				
français	8 037	7 512	-525	-6,5
véhicules lourds (diesel)				
français	10 870	9 527	-1 344	-12,4
étrangers	3 059	3 334	274	+9,0

(1) les VUL étrangers sont compris avec les VP étrangères car aucune source ne permet de les distinguer dans la circulation.

Evaluation des niveaux : sources et méthodologie

Dans le cadre du présent rebasement, chaque source d'information a été étudiée et comparée pour chaque type de véhicules. Les différentes analyses et discussions dans le cadre du groupe de travail ont conduit aux résultats suivants :

Les voitures particulières (VP)

Les sources étudiées en matière de voitures particulières sont le Panel carburant de Worldpanel, Parc Auto de la Sofres et l'ENTD. En matière de parc, deux autres sources ont été étudiées : le parc roulant du CCFA et le parc issu du fichier central des automobiles (FCA).

- Le parc retenu est celui du CCFA qui estime le plus précisément un parc roulant. En effet, l'enquête ENTD ne permet pas de distinguer clairement les VP des petits VUL tandis que le FCA inclut les véhicules « dormants » (VP stockée pour laquelle la carte grise n'a pas été rendue à la préfecture) et exclut les véhicules de 15 ans et plus.
- L'estimation du kilométrage annuel moyen retenue est celle de l'ENTD compte tenu de la taille de son échantillon (près de 20 000 ménages).
- L'estimation de la consommation unitaire aux 100 km retenue est celle de Panel carburant compte tenu de sa méthodologie : système de carnets à remplir à chaque passage à la pompe à essence. Les autres sources sont déclaratives.
- Pour ce qui est d'autres postes de moindre poids, Parc Auto a été retenu pour estimer la circulation des voitures de société et les voitures de locations et les taxis ont été traités à part. En effet, la circulation des voitures de locations est estimée à partir de chiffres du CNPA (Conseil National des Professions de l'Automobile) et la circulation des taxis à partir de l'EAE et d'un parc estimé au 1er mai 2008.
- Enfin et pour ce qui est de l'actualisation annuelle, la méthode reste celle habituellement utilisée à savoir l'arbitrage entre les deux panels (Parc Auto et Panel carburant) réalisé lors des réunions annuelles du groupe technique bilan de la circulation de la Commission des comptes.

Les véhicules utilitaires légers (VUL)

Une distinction VUL et VASP a été mise en œuvre afin d'affecter des parcours moyens bien distincts : les VUL diesel roulent nettement plus que les VASP diesel; ce qui n'est pas observé pour les véhicules essence.

Les hypothèses retenues pour les VUL sont :

- le parc CCFA diminué du parc VASP ci-dessous

- un parcours moyen issu de l'enquête VUL 2005 (calculs selon une méthode élaborée de traitement des données manquantes) par tranche de PTAC augmenté d'un taux de croissance pour 2006 et 2007 calculé à partir des comptes nationaux (production en volume par branche et dépenses de consommation des ménages en volume)
- une consommation unitaire issue de Parc Auto pour les VUL essence. La CU de l'enquête VUL 2005 du fait d'un nombre de non réponses élevé et du biais qui en résulte apparaît trop proche de celle des VP. Pour les VUL diesel, le différentiel diesel/essence de l'enquête VUL 2005 a été appliqué.

Les hypothèses retenues pour les VASP sont :

- le parc FCA auquel a été appliqué un taux d'utilisation issu de l'enquête VASP 2001
- un parcours moyen calculé à partir de statistiques sur les chariots porteurs, les ambulances et les camping-cars (types de véhicules les plus représentés parmi les VASP légers)
- une consommation unitaire de base identique à celle des VUL mais ajustée en fonction de la structure du parc des VASP par PTAC

Les poids lourds

Une distinction PL et VASP lourds a été réalisée grâce à la nouvelle source d'information du fichier UTAC qui fournit une information sur le parc roulant des VASP, sur leur structure en termes de PTAC et sur leur kilométrage annuel moyen.

En effet, les contrôles techniques des véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC sont annuels, contrairement aux véhicules légers pour lesquels la périodicité est plus longue.

- L'enquête TRM a renseigné sur le parc et les parcours moyens des PL de moins de 15 ans utilisés dans le transport de marchandises.
- Une cale a été appliquée à la circulation des PL de TRM à partir du fichier UTAC.
- L'autre partie du parc composée des PL de 15 et plus et des VASP lourds a été estimée à partir du fichier UTAC qui a fourni également un parcours annuel moyen pour ces véhicules.
- Les parcours annuels moyens sont ainsi en cohérence avec les parcs utilisés.
- la consommation unitaire est issue de l'enquête TRM par tranche de PTAC

Les bus et cars

- Le parc retenu est celui des bus et cars issu de l'exploitation du fichier des contrôles techniques (OTC-UTAC) avec une distinction entre diesel et autres carburants (y compris bus de la RATP)
- le kilométrage annuel moyen est calculé à partir du fichier UTAC et des informations sur les bus RATP
- La consommation unitaire est issue de l'enquête TRV 2005 (moyenne entre la CU des bus et celle des cars pondérée par leur kilométrage annuel respectif pour 2007)
- La consommation totale de carburant se base sur le parc diesel uniquement, contrairement à la circulation qui, elle, correspond de façon logique à tous les véhicules

Les véhicules légers des non résidents

Deux sources d'information ont été étudiées : le sondage de la circulation 2004-2005 et l'enquête auprès des visiteurs étrangers (EVE – moyenne des années 2006, 2007 et 2008).

Le sondage conduit à une estimation de circulation routière comprise entre 25 et 30 milliards de vkm tandis que l'estimation à partir de l'enquête EVE, après application d'hypothèses nouvelles sur les parcours moyens, est estimée à 28,2 milliards de vkm.

- L'évaluation EVE est retenue pour 2007 ce qui permettra une actualisation annuelle sur la base d'une enquête permanente.

- La ventilation diesel/essence a été estimée à partir des parcs européens publiés par le CCFA et d'une hypothèse de longue distance privilégiant les véhicules diesel. Au final, on a retenu 40% de véhicules diesel.
- La consommation unitaire est celle des VP des français augmentée de 5% pour tenir compte de l'utilisation prépondérante des grosses cylindrées pour les déplacements longue distance.

Les poids lourds étrangers

- L'exploitation des enquêtes TRM européennes a conduit à des résultats très variables d'une mise à jour à l'autre avec des hypothèses fragiles pour les données manquantes (données de transit notamment). Il a été donc décidé de retenir l'estimation fournie par le sondage de la circulation 2004/2005.
- La consommation unitaire retenue est celle publiée par le Comité national routier (CNR) pour les PL longue distance car les poids lourds étrangers sont supposés emprunter plutôt les grands axes autoroutiers.

Les deux roues motorisés

- Le parc ainsi que le parcours annuel moyen sont issus de l'ENTD.
- La consommation unitaire par segment (cyclomoteurs / motocyclettes) a été estimée par le groupe de travail à défaut d'informations faisant autorité sur le sujet.

Postes ayant un impact sur la consommation de carburants routiers, mais hors circulation routière

- Pêche et avitaillement : Série publiée par le Comité professionnel du pétrole.

Le poste divers comprend à la fois la navigation de plaisance et les petits engins consommant de l'essence (tondeuses, tronçonneuses...) :

- L'estimation de consommation de la navigation de plaisance est revue significativement à la baisse : exclusion des bateaux non actifs (entre 30% et 45%), proportion de l'essence plus importante que l'hypothèse du précédent rebaselement (89% des bateaux sont essence).
- L'estimation des autres engins qui était une valeur constante depuis plusieurs années est désormais donnée par le CITEPA.

Ces modifications ont un impact non négligeable sur le bilan gazole (perte de 770 milliers de m³) et contribuent à obtenir un solde aux frontières supérieur à l'estimation du bilan de la circulation actuel.

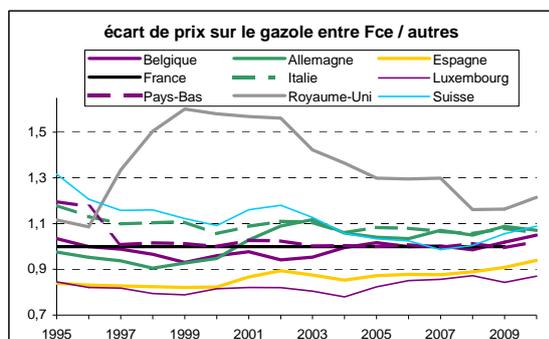
Le poste « solde aux frontières et ajustements statistiques »

Le poste « solde aux frontières et ajustements statistiques » se déduit automatiquement par soustraction entre les livraisons (CPDP) et la consommation de carburant telle qu'estimée à partir des composantes ci-dessus.

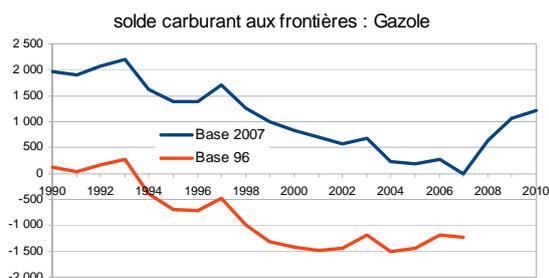
Il peut également s'estimer directement en prenant des hypothèses de comportement des résidents frontaliers et des non résidents (VP et surtout PL).

Dans le bilan essence, l'estimation directe conduit à un solde aux frontières inférieur au solde aux frontières du précédent rebaselement du fait notamment d'une estimation de la circulation des VP des non résidents nettement supérieure.

Dans le bilan gazole, malgré une hausse significative de la circulation des VP des non résidents et des poids lourds étrangers, le solde aux frontières est supérieur à celui du bilan actuel. Cette révision du solde aux frontières du gazole peut se justifier au regard du prix des carburants qui sont plus chers dans plusieurs pays limitrophes avec lesquels la France échange le plus : Allemagne, Italie, Belgique...



Au total, la révision de la série historique du solde du gazole est la suivante :



Vue synthétique de la décomposition des nouvelles estimations et articulation consommation-circulation

La formule de calcul de la consommation totale permet de décomposer l'évolution de la circulation entre un effet parc et un effet parcours, par catégorie de véhicules (sauf pour les véhicules de pavillon étranger). Elle permet d'obtenir, de façon cohérente, une affectation de la consommation de carburants par l'intermédiaire des consommations unitaires des différents types de véhicules. La formule est :

(1) Consommation totale de la catégorie (m³) = Consommation unitaire (L/100 km/véh) x Circulation (véh.km)
par catégorie de véhicules (véh)

avec

(2) Circulation de la catégorie (véhicules.km) = Parc (nombre de véhicules) x Parcours moyen (km/véhicule)

Tableau 5 : Décomposition de la circulation routière en France métropolitaine

	Parc moyen (1000 véhicules)		Parcours moyen (km/véhicule)		Circulation sur le territoire (Gvéh.km) (c) = (a)x(b)		Consommation unitaire (L/100 km.véh) (d)		Consommation totale (1000 m ³) (e) = (c)x(d)	
	(a)		(b)		(c)		(d)		(e)	
	hors véh étrangers		hors véh étrangers		hors véh étrangers		hors véh étrangers		hors véh étrangers	
	09/08	10/09	09/08	10/09	09/08	10/09	09/08	10/09	09/08	10/09
Voitures particulières	0,6%	0,7%	0,1%	0,1%	0,4%	0,9%	-0,5%	-0,3%	0,1%	0,5%
essence	-4,1%	-3,5%	-2,5%	-0,6%	-6,2%	-3,3%	0,2%	0,7%	-6,3%	-3,4%
diesel	4,7%	4,1%	-0,5%	-1,1%	3,9%	3,0%	-0,3%	-0,4%	3,9%	2,6%
Deux-roues motorisés	4,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,0%	0,0%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%
véhicules utilitaires légers	0,6%	0,8%	-0,1%	2,6%	0,5%	3,4%	0,8%	0,2%	1,3%	3,6%
essence	-10,6%	-11,3%	-1,0%	1,5%	-11,5%	-10,0%	0,2%	0,7%	-11,3%	-9,4%
diesel	2,4%	2,5%	-1,0%	1,8%	1,4%	4,3%	0,7%	0,1%	2,1%	4,4%
véhicules lourds	-1,7%	0,0%	-8,4%	3,6%	-9,2%	4,0%	-0,4%	0,6%	-10,3%	4,2%
PL marchandises	-2,2%	-0,2%	-9,6%	4,1%	-10,2%	4,2%	-0,4%	0,6%	-11,9%	4,4%
Bus et cars	0,0%	0,0%	-0,2%	1,0%	0,6%	2,3%	0,8%	0,6%	0,0%	0,0%
Véhicules étrangers					-4,2%	3,5%	-5,5%	4,9%	-5,5%	4,9%
VP+VUL étrangers					-3,2%	3,0%	-2,4%	3,8%	-2,4%	3,8%
Véhicules lourds étrangers					-7,1%	5,0%	-0,4%	0,6%	-7,4%	5,5%
Ensemble					-0,1%	1,5%	-1,8%	0,5%	-2,0%	2,1%
Livraisons de carburant (CPDP)									-0,7%	1,9%
Solde aux frontières et ajustement statistique (en niveau)									220	183

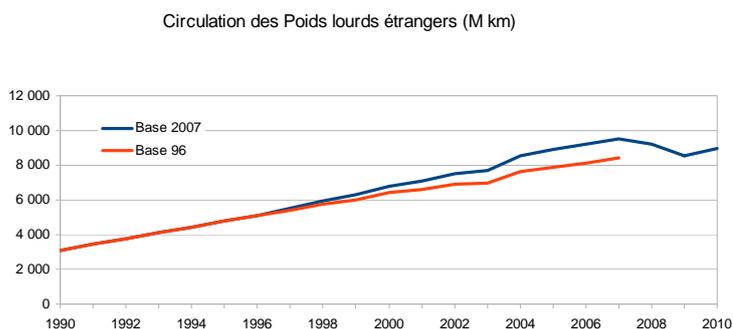
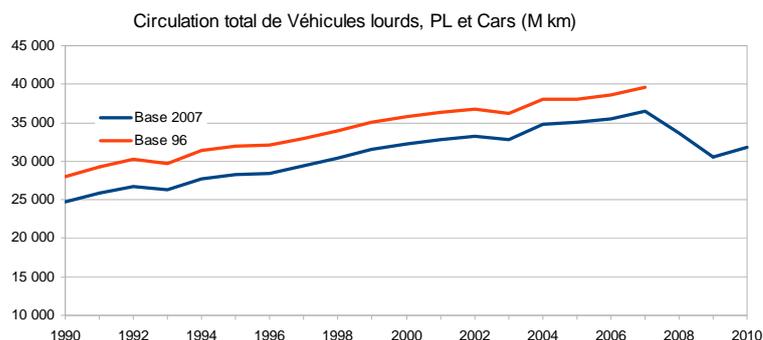
Source : SOeS, Bilan de la circulation

Un premier bilan de la rétopolation des séries du bilan de la circulation

En pratique, seules les données relatives aux véhicules des non résidents et au poste divers n'ont pas été modifiées pour 1996, les écarts constatés sur l'année 2007 se répercutent comme écarts d'évolution au *pro rata* de la durée.

En effet, pour ces séries, les données de l'année de base 1996 étaient établies en niveau comme c'est le cas en nouvelle base pour l'année 2007 et donc considérées comme fiables.

Les données relatives aux véhicules des résidents français ont été modifiées pour l'année 1996 et une rétopolation pour les années antérieures a été nécessaire pour éviter un effet palier. Cette rétopolation pour les années 1990 à 2005 a consisté à appliquer aux niveaux 1996 les taux d'évolution de l'ancienne base.



Au total, la révision de la consommation de carburant liée à la circulation ainsi que celle « hors circulation » conduit à revoir le niveau du solde aux frontières des entrées – sorties de carburant dans les réservoirs des véhicules.

Liste des annexes dématérialisées

Les annexes du rapport sont disponibles au format électronique sur le site Internet du Service économie, statistiques et prospective du Ministère de l'équipement, des transports, du tourisme et de la mer : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr rubrique : transport / Données d'ensemble / Comptes des transports

Partie A : Les données macro-économiques

A1 - Bilan économique

ANNEXE A1.1 Equilibre du PIB et partage volume-prix aux prix de l'année précédente (chaînés)

A3 - La branche transports

- ANNEXE A3.1 Les comptes de la branche transports
- ANNEXE A3.2 Les comptes du transport ferroviaire
- ANNEXE A3.3 Les comptes du transport terrestre de voyageurs
- ANNEXE A3.4 Les comptes du transport terrestre de marchandises
- ANNEXE A3.5 Les comptes du transport par eau
- ANNEXE A3.6 Les comptes du transport aérien
- ANNEXE A3.7 Les comptes des autres postes transport
- ANNEXE A3.8 Production des branches au prix de base (en volume et en valeur)
- ANNEXE A3.9 L'emploi dans les branches des transports
- ANNEXE A3.10 Production des branches au prix de base

A4 - Les ménages et les transports

- ANNEXE A4.1 Evolution en valeur de la consommation des ménages en transport
- ANNEXE A4.2 Consommation en transport - Evolution en volume - indice base 100 l'année n-1
- ANNEXE A4.3 Consommation en transport - Evolution en prix - indice base 100 l'année n-1
- ANNEXE A4.4 Consommation en transport - Evolution en volume - indice base 100 en 2000
- ANNEXE A4.5 Consommation en transport - Evolution en prix - indice base 100 en 2000
- ANNEXE A4.6 Evolution des coefficients budgétaires des ménages au titre de la fonction transport (en valeur)

A5 - Les échanges extérieurs de services de transports

ANNEXE A5.1 Les échanges FAB-FAB de services de transport

A6 - La consommation d'énergie dans les transports

- ANNEXE A6.1 Indicateurs généraux sur la consommation d'énergie
- ANNEXE A6.2 Part des secteurs d'activité dans la consommation énergétique de produits pétroliers
- ANNEXE A6.3 Part des produits pétroliers dans les consommations intermédiaires, en valeur
- ANNEXE A6.4 Evolution des prix des carburants
- ANNEXE A6.5 Prix des principaux carburants (en euros par litre)
- ANNEXE A6.6 Evolution de la part des taxes dans le prix des carburants
- ANNEXE A6.7 Consommation d'énergie de traction ferroviaire par la SNCF
- ANNEXE A6.8 Ventilation par mode des consommations d'énergie de traction des transports sur le territoire métropolitain

Partie M : Les transports de marchandises

- ANNEXE M.1 Les transports intérieurs terrestres de marchandises
- ANNEXE M.2 Parts modales pour le transport de marchandises (hors transit)
- ANNEXE M.3 Répartition par produits du transport intérieur routier de marchandises (hors transit)
- ANNEXE M.4 Répartition par produits du transport intérieur ferroviaire de marchandises (y compris transit)
- ANNEXE M.5 Répartition par produits du transport intérieur fluvial de marchandises (hors transit rhénan)

- ANNEXE M.6 Le fret trans-Manche passant par la France
 ANNEXE M.7 Les échanges extérieurs de biens, par mode de transport (année 2005)
 ANNEXE M.8 Les échanges de la France avec les pays hors UE, en tonnage, par mode de transport

Partie V : Les transports de voyageurs

V1- Les transports intérieurs de voyageurs

- ANNEXE V1.1 Les transports intérieurs de voyageurs

V2a - Le transport aérien de voyageurs

- ANNEXE V2.1 Evolution de la demande de transport aérien de voyageurs
 ANNEXE V2.2 Fréquentation des principaux aéroports (passagers locaux)

V5 - Les liaisons trans-Manche et Corse-Métropole

- ANNEXE V5.1 Les passagers trans-Manche passant par la France

Partie C : Le bilan de la circulation

- ANNEXE C.1 Parcs moyens (véhicules immatriculés en France)
 ANNEXE C.2 Parcours annuels moyens
 ANNEXE C.3 Circulation en France
 ANNEXE C.4 Consommations unitaires
 ANNEXE C.5 Consommations sur le territoire français, et livraisons de carburants
 ANNEXE C.6 Circulation par réseau

Partie S : Les entreprises de transport

S1a - La démographie d'entreprises

- ANNEXE S1a.1 Démographie des entreprises de transport

S1b - L'emploi dans le secteur des transports

- ANNEXE S1b.1 Les effectifs salariés dans les transports

S1c - Les conditions de travail dans le secteur des transports

- ANNEXE S1c.1 Part des emplois à temps partiel et salaire net moyen, par CS et secteurs d'activité

S0 (fiches S2 à S8) - Les comptes des entreprises du secteur des transports

- ANNEXE S0.1 Compte des sociétés non financières des transports routiers de marchandises
 ANNEXE S0.2 Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports routiers de marchandises
 ANNEXE S0.3 Compte des sociétés non financières de messagerie, fret express
 ANNEXE S0.4 Compte des sociétés non financières des transports fluviaux
 ANNEXE S0.5 Compte des sociétés non financières des transports maritimes et côtiers
 ANNEXE S0.6 Compte des sociétés non financières des transports aériens
 ANNEXE S0.7 Compte des sociétés non financières des transports urbains et routiers de voyageurs
 ANNEXE S0.8 Compte des sociétés non financières d'affrètement et organisation des transports

Partie I : Les infrastructures de transports

- ANNEXE I.1 Investissements en infrastructures de transport
 ANNEXE I.2 Les comptes de Réseau ferré de France (RFF)
 ANNEXE I.3 Les comptes de Voies navigables de France (VNF)
 ANNEXE I.4 Les comptes des principaux ports maritimes métropolitains
 ANNEXE I.5 Les comptes des principaux aéroports français
 ANNEXE I.6 Les comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes (année 2005)

Partie E: Les recettes et les dépenses des administrations publiques en transport

E1 - Les recettes fiscales liées aux transports

- ANNEXE E1.1 Recettes publiques diverses liées aux transports (hors TIPP et versement transport)
- ANNEXE E1.2 Rendement fiscal des taxes sur les carburants (TIPP)
- ANNEXE E1.3 Produit du versement transport
- ANNEXE E1.4 Montant des fonds de concours perçus par l'Etat

E2 - Les dépenses des administrations publiques centrales (APUC) consacrées aux transports

- ANNEXE E2.1 Ventilation par fonction des dépenses des APUC

Partie D : Transports et développement durable

D1 - L' accidentologie routière

- ANNEXE D1.1 Accidents corporels de la circulation routière
- ANNEXE D1.2 Evolution du nombre de tués dans les accidents de la circulation routière par million d'habitants dans les principaux pays européens
- ANNEXE D1.3 Nombre de tués à trente jours par million d'habitants et par milliard de kilomètres parcourus

D3 - L'accidentologie ferroviaire et aérienne

- ANNEXE D3.1 Accidents ferroviaires (de chemin de fer et aux passages à niveau)
- ANNEXE D3.2 Accidents aériens survenus en métropole

D4 - La pollution locale liée aux transports

- ANNEXE D4.1 Quantité de polluants émis dans l'air, en France métropolitaine
- ANNEXE D4.2 Emissions du trafic routier en France métropolitaine

D5 - Les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports

- ANNEXE D5.1 Emissions de CO2 en France métropolitaine
- ANNEXE D5.2 Emissions de HFC en France métropolitaine
- ANNEXE D5.3 Emissions de gaz à effet de serre en France métropolitaine exprimées en potentiel de réchauffement global

Aménagement - Collectivités

Annuaire des collectivités locales : www.clf.fr

Centre national de la fonction publique territoriale : www.cnfpt.fr

Centre national de l'information géographique : www.cnig.fr

Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile de France : www.iaurif.org

Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement :

www.developpement-durable.gouv.fr

Automobile

Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA) : www.ccfa.fr

Union routière de France (URF) : www.urf.asso.fr

Données sociales

Acoiss : www.acoss.urssaf.fr

AFT-IFTIM : www.aft-iftim.com

Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Cereq) : www.cereq.fr

Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) :

www.risquesprofessionnels.ameli.fr

Dares, au sein du Ministère du travail, de l'emploi et de la santé www.travail-solidarite.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) :

www.assedic.fr/unistatis/

Economie du transport - Recherche

Conseil national des transports (CNT) : www.cnt.fr

Institut national de recherche sur les transports et la sécurité (INRETS) : www.inrets.fr

Laboratoire d'économie des transports (LET) : www.ish-lyon.cnrs.fr/let

Environnement

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) : www.ademe.fr

Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (CITEPA) : www.citepa.org

Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement :

www.developpement-durable.gouv.fr

Infrastructures de transport

Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA) : www.autoroutes.fr

Réseau ferré de France (RFF) : www.rff.fr

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.securiteroutiere.gouv.fr

Statistiques

Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) : www.insee.fr

Service de l'observation et des statistiques (SOeS) : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/

Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) : www.sncf.fr - fret.sncf.com

Syndicat des transports d'Ile de France (STIF) : www.stif-idf.fr

Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Energies-et-Climat-.html>

Eurostat : epp.eurostat.cec.eu.int

Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) : www.cemt.org

Organisation des nations unies (ONU) : <http://www.un.org/french/>

Transport routier

Comité national routier (CNR) : www.cnr.fr

Fédération nationale des transports routiers (FNTR) : www.fntr.fr

Transport de marchandises en ville : www.transports-marchandises-en-ville.org

Transport urbain - Transport collectif

Centre d'études sur les réseaux, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) : www.certu.fr

Groupement des autorités responsables des transports (GART) : www.gart.org

Syndicat des transports d'Ile de France (STIF) : www.stif-idf.fr

Union des transports publics : www.utp.fr

Transport maritime

Armateurs de France : www.armateursdefrance.org

Direction générale des infrastructures des transports et de la mer (DGITM) : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Mer-et-littoral,2045-.html>

European Sea Ports Organisation : www.espo.be

Transport aérien

Association of European Airlines (AEA) : http://www.aea.be/AEAWebsite/Presentation_Tier/Pr_Home.aspx

Direction générale de l'aviation civile (DGAC) : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Secteur-Aerien,1633-.html>

Sigles et abréviations

- Acemo** : Enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre
- Across** : agence centrale des organismes de sécurité sociale
- Ademe** : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
- ADP** : Aéroports de Paris
- AEA** : Association of European airlines (association des compagnies aériennes européennes)
- AFITF** : Agence de financement des infrastructures de transport de France
- AFT** : Association pour le développement de la formation professionnelle dans le transport
- ANPE** : Agence nationale pour l'emploi
- 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
- 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
- AT** : année-travail
- AT** : accidents du travail
- BAAC** : Budget annexe de l'aviation civile
- BEA** : Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile
- 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
- 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
- CGPC** : Conseil Général des ponts et chaussées
- CI** : Consommations intermédiaires
- 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
CPDP : Comité professionnel du pétrole
CPER : Contrat de plan Etat - Région
CSAM : Conseil supérieur de l'aviation marchande
CU : Charge utile
CVS : Corrigé des variations saisonnières
DADS : Déclarations annuelles de données sociales
DAEI : Direction des affaires économiques et internationales
Dares : Direction de l'animation, de la recherche, des études et des statistiques
DEFM : Demandeurs d'emploi en fin de mois
DGAC : Direction Générale de l'aviation civile
DGCP : Direction Générale de la comptabilité publique
DGD : Dotation globale de décentralisation
DGDDI : Direction Générale des douanes et des droits indirects
DGE : Dotation globale d'équipement
DGEMP : Direction Générale de l'énergie et des matières premières
DGF : Dotation globale de fonctionnement
DGI : Direction Générale des impôts
DGMT : Direction Générale de la mer et des transports
DGR : Direction Générale des routes
DIF : droit individuel à la formation
Direm : Direction des ressources énergétiques et minérales
DMMO : déclarations de mouvements de main-d'œuvre
Drast : Direction de la recherche et de l'animation scientifique et technique
DSCR : Direction de la sécurité et de la circulation routières
DTMRF : Direction des transports maritimes, routiers et fluviaux
EAE : Enquête annuelle d'entreprises
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
FNTR : Fédération nationale des transports routiers
Fongecfa : Fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité
FPC : Formation professionnelle continue
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
IdF : Ile-de-France
IATA : International Air Transport Association
Ifen : Institut français de l'environnement
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
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
MEDDTL : Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des transports et du logement
Minefi : Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie
NAF : Nomenclature d'activités française
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
OE : Observatoire de l'énergie
OEE : offres d'emploi enregistrées
ONISR : Observatoire national interministériel de la sécurité routière
Optile : Organisation professionnelle des transports d'Ile-de-France
OSCE : Office statistique des Communautés Européennes, dit Eurostat
PBCAI : Profit brut courant avant impôts
PCS : Professions et catégories socioprofessionnelles
PIB : Produit intérieur brut
PKT : Passagers-kilomètres transportés
PL : Poids lourds
PNLCC : Programme national de lutte contre le changement climatique
PTAC : Poids total autorisé en charge
RATP : Régie autonome des transports parisiens
RFF : Réseau ferré de France
RMI : Revenu minimum d'insertion
ROME : répertoire opérationnel des métiers et des emplois
RRD : Réseau routier départemental
RRN : Réseau routier national
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
SNCF : Société nationale des chemins de fer français
SNF-EI : Sociétés non financières et entreprises individuelles
SNSM : Société nationale de sauvetage en mer
Stif : Syndicat des transports d'Ile-de-France

STMT : statistiques du marché du travail
SUSE : Système unifié de statistiques d'entreprises
t-km : Tonnes-kilomètres
TCSP : Transports collectifs en site propre
TCU : Transports collectifs urbains
TER : Trains express régionaux
TGV : Trains à grande vitesse
TIPP : Taxe intérieure sur les produits pétroliers
TKT : Tonnes-kilomètres transportées
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
Unedic : Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce
UTP : Union des entreprises de transport public et ferroviaire
v-km : Véhicules-kilomètres
VA : Valeur ajoutée
VI : Véhicules industriels
VL : Véhicules légers
VNF : Voies navigables de France
VP : Véhicules particuliers
VU : Véhicules utilitaires
VUL : Véhicules utilitaires légers
ZC : Zone courte
ZL : Zone longue

Liste des participants à la réunion plénière du 7 juillet 2011

Sous la présidence de

M. MARIANI Ministre chargé des transports, président de la Commission des comptes des transports de la Nation

accompagné de

M. AYMERIC Directeur de cabinet du Ministre chargé des transports

M. OURLIAC Vice-président de la Commission des comptes des transports de la Nation, Président de la section Transports, économie, réseaux du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)

M. ACCARY Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR)

M. BECKER Service économie, évaluation et intégration du développement durable (SEEIDD)

M. BENOUBIDA Aéroports de Paris (ADP)

M. BERNADET Laboratoire d'économie des transports (LET)

M. BRUNEL Réseau Ferré de France (RFF)

M. BUREAU Conseil économique pour le Développement durable (CEDD)

M^{me} CAUDRON Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA)

M. CHANG Centre interprofessionnel et technique sur la pollution atmosphérique (CITEPA)

M. DELORT Direction générale de l'aviation civile (DGAC)

M. DENIAU Union Routière de France (URF)

M^{me} DUJARDIN Groupement des autorités responsables de transport (GART)

M^{me} DUPONT Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTAR)

M. GERMON Direction générale de l'aviation civile (DGAC)

M. GENEVOIS Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)

M^{me} GUEGUEN Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)

M. GIRET Comité national routier (CNR)

M^{me} GOGNEAU Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)

M^{me} JALLET Service de la statistique et de la prospective (SSP)

M. JEANNIN Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)

M. KOVARIK Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)

M. LANFRY Société nationale des chemins de fer français (SNCF)

M. LAUNAY Confédération générale du travail (CGT)

M. LEUXE Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)

M^{me} L'HENORET Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA)

M^{me} LOPES D'AZEVEDO Union des transports publics et ferroviaires (UTP)

M^{me} MAUREL Service économie, évaluation et intégration du développement durable (SEEIDD)

M. MILAN Confédération française démocratique du travail (CFDT)

M. MOLLET Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA)

M. MORDANT Service de l'observation des statistiques (SOeS)

M^{me} MOUDJED Groupement des autorités responsables de transport (GART)

M. NOLIN Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE)

M. POSTEL Service d'étude des transports, des routes et leurs aménagements (SETRA)

M. QUINET Ecole nationale des ponts et chaussées (ENPC)

M. RASOLOFOARISON Direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI)

Mme RAYNARD	Conseil d'analyse stratégique (CAS)
Mme RIBET	Régie autonome des transports parisiens (RATP)
M. VAROQUAUX	Société nationale des chemins de fer français (SNCF)

Participants non membres de la Commission

SOEs	SEEIDD
M. BARRUEL	M. BRETEAU
M. BERGER (secrétaire de la commission)	Mme CALVET
M. BOCCARA (rapporteur de la commission)	Mme DEPOORTER
Mme CALVIER	M. ROUCHAUD
Mme CLEMENT	
M. COLUSSI	
Mme FRECHOU	
M. FRIEZ	
M. RIBON	
M. ZILLOTTO	

Jean-Paul OURLIAC, ouvre la séance en remerciant les participants de leur présence à cette séance, qui revêt en outre un caractère inhabituel puisqu'elle se tient dans les locaux de l'hôtel de Roquelaure, et que le Ministre chargé des transports participera à cette réunion à l'issue des questions au gouvernement au Sénat. Il salue l'effort réalisé par le SOEs et le SEEIDD pour réaliser le Rapport 2010 dans le délai imparti, ainsi que pour la publication rapide d'un « quatre pages » dès le mois d' avril reprenant les principaux résultats du pré-rapport.

Il précise le déroulement de la séance et passe la parole au SOEs sur le premier point.

EXAMEN DES PREMIERS RESULTATS DE L'ANNEE 2010

Emmanuel BERGER (SOEs) et Frédéric BOCCARA (SOEs) présentent le rapport de la Commission des comptes des transports en 2010.

Discussion

André MILAN (CFDT) salue la qualité du travail et des données du rapport. Il conteste que la baisse du fret ferroviaire soit imputable aux grèves et aux intempéries en faisant notamment remarquer que la baisse dure depuis 10 ans. Il souligne la baisse des investissements dans le ferroviaire qui renvoie à la baisse des investissements publics, hors collectivités territoriales. On attend toujours un vrai report modal, qui pour le moment se fait au contraire en faveur de la route. Il souhaite aussi la confirmation de l'observation suivante : les opérateurs étrangers ferroviaires se concentrent sur le transport international, les français sur le national. L'importance du transit routier montre la nécessité du report modal sur le ferroviaire et le maritime, particulièrement pertinents pour ce type de trajet mais ceci nécessite une vraie politique, notamment sur les investissements et sur les pré- et post-acheminements. On est loin de la multimodalité, insiste-t-il.

Dominique LAUNAY (CGT) commence par souligner le manque de moyens au MEDDTL. Il trouve ensuite le bilan inquiétant au regard des objectifs du Grenelle. Sur le plan international, on note une augmentation du

transport intérieur routier de marchandises réalisé par le pavillon étranger, qui s'accompagne d'une augmentation du cabotage et pendant ce temps, il y a une baisse significative du fret ferroviaire. Pourtant, le rail devrait commencer à se rapprocher des objectifs du Grenelle et les émissions de GES augmentent. Le fret ferroviaire baisse depuis 10 ans de même que ses effectifs. On ne peut attribuer la baisse de 2010 aux mouvements sociaux, qui ont d'ailleurs touché les autres modes de transport. Il met en avant le besoin de s'intéresser aussi au fret de proximité. Sont également nécessaires des informations plus précises sur les autres opérateurs que la SNCF. Le Rapport donne trop peu de détail, par exemple pour le transport de céréales il serait intéressant de savoir qui les transporte. Au regard de l'importance du TRM étranger, le rail devrait être une solution, mais il relève que se pose, en cette période de crise, un problème de matériels et d'infrastructure. Il pointe, à la lecture du rapport, la précarisation croissante des emplois dans la logistique et interroge la Commission sur la justification de ce fait. L'analyse du pouvoir d'achat et du SMPT lui semble manquer de clarté. Il souhaite de plus que soient présentés des éléments sur les filiales de groupes français à l'étranger, ainsi que sur les relations entre entreprises et groupes. Il trouve essentiel que le rapport s'attache à la description des comptes et de l'activité des sociétés d'autoroute. Par ailleurs, il réitère la demande de la CGT que soient présentées les aides publiques dont bénéficie le TRM, afin de se rapprocher d'une analyse sur le « juste prix » des différents modes de transport.

René GENEVOIS (CGEDD) souligne que les parts modales comparées des différents modes de transport dans les pays européens présentées dans la fiche M6 portent uniquement sur le pavillon national (chiffres Eurostat) et ne tiennent donc pas compte de la circulation de pavillon étranger dans les différents pays. Ce que font au contraire la méthode « à la française » et les chiffres de parts modales du rapport et des exposés. Il propose d'ailleurs de mieux mettre en avant dans la synthèse les graphiques de parts modales présentés lors de l'exposé.

Enfin, dans le cadre des indicateurs de Grenelle présentés, il serait important d'enrichir l'indicateur sur les acheminements portuaires.

Dominique BUREAU (CEDD) abonde dans le sens de trouver le moyen de mieux cerner le fret ferroviaire et la connaissance de ses parts modales. Il précise que l'émission de GES est bien une pollution qui doit apparaître comme tel dans la fiche « émission de GES ». Enfin, concernant les indicateurs de développement durable, il suggère de réfléchir à un développement de cette partie dans le sens de l'empreinte écologique.

Ariane DUPONT (IFSTAR) insiste sur la politique de transport durable menée par les collectivités territoriales et par exemple sur les investissements liés au vélo, qui ne sont pas mis en évidence dans le rapport. Elle s'interroge sur les possibilités d'amélioration de la méthodologie d'estimation de la circulation routière sur le réseau secondaire (le réseau non national) et souhaite être associée aux travaux qui pourraient être menés. Elle insiste sur la déclinaison territoriale, en citant notamment les travaux engagés pour estimer des émissions de GES par PDU.

Jean-Jacques BECKER (SEEIDD) fait remarquer que l'indicateur d'émissions de GES du parc de voitures particulières présenté dans la fiche dédiée aux « indicateurs Grenelle » fait apparaître des inflexions qui lui semblent étonnantes.

André MILAN note que le rapport pointe que l'activité portuaire en méditerranée évolue de façon différente selon qu'il s'agit des croisières ou du transport vers la Corse. Il y voit une évolution significative, peut-être structurelle, et demande s'il est envisagé de se poser le même type de question pour le Transmanche.

Emile QUINET souligne que le Rapport, outil précieux pour les universitaires, s'améliore d'année en année. Pour ce qui est du développement durable, il manquerait cependant la dimension pollution sonore.

Maurice BERNADET tient à faire observer que l'analyse de la répartition modale ne répond pas aux attentes. Le problème est cependant très complexe et renvoie pour une part à des informations sur le tissu industriel qui ne font pas partie à proprement parler du domaine de l'observation du transport. Une étude ou un dossier d'analyse permettrait d'apporter des éléments explicatifs des tendances lourdes, et de comprendre les organisations du système de production et du système logistique.

Jean-Paul OURLIAC conclut ces échanges en notant l'intérêt qu'il y a à développer, dans le rapport de la Commission, les liens entre transport et environnement. Il propose au secrétariat d'apporter de premiers éléments de réponse.

Frédéric BOCCARA (SOeS) remercie les intervenants de leurs observations. Elles confirment que les chiffres du rapport permettent de nourrir le débat. A ce titre, elles n'appellent pas nécessairement de réponse. Il précise néanmoins quelques points soulevés.

Ainsi la pollution sonore entre effectivement totalement dans le chapitre développement durable mais il s'interroge sur la façon de l'intégrer dans le rapport CCTN, qui est de nature macro et agrégée.

Concernant la circulation sur le réseau routier non national, le rebaselement du bilan de la circulation n'a pas amené un changement de méthodologie (cf. annexe de ce présent rapport). En revanche, afin de recueillir des données sur le réseau routier non national actuel, a été auprès des conseils généraux un inventaire des données dont ils disposent depuis que leur a été transférée une part du réseau routier national. Par ailleurs, il tient à souligner que cette année le Rapport présente les comptes agrégés des sociétés d'autoroute, ce qui répond à des demandes exprimées.

Emmanuel BERGER précise le contenu de l'indicateur d'émissions de GES du parc de véhicules particuliers, de façon à répondre aux interrogations soulevées. Il s'agit des émissions du parc roulant, c'est à dire de celles effectivement réalisées par la circulation des véhicules. Cet indicateur est le rapport entre émissions de CO2 des véhicules particuliers (VP) et la circulation des VP est donc soumis à une grande variété de facteurs. Il est affecté notamment par l'évolution de la circulation effective, qui augmente, et par la répartition de l'ensemble des véhicules qui circulent effectivement.

JEAN-JACQUES BECKER EXPOSE LES METHODES ET RESULTATS DE L'ETUDE *TARIFICATION « SOCIALE » DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS DE VOYAGEURS TERRESTRES*

Jean-Paul OURLIAC souligne la qualité de la synthèse faite à partir d'éléments complexes et partiels.

Michel DENIAU (URF) suggère que l'on précise, en complément des trois tableaux de la page 13, les pourcentages de la population que représente chacun des cinq quintiles de niveau de vie, respectivement pour France entière, Ile-de-France et France hors Ile-de-France.

Ariane DUPONT-KIEFFER signale que Monsieur MADRE a envoyé ses remarques sur l'étude au secrétariat de la CCTN. Elle aurait souhaité que l'on affine l'étude en prenant en compte la localisation des ménages et en considérant plus spécifiquement le cas des captifs de l'automobile

Dominique LAUNAY trouve que c'est un état des lieux intéressant. Il rappelle le problème de financement des transports collectifs avec la baisse des recettes et la hausse des subventions et indique qu'il faudrait

peut-être élargir le versement transport. Les transports en commun sont le moins utilisés par les quintiles de revenu intermédiaires alors qu'ils représentent les individus qui sont le plus au travail. Les délocalisations et les problèmes de coût des logement entraînent une hausse des distances domicile-travail et donc une hausse des coûts de transport. Il faut arrêter de créer des besoins de transport. Dans le passé, les scolaires voyageaient gratuitement, il ne faut pas que cela soit remis en cause par une extension des titres réduits.

André MILAN souligne la difficulté d'avoir des données rigoureuses. L'éloignement dû aux problèmes de logement entraîne un besoin en tarification sociale. Les revenus élevés bénéficient aussi de la tarification sociale. On peut éviter l'achat d'une deuxième voiture grâce à la tarification sociale. Les moins favorisés sont souvent les plus éloignés de leur travail ce qui peut fausser la façon dont on voit la tarification sociale notamment en Ile de France.

Maurice BERNADET souligne que le travail effectué est bien par son approche et par ses résultats, même si ceux-ci laissent de côté la monétarisation de certains effets, une évaluation socio-économique.

Dominique BUREAU est d'accord avec Monsieur BERNADET. Il juge que l'étude donne un bilan rassurant qui pourrait être écrit dans l'étude, en effectuant une comparaison explicite entre les coûts et les avantages, surplus et externalités évitées. On pourrait également étudier l'articulation entre tarification sociale et tarification commerciale. Se pose enfin la question de l'optimalité des dispositifs et des effets de trappe avec le problème de la CMU.

Jean-Paul OURLIAC se félicite de la qualité de la synthèse face à l'extraordinaire complexité du dispositif de tarification sociale. Monsieur BUREAU réfléchit en régulateur en se demandant comment s'organise l'articulation entre tarification sociale et commerciale. Les grandes masses sont aujourd'hui les abonnements de travail et les étudiants, alors que les familles nombreuses ne représentent pas beaucoup. On peut rapprocher ce sujet de celui de l'étalement urbain. Par exemple, pour la tarification sociale régionale, la distance a été étendue dans certaines régions de 75 km à 90 km. C'est un sujet qui mérite d'être poursuivi.

Mélanie CALVET présente les résultats et les méthodes du dossier sur Les politiques de soutien aux carburants alternatifs

Dominique BUREAU souligne que le principal résultat de l'étude réside dans la différence des bilans de l'éthanol et du biodiesel ; en effet pour la première filière, les bénéfices environnementaux sont très faibles au regard des coûts alors que pour la filière biodiesel, même si le bilan est négatif, les gains en termes de pollution de l'air sont conséquents. Il convient toutefois de rappeler que l'amélioration des performances de véhicules diesel, avec notamment la diffusion des filtres à particules, va conduire à une réduction de l'avantage du biodiesel en matière de pollution locale.

Dominique BUREAU fait également remarquer que la comparaison des coûts de la tonne de CO2 évitée des biocarburants avec ceux d'autres filières d'énergies renouvelables est réductrice car les enjeux sont plus larges ; les externalités « technologiques » ne sont par exemple pas prises en compte dans cet indicateur.

Ariane DUPONT-KIEFFER demande s'il est possible d'estimer l'impact de la concurrence entre cultures alimentaires et cultures énergétiques sur les loyers de la terre, en précisant que cet effet a été observé par exemple en Allemagne.

Mélanie CALVET répond que les outils et les compétences dont dispose l'INRA seraient plus à même de répondre à cette question. En outre, il s'interroge sur l'existence d'un effet significatif de la concurrence entre cultures alimentaires et cultures énergétiques sur la rente.

André MILAN s'interroge sur l'impact du développement des biocarburants sur l'appareil de raffinage français. L'étude ne prend pas en compte ces effets dans la mesure où elle fait l'hypothèse que seuls les échanges extérieurs de produits pétroliers raffinés sont impactés par les productions de biocarburants.

Dominique LAUNAY note que les biocarburants de première génération présentent des perspectives limitées étant donné la concurrence avec les cultures alimentaires et l'impact négatif des cultures énergétiques intensives sur l'environnement.

Frédéric BOCCARA précise que les émissions de CO₂ par les bio-carburants ne sont pas comptabilisées, par convention internationale (cf. fiche D6 du Tome 1). Elles ne sont comptées ni comme émissions du transport, ni comme absorption par l'agriculture. Or l'étude montre qu'une part importante des bio-carburants est importée, ce qui fragilise cette convention.

Arrivée du Ministre chargé des transports, M. Thierry MARIANI, accompagné du directeur de cabinet, Michel AYMERIC.

M. MARIANI indique que son emploi du temps ne lui a pas permis d'assister au début de la séance, mais qu'il tenait à présider cette réunion de la Commission des comptes des transports, comme la ministre, Madame KOSCIUSKO-MORIZET a souhaité il y a quelques jours présider la séance annuelle de la commission des comptes de l'environnement, et comme d'ailleurs son collègue Benoît APPARU avait présidé la dernière réunion de la Commission des comptes du logement.

C'est en effet le ministre qui est de droit le président des Commissions des comptes.

La mission de la Commission des Comptes des transports est décisive. Il suffit d'en redonner la définition pour bien mesurer tous les enjeux : « 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 ».

Elle constitue un levier essentiel pour les décideurs publics, pour les ministres en charge du développement durable et des transports et le gouvernement en contribuant à établir année après année un tableau précis de l'état des transports en France, et de son évolution.

La Commission est aussi un lieu d'échanges : elle permet aux entreprises, aux organisations professionnelles et syndicales que vous représentez, aux groupements de collectivités territoriales (ARF, ADF, AMF) , aux associations et bien sûr aux différentes administrations de l'Etat de débattre de cet état des lieux et de le compléter.

Il demande au Vice-Président, Jean-Paul OURLIAC, qui a conduit les travaux de la première partie de la réunion, de lui faire un bref résumé de son déroulé et des débats.

Jean-Paul OURLIAC résume le déroulé de la séance .

Thierry MARIANI invite les participants à intervenir et lance un tour de table.

André MILAN (CFDT) rappelle ce qu'il a dit en ouverture de réunion, en particulier sur la baisse du fret ferroviaire qui dure depuis 10 ans, accompagnée à présent de la baisse des investissements de l'Etat, et sur l'absence de vrai report modal vers le non routier qui exige une véritable politique de la multimodalité.

Concernant le CNT, il déplore sa suppression, son absence ne faisant que souligner le besoin de son « successeur ».

Thierry MARIANI indique que le conseil national des transport et de l'intermodalité sera créé à l'automne 2011.

Dominique LAUNAY (CGT) abonde dans le sens de M. MILAN sur le fret ferroviaire. Il rappelle la loi du 21 Août 2007 qui exige que les contrats de transport des AOT intègrent des critères sociaux et environnementaux. Il souligne l'importance des questions santé et environnement, ainsi que la question des coûts externes du TRM qui nécessite un éclairage supplémentaire. Enfin la question de l'aménagement du territoire se pose avec acuité concernant les concessions routières et l'égalité d'accès sur le territoire notamment pour la RCEA.

Thierry MARIANI justifie le choix d'agir vite pour la Route Centre-Europe Atlantique (RCEA) sur la base d'une étude non partisane.

Sur les contrats de transport, Jean-Paul OURLIAC propose à Monsieur LAUNAY de le rencontrer afin de faire le point sur sa lecture de la loi du 21 Août 2007.

François JEANNIN (FNAUT) souhaite appuyer la demande exprimée par d'autres d'insérer dans le document final les 2 schémas des parts modales marchandises et voyageurs présentés dans l'exposé. Il exprime le souhait de connaître la part du wagon isolé dans la chute du trafic fret SNCF.

Il note ensuite les difficultés financières des régions face aux besoins de financement des TER.

Enfin il rappelle au ministre les audiences qu'il avait accordées relatives aux relations Paris - Troyes - Belfort - Mulhouse (ligne 4) et les questions des parlementaires sur la relation Strasbourg - Lyon par Besançon et Lons le Saunier, deux relations fortement impactées par la mise en service du TGV Rhin - Rhône au 11 décembre prochain. L'Etat étant A.O. des trains d'équilibre du territoire (TET), il lui demande d'accorder le plus grand intérêt aux propositions qui pourraient être faites par les Régions et associations d'usagers pour mettre en place des relations Lyon - Strasbourg sans rupture de charge, à coût constant pour les Régions, et qui ne fassent pas concurrence au nouveau TGV Rhin - Rhône. La proposition de la FNAUT vise à mettre bout à bout des "TER interrégionaux" en adaptant les horaires mais, à coût constant, sans accroissement du volume global d'offre.

Maurice BERNADET souligne l'importance et la qualité du document des comptes des transports de la Nation. Il note cependant qu'en dépit de ce travail, le document souffre de certaines insuffisances. Le CNIS lui a demandé, il y a quelques années, un rapport sur l'état des besoins en matière d'information statistique sur les transports, et il note que, depuis, nous nous trouvons dans une situation d'information dégradée. Le contexte du transport s'est transformé et les moyens dont bénéficie le SOeS lui semblent insuffisants. Par ailleurs, il n'est pas possible dans un travail comme celui-ci, centré sur les chiffres du seul transport et sur les évolutions annuelles, d'analyser les évolutions du report modal en les mettant en rapport avec la structure économique. Il faut des statistiques plus développées qui permettraient de replacer l'analyse dans la perspective d'ensemble du tissu productif.

André MILAN tient à faire observer que le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) passe à côté d'une cohérence multimodale entre les infrastructures. Dans le cadre de la transformation de VNF, il insiste d'une part sur le devenir des 4.000 agents de l'Etat et d'autre part sur sa nécessaire insertion dans

une vision cohérente du report modal de façon intégrée au SNIT. Il réaffirme la demande de la CFDT que toute restructuration soit étudiée à l'aune d'une telle cohérence de la politique transports.

Thierry MARIANI rappelle que sera présenté à l'automne un projet de loi sur ces sujets.

Jean-Paul OURLIAC indique que les questions « santé, travail et transport » s'inscrivent dans le Grenelle et donc l'élargissement aux questions de santé environnement transport est un axe d'approfondissement envisageable.

Il rappelle aussi la réflexion conduite par un groupe de travail de la CCTN sur les indicateurs de qualité de service à l'utilisateur dans les transports.

A l'issue du tour de table, M. le Ministre chargé des transports tire la conclusion suivante des débats¹ :

« Je voudrais vous faire part de mes réflexions et vous proposer les axes qui pourraient être approfondis dans les années à venir.

La première partie de vos travaux l'a montré : après deux années de crise économique et financière, l'économie européenne et particulièrement celle de notre pays retrouvent le chemin de la croissance. Si le secteur des transports a été particulièrement impacté par la crise, ces effets sont en train de s'estomper. Nous assistons en effet à une reprise du transport de marchandises (+ 3,3% en tonnes-kilomètres en 2010) qui fait suite à un recul important les deux années précédentes. Je me félicite de cette tendance positive confirmée au début de cette année, même si j'ai bien conscience qu'elle est encore fragile.

Bien sûr, une partie de cette résistance à la crise s'explique par le fait que, même lorsque l'activité économique ralentit, les besoins de déplacements et d'échanges de marchandises demeurent.

Le poids de la branche transport dans l'économie nationale est important : elle représente 20% du PIB. Les activités de transport doivent par ailleurs allier le développement durable, l'efficacité énergétique et la productivité économique. Or, pour être pertinent dans la conception des politiques publiques, il est important de développer aussi souvent que possible une analyse économique étendue. C'est précisément la logique de cette commission.

Je veux donc profiter de notre réunion pour vous **proposer quatre axes d'approfondissement.**

1. Produire et diffuser de l'information sur les dépenses en faveur des systèmes de transport me paraît d'une importance cruciale. Que ces dépenses relèvent de l'Etat, des collectivités locales, des entreprises ou des ménages, il convient de les recenser et de les analyser ! Surtout si, en même temps nous pouvons quantifier les bénéfices qui découlent de ces dépenses. Cela nécessite d'avoir une information fiable et aussi précise que possible sur les évolutions du transport des voyageurs et des marchandises, sur la fréquentation des réseaux routiers, nationale mais aussi départementale et locale.

La tenue à l'automne d'Assises nationales du ferroviaire annoncée par Nathalie Kosciusko-Morizet impose de bien connaître l'offre et la demande de transport quel qu'en soit le mode. Je n'ignore pas les contraintes auxquelles la SNCF est soumise. Ces contraintes l'amènent à s'interroger sur l'utilisation qui pourrait être faite par la concurrence de ces informations. Toutes les précautions doivent être prises pour respecter le secret commercial. Mais il est nécessaire, pour qu'un débat s'engage comme nous le souhaitons, que nous disposions d'éléments statistiques fiables. J'ai pris connaissance des interrogations que vous avez remontées au Conseil national de l'information statistique. La démarche que vous avez engagée doit être poursuivie... N'hésitez pas à déduire de votre travail les recommandations en termes d'évolution du

1 Le message du ministre a été lu par Michel AYMERIC.

système d'information. Vous faciliterez ainsi un suivi dans le temps et contribuerez à l'évaluation de la politique des transports.

2. J'attends en effet aussi de votre Commission qu'elle contribue à l'**évaluation des politiques publiques**. Je vous encourage donc vivement dans la démarche d'évaluation des « externalités » et d'identification de l'ensemble des coûts de chaque mode de transport. Evaluer les coûts et les bénéfices de chaque mode pour la société, les rendre objectifs et transparents constituerait un progrès considérable. Cet effort de transparence, nous le devons à nos concitoyens !

La réflexion initiée par le Grenelle de l'Environnement, reprise au niveau européen sur les coûts externes du transport routier a conduit à proposer l'éco-taxe poids lourds. C'est une première application de cette démarche.

3. Aussi, j'ai bien noté que la Commission avait souhaité constituer un groupe de travail sur la **qualité de service dans les transports**. L'objectif est d'analyser ce qui existe en la matière, et de proposer dans le rapport annuel un indicateur de qualité qui puisse faire référence, qui soit débattu par l'ensemble des parties, et serve de base à l'élaboration de programmes d'action pour améliorer le service à l'usager et apporter des réponses aux dysfonctionnements trop souvent constatés.

4. Enfin, les travaux que vous réaliserez au sein de cette commission en charge des transports doivent être conduits en **concertation avec les travaux des commissions des comptes du logement et de l'environnement**. Ces réflexions croisées sont nécessaires à notre ministère qui est celui de la vie quotidienne des Français.

La France devrait expérimenter dans certaines collectivités locales des zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA), nous sommes engagés également dans le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement. Il faut mettre en place les outils permettant de suivre nos avancées dans ces différentes politiques.

Je sais, Monsieur le Vice-Président qu'avec vos collègues des autres commissions des comptes vous avez déjà posé des jalons en ce sens et je vous invite à poursuivre et approfondir cette démarche efficiente.

J'ai retenu ces quatre sujets, je vous fais confiance pour élaborer des orientations à moyen terme et pour anticiper les besoins de connaissance et d'évaluation dans le domaine des politiques de transport. Je vous encourage à la préparation de telles orientations, avec le recul et le discernement nécessaire et par la mise en synergie de toutes vos compétences et de vos sensibilités.

Je vous remercie. »

La séance est levée à 17 heures 30.

Commissariat général au développement durable
Service de l'observation et des statistiques
Sous-direction des statistiques des transports
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mél : cctn.cgdd@developpement-durable.gouv.fr
Fax : 33 (0) 1 40 81 17 00
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Directeur de la publication
Dominique Dron

ISSN : 2102-474X
ISBN : 978-2-11-099424-0
Bureau de la diffusion
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mél : diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr
Fax : 33 (0) 1 40 81 13 30

Impression d'après documents fournis
bialec, nancy (France)



Les comptes des transports en 2010

Ce rapport dresse un panorama des transports en 2010 : bilan de la mobilité des marchandises et des voyageurs, de la circulation routière, de l'accidentologie et des émissions atmosphériques liées aux transports. Il présente aussi les évolutions du secteur économique du transport, des résultats comptables et financiers pour certains acteurs du secteur, les évolutions de l'emploi ainsi que du marché du travail des principaux métiers du transport et de la logistique. Il récapitule les investissements en infrastructures de transport ainsi que l'ensemble des contributions publiques (État, Agence de financement des infrastructures de transport de France, collectivités territoriales).

L'année 2010 est ainsi caractérisée par :

- une reprise de l'ensemble du transport intérieur terrestre de marchandises (+ 3,3 % en t-km) après deux années de forte baisse. Elle résulte du transport routier (+ 4,7 %) et du transport fluvial (+ 8,6 %) tandis que le transport ferroviaire continue à baisser très fortement (- 6,3 %) ;
- un transport de voyageurs, moins touché par la crise, qui continue de croître (+ 0,8 %). Le transport intérieur de voyageurs augmente plus fortement qu'en 2009 avec une circulation des voitures particulières en hausse (+ 0,9 %), portée par l'accroissement du parc ;
- une augmentation des émissions de gaz à effet de serre du transport (+ 0,8 %), après cinq années de baisse ;
- des créations d'entreprises accrues et une augmentation de l'emploi salarié qui n'efface toutefois pas les pertes de 2009 ;
- une croissance des dépenses publiques en transport et infrastructures (+ 1,8 %) portée par les collectivités locales (+ 2,5 %, estimation provisoire, contre - 0,4 % pour les administrations publiques centrales ;
- une diminution des investissements en infrastructures de transport (- 5,0 %) du fait de la forte baisse des investissements pour le réseau routier et le réseau ferroviaire.



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

**Présent
pour
l'avenir**

CGDD - SOeS
Bureau des synthèses
économiques et sociales sur les transports
Rapporteur de la Commission des comptes
des transports de la Nation
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex