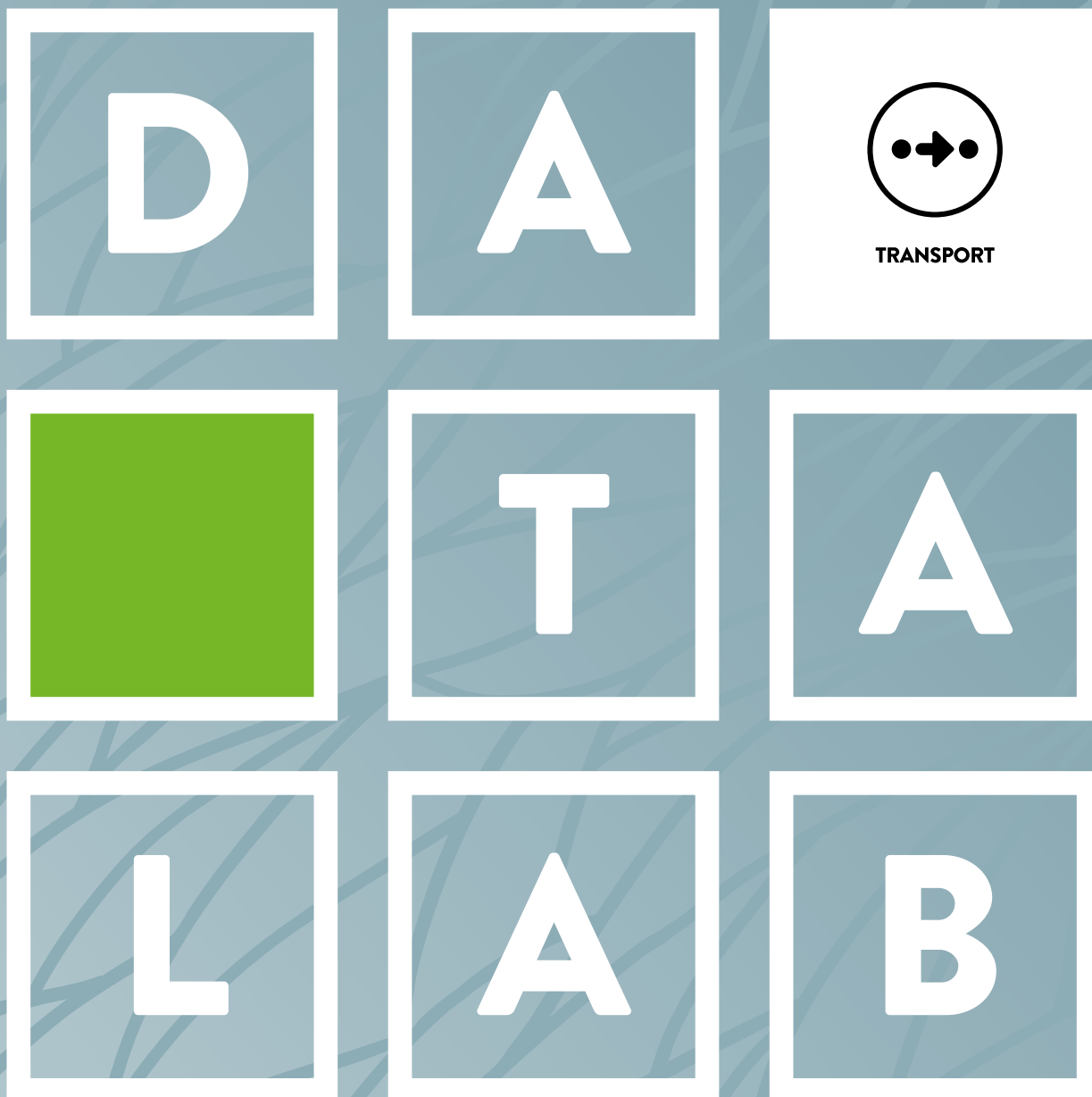




Commissariat général au développement durable

Les comptes des transports en 2018

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

AOÛT 2019

sommaire

Les comptes des transports en 2018

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

- 13** - Synthèse
- 19** - Cadrages sur la situation économique et sur les infrastructures de transport
- 29** - Transport et activité économique
- 59** - Entreprises françaises de transport
- 93** - Emploi et salaires
- 101** - Les externalités du transport
- 125** - Le transport de marchandises
- 137** - Le transport de voyageurs
- 149** - Bilan de la circulation
- 157** - Annexes
- 193** - Réunions

Document édité par :
**Le service de la donnée
et des études statistiques (SDES)**

contributeurs

LR

Layla Ricroch
Rapporteur de la Commission
layla.ricroch@developpement-durable.gouv.fr

CS

Clotilde Sarron
Secrétaire de la Commission
clotilde.sarron@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteurs du SDES

Manuel Baude, Dounia Boudour,
Frédéric Brouillet, Carlo Colussi,
Bruno Druille, Eric Hofstetter, Irénée
Joassard, Serge Lambrey, Jacques
Lavertu, Bruno Lutinier, Hélène Ly,
Jean-Philippe Martin, Arthur Nguyen,
François Rageau, Layla Ricroch,
Clotilde Sarron, Guillaume Wemelbeke

avant-propos



Le 56^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation retrace et analyse l'ensemble des flux économiques, budgétaires et financiers du secteur des transports de l'année 2018.

La Commission a poursuivi pour cette édition le travail de refonte engagé dans le rapport concernant l'année 2017.

Le rapport a été allégé pour éviter des doublons au profit de renvois vers des sources documentaires clairement référencées. Sa vocation de synthèse, mobilisant de nombreuses sources dont il met en lumière les éléments saillants, a été réaffirmée. Les explications des notions les plus importantes et des définitions essentielles à une bonne interprétation des données présentées ont été renforcées, en veillant à ce qu'elles conservent une place raisonnable. Des éléments nouveaux ont été ajoutés : ils concernent quelques événements-clés circonstanciels ou structurels intervenus dans l'année dont le rappel est nécessaire pour interpréter les données publiées, ainsi que la qualité de service dans les transports collectifs, les enjeux de santé des mobilités actives, etc. La Commission, lors de sa réunion du 12 juillet 2019, dont le compte rendu est joint, a d'ores et déjà tracé de nouvelles pistes d'amélioration pour la prochaine édition. Dans une prochaine étape de modernisation, les lecteurs pourront aisément utiliser les données mises à leur disposition pour constituer leurs propres exploitations, notamment graphiques.

Nous espérons que cette nouvelle formule répondra encore mieux aux attentes des utilisateurs. Je tiens à remercier tous les membres de la Commission qui se sont mobilisés pour cette refonte et ont su exprimer leurs attentes dans un dialogue extrêmement constructif avec les services statistiques. Ces derniers doivent être également chaudement remerciés de leur écoute et de leur réactivité, ainsi que pour le travail précis et méthodique qu'ils savent réaliser pour assurer la nécessaire continuité des séries et leur qualité. Les débats très denses des groupes de travail et des réunions plénières de la Commission, ont montré cette année encore à quel point ces regards croisés d'utilisateurs et de producteurs sont au cœur même de la qualité de la production statistique.

Ce rapport est destiné à éclairer le Gouvernement et le Parlement, conformément au décret 2009-531 du 12 mai 2009 qui précise les missions de la Commission, essentiellement sur les résultats socio-économiques du secteur, sur l'ensemble des contributions financières, fiscales et budgétaires versées aux collectivités publiques par les opérateurs et les usagers, et sur les financements publics en faveur des opérateurs et des usagers. Dans une période de mutations des pratiques de mobilité et des activités et des acteurs économiques concernés, cette observation est essentielle. Il documente également de façon solide les effets environnementaux des activités de transports. En cela, il renseigne, et disons-le, il alerte, sur les écarts entre les trajectoires constatées et les fortes ambitions des politiques publiques concernant les émissions de gaz à effet de serre, les nuisances ayant des effets sur la santé (bruits, particules fines, etc.) et les atteintes à la biodiversité.

En 2018, le secteur des transports a contribué pour 9,2 % au produit intérieur brut et ses emplois ont représenté 7,5 % de la main d'œuvre salariée du secteur privé hors intérim et c'est le secteur économique qui a le plus progressé en termes de création d'entreprises en France.

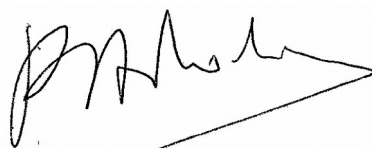
Les dépenses de transports des ménages ont représenté 14,3 % de leur budget. L'État et les collectivités locales y ont consacré respectivement 5 % et 17 % de leurs dépenses de fonctionnement et 11 % et 30 % de leurs dépenses d'investissement. L'usage des transports collectifs reste fortement subventionné.

Le transport de marchandises (317,3 milliards de tonnes-kilomètres en 2018) a été en hausse en 2018 (+ 2,2 % hors oléoducs) mais a ralenti par rapport à 2017. Cette hausse est restée portée par le seul transport routier de marchandises (+ 2,9 % en 2018).

Le transport intérieur de voyageurs décroît de 0,2 % (en voyageurs-kilomètres). La circulation en véhicule particulier a été stable. C'est la circulation en transport ferré qui a baissé, en lien avec les grèves à la SNCF du second trimestre.

Les transports représentent 31 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) et 40 % des émissions de CO₂. La Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) prévoit que les émissions nettes du secteur des transports (hors aérien) soient nulles en 2050. En 2018, ces émissions ont baissé de 1,6 %, en raison de l'amélioration des performances énergétiques des véhicules et de la stagnation du transport en véhicules particuliers. Cette inflexion est cependant loin de compenser les hausses antérieures : entre 1990 et 2018 ces émissions auront progressé de 10 % (+ 0,3 % en moyenne annuelle). Cette augmentation pendant près de trente ans a accru d'autant l'intensité des efforts qui restent à accomplir, dans un temps restant toujours plus court, pour atteindre cette nécessaire neutralité carbone.

— **Pierre-Alain Roche**
VICE-PRÉSIDENT DE LA CCTN



La Commission des comptes des transports de la Nation

MISSIONS ET COMPOSITION DE LA COMMISSION

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

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

Ce rapport annuel :

- récapitule les résultats 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 la donnée et des études statistiques (SDES), service statistique du ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES), en assure le secrétariat et en est le rapporteur conjointement avec le Service des études, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable (Seeidd) du MTES et l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee).

LE 56^e RAPPORT DE LA COMMISSION

La Commission s'est réunie le 19 février 2019 et le 12 juillet 2019. Au cours de sa réunion du premier trimestre lui ont été présentés la synthèse de la consultation des membres pour la mise en place du programme de travail pluriannuel de la commission, une étude portant sur premiers résultats de l'enquête sur les entrepôts et les établissements de la logistique, une étude sur les firmes des transports à l'international et une étude sur l'évaluation du forfait mobilité domicile - travail « co-voiturage et vélo ». Lors de la réunion du 12 juillet, le présent rapport a été validé, et ont été présentés : les premiers résultats de l'étude sur la mobilité périurbaine et rurale, une étude sur les catégories de conducteurs du transport routier de marchandises, le calendrier de l'enquête Mobilité des personnes ainsi que le programme du groupe de travail « Prospective des mobilités à l'horizon 2040 ou 2060 ».

Membres de la Commission des comptes des transports de la Nation

Présidente, Mme Élisabeth Borne, ministre de la Transition écologique et solidaire¹.

Vice-président, M. Pierre-Alain Roche,

17 membres de droit représentant l'administration :

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

10 membres de droit compétents en matière de transports :

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

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

le président de SNCF Réseau ;
le président de SNCF Mobilités ;
le président de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) ;
le directeur général d'Aéroports de Paris (ADP) ;
le directeur général de Voies navigables de France (VNF) ;
le président de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (Asfa) ;
le président de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) ;
le président de l'Union des ports français (UPF) ;
le directeur général de La Poste ;
le président du Comité des armateurs fluviaux (CAF) ;
le président de la Fédération nationale de transport routier (FNTR) ;
le délégué général de la Fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF) ;
le président du Comité national routier (CNR) ;
le président de l'Union routière de France (URF) ;
le président du Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA) ;
le président de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) ;
le président du Groupement des autorités responsables des transports (Gart) ;
le président d'Île-de-France mobilités ;
le président de France nature environnement (FNE) ;
le président de UFC-Que Choisir ;
le président de la Fédération française des usagers de la bicyclette (Fubicy) ;

¹ Décret n° 2017-1086 du 24 mai 2017 relatif aux attributions du ministre de la transition écologique et solidaire.

le président de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) ;
le président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) ;
le secrétaire général de l'Union interfédérale des transports de la Confédération générale du travail (CGT-UIT) ;
le secrétaire national de la Fédération générale des transports et de l'équipement de la Confédération française démocratique du travail (CFDT-FGTE) ;
le secrétaire national de l'Union interfédérale des transports de la fédération Force ouvrière (UIT-FO) ;
le président de la Fédération nationale CFE-CGC transports.

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

M. Maurice BERNADET ;
M. Dominique BUREAU ;
M. Jean-Pierre CHANG ;
Mme Ariane DUPONT-KIEFFER ;
M. Jean LATERRASSE ;
M. Michel SAVY.

Table des matières

13 - Synthèse

19 - Cadrages sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

- 20 – Cadrage 1a. Les principaux événements dans les transports en 2018
- 21 – Cadrage 1b. L'activité mondiale ralentit en 2018
- 23 – Cadrage 2. Activité des différentes branches de production en France en 2018
- 25 – Cadrage 3. Infrastructures de transport

29 - Transport et activité économique

- 30 – A1. Compte satellite des transports
- 34 – A2. Activité marchande de la branche des transports en France
- 36 – A3. Dépenses des ménages en transport
- 39 – A4. Dépenses des administrations publiques centrales et locales
- 42 – A5.1 Transferts publics aux opérateurs de transport collectif de voyageurs (SNCF, RATP, TCU de province)
- 44 – A5.2 Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures
- 46 – A6. Recettes publiques liées au transport
- 49 – A7.1 Investissements en infrastructures de transport
- 51 – A7.2 Financement des infrastructures (AFITF, PPP)
- 53 – A8. Échanges extérieurs de services de transport
- 55 – A9. Investissements du secteur à l'étranger et investissements étrangers dans le secteur en 2018
- 57 – A10. Prix du transport de fret, de l'entreposage et de la manutention

59 - Entreprises françaises de transport

- 60 – B1. Démographie des entreprises
- 63 – B2.1 Comptes des entreprises de transport
- 66 – B2.2 Entreprises de transport routier de marchandises (TRM)
- 69 – B2.3 Entreprises de TRM dans l'UE en 2016
- 71 – B2.4 Entreprises de la messagerie et du fret express
- 73 – B2.5 Entreprises de transport collectif urbain et de cars routiers
- 76 – B2.6 Entreprises de transport ferroviaire
- 78 – B2.7 Entreprises de transport fluvial
- 80 – B2.8 Entreprises de transport maritime
- 82 – B2.9 Compagnies aériennes françaises
- 85 – B3.1 Sociétés d'autoroutes concédées
- 87 – B3.2 Aéroports de Paris
- 89 – B3.3 Grands ports sous tutelle de l'État
- 90 – B3.4 Gestionnaires d'infrastructures ferrées
- 91 – B3.5 Gestionnaires d'infrastructures fluviales

93 - Emploi et salaires

101 - Les externalités du transport

- 102 – D1. Indicateurs de la politique des transports
- 105 – D2. Consommation d'énergie de traction dans les transports
- 107 – D3.1 Émissions de gaz à effet de serre des transports
- 110 – D3.2. Émissions de polluants atmosphériques des transports
- 113 – D3.3 Qualité de l'air et transport routier
- 116 – D4.1 Accidentalités aérienne, ferroviaire et maritime
- 117 – D4.2 Accidentalité routière
- 118 – D4.3 Accidentalité routière impliquant des poids lourds
- 119 – D5. Emprise des infrastructures de transport et impacts sur les milieux naturels
- 121 – D6. La qualité de service dans les transports
- 123 – D7. Les nuisances sonores des transports

125 - Le transport de marchandises

- 126 – E1. Synthèse du transport de marchandises
- 129 – E2. Transport routier : inflexion de la reprise de l'activité
- 131 – E3. Transport ferroviaire de marchandises : forte baisse en 2018
- 132 – E4. Transport fluvial de marchandises : l'activité se stabilise
- 133 – E5. Le transport maritime de marchandises stagne
- 134 – E6. Entrepôts et plateformes logistiques

137 - Le transport de voyageurs

138 – F1. Synthèse : le transport intérieur de voyageurs croît modérément en 2018

142 – F2. Le transport collectif urbain

144 – F3. Transport ferroviaire : baisse en 2018

145 – F4. Transport aérien : forte croissance en 2018

146 – F5. Le transport maritime de voyageurs rebondit en 2018

147 – F6. La mobilité à vélo concerne 2,1 % des actifs se rendant à leur travail

149 - Bilan de la circulation

150 – G1. Bilan de la circulation routière

153 – G2. Immatriculations de véhicules neufs

155 – G3. Consommation de carburants routiers

157 - Annexes

193 - Réunions

Synthèse



En 2018, les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports diminuent après trois années consécutives de hausse. L'amélioration des performances énergétiques, la diminution du contenu en CO₂ des carburants de l'ensemble des véhicules ainsi que la stabilisation de la circulation contribuent à la baisse des émissions de CO₂ des transports. Dans le cadre de la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC), il est prévu que le secteur des transports (hors aérien) n'émette plus de GES à l'horizon 2050.

Les grèves à la SNCF du second trimestre ont fortement pénalisé le transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs. Le transport de marchandises ralentit du fait du fort fléchissement du transport routier pour compte d'autrui et du recul du transport ferroviaire, et ce malgré le rebond du transport routier pour compte propre. Le transport de voyageurs est en recul, cette évolution résultant de la stabilité de la circulation en véhicule particulier et de la baisse du transport ferroviaire. Néanmoins, les transports aériens et les services librement organisés en autocars poursuivent leur forte croissance.

Les dépenses des administrations publiques locales et centrales croissent de 2,7 % en 2018, portées par la hausse des dépenses de fonctionnement en faveur des transports des administrations publiques centrales et la hausse des dépenses d'investissements des administrations publiques locales notamment dans le cadre des investissements de la société du Grand Paris.

La croissance mondiale se maintient en 2018 (+ 3,6 % après + 3,8 %). Le prix du baril de pétrole a fortement augmenté en moyenne en 2018 (+ 29 %) tout comme en 2017 (+ 25 %). Ainsi, il s'élève à 71 dollars en moyenne 2018 contre 54,3 dollars en 2017. En France, le produit intérieur brut (PIB) en euros constants s'accroît de 1,7 %, après + 2,3 % en 2017. La consommation des ménages ralentit tout comme les dépenses d'investissement. Le pouvoir d'achat des ménages ralentit légèrement (+ 1,2 % en 2018 après + 1,4 % en 2017), du fait notamment de la hausse des prix des hydrocarbures. L'année 2018 est néanmoins marquée par une hausse du tourisme en France. Ainsi, la fréquentation touristique dans les hôtels, campings et autres hébergements touristiques croît de 2,0 % au quatrième trimestre 2018 en glissement annuel. L'activité des services de transports mesurée par l'indice d'activité de services de transport (IAST), augmente de 2,7 % en 2018.

FORT IMPACT DES GRÈVES À LA SNCF SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Le second trimestre 2018 a été marqué par une grève importante, en opposition au projet de réforme du système ferroviaire. La grève entamée le 22 mars 2018 s'est poursuivie en pointillés, à raison de deux jours par semaine, jusqu'au 7 juillet 2018, soit un total de 39 jours de grève. Les transports ferroviaire de marchandises et ferré de voyageurs ont été fortement impactés par ces grèves, et chutent respectivement de 4,2 % de tonnes-kilomètres et de 2,6 % de voyageurs-kilomètres réalisés. Les mouvements sociaux ont fortement perturbé la circulation des trains de voyageurs. Ainsi, 26,1 % des trains à grande vitesse (TGV) domestiques ont été en retard soit 8,3 % de plus qu'en 2017, 0,8 % ont été annulés soit 2 fois plus qu'en 2017 et 5,5 % ont été déprogrammés. En Île-de-France, la déprogrammation des Transiliens a été trois fois plus élevée en 2018 qu'en 2017, le trafic des RER a baissé de 1,6 % en 2018.

Les comptes de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités ont été affectés par la baisse de l'activité : les produits du trafic de SNCF Mobilités ont chuté de 6,0 % en 2018 et les redevances d'infrastructures de SNCF Réseau ont baissé de 3,0 %. La baisse du trafic ferroviaire a pu induire un report sur les autres modes de transports, notamment pour le transport de voyageurs qui est plus flexible. Ainsi les autocars en service librement organisés progressent très fortement en 2018 (+ 19,2 %), le transport aérien s'accroît lui aussi fortement (+ 3,0 %).

Le premier trimestre a été marqué par des mauvaises conditions climatiques : épisodes de neige, tempêtes, crues des fleuves en début d'année qui ont pénalisé le transport de marchandises par la route et par voies fluviales ainsi que le transport de voyageurs par la route. De plus, la sécheresse estivale a eu un impact négatif sur les rendements de céréales. Le transport fluvial de marchandises baisse ainsi légèrement (- 0,2 %) du fait de la forte baisse du transport international (- 8,8 %) et malgré la hausse du transport national (+ 10,7 %). Enfin, le mouvement des « gilets jaunes » au dernier trimestre a pénalisé le transport routier.

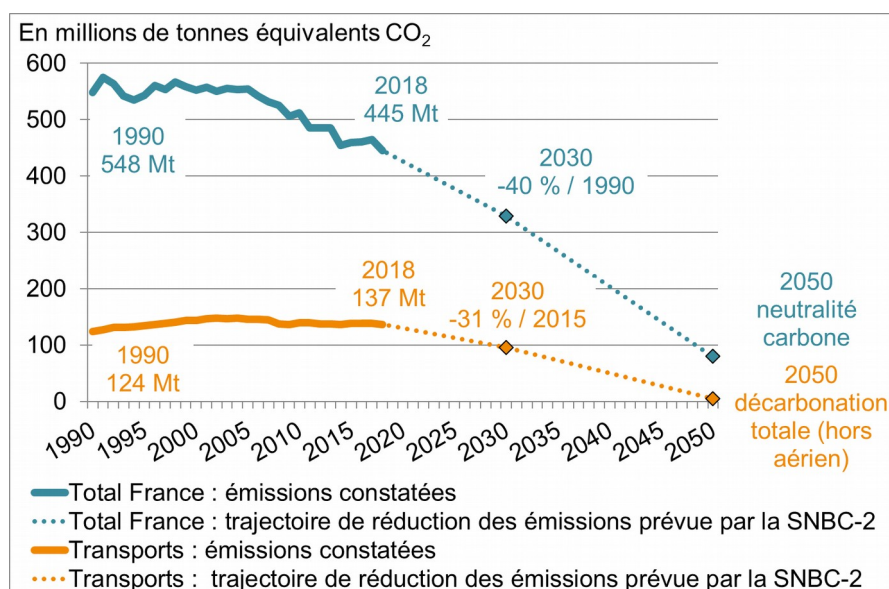
BAISSE DES ÉMISSIONS DE GES DU TRANSPORT EN 2018

Les transports, avec 137 millions de tonnes équivalent CO₂, restent le secteur qui contribue le plus aux émissions nationales de GES (31 % du total), une contribution relative plus forte qu'en 1990 (23 %). La SNBC prévoit pour l'ensemble des secteurs d'atteindre en 2050 la neutralité carbone (les émissions nationales de gaz à effet de serre devront être inférieures aux quantités de gaz à effet de serre absorbées par les milieux naturels gérés par l'homme et à celles capturées par des procédés industriels). À cet horizon, il est prévu que le secteur des transports n'émette plus aucun GES (hors transport aérien). En 2018, après trois années consécutives de hausse, les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports diminuent de 1,6 % par rapport à 2017.

Cette baisse résulte de la diminution des consommations unitaires de l'ensemble des véhicules en lien avec l'amélioration de leurs performances énergétiques et la diminution du contenu en CO₂ des carburants (incorporation d'agro-carburant, électromobilité...) ainsi que de la stagnation des voyageurs-kilomètres réalisés en véhicules particuliers en 2018 notamment du fait de la hausse des prix des carburants routiers. Ainsi, pour la troisième année consécutive, la part des voitures diesel dans le parc diminue (- 1,3 point après - 0,8 point en 2017) et s'établit ainsi à 59,8 %. La consommation unitaire des voitures particulières baisse de 1,0 % pour les motorisations diesel et de 1,8 % pour les motorisations essence. De même, les consommations unitaires des poids lourds et des autobus et autocars baissent.

La qualité de l'air à proximité du trafic routier s'est améliorée depuis 2000, avec une baisse des particules inférieures à 10 µm, mais en 2017, les plafonds réglementaires ne sont pas respectés pour 3,8 % des stations de mesure situées à proximité du trafic routier.

Figure S-1 Évolution des émissions de GES de 1990 à 2018 et trajectoires de réduction envisagées par le projet de Stratégie nationale bas-carbone (SNBC-2)



Champ : France métropolitaine et DROM (périmètre Kyoto).

Sources : Citepa, rapport Secten 2019 ; MTES (SNBC-2)

LE TRANSPORT EN VÉHICULES PARTICULIERS SE STABILISE EN 2018

Le transport intérieur de voyageurs en véhicules particuliers se stabilise en 2018 (+ 0,0 %) tandis qu'il a progressé en moyenne annuelle de 1,2 % depuis 2013, dans un contexte de forte hausse du prix des carburants à la pompe (+ 16,6 % pour le gazole et + 9,2 % pour l'essence sans plomb). En 2018, les nombres de tués sur les routes françaises (3 488) et de blessés (73 253) baissent (respectivement - 3,1 % et - 4,7 %).

LE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN PROGRESSE MODÉRÉMENT

Le transport collectif urbain (TCU) regroupe les autobus, les tramways, les métros et, en Île-de-France, les trains et RER. Parmi les 44,6 milliards de voyageurs-kilomètres réalisés en TCU, 75 % ont été réalisés en Île-de-France et 25 % en province. Pour la première fois, les TCU de province progressent (+ 2,8 %) alors que ceux d'Île-de-France stagnent (+ 0,1 %). En Île-de-France, l'Épic RATP continue d'afficher une hausse de sa production (+ 2,9 %) et ses investissements redémarrent légèrement en 2018. En province, la production des entreprises de transport collectif urbain augmente en 2017. Cette progression résulte de la bonne dynamique du tourisme, d'un contexte économique favorable et de difficultés sur les modes de transport concurrents.

LE TRANSPORT AÉRIEN POURSUIT SA CROISSANCE

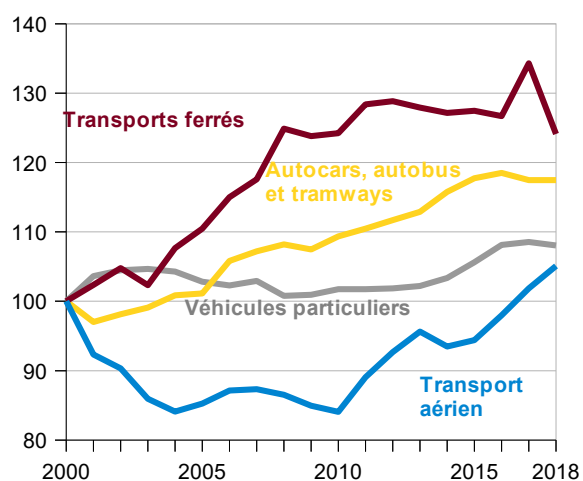
Le transport intérieur aérien continue de s'accroître : + 3,0 % de voyageurs-kilomètres en 2018, soit un rythme supérieur à sa tendance annuelle depuis cinq ans (+ 1,9 %). Le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris (ADP) poursuit sa croissance en 2018 (+ 4,9 %) du fait de la hausse des redevances aéronautiques liées à l'augmentation du trafic passager (+ 3,7 % au départ) et de l'accroissement des activités commerciales. Les investissements d'ADP progressent fortement en 2018 (+ 16,9 %). L'activité des compagnies aériennes françaises reprend (+ 4,7 % des voyageurs-kilomètres en 2018). Le chiffre d'affaires du groupe Air France- KLM augmente en 2018 (+ 2,5 %) et le résultat net double.

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES RALENTIT EN 2018

Le transport terrestre de marchandises est en hausse mais ralentit (+ 2,2 % en 2018 après + 6,1 % en 2017). Il s'élève ainsi à 356,0 milliards de tonnes-kilomètres en 2018, hors oléoducs, y compris transit. Depuis 2013, il croît de 1,6 % en moyenne annuelle. La hausse de 2018 est portée par une croissance de 2,9 % du transport routier (après 6,7 % en 2017), principal poste des transports terrestres. Le transport routier de marchandises est tiré par la forte progression du transport pour compte propre sous pavillon français (+ 11,1 %) tandis que le transport pour compte d'autrui ralentit fortement (+ 1,7 % en 2018 après + 9,8 % en 2017). En 2018, le chiffre d'affaires des entreprises du secteur des transports routiers de fret et services de déménagement est estimé à 51,7 milliards d'euros, soit une progression de 5,5 %.

Figure S-2 Évolutions des transports terrestres de voyageurs par mode

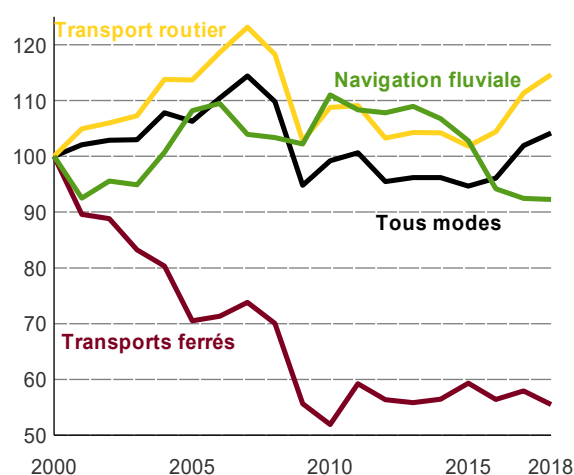
En indice base 100 en 2000 (en voyageurs-kilomètres)



Source : SDES

Figure S-3 Évolution des transports terrestres de marchandises par mode

En indice base 100 en 2000 (en tonnes-kilomètres)



Source : SDES

LÉGÈRE HAUSSE DES QUANTITÉS DE MARCHANDISES CHARGÉES ET DÉCHARGÉES DANS LES PORTS FRANÇAIS

Les quantités traitées dans les ports français, 368,0 millions de tonnes (355,2 en métropole), sont en légère hausse en 2018 (+ 0,7 %). L'activité internationale du groupe CMA-CGM, quatrième opérateur mondial (en nombre de conteneurs transportés) de ligne régulière conteneurisée qui emploie plus de 37 000 salariés dont 4 500 en France, augmente nettement en 2018 : + 11,2 % pour le chiffre d'affaires mondial consolidé grâce à une augmentation des volumes transportés de 9,3 %.

RECUL DE L'EMPLOI INTÉrimAIRE, DYNAMISME DE LA CRÉATION D'ENTREPRISES

En 2018, l'effectif salarié des transports et de l'entreposage augmente de 1,2 % en un an, tandis que l'emploi intérimaire du secteur recule de 3,3 %. Les tensions se maintiennent à un niveau élevé sur le marché du travail, traduisant les difficultés de recrutement du personnel roulant. Fin 2018, le secteur du transport et de l'entreposage compte 145 100 entreprises, soit 13,1 % de plus que fin 2017. Les créations se sont accrues de 51,6 % dans les entreprises classiques. Les secteurs du « transport de voyageurs par taxi » et des « autres activités de poste et courrier » sont les deux principaux pourvoyeurs de nouvelles entreprises.

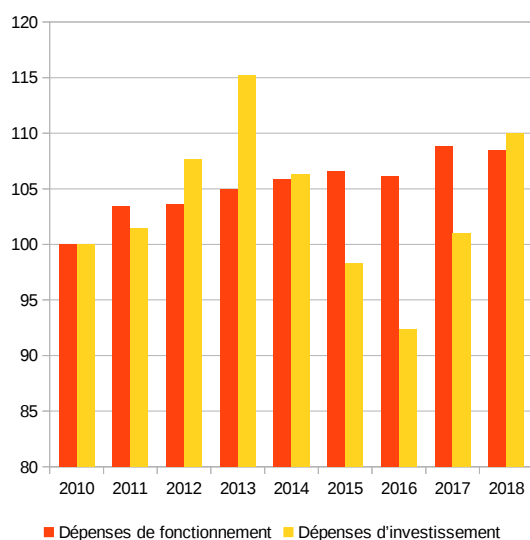
LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES LOCALES ET CENTRALES EN FAVEUR DES TRANSPORTS AUGMENTENT EN 2018

Les dépenses de fonctionnement et d'investissement pour les transports des administrations publiques centrales et locales s'élèvent à 46,3 milliards d'euros en 2018, en hausse de 2,7 %. Les dépenses de fonctionnement des administrations publiques centrales (Apuc) en faveur des transports croissent de 6,1 % tandis que leurs dépenses d'investissement sont globalement stables. Néanmoins, les dépenses d'investissement des administrations publiques centrales pour le transport routier augmentent très fortement (+ 18,7 %) dans le cadre du programme budgétaire « Infrastructures et service de transport ». Les investissements des Apuc en faveur des transports collectifs urbains doublent en 2018 tandis que les investissements sont en hausse de 25,3 % pour le maritime et de 10 % pour le ferroviaire.

En 2018, les dépenses des administrations publiques locales progressent de 3,3 % et sont portées par les dépenses d'investissement (+ 11,7 %), notamment les travaux de la Société du Grand Paris. La dépense totale de transport des régions croît de 6,7 %, alors que celle des départements recule de 15,5 % en 2018. En effet, la compétence « transport » a été transférée des départements aux régions, conformément aux dispositions de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe).

Figure S-4 Dépenses des administrations publiques en faveur des transports

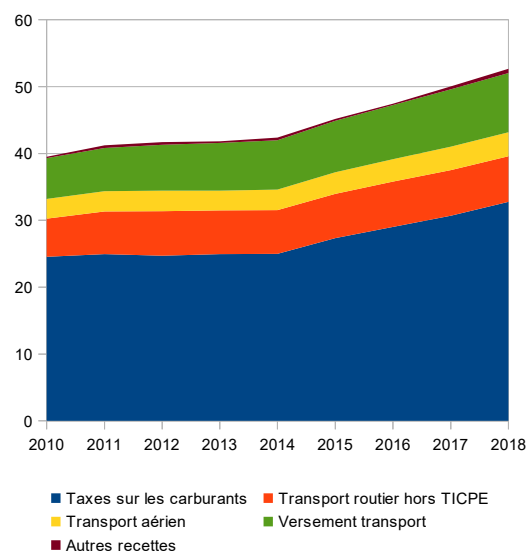
Base 100 en 2010



Source : SDES

Figure S-5 Recettes publiques des transports

En milliards d'euros



Source : SDES

LES RECETTES LIÉES AUX TRANSPORTS CROISSENT EN 2018

En 2018, les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élèvent à 52,6 milliards d'euros. Elles augmentent sensiblement en 2018 (+ 5,5 % après + 5,3 % en 2017). La TICPE représente à elle seule 60,5 % des recettes des administrations publiques liées au transport.

Le mouvement « des gilets jaunes », qui a débuté en novembre 2018 avec notamment des blocages de routes et ronds-points, n'a pas eu d'impact mesurable sur l'activité globale du secteur des transports en 2018. Les dégradations des radars observées durant cette période ont entraîné une baisse du produit des recettes des amendes-radars. L'agence de financement des infrastructures (AFIT) a ainsi perdu 39,3 % de cette ressource en 2018. Cependant, elle a bénéficié en 2018 d'un versement de 100 millions d'euros provenant des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

cadrage

Cadrages sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

— Dans un environnement international qui se stabilise en 2018, la croissance décélère nettement en France en 2018 (+ 1,7 % après + 2,3 % en 2017). Le cours du Brent poursuit sa très forte progression en 2018 malgré un fort fléchissement en fin d'année.

Dans les branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce), la production croît de 1,3 % en 2018.

L'activité des transports a été pénalisée par les conditions climatiques difficiles du premier trimestre et les grèves à la SNCF du deuxième trimestre.



Cadrage 1a. Les principaux évènements dans les transports en 2018

PREMIER TRIMESTRE 2018

1^{er} janvier 2018 :

- Extension de la prime à la conversion aux véhicules essence d'avant 1998, en parallèle de la hausse du malus automobile.
- Les infractions au stationnement sont dépenalisées : les communes ou intercommunalités fixent désormais le tarif du stationnement et le montant du « forfait post-stationnement » remplaçant l'amende.
- Les entreprises réunissant au moins 100 travailleurs sur un même site doivent mettre en place un plan de mobilité. Ce plan de déplacements doit permettre d'améliorer la mobilité quotidienne des collaborateurs et faciliter l'utilisation des transports en commun, le recours aux modes actifs, au covoiturage ou à des véhicules moins polluants
- Entrée en vigueur de la loi Grandguillaume : dans les villes de plus de 100 000 habitants, il faut avoir passé les certifications (taxi ou VTC) pour transporter des personnes.
- Prolongation du mécanisme de sur-amortissement pour les véhicules GNV/BioGNV et gel de la TICPE du GNV/BioGNV.
- 8 lignes Intercités sont transférées aux régions

Janvier 2018 : fortes crues sur la Seine et neiges abondantes avec interdiction temporaire de circulation des poids lourds.

DEUXIÈME TRIMESTRE 2018

Avril : grève dans le transport aérien.

Avril/Mai/Juin : grève en opposition au projet de réforme du système ferroviaire. La grève entamée le 22 mars 2018 s'est poursuivie en pointillés (grève perlée), à raison de deux jours par semaine, jusqu'au 7 juillet 2018, soit un total de 39 jours de grève.

20 mai : augmentation de 10 % du nombre de points de contrôle pour le contrôle technique.

TROISIÈME TRIMESTRE 2018

SNCF Réseau est classé en administration publique par la comptabilité nationale (Insee).

1^{er} juillet 2018 : la vitesse maximale autorisée passe de 90 à 80 km/h sur les routes à double sens sans séparateur central.

QUATRIÈME TRIMESTRE 2018

9 novembre 2018 : autoroutes ferroviaires : VIIA inaugure sa quatrième liaison Calais/Turin.

Novembre 2018 : début du mouvement des « gilets jaunes », en particulier avec des blocages de routes et ronds points, manifestations hebdomadaires les samedis.

13 décembre 2018 : grève dans certains ports pour protester contre l'évolution de leur statut.

Décembre 2018 : élargissement de l'offre Ouigo à de nouvelles gares, en particulier les gares parisiennes.

Cadrage 1b. L'activité mondiale ralentit en 2018

Dans un contexte de léger ralentissement de l'activité mondiale, la croissance décélère nettement en France en 2018 (+ 1,7 % après + 2,3 % en 2017).

Le commerce mondial ralentit en 2018. Néanmoins les exportations françaises qui décélèrent plus modérément atteignent le niveau de ses principaux partenaires.

Le cours du pétrole a poursuivi sa très forte progression en 2018, cependant celui-ci fléchit sensiblement en fin d'année. Le prix des matières premières agro-alimentaires augmente tandis que les prix des autres matières premières diminuent.

LES IMPORTATIONS ET LES EXPORTATIONS MONDIALES RALENTISSENT

La croissance mondiale ralentit légèrement en 2018 (+ 3,6 % après + 3,8 %, source FMI, avril 2019). Elle s'accompagne d'un ralentissement du commerce mondial : les importations progressent de 4,1 % après 5,4 % et les exportations de 3,5 % après 5,4 %. Si les importations progressent à un niveau supérieur à leur moyenne annuelle sur 5 ans (+ 3,7 %), les exportations retrouvent la croissance moyenne observée sur la période 2013-2018.

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

Évolutions annuelles en % en volume au prix de l'année précédente

	PIB				Importations				Exportations			
	2016	2017	2018	2018/ 2013	2016	2017	2018	2018/ 2013	2016	2017	2018	2018/ 2013
France (1)	1,1	2,3	1,7	1,4	2,9	3,9	1,2	3,7	1,8	3,9	3,5	3,4
Allemagne (2)	2,2	2,2	1,4	1,9	4,0	5,3	3,4	4,3	2,1	5,3	2,2	3,8
Italie (2)	1,1	1,7	0,9	0,9	3,8	5,8	1,8	4,2	4,0	5,3	3,4	4,3
Espagne (2)	3,2	3,0	2,6	2,7	2,9	5,6	3,5	4,8	5,2	5,2	2,3	4,2
Zone EURO (2)	1,9	2,5	1,8	1,9	3,9	3,7	3,0	4,5	2,7	5,1	3,1	4,3
Royaume-Uni (2)	1,8	1,8	1,4	2,1	3,3	3,5	0,7	3,3	1,0	5,6	0,1	2,7
Japon (2)	0,6	1,9	0,8	1,0	-1,6	3,4	3,3	2,8	1,7	6,8	3,1	4,7
Etats-Unis (2)	1,6	2,2	2,9	2,4	1,9	4,6	4,5	4,3	-0,1	3,0	4,0	2,3
Total OCDE (2)	1,8	2,5	2,3	2,3	3,1	5,0	3,1	4,2	2,5	4,9	3,6	4,0
Chine (3)	6,7	6,8	6,6	6,9	4,7	7,1	7,9	5,4	1,1	9,1	4,0	3,2
Inde (3)	8,2	7,2	7,1	7,6	4,0	13,8	9,6	6,4	6,7	10,0	9,1	4,7
Brésil (3)	-3,3	1,1	1,1	-0,9	-8,2	5,1	6,8	-2,3	3,7	11,4	7,1	5,9
Russie (3)	0,3	1,6	2,3	0,5	-4,3	16,7	3,8	-4,3	1,6	4,8	6,3	2,0
Turquie (3)	3,2	7,4	2,6	4,9	4,7	8,9	-9,2	0,9	-1,2	12,3	9,2	5,7
Pays en développement (3)	4,6	4,8	4,5	4,6	1,8	7,5	5,6	3,6	2,9	7,2	4,3	3,8
MONDE (3)	3,4	3,8	3,6	3,6	2,3	5,4	4,1	3,7	2,2	5,4	3,5	3,5

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

L'ACTIVITÉ DÉCÉLÈRE NETTEMENT EN FRANCE

En France, le produit intérieur brut (PIB) en euros constants s'accroît de 1,7 %, après + 2,3 % en 2017. La consommation des ménages ralentit tout comme les dépenses d'investissement. Le pouvoir d'achat des ménages ralentit légèrement (+ 1,2 % en 2018 après + 1,4 % en 2017), du fait notamment de la hausse des prix des hydrocarbures et du tabac. Le taux d'épargne des ménages augmente légèrement (+ 0,3 point, à 14,2 % en 2018), alors que le taux de marge des sociétés non financières diminue de 0,5 point pour s'établir à 31,2 %. Les exportations décélèrent, mais plus modérément que les importations, si bien que la contribution des échanges extérieurs à la croissance se redresse. En valeur, le solde des échanges extérieurs s'améliore légèrement malgré la dégradation de la facture énergétique.

L'ACTIVITÉ DE LA ZONE EURO RALENTIT TANDIS QUE CELLE DES ÉTATS-UNIS CONTINUE DE SE DÉVELOPPER

La croissance de la zone euro diminue (+ 1,8 % après + 2,5 %). Les exportations progressent de 3,1 % et les importations de 3,0 %. En Espagne, le PIB croît de 2,6 %, en Allemagne de 1,4 %, en Italie de 0,9 %. La croissance au Royaume-Uni en 2018 (+ 1,4 %) est moins dynamique que dans la zone euro ; elle pourrait être pénalisée par les incertitudes autour de la mise en œuvre du Brexit et par les effets sur le pouvoir d'achat de la

dépréciation de la livre. Aux États-Unis, l'activité s'est accélérée sur l'ensemble de l'année 2018 (+ 2,9 % après + 2,2 %), L'activité du Japon ralentit, + 0,8 % après + 1,9 % en 2017. En 2018, les principaux pays émergents ont connu un maintien du niveau de croissance de l'activité, hormis la Turquie dont la croissance ralentit très fortement en 2018 (+ 2,6 % après + 7,4 %). La croissance chinoise (+ 6,6 % en 2018) est restée soutenue tout comme celle de l'Inde (+ 7,1 %).

Figure cadrage 1-2 Équilibre ressources emplois de la France

Volume (prix chaînés), évolutions annuelles en %

	2016	2017	2018
PIB	1,1	2,3	1,7
Importations	2,9	3,9	1,2
Demande intérieure	1,5	2,7	1,6
Ménages	1,8	1,4	0,9
Administrations publiques	0,4	1,1	0,9
Formation brute de capital fixe	2,7	4,7	2,8
Sociétés et entreprises individuelles non financières	2,9	4,7	3,8
Ménages hors entrepreneurs individuels	2,8	6,6	2,0
Exportations	1,8	3,9	3,5
Contributions à l'évolution du produit intérieur brut			
Demande intérieure finale hors stocks	1,9	2,2	1,3
Solde des échanges extérieurs de biens et services	-0,4	-0,1	0,7
Variation de stocks	-0,4	0,2	-0,3

Source : Insee

Figure cadrage 1-3 Équilibre ressources emplois de la zone euro

Volume (prix chaînés), évolutions annuelles en %

	2016	2017	2018
PIB	1,9	2,5	1,8
Importations	3,9	3,7	3,0
Demande intérieure	1,8	1,4	1,5
Formation brute de capital fixe	4,0	2,6	3,0
Exportations	2,7	5,1	3,1

Source : OCDE

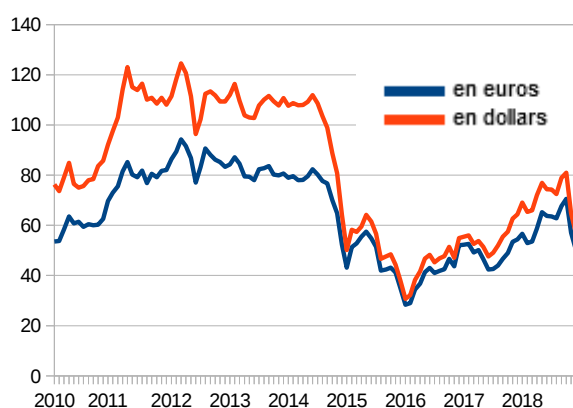
LE COURS DES MATIÈRES PREMIÈRES AGRO-INDUSTRIELLES S'ENVOLE

La hausse des cours du pétrole observée en cours d'année 2017 s'est poursuivie en 2018 avec néanmoins une forte chute en fin d'année. Le baril de Brent est ainsi passé de 69,1 dollars en moyenne en janvier à 81,0 dollars en octobre, avant de baisser fortement à 56,5 dollars en décembre. Calculé en moyenne sur l'ensemble de l'année 2018, le cours du Brent s'établit à 71,0 dollars, en hausse de 29 %.

Les prix des matières premières agro-industrielles progressent fortement tout comme en 2017 (+ 10,8 %). Les prix des autres matières premières baissent (- 8,7 % pour les produits alimentaires et - 2,0 % pour les matières minérales).

Figure cadrage 1-4 Prix du Brent daté

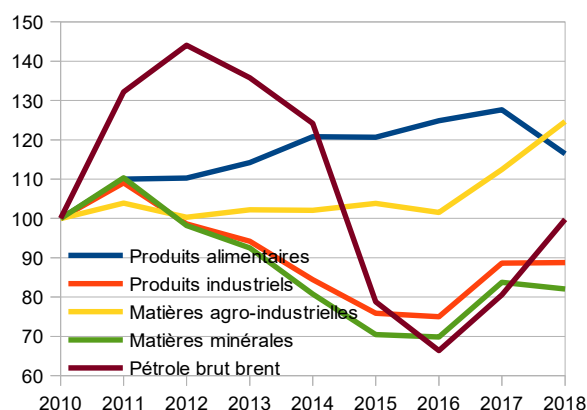
Par baril



Source : Insee

Figure cadrage 1-5 Indice des prix des matières premières importées en France

En indice base 100 en 2010



Source : Insee

Cadrage 2. Activité des différentes branches de production en France en 2018

La production annuelle de l'ensemble des branches de l'économie française ralentit en 2018 (+ 2,0 % en 2018 après + 2,9 % en volume en 2017). Dans les branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce), la production croît de 1,3 % en 2018 et de 1,6 % en moyenne annuelle depuis 2013. Les échanges extérieurs ralentissent en 2018 : les importations de produits nécessitant du transport progressent de 1,9 % et les exportations nécessitant du transport de 3,5 %. Les transports représentent 4,5 % de la valeur ajoutée de l'ensemble des branches, part quasi stable depuis la fin des années 2000.

LA PRODUCTION MANUFACTURIÈRE DÉCÈLÈRE EN 2018

La production des branches manufacturières (hors énergie et mines) ralentit en 2018 (+ 0,5 % après + 2,2 % en 2017). La fabrication de matériels de transport progresse de 3,0 % en 2018 et de 4,2 % en moyenne annuelle depuis 2013. Cette production atteint un niveau record et représente 18,2 % de la production manufacturière en valeur (14,6 % en 2013). La production d'équipements électriques, électroniques et informatiques progresse de 1,5 % en 2018, à un rythme proche de la moyenne annuelle depuis 2013 (+ 1,4 %).

Figure cadrage 2-1 **Évolution de la production par branche en volume**

Niveau en milliards d'euros en volume, évolutions annuelles en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2018	2016	2017	2018	2018/2013
Branches utilisatrices de transport	1 614,3	1,0	3,0	1,3	1,6
Agriculture, sylviculture et pêche	86,0	-5,3	3,8	1,1	0,9
Industries extractives	4,8	-2,3	2,2	1,9	-3,0
Branches manufacturières :	785,3	1,0	2,2	0,5	1,3
Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac	158,3	-0,4	0,3	-0,8	0,2
Cokéfaction et raffinage	46,4	-5,2	0,1	-4,9	-0,9
Fabrication d'équipements électriques, électroniques, informatiques ; fabrication de machines	85,7	2,0	2,7	1,5	1,4
Fabrication de matériels de transport	135,0	4,3	5,7	3,0	4,2
Fabrication d'autres produits industriels	357,0	0,8	1,8	0,5	0,9
Construction	292,8	0,3	4,8	1,8	0,7
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	445,3	2,9	2,9	2,4	2,9
Transports et entreposage	209,1	1,6	4,9	1,7	2,0
Autres branches	2 280,7	1,4	2,7	2,6	1,9
Autres services principalement marchands (1)	1 535,1	1,5	3,5	3,5	2,9
Total des branches	4 104,3	1,3	2,9	2,0	1,8

Source : Insee, *Comptes nationaux - Base 2014*, mai 2019

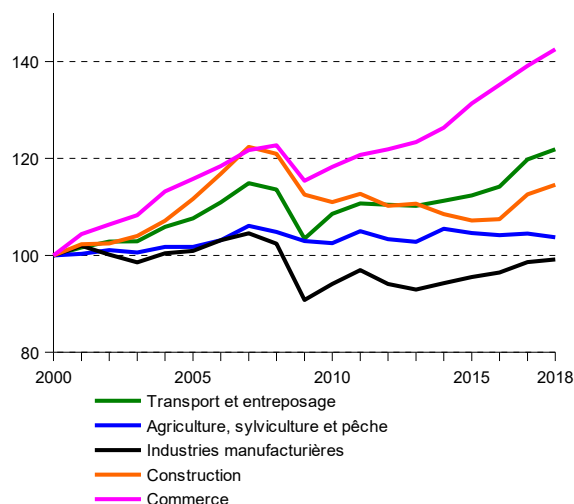
La fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac (IAA) – (19,8 % de l'industrie manufacturière en valeur) baisse de 0,8 % en volume en 2018 alors qu'elle a augmenté de 0,2 % en moyenne annuelle sur 5 ans. La cokéfaction et raffinage baisse fortement (- 4,9 %). La production des autres biens industriels progresse de 0,5 % en 2018 et est en hausse de 0,9 % en moyenne annuelle depuis 2013.

LA PRODUCTION AGRICOLE DÉCÈLÈRE

La production agricole décélère (+ 1,1 % en 2018 après + 3,8 % en 2017). La production végétale augmente principalement en raison de la forte hausse de production de vin. Toutes les autres productions végétales sont orientées à la baisse en volume. En effet, les conditions climatiques, en particulier la sécheresse estivale, ont eu un impact négatif sur les rendements des céréales et des plantes industrielles et fourragères. La production animale est stable en volume. Le prix du lait se stabilise après la forte remontée de 2017. La production ralentit fortement dans la construction (+ 1,8 % après + 4,8 %). À l'inverse, les autres services principalement marchands croissent au même rythme que l'année précédente (+ 3,5 %).

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

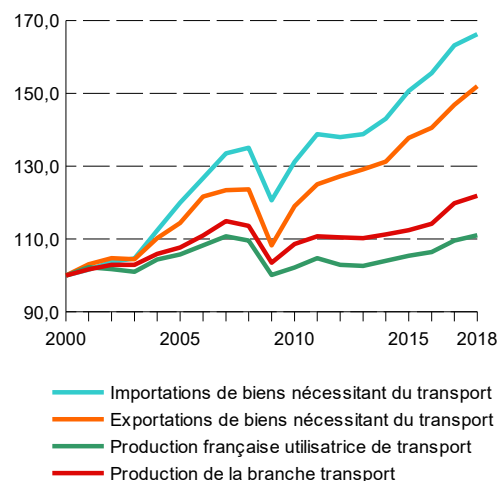
En indice base 100 en 2000



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, mai 2019

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

En indice base 100 en 2000



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, mai 2019

PROGRESSION DU COMMERCE DE DÉTAIL

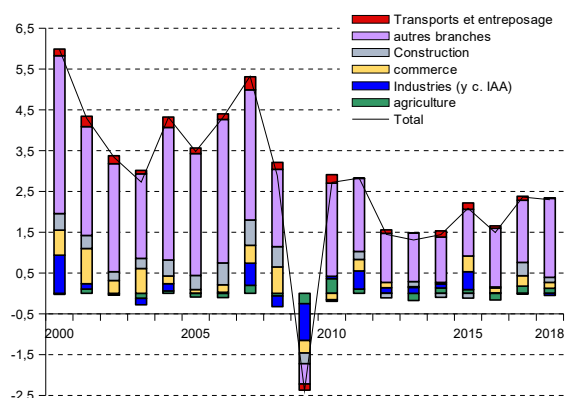
L'activité dans le commerce de détail (commerce, réparation d'automobiles et de motocycles) progresse de 2,4 %, soit à un rythme un peu en dessous de la tendance des cinq dernières années (+ 2,9 %).

LES IMPORTATIONS DE PRODUITS NÉCESSITANT DU TRANSPORT RALENTISSENT

Les importations de produits nécessitant du transport (produits industriels et produits agricoles essentiellement) ralentissent (+ 1,9 % en 2018 après + 4,9 % en 2017). En moyenne annuelle, elles augmentent de 3,7 % depuis 2013. Les exportations de produits nécessitant du transport croissent de 3,5 %.

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

Point de VA



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, mai 2019
En 2018, la VA toutes branches a crû de 2,3 %, la VA des transports est stable, leur poids dans l'ensemble de la VA est de 4,5 %, la contribution des transports à la VA est de 0,0 point.

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

Niveaux en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Evolution annuelle			
	2018	2016	2017	2018	2018/2013
Importations totales	759,6	2,9	3,9	1,2	3,8
Produits nécessitant du transport	591,3	3,2	4,9	1,9	3,7
Autres biens et services (hors transport)	121,5	1,8	-0,3	-2,1	4,7
Exportations totales	729,9	1,8	3,9	3,5	3,4
Produits nécessitant du transport	514,9	2,0	4,5	3,5	3,3
Autres biens et services (hors transport)	179,4	1,5	1,6	3,4	3,5

Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, mai 2019

Cadrage 3. Infrastructures de transport

Les infrastructures de transport évoluent peu hormis les métros et tramways : 1 100 000 kilomètres de routes, 28 700 kilomètres de lignes ferroviaires, 1 300 kilomètres de lignes de métro, RER et tramways, 8 500 kilomètres de voies navigables dont 5 100 kilomètres de voies navigables fréquentées, de nombreux ports maritimes dont trois ont une échelle européenne, ainsi que le deuxième aéroport européen.

ÉVOLUTION DES INFRASTRUCTURES LINÉAIRES DE TRANSPORT EN FRANCE

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

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

En milliers de kilomètres

	Niveau 2017	Evolution 2017/2012
Routes (France entière)	1 104 127	nd
Routes hors DOMs	1 091 651	0,5
Réseau principal	21 238	0,1
Autoroutes concédées	9 040	0,5
Autoroutes non concédées	2 578	-0,2
Autres routes nationales	9 620	-0,2
Réseau secondaire (France entière)	1 082 889	nd
Réseau secondaire hors DOMs	1 070 413	0,5
Routes départementales	377 890	nd
Routes départementales hors DOMs	375 362	-0,1
Routes communales	704 999	nd
Routes communales hors DOMs	695 051	0,8
Réseau ferroviaire exploité par la SNCF	28 710	-1,3
Ligne LGV	2 640	5,3
Autres lignes à 2 voies ou plus	14 591	-1,0
Lignes ferroviaires à 1 voie	11 479	-2,7
Réseaux ferrés de transport urbain (*)	1 294	3,1
Métros et RER (**)	457	0,0
Tramways	837	5,1
Voies navigables fréquentées	5 060	0,3
moins de 400 t	2 758	-1,0
400 à 1 500 t	498	8,6
plus de 1 500 t	1 804	0,5

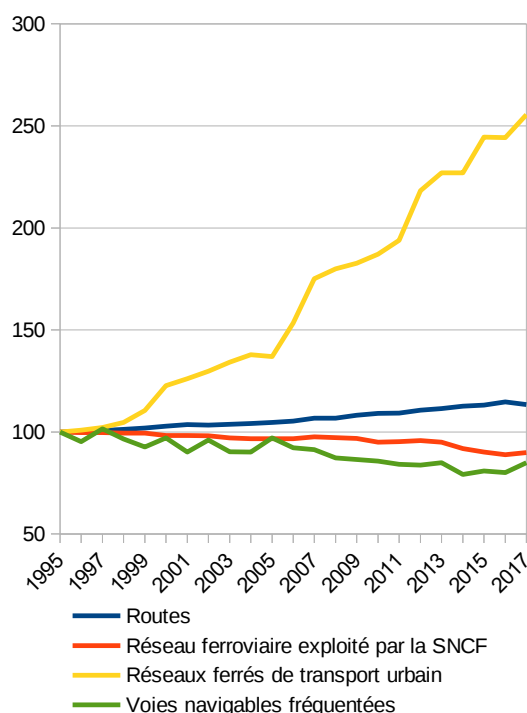
(*) Données 2016 pour la province.

(**) RATP

Source : SDES, memento des transports

Figure cadrage 3-2 Évolution des longueurs des réseaux de transport en France métropolitaine

En indice base 100 en 1995



Source : SDES, memento des transports

Pour relier rapidement les grands pôles urbains et ouvrir le pays aux échanges internationaux, des infrastructures destinées à des transports rapides de longue distance ont été prolongées. Le réseau routier principal (autoroutes et routes nationales) n'évolue plus guère : + 0,1 % en moyenne annuelle entre 2012 et 2017 pour le réseau principal du fait de l'augmentation légère (+ 0,4 % par an en moyenne) pour les autoroutes (concédées ou non). Des nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV) ont été mises en service en 2017 : LGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux et LGV Bretagne-pays de la Loire entre le Mans et Rennes en juillet 2017 et le contournement de Nîmes et Montpellier en décembre 2017 pour un total de 483 kilomètres de nouvelles lignes LGV (+ 29 % en 2017).

Le développement des infrastructures est lié à l'urbanisation : les routes de proximité (routes communales) se sont étendues (+ 0,8 % en moyenne annuelle entre 2012 et 2017 en métropole). Les longueurs de voies de tramways se sont accrues de 5,1 % en moyenne annuelle entre 2012 et 2017. Alors que les tramways étaient quasi inexistantes en 1990, on dénombre 721 km de lignes de tramways en service fin 2016 hors Île-de-France, et 115 km en Île-de-France fin 2017. En 2017 plusieurs lignes de tramways ont été ouvertes : la T11E en Île-de-France, ligne C à Bordeaux (ouverture fin décembre 2016), extension de la ligne D à Strasbourg en avril 2017 notamment. La France dispose de six réseaux de métro, dont la longueur totale est stable depuis 2012. Le métro de Paris domine en nombre de lignes, de kilomètres de voies et de voyageurs transportés ; il représente à lui seul 61 % de la longueur totale des lignes françaises de métro.

Au 1^{er} janvier 2018, le Schéma national vélo est réalisé à 66 % : 15 120 kilomètres du réseau des grands itinéraires cyclables sont ouverts. L'année 2017 a connu 22 % d'ouvertures de plus que l'année précédente sur le Schéma national vélo, avec 810 nouveaux kilomètres ouverts (*Vélo&territoires, Chiffres clés 2017*).

GARES FERROVIAIRES

Il existe en France environ 3 000 gares ferroviaires en 2018 ; dans 341 gares, dont 233 en Île-de-France, passent plus d'un million de voyageurs en 2018. Les gares sont réparties sur tout le territoire, et surtout dans les grandes métropoles, dans les zones touristiques et dans les zones anciennement développées économiquement. Dans ces 233 gares d'Île-de-France transitent 1,8 milliard de voyageurs en 2018. Hors Île-de-France, 390 millions de voyageurs sont passés dans une centaine de villes où les gares accueillent plus d'un million de voyageurs par an : les grandes métropoles, en particulier Lyon, concentrent l'essentiel des voyageurs, la moitié des autres gares reçoivent moins de 2 millions de voyageurs par an.

GARES ROUTIÈRES

Avec la libéralisation du transport régulier interurbain de voyageurs par autocar, les gares et aménagements d'arrêt constituent un enjeu majeur pour le développement de ce nouveau marché de transport. L'Arafer tient à jour le registre public qui dénombre 278 gares routières au 17 juin 2019 : 206 d'entre elles sont des plateformes multimodales qui desservent aussi des aéroports (6), des gares ferroviaires (174) et du transport urbain. La densité moyenne est de 4,3 gares pour 100 000 habitants (de 4 gares routières pour 100 000 habitants en Île-de-France à 18 gares routières pour 100 000 habitants en région Centre-Val de Loire).

Figure cadrage 3-3 Répartition des passagers dans les aéroports métropolitains

2018	Répartition des passagers en %	Part des passagers internationaux en %
Aéroport de Paris (3)	54,4	80,2
5 aéroports de plus de 5 millions de passagers	33,7	63,7
8 aéroports de 1 à 5 millions de passagers	7,5	43,3
Aéroports de moins de 1 million de passagers	4,4	49,5
Nombre de passagers (milliards)	193,5	136,5

Figure cadrage 3-4 Répartition des voyageurs dans les grandes gares *

Nombre de gares en unités, répartition et évolution en %

	Nombre de gares	Répartition des voyageurs	Evolution 2018/2017
Gares hors Île-de-France	108	17,6	-5,3
moins de 2 millions de voyageurs	56	3,5	-6,2
2 à 5 millions de voyageurs	31	4,4	-6,9
plus de 5 millions de voyageurs	21	9,7	-4,2
Gares Île-de-France	233	82,4	2,4
moins de 5 millions de passagers	149	17,7	4,1
5 à 10 millions de passagers	45	14,0	1,9
10 à 50 millions de passagers	35	29,3	3,1
plus de 50 millions de passagers	4	21,5	0,5
Total France	341	100,0	1,0

* Gares où passent plus de 1 million de voyageurs en 2018.

Source : SDES d'après DGAC

Source : SDES d'après SNCF Mobilités

cadrage : cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

AÉROPORTS

En 2018, 193,5 millions de passagers sont passés dans l'ensemble des aéroports métropolitains, 54 % dans les aéroports franciliens d'Aéroport de Paris, 34 % dans les aéroports régionaux de plus de 5 millions de passagers. 71 % des passagers sont sur des vols internationaux ; cette proportion dépasse 90 % à Beauvais (98 %), Roissy Charles de Gaulle (90 %) et Bâle Mulhouse (90 %) et 60 % à Lyon et Nice.

Dans le cadre du Schéma EuroVelo, 6 740 kilomètres d'itinéraires cyclables sont aujourd'hui ouverts en France.

PORTS MARITIMES ET FLUVIAUX DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS

Les ports de commerce les plus importants sont sous la responsabilité de l'État, sauf Calais : ils ont le statut de « Grand port maritime » depuis octobre 2008 : sept en métropole (Dunkerque, le Havre, Rouen, Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Marseille) et quatre dans les DOM (La Guadeloupe, La Martinique, La Réunion, La Guyane). Les Grands ports maritimes (GPM) sont des établissements publics de l'État.

Tous les autres ports relèvent depuis le 1^{er} janvier 2007 des régions principalement, des départements ou de syndicats mixtes pour les ports de commerce. Leur gestion est généralement concédée aux Chambres de commerce et d'industrie. Quatre ports ont encore le statut de ports autonomes en métropole (Paris, Strasbourg) et dans le Pacifique (Papeete, Nouvelle-Calédonie).

PLACE DANS L'EUROPE ET DANS LE MONDE

En 2016, la France compte 11 618 km d'autoroutes et 9 620 km de routes nationales, soit une densité pour 1 million d'habitants de 174 km pour les autoroutes et de 144 km pour les routes nationales. Les niveaux de densité français d'autoroute sont proches de ceux de l'Allemagne et des Pays-Bas.

Le réseau ferroviaire français est le deuxième réseau d'Europe, en longueur. La densité du réseau ferroviaire français rapportée à la population est comparable à celle de l'Allemagne. Par rapport à la superficie, la densité du réseau français est identique à celle de ses voisins, hormis l'Allemagne (deux fois plus dense) et l'Espagne (deux fois moins dense).

Directement liés à la géographie des pays, les réseaux fluviaux ne sont présents que dans quelques États de l'Union européenne où passent de grands fleuves : Rhin, Elbe, Danube, Seine, Rhône ainsi que le canal Albert en Belgique. Le réseau français effectivement utilisé est le troisième d'Europe, derrière l'Allemagne et les Pays-Bas.

Figure cadrage 3-5 **Longueur et densité des réseaux de transports en Europe en 2016**

	Réseau routier structurant ¹		Réseau ferroviaire		Réseau navigable fréquenté	
	Longueur	Densité	Longueur	Densité	Longueur	Densité
Allemagne	51 064	621	38 466	468	7 675	93
Espagne	30 390	654	16 167	348	nd	nd
France	21 197	318	28 364	425	4 773	72
Italie	28 629 ²	471 ²	16 788	277	1 562	26
Pays-Bas	3 417	201	3 058	180	6 256	368
Pologne	21 028	554	19 132	504	3 655	96
Royaume-Uni	12 267 ³	191 ³	16 253	249	1 050	16

¹. Autoroutes et routes nationales.

². 2015.

³. 2014.

Sources : Eurostat ; Insee référence « La France dans l'Union européenne », avril 2019

Parts modales en Europe

En 2016, la route représente 86 % du transport terrestre de marchandises sur le territoire français, le transport ferroviaire 11 % et le transport fluvial 3 %. Par comparaison, dans l'ensemble de l'UE, le transport routier représente 76 % des transports terrestres de marchandises, le transport ferré 17 % et le fluvial 6 %. En France, les transports en commun, hors transport aérien et trajets en métro, représentent 17 % de l'ensemble du transport de voyageurs en 2015-2016. La France se place ainsi au-dessus de l'Allemagne ou du Royaume-Uni, mais légèrement au-dessous de la moyenne européenne. Depuis 2000, la part modale des transports en commun est quasi stable sur le périmètre actuel de l'UE à 28 pays (autour de 17 %).

partie A

Transport et activité économique

— En 2018, la production de la branche transport progresse de 1,9 % (en volume). Elle répond à une demande des ménages en progression de 1,6 % en volume. Les importations de transport progressent de 4,2 % ; les exportations augmentent de 2,1 %.

Les investissements en infrastructures augmentent fortement (+ 7,1 % en valeur), tous les modes sont en progression. Les investissements de transport en commun continuent de croître fortement.

La dépense totale de transport représente 18,1 % du PIB et augmente de 5,7 % en valeur en 2018. Les ménages sont les principaux contributeurs à la dépense courante, à hauteur de 48,2 %.

Les recettes publiques liées au transport, 52,6 milliards d'euros dépassent les dépenses engagées par les administrations publiques (46,3 milliards d'euros). La TICPE représente 60,5 % des recettes publiques liées aux transports et le versement transport 16,8 % (à 8,9 milliards d'euros).

Les entreprises françaises du secteur transports et entreposage détiennent des stocks d'investissements directs de 8,0 milliards d'euros à l'étranger (moins de 1 % des investissements totaux français à l'étranger). Le secteur transports et entreposage bénéficie de 11,2 milliards d'euros d'investissements étrangers fin 2018.



A1. Compte satellite des transports

La dépense totale de transport s'élève à 425,1 milliards d'euros en 2018. Elle s'accroît de 3,3 % en volume et de 5,7 % en valeur, sensiblement plus que durant la période 2013-2018 lors de laquelle elle augmente de + 2,2 % par an en moyenne.

La dépense totale de transport (DTT) s'élève à 425,1 milliards d'euros en 2018 (*figure A1.1*) selon le Compte satellite des transports, soit 18,1 % du PIB. La dépense courante totale de transport (DCT) représente 87,0 % de ce montant, et la dépense d'investissement totale (DIT) 13,0 %.

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

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

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2018	2016	2017	2018	2018/2013
Dépense Totale de Transport (DTT)	425,1	1,1	5,5	5,7	2,2
Dépense Courante de Transport (DCT)	370,0	1,8	6,0	5,8	2,3
Ménages	178,3	3,9	5,9	5,3	1,7
dont production de transport (compte propre)	150,2	4,7	5,9	5,8	3,1
Entreprises (hors secteur des transports)	123,4	-1,2	8,2	7,6	3,2
dont Production pour compte propre	26,0	1,5	4,4	9,1	2,7
Administrations Publiques (APU)	31,7	0,7	-0,1	0,2	1,2
Reste du monde (importations)	36,6	3,0	5,1	7,1	3,3
Dépense d'Investissement de Transport (DIT)	55,2	-3,1	2,7	4,9	1,3
Entreprises de transport	14,5	-7,2	0,1	-2,9	-3,2
Entreprises (hors secteur des transports)	19,7	-3,9	6,0	4,8	6,7
APU	21,0	1,4	1,6	11,2	0,5
Produit intérieur brut (PIB)	2,4	1,6	2,7	2,5	2,2
Dépense d'investissement / DTT	13,0	-0,6	-0,4	-0,1	
Dépense totale des APU / DTT	12,4	-0,0	-0,6	-0,2	

Sources : SDES, Compte satellite des transports ; Insee, Comptes nationaux base 2014

La dépense totale de transport croît de 5,7 % en 2018 en valeur. Les prix des services de transport ayant crû de 2,3 %, la DTT s'accroît de 3,3 % en volume (*figure A1.2*). De même, la dépense courante de transport croît de 5,8 % en valeur, et de 3,0 % en volume, du fait d'une hausse des prix des DCT de 2,7 % en 2018. La dépense d'investissement connaissant une faible baisse de prix, elle progresse à peine moins en valeur qu'en volume, respectivement + 4,9 % et + 5,2 %.

Figure A1.2 **Évolution en volume de la dépense totale de transport (DTT) par secteur institutionnel financeur**

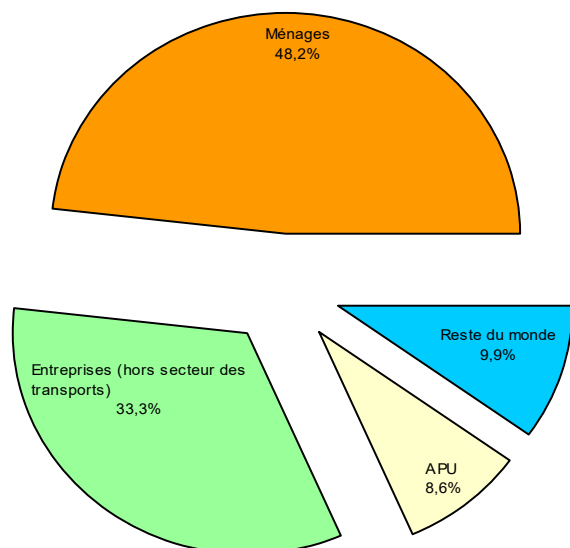
Niveau en milliards d'euros et évolutions en %

	Niveaux		Évolutions		
	2018	2017	Volume	Prix	Valeur
Dépense Totale de Transport (DTT)	425,1	402,4	+3,3	+2,3	+5,7
Dépense Courante de Transport (DCT)	370,0	349,8	+3,0	+2,7	+5,8
Ménages	178,3	169,3	+1,2	+4,0	+5,3
dont production de transport (compte propre)	150,2	142,0	+1,1	+4,6	+5,8
Entreprises (hors secteur des transports)	123,4	114,6	+5,1	+2,4	+7,6
dont Production pour compte propre	26,0	23,8	+6,9	+2,0	+9,1
Administrations Publiques (APU)	31,7	31,6	+0,2	+0,1	+0,2
Reste du monde (Importations)	36,6	34,2	+7,5	-0,3	+7,1
Dépense d'Investissement de Transport (DIT)	55,2	52,6	+5,2	-0,3	+4,9
Entreprises de transport	14,5	14,9	+0,6	-3,4	-2,9
Entreprises (hors secteur des transports)	19,7	18,8	+5,0	-0,2	+4,8
APU	21,0	18,9	+9,0	+2,2	+11,2

Source : SDES, Compte satellite des transports

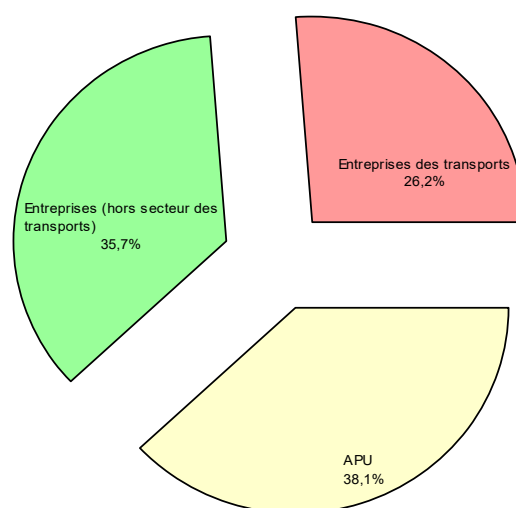
Dans la dépense courante totale, on distingue quatre secteurs institutionnels financeurs d'inégale importance. En effet, les ménages contribuent pour 48,2 % à la dépense courante de transport, les entreprises hors secteur des transports pour 33,3 %, les importations depuis le reste du monde pour 9,9 %, et les administrations publiques (APU) pour 8,6 %.

Figure A1.3 Dépense courante de transport (DCT) en 2018
En %



Source : SDES, Compte satellite des transports

Figure A1.4 Dépense d'investissement de transport (DIT) en 2018
En %



Source : SDES, Compte satellite des transports

LES MÉNAGES SONT LES PLUS GROS CONTRIBUTEURS

Les ménages constituent de loin les plus gros contributeurs à la dépense courante de transport. Les services de transport qu'ils produisent eux-mêmes pour leur propre usage en conduisant leurs véhicules représentent 150,2 milliards d'euros en 2018, soit 84,3 % de leurs dépenses courantes de transport. Les achats de véhicules par les ménages (43,8 milliards d'euros en 2018) ne sont en effet pas considérés dans le Compte satellite des transports comme un investissement mais comme une dépense courante, tout comme dans les Comptes nationaux, qu'il s'agisse d'ailleurs d'automobiles, d'utilitaires ou de motos. La dépense des ménages pour compte propre, le plus gros poste de dépense, croît de 5,8 % en 2018, alors qu'elle n'a progressé que de 3,1 % en moyenne annuelle depuis 2013.

Les entreprises hors secteur du transport ont dépensé 123,4 milliards d'euros en services de transport en 2018 (hors investissements), mais elles n'en ont produit elles-mêmes que 21,1 %. En effet, les salariés utilisent en partie les véhicules appartenant à l'entreprise pour leurs déplacements professionnels ; les entreprises peuvent transporter leurs consommations intermédiaires ou les marchandises qu'elles produisent dans leurs propres poids lourds et véhicules utilitaires légers. Cependant, pour comparer cette proportion avec celle des ménages, il faut tenir compte du fait que les entreprises hors secteur du transport ont investi pour 19,7 milliards d'euros en automobiles, poids lourds et véhicules utilitaires légers en 2018, qui ne sont pas comptabilisés dans la dépense courante, mais dans l'investissement.

ACCÉLÉRATION DE LA DÉPENSE D'INVESTISSEMENT EN 2018

La dépense d'investissement se répartit entre les entreprises hors secteur du transport (19,7 milliards d'euros), les APU (21,0 milliards d'euros) et les entreprises de transport (14,5 milliards d'euros). Concernant ces dernières, l'achat de matériel de transport est comptabilisé dans la dépense d'investissement de transport, contrairement à leurs dépenses courantes, pour rémunérer leurs salariés par exemple.

La dépense d'investissement accélère en 2018, à + 4,9 % après + 2,7 % en 2017. Cette croissance est soutenue notamment par l'investissement des APU, + 11,2 % contre + 0,5 % seulement en moyenne annuelle depuis 2013. Les dépenses d'investissement des APU, 21,0 milliards d'euros en 2018, sont constituées uniquement par le financement des infrastructures de transport.

partie A: transport et activité économique

Au total, soutenue par la dépense courante et la dépense d'investissements, la dépense totale de transport s'accroît en 2018 de 5,7 % en valeur, sensiblement plus que durant la période 2013-2018 lors de laquelle elle avait crû de 2,2 % par an en moyenne (*figure A1.1*).

LA ROUTE EST LE MODE DE TRANSPORT LARGEMENT DOMINANT

Occasionnant 73,0 % de la dépense de transport, soit 310,1 milliards d'euros, la route est le mode de transport largement dominant (*figure A1.5*). Suivent quasiment à égalité le transport aérien, le ferroviaire, le maritime et les transports en commun urbains (auxquels sont ajoutés les autocars réguliers) avec respectivement 7,0 %, 6,6 %, 6,5 % et 6,7 % de la dépense totale. Le maritime est essentiellement consacré au transport de marchandises. Avec 0,3 % de la dépense totale, le transport fluvial reste marginal.

Figure A1.5 Les dépenses de transport par secteur institutionnel et par mode de transport en 2018

En milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Dépense Totale de Transport (DTT)	425,1	310,1	28,0	1,1	29,7	27,7	28,5
Dépense Courante de Transport (DCT)	370,0	275,6	21,4	0,8	26,1	26,1	20,0
Ménages	178,3	154,4	4,9	0,1	11,4	0,3	7,1
dont production de transport (compte propre)	150,2	150,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Entreprises (hors secteur des transports)	123,4	84,5	6,2	0,2	6,2	18,1	8,1
dont Production pour compte propre	26,0	26,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Administrations Publiques (APU)	31,7	17,9	8,4	0,2	0,2	0,3	4,7
Reste du monde (Importations)	36,6	18,7	2,0	0,3	8,4	7,3	0,0
Dépense d'Investissement de Transport (DIT)	55,2	34,6	6,6	0,3	3,6	1,6	8,6
Entreprises de transport	14,5	6,6	1,3	0,1	2,7	1,3	2,6
Entreprises (hors secteur des transports)	19,7	19,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
APU	21,0	8,2	5,3	0,2	0,9	0,3	6,0

Source : SDES, Compte satellite des transports

Le transport ferroviaire est le mode de transport dont la croissance est la plus modérée en volume en 2018 (+ 1,3 %), malgré une baisse des prix de - 1,7 %, en lien avec la longue grève à la SNCF au deuxième trimestre (*figure A1.6*). L'activité des transports par eau en revanche croît fortement : + 13,0 % en volume pour le maritime et + 25,5 % pour le fluvial. Ce dernier ne représente toutefois qu'une petite part (3,8 %) de la DTT du transport par eau et les dépenses correspondantes sont fluctuantes (en particulier les investissements). Quant au transport maritime, la demande n'a pu être que stimulée par une hausse des prix particulièrement modérée : + 0,9 % en 2018, alors que l'indice des prix à la consommation, y compris le tabac, croissait de 1,8 %. Au total, la dépense courante en transport maritime croît très fortement (+ 15,4 %), les volumes transportés par l'un des principaux armateurs ayant dépassé pour la première fois la barre des 20 millions de conteneurs EVP (équivalent vingt pieds).

Figure A1.6 Évolution annuelle des dépenses de transport par type de dépense et par mode de transport en 2018

En %

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Évolutions en volume :							
Dépense totale en transport (DTT)	+3,3	+2,7	+1,3	+25,5	+3,3	+13,0	+2,8
Dépense courante totale (DCT)	+3,0	+2,6	-1,7	+5,1	+3,7	+14,6	-0,8
Dépense d'investissement totale (DIT)	+5,2	+3,0	+11,8	+184,0	+0,7	-7,9	+12,3
Évolutions en prix :							
Dépense totale en transport (DTT)	+2,3	+3,3	-1,7	-0,6	-0,6	+0,9	+0,6
Dépense courante totale (DCT)	+2,7	+3,5	-0,1	-0,8	-0,1	+0,9	+0,7
Dépense d'investissement totale (DIT)	-0,3	+1,3	-7,3	+1,1	-4,0	+1,4	+0,2
Évolutions en valeur :							
Dépense totale en transport (DTT)	+5,7	+6,0	-0,4	+24,8	+2,7	+13,8	+3,4
Dépense courante totale (DCT)	+5,8	+6,2	-1,8	+4,2	+3,6	+15,4	-0,1
Dépense d'investissement totale (DIT)	+4,9	+4,3	+4,4	+185,0	-3,2	-6,6	+12,5

Source : SDES, Compte satellite des transports

LE TRANSPORT GÉNÈRE 61,4 MILLIARDS D'EUROS DE MASSE SALARIALE

Les ménages sont bénéficiaires directs de la dépense courante de transport à hauteur de 70,7 milliards d'euros (figure A1.7). Leur ressource principale est la rémunération par les entreprises et les APU pour un montant de 61,4 milliards d'euros. Par ailleurs, on estime qu'ils perçoivent 9,3 milliards d'euros de revenus, réels ou imputés, de location d'emplacements de stationnement. Les APU bénéficient des contreparties de la DCT pour 78,1 milliards d'euros : 57,2 milliards d'euros en TVA et TICPE d'une part, et 20,9 milliards d'euros en taxes diverses spécifiques au transport (versement transport, amendes, etc.), impôts liés à la production et sur les bénéfices d'autre part. Les sociétés financières et compagnies d'assurances sont rémunérées par les intérêts portés par les prêts consentis, les loyers de crédit-bail des entreprises, et les primes d'assurance nettes des remboursements, pour un montant total de 19,0 milliards d'euros. Par ailleurs, les entreprises de transport françaises ont exporté pour 26,9 milliards de services de transport.

Figure A1.7 **Éléments des ressources générées par la dépense courante de transport (2018)**

En milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Ménages	70,7	44,1	5,4	0,5	7,5	4,8	8,5
dont rémunérations brutes	61,4	34,8	5,4	0,5	7,5	4,8	8,5
APU	78,1	63,9	3,3	0,0	2,0	0,3	8,6
dont TVA et TICPE (y.c. taxe spéciale DOM)	57,2	54,3	0,8	0,0	1,0	0,0	1,1
Sociétés financières et compagnies d'assurance	19,0	13,5	2,9	0,0	0,6	1,2	0,9
Reste du monde (exportations)	26,9	6,0	1,2	0,1	8,0	11,7	0,0

Source: SDES, Compte satellite des transports

Définitions

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

Le partage volume-prix

Un des rôles essentiels des comptes nationaux est de décomposer les évolutions des opérations sur biens et services en valeur en deux composantes : un facteur prix reflétant le mouvement des prix et un facteur volume mesurant l'évolution des « quantités » des agrégats à prix constants. Cette décomposition permet en particulier au niveau le plus agrégé de mesurer la croissance de l'économie, définie comme l'évolution du PIB en volume. Dans les versions provisoires 2017 et 2018, le partage volume prix ne concerne pas les APU.

A2. Activité marchande de la branche des transports en France

Avec une production de 216,5 milliards d'euros en 2018, la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) contribue pour 9,2 % au produit intérieur brut (PIB) français. La production de transport de marchandises représente 36,6 % de la production de la branche en valeur. Elle progresse de + 3,8 % en volume en 2018, tandis que les prix augmentent de 1,9 %. La production de transport de voyageurs (25,9 % de la production de la branche en valeur) est stable (- 0,1 %) en volume en 2018 avec des prix en croissance de 1,3 %. La production des autres services de transports hors activités de poste et de courrier (31,4 % de la production de la branche en valeur) progresse de 2,0 % en 2018 ; les prix progressent de 2,5 %. La production des activités de poste et de courrier (6,1 % de la production de la branche en valeur) continue de baisser : - 1,8 % en 2018 ; les prix s'accroissent de 4,5 %.

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

Niveau en milliards d'euros courants, évolutions en volume en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2018	2018/2017			2018/2013
	Valeur	Volume	Prix	Valeur	Volume
Transport de voyageurs	56,0	-0,1	1,3	1,2	1,7
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	11,7	-3,8	0,9	-2,9	0,9
Transports urbains et suburbains de voyageurs	13,5	-1,3	2,1	0,8	1,8
Transports routiers de voyageurs	7,3	3,0	2,4	5,5	2,0
Transports aériens de passagers	17,3	1,0	0,8	1,8	1,5
Autres transports de voyageurs	6,2	3,4	0,6	4,0	3,1
<i>dont transports de voyageurs par taxis</i>	<i>4,0</i>	<i>3,2</i>	<i>1,8</i>	<i>5,1</i>	<i>3,6</i>
Transport de marchandises	79,3	3,8	1,9	5,8	3,5
Transport ferroviaire de fret	1,2	-4,3	-2,7	-7,0	3,4
Transports routiers de fret et par conduite	57,1	2,4	2,3	4,7	2,7
<i>dont transports routiers de fret</i>	<i>52,0</i>	<i>2,6</i>	<i>2,3</i>	<i>5,0</i>	<i>2,8</i>
<i>dont déménagement</i>	<i>2,0</i>	<i>-1,2</i>	<i>2,3</i>	<i>1,0</i>	<i>2,4</i>
<i>dont transports par conduites</i>	<i>3,0</i>	<i>1,8</i>	<i>1,7</i>	<i>3,5</i>	<i>1,4</i>
Transports maritimes et côtiers de fret	17,3	9,3	1,7	11,2	7,6
Transports fluviaux	0,2	1,5	5,0	6,6	-12,1
Transports aériens et transports spatiaux	3,5	4,5	-0,8	3,7	-0,1
Autres services de transport	68,1	2,0	2,5	4,6	1,9
Entreposage et stockage, manutention	15,1	6,5	1,2	7,8	2,9
Services annexes des transports	33,1	1,8	1,1	2,9	1,9
Messagerie, fret express, affrètement, organisation des transports	19,8	-0,9	6,1	5,1	1,2
Activités de poste et de courrier	13,2	-1,8	4,5	2,6	-2,8
Ensemble transports	216,5	1,9	2,1	4,0	2,1

(p) provisoire.

Sources : Insee, Comptes nationaux, base 2014

LA PRODUCTION MARCHANDE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES CROÎT EN 2018

En 2018, la production de transport de marchandises qui représente 36,6 % de la production de la branche en valeur, progresse de 3,8 % en volume. Les prix augmentent (+ 1,9 %) dans toutes les branches sauf dans le transport ferroviaire de fret (- 2,7 %) et les transports aériens et spatiaux (- 0,8 %).

La production des transports routiers de fret et par conduite augmente de 2,4 % en volume. Les prix augmentent de 2,3 % en 2018. Depuis 2013, la production du transport routier de fret et par conduite a gagné 2,7 % en moyenne annuelle en volume. Le transport routier de fret et par conduite représente 26,3 % de la branche en valeur en 2018.

La production des entreprises françaises de transport de fret maritime croît fortement en 2018, + 9,3 %. Les prix augmentent également en 2018, + 1,7 %. En moyenne depuis 2013, la production augmente de 7,6 % par an. La production de transport fluvial, qui ne représente qu'une faible part du transport, augmente en volume de 1,5 % en 2018, après 6 années de baisse : en moyenne depuis 2013, la production baisse de 12,1 % par an. Le transport de fret ferroviaire baisse de 4,3 % en 2018 en raison des grèves de la SNCF au second trimestre ; sur les cinq dernières années, la production est en hausse de 3,4 % en moyenne annuelle.

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS EST STABLE

La production des transports de voyageurs, qui représente 25,9 % de la production de la branche en valeur est stable en 2018 (- 0,1 %). En moyenne sur les cinq dernières années, la production de transport de voyageurs s'accroît de 1,7 %.

La production de transports urbains et suburbains de passagers baisse de 1,3 % et celle du transport ferroviaire interurbain de voyageurs baisse de 3,8 % en 2018 en raison des mouvements sociaux à la SNCF au deuxième trimestre. Depuis 2013, le transport ferroviaire interurbain de voyageurs croît de 0,9 % en moyenne annuelle et le transport urbains et suburbains de voyageurs de 1,8 %.

La production de transports routiers de voyageurs et de transports aériens de passagers est en croissance avec respectivement + 3,0 % et + 1,0 % en volume en 2018. La production de transport de voyageurs par taxis et VTC poursuit sa progression en 2018, + 3,2 % et 3,6 % par an en moyenne depuis 2013.

Figure A2-2 **Équilibre ressources-emploi de la branche transport ***

Niveau en milliards d'euros courants, évolutions annuelles en %
volume

	Valeur 2018 (M€)	Évolutions annuelles			
		2016 (sd)	2017 (sd)	2018 (p)	2018/ 2013
Production de la branche	216,5	1,6	5,0	1,9	2,1
dont sous-traitance	16,7	2,9	5,9	4,0	2,4
Importation totale	48,6	2,5	5,0	2,0	3,0
dont ajustement CAF/FAB	-18,2	6,7	5,3	2,6	3,4
Impôts sur les produits	1,5	1,2	2,9	1,4	1,4
Subventions sur les produits	-10,1	2,7	3,3	-1,2	1,4
Consommation intermédiaire (hors sous-traitance et marge)	-113,0	0,7	5,6	1,5	2,0
Marge de transport	-32,0	4,5	3,1	2,7	2,1
Consommation finale	41,2	1,2	2,8	0,7	1,2
Exportation totale	36,1	0,3	7,2	3,0	4,2

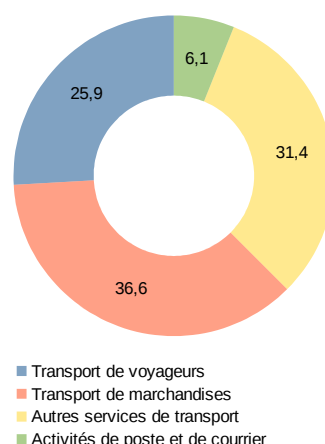
* y compris services de poste et de courrier

sd : semi-définitif ; p : provisoire

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014

Figure A2-3 **Production de transports, structure en 2018 (en valeur)**

En %



Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014

LES AUTRES SERVICES DE TRANSPORT SONT EN HAUSSE DE 2,0 %

La production des autres services de transport hors activités de poste et de courrier (31,4 % de la production de la branche) croît de 2,0 % en 2018 et les prix progressent de 2,5 %.

Depuis 2013, la production des autres services de transport a crû en moyenne de 1,9 % par an.

La production des activités de poste et courrier continue de diminuer (- 1,8 % de baisse en 2018 et - 2,8 % en moyenne annuelle sur 5 ans).

ÉQUILIBRE DE LA BRANCHE : RALENTISSEMENT DES ÉCHANGES AVEC LE RESTE DU MONDE

La production de transport ralentit avec une progression de 1,9 % en 2018 après + 5,0 % en 2017 et 2,1 % en moyenne annuelle depuis 2013. Les échanges de services avec le reste du monde ralentissent également. Les importations totales augmentent de 2,0 % en 2018 (+ 5,0 % en 2017). Les exportations progressent de 3,0 % en 2018 (+ 7,2 % en 2017). Les consommations intermédiaires progressent de 1,5 % en 2018 (+ 5,6 % en 2017).

A3. Dépenses des ménages en transport

L'année 2018 est marquée par la poursuite de la hausse du prix du carburant qui génère une forte augmentation des dépenses d'utilisation des véhicules des ménages.

Avec 173,8 milliards d'euros en 2018, les dépenses de transport des ménages hors assurance représentent 14,3 % de leurs dépenses de consommation en valeur. En 2018, elles progressent de 1,6 % en volume et les prix augmentent de 4,0 %. En moyenne annuelle sur cinq ans, les dépenses de transport des ménages ont augmenté en volume de 2,2 % et les prix de 0,8 %.

Les dépenses des ménages en transport individuel (y c. achat de véhicules, hors assurance) s'élèvent à 143,9 milliards d'euros, soit 82,8 % des dépenses des ménages pour les transports.

En 2018, les dépenses de consommation des ménages progressent de 0,9 % en volume, celles de transport de 1,6 %. Les prix des transports augmentent de 4,0 %.

Figure A3-1 Consommation des ménages en transport en 2018 (valeur)

Niveau en milliards d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2018	Évolutions annuelles			
		2016	2017	2018	2018/ 2013
		(sd)	(p)	(p)	
Déplacements individuels	143 851	3,4	6,4	6,3	3,1
Achat de véhicules	43 809	7,7	5,4	2,0	4,2
Dépenses d'utilisation des véhicules	100 042	1,4	6,9	8,3	2,6
dont :					
Carburants et lubrifiants (1)	41 284	-2,5	8,6	13,0	1,2
Entretien et réparation de véhicules particuliers	36 202	4,8	7,1	6,0	4,1
Assurance automobile	7 931	2,0	1,0	1,1	0,8
Déplacements individuels y c. assurance	151 782	3,3	6,1	6,0	3,0
Déplacement en transport collectif	29 980	0,0	6,3	2,5	2,6
Ferroviaire (train, métro, tramway...)	4 888	-1,9	6,1	-5,9	-1,3
Routier (cars, bus, taxis...)	8 341	5,4	5,4	5,8	4,7
Aérien	11 411	-3,0	8,4	5,6	3,3
Maritime et fluvial	435	0,6	-4,6	-4,0	0,7
Combiné (2)	4 064	0,5	5,1	-0,3	2,5
Autres (3)	841	1,5	4,0	2,6	1,8
Dépenses de transport hors assurance	173 830	2,8	6,4	5,6	3,0
Dépenses de transport y c. assurance	181 761	2,8	5,6	5,8	2,9
Consommation totale des ménages	1 219 756	2,0	2,2	2,4	1,8

(1) Y compris les lubrifiants des réparations.

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

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

sd : semi-définitif ; p : provisoire.

Les coefficients budgétaires ont été recalculés pour ne prendre en compte que les dépenses de consommation directes des ménages (voir encadré).

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014, mai 2019. Calculs : SDES

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

En % des dépenses de consommation des ménages

	1990	2000	2010	2018
Déplacements individuels	13,3	12,8	11,5	11,8
Achat de véhicules	5,6	4,5	3,8	3,6
Dépenses d'utilisation des véhicules	7,6	8,3	7,7	8,2
Carburants et lubrifiants(1)	3,7	3,9	3,3	3,4
Entretien et réparation de véhicules particuliers	2,7	2,8	2,8	3,0
Assurance automobile	0,5	0,5	0,6	0,7
Déplacements individuels y c. assurance	13,8	13,3	12,1	12,4
Déplacement en transport collectif	1,8	2,0	2,3	2,5
Ferroviaire (train, métro, tramway...)	0,4	0,4	0,5	0,4
Routier (cars, bus, taxis...)	0,5	0,5	0,6	0,7
Aérien	0,6	0,7	0,8	0,9
Maritime et fluvial	0,1	0,0	0,0	0,0
Combiné (2)	0,2	0,3	0,3	0,3
Autres (3)	0,1	0,1	0,1	0,1
Dépenses de transport hors assurance	15,1	14,8	13,8	14,3
Dépenses de transport y c. assurance	15,6	15,3	14,4	14,9
Dépenses de consommation des ménages	100,0	100,0	100,0	100,0

LES DÉPENSES DE TRANSPORT INDIVIDUEL CONTINUENT DE CROÎTRE

Les dépenses de transport individuel, hors assurance, représentent 82,8 % des dépenses des ménages de transport en valeur. Les dépenses d'achat de véhicules qui représentent 30,5 % des dépenses de transport individuel en valeur continuent de ralentir en 2018 (+ 2,0 % après + 5,4 % en 2017 et + 7,7 % en 2016). En volume, elles croissent de + 0,8 % en 2018, tandis que les prix augmentent de 1,2 %.

Depuis 2013, les achats de véhicules augmentent de + 3,3 % en moyenne annuelle en volume et les prix ont progressé de 0,9 %. Les dépenses d'entretien et réparation (25,2 % des dépenses de transport individuel) progressent de 3,9 % en 2018 en volume avec des prix qui augmentent (+ 2,0 %). Elles ont progressé de 2,8 % en moyenne annuelle en volume depuis 2013, tandis que les prix se sont accrus de 1,3 % en moyenne par an.

partie A: transport et activité économique

La dépense de consommation de carburants et lubrifiants augmente de 13,0 % en valeur en raison d'une hausse des prix de 13,0 %. En volume, la consommation de carburants et lubrifiants est stable (+ 0,0 %).

Depuis 2013, en moyenne annuelle, la consommation de carburants a augmenté de 0,8 % en volume, avec des prix en hausse de 0,5 %, ce qui se traduit par une augmentation des dépenses en carburants des ménages en valeur de 1,2 % en moyenne annuelle sur la période.

En 2018, les ménages ont dépensé 7,9 milliards en assurance automobile. Les dépenses d'assurance ont augmenté de 1,1 % en valeur sur un an (l'activité baisse de 2,0 % en volume en 2018 tandis que les prix augmentent de 3,2 %).

Figure A3-3 **Structure des dépenses de transport des ménages (hors assurance) en 2018**

Part en % de la dépense (y compris TVA) en valeur

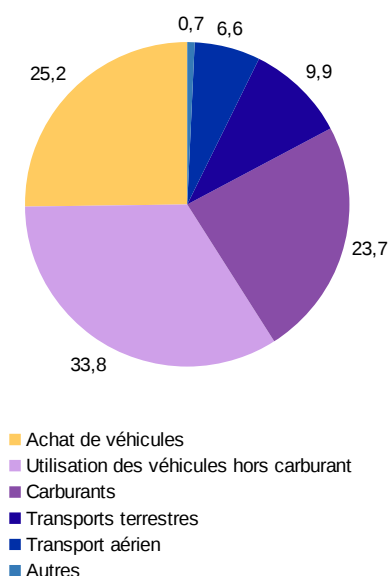
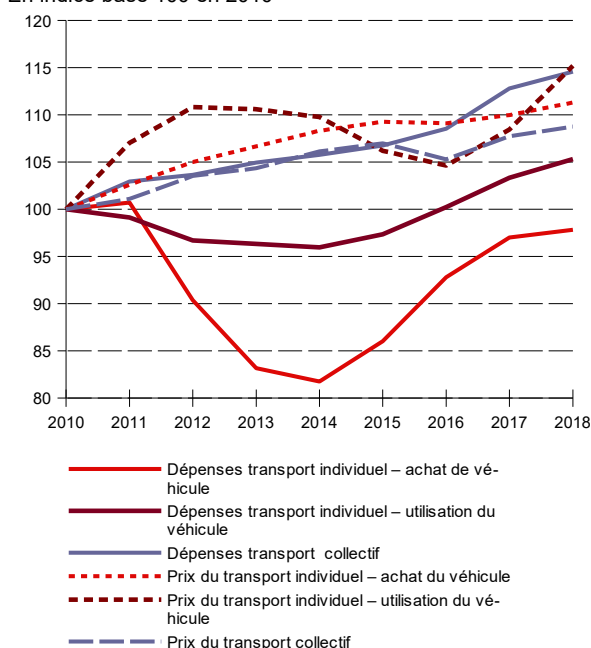


Figure A3-4 **Évolution des dépenses en volume et des prix des transports individuels et collectifs**

En indice base 100 en 2010



Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014, mai 2019

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014, mai 2019

LES DÉPENSES EN TRANSPORT COLLECTIF RALENTISSENT

En 2018, les dépenses en volume en transport collectif ralentissent (+ 1,6 % en 2018 après + 3,9 % en 2017), retrouvant un niveau proche de l'évolution en moyenne annuelle des cinq dernières années (+ 1,8 %). Les dépenses de transport collectif ne cessent de croître depuis 1990. Leur poids dans les dépenses de transport des ménages est passé de 13,5 % en 2000 à 17,2 % en 2018.

Les dépenses du transport routier (car, bus et taxis), augmentent de 3,6 % en volume. Cette évolution est liée au développement récent du transport par autocars et des VTC.

Les dépenses en transport ferroviaire se contractaient depuis la crise de 2008. Après une année de reprise (+ 5,8 % en 2017), elles baissent de 6,0 % en 2018 en raison des grèves du deuxième trimestre à la SNCF. En 2018, les prix du transport ferroviaire sont quasi-stables (+ 0,1 %).

Les dépenses de transport urbain (désignées par « dépenses de transport combiné » par l'Insee) baissent de 1,3 % en 2018 en volume avec des prix en hausse de + 1,0 %.

Les dépenses de transport aérien (38,0 % du transport collectif de voyageur) progressent de 5,0 % en volume en 2018. Les prix augmentent de 0,5 %.

partie A: transport et activité économique

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

Niveau en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2018	Volumes				Prix			
		Évolutions annuelles				Évolutions annuelles			
		2016	2017	2018	2018/ (sd) (p) 2013	2016	2017	2018	2018/ (sd) (p) 2013
Achat de véhicules	42 630	7,9	4,5	0,8	3,3	-0,1	0,8	1,2	0,9
Dépenses d'utilisation des véhicules	95 333	2,9	3,1	1,9	1,8	-1,5	3,6	6,2	0,8
<i>Dont carburants et lubrifiants(1)</i>	38 752	1,9	-0,3	0,0	0,8	-4,4	8,9	13,0	0,5
<i>Dont entretien et réparation de véhicules particuliers</i>	34 735	4,7	6,7	3,9	2,8	0,1	0,4	2,0	1,3
Assurances	7 351	0,6	-0,4	-2,0	-0,7	1,3	1,4	3,2	1,5
Déplacement en transport collectif	29 252	1,7	3,9	1,6	1,8	-1,6	2,3	1,0	0,8
<i>Ferroviaire (train, métro, tramway..)</i>	4 732	-1,7	5,8	-6,0	-2,3	-0,2	0,3	0,1	1,1
<i>Routier (cars, bus, taxis...)</i>	7 736	4,9	1,5	3,6	2,6	0,5	3,8	2,1	2,0
<i>Aérien</i>	11 629	1,0	5,8	5,0	3,6	-4,0	2,4	0,5	-0,3
<i>Maritime et fluvial</i>	474	-0,2	1,5	1,8	1,8	0,8	-6,0	-5,6	-1,1
<i>Combiné (2)</i>	3 914	2,1	1,9	-1,3	1,1	-1,6	3,1	1,0	1,4
<i>Autres (3)</i>	795	0,9	3,2	-1,5	0,3	0,6	0,8	4,1	1,5
Dépenses de transport hors assurance	167 269	4,0	3,6	1,6	2,2	-1,2	2,7	4,0	0,8
Consommation totale des ménages	1 186 157	1,8	1,4	0,9	1,3	0,2	0,8	1,5	0,6

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

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014, mai 2019

A4. Dépenses des administrations publiques centrales et locales

En 2018, les dépenses totales consolidées des administrations publiques s'élèvent à 46,3 milliards d'euros. Elles progressent de 2,7 %. Les dépenses de fonctionnement baissent de 0,3 % en 2018 mais elles ont augmenté de 0,7 % en moyenne annuelle au cours des cinq dernières années. Inversement, les dépenses d'investissement augmentent très fortement en 2018 (+ 8,9 %) tandis qu'elles baissent de 0,9 % en moyenne annuelle depuis 2013.

Les dépenses totales des administrations publiques centrales (Apuc) croissent de 4,6 %. Celles des administrations publiques locales (Apul), qui représentent 75,5 % des dépenses publiques totales non consolidées¹ en transport, progressent de 3,3 %. En 2018, les dépenses des Apuc retrouvent leur niveau de 2013, tandis que celles des Apul, tirées en 2018 comme en 2017 par les investissements de la Société du Grand Paris, augmentent de 0,2 % par an sur la même période.

LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CENTRALES (APUC) CROISSENT FORTEMENT

Les dépenses totales des Apuc en faveur des transports croissent de 4,6 % (12,0 milliards d'euros en 2018, en hausse de 0,5 milliard d'euros). Les dépenses d'investissement sont stables, alors que les dépenses de fonctionnement (qui représentent 74,2 % des dépenses des Apuc) croissent sensiblement (+ 6,3 %).

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

Niveau en millions d'euros ; évolution annuelle en %

Administrations publiques centrales (APUC)	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau 2018 p	Évolutions annuelles				Niveau 2018 p	Évolutions annuelles				Niveau 2018 p	Évolutions annuelles			
		2016 d	2017 sd	2018 p	2018/2013		2016 d	2017 sd	2018 p	2018/2013		2016 d	2017 sd	2018 p	2018/2013
Total (hors charges de retraites)	8 940	0,8	0,8	6,3	0,9	3 104	-12,2	14,1	0,0	-2,4	12 044	-2,7	4,1	4,6	0,0
Transport routier	1 160	-3,8	-7,5	18,7	-2,5	1 153	-10,1	-1,8	11,4	-3,1	2 312	-7,0	-4,7	15,0	-2,8
Transport ferroviaire	4 659	2,7	6,3	2,4	2,5	961	23,3	-2,5	10,0	1,2	5 620	5,8	4,8	3,7	2,2
Transports collectifs urbains	29	-29,1	1,0	24,1	0,2	269	-26,4	-40,7	120,4	-8,3	298	-26,7	-36,4	104,8	-7,6
Voies navigables	389	-0,5	4,4	5,2	2,1	238	28,0	43,5	-20,4	0,8	627	8,4	18,9	-6,2	1,6
Transport maritime	374	0,0	1,5	6,3	-1,1	156	-25,7	19,7	25,3	-3,7	530	-7,4	5,7	11,2	-1,9
Transport aérien	1 821	1,2	-0,2	2,8	0,8	301	-67,6	202,8	-47,7	-4,4	2 122	-16,0	19,4	-9,6	0,0
Services communs	508	-3,1	-27,7	36,2	-2,5	27	106,9	19,8	-63,6	-6,4	536	2,7	-22,5	19,6	-2,7
Charges de retraites (1)	4 783	-0,9	0,2	3,7	0,5						4 783	-0,9	0,2	3,7	0,5

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

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

Source : DGFIP. Calculs : SDES

La dépense de fonctionnement des Apuc pour le transport routier augmente très fortement en 2018, de 18,7 % (1,2 milliard d'euros en 2018), suite à la hausse conséquente de l'action « Routes développement » du programme « Infrastructures et service de transport » du budget de l'État. Les aides de l'État augmentent plus modérément, de 2,4 % pour le ferroviaire (4,7 milliards d'euros en 2018), et de 2,8 % pour le transport aérien (1,8 milliard d'euros en 2018). Les voies navigables et le transport maritime recueillent chacun 0,4 milliard d'euros en 2018, et connaissent des évolutions similaires, respectivement + 5,2 % et + 6,3 %. Le transport collectif urbain est essentiellement soutenu par les Apul (29 millions d'euros d'aide des Apuc en 2018 pour son fonctionnement).

En 2018, les dépenses d'investissement sont stables, masquant des évolutions très contrastées selon les modes de transport. Les investissements en faveur des transports collectifs urbains doublent (voir A7.2 sur l'AFITF). La progression est de 25,3 % pour le maritime, de 11,4 % pour le routier et de 10 % pour le ferroviaire. Mis à part le maritime, ces modes de transport avaient connu des investissements en baisse en 2017. À l'opposé, le fluvial (- 20,4 %) et l'aérien (- 47,7 %) ont bénéficié d'investissements moindres en 2018, alors qu'ils avaient connu de fortes hausses en 2017. Les fortes fluctuations interannuelles des investissements dans le transport aérien s'explique en partie par le poste « Concessions, brevets, licences, logiciels ».

1 Sans élimination des flux croisés entre les administrations centrales et locales.

partie A: transport et activité économique

Sur cinq ans, la dépense totale des Apuc pour le transport est stable en moyenne annuelle. Les dépenses de fonctionnement croissent de 0,9 % par an sur la période 2013-2018, tandis que les investissements diminuent de 2,4 % en moyenne annuelle.

Depuis 2013, le transport routier et le transport maritime ont des dépenses de fonctionnement en baisse, respectivement - 2,5 % et - 1,1 %. À l'inverse, les dépenses de fonctionnement en faveur du transport ferroviaire, du transport aérien et des voies navigables évoluent positivement en moyenne annuelle depuis 2013, respectivement + 2,5 %, + 0,8 % et + 2,1 %.

LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES LOCALES (APUL) AUGMENTENT DE 3,3 % EN 2018

Les dépenses des Apul croissent de 3,3 % en 2018. Les dépenses de fonctionnement des Apul reculent de 1,1 %, tandis que les aides à l'investissement croissent de 11,7 %.

La dépense totale de transport des régions croît de 6,7 %, alors que celle des départements recule de 15,5 % en 2018. La compétence « transport » a été transférée des départements aux régions, conformément aux dispositions de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe). Le transfert des transports non urbains est effectif depuis le 1er janvier 2017. Le transfert des transports scolaires est entré en vigueur le 1er septembre 2017.

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

Niveau en millions d'euros ; évolution annuelle en %

Administrations publiques centrales (APUL)	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau 2018 p	Evolutions annuelles				Niveau 2018 p	Evolutions annuelles				Niveau 2018 p	Evolutions annuelles			
		2016 d	2017 sd	2018 p	2018/ 2013		2016 d	2017 sd	2018 p	2018/ 2013		2016 d	2017 sd	2018 p	2018/ 2013
Administrations locales*	23 417	-1,4	2,8	-1,1	0,6	13 683	-5,7	9,4	11,7	-0,5	37 100	-2,9	5,0	3,3	0,2
Voirie	4 549	-6,8	0,4	-4,5	-2,8	7 086	-8,2	5,8	1,9	-5,8	11 635	-7,6	3,5	-0,7	-4,7
Autres infrastructures de transport	501	4,1	-2,6	-0,2	-3,9	2 559	9,0	50,9	30,0	18,4	3 060	7,6	35,7	23,9	12,3
Transports de voyageurs et marchandises	16 364	0,8	5,1	0,1	2,4	4 015	-5,2	-0,1	21,8	3,9	20 379	-0,3	4,2	3,8	2,7
Transports scolaires	2 003	-5,8	-6,7	-3,0	-2,9	23	-37,1	+32,3	-27,0	-1,9	2 026	-6,3	-6,3	-3,4	-2,9
Régions	7 128	-0,1	+50,4	+8,1	+11,7	2 282	-6,9	-10,6	+2,5	-2,3	9 410	-2,7	+28,3	+6,7	+7,1
Voirie	152	30,1	54,2	29,8	18,4	657	-2,2	-1,2	3,4	4,0	809	0,4	4,7	7,6	6,0
Autres infrastructures de transport	64	12,4	-12,0	7,7	4,3	504	-24,4	12,7	-10,5	-9,5	568	-21,3	9,8	-8,7	-8,4
Transports de voyageurs et marchandises	5 610	-0,7	40,5	-5,8	7,1	1 116	-0,8	-24,1	9,0	-1,3	6 726	-0,7	24,9	-3,7	5,4
Transports scolaires	1 302					5					1 306				
Départements	3 534	-2,9	-17,3	-26,4	-10,4	3 198	-4,1	5,3	1,0	-3,3	6 733	-3,3	-9,6	-15,5	-7,4
Voirie	2 137	-4,6	1,3	-1,6	-1,9	2 802	-2,3	1,2	2,0	-3,1	4 939	-3,3	1,3	0,4	-2,6
Autres infrastructures de transport	48	-2,6	-11,5	3,5	-3,3	127	-18,0	-3,2	4,1	-13,4	175	-14,0	-5,6	3,9	-11,2
Transports de voyageurs et marchandises	904	-0,9	-23,5	-34,6	-12,7	270	-20,0	86,4	-8,3	1,7	1 174	-2,7	-14,7	-30,0	-10,4
Transports scolaires	445	-2,9	-33,2	-63,1	-25,4	1	29,8	-66,4	-84,1	-37,9	445	-2,8	-33,4	-63,1	-25,5
Communes et EPCI (1)	3 336	-18,2	2,7	-7,4	-5,4	4 019	-14,1	9,6	2,7	-8,7	7 354	-16,2	6,2	-2,1	-7,3
Voirie	2 462	-3,5	0,3	-4,0	-1,7	3 923	-14,1	10,0	2,5	-8,6	6 384	-9,9	5,9	-0,1	-6,3
Transports de voyageurs et marchandises	573	-50,0	9,8	-21,1	-16,6	92	-15,6	-3,5	12,4	-13,0	666	-47,6	8,2	-17,7	-16,2
Transports scolaires	301	-7,8	7,5	-2,9	-0,4	4	4,5	19,2	-4,4	3,6	305	-7,7	7,7	-2,9	-0,3
ODAL (2), syndicats, régies	12 152	1,6	-0,1	0,6	1,5	5 167	5,9	27,9	31,3	14,3	17 318	2,5	5,6	8,1	4,4
Voirie	196	-4,9	-13,6	-9,3	-8,9	49	-7,7	-5,5	-12,6	-9,7	244	-5,4	-12,1	-9,9	-9,0
Autres infrastructures de transport	430	3,7	0,2	0,5	-4,4	2 068	59,5	82,3	43,3	68,2	2 498	34,2	53,5	33,5	29,3
Transports de voyageurs et marchandises	11 310	2,3	0,9	1,7	2,3	3 034	-4,3	8,9	26,0	4,9	14 345	1,2	2,3	6,0	2,8
Transports scolaires	216	-12,8	-20,6	-30,6	-8,3	16	-59,6	84,7	-41,5	-6,8	231	-16,2	-16,9	-31,5	-8,2

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

(1) EPCI : établissement public de coopération intercommunale.

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

(*) Total consolidé hors transferts entre Apul.

Source : DGFIP. Calculs : SDES

partie A: transport et activité économique

La croissance soutenue des dépenses d'investissement des organismes divers d'administration locale (Odal) se poursuit, + 31,3 % en 2018 après + 27,9 % en 2017. Il s'agit principalement de la montée en charge des investissements de la Société du Grand Paris² pour la réalisation de la ligne 15 Sud, du prolongement de la ligne 14 et la réalisation des lignes 16, 17 et 18 du projet « Grand Paris Express ».

Les dépenses d'investissement en voirie des Apul poursuivent leur trajectoire ascendante en 2018 (+ 1,9 %), principalement du fait des hausses de l'investissement des départements et des communes et EPCI, respectivement + 2,0 % et + 2,5 %.

Depuis 2013, la dépense des Apul en transport augmente de 0,2 % par an en moyenne. La dépense des Apul pour les « transports de voyageurs et de marchandises » progresse de 2,7 % par an depuis 2013. Les dépenses liées à la voirie et celles des transports scolaires sont par contre en diminution, respectivement de 4,7 % et 2,9 % en moyenne annuelle sur cette période. Malgré les forts investissements pour la réalisation du Grand Paris Express en fin de période, l'investissement diminue (- 0,5 % par an), alors que la dépense de fonctionnement progresse légèrement (+ 0,6 % par an).

LES DÉPENSES CONSOLIDÉES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CROISSENT DE 2,7 % EN 2018

Chaque année, on observe des transferts monétaires entre Apuc et Apul. En 2018, les Apuc (essentiellement l'État) ont versé 2,2 milliards d'euros aux collectivités locales. Inversement, les Apul ont versé 307 millions d'euros aux Apuc. Afin d'éviter de compter deux fois la même ligne budgétaire, on élimine ces transferts entre administrations publiques (APU), pour obtenir une dépense consolidée des APU. Celle-ci s'élève à 46,3 milliards d'euros en 2018. Elle croît de 2,7 % par rapport à 2017.

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

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

Niveau en millions d'euros ; évolution annuelle en %

Total consolidé (hors transferts entre APU) APUC et APUL hors charge de retraite	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau 2018 p	Evolutions annuelles				Niveau 2018 p	Evolutions annuelles				Niveau 2018 p	Evolutions annuelles			
		2016 d	2017 sd	2018 p	2018/2013		2016 d	2017 sd	2018 p	2018/2013		2016 d	2017 sd	2018 p	2018/2013
	30 064	-0,4	2,5	-0,3	0,7	16 241	-6,1	9,4	8,9	-0,9	46 305	-2,3	4,7	2,7	0,1

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

Source : DGFIP. Calculs : SDES

Champ des dépenses des administrations publiques

Les administrations publiques centrales comprennent l'État et les organismes divers d'administration centrale (Odac) : Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar), Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF), Voies navigables de France (VNF), Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) et Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT). Le champ ne comprend pas les entreprises publiques de transport ou de gestion d'infrastructures (telles que SNCF Mobilités ou SNCF Réseau). La requalification de la dette de SNCF Réseau en septembre 2018 n'a pas d'impact sur cette fiche qui ne traite pas de la dette des administrations publiques. Les dépenses des Odac et celles réalisées à partir du budget général de l'État sont consolidées. Ainsi, le versement de subventions du budget général de l'État à l'AFITF, ainsi que le versement en sens inverse de fonds de concours, ne sont pas comptabilisés dans les dépenses totales.

Les administrations publiques locales comprennent les communes, départements et régions, les groupements de communes à fiscalité propre, les syndicats de communes et les syndicats mixtes, ainsi que les chambres de commerce et d'industrie. Les principaux organismes divers d'administration locale pris en compte sont : Île-de-France Mobilités, l'office des transports de Corse (OTC) et la Société du Grand Paris (prise en compte à partir de 2015).

2 Les investissements provenant directement de la Société du Grand Paris sont comptabilisés dans la catégorie « Autres infrastructures de transport ». Les établissements publics territoriaux de la métropole du Grand Paris sont quant à eux classés dans le groupe des communes et EPCI comme en comptabilité nationale.

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

En 2018, les transferts des administrations publiques centrales et locales à destination des opérateurs de transport ferroviaire de voyageurs et du transport collectif urbain s'élèvent à 13,4 milliards d'euros. 52 % des montants sont consacrés au transport ferroviaire régional et aux transports collectifs urbains de province et 43 % au transport collectif urbain d'Île-de-France, le reste étant affecté aux grandes lignes. Tous réseaux confondus, 83 % des montants versés relèvent du fonctionnement (rémunération de la délégation de service public, compensations tarifaires et subventions d'exploitation) et 17 % sont des aides à l'investissement.

LES TRANSFERTS VERS SNCF MOBILITÉS

En 2018, les transferts totaux (hors contributions aux charges de retraites) des administrations publiques au profit de SNCF Mobilité progressent de 3,0 % (ils croissent de 3,7 % en moyenne annuelle depuis 2013). Toutes activités confondues (trains grandes lignes, TER, Transilien), ils sont de 7,3 milliards d'euros.

Les transferts consistent essentiellement en contributions d'exploitation qui s'élèvent à 5,7 milliards d'euros en 2018 (+ 0,0 %). Celles-ci regroupent l'ensemble des compensations tarifaires et des contributions de service, tous réseaux confondus.

En 2018, l'État a versé 437 millions d'euros à la SNCF pour l'exploitation des trains de grandes lignes, soit une baisse de 14,1 % par rapport à 2017. Les régions ont versé 3,1 milliards d'euros destinés aux TER, soit une hausse de 2,4 % en 2018 (+ 2,4 % en moyenne annuelle depuis 2013). 2,2 milliards d'euros ont été versés pour le Transilien, principalement par Île-de-France Mobilités, montant en augmentation de 0,1 % en 2018 (+ 4,3 % en moyenne annuelle depuis 2013).

Les subventions d'investissement sont au total de 1,5 milliard d'euros en 2018. Elles sont en forte hausse en 2018 (+ 15,8 %). Depuis 2013, elles ont progressé de 10,6 % en moyenne par an. La contribution de l'État, qui représente 21,6 % du financement des investissements, baisse de 19,8 % en 2018, celle d'Île-de-France Mobilités (51,2 % des investissements) est en hausse de 42,4 % et celles des régions (27,2 % des investissements) de 16,1 %.

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

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

	Niveau 2018	Évolutions annuelles				
		2016	2017	2018	2018/2013	
Exploitation	11 070	2,3	-1,2	0,1	1,8	
Train grandes lignes	437	11,8	-9,3	-14,1	-3,2	
TER et TCUP	6 404	0,4	0,4	1,0	1,9	
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	4 229	4,1	-2,3	0,4	2,2	
Investissement	2 317	3,0	-12,8	9,6	4,8	
Train grandes lignes	329	83,0	-9,9	-19,8	28,5	
TER et TCUP	533	-15,5	-29,8	12,1	-8,7	
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	1 455	-1,0	-5,0	18,4	10,1	
Total	13 387	2,4	-3,2	1,6	2,3	
Train grandes lignes	766	35,4	-9,6	-16,7	4,7	
TER et TCUP	6 936	-1,4	-2,6	1,8	0,8	
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	5 684	2,9	-2,9	4,4	3,9	

Source : SNCF ; RATP ; Cerema, données de l'année n-1 pour les TCUP

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

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

	Niveau 2018	Évolutions annuelles				
		2016	2017	2018	2018/2013	
Exploitation	5 737	5,4	0,5	0,0	2,6	
- versés par l'Etat	437	11,8	-9,3	-14,1	-3,2	
- versés par les régions	3 078	0,1	2,1	2,4	2,4	
- versés par Île de France Mobilités	2 222	11,6	0,8	0,1	4,3	
Investissement	1 524	14,2	-11,5	15,8	10,6	
- versés principalement par l'Etat	329	83,0	-9,9	-19,8	28,5	
- versés par les régions	415	-11,8	-34,9	16,1	-6,0	
- versés principalement par Île de France Mobilités	780	12,0	13,7	42,4	24,5	
Total hors retraites	7 285	7,0	-2,2	3,0	3,7	

Source : SNCF Mobilités

partie A: transport et activité économique

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

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

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2018	2016	2017	2018	2018/ 2013
Exploitation	3 066	-0,1	2,2	2,1	2,6
Exploitation des services	3 037	0,4	6,3	16,7	6,3
Compensation tarifs sociaux	29	-2,1	-18,1	-92,7	-42,3
Investissement	415	-11,8	-34,9	16,1	-6,0
Versements des régions à la SNCF pour le TER	3 481	-2,1	-3,6	3,6	1,3
Versements de l'État à la SNCF pour les tarifs militaires des TER	19	7,6	10,1	5,1	-0,9

Source : SNCF mobilités

LES TRANSFERTS VERS LA RATP

En 2018, la RATP a perçu des administrations publiques 2,7 milliards d'euros, dont 2,4 milliards d'euros de la Région Île-de-France (y compris d'Île-de-France Mobilités). Ce montant, en hausse en 2018 (+ 0,3 %) est en progression de 0,4 % en moyenne annuelle depuis 2013. Il est principalement constitué de subventions d'exploitation (2,0 milliards d'euros), qui sont en progression de + 0,1 % en moyenne annuelle depuis 2013 et en légère hausse en 2018 (+ 0,7 %). Les subventions d'investissement diminuent de 0,9 % en 2018 mais augmentent en moyenne annuelle de 1,2 % depuis 2013. La contribution des autres collectivités territoriales (hors Région Île-de-France et Île-de-France Mobilités) poursuit sa baisse (- 54,3 % en 2018 après - 22,9 % en 2017).

LES TRANSFERTS AUX TCU DE PROVINCE EN 2017

En 2017, les transports collectifs urbains de province ont reçu 3,5 milliards d'euros de subventions, dont 3,3 milliards d'euros pour le fonctionnement, et 0,1 milliard d'euros pour l'investissement. Les subventions de fonctionnement, versées aux entreprises effectuant le transport urbain reculent de 1,3 % en 2017 et croissent de 1,5 % en moyenne annuelle depuis 2013. Les subventions d'investissement reçues par les autorités organisatrices diminuent de 7,6 % en 2017. Les aides de l'État représentent 45 % des subventions totales d'investissement, celles des collectivités territoriales 51 %, et celles de l'Union européenne 4 %.

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

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

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2018	2016	2017	2018	2018/ 2013
Exploitation	11 070	2,3	-1,2	0,1	1,8
Train grandes lignes	437	11,8	-9,3	-14,1	-3,2
TER et TCUP	6 404	0,4	0,4	1,0	1,9
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	4 229	4,1	-2,3	0,4	2,2
Investissement	2 317	3,0	-12,8	9,6	4,8
Train grandes lignes	329	83,0	-9,9	-19,8	28,5
TER et TCUP	533	-15,5	-29,8	12,1	-8,7
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	1 455	-1,0	-5,0	18,4	10,1
Total	13 387	2,4	-3,2	1,6	2,3
Train grandes lignes	766	35,4	-9,6	-16,7	4,7
TER et TCUP	6 936	-1,4	-2,6	1,8	0,8
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	5 684	2,9	-2,9	4,4	3,9

Source : RATP

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

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

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2018	2016	2017	2018	2018/ 2013
Exploitation (versés pour l'Île-de-France)	2 222	11,6	0,8	0,1	4,3
dont contribution liées aux charges d'exploitation	1 882	9,5	0,3	0,3	3,9
Investissement	780	12,0	13,7	42,4	24,5
Subventions au titre du programme CPER	181	249,2	62,6	-20,2	62,5
dont Région, départements et Île-de-France Mobilités	158	300,9	88,9	-28,0	58,1
Subventions hors CPER	598	-12,3	-6,3	86,7	19,6
Total reçu par la SNCF pour le transilien	3 002	11,7	3,1	8,4	7,8

Source : SNCF Mobilités

Figure A5.1-6 Subventions 2017 versées par les administrations publiques au profit du transport collectif urbain de province (TCUP).

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

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2017	2015	2016	2017(p)	2017/ 2012
Exploitation (perçues par les entreprises de TCUP)	3 337	0,3	0,8	-1,3	1,5
Compensations tarifaires	68	12,9	-16,4	-3,5	-0,2
Subvention d'exploitation versée par les AO	3 265	0,0	1,3	-1,2	2,1
Investissement (perçues par l'AO)	118	-17,7	-28,5	-7,6	-15,1
État	53	-26,2	-21,0	-32,2	-17,4
Collectivités locales	60	-13,1	-33,5	62,3	-10,4
Union européenne	5	24,3	-47,3	-60,4	-27,3
Total	3 455	4,8	0,0	-1,5	0,4

Source : enquête annuelle sur les transports urbains (Cerema, DGITM, Gart, UTP), année 2017 ; calculs SDES

A5.2 Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures

SNCF Réseau, qui assure la gestion des réseaux ferroviaires ferrés, est né de la fusion de Réseau ferré de France (RFF) en 2015 et de SNCF Infra. Voies navigables de France (VNF) est un établissement public administratif (Epa) en charge la gestion de la majorité des voies navigables françaises. Les subventions publiques d'investissement destinées à SNCF Réseau baissent de 5,7 % en 2018, celles destinées à VNF augmentent de 20,2 % pour atteindre 114,7 millions d'euros. La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCNSE) en charge depuis 2017 de la construction du canal qui reliera les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen, a bénéficié de 28,3 millions de subventions d'investissement en 2018.

LA RÉFORME FERROVIAIRE DE 2015

Depuis 2015, SNCF Réseau regroupe en un seul établissement public les équipes de Réseau ferré de France et de la branche Infrastructure de la SNCF. SNCF Réseau est responsable de la sécurité des lignes et vise à améliorer leur performance. Il garantit l'accès au réseau et aux infrastructures de services dans des conditions transparentes et non discriminatoires pour ses clients (28 entreprises ferroviaires).

Les aides publiques anciennement destinées à RFF sont maintenant versées à SNCF Réseau.

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

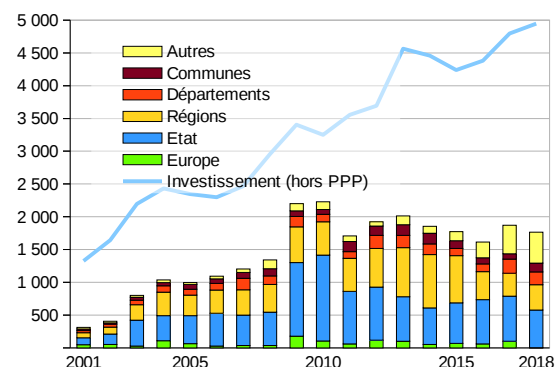
Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau	Evolution annuelle			
	2018	2016	2017	2018	2018/ 2013
Subventions d'investissement	1 763	-8,9	15,8	-5,7	-2,6
Communauté européenne	4	-14,4	68,8	-95,6	-46,5
Etat + AFITF	570	9,7	1,2	-16,8	-3,4
<i>État (hors AFITF)</i>	269	-25,8	14,6	42,9	2,6
<i>AFITF</i>	301	29,7	-3,1	-39,4	-7,4
Collectivités territoriales et autres	1 188	-19,2	23,5	9,6	-0,7
<i>Régions</i>	388	-40,9	-17,3	10,3	-12,3
<i>Départements</i>	195	7,4	81,1	-9,9	1,0
<i>Communes</i>	133	-18,9	-12,3	63,9	-4,0
<i>Autres</i>	471	70,6	80,8	8,6	28,7

Source : SNCF Réseau

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

En millions d'euros



Source : SNCF Réseau

BAISSE DES TRANSFERTS PUBLICS

En 2018, le montant des subventions d'investissement reçues par SNCF baisse de 5,7 %. Entre 2013 et 2018, il recule de 2,6 % en moyenne annuelle.

Les subventions d'investissement de l'État (y compris AFITF) – (32 % des subventions totales) sont en baisse de 16,8 % en 2018. Entre 2013 et 2018, elles ont baissé de 3,4 % en moyenne annuelle.

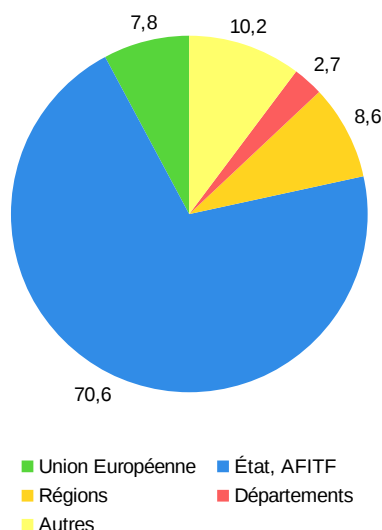
En 2018, les collectivités territoriales et les autres organismes ont versé 67 % des subventions d'investissement. Elles croissent de 9,6 % en 2018, et baissent en moyenne annuelle de 0,7 % depuis 2013.

La part des organismes divers d'administration locale (Odal) et autres financeurs territoriaux, tels que la Métropole du Grand Paris, progresse : 7 % en 2013, 27 % en 2018. Les subventions en provenance de l'UE sont très irrégulières, et représentent selon les années entre 0 et 6 % des subventions d'investissement ; elles baissent fortement en 2018.

LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT DE VNF S'ACCROISSENT EN 2018

Les subventions de fonctionnement de Voies Navigables de France (VNF) progressent de 2,3 % en 2018. Les subventions d'investissement reçues par VNF augmentent cette année de 20,2 % pour atteindre 114,7 millions d'euros dont 81 millions provenant de l'État, 9,9 millions des régions et 9 millions de l'Union européenne. En mai 2017 a été créée la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE). Cet Épic prend le relais de VNF pour la construction du canal Seine-Nord Europe, infrastructure fluviale qui reliera les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit. Celui-ci a bénéficié de 28,3 millions de subventions d'investissement en 2018 : 6,6 millions provenant de l'État, 8,3 millions des régions et 13,4 millions de l'Union européenne.

Figure A5.2-3 Origine des subventions d'investissement versées à VNF en 2017
En %



Source : VNF

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

Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2018	2016	2017	2018	2018/ 2013
Subventions de fonctionnement	253,7	-0,9	0,8	2,3	-0,9
État	250,7	-0,7	0,4	2,3	-1,0
autres (regions, départements,communes, CCI...)	2,9	-19,1	29,3	14,1	4,5
Subventions d'investissement	114,7	37,4	-15,4	20,2	1,9
État et AFITF	81,0	31,0	-10,2	15,4	5,4
Régions	9,9	172,9	-60,6	4,9	-16,8
Départements	3,1	-41,0	-63,1	574,5	20,9
Union européenne	9,0	35,0	-64,5	343,8	-4,8
Autres (communes, CCI...)	11,7	-48,0	250,5	-12,4	19,7
Total	368,4	8,6	-4,3	7,3	-0,1

Source : VNF

Figure A5.2-5 Transferts des administrations publiques au profit de la SCSNE

Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau		Évolution annuelle
	2017	2018	2018/2017
Subventions d'investissement	12,7	28,3	123,0
État	8,0	6,6	-17,5
Régions	0,0	8,3	ns
Union européenne	4,7	13,4	185,7

ns : non significatif.

Source : VNF

A6 Recettes publiques liées au transport

En 2018, les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élèvent à 52,6 milliards d'euros. Elles augmentent sensiblement en 2018 (+ 5,5 % après + 5,3 % en 2017). La TICPE représente à elle seule 60,5 % des recettes des administrations publiques liées au transport.

LES TAXES ET REDEVANCES DUES PAR LES PRODUCTEURS ET USAGERS

Les redevances sont des recettes perçues en échange de l'utilisation d'une infrastructure gérée par un organisme public. Ainsi, les compagnies aériennes versent à l'aviation civile 1,6 milliard d'euros de redevances (soit 77 % des recettes du Budget annexe de contrôle et d'exploitation aériens - BACEA) pour les services de navigation aérienne ou d'atterrissage. Ce montant s'est accru sensiblement en 2010, date à laquelle a été introduite une nouvelle composante de redevance (redevance océanique). Par ailleurs, des taxes sont payées par les usagers ou les producteurs de transport. Elles constituent des versements sans contrepartie directe, versées au budget général des administrations ou affectées au financement d'une action particulière. Dans le cas du transport aérien, il s'agit de la taxe de l'aviation civile, également affectée au BACEA, d'un montant de 472 millions d'euros. Le produit fiscal le plus élevé provient de la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE), avec 31,8 milliards d'euros, en hausse de 7,6 %. La TICPE, sans être une taxe spécifique sur les transports, grève principalement, parmi les carburants, ceux destinés à un usage routier (*cf. encadré*). Depuis 2005, les régions et les départements bénéficient d'une partie de la TICPE collectée. La part destinée aux régions atteint 18,4 % en 2018, elle était de 16,5 % en 2010. Le produit du total des taxes carburants, dont la TICPE est la principale, représente 32,8 milliards d'euros en 2018 (y compris Drom) en hausse de 6,8 %, notamment après l'introduction, au 1^{er} avril 2014, d'une composante additionnelle de taxation relative à l'émission de dioxyde de carbone (*cf. encadré*). Il s'est accru depuis 2013 au rythme annuel de 5,6 % en moyenne. La taxe sur le certificat d'immatriculation représente 2,3 milliards d'euros (+ 4,4 % en 2018). La taxe sur les contrats d'assurance automobile, versée aux administrations de la sécurité sociale, est d'un montant de 1,0 milliard d'euros, et est en progression de 3,5 % en 2018.

Le financement par des « non-usagers »

À l'inverse, certains prélèvements reposent sur des assiettes indépendantes de l'utilisation des transports, mais sont affectés au financement d'actions liées au transport et à ses infrastructures. C'est notamment le cas du versement transport (VT) qui, avec 8,9 milliards d'euros, est la principale source de financement des transports collectifs urbains. Cette cotisation des entreprises, assise sur leur masse salariale, a progressé de 4,4 % en moyenne annuelle depuis cinq ans. Le VT est versé aux autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) par les entreprises qui emploient au moins onze salariés, travaillant à l'intérieur du périmètre des AOTU. Le produit du VT a progressé moins rapidement en province (+ 3,0 % en moyenne annuelle depuis 2013) qu'en Île-de-France (+ 5,8 %). La taxe hydraulique (113 millions d'euros) est une taxe concernant les usagers de la voie d'eau hors du secteur des transports. Elle est payée par les concessionnaires des barrages qui financent ainsi l'activité de VNF qui a pour mission principale l'exploitation du réseau fluvial pour l'ensemble des usages.

AUTRES RECETTES

Les recettes liées aux amendes pour infraction au code de la route diminuent de 4,5 % (1,7 milliard d'euros en 2018). Depuis 2013, elles ont augmenté en moyenne annuelle de 2,1 %. De cette recette, 1,5 milliard d'euros sont affectés au budget de l'État et aux collectivités territoriales, et 248 millions d'euros à l'AFITF pour la construction de nouvelles infrastructures. L'État perçoit des dividendes en tant que détenteur d'entreprises de transports : les grands ports maritimes (15 millions d'euros) et ADP (173 millions d'euros).

LES TAXES GÉNÉRALES

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

partie A: transport et activité économique

Figure A6.1 – Principales recettes des administrations publiques liées au transport (*)

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Affectation	Niveau	Évolutions annuelles			
		2018	2016	2017	2018	2018/ 2013
- Taxe à l'essieu	État	102	-1,2	-40,1	2,0	-9,8
- Taxe annuelle sur les surfaces de stationnement	Région Île-de-France	66	13,6	-1,5	0,0	-
- Taxe sur contrats d'assurance automobile	Sécurité sociale (depuis 2005)	1 019	-6,4	-4,4	3,5	-0,6
- Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	Sécurité sociale (en 2017)	751	-8,1	-7,8	17,7	-3,0
- Dividendes des sociétés d'autoroute	État	0	-	-	-	-
- Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation dont	État et collectivités locales	1 721	9,1	5,8	-4,5	2,1
	AFITF (à partir de 2005)	1 473	8,0	1,6	5,7	2,2
	FIPD, ACSé	248	42,9	22,7	-39,3	7,8
		0	-	-	-	-
- Taxe sur l'aménagement du territoire	AFITF (à partir de 2006)	472	-7,7	0,7	-8,5	-2,6
- Redevances domaniales	AFITF (à partir de 2005)	348	1,3	6,3	-1,1	3,0
- Certificats d'immatriculation	Régions	2 326	4,8	1,9	4,4	2,6
Total route (hors TICPE)		6 805	1,2	0,0	1,8	0,8
- Taxe sur les résultats des entreprises ferroviaires		452	-	-	100,0	-
- Dividendes versés par SNCF		0	-	-	-	-
Total fer		452	-	-	100,0	-
- Péages	VNF	14	-8,2	2,0	3,7	0,9
- Taxe hydraulique	VNF	113	-4,9	0,0	-15,0	-5,4
- Redevances domaniales	VNF	31	-4,4	4,2	9,5	3,4
Total voies navigables		158	-5,1	0,8	-9,6	-3,5
- Taxe de l'aviation civile	État	0	-91,6	-92,9	-72,7	-73,6
	BACEA (1)	472	5,8	13,4	8,1	7,0
	FSD (2)	242	-2,1	5,0	7,6	5,5
- Redevances de la circulation aérienne	BACEA	1 611	0,8	1,9	-1,5	2,6
- Taxe d'aéroport	Aéroports (3)	1 039	2,6	4,9	0,7	2,9
- Taxe sur les nuisances sonores aériennes (4)	Aéroports (redistribuée aux ménages)	45	3,0	-3,5	-3,8	-1,1
- Dividendes d'Air France et d'ADP	État	173	-	0,8	31,1	-
Total transport aérien		3 581	3,6	4,0	2,1	4,0
- Dividendes des GPM (grands ports maritimes)	État	15	2,0	38,8	-45,9	-7,4
Total ports		15	-19,7	38,8	-45,9	-7,4
- Total TICPE (TIPP avant 2010) dont		31 824	6,4	5,9	7,6	6,1
	État	18 637	14,1	8,5	14,2	7,7
	Odac	1 028	-32,9	47,1	-8,5	-
	Communes	114	0,0	0,0	0,0	-
	Régions (aides aux entreprises)	5 855	7,9	-1,3	1,1	6,0
	Départements (RMI)	6 097	-3,6	0,1	-0,7	-1,2
	Odai	93	-	-	-7,0	-
- TGAP		407	-6,5	-1,4	-26,4	-11,8
dont	ADEME	0	0,0	0,0	-100,0	-100,0
	État	407	-25,8	-7,1	291,3	9,0
- Taxe spéciale (Drom)	DOM (FIRT)	547	7,7	1,3	1,7	1,9
Total taxes sur les carburants		32 778	6,2	5,7	6,8	5,6
Total (hors versement transport)		43 788	4,8	5,2	6,0	4,8
- Versement transport en province	Autorités organisatrices	4 321	5,3	2,4	1,9	3,0
	- dont à TCSP	2 816	8,2	2,4	1,9	4,1
	- dont autres de plus de 100 000 hab.	1 159	-0,3	2,4	1,9	1,0
	- dont autres de moins de 100 000 hab.	346	2,7	2,4	1,9	1,3
- Versement transport Île-de-France	Île-de-France Mobilités	4 535	5,8	9,6	4,2	5,8
Total versement transport (5)		8 855	5,5	5,9	3,1	4,4
Total		52 644	4,9	5,3	5,5	4,7

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

Notes :

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

(2) FSD : fonds de solidarité pour le développement ;

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

(4) ex TGAP sur les décollages d'aéronefs ;

(5) projections SDES.

Sources : calculs SDES d'après Insee, Cerema, DGAC, Île-de-France Mobilités, VNF

La taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE)

La TICPE est assise sur la quantité de produits pétroliers achetés et non sur leur valeur. Elle est assise à près de 95 % sur l'achat de carburants automobiles et donc presque totalement liée aux transports. C'est la principale recette des administrations publiques liée aux transports. Depuis 2007, les régions ont la possibilité de l'augmenter. Les professionnels bénéficient de remboursements de TICPE sur le gazole.

La composante carbone dans la TICPE

La loi de finances initiale 2014 a instauré la prise en compte d'une composante carbone (contribution climat énergie) dans la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). Ainsi, a été fixée une augmentation progressive de la TICPE en fonction de leurs émissions de CO₂. La loi de finances rectificatives (LFR) pour 2015 prévoyait une prolongation de la trajectoire de la composante carbone jusqu'à la valeur de 56€/tCO₂ en 2020. La loi de finances de 2018 avait révisé à la hausse cette trajectoire. Suite au mouvement des « gilets jaunes », le montant de la TICPE a été gelée en 2019 au niveau de l'année 2018.

Rattrapage de la différence de taxation entre le gazole et l'essence

Depuis 2015, les taxations du gazole et de l'essence convergent progressivement. En effet, le traitement fiscal privilégié accordé au gazole a été remis en cause. En 2018, l'augmentation du tarif du gazole liée à la fiscalité est de 10 centimes par litre, soit deux fois plus que pour le « sans plomb 95 ».

Figure A6.2 - TICPE unitaire par région en 2017 et 2018
En euros/hl

		Corse	Ile-de-France	Autres régions ⁽¹⁾
2018	Gazole	59,4	62,64 ⁽²⁾	60,75
	SP95-E5 et SP98	67,29 ⁽³⁾	70,04 ⁽²⁾	69,02
	SP95-E10	66,29	68,04 ⁽²⁾	67,02
2017	Gazole	53,07	56,31 ⁽²⁾	54,42
	SP95-E5 et SP98	64,07 ⁽³⁾	66,82 ⁽²⁾	65,8
	SP95-E10	63,07	64,82 ⁽²⁾	63,8

(1) Centre - Val de Loire, Bourgogne - Franche-Comté, Normandie, Hauts-de-France, Grand Est, Pays de la Loire, Bretagne, Nouvelle Aquitaine, Occitanie, Auvergne - Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur.

(2) Ce taux inclut la modulation de la fraction de la TICPE dédiée au syndicat des transports d'Ile-de-France prévue à l'article 265 A ter.

(3) Ce taux de taxe intérieure de consommation inclut la réfaction de 1 euro/hl qui s'applique aux supercarburants 95 et 98 destinés à être utilisés sur le territoire Corse, conformément à l'article 265 quinquies du code des douanes. Le supercarburant SP95-E10 n'est pas concerné par cette disposition.

Source : DGDDI

Modulations régionales de la « TICPE régionale »

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

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

Redevance de stationnement et forfait de post-stationnement (nouveau 2018)

Depuis le 1er janvier 2018, le non-paiement de la redevance de stationnement n'est plus constitutif d'une infraction pénale. L'amende de 17 € a été remplacée par une redevance d'occupation domaniale, dénommée forfait de post-stationnement (FPS), dont le montant est fixé par chaque collectivité et dont le produit lui est reversé. Budgétairement, les collectivités territoriales doivent utiliser le produit du FPS pour le financement de l'amélioration des transports en commun.

A7.1 Investissements en infrastructures de transport

Les dépenses d'investissements en infrastructures de transport augmentent fortement en 2018, avec + 7,1 %, pour atteindre 20,9 milliards d'euros, soit 3,9 % de la formation brute de capital fixe (FBCF) française. Malgré la croissance des investissements ces deux dernières années, le montant total des investissements de 2018 reste inférieur à celui de 2013. Les investissements en infrastructures de transport en commun croissent fortement, presque au même rythme que les années passées (+ 12,4 % en 2018 après + 14,7 % en 2017).

Les investissements en infrastructures de transport (y compris partenariats public-privé), avec 20,9 milliards d'euros, sont en forte hausse en 2018 (+ 7,1 %), alors que la formation brute de capital fixe (FBCF) s'accroît de 4,3 % en valeur. Ils représentent 3,9 % de la FBCF française. En euros courants, les investissements ont diminué de 2,9 % en moyenne annuelle depuis 2013.

LES INVESTISSEMENTS ROUTIERS ACCÉLÈRENT

En 2018, les investissements dans le réseau routier représentent 46 % des investissements en infrastructures de transport. Leur montant global, 9,6 milliards d'euros, augmente de 2,9 % en 2018 et baisse de 5,7 % en moyenne annuelle depuis 2013. Sur les routes départementales et communales, qui représentent 98 % de la longueur du réseau routier français et où s'effectuent 66 % de la circulation, les dépenses d'investissement représentent les trois quarts des dépenses d'investissement routier. Elles augmentent en 2018 (+ 2,0 %) en lien avec la hausse des dépenses d'investissement des départements et des communes en voirie. Le réseau national hors autoroutes concédées représente 1,2 % de la longueur du réseau routier et recueille 20 % de la circulation. Les dépenses d'investissement en faveur du réseau national progressent fortement en 2018 (+ 11,4 %) après 5 années de baisse. Les investissements sur le réseau concédé, qui ne représente que 0,8 % de la longueur du réseau routier mais 16 % de la circulation routière, augmentent faiblement en 2018 (+ 0,7 %).

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

Niveau en millions d'euros, évolutions et structure en %

	Niveau 2018	Évolution annuelle					Structure		
		2016	2017	2018	2018/ 2013		1990	2010	2018
Réseau routier	9 595	-7,5	0,7	2,9	-5,7		71,8	69,6	45,8
Réseau non concédé	8 239	-8,2	-0,1	3,3	-6,2		60,1	52,5	39,4
Réseau départemental et communal	7 086	-8,6	0,9	2,0	-6,7		43,6	44,6	33,9
Réseau national	1 153	-10,1	-1,8	11,4	-3,1		16,5	7,9	5,5
Réseau concédé (1)	1 357	-2,8	5,9	0,7	-1,9		11,7	17,1	6,5
Réseau ferré principal	3 899	-23,7	-8,4	5,3	-10,9		15,4	13,5	18,6
Réseau grande vitesse	199	-53,8	-44,1	-66,0	-44,5		7,7	4,0	1,0
Réseau principal hors LGV	3 700	-1,1	4,1	18,7	3,2		7,7	9,5	17,7
Transports collectifs urbains	6 003	15,6	14,7	12,4	11,8		6,4	11,0	28,7
Réseau ferré Ile-de-France	1 158	30,0	39,0	-30,6	6,3		1,3	2,3	5,5
RATP	1 337	16,0	2,7	1,8	12,0		2,3	3,2	6,4
Société du Grand Paris (2)	1 892	78,2	55,8	59,9	78,9		0,0	0,0	9,0
TCU de province (3)	1 616	27,6	10,1	10,1	-2,1		2,8	5,6	7,7
Autres infrastructures	1 435	34,2	-10,5	21,5	8,0		6,4	5,9	6,9
Ports maritimes et fluviaux (4)	273	0,8	-11,9	0,0	-3,3		2,2	1,0	1,3
Aéroports de Paris	936	51,2	3,5	16,9	16,8		3,4	3,6	4,5
Voies navigables	226	17,1	-81,8	545,5	0,2		0,8	1,2	1,1
Total des investissements	20 932	-5,1	1,4	7,1	-2,9		100,0	100,0	100,0

(1) Estimations à partir des données de l'Asfa.

(2) Estimation pour 2017 et 2018 à partir des rapports d'activité de la Société du Grand Paris.

(3) Estimation SDES pour 2017 à partir des données des enquêtes TCU du Cerema ; pour 2018 montant estimé en supposant l'évolution identique à celle de 2017.

(4) Donnée 2017 pour les GPM (GPM de métropole).

(5) Les aéroports de province sont pris en compte seulement jusqu'à 2012, les montants n'étant plus disponibles ensuite. Depuis 2012, ne figurent donc que les investissements d'ADP.

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

LES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT FERROVIAIRE REPRENENT

Les investissements ferroviaires sur le réseau principal, qui représentent 18,6 % des dépenses d'investissement en infrastructures, augmentent en 2018 (+ 5,3 %) après 4 années de baisse. Y compris partenariats public-privé, les investissements s'élèvent à 3,9 milliards d'euros pour le réseau principal. En 2018, les partenariats public-privé sont de 0,1 milliard d'euros. Ils atteignaient 3,2 milliards d'euros en 2013. Les investissements sont en baisse de 66,1 % sur les lignes à grande vitesse en 2018, en lien avec l'achèvement des grands projets ferroviaires mais accélèrent sur les autres lignes (hors Île-de-France), avec + 18,7 % en 2018 après + 4,1 % en 2017.

LES INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS SONT EN FORTE PROGRESSION, TIRÉS PAR LES TRAVAUX DU GRAND PARIS

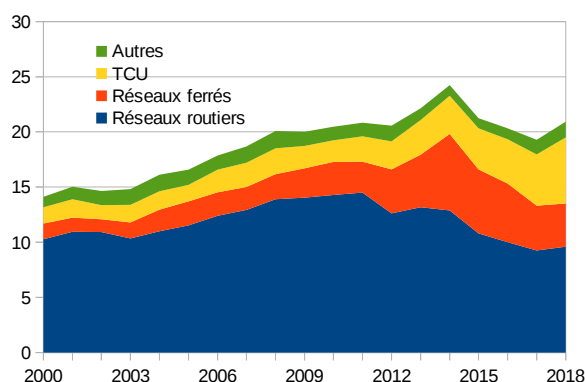
Les investissements en infrastructures de transports collectifs urbains (TCU) (y compris du réseau ferroviaire d'Île-de-France) représentent 29 % des investissements en infrastructure de transport, contre 6,4 % en 1990. Les investissements sont particulièrement dynamiques en Île-de-France du fait des travaux du Grand Paris (+ 59,9 % en 2018). Après les fortes hausses d'investissements sur le réseau ferré d'Île-de-France (+ 39 % en 2017, + 30 % en 2016), ceux-ci plongent en 2018 (- 30,6 %).

LES INVESTISSEMENTS DES AUTRES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT SONT EN HAUSSE

Les investissements dans les autres infrastructures de transport (ports, aéroports, voies fluviales) représentent 7 % des investissements d'infrastructures en 2018 et augmentent fortement en 2018 (+ 21,5 %). Les investissements d'Aéroports de Paris reprennent en 2018 (+ 16,9 %) (voir fiche B3.2). Les investissements en infrastructures de voies fluviales se redressent en 2018 (+ 545,5 %) après la chute de l'année dernière (- 81,8 %), retrouvant le niveau de 2013.

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

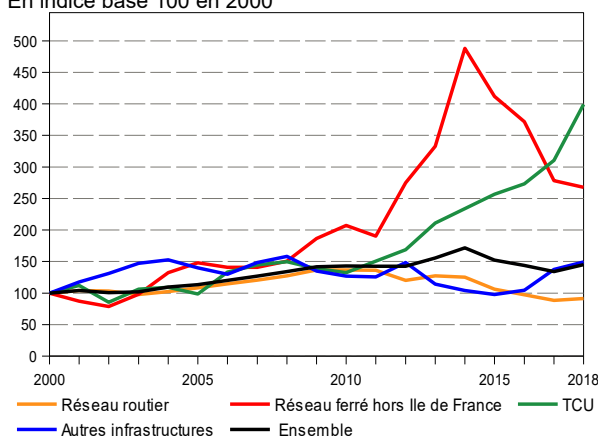
En milliards d'euros courants



Sources : estimations SDES, d'après DGFiP ; DGCL ; Asfa ; RFF ; RATP ; Cerema ; DGITM ; DGAC ; VNF ; Insee

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

En indice base 100 en 2000



(*) Euros courants déflatés par l'indice du prix de la construction.

Sources : estimations SDES, d'après DGFiP ; DGCL ; Asfa ; RFF ; RATP ; Cerema ; DGITM ; DGAC ; VNF ; Insee

A7.2 Financement des infrastructures (AFITF, PPP)

Les dépenses d'intervention opérationnelles de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) s'élèvent à 2,6 milliards d'euros. Elles contribuent à financer 12 % de l'investissement total en infrastructures de transport de la France. Le soutien de l'AFITF croît de 16,1 % en 2018 pour le transport routier, et de 35,3 % pour les transports en commun. Le soutien de l'AFITF aux infrastructures ferroviaires décroît de 6,5 % en 2018, après une hausse de 17,6 % en 2017.

AFITF : DES RESSOURCES EN BAISSÉ

Les ressources de l'AFITF s'élèvent à 2,2 milliards d'euros en 2018, en baisse de 7,0 % par rapport à 2017. Toutefois, il convient de noter la décision prise en loi de finances rectificative d'affecter à l'agence, fin 2017, une dotation exceptionnelle de 339 millions d'euros de TICPE afin de pouvoir procéder, en 2018, au remboursement anticipé de la dette Daily Ecomouv. Cette somme a alimenté le fonds de roulement avant de trouver son usage. Ainsi, l'exercice 2018 n'a conduit à des dépenses supérieures aux recettes qu'en apparence. L'AFITF ne perçoit plus de subvention d'équilibre, son financement étant désormais assuré presque exclusivement par des taxes affectées, la seule exception notable étant la contribution exceptionnelle volontaire versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Les ressources pérennes de l'AFITF, qui lui sont expressément affectées en totalité (taxe sur les concessionnaires d'autoroutes), ou en partie (produit des redevances domaniales de concessions autoroutières, produit des amendes-radars) en application de son décret institutif modifié et codifié à l'article R1512-17 du Code des transports, s'élèvent à 1,2 milliard d'euros en 2018 et diminuent fortement de 8,2 %. Le produit des amendes-radar chute de 39,3 % en 2018. Contrairement à 2017, l'AFITF a bénéficié en 2018 du versement exceptionnel de 100 millions d'euros provenant des sept sociétés concessionnaires d'autoroutes, au titre des conventions signées par elles le 23 décembre 2015, qui prévoient des versements annuels jusqu'en 2035.

Ces ressources propres ont été complétées en 2018 par l'affectation d'une fraction de TICPE perçue par l'État pour un montant de 1,0 milliard d'euros, soit environ 7,5 % de la TICPE perçue. Ce montant représente 46 % des recettes totales de l'AFITF en 2018. Cette attribution de TICPE a, depuis 2015, pour objectif de se substituer au versement initialement envisagé de recettes relevant de l'écotaxe poids lourds, manque dans un premier temps compensé par une subvention annuelle d'équilibre (représentant encore 0,7 milliard d'euros en 2014). Cette recette fiscale - fluctuante en fonction des autres ressources - est également en forte baisse en 2018 (- 8,5 %).

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

Niveau en million d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles				
	2018	2016	2017	2018	2018/2013	
Ressources (hors dotation en capital)	2 231	-13,3	17,7	-7,0	3,2	
Redevance domaniale	348	1,3	6,3	-1,1	11,9	
Taxe d'aménagement du territoire	472	-7,7	0,7	-8,5	-2,5	
Produit des amendes radar	248	42,9	22,7	-39,3	-1,8	
Contribution exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes	100	0,0	-100,0	ns	ns	
TICPE	1 028	-33,0	47,2	-8,5	ns	
Produits financiers	0	ns	ns	ns	ns	
Produits exceptionnels	35	606,4	-74,0	ns	ns	
Subvention d'investissement Etat	0	ns	ns	ns	ns	
Charges de fonctionnement et charges financières	2 252	-21,7	6,8	17,8	3,2	
Résultat d'exploitation	-21	ns	ns	ns	ns	
Dépenses d'investissement	0	ns	ns	ns	ns	
Fond de roulement	-227	ns	ns	ns	ns	

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

Niveau en million d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles				
	2018	2016	2017	2018	2018/2013	
Opérations hors CPER	1 489,8	17,0	12,2	-1,2	4,2	
<i>Routier</i>	638,9	30,7	6,1	22,7	9,8	
<i>Ferroviaire</i>	677,6	17,3	21,7	-20,2	5,4	
<i>Fluvial</i>	86,7	32,0	-4,8	9,9	17,4	
<i>Maritime</i>	19,7	-13,8	-7,8	-20,6	-11,3	
TCA	66,9	-46,2	-25,2	96,7	-21,1	
CPER et assimilé	735,8	3,0	-4,5	27,0	3,9	
<i>Routier</i>	303,1	-20,7	0,9	4,3	-3,5	
<i>Ferroviaire</i>	224,3	10,7	-6,0	94,2	13,1	
<i>Fluvial</i>	0,0	-73,5	0,0	-100,0	-100,0	
<i>Maritime</i>	29,5	9,1	-10,7	18,0	5,5	
TCA	178,9	92,1	-11,8	21,2	12,9	
Divers (*)	346,4	-87,4	-1,4	410,7	60,0	
TOTAL	2 572,0	-11,5	6,7	19,4	6,7	
<i>Total routier</i>	942,0	5,4	4,2	16,1	4,3	
<i>Total ferroviaire</i>	901,9	16,3	17,6	-6,5	7,0	
<i>Total fluvial</i>	86,7	28,9	-4,8	9,2	14,5	
<i>Total maritime</i>	49,2	-3,5	-9,3	-1,2	-3,4	
Total TCA	245,8	24,0	-14,7	35,3	-4,9	

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

Source : AFITF (montants payés)

Source : AFITF

LES DÉPENSES D'INTERVENTION EN PROGRESSION

Les dépenses d'intervention opérationnelles de AFITF s'élèvent à 2,6 milliards d'euros, elles augmentent très fortement de 19,4 % par rapport à 2017. Le solde du paiement de la dette Dailly pour le projet Ecomouv, à hauteur de 326 millions d'euros, explique la majeure partie de la hausse entre 2017 et 2018. Sans cette clôture de paiement, la hausse des dépenses d'intervention s'élèverait à 4,2 %.

Les dépenses d'intervention en faveur de la route s'élèvent à 942,0 millions d'euros et s'accroissent très fortement de 16,1 % en 2018. Ce sont surtout les opérations hors contrats de plan État-région (CPER) qui bondissent, + 22,7 %, avec en particulier les dépenses d'interventions de sécurité et de régénération sur le réseau existant. Les contrats de plan État-région pour le transport routier augmentent (+ 4,3 %). Les principales dépenses routières portent sur la nouvelle route du littoral à la Réunion, la rocade L2 à Marseille et la route Centre Europe Atlantique.

Les dépenses d'intervention de l'AFITF en faveur du transport ferroviaire s'élèvent à 901,9 millions d'euros et diminuent de 6,5 % en 2018. Les CPER doublent, tandis que les opérations hors CPER diminuent de 20,2 %. En 2018, l'AFITF a versé 255 millions d'euros au titre des lignes à grande vitesse et 233 millions d'euros au titre du renouvellement des trains d'équilibre. En 2018, l'AFITF a signé deux nouvelles conventions de renouvellement du matériel roulant avec les régions Hauts-de-France et Centre- Val de Loire, en vue du transfert de la mission d'autorité organisatrice (comme en région Normandie). Ce poste de dépenses devrait donc augmenter dans les prochaines années.

Les dépenses d'intervention de l'AFITF en faveur des transports collectifs d'agglomération (TCA) s'élèvent à 245,8 millions d'euros et augmentent très fortement de 35,3 % en 2018. Le soutien aux CPER s'accroît de 21,2 % tandis que celui aux opérations hors CPER double. Les principales opérations ayant bénéficié d'autorisations d'engagement en 2018 sont le prolongement du tramway T1 à Val de Fontenay et des opérations de modernisation du RER B.

CONTRATS DE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ

Autre mode de financement des infrastructures de transport, les contrats de partenariat public-privé (PPP) financés par l'AFITF sont à ce jour au nombre de quatre : la liaison autoroutière L2 à Marseille, la LGV Bretagne-Pays de la Loire, le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, le contrat GSM-R qui permettra d'assurer les communications entre les conducteurs de trains et les équipes au sol en mode conférence. En revanche, la LGV Sud-Europe-Atlantique est une concession.

Contrats de plan État-région

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

Plan en faveur des mobilités du quotidien

En septembre 2018, le gouvernement annonce un plan en faveur des mobilités du quotidien (350 millions d'euros sur sept ans) qui sera financé par l'AFITF. L'agence poursuit ainsi la redirection de ces investissements sur l'amélioration des infrastructures existantes et sur les systèmes de mobilité du quotidien. Par exemple, l'AFITF a apporté son concours financier au volet mobilités douces des Contrats de plan Etat Régions et aux aménagements connexes (pôles d'échanges multimodaux notamment) réalisés dans le cadre des appels à projets de transports collectifs urbains en site propre.

A8. Échanges extérieurs de services de transport

En 2018, les services de transport participent à 23,7 % des importations (FAB) et 14,8 % des exportations de services (FAB, voir encadré) avec respectivement 47,2 milliards d'euros et 32,6 milliards d'euros. En 2018, les importations de services de transport sont en hausse de 4,2 % et les exportations, de 2,1 %. Le solde, déficitaire, des échanges de services de transport augmente en 2018 à - 14,6 milliards d'euros contre - 13,4 milliards d'euros en 2017.

LE TRANSPORT ACCROÎT SON DÉFICIT EXTÉRIEUR EN 2018

En 2018, le déficit des échanges extérieurs de services de transports s'accroît : 14,6 milliards d'euros contre 13,4 milliards d'euros en 2017. Les importations (47,2 milliards d'euros) progressent de 4,2 % contre + 6,6 % en 2017. Depuis 2013, elles ont progressé de 3,4 % en moyenne annuelle. Les exportations (32,6 milliards d'euros) ralentissent également (+ 2,1 % après + 8,8 % en 2017). Depuis 2013, elles ont progressé de 3,0 % en moyenne annuelle.

Figure A8-1 Échanges FAB FAB de services de transport par fonction

En milliards d'euros, évolutions annuelles en %

par fonction	Niveau	Evolution annuelle				
	2018	2016	2017	2018	2018/ 2013	
Exportations	32,6	-5,7	8,8	2,1	3,0	
Transport de voyageurs	7,8	1,5	3,7	0,2	1,3	
Transport de marchandises	19,2	-10,3	14,5	3,3	3,2	
Logistique (1) et transport par conduite	5,6	-0,2	-0,8	0,5	5,2	
Importations	47,2	0,9	6,6	4,2	3,4	
Transport de voyageurs	7,4	5,6	8,1	0,3	1,6	
Transport de marchandises	29,2	2,4	4,3	9,0	3,7	
Logistique (1) et transport par conduite	10,6	-5,7	11,3	-4,6	4,0	

En milliards d'euros

par fonction	Niveaux			
	2013	2016	2017	2018
Solde des échanges	-11,8	-13,2	-13,4	-14,6
Transport de voyageurs	0,4	0,6	0,3	0,3
Transport de marchandises	-7,9	-9,5	-8,3	-10,0
Logistique (1) et transport par conduite	-4,3	-4,3	-5,5	-4,9

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

Source : Insee, comptes nationaux base 2014, mai 2019

L'ESSENTIEL DES ÉCHANGES CONCERNE LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

En 2018, 58,8 % des exportations et 61,9 % des importations de transport concernent le transport de marchandises. En 2018, les importations augmentent de 9,0 %, plus rapidement que la tendance annuelle des cinq dernières années (+ 3,7 %). Les exportations ralentissent fortement en 2018 (+ 3,3 %) après une forte hausse en 2017 (+ 14,5 %). Sur les cinq dernières années elles sont en croissance de 3,2 % en moyenne annuelle. Le solde des échanges pour le transport de marchandises s'accroît en 2018 à - 10,0 milliards d'euros après - 8,3 milliards d'euros en 2017.

Le transport de voyageurs représente 23,8 % des exportations de services de transport en 2018 (25,6 % en 2013) et 15,8 % des importations de services de transport (17,2 % en 2013). Le solde des échanges reste positif en 2018 (0,3 milliard d'euros). Les échanges de services de voyageurs concernent principalement le transport aérien qui représente 87,0 % des exportations de services de transport de voyageurs et 89,5 % des importations.

Les importations des autres activités (logistique, entreposage, transport par conduite, etc.) baissent en 2018 (- 4,6 %). Depuis 2013, elles augmentent en moyenne annuelle de 4,0 %. Les exportations augmentent en 2018 de 0,5 % (+ 5,2 % en moyenne annuelle sur les cinq dernières années). Au total, le solde des échanges, - 4,9 milliards d'euros, se réduit en 2018, mais il s'est dégradé depuis 2013 (- 0,6 milliard d'euros).

LE SOLDE DES ÉCHANGES RESTE POSITIF POUR LE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL

Les exportations de transport maritime et fluvial, qui représentent 36,1 % des exportations de transport, augmentent de 4,0 % en 2018 et croissent de 3,0 % en moyenne annuelle depuis 2013. Les importations (16,1 % des importations de transport) augmentent de + 21,1 % en 2018 et de 4,4 % en moyenne annuelle depuis 2013. Le solde diminue et s'établit à + 4,4 milliards d'euros (5,2 milliards d'euros en 2017).

Le solde des échanges de transports routiers, principale composante du déficit total des échanges extérieurs, se détériore (- 12,7 milliards d'euros en 2018, - 11,9 milliards d'euros en 2017). Les importations de transports routiers (39,6 % des importations de services de transport) progressent de + 5,1 % en 2018 à un rythme supérieur à la moyenne annuelle depuis 2013 (+ 3,7 %).

partie A: transport et activité économique

Figure A8-2 **Echanges FAB FAB de services de transport par mode**

En milliards d'euros, évolutions annuelles en%

par mode	Niveau	Evolution annuelle				
	2018	2016	2017	2018	2018/ 2013	
Exportations	32,6	-5,7	8,8	2,1	3,0	
Transports ferroviaires	1,2	-3,4	-8,7	0,5	-3,7	
Transports routiers	6,0	7,5	7,5	1,4	4,2	
Transports maritimes et fluviaux	11,8	-16,5	19,4	4,0	3,0	
Transports aériens	8,0	-2,9	6,7	1,2	2,1	
Logistique (1) et transport par conduite	5,6	-0,2	-0,8	0,5	5,2	
Importations	47,2	0,9	6,6	4,2	3,4	
Transports ferroviaires	2,0	7,2	1,3	3,0	3,5	
Transports routiers	18,7	6,7	1,0	5,1	3,7	
Transports maritimes et fluviaux	7,6	-7,3	12,8	21,1	4,4	
Transports aériens	8,4	2,2	10,0	1,5	1,4	
Logistique (1) et transport par conduite	10,6	-5,7	11,3	-4,6	4,0	

En milliards d'euros

par mode	Niveaux			
	2013	2016	2017	2018
Solde des échanges	-11,8	-13,2	-13,4	-14,6
Transports ferroviaires	-0,2	-0,6	-0,7	-0,8
Transports routiers	-10,7	-12,1	-11,9	-12,7
Transports maritimes et fluviaux	4,2	4,1	5,2	4,4
Transports aériens	-0,6	-0,1	-0,4	-0,4
Logistique (1) et transport par conduite	-4,3	-4,3	-5,5	-4,9

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

Les imports de services de transport (notamment maritimes) ont été révisés pour 2016 et 2017.

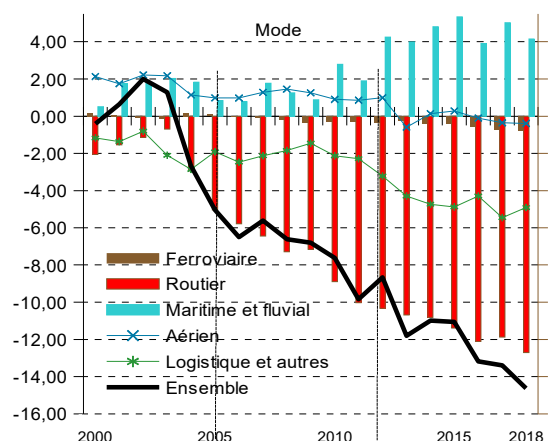
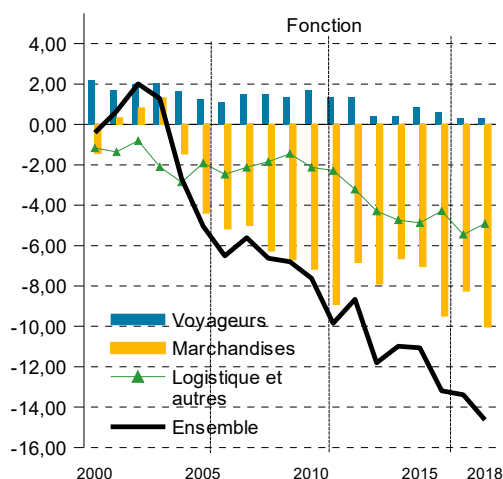
Source : Insee, comptes nationaux base 2014, mai 2019

Après une forte augmentation en 2017, les importations de transport aérien ralentissent (+ 1,5 % en 2018 contre + 10,0 % en 2017), évolution proche de celle en moyenne annuelle depuis 2013 (+ 1,4 %). Les exportations de transports aériens ralentissent également (+ 1,2 % en 2018 contre + 6,7 % en 2017) et le solde des échanges reste stable à - 0,4 milliard d'euros.

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

En milliards d'euros

En milliards d'euros



Source : Insee, comptes nationaux base 2014, mai 2019

Les échanges de services de transports

Une exportation de services de transport correspond par exemple à la partie internationale d'un transport effectué par une entreprise française. Une importation de service de transport correspond au transport réalisé en France par une entreprise non française. Leur évaluation s'intègre dans le cadre central de la comptabilité nationale et s'appuie en majeure partie sur la balance des paiements. Les importations de services de transports sont présentées en FAB (hors coûts d'assurance et de fret) alors que les importations mesurées par les douanes incluent les coûts d'assurance et de fret.

A9. Investissements du secteur à l'étranger et investissements étrangers dans le secteur en 2018

Fin 2018, les entreprises françaises du secteur des transports et de l'entreposage détiennent des stocks d'investissements directs de 8,0 milliards d'euros à l'étranger (0,6 % des investissements totaux français à l'étranger), essentiellement dans le secteur de l'entreposage et des services auxiliaires (6,8 milliards d'euros) et dans l'Union européenne (4,9 milliards d'euros). Le stock d'investissements à l'étranger des entreprises françaises du secteur des transports est en baisse de 3,2 % en 2018. Il augmente de 1,4 % en moyenne annuelle depuis 2013.

Le secteur des transports et de l'entreposage bénéficie de 11,2 milliards d'euros d'investissements étrangers en 2018, soit 1,5 % des investissements étrangers en France. Les investissements étrangers en France dans le secteur des transports ont augmenté de 9,8 % en 2018 et de 3,6 % en moyenne annuelle depuis 2013.

Fin 2018, les stocks d'investissements directs à l'étranger des entreprises françaises de transport sont en baisse de 3,2 % après trois années de faible évolution. Ils sont en augmentation sur la période 2013-2018 de 1,4 % en moyenne annuelle, plus faible que pour l'ensemble des investissements français à l'étranger (+ 6,6 % en moyenne annuelle). Le transport ne représente qu'une très faible part (0,6 %) des investissements à l'étranger.

Les investissements étrangers dans des entreprises de transport françaises progressent de 9,8 % en 2018. Depuis 2013, ils ont progressé de 3,6 % en moyenne par an. Le secteur des transports et de l'entreposage bénéficie de 1,5 % des investissements étrangers totaux.

Figure A9-1 Investissements internationaux par secteur investisseur

Niveau en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolution annuelle			
	2018	2016	2017	2018 (p)	2018/2013
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	8,0	-0,8	0,5	-3,2	1,4
Terrestres et par conduite	1,1	-8,3	28,1	13,1	-1,0
Transports par eau	-0,2	ns	-85,3	32,3	ns
Transports aériens	0,3	90,0	-72,2	-25,8	-27,4
Entreposage et services auxiliaires	6,8	16,0	-3,7	-3,4	7,9
Rappel : Total tous secteurs confondus	1 320,9	4,6	0,3	8,0	6,6
Investissements étrangers en France dans le transport	11,2	1,3	13,3	9,8	3,6
Terrestres et par conduite	2,3	-5,0	101,6	9,1	-10,1
Transports par eau	3,4	-10,2	35,7	25,2	19,7
Transports aériens	0,2	ns	-85,1	ns	8,7
Entreposage et services auxiliaires	5,4	8,6	-9,6	-0,4	5,9
Rappel : Total tous secteurs confondus	724,7	4,4	4,0	5,7	5,6

Note : les données 2016 et 2017 ont été révisées, notamment pour les transports aériens en raison de la restructuration d'entreprises de ce secteur.

Source : Banque de France

Figure A9-2 Investissements internationaux par zone géographique

Niveau en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolution annuelle			
	2018	2016	2017	2018 (p)	2018/2013
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	8,0	-0,8	0,5	-3,2	1,4
Union européenne	4,9	29,6	-15,0	-5,7	-0,9
Zone euro	4,3	28,9	-22,3	-2,1	-2,5
Autres pays de l'UE à 28 hors PECO	0,4	42,0	33,7	-31,4	6,7
PECO membres de l'UE à 28	0,3	21,1	142,7	-7,5	39,2
Autres pays	3,0	-42,0	47,7	1,1	5,9
Autres pays industrialisés	2,0	-30,6	34,4	-10,8	7,6
Reste du monde	1,0	-66,3	106,1	35,3	3,1
Investissements directs étrangers en France dans le transport	11,2	1,3	13,3	9,8	3,6
Union européenne	8,7	7,2	30,3	9,6	2,5
Zone euro	8,4	7,6	29,3	10,5	2,5
Autres pays de l'UE à 28 hors PECO	0,3	-2,6	55,0	-12,5	2,1
PECO membres de l'UE à 28	0,0	3,2	16,2	-25,2	6,1
Autres pays	2,5	-9,0	-22,1	10,8	8,0
Autres pays industrialisés	0,4	6,5	-78,6	39,1	15,3
Reste du monde	2,1	-20,3	33,3	6,3	6,8

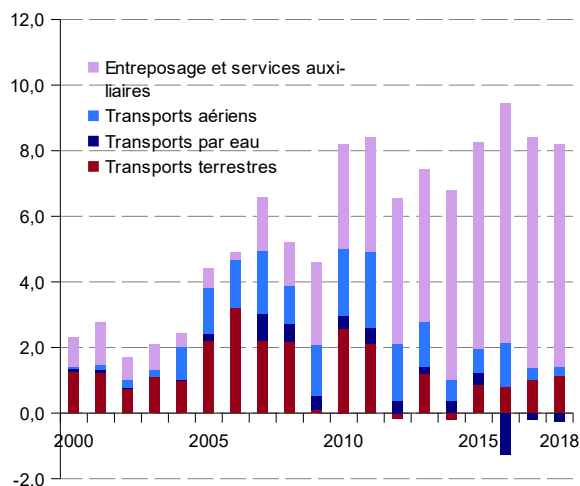
Source : Banque de France

L'ENTREPOSAGE ET LES SERVICES AUXILIAIRES, PRINCIPALES CIBLES DES INVESTISSEMENTS

L'entreposage et les services auxiliaires sont la principale cible des investissements des entreprises françaises à l'étranger avec 6,8 milliards d'euros en 2018. Depuis 2013, les investissements dans l'entreposage et les services auxiliaires ont progressé à un rythme moyen annuel soutenu (+ 7,9 %) en dépit d'une baisse ces deux dernières années.

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

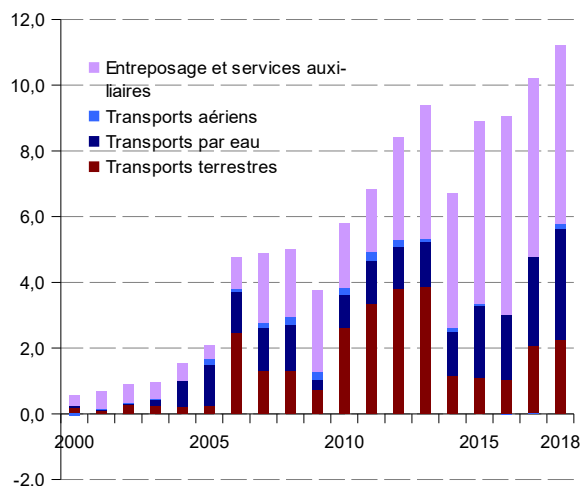
En milliards d'euros



Source : Banque de France

Figure A9-4 Investissements étrangers en France par secteur

En milliards d'euros



Source : Banque de France

L'entreposage et les services auxiliaires sont également le principal secteur des transports destinataire des investissements étrangers en France avec 5,4 milliards d'euros en 2018. Depuis 2013, leur croissance moyenne annuelle est de 5,9 %. Les investissements dans les transports terrestres et par conduite ont baissé de 10,1 % en moyenne annuelle sur les cinq dernières années. Ils augmentent néanmoins de 9,1 % en 2018 après avoir doublé en 2017. Les investissements dans le transport maritime et fluvial ont progressé en moyenne de 19,7 % par an depuis 2013.

ZONE EURO, PRINCIPALE ZONE D'ÉCHANGE DES INVESTISSEMENTS

Les investissements des entreprises françaises à l'étranger s'orientent d'abord vers l'Union européenne (61,9 % du total) : ils restent essentiellement localisés dans les pays de la zone euro où ils sont en baisse de 2,5 % en moyenne annuelle depuis 2013. Bien que marginaux dans les pays de l'Europe Centrale et Orientale de l'Union européenne, les investissements français y ont augmenté de 39,2 % en moyenne annuelle depuis 2013. Hors Union européenne, les investissements des entreprises françaises augmentent de 5,9 % en moyenne annuelle depuis fin 2013. 69,2 % des investissements étrangers en France en transport proviennent de l'Union européenne. Les investissements de la zone euro ont progressé de 2,5 % en moyenne annuelle depuis 2013. Les investissements provenant des pays hors Union européenne progressent en moyenne de 8,0 % par an depuis fin 2013.

Méthodologie

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

Les ID étrangers sont des investissements dans le secteur transports et entreposage ; les ID français sont des ID de sociétés françaises du secteur transports et entreposage. La ventilation géographique est établie sur la base du pays de première contrepartie.

Les données de l'année n-1 et n-2, provisoires, peuvent être révisées.

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

En 2018, les prix du transport de fret rebondissent dans tous les secteurs, à l'exception du transport aérien. Les prix du transport ferroviaire (+ 3,2 %) et du transport fluvial (+ 3,2 %) augmentent davantage que ceux du transport routier (+ 2,1 %) et du transport maritime (+ 1,3 %). Le transport aérien (- 2,0 %) est le seul secteur à voir ses prix diminuer. Dans le même temps, les évolutions sont aussi globalement orientées à la hausse dans l'entreposage et la logistique : les prix augmentent pour la manutention (+ 2,4 %), pour la messagerie, fret express (+ 2,5 %), pour l'entreposage (+ 1,1 %) et sont quasi-stables pour les autres services de poste et de courrier (+ 0,1 %).

POURSUITE DE LA HAUSSE DES PRIX DANS LE FRET ROUTIER

Sur l'année 2018, les prix du transport routier de fret augmentent (+ 2,1 %) par rapport à 2017 continuant la tendance entamée l'année précédente (+ 1,0 %). L'évolution annuelle moyenne observée entre 2013 et 2018 est légèrement positive (+ 0,3 %). Pour les composantes nationales en 2018, les prix du transport de fret de proximité évoluent peu sur un an (+ 0,5 %) tandis que ceux du transport de fret interurbain sont en hausse (+ 2,5 %). À l'international, les prix montent (+ 2,5 %).

FORTE PROGRESSION DES PRIX DANS LE FRET FERROVIAIRE

Sur l'année 2018, les prix du fret ferroviaire croissent fortement (+ 3,2 %). Cette évolution confirme la reprise de l'année précédente (+ 0,6 %). Cette situation reflète principalement l'état du marché national sur lequel les prix bondissent (+ 4,6 %). Sur le marché international, les prix augmentent également (+ 1,8 %). Cependant l'évolution annuelle moyenne du prix du transport ferroviaire observé entre 2013 et 2018 diminue de - 1,0 %.

ACCROISSEMENT DES PRIX DANS LE FRET MARITIME

Les prix du transport maritime progressent (+ 1,3 %). L'évolution est modérée par rapport à celle de l'année précédente (+ 6,5 %). Malgré cette reprise, les prix moyens sur 5 ans restent sur une tendance baissière de - 1,3 % par an.

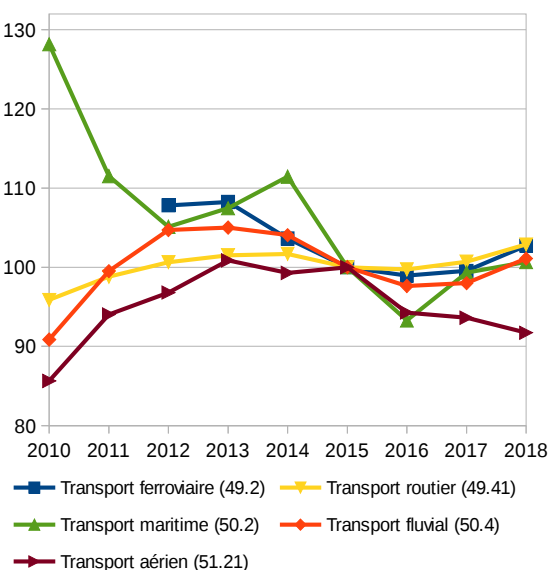
Figure A10.1 Évolution des prix du transport de fret

Indice en base 100 - 2015 et évolutions annuelles en %

	Indice 2018	Évolutions annuelles			
		2016	2017	2018	2018 /2013
Transport ferroviaire (49.2)	102,7	-1,1	0,6	3,2	-1,0
National	104,0	-1,5	1,0	4,6	-1,2
International	102,1	0,1	0,2	1,8	1,0
Transport routier (49.41)	102,9	-0,3	1,0	2,1	0,3
Transport de fret de proximité	100,7	0,0	0,2	0,5	0,5
Transport de fret interurbain	103,5	-0,3	1,2	2,5	0,3
Transport international	102,9	0,0	0,4	2,5	0,5
Transport maritime (50.2)	100,7	-6,7	6,5	1,3	-1,3
Transport fluvial (50.4)	101,1	-2,4	0,4	3,2	-0,8
National	101,6	-3,2	0,3	4,8	-0,7
International	105,7	4,4	2,4	-1,1	0,3
Transport aérien (51.21)	91,7	-5,7	-0,7	-2,0	-1,9

Figure A10.2 Indices de prix du transport de fret

Indices en moyenne annuelle en base 2015



Note : l'enquête sur les prix du transport de fret ferroviaire a démarré en 2012.

Champ : France entière, à l'exception des prix du fret ferroviaire qui portent sur la France métropolitaine.

Sources : Insee ; SDES, Base 2015

partie A: transport et activité économique

REBOND DES PRIX DU FRET FLUVIAL EN 2018

Les prix du transport fluvial progressent en 2018 (+ 3,2 % par rapport à l'année 2017) après une faible évolution l'an dernier (+ 0,4 %). La tendance de long terme s'établit à - 0,8 % d'évolution annuelle moyenne.

REPLI DES PRIX DU FRET AÉRIEN

En 2018, les prix dans le transport aérien de fret ont diminué (- 2,0 %) par rapport à 2017. Cette baisse fait suite à celles enregistrées au cours des deux années précédentes (- 0,7 % en 2017 et - 5,7 % en 2016). La tendance de long terme entre 2013 et 2018 est une baisse moyenne annuelle de - 1,9 %.

PROGRESSION DES PRIX DE L'ENTREPOSAGE ET DE LA MANUTENTION

Durant l'année écoulée, les prix de l'entreposage augmentent (+ 1,1 %) par rapport à l'année 2017, sous l'effet d'une hausse dans l'entreposage non frigorifique (+ 1,3 %) et une baisse modérée dans l'entreposage frigorifique (- 0,7 %). Les prix de la manutention ont quant à eux augmenté (+ 2,4 %) portés principalement par la manutention non-portuaire (+ 4,5 %) et soutenus par la manutention portuaire (+ 0,8 %).

HAUSSE DES PRIX DANS LA MESSAGERIE

En 2018, les prix de la messagerie et du fret express (+ 2,5 %) sont en hausse pour la troisième année consécutive. Les prix des autres services de poste et de courrier sont quasi-stables (+ 0,1 %).

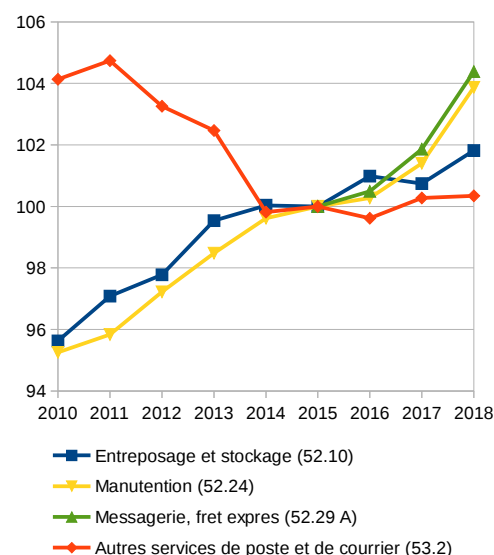
Figure A10.3 Évolution des prix des activités logistiques

Indice en base 100- 2015 et évolutions annuelles en %

	Indice 2018	Évolutions annuelles			
		2016	2017	2018	2018 /2013
Entreposage et stockage (52.10)	101,8	1,0	-0,2	1,1	0,5
Frigorifique	98,1	0,3	-1,6	-0,7	-0,7
Non frigorifique	102,4	1,2	-0,1	1,3	0,7
Manutention (52.24)	103,9	0,3	1,1	2,4	1,1
Portuaire	102,2	0,2	1,2	0,8	0,9
Non portuaire	106,0	0,8	0,7	4,5	0,7
Messagerie, fret express (52.29 A)	104,4	0,5	1,4	2,5	nd
Autres services de poste et de courrier (53.2)	100,3	-0,4	0,7	0,1	-0,4
National	102,2	0,8	0,6	0,7	-2,0
International	94,2	-4,4	1,2	-2,7	-2,4

Figure A10.4 Indices de prix des activités logistiques

Indices en moyenne annuelle base 2015



Note : l'enquête Opise (Observation des prix de l'industrie et des services) de l'Insee a commencé à collecter des données sur la messagerie, fret express en 2014.

Champ : France entière.

Sources : Insee ; SDES, Base 2015

À savoir...

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

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

partie B

Entreprises françaises de transport

— Le secteur des « transports et entreposage » comptait 145 100 entreprises fin 2017 (+ 13,1 % par rapport à fin 2016).

Avec 225 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2017 (+ 6,0 % par rapport à 2016), les entreprises de transport réalisent 5,4 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture).

Au sein des « transports et entreposage », le secteur du transport routier de marchandises (TRM) représentait en 2017 29 % des entreprises, employait 27 % des salariés et réalisait 22 % du chiffre d'affaires. En 2018, le chiffre d'affaires du TRM devrait augmenter de 5,5 % et le taux de marge de 1,6 point.

En Île-de-France, l'Épic RATP affiche à nouveau une hausse de sa production et investit un peu plus.

Après une hausse de l'activité ferroviaire en 2017, les comptes de 2018 sont fortement impactés par les grèves.

Dans le transport maritime, la production a nettement repris en 2017 (+ 27,3 %) et la tendance serait en léger progrès en 2018 dans le secteur « passagers ».

La production des compagnies aériennes a légèrement augmenté en 2017 (+ 1,2 %). En 2018, leur activité augmenterait.

Aéroports de Paris (ADP) continue d'investir en 2018 et sa dette financière à moyen et long termes augmente encore.



B1. Démographie des entreprises

Fin 2017, le secteur des transports et entreposage compte 145 100 entreprises soit 13,1 % de plus que fin 2016. En 2018, hors micro-entreprises, la création d'entreprises reste très dynamique avec 27 200 nouvelles entreprises, soit 51,6 % de plus qu'en 2017. La part des nouvelles immatriculations de micro-entreprises continue d'augmenter pour atteindre le taux record de 61,4 % de l'ensemble des créations. Le secteur des transports et entreposage est le plus gros contributeur de l'ensemble de l'économie marchande à la hausse des créations totales en 2018. Les défaillances augmentent sensiblement (+ 11,3 %) avec 2 040 redressements judiciaires.

LE NOMBRE D'ENTREPRISES ENREGISTRE SA PLUS FORTE PROGRESSION DEPUIS DOUZE ANS

Entre le 31 décembre 2005 et le 31 décembre 2017, le nombre d'entreprises n'a cessé de progresser dans le secteur « Transports et entreposage ». La hausse en 2017 est la plus forte (+ 13,1 %) sur la période. Au total, on dénombre 145 059 entreprises au 31 décembre 2017.

Pour la sixième année consécutive, le « transport de voyageurs » (secteur qui compte la majorité des entreprises) est le plus fort contributeur à l'augmentation du nombre d'entreprises : 7 645 unités de plus que l'année précédente soit + 12,2 % en 2017. Pour chacun des sous-secteurs, la hausse de 2017 est supérieure à celle en moyenne annuelle depuis 2013, en particulier pour les « Activités de poste et de courrier » comprenant notamment la livraison à domicile.

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

Niveau en unités, évolutions annuelles en %

	Niveau 31 déc. 2017 (sd)	Évolutions annuelles 31 déc. 2017 (sd)	31 déc. 2017/ 31 déc. 2012
Transport de voyageurs	70 314	12,2	10,9
Taxis (et VTC)	58 838	14,6	11,9
Routier (cars)	7 293	-2,1	3,7
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	4 183	8,2	12,0
Transport de marchandises	45 638	2,9	1,7
Routier de fret et services de déménagement	44 445	3,0	1,8
Autre transport de marchandises	1 193	1,3	0,1
Autres services de transport	12 280	5,7	5,5
Activités de poste et de courrier	16 827	75,2	58,6
Transports et entreposage	145 059	13,1	8,9

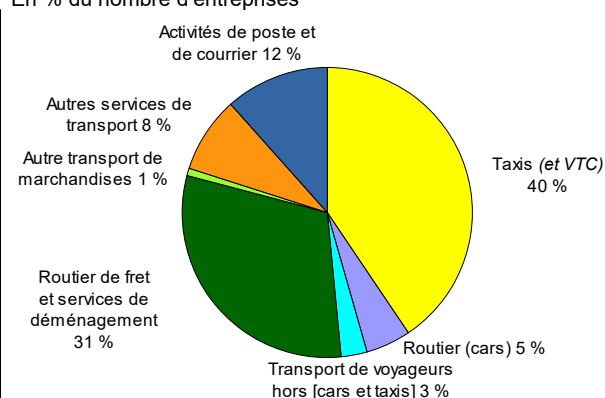
Note : (sd) = semi-définitif.

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

Source : Insee, Sirene

Figure B1.2 Répartition sectorielle au 31 décembre 2017 des entreprises de transports et entreposage

En % du nombre d'entreprises



Source : Insee, Sirene

LES TRANSPORTS ET ENTREPOSAGE EST LE SECTEUR AYANT LE PLUS PROGRESSÉ EN NOMBRE DE CRÉATIONS TOTALES EN 2018

En 2018, dans l'ensemble des secteurs de l'économie marchande (hors agriculture, sylviculture et pêche), les créations totales (y compris micro-entreprises) progressent de 16,9 % (soit 100 016 créations de plus qu'en 2017). Le secteur des « transports et entreposage » avec une augmentation des créations de 28 550 unités (soit + 68,1 % par rapport à l'année précédente) est ainsi, avec une part de 28,5 %, le plus gros contributeur de l'économie marchande (devant le secteur des « activités spécialisées, scientifiques et techniques »).

partie B: entreprises françaises de transport

Figure B1.3 Créations d'entreprises hors micro-entreprises, dans le secteur transports et entreposage
Niveau en unités, taux de création en %

	Niveau 2018	Taux de création 2017 2018 2014-2018 annuel moyen		
Transport de voyageurs	12 081	17,1	17,2	15,7
Taxis (et VTC)	11 560	19,8	19,6	17,4
Routier (cars)	141	2,2	1,9	5,5
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	380	10,2	9,1	13,4
Transport de marchandises	3 697	6,7	8,1	6,7
Routier de fret et services de déménagement	3 631	6,7	8,2	6,8
Autre transport de marchandises	66	5,6	5,5	5,2
Autres services de transport	976	8,2	7,9	7,9
Activités de poste et de courrier	10 446	34,3	62,1	28,6
Transports et entreposage	27 200	14,0	18,8	13,0

Champ : cf. figure B1.1.

Source : Insee, Sirene

Figure B1.4 Créations de micro-entreprises dans le secteur transports et entreposage
Niveau en unités, taux de création en %

	Niveau 2018	Taux de création 2017 2018 2014-2018 annuel moyen		
Transport de voyageurs	4 061	5,8	5,8	8,1
Taxis (et VTC)	3 695	6,0	6,3	8,2
Routier (cars)	178	5,2	2,4	8,1
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	188	5,3	4,5	6,5
Transport de marchandises	1 107	2,0	2,4	2,0
Routier de fret et services de déménagement	1 085	2,0	2,4	2,1
Autre transport de marchandises	22	0,9	1,8	1,5
Autres services de transport	508	4,0	4,1	5,0
Activités de poste et de courrier	37 571	197,4	223,3	180,6
Transports et entreposage	43 247	18,7	29,8	16,2

Champ : cf. figure B1.1.

Source : Insee, Sirene

LA HAUSSE DES CRÉATIONS « CLASSIQUES » SE POURSUIT EN 2018

Le nombre de créations « classiques » (hors micro-entreprises) dans le secteur des transports et de l'entreposage, augmente de 51,6 % en 2018, avec 27 200 nouvelles entreprises, dépassant ainsi largement l'ancien record de 2017 (17 937 entreprises créées). Le taux de création (rapport entre le nombre de créations dans l'année et le nombre d'entreprises en fin d'année précédente) en 2018, atteint 18,8 %, nouveau taux record.

Le plus grand pourvoyeur de créations en 2018 est le transport de voyageurs avec 12 081 nouvelles unités : au sein de ce secteur, le principal contributeur est le secteur des « Transports de voyageurs par taxis » qui comprend les voitures de transport avec chauffeur (VTC). Il enregistre 11 560 nouvelles entreprises soit plus qu'en 2017.

En évolution, le secteur le plus dynamique depuis 2015, est encore celui des « Activités de poste et de courrier » avec + 217,6 % en 2018 par rapport à 2017. Les sociétés de livraisons à domicile contribuent fortement à la hausse des créations de ce secteur, qui sont passées de 267 à 10 446 unités entre 2015 et 2018 : le taux de création passe ainsi de 12,5 % à 62,1 % (soit + 49,6 points en trois ans).

Les créations « classiques » augmentent fortement en 2018 dans le transport de marchandises (+ 24,2 %) : le taux de création progresse ainsi de 1,4 point pour atteindre 8,1 %, soit le plus fort taux depuis 2012. Cette hausse est imputable au secteur des « Transports routiers de fret et services de déménagement ».

LES CRÉATIONS DE MICRO-ENTREPRISES DÉPASSENT ENCORE LES CRÉATIONS « CLASSIQUES »

2016 est la première année où les nouvelles micro-entreprises ont été plus importantes que les créations classiques dans les transports. 2017 a confirmé cette tendance qui s'accroît encore en 2018. Depuis 2012, la part des créations de micro-entreprises dans l'ensemble des créations progresse régulièrement. Elle gagne 4,2 points en 2018 et s'établit à 61,4 %. Ce taux est nettement supérieur à celui de l'ensemble des secteurs principalement marchands (44,6 %).

En 2018, le nombre de nouvelles micro-entreprises augmente de 80,5 %. Cette hausse est surtout imputable aux « Autres activités de poste et de courrier » avec 37 571 nouvelles immatriculations (deux fois plus qu'en 2017).

HAUSSE DES DÉFAILLANCES D'ENTREPRISES EN 2018

En 2018, 2 044 défaillances sont prononcées soit 11,3 % de plus qu'en 2017 et le plus haut niveau jamais atteint dans les années 2000, ex-aequo avec 2009. Ce constat est toutefois à relativiser car le stock d'entreprises existantes est bien plus élevé en 2018 que les années précédentes. En effet en 2009, le taux de défaillance (rapport entre le nombre de défaillances dans l'année et le nombre d'entreprises en fin d'année précédente) était de 2,3 % tandis qu'en 2018 il s'établit à 1,4 %.

partie B : entreprises françaises de transport

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

	2016	2017	2018	Part annuelle moyenne 2014-2018
Transport de voyageurs	27,7	25,5	25,2	34,6
Taxis	25,3	23,3	24,2	33,2
Routier (cars)	65,2	70,2	55,8	61,0
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	26,9	34,1	33,1	32,8
Transport de marchandises	26,2	22,7	23,0	23,3
Routier de fret et services de déménagement	26,2	22,9	23,0	23,3
Autre transport de marchandises	23,6	14,3	25,0	22,7
Autres services de transport	33,8	32,7	34,2	38,4
Activités de poste et de courrier	90,4	85,2	78,2	87,0
Transports et entreposage	53,1	57,2	61,4	53,4
Ensemble des activités marchandes non agricoles	40,2	40,9	44,6	43,9

Champ : cf. figure B1.1.

Source : Insee, Sirene

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

Niveau en unités, taux de défaillance en %

	Niveau 2018	Taux de défaillance 2017 2018		2014-2018 annuel moyen
Transport de voyageurs	684	0,7	1,0	0,7
Taxis	501	0,6	0,9	0,6
Routier (cars)	124	1,7	1,7	1,4
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	59	0,6	1,4	0,9
Transport de marchandises	1 147	2,6	2,5	2,8
Routier de fret et services de déménagement	1 138	2,7	2,6	2,9
Autre transport de marchandises	9	0,8	0,8	1,0
Autres services de transport	181	1,5	1,5	1,5
Activités de poste et de courrier	32	0,3	0,2	0,9
Transports et entreposage	2 044	1,4	1,4	1,6

Champ : cf. figure B1.1.

Source : Bodacc, calculs Banque de France

Défaillance d'entreprise

Les défaillances d'entreprises sont comptabilisées à la date du jugement.

Le concept de défaillance traduit la mise en redressement judiciaire de l'entreprise qui peut avoir diverses issues :

la liquidation judiciaire (qui est une forme parmi d'autres de cessation d'entreprise), 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 (ou disparition) d'entreprise, de même qu'une cessation se produit le plus souvent sans qu'il y ait eu préalablement défaillance.

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

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

Dans cette fiche, les « entreprises » désignent les unités légales marchandes (Siren) inscrites au répertoire Sirene.

Dans les autres fiches de la *partie B*, *Les entreprises françaises de transport*, les nombres d'entreprises sont issus d'une autre source : Insee-Ésane (Élaboration des statistiques annuelles d'entreprise). Pour de plus amples informations, les définitions de démographie d'entreprises (notamment les « micro-entreprises », terme qui remplace « auto-entreprises » depuis le 19 décembre 2014) sont présentées en annexe.

B2.1 Comptes des entreprises de transport

Avertissement : dans la suite de la partie B, l'année 2017 est le dernier exercice disponible pour les comptes d'entreprises estimés à partir de la source Insee-Ésane. Les données 2018 proviennent d'autres sources.

Avec 225 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2017, les entreprises de transport réalisent 5,4 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture).

L'année 2017 a été marquée par une croissance substantielle du chiffre d'affaires (+ 6,0 %). La valeur ajoutée brute a ainsi progressé (+ 3,5 %) malgré une forte hausse des consommations intermédiaires. L'excédent brut d'exploitation a nettement augmenté (+ 15,0 %) suite principalement à une maîtrise des charges de personnel. Les investissements corporels bruts sont repartis (+ 5,9 %) après le recul de 2016.

Les entreprises du secteur des transports exercent l'essentiel de leurs activités dans la branche transport (97 % de leur chiffre d'affaires) : 46 % en autres services de transport, 30 % en transport de marchandises et 24 % en transport de voyageurs. Cependant, certaines entreprises exercent d'autres activités secondaires. Ainsi les compagnies aériennes de passagers réalisent 87 % de leur chiffre d'affaires en transport aérien de passagers et les 13 % restant dans d'autres activités (7 % dans le transport de marchandises et 6 % dans des secteurs hors transports). De même des entreprises dont l'activité principale n'est pas le transport réalisent une partie de leur chiffre d'affaires dans la branche transport : ainsi 6 % du chiffre d'affaires de la branche « transport routier de marchandises » est généré par des entreprises hors secteur transport.

LE CHIFFRE D'AFFAIRES A REPRIS SA PROGRESSION EN 2017

Le chiffre d'affaires (CA) des entreprises du secteur « Transports et entreposage » a de nouveau progressé en 2017 (+ 6,0 %) pour atteindre 225 milliards d'euros. En comparaison, le chiffre d'affaires de l'ensemble des entreprises (hors agriculture) a augmenté de 4,9 %. En 2016, le chiffre d'affaires des transports avait enregistré son unique baisse annuelle depuis 2009, cette diminution s'expliquant principalement par la restructuration du groupe SNCF. En 2017, tous les grands secteurs des transports ont vu leur chiffre d'affaires croître, en particulier celui du transport de marchandises (à la fois dans le routier et dans le maritime) en hausse de 7,0 milliards d'euros soit 11,1 % de plus par rapport à l'année précédente. Dans le transport de voyageurs (+ 3,1 %), les évolutions sont plutôt positives hormis des reculs modérés dans quelques activités comme les transports urbains et suburbains de voyageurs (- 1,1 %). Dans les autres services de transport, seule la manutention non portuaire a reculé. Enfin la progression du CA des autres activités de poste et de courrier a largement contrebalancé le léger repli du chiffre d'affaires de La Poste. En 2017, les consommations intermédiaires ont suivi le même rythme que celui du chiffre d'affaires. Elles ont augmenté de 7,2 % (soit + 9,6 milliards d'euros) pour atteindre 142,4 milliards d'euros. Elles représentent 63,3 % des emplois du chiffre d'affaires, dont 19,1 % en sous-traitance incorporée (« cœur de métier ») et 6,6 % en achats de carburant. Le poids des consommations intermédiaires, rapporté au chiffre d'affaires, est élevé dans le transport de marchandises (69,5 %) surtout dans le fret maritime (91,8 %) et aérien (80,7 %). Il est moindre dans le transport de voyageurs (59,2 %), notamment dans les transports urbains et suburbains de voyageurs (38,6 %).

HAUSSE DE LA VALEUR AJOUTÉE (+ 3,5 %)

À 87,5 milliards d'euros en 2017, la valeur ajoutée brute (VAb) a crû de 3,5 % soit une hausse équivalente à celle de l'ensemble des entreprises hors agriculture.

Parmi les grands secteurs, seules les activités de poste et de courrier étaient en retrait (- 2,7 %) suite au recul du chiffre d'affaires de La Poste. Les autres grands secteurs ont progressé avec cependant des évolutions contrastées dans le transport de voyageurs : + 1,4 % mais avec des diminutions dans les transports urbains et suburbains de voyageurs et dans les transports routiers de voyageurs.

NET ACCROISSEMENT DE L'EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION (EBE) EN 2017

Après le net recul de l'excédent brut d'exploitation en 2016 (- 5,4 %), celui-ci est reparti à la hausse en 2017 (+ 15,0 %) pour atteindre 21,0 milliards d'euros. Les charges de personnel (qui pèsent près des trois quarts de la VAb) ont légèrement crû en 2017 (+ 1,2 %) suite à l'augmentation de l'emploi salarié moyen (+ 0,9 %). L'excédent brut d'exploitation des autres services de transport, qui compte pour deux tiers de celui des transports, a progressé de 4,9 %, porté par l'organisation de transport de fret. L'EBE du transport de marchandises (poids de 20 %) s'est nettement amélioré (+ 42,6 %) suite principalement à un EBE redevenu positif dans le maritime. Le constat est inverse dans les activités de poste et de courrier qui, comme en 2016, se sont dégradées en 2017. L'excédent brut d'exploitation a encore accentué son déficit qui s'est élevé à - 1,9 milliard d'euros en 2017 car, comme en 2016, la diminution des charges de personnel (- 145 millions d'euros) n'a pas compensé la chute de la VAb (- 225 millions d'euros).

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B2.1-1 Les comptes des secteurs des transports et entreposage en 2017

A) 2017 provisoire : niveaux en millions d'euros	Chiffre d'affaires	Conso. interméd.	Valeur ajoutée brute	Charges de personnel	EBE	Invest. corporels bruts (*)
Transport de voyageurs	60 275	35 676	26 111	21 319	4 825	6 968
Ferroviaire (voyageurs)	17 842	11 360	7 720	6 136	866	2 542
TCU	8 681	3 349	5 620	4 998	1 238	1 710
Routier (cars)	7 101	4 113	2 972	3 032	280	422
Aérien (voyageurs)	19 192	13 026	6 263	5 114	1 015	1 351
Autre transport de voyageurs	7 458	3 828	3 535	2 040	1 427	944
dont taxis (et VTC)	4 226	2 056	2 161	1 239	906	441
Transport de marchandises	70 264	48 804	20 670	15 730	4 154	3 515
dont Routier de fret et services de déménagement	49 023	31 272	16 988	14 285	2 059	1 872
dont Maritime (fret)	s	s	s	s	s	s
Autres services de transport	80 348	51 709	32 666	16 638	13 893	11 116
Entreposage et manutention	16 445	10 188	5 951	4 110	1 414	1 309
Services auxiliaires	29 627	13 919	20 279	7 213	11 672	9 048
Organisation du transport de fret	34 275	27 602	6 436	5 315	807	760
Activités de poste et de courrier	14 222	6 200	8 042	9 244	-1 851	331
Transports et entreposage	225 109	142 389	87 489	62 931	21 022	21 930

B) "2017 provisoire"/"2016 (champ 2017) provisoire" : évolutions en %	Chiffre d'affaires	Conso. interméd.	Valeur ajoutée brute	Charges de personnel	EBE	Invest. corporels bruts (*)
Transport de voyageurs	3,1	4,1	1,4	-0,1	23,3	-4,6
Ferroviaire (voyageurs)	5,6	5,7	5,1	-3,0	248,5	-1,3
TCU	-1,1	2,6	-2,7	-1,8	22,9	-9,2
Routier (cars)	0,5	4,9	-5,2	1,8	-20,9	-1,9
Aérien (voyageurs)	1,7	0,9	1,9	0,4	11,6	-7,9
Autre transport de voyageurs	8,8	11,2	5,4	9,8	2,3	-0,5
dont taxis (et VTC)	15,9	22,0	10,1	14,3	8,4	8,9
Transport de marchandises	11,1	11,2	9,4	3,5	42,6	20,6
dont Routier de fret et services de déménagement	7,0	8,3	3,9	3,8	7,3	-1,2
dont Maritime (fret)	s	s	s	s	s	s
Autres services de transport	5,1	6,1	3,3	2,4	4,9	8,5
Entreposage et manutention	10,7	10,5	8,1	10,7	1,6	60,2
Services auxiliaires	3,7	6,8	3,0	1,0	4,9	1,7
Organisation du transport de fret	3,8	4,2	0,1	-1,5	11,0	41,1
Activités de poste et de courrier	0,6	5,2	-2,7	-1,5	3,3	34,1
Transports et entreposage	6,0	7,2	3,5	1,2	15,0	5,9

Afin de faciliter les comparaisons entre 2017 et 2016, les données de 2016 ont été recalculées sur le champ d'entreprises de 2017.

Champ : entreprises de France métropolitaine et des Dom.

(*) : Investissements corporels bruts hors apports

s : secret statistique.

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

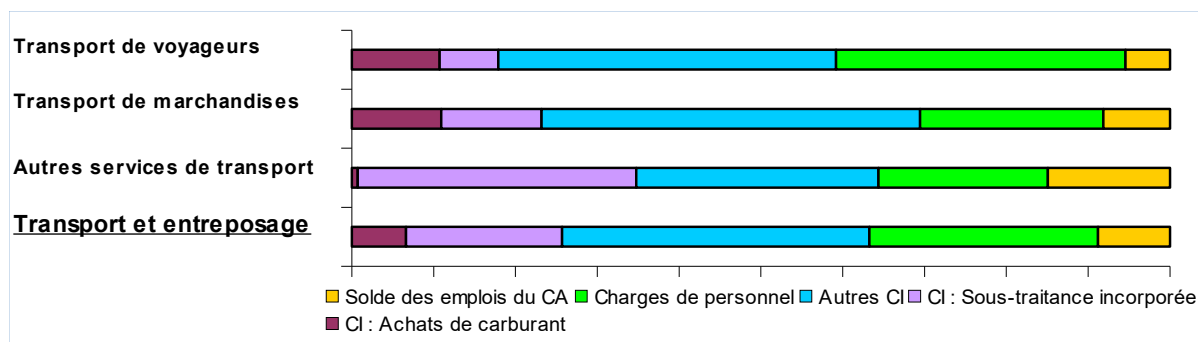
LES INVESTISSEMENTS CORPORELS ONT AUGMENTÉ EN 2017

Les investissements corporels bruts hors apports ont crû en 2017 (+ 5,9 %) après la forte chute de 2016 (- 7,4 %) pour s'élever à 21,9 milliards d'euros. Les secteurs de l'entrepôt et de manutention et du transport maritime de fret sont les plus gros contributeurs à cette hausse. À l'inverse le transport de voyageurs a enregistré une chute (- 4,6 %) dans presque toutes ses activités notamment dans les transports urbains et suburbains ainsi que dans l'aérien. Il est vrai que dans ce dernier secteur, les investissements avaient presque doublé l'année précédente.

partie B: entreprises françaises de transport

Figure B2.1-2 **Emplois du chiffre d'affaires (CA) 2017 par grands secteurs**

En % du CA



Source: estimations SDES d'après Insee-Ésane

NETTE PROGRESSION DU TAUX DE MARGE EN 2017

Le taux de valeur ajoutée a légèrement décliné (- 0,9 point). Le taux de marge brute d'exploitation (EBE / VAb) a nettement crû en 2017 (+ 2,4 points) pour s'établir à 24,0 % enregistrant ainsi sa quatrième hausse en cinq ans. Il a fortement progressé dans le transport de voyageurs (+ 3,3 points) et surtout dans le fret (+ 4,7 points). Dans le premier cas, l'explication vient de la nette amélioration de l'EBE (due en partie à une diminution des charges de personnel) du transport ferroviaire interurbain de voyageurs et dans le second cas du fait d'un EBE redevenu positif dans le fret maritime. Le taux de marge nette d'exploitation a légèrement augmenté en moyenne (+ 0,6 point) malgré des évolutions contrastées au sein des grands secteurs : ce taux a augmenté de 1,9 point dans le transport de marchandises car la nette amélioration du résultat financier a entraîné un doublement du résultat courant avant impôts. Ce ratio a légèrement diminué dans le transport de voyageurs (- 0,3 point) mais a progressé dans les activités de poste et de courrier (+ 2,6 points) car la hausse des reprises d'exploitation sur provisions et amortissements ont impacté favorablement le résultat d'exploitation (et donc le résultat courant avant impôts) malgré le creusement du déficit de l'EBE. Enfin le taux d'endettement (rapporté au total de passif) a baissé (- 0,9 point) puisque les emprunts et dettes assimilés ont augmenté (+ 3,1 %) moins rapidement que le total du passif de bilan (+ 5,4 %). Ce ratio a diminué dans tous les grands secteurs hormis le transport de voyageurs où il s'est légèrement accru (+ 0,2 point) car les emprunts ont augmenté de 4,9 % contre 4,2 % pour le passif.

Figure B2.1-3 **Principaux ratios économiques par grands secteurs en 2016 et 2017**

En %	VAb/CA Taux de valeur ajoutée		EBE/VAb Taux de marge brute d'exploitation		Résultat courant avant impôts/CA Taux de marge nette d'exploitation		Emprunts, dettes assimilées/Passif Taux d'endettement	
	2016 (champ 2017)	2017	2016 (champ 2017)	2017	2016 (champ 2017)	2017	2016 (champ 2017)	2017
Transport de voyageurs	44,0	43,3	15,2	18,5	3,5	3,2	29,8	30,0
Transport de marchandises	29,9	29,4	15,4	20,1	2,3	4,2	27,3	25,9
Autres services de transport	41,4	40,7	41,9	42,5	8,8	8,7	54,6	53,3
Activités de poste et de courrier	58,5	56,5	-21,7	-23,0	1,5	4,1	35,1	33,3
Transports et entreposage	39,8	38,9	21,6	24,0	4,9	5,5	43,2	42,3

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

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

Avertissement : l'exercice 2018 étant estimé, les commentaires sont au conditionnel

En 2017, les entreprises des transports routiers de fret et services de déménagement (TRM) représentent au sein du secteur des transports et entreposage 29 % des entreprises et emploient 27 % des salariés. Elles réalisent 22 % du chiffre d'affaires et 19 % de la valeur ajoutée brute.

En 2018, la situation économique s'améliorant, le chiffre d'affaires des entreprises du secteur des transports routiers de fret et services de déménagement progresserait d'environ 5,5 % pour atteindre 51,7 milliards d'euros. Compte tenu de la hausse des consommations intermédiaires (+ 4,1 %), la valeur ajoutée brute progresserait de 8,0 %. La masse salariale, en hausse de 6,0 %, n'impacterait pas négativement l'excédent brut d'exploitation qui pourrait croître de 22,1 %. Le taux de marge progresserait ainsi de 1,6 point.

UN CHIFFRE D'AFFAIRES EN HAUSSE EN 2017

En 2017, le chiffre d'affaires a progressé de 7,0 % marquant une nette évolution par rapport aux années précédentes. Ainsi, la valeur ajoutée brute (VAb) des entreprises du TRM a progressé de 3,9 % malgré une hausse des consommations intermédiaires de 8,3 % imputable en partie aux fortes augmentations de la sous-traitance incorporée (+ 9,0 %) et des locations, charges locatives et de copropriété (+ 7,8 %). Les charges de personnel, bien qu'en progression (+ 3,8 %), n'ont pas empêché l'excédent brut d'exploitation de croître sensiblement (+ 7,3 %). Ainsi le taux de marge s'est établi à 12,1 % soit 0,4 point de plus qu'en 2016. Le chiffre d'affaires moyen par entreprise a nettement progressé en 2017.

Figure B2.2-1 **Comptes des entreprises de transports routiers de fret et services de déménagement**

Niveau en million d'euros, évolution en %, différence de taux en points

	Niveau	Niveau	Évolutions annuelles		
	2017 (p)	2018 (e)	2016	2017 (p)	2018 (e)
Chiffre d'affaires	49 023	51 708	2,9	7,0	5,5
Production	48 260	50 902	2,9	6,7	5,5
Consommations intermédiaires	31 272	32 564	3,1	8,3	4,1
<i>dont Sous-traitance incorporée</i>	6 646	-	5,8	9,4	-
<i>dont Locations, charges locatives et de copropriété</i>	2 927	-	3,2	7,8	-
<i>dont Achats de carburant</i>	5 734	6 387	1,0	3,8	11,4
Valeur ajoutée brute (VAb)	16 988	18 339	2,5	3,9	8,0
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	747	784	2,5	2,3	5,0
Charges de personnel	14 285	15 138	4,2	3,8	6,0
Excédent brut d'exploitation (EBE)	2 059	2 515	-7,2	7,3	22,1
<i>Taux de marge = EBE/VAb</i>	12,1 %	13,7 %	-1,2 pt	0,4 pt	1,6 pt
Investissements corporels bruts hors apports	1 872	-	14,3	-1,2	-
Nombre d'entreprises (en unités)	34 172	-	0,0	-1,3	-

Note : (p) provisoire, (e) estimé.

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane ; Acoiss ; CNR

POURSUITE EN 2018 DE LA REPRISE DE L'ACTIVITÉ

L'activité du transport routier intérieur de marchandises, mesurée par l'indice d'activité de services de transport (IAST) pour compte d'autrui du pavillon français, augmente en 2018 pour la deuxième année consécutive (+ 2,3 %) après cinq années de baisse. L'activité des transports intérieurs nationaux progresse de 2,7 % tandis que celle des transports intérieurs internationaux est en net recul (- 5,1 %).

Le chiffre d'affaires pourrait croître en 2018 de 5,5 % et atteindre 51,7 milliards d'euros, soit le plus haut niveau jamais atteint.

Les dépenses d'achats de carburants augmenteraient assez fortement (+ 11,4 %). Cette hausse est la conséquence de l'augmentation du coût du gazole professionnel (+ 11,9 %) qui est faiblement atténuée par les légères baisses des consommations unitaires des poids lourds (- 0,4 %) et du trafic des poids lourds français (- 0,5 %). Il en résulterait un accroissement des consommations intermédiaires de 4,1 %, insuffisant cependant pour enrayer la sensible progression de la valeur ajoutée brute (+ 8,0 %). Les charges de personnel hors intérim seraient en nette hausse (+ 6,0 %) mais de bien moindre envergure que la croissance de la VAb, ce qui explique que l'excédent brut d'exploitation devrait croître de 22,1 % et le taux de marge (EBE/VAb) gagnerait 1,6 point pour atteindre 13,7 %.

L'enquête de conjoncture de l'Insee sur l'opinion des chefs d'entreprise indique de légères embellies de la situation de trésorerie et de la tendance passée du résultat d'exploitation en 2018 par rapport aux années précédentes, même si leurs opinions restent encore un peu pessimistes.

AUGMENTATIONS DES COÛTS SUPÉRIEURES À CELLES DES PRIX

En 2018 en moyenne annuelle, les prix des prestations augmentent sur la longue distance (*id est* les transports dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile) : + 2,5 % pour le national et + 0,5 % pour l'international. Les coûts pour les entreprises sur la longue distance croissent à un rythme supérieur (+ 4,1 %) : tous les postes participent à cette augmentation, en particulier l'indice de prix du gazole professionnel. Sur la courte distance, le différentiel entre coûts et prix est aussi marqué : en moyenne annuelle, les prix augmentent (+ 2,5 %) alors que les coûts croissent nettement, + 4,1 % pour les ensembles articulés (jusqu'à 44 tonnes) et + 3,6 % pour les véhicules porteurs.

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

Base 100 : moyenne annuelle de 2015

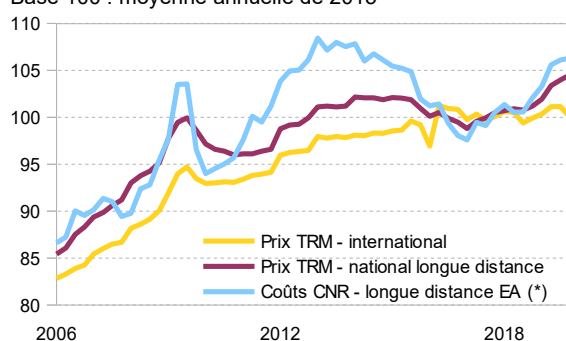
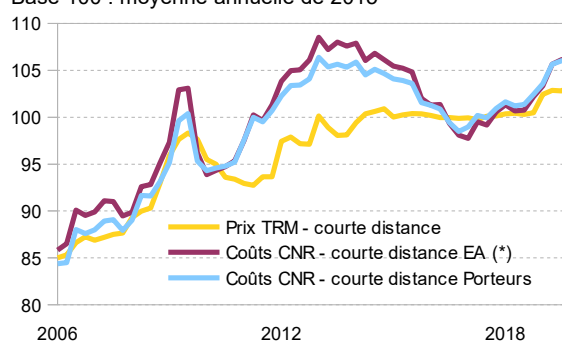


Figure B2.2-3 Prix et coûts TRM courte distance

Base 100 : moyenne annuelle de 2015



EA (*) : l'expression « véhicules tracteurs chargés jusqu'à 40 tonnes (40T) » est remplacée par « ensembles articulés (EA) tracteurs chargés jusqu'à 44 tonnes ».

Sources : SDES ; Insee-Opise ; CNR

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

Évolution annuelle en %

Évolution de l'indice (%)	2016	2017	2018	Taux de croissance annuel moyen 2013 – 2018
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remboursement partiel de la TIPP)	-7,1	8,4	11,9	-1,3
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	-0,4	1,0	1,6	0,2
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	1,2	1,0	1,6	1,0
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	1,2	1,7	1,0	1,1
Personnel de conduite (salaires et charges)	1,8	-0,5	2,2	0,1
Frais de déplacement (repas et nuitées)	2,0	0,6	1,2	0,8
Charges de structure (personnel administratif)	1,1	0,2	1,4	0,5
Indice synthétique hors gazole	1,2	0,4	1,6	0,5
Indice synthétique	-0,8	2,0	4,1	-0,3

Révision de certains indices du CNR

De 2013 à 2018, le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) était accordé à toutes les entreprises employant des salariés. En 2018, le CICE représentait une économie d'impôt équivalant à 6 % des salaires n'excédant pas 2,5 fois le SMIC. À compter du 1er janvier 2019, le gouvernement a transformé le CICE en une réduction de charges sociales employeurs dans des proportions équivalentes.

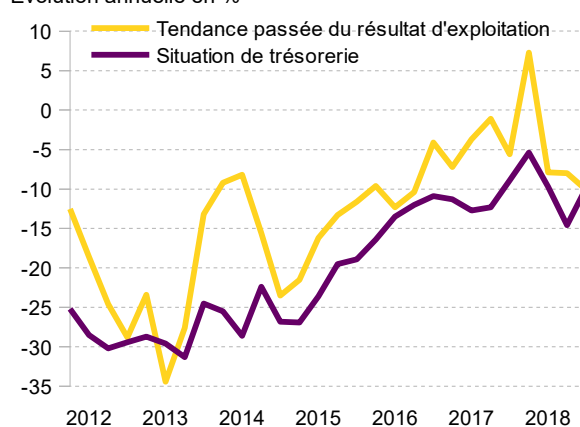
Conformément aux recommandations du gouvernement, les indices de coûts du CNR n'ont pas intégré le CICE lors de son introduction. En revanche, par définition, les indices de coûts du CNR à composante sociale prennent en compte les réductions de cotisations employeurs.

L'incorporation rétrospective des effets du CICE comme une baisse de charge dans les indices du CNR à composante sociale est donc effectuée sur la période 2013 – 2018, de manière à les rendre comparables avec la période post 2019.

Source : CNR

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

Évolution annuelle en %



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

Ici, comme les 2 courbes sont en grande partie en dessous de 0 en 2018, cela signifie que les chefs d'entreprise sont plutôt "pessimistes" sur la tendance passée de leur résultat d'exploitation ainsi que sur leur trésorerie du moment. Ce "pessimisme" est cependant moindre que les années précédentes.

Source : Insee, enquête mensuelle de conjoncture dans les services

Estimation du chiffre d'affaires pour 2018

L'évolution du chiffre d'affaires des entreprises de fret et services de déménagement (secteur 49.4 = 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z) repose sur un compromis entre des indicateurs qui divergent pour l'année 2018 :

- L'activité mesurée par le nombre de tonnes-kilomètres transportées (nationales et internationales) pour compte d'autrui par le pavillon français du TRM (+ 1,1 %) avec l'indice des prix des prestations (+ 2,1 %) donne une évolution de l'activité en valeur de + 3,3 %.

- L'indice de chiffre d'affaires de l'Insee, estimé à partir des déclarations de TVA, augmente de 7,7 %.

L'évolution retenue est la moyenne des évolutions des deux indicateurs.

B2.3 Entreprises de TRM dans l'UE en 2016

En 2016, le secteur du TRM regroupe 584 500 entreprises et emploie 3,2 millions de personnes dans l'Union européenne (UE) hors Irlande. Il est constitué de très nombreuses petites entreprises ; la part des non salariés (un actif sur sept) est importante. Le nombre d'entreprises ainsi que les effectifs totaux continuent de progresser en 2016 (respectivement + 18 000 unités et + 171 000 emplois) dans presque tous les pays. Le chiffre d'affaires est en légère hausse (+ 0,6 %) et s'établit à 333 milliards d'euros.

LE NOMBRE D'ENTREPRISES AINSI QUE LES EFFECTIFS AUGMENTENT NETTEMENT

L'effectif total des entreprises de TRM dans l'Union européenne hors Irlande augmente en 2016 de 5,6 % pour atteindre 3 213 700 personnes salariés ou non salariés. L'Allemagne reste à la première place avec 433 500 personnes soit une hausse de 1,5 %.

Le constat est identique pour le nombre d'entreprises qui augmente de 3,2 % dans l'Union pour atteindre 584 500 unités. L'Espagne avec 106 400 entreprises occupe la première place.

À 333 milliards d'euros, le chiffre d'affaires des entreprises de TRM de l'UE est en légère hausse (+ 0,6 %). Le principal contributeur à cette croissance est la France (+ 2,5 milliards d'euros d'augmentation). De même les autres pays voient leur chiffre d'affaires (CA) progresser à l'exception de l'Espagne, de la Lettonie (- 0,4 %) et du Royaume-Uni. L'Italie maintient sa première place (45,9 milliards d'euros) devant la France et l'Allemagne caractérisée par l'importance du transport pour compte propre.

Allemagne, France, Royaume-Uni, Italie, Espagne, Pays-Bas et Pologne occupent aussi en 2016 les premières places en termes de valeur ajoutée (VA) aux coûts des facteurs : ils concentrent 72,1 % de celle-ci. Elle accuse un léger recul dans l'UE-15 mais reste dynamique dans les « Pays de l'Est » (+ 7,6 %) en particulier la Pologne (+ 7,7 %). Celle-ci continue de conforter en 2016 sa place de principal pavillon des « Pays de l'Est » (11,1 % de l'effectif total du TRM en UE juste derrière la France qui ne compte que 1 100 personnes de plus, 7,6 % du chiffre d'affaires et 4,5 % de la valeur ajoutée).

DES CONDITIONS D'EMPLOI ET DES PROFILS D'ENTREPRISES TRÈS HÉTÉROGÈNES ENTRE L'« OUEST » ET L'« EST » DE L'UE

Le coût annuel du travail, mesuré par le ratio « Charges de personnel / Effectif salarié » s'échelonne en 2016, dans les « Pays de l'Est », de 4 500 € par salarié (Bulgarie) à 17 600 € par salarié (Slovénie) et dans les pays de l'ancienne UE-15, de 13 500 € (Grèce) à 56 800 € (Danemark) en passant par 38 700 € en France. Selon les réglementations des pays, les cotisations sociales apparaissent ou non dans les charges de personnel. Les entreprises des « Pays de l'Est » concentrent 30,3 % des effectifs pour 19,5 % du chiffre d'affaires et 13,4 % de la valeur ajoutée en 2016.

Elles sont globalement de plus petite taille (4,0 salariés par entreprise contre 4,7 pour l'ensemble de l'UE) mais l'écart continue de se resserrer. Si en Pologne, République Tchèque ou Croatie, le secteur est très diffus et la taille moyenne des entreprises se rapproche de celle de l'Italie, les pays baltes (surtout la Lituanie) disposent d'un secteur du TRM plus concentré et d'entreprises de plus grande taille, avec un nombre moyen de salariés par entreprise proche de celui de l'Allemagne, de la France ou des Pays-Bas.

Les écarts de rentabilité (VA / CA) entre Ouest et Est restent importants. Cela peut refléter des différences structurelles sur les prix de certains facteurs de production (notamment le travail) mais aussi un partage de la valeur ajoutée avec les chargeurs plus défavorable aux transporteurs.

Champ des pays retenus en 2016 et limites des statistiques européennes

27 pays : 28 membres de l'UE sauf l'Irlande dont les statistiques sont manquantes. Certaines données manquantes sont estimées ce qui rend malaisé les comparaisons au-delà de deux années consécutives.

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

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B2.3-1 **Données de cadrage des entreprises de TRM dans l'Union européenne en 2016**

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

2016	Effectif total	Effectif salarié	Nombre d'entreprises	Chiffre d'affaires	VA brute aux coûts des facteurs	Charges de personnel (1)
Allemagne	433 544	394 998	37 529	41 610	17 890	11 227
France	357 853	350 970	34 556	44 827	15 418	13 573
Pologne	356 762	263 656	86 565	25 352	5 124	2 221
Italie	325 032	251 194	66 029	45 899	13 054	8 792
Espagne	320 593	231 043	106 405	31 141	11 062	6 221
Royaume-Uni	294 640	285 747	53 575	30 833	14 423	7 863
Roumanie	145 983	140 366	27 480	8 346	1 692	668
République tchèque	125 438	95 295	30 505	8 190	2 180	1 120
Pays-Bas	120 404	111 088	11 343	20 815	7 531	5 330
Autres pays sauf Irlande	733 425	645 827	130 557	76 457	24 466	15 920
Union européenne (UE) sauf Irlande	3 213 674	2 770 184	584 544	333 468	112 838	72 935
dont UE-15 sauf Irlande	2 240 153	1 958 273	379 324	268 498	97 716	65 707
dont "Pays de l'Est"	973 521	811 911	205 220	64 970	15 123	7 228

Évolutions 2016 / 2015	Effectif total	Effectif salarié	Nombre d'entreprises	Chiffre d'affaires	VA brute aux coûts des facteurs	Charges de personnel (1)
Allemagne	1,5	1,5	1,6	1,0	-2,4	5,5
France	7,7	7,9	0,4	5,8	2,9	4,5
Pologne	8,8	10,7	3,8	2,1	7,7	7,8
Italie	4,9	7,3	-1,7	2,3	7,9	6,7
Espagne	2,4	3,7	5,2	-0,2	-3,9	0,5
Royaume-Uni	-	-	-	-	-	-
Roumanie	9,8	9,3	4,9	8,1	9,6	23,6
République tchèque	3,6	4,1	0,6	2,3	3,4	10,7
Pays-Bas	4,7	4,9	1,8	4,4	4,1	4,2
Autres pays sauf Irlande	4,3	4,6	1,0	3,3	3,9	6,0
Union européenne (UE) sauf Irlande	5,6	6,6	3,2	0,6	0,2	2,6
dont UE-15 sauf Irlande	4,9	6,1	3,2	-0,2	-0,8	1,6
dont "Pays de l'Est"	7,3	7,9	3,2	4,1	7,6	13,1

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

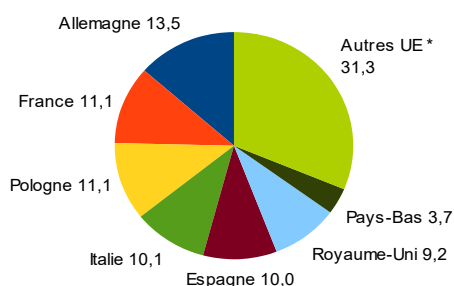
« Pays de l'Est » : Bulgarie, Chypre, Croatie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie.

Parmi les 28 pays de l'Union européenne (UE), il n'y a pas de statistiques 2016 pour l'Irlande.

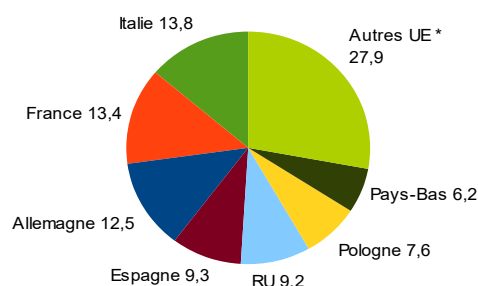
Sources : Eurostat ; estimations SDES

Figure B2.3-2 **Poids des pays de l'Union européenne en 2016 dans le TRM**

Effectif total (salariés et non-salariés) en %



Chiffre d'affaires en %



Autres UE * : autres pays de l'UE sauf Irlande.

Sources : Eurostat ; estimations SDES

B2.4 Entreprises de la messagerie et du fret express

En 2017, le secteur de la messagerie – fret express regroupe 8 120 entreprises, en diminution par rapport à 2016 (- 6,3 %). Le chiffre d'affaires du secteur, tout comme la production, progressent sensiblement (respectivement + 3,3 % et + 3,0 %) pour s'établir à près de 8,8 milliards d'euros.

En 2018, l'activité de l'express (57,2 % du secteur) reste supérieure à celle de la messagerie traditionnelle. Les envois nationaux restent très majoritaires (81,9 %).

LA VALEUR AJOUTÉE BRUTE A AUGMENTÉ EN 2017

La valeur ajoutée brute (VAb) s'est établie en 2017 à 2,1 milliards d'euros, soit une baisse de 0,2 % par rapport à 2016. Cette évolution résulte d'une hausse des consommations intermédiaires (+ 4,1 %) supérieure à l'accroissement de la production. Cette dernière s'est accrue de 3,0 %, soit plus que l'année précédente (+ 1,0 %).

LA SOUS-TRAITANCE INCORPORÉE EN HAUSSE EN 2017

Les consommations intermédiaires représentent toujours les trois quarts du chiffre d'affaires en 2017 avec une évolution importante par rapport à 2016 (+ 4,1 %). Cela s'explique par le fort accroissement de sa composante principale, la sous-traitance incorporée (+ 5,9 %). Toutefois ceci est en partie compensé par les baisses des achats de carburant (- 1,9 %) et des dépenses de locations (- 1,7 %). La sous-traitance pour la prise en charge du transport représente encore plus des deux tiers des consommations intermédiaires.

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

Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau 2017 (p)	Évolutions annuelles 2016 2017 (p)	
Chiffre d'affaires	8 797	0,5	3,3
Production	8 750	1,0	3,0
Consommations intermédiaires	6 699	0,2	4,1
<i>dont Sous-traitance incorporée</i>	4 518	0,5	5,9
<i>dont Locations, charges locatives et de copropriété</i>	423	1,8	-1,7
<i>dont Achats de carburant</i>	175	-12,1	-1,9
Valeur ajoutée brute (VAb)	2 051	3,7	-0,2
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	110	0,7	-3,6
Charges de personnel	1 731	0,6	-2,5
Excédent brut d'exploitation (EBE)	210	n. s.	n. s.
<i>Taux de marge = EBE/VAb</i>	10,2 %	n. s.	n. s.
Charges financières	46	-13,8	-46,7
Capacité d'autofinancement	143	n. s.	n. s.
Bénéfice (+) ou perte (-)	83	n. s.	n. s.
Emprunts, dettes assimilés	196	-17,1	-13,6
Investissements corporels hors apports	167	7,2	-5,0
Nombre d'entreprises (en unités)	812	-15,3	-6,3

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

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

DES CHARGES DE PERSONNEL EN BAISSÉ

Les charges de personnel, évaluées à 1,7 milliard d'euros, ont légèrement diminué en 2017 (- 2,5 %) malgré la baisse marquée du nombre d'entreprises (- 6,3 %). Leur montant reste en dessous de la VAb. En outre, le solde entre impôts et subventions d'exploitation décroît (- 3,6 %).

LE SECTEUR A MOINS INVESTI

En 2017, le secteur de la messagerie est marqué par un net recul des investissements (- 5,0 %) contrastant avec la bonne évolution de l'année passée (+ 7,2 %). Cette baisse explique en partie la diminution du recours à l'emprunt. En effet, ces derniers diminuent (- 13,6 %) poursuivant la tendance de l'année précédente (- 17,1 %).

L'EXPRESS GAGNE DU TERRAIN EN 2018

En 2018, l'express continue de gagner du terrain sur la messagerie traditionnelle et représente, en termes de chiffre d'affaires annuel, 57,2 % du secteur contre 53,8 % en 2010. Les envois nationaux représentent 81,9 % de l'activité du secteur et se répartissent entre messagerie traditionnelle (34,7 %) et express (47,2 %).

L'ACTIVITÉ DU SECTEUR PROGRESSE NETTEMENT

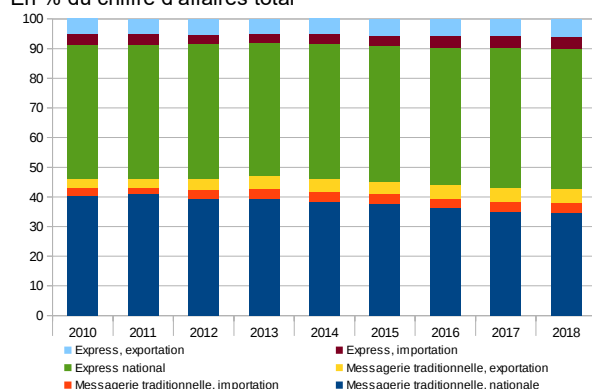
En 2018, d'après l'enquête sur la messagerie – fret express, l'indice de chiffre d'affaires de la messagerie traditionnelle nationale augmente de 5,7 %. Dans l'express, il s'accroît encore plus (+ 7,3 %).

Cette année est particulièrement favorable au secteur en termes d'évolution de l'activité et toutes ses composantes en ont profité.

Entre 2017 et 2018, l'indice des prix de la messagerie - fret express est en hausse (+ 2,5 %) (cf. fiche A10).

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

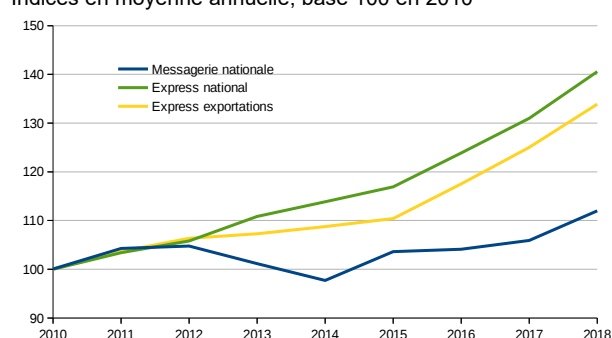
En % du chiffre d'affaires total



Source : SDES-enquête messagerie

Figure B2.4-3 Indices de chiffre d'affaires moyens annuels dans la messagerie - fret express

Indices en moyenne annuelle, base 100 en 2010



Source : SDES-enquête messagerie

L'activité de messagerie - fret express

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

Au sein de cette activité, on distingue la messagerie « traditionnelle » (transport du colis en plus de 24 heures) de l'« express » (enlèvement avant 18 h pour livraison le lendemain avant 12 h).

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

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

En Île-de-France, l'Épic RATP continue d'afficher une hausse de sa production et ses investissements redémarrent légèrement en 2018.

En province, la production des entreprises de transport collectif urbain (TCU) augmenterait en 2017. Les recettes du trafic et la production kilométrique affichent en 2018 une augmentation dans tous les réseaux (grandes agglomérations, agglomérations de taille moyenne, petites agglomérations). Le trafic (nombre de voyages) diminue dans les réseaux de taille moyenne mais progresse dans les autres réseaux.

TCU en Île-de-France

LA PRODUCTION DE LA RATP CONTINUE D'AUGMENTER

Après l'exception de 2016, la production de la RATP continue d'augmenter depuis deux décennies et s'élève à 5 255 millions d'euros, en hausse de 2,9 % par rapport à 2017. Les produits de la rémunération dans le cadre du contrat STIF RATP 2016-2020 assurée par Île-de-France Mobilités (nouveau nom du Syndicat des transports d'Île-de-France - STIF), représentent l'essentiel de la production : ils incluent les recettes du trafic, tarifées sur décisions d'Île-de-France Mobilités, et les différents concours d'Île-de-France Mobilités. Les recettes du trafic à 2 457 millions d'euros sont en hausse de 4,1 % (dont 2,8 % au titre de la hausse du nombre de passagers). Cette progression résulte de la bonne dynamique du tourisme, d'un contexte économique favorable et des difficultés sur les modes de transport concurrents (Vélib', Autolib', ...). En 2018, on dénombre en Île-de-France 3 389 millions de voyages, soit 37 millions de voyages de plus qu'en 2017 (+ 1,1 %).

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

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

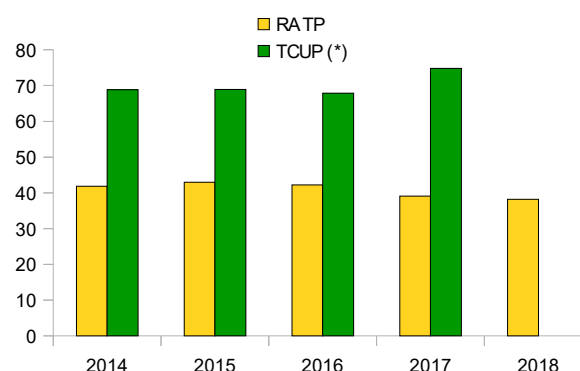
	Niveau 2018	Évolutions annuelles			
		2016	2017	2018	2018 /2013
Production	5 255	-1,1	2,0	2,9	1,8
Recettes du trafic	2 457	-0,7	7,4	4,1	2,3
Billets	730	-8,1	6,2	3,0	-0,2
Forfaits Navigo	1 332	4,5	9,8	3,7	3,5
Cartes Imagin'R	194	9,2	4,8	4,2	3,8
Autres titres	200	-11,2	-1,0	11,5	3,0
Concours de fonctionnement	2 008	-2,8	-5,6	0,7	0,1
Autres produits	791	3,6	8,0	4,7	4,8
Consommations intermédiaires	1 404	5,0	2,9	24,2	7,6
Valeur ajoutée brute (VAb)	3 851	-2,7	1,8	-3,2	0,1
Impôts, taxes et versements assimilés	300	32,2	-3,2	-1,4	7,3
Charges de personnel	2 660	-1,5	2,1	2,8	1,4
Divers	-249	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1 139	-9,2	3,0	2,3	0,0
Taux de marge (EBE/VAb) en %	29,6	-2,0 pts	0,3 pt	1,6 pt	-0,1
Dotations aux amortissements	685	2,4	2,0	4,9	3,6
Autres charges d'exploitation	8	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Résultat d'exploitation	446	-27,0	10,6	-1,4	-4,7
Résultat financier	-130	-5,1	-4,3	-14,6	-10,4
Résultat courant	316	-36,3	20,2	5,3	-1,7
Résultat exceptionnel	-24	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Intéressement des salariés	-52	-12,2	1,8	2,5	2,1
Impôts sur les bénéfices	7		-37,3	48,9	
Résultat comptable	248	-58,0	42,8	16,4	-2,7
Capacité d'autofinancement	961	-5,3	3,9	5,7	2,2

n. s. : non significatif.

Source : RATP

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

En %



(*) Données TCU de province (TCUP) non disponibles en 2018.

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

Suite à une forte hausse des consommations intermédiaires (+ 24,2 %), la valeur ajoutée brute (VAb) décroît à nouveau (- 3,2 %) comme en 2016, pour atteindre 3 851 millions d'euros. La baisse (- 1,4 %) des impôts indirects (impôts, taxes et versements assimilés) couplée avec la hausse modérée des charges de personnel

partie B : entreprises françaises de transport

(+ 2,8 %), entraînent malgré tout une légère augmentation de l'excédent brut d'exploitation (EBE) qui s'établit à 1 139 millions d'euros (contre 1 114 millions d'euros en 2017).

LE DÉFICIT FINANCIER DE LA RATP SE RÉSORBE LENTEMENT

Les charges financières diminuent plus vite que les produits financiers, permettant au résultat financier de se résorber un peu pour s'établir à - 130 millions d'euros (contre - 152 millions d'euros en 2017). Cette légère embellie couplée avec une résorption partielle du déficit exceptionnel (diminution des dotations aux amortissements dérogatoires, hausse des plus-values de cessions et indemnités reçues), expliquent en partie la progression du bénéfice (+ 16,4 %) qui atteint 248 millions d'euros. Cette hausse se répercute sur la capacité d'autofinancement qui s'élève désormais à 961 millions d'euros (+ 52 millions d'euros par rapport à 2017).

L'INVESTISSEMENT DE LA RATP AUGMENTE LÉGÈREMENT EN 2018

Les investissements réalisés par la RATP en 2018 croissent un peu (+ 1,2 %) pour s'établir à 1 579 millions d'euros. Suite aux forts reculs de 2016 et 2017, les investissements n'ont augmenté que de 0,9 % en moyenne annuelle sur la période 2013-2018.

Environ 618 millions d'euros (- 11,3 % par rapport à 2017) sont investis pour accroître la capacité de transport dont 526 millions d'euros pour les opérations d'infrastructures financé par le Contrat de Plan État Région (prolongements de la Ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier, de la ligne 4 à Bagneux, la ligne 12 à Aubervilliers, et la ligne 14 jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen) et 92 millions d'euros pour les matériels roulants. 961 millions d'euros (+ 11 %) sont consacrés aux investissements de modernisation et d'entretien des infrastructures et des matériels roulants (hors matériel roulant lié à des opérations d'augmentation de l'offre) : 811 millions d'euros de dépenses liées à la modernisation et l'entretien (dont les investissements dédiés aux systèmes de transports et aux infrastructures) et 150 millions d'euros de dépenses liées aux matériels roulants soit une hausse de 35 millions d'euros par rapport à 2017.

Figure B2.5-3 Investissements de l'Épic RATP

Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau 2018	Évolutions annuelles			
		2016	2017	2018	2018 /2013
Capacité d'autofinancement	961	-5,3	3,9	5,7	2,2
Aides à l'investissement	684	-8,5	-10,4	-5,9	1,4
Investissements réalisés	1 579	-2,6	-12,6	1,2	0,9
Matériel roulant	242	-30,5	-51,3	-1,9	-20,3
Croissance de la capacité de transport	92	52,9	-36,3	-30,4	-11,3
Modernisation et entretien	150	-49,7	-61,7	31,0	-23,9
Infrastructures	1 337	16,0	2,7	1,8	12,0
Contrat de Plan État Région IdF	526	49,4	5,6	-6,8	13,0
Modernisation et entretien	811	-0,1	0,7	8,4	11,4
Autres (1)	0	-	-	-	-
Besoins de financement total (2)	-95	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Endettement en fin d'année	5 052	3,9	-4,4	-1,9	-0,7

(1) Investissements hors programme et hors périmètre du Stif-Île-de-France Mobilités.

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

Source : RATP

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

Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau 2017 (p)	Évolutions annuelles			
		2015	2016	2017 (p)	2017 (p) /2012
Total des produits	5 186	0,4	-1,2	5,8	3,9
dont produits du trafic	1 413	1,0	1,7	3,9	3,3
hors compensations tarifaires					
dont compensations tarifaires	68	12,9	-16,4	-3,5	-1,9
dont autres subventions d'exploitation	3 499	0,3	-2,4	7,5	4,5
Total des charges	5 186	0,4	-1,2	5,8	3,9
dont achats	500	-3,7	-4,8	5,1	1,4
dont charges de personnel	2 534	0,7	-1,9	-1,4	2,7

Les données sont estimées à « champ constant » c'est-à-dire en excluant les entreprises de TCUP apparues seulement en 2017.

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

TCU hors Île-de-France

LES RECETTES DU TRAFIC EN AUGMENTATION

D'après les chiffres provisoires de l'enquête conjoncture de l'UTP, les recettes de trafic des transports collectifs urbains de province (TCUP) augmenteraient de 4,3 % en 2018 : la production kilométrique (nombre de kilomètres produits) serait en hausse de 1,1 % et le « trafic » (nombre de voyages) progresserait de 3,3 %. La production et les recettes augmentent dans tous les réseaux (grandes agglomérations, agglomérations de taille moyenne, petites agglomérations). Concernant le trafic, la hausse est aussi effective sauf dans les agglomérations de taille moyenne.

En 2017, les produits d'exploitation auraient à nouveau progressé (+ 5,8 %). Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation des autres subventions d'exploitation (+ 7,5 %) qui pèsent pour 98,1 % des subventions d'exploitation (les compensations tarifaires représentant le 1,9 % restant). L'ensemble des subventions d'exploitation représentaient 74,8 % des produits en 2017 soit 6,7 points de plus que l'année précédente. Les charges de personnel, qui constituent le premier poste de charges de fonctionnement des exploitants, se seraient contractées en 2017 (- 1,4 % à l'inverse de la tendance moyenne annuelle de + 2,7 % sur la période 2012-2017).

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 elles sont isolées dans les tableaux ci-dessus ;

- en subventions d'exploitation stricto sensu, principalement en provenance de l'autorité organisatrice ;

- enfin, en subventions d'équilibre qui, du fait de leur régularité et de leur importance, bien qu'elles soient théoriquement classées en « produits exceptionnels », ont été ici ajoutées aux subventions d'exploitation pour mieux éclairer la réalité économique du transport urbain.

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

B2.6 Entreprises de transport ferroviaire

Les entreprises du secteur ferroviaire (voyageurs et fret) réalisent 9,0 % de la valeur ajoutée brute des entreprises de transport. Le secteur ferroviaire reste dominé par la SNCF qui assure la quasi-totalité du transport de voyageurs et près de 67 % du fret y compris filiales. Depuis 2015, le groupe SNCF rassemble trois établissements publics à caractère industriel et commercial (Épics) : SNCF (Épic de tête), SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Après une hausse de l'activité ferroviaire en 2017, les comptes de 2018 sont fortement impactés par les grèves, l'excédent brut d'exploitation de SNCF Mobilités baisse de 44 %.

LES COMPTES DU SECTEUR EN 2017

Pour le transport de fret, l'ouverture à la concurrence du fret en France est effective depuis le 31 mars 2006. Outre la présence d'opérateurs tels qu'Euro Cargo Rail (filiale de la DB Schenker Rail), Europorte (groupe Eurotunnel) et Colas Rail, on compte une vingtaine d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP).

Pour le transport de voyageurs, l'ouverture du marché concerne actuellement quasi exclusivement le transport international de voyageurs, avec possibilité de cabotage (hormis Thello pour le TER depuis janvier 2018). SNCF est actionnaire des principales sociétés qui assurent le transport international de voyageurs en France ; elles ne sont pas de droit français sauf Lyria. Thello propose des services aux voyageurs vers l'Italie. En Corse, le transport ferroviaire est effectué par la société Chemins de fer de la Corse, dont SNCF Mobilités est actionnaire. Les régions françaises pourront commencer à attribuer des concessions à des opérateurs privés pour les TER à compter de décembre 2019. À partir de 2021, des opérateurs privés pourront exploiter leurs trains sur l'ensemble du réseau ferroviaire.

Les comptes du secteur ferroviaire concernent les entreprises de transport de fret et les entreprises de transport de voyageurs. La production progresse de 5,4 % en 2017. Les consommations intermédiaires augmentent de 5,6 % et la valeur ajoutée brute de 5,0 %. Les charges de personnel baissent de 3,0 %. L'ensemble du secteur présente un excédent brut d'exploitation qui triple en 2017.

Figure B2.6-1 Comptes des entreprises ferroviaires

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

	Niveau 2017 (p)	Évolutions annuelles 2016 2017 (p)	
Chiffre d'affaires	18 388	-11,2	5,5
Production	19 627	-10,5	5,4
Consommations intermédiaires	11 769	-4,4	5,6
<i>dont Sous-traitance incorporée</i>	1 036	23,3	32,3
<i>dont Locations, charges locatives et de copropriété</i>	630	<i>n. s.</i>	<i>n. s.</i>
<i>dont Achats de carburant</i>	375	127,9	1,8
Valeur ajoutée brute (VAb)	7 857	-18,2	5,0
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	725	8,9	-6,7
Charges de personnel	6 301	-19,7	-3,0
Excédent brut d'exploitation (EBE)	832	-39,7	292,5
<i>Taux de marge = EBE/VAb</i>	<i>10,6 %</i>	<i>-1,0 pt</i>	<i>7,8 pts</i>
Charges financières	960	-7,9	19,7
Capacité d'autofinancement	860	-50,2	254,4
Bénéfice (+) ou perte (-)	593	-119,0	53,8
Emprunts, dettes assimilés	16 430	3,7	6,8
Investissements corporels hors apports	2 588	3,5	-1,7
Nombre d'entreprises (en unités)	61	14,9	10,9

Champ : codes NAF 49.1 ; 49.2.

n. s. : non significatif.

(p) : provisoire.

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

Comptes de l'ensemble du secteur

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

Depuis 2015, le Groupe SNCF est organisé en trois Épic qui deviendront des sociétés anonymes (SA) en 2020 : SNCF (Épic tête de groupe), SNCF Réseau (fiche B3.4) et SNCF Mobilités. Le périmètre de l'ancien Épic SNCF est différent de celui de SNCF Mobilités. SNCF Mobilités assure toutes les activités de transport ferroviaire de voyageurs et de fret mais n'assure plus la gestion du réseau et les travaux. Son périmètre d'activité ne se limite pas à des activités ferroviaires : la partie Voyageurs de SNCF Mobilités rassemble les activités essentiellement ferroviaires (transport en Île-de-France, transport public régional et interrégional, transport grande vitesse en France et en Europe et gestion et développement des gares). SNCF Logistics (transport et logistique de marchandises au niveau mondial) et Keolis (transports publics en France et dans quinze autres pays dans le

monde) réalisent du transport ferroviaire et du transport routier. Les comptes présentés dans cette fiche concernent l'Épic SNCF Mobilités. Il n'y a pas de fiche consacrée à SNCF Logistics qui a, en 2018, un chiffre d'affaires en externe de 10 milliards d'euros dont 8,1 milliards pour Geodis (transport routier de fret).

LES COMPTES DE L'ÉPIC SNCF MOBILITÉS

Concernant l'année 2013, les données sur la SNCF présentées ici concernent l'ancien Épic SNCF. Les activités ont été redistribuées et les comptes 2018 ne sont pas comparables à ceux de l'année 2013. Seuls sont donc comparables pour 2018 et l'année 2013, les produits du trafic et les compensations versées par les Autorités organisatrices de transport (Régions, Île-de-France Mobilités et État).

L'activité de SNCF mobilités est fortement impactée en 2018 par les mouvements sociaux du second trimestre. Les produits du trafic (hors commandes publiques de l'État) voyageurs sont en forte baisse en 2018 (- 6,1 %). La baisse du produit du trafic est la plus marquée pour les TER (- 25,3 %) et les Intercités (- 27,9 %) malgré la légère hausse du trafic voyageur sur les TER sur l'ensemble de l'année 2018 (+ 0,5 %). Les produits du trafic en Île-de-France sont également en baisse (- 2,0 %).

Figure B2.6-2 Comptes de l'Épic SNCF Mobilités

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles		
	2018	2017	2018	2018/2013
Production	17 005	3,3	-1,7	-4,9
dont : Produits du trafic (1)	8 405	6,5	-6,0	-0,3
Prestations de service pour les AOT et Île-de-France Mobilités et compensations tarifaires	5 449	0,7	-0,2	2,6
Consommations intermédiaires	9 861	3,7	1,3	-0,7
dont : Redevance infrastructure	3 828	5,3	-0,4	1,3
Valeur ajoutée	6 864	-0,7	-6,0	-10,1
Rémunérations	5 266	-2,0	-3,5	-10,5
Excédent brut d'exploitation	786	40,0	-43,9	-13,6
Résultat net	3 501	46,8	493,4	ns

(1) produits du trafic figurant au tableau B2.6-3 plus fret, commandes publiques de l'État et compensation tarifaires régionales ; ns : non significatif.

Source : SNCF Mobilités

Figure B2.6-3 Produits du trafic à la SNCF

Évolutions annuelles en %

	Produits du trafic*			Volumes transportés			Produit moyen		
	en millions d'euros			en milliards voy-km			en c€/voy-km		
	Niveau	évolutions	2018/2013	Niveau	évolutions	2018/2013	Niveau	évolutions	2018/2013
	2018	2018	2018/2013	2018	2018	2018/2013	2018	2018	2018/2013
Voyageurs	7 645	-6,1	-2,4	87	-0,2	1,2	8,8	-5,9	-3,5
Grandes lignes	5 243	1,2	-0,2	54	3,7	2,4	9,7	-2,4	-2,6
TER	1 097	-25,3	-6,9	14	0,5	-0,4	8,0	-25,7	-6,5
Île-de-France	867	-2,0	-3,7	14	-3,2	2,2	6,3	1,3	-5,8
Intercités	437	-27,9	-9,6	5	-24,3	-7,2	8,3	-4,7	-2,6

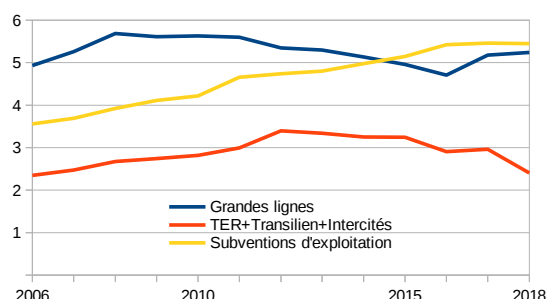
* y compris compensations tarifaires.

c€ : centime d'euro.

Source : SNCF Mobilités

Figure B2.6-4 Évolution de la production de la SNCF Mobilités par produit

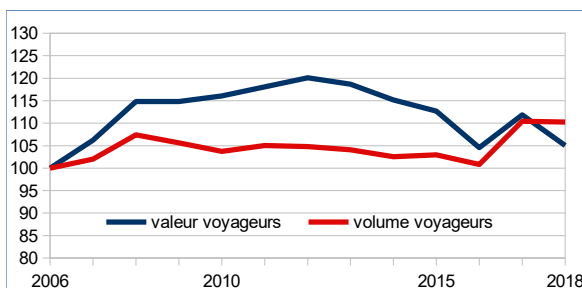
Niveau en milliards d'euros



Source : estimations SDES d'après SNCF Mobilités

Figure B2.6-5 Évolution de la production de transport de la SNCF Mobilités

En indice base 100 en 2006



Source : estimations SDES d'après SNCF Mobilités

B2.7 Entreprises de transport fluvial

La production des entreprises françaises de transport fluvial s'est redressée en 2017 (+ 4,6 %) après quatre années consécutives de baisse. Avec un montant de 698 millions d'euros, elle représente 0,3 % de celle des entreprises françaises de transport. Le constat est identique pour l'excédent brut d'exploitation (EBE) qui a augmenté en 2017 (+ 7,5 %) après trois années de repli. En revanche les investissements corporels ont reculé en 2017 pour la quatrième fois en cinq ans (- 18,3 %).

En 2018, le volume de la production des transports fluviaux, mesuré par l'indice d'activité des services de transport (IAST), augmente légèrement dans le fret fluvial (+ 0,4%) après quatre années de baisse. Concomitamment, les prix des prestations des services augmentent de 3,2 %. Selon la comptabilité nationale, la production de la branche correspondante croît nettement en valeur (+ 6,6 %, cf. fiche A2).

PRODUCTION À NOUVEAU EN HAUSSE EN 2017

En 2017, le secteur des transports fluviaux comptait 982 entreprises, dont 276 dans les transports fluviaux de passagers. Les effectifs salariés du secteur « passagers » sont supérieurs à ceux du fret (2 124 salariés en équivalent temps plein contre 793 dans le fret). Le fret fluvial compte une fois et demi plus de non-salariés que le secteur « passagers ». Le transport fluvial de passagers recouvre essentiellement les activités de croisière et les activités de plaisance avec équipage. La location de coches de plaisance (« petits bateaux ») se situe principalement en Languedoc-Roussillon et Bourgogne alors que la région Île-de-France transporte près des trois quarts des passagers en « bateaux promenade ».

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

Niveau en millions d'euros, évolution en %, différence de taux en points

	Niveau 2017 (p)	Évolutions annuelles	
		2016	2017 (p)
Chiffre d'affaires	700	-9,3	4,7
Production	698	-9,0	4,6
Consommations intermédiaires	439	-10,0	5,1
<i>dont Sous-traitance incorporée</i>	108	-20,8	17,9
<i>dont Locations, charges locatives et de copropriété</i>	74	1,2	5,3
<i>dont Achats de carburant</i>	26	-10,0	4,8
Valeur ajoutée brute (VAb)	259	-7,3	3,8
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	12	-9,1	-0,4
Charges de personnel	182	-3,9	2,8
Excédent brut d'exploitation (EBE)	65	-15,8	7,5
<i>Taux de marge = EBE/VAb</i>	25,1 %	-2,4 pts	0,9 pt
Charges financières	11	-37,8	22,9
Capacité d'autofinancement	70	8,8	12,0
Bénéfice (+) ou perte (-)	40	57,1	8,6
Emprunts, dettes assimilés	261	-13,8	5,1
Investissements corporels hors apports	58	20,9	-18,3
Nombre d'entreprises (en unités)	982	-2,8	-4,0

(p) : provisoire

Sources : estimations SDES d'après Insee-Ésane

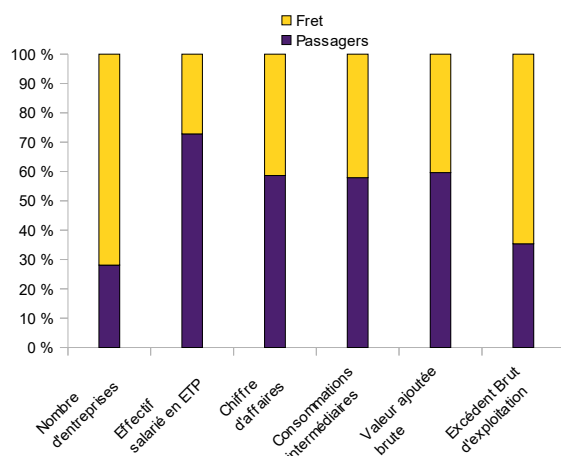
Après quatre années de recul, la production a progressé en 2017 (+ 4,6 %). Elle est effective à la fois chez les « passagers » (+ 3,5 %) et dans le fret (+ 6,3 %). Les consommations intermédiaires (CI) sont reparties à la hausse (+ 5,1 %) dans les deux secteurs mais n'ont pas empêché la valeur ajoutée brute (VAb) de croître de 3,8 % pour atteindre 259 millions d'euros en 2017. Les charges de personnel ont aussi augmenté dans une moindre mesure (+ 2,8 %) pour s'établir à 182 millions d'euros mais seul le secteur du fret (+ 10,1 %) contribue à cette croissance.

Ainsi l'excédent brut d'exploitation (EBE) s'est amélioré (+ 7,5 %) après trois années de dégradation. Le taux de marge (EBE / VAb) est donc légèrement remonté en 2017 (+ 0,9 point) pour s'élever à 25,1 % alors qu'il avait fortement chuté entre 2013 et 2016 (- 10,2 points). La forte progression du résultat financier (+ 124,2 %, grâce principalement à la hausse des produits financiers du secteur « passagers ») associée à la croissance de l'EBE, ont permis à la capacité d'autofinancement (CAF) et au bénéfice de croître en 2017 (respectivement + 12,0 % et + 8,6 %). Cependant cette hausse de la capacité d'autofinancement n'a pas été favorable aux nouveaux investissements corporels hors apports puisqu'ils ont diminué (- 18,3 % soit - 13,1 millions d'euros) pour atteindre 58 millions d'euros.

partie B: entreprises françaises de transport

Figure B2.7-2 Indicateurs économiques du transport fluvial selon le type d'activité en 2017

En %

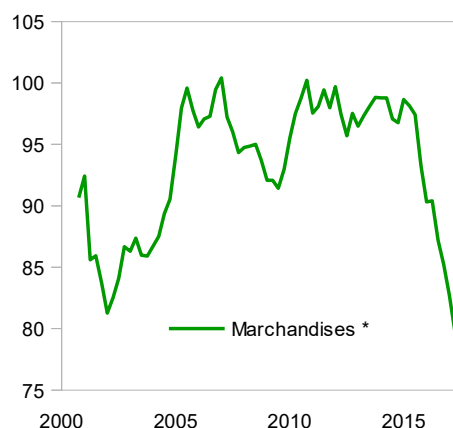


ETP : équivalent temps plein

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

Figure B2.7-3 Indice d'activité des services de transport de (IAST) fluvial

En indice base 100 au 1er trimestre 2010



Marchandises * : série lissée

Source : SDES

EN 2018, LE VOLUME D'ACTIVITÉ DANS LE FRET POUR LE PAVILLON FRANÇAIS AUGMENTE UN PEU

À l'image du transport fluvial de marchandises en tonnes-kilomètres qui évolue peu en 2018 (- 0,2 %, cf. fiche E4), l'activité, évaluée par l'indice d'activité des services de transports (IAST) fluviaux intérieurs (hors transit) varie peu en moyenne annuelle en 2018 même si elle augmente légèrement (+ 0,4 %).

HAUSSE DES PRIX DES PRESTATIONS EN 2018

L'indice général (national et international) des prix du transport fluvial de fret augmente en 2018 (+ 3,2 % qui se décompose en + 4,8 % pour le transport national mais - 4,8 % pour l'international). Sur la période 2013-2018 l'indice global diminue légèrement en moyenne annuelle (- 0,8 %).

BAISSE DE LA CAPACITÉ DE LA FLOTTE FLUVIALE FRANÇAISE POUR LA CINQUIÈME FOIS EN SIX ANS

En 2018, la flotte fluviale française, composée de 1 041 bateaux porteurs français (automoteurs et barges), diminue (- 45 unités). Sa capacité, qui s'élève à 1,082 million de tonnes de port en lourd (tpl), diminue également (- 3,2 %) pour la cinquième année en six ans. Cette baisse affecte plus le transport de marchandises liquides. La capacité moyenne par bateau progresse en 2017 (+ 1,0 %) pour atteindre 1 039 tonnes.

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

Niveau en unité, évolution annuelle en %

unités	Niveau 2018	Évolutions annuelles			
		2016	2017	2018	2018/ 2013
Marchandises générales	993	-6,9	-0,1	-4,2	-3,9
automoteurs	681	-7,7	1,1	-6,7	-4,1
barges et chalands	312	-5,1	-2,9	2,0	-3,5
Marchandises liquides	48	-3,8	-2,0	-4,0	-9,9
automoteurs citernes	23	0,0	0,0	4,5	-9,1
barges citernes	25	-6,5	-3,4	-10,7	-10,7
Total	1 041	-6,8	-0,2	-4,1	-4,2

Source : VNF

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

capacité (milliers de tpl)	Niveau 2018	Évolutions annuelles			
		2016	2017	2018	2018/ 2013
Marchandises générales	992	-5,0	2,0	-2,7	-1,6
automoteurs	584	-5,1	5,7	-5,9	-1,4
barges et chalands	408	-4,9	-3,2	2,3	-2,0
Marchandises liquides	90	-3,6	0,2	-7,9	-6,5
automoteurs citernes	48	-1,0	4,2	1,3	-2,2
barges citernes	42	-5,8	-3,3	-16,6	-10,3
Total	1 082	-4,9	1,9	-3,2	-2,1

Source : VNF

Pour 2018, les informations disponibles sur la production des entreprises sont l'IAST, les prix et la flotte fluviale. Aucun modèle fiable ne permet de disposer de données avancées pour les comptes des entreprises du fluvial. En effet, les données sur les comptes détaillés des entreprises (valeur ajoutée brute, excédent brut d'exploitation, etc.) sont trop parcellaires, et le nombre d'entreprises trop faible pour pouvoir, à l'instar d'un secteur comme le TRM (fiche B2.2), mettre en place un modèle de projection et d'indicateurs.

B2.8 Entreprises de transport maritime

Le transport maritime est une activité dont le cadre est largement international. Les entreprises de transport maritime françaises peuvent en effet exercer une partie seulement de leur activité en France et, inversement, de nombreuses compagnies étrangères interviennent en France. En 2017, la production des 868 entreprises françaises de transport maritime (fret et passagers) représente 7,2 % de la production des entreprises françaises de transport. Une partie importante de la production est assurée par un seul acteur. La production a fortement augmenté en 2017 (+ 27,3 %) après la baisse importante de l'année précédente. En 2018, selon les indices d'activité des services de transport (IAST) maritime, le transport de passagers progresserait légèrement.

EN 2017, LA SITUATION FINANCIÈRE S'AMÉLIORE

À 16,6 milliards d'euros en 2017, la production du secteur des entreprises de transport maritime a nettement progressé (+ 27,3 %) suite à la hausse sensible dans le secteur du fret qui représente 91 % de la production du transport maritime. Inversement le secteur « passagers » a enregistré une baisse (- 4,2 %).

Le fret est responsable de la forte augmentation des consommations intermédiaires dans le maritime en 2017 (+ 19,5 %). Cette tendance se retrouve dans leurs composantes : la sous-traitance incorporée (« cœur de métier ») confiée à une autre entreprise a nettement augmenté (+ 33,6 %) de même les locations (+ 39,4 %) et surtout les achats de carburants (+ 50,3 %). La moindre progression des consommations intermédiaires par rapport à celle de la production, a engendré une hausse de la valeur ajoutée brute (VAb) du secteur qui est passé de 251 millions d'euros en 2016 à 1,3 milliard d'euros en 2017.

Figure B2.8-1 **Comptes des entreprises de transport maritime (50.10Z, 50.20Z)**

Niveau en millions d'euros, évolution en %, différence de taux en points

	Niveau 2017 (p)	Évolutions annuelles	
		2016	2017 (p)
Chiffre d'affaires	17 037	-15,1	28,3
Production	16 650	-14,7	27,3
Consommations intermédiaires	15 333	-9,3	19,5
<i>dont Sous-traitance incorporée</i>	1 515	-18,2	33,6
<i>dont Locations, charges locatives et de copropriété</i>	4 153	-10,1	39,4
<i>dont Achats de carburant</i>	1 882	-31,9	50,3
Valeur ajoutée brute (VAb)	1 317	-78,6	424,9
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	-39	-75,8	90,5
Charges de personnel	796	-10,0	1,8
Excédent brut d'exploitation (EBE)	560	n. s.	n. s.
<i>Taux de marge = EBE/VAb</i>	42,5 %	n. s.	n. s.
Charges financières	1 594	-25,9	18,1
Capacité d'autofinancement	1 261	n. s.	n. s.
Bénéfice (+) ou perte (-)	1 109	n. s.	n. s.
Emprunts, dettes assimilés	4 803	29,5	0,2
Investissements corporels hors apports	804	-75,0	85,5
Nombre d'entreprises (en unités)	868	4,2	-8,2

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

Champ : entreprises de France métropolitaine et des Dom,

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

Les charges de personnel ont peu augmenté en 2017 (+ 1,8 %) pour atteindre 796 millions d'euros. Cette maîtrise des charges associée à la nette amélioration de la production a permis à l'excédent brut d'exploitation de redevenir positif (il est passé de - 511 millions d'euros en 2016 à 560 millions d'euros en 2017). Avec un résultat financier ayant augmenté de 363 millions d'euros et un résultat exceptionnel redevenu positif, le secteur voit son bénéfice passer de - 371 millions d'euros en 2016 à 1,1 milliard d'euros en 2017. La capacité d'autofinancement de 1,3 milliard d'euros, suivant une tendance similaire à celle du bénéfice, impacte positivement les investissements corporels bruts hors apports qui ont fortement crû : 434 millions d'euros en 2016 puis 804 millions d'euros en 2017.

EN 2018, LA SITUATION EST MITIGÉE

En 2018, l'indice d'activité des services de transport (IAST) maritime pour les passagers augmente légèrement (+ 1,2 %). L'activité internationale du groupe CMA-CGM, quatrième opérateur mondial (en nombre de conteneurs transportés) de ligne régulière conteneurisée qui emploie plus de 37 000 salariés dont 4 500 en France (2 400

partie B: entreprises françaises de transport

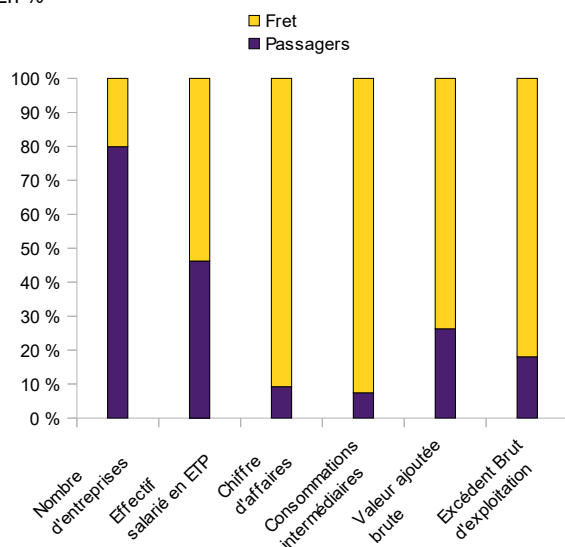
pour le siège social à Marseille), augmente nettement en 2018 : + 11,2 % pour le chiffre d'affaires consolidé grâce à une augmentation des volumes transportés de 9,3 % en particulier sur les lignes transpacifiques, Inde/Océanie et Afrique. La forte augmentation du fuel impacte le résultat opérationnel qui diminue en 2018 et s'élève à 610 millions de dollars (contre près de 1,6 milliard de dollars en 2017) ainsi que le résultat consolidé (34 millions de dollars *versus* 697 millions de dollars l'année précédente).

Le chiffre d'affaires de Bretagne Angleterre Irlande SA (enseigne Brittany-Ferries), qui dessert les îles britanniques et l'Espagne, détenue majoritairement par la coopérative agricole Sica de Saint-Pol-de-Léon (Finistère), augmente légèrement passant de 431 millions d'euros en 2017 à 442 millions d'euros en 2018. Le bénéfice progresse aussi de 7 millions d'euros à 9 millions d'euros.

Sur la Manche, DFDS Seaways France, filiale du groupe danois DFDS Seaways, exploite les lignes ferry transmanche Douvres-Dunkerque, Douvres-Calais, et Newhaven-Dieppe. En activité annexe, cette société transporte aussi des marchandises. Du côté de la Méditerranée les liaisons maritimes entre le continent et la Corse sont assurées par Corsica Linea et Corsica Ferries (premier opérateur de ferries vers la Corse).

Figure B2.8-2 Répartition des indicateurs économiques selon le type d'activité en 2017

En %

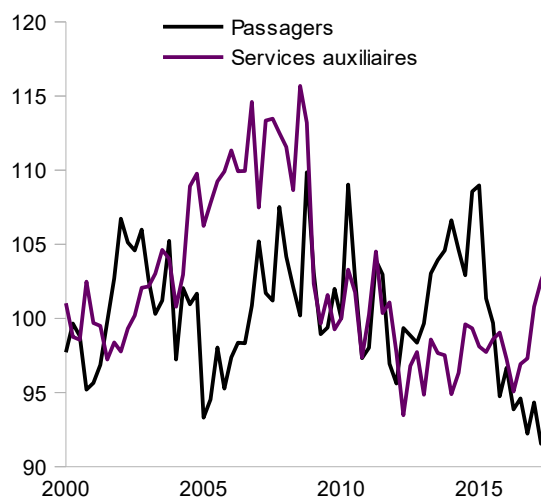


(*) : ETP : équivalent temps plein

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

Figure B2.8-3 Indices d'activité des services de transport (IAST) maritime

En indice base 100 au 1^{er} trimestre 2010



Note : l'IAST n'est pas calculé pour le fret maritime.

Source : SDES

LA FLOTTE MARITIME FRANÇAISE

La flotte de commerce sous pavillon français compte 170 navires dédiés au transport maritime au 31 décembre 2018. Son volume commercial approche les 5,8 millions d'unités de jauge brute, en hausse de 0,3 %. Sa capacité d'emport de 6,8 millions de tonnes de port en lourd (tpl), diminue légèrement (- 0,3 %) sur la même période. L'âge moyen de la flotte française s'accroît de 0,3 an pour atteindre 10,5 ans au 31 décembre 2018. Au 31 décembre 2018, la flotte de commerce sous pavillon français compte 237 navires dédiés aux services maritimes soit une légère diminution en un an (- 2,5 %). De même le volume commercial régresse un peu et totalise 409 887 UMS (Universal Measurement System). Cette flotte opère notamment assez largement dans les services offshore aux secteurs pétrolier et gazier.

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

Niveaux précisés dans le tableau, évolutions en %

	Niveau 2018	Évolutions annuelles			
		2016	2017	2018	2018 / 2013
Nombre de navires dédiés au transport	170	0,0	-1,8	3,0	-2,1
Volume commercial (milliers de jauge brute)	5 772	3,8	1,6	0,3	1,5
Maximum transportable (milliers de tonnes de port en lourd)	6 841	6,6	-0,6	-0,3	2,0
Âge moyen (années)	10,5 ans	+1,5 an	+0,2 an	+0,3 an	+0,1 an

Source : DGITM

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

Niveaux précisés dans le tableau, évolutions en %

	Niveau 2018	Évolutions annuelles			
		2016	2017	2018	2018 / 2013
Nombre de navires dédiés aux services	237	-0,8	1,3	-2,5	1,0
Volume commercial (milliers de jauge brute)	409	3,9	-7,7	-1,7	1,8
Âge moyen (années)	16,0 ans	+1,6 an	+0,3 an	+0,9 an	-0,0 an

Source : DGITM

B2.9 Compagnies aériennes françaises

En transportant 42 % des passagers aériens en France et 31 % du fret, les compagnies aériennes françaises réalisent 8,4 % de la production des entreprises françaises de transport en 2017. Avec 19,3 milliards d'euros, la production des compagnies aériennes a légèrement augmenté en 2017 (+ 1,2 %). En 2018, leur activité avec 204 milliards de passagers-kilomètres augmente sensiblement (+ 4,7 %). Cette reprise de l'activité se retrouve à la fois chez le principal contributeur, le groupe Air France (qui inclut les compagnies franchisées), et les autres compagnies françaises.

Le transport aérien est une activité en grande partie internationale et les compagnies françaises ne réalisent qu'une partie du transport aérien international au départ ou à l'arrivée en France. En 2018, le trafic aérien de l'ensemble des compagnies aériennes opérant en France est soutenu, en augmentation de 5,1 % par rapport à 2017. Pour les seules compagnies françaises qui ont transporté 70,9 millions de passagers, il augmente de 2,6 %.

Au sein des compagnies françaises, le groupe Air France domine le secteur en transportant plus de 78 % des passagers-kilomètres et 86 % des tonnes-kilomètres de fret.

ACTIVITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DE PASSAGERS ENCORE EN HAUSSE EN 2018

L'activité du transport aérien de passagers, mesurée par l'Indice d'activité des services de transport (IAST) aérien de passagers, est encore croissante en 2018 (+ 1,9 %) après la hausse sensible de 2017 (+ 4,9 %). En revanche l'activité du fret est en baisse en 2018 (- 1,0 %) pour la troisième fois en quatre ans.

En 2017, le secteur des transports aériens de passagers comptait 582 entreprises soit - 6,1 % par rapport à 2016. La production du secteur a légèrement progressé (+ 1,2 %) pour s'établir à 19,3 milliards d'euros. Les consommations intermédiaires (CI) ont été maîtrisées (+ 0,9 %) avec une hausse des achats de carburants relativement modérée (+ 3,2 %) mais une baisse des locations (- 4,2 %) qui a presque compensé la croissance de la sous-traitance incorporée (« cœur de métier ») confiée à une autre entreprise (+ 6,5 %). Ainsi la valeur ajoutée brute a augmenté (+ 1,9 %) pour la troisième année consécutive.

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

Niveau en millions d'euros, évolution en %, différence de taux en points

	Niveau 2017 (p)	Évolutions annuelles	
		2016	2017 (p)
Chiffre d'affaires	19 192	-5,0	1,7
Production	19 289	-5,2	1,2
Consommations intermédiaires	13 026	-8,6	0,9
<i>dont Sous-traitance incorporée</i>	1 722	-9,0	5,6
<i>dont Locations, charges locatives et de copropriété</i>	1 900	-0,8	-4,2
<i>dont Achats de carburant</i>	4 758	-26,4	3,2
Valeur ajoutée brute (VAb)	6 263	2,7	1,9
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	134	12,9	-6,0
Charges de personnel	5 114	1,2	0,4
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1 015	10,3	11,6
<i>Taux de marge = EBE/VAb</i>	16,2 %	1,0 pt	1,4 pt
Charges financières	531	-47,5	-2,5
Capacité d'autofinancement	610	52,0	20,5
Bénéfice (+) ou perte (-)	64	n. s.	n. s.
Emprunts, dettes assimilés	2 325	-4,8	10,8
Investissements corporels hors apports	1 351	89,4	-7,9
Nombre d'entreprises (en unités)	582	-16,3	-6,1

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

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

La très faible hausse des charges de personnel (+ 0,4 %) couplée avec la progression de la valeur ajoutée brute, ont entraîné une croissance de l'excédent brut d'exploitation (EBE) qui est passé de 909 millions d'euros en 2016 à 1 015 millions d'euros en 2017. Après huit années successives de perte, le secteur a enregistré un bénéfice pour la deuxième année consécutive. Néanmoins il a grandement diminué pour atteindre 64 millions d'euros en 2017. Le bon résultat de 2016 s'expliquait en grande partie par de fortes cessions en capital, dues à des restructurations, qui n'ont pas été renouvelées en 2017 puisque les produits exceptionnels sur opération en capital ont nettement diminué (- 463 millions d'euros).

partie B: entreprises françaises de transport

POURSUITE EN 2018 DE LA REPRISE DE L'ACTIVITÉ DES COMPAGNIES FRANÇAISES

Le secteur aérien français est concentré sur quelques très grandes entreprises, dont le Groupe Air France (le Groupe franco-néerlandais Air France-KLM occupait la septième place mondiale pour les passagers-kilomètres payants en 2017). L'activité du groupe Air France (y compris compagnies franchisées) confirme sa reprise de l'année précédente : elle augmente à la fois pour le nombre de passagers-kilomètres (+ 3,0 %) et pour le nombre de passagers (+ 2,2 %). La société mère (respectivement 88 % des passagers-kilomètres et 75 % des passagers du groupe) enregistre cependant une baisse de son activité (- 2,0 % pour les passagers-kilomètres et - 6,8 % pour les passagers). Au sein du groupe, ce sont donc les filiales qui contribuent à la progression en 2018 : Transavia France, compagnie à bas coûts, continue de fortement se développer avec une activité encore en expansion (+ 23,0 % pour les passagers-kilomètres et + 20,4 % pour les passagers) et Joon, filiale créée à l'automne 2017 (mais dont la fin est programmée dès l'été 2019) pour concurrencer les transporteurs à bas prix à destination de l'Ibérie et Berlin.

L'activité de l'ensemble des compagnies françaises, hors groupe Air France, est en progression encore plus forte que ce soit pour le nombre de passagers-kilomètres (+ 11,5 %) ou pour les passagers (+ 4,6 %).

Parmi les dix compagnies (hors groupe Air France) qui dépassent le milliard de passagers-kilomètres, presque toutes affichent des croissances à la fois en passagers-kilomètres et en passagers, hormis Air Tahiti Nui et Aigle Azur (baisse des passagers). En niveau, les plus fortes progressions sont à mettre au crédit de French Bee (2,4 milliards de passagers-kilomètres et 244 milliers de passagers en plus par rapport à 2017), compagnie créée en 2016. Pour l'ensemble des compagnies françaises, l'activité est en hausse de 4,7 % pour les passagers-kilomètres et de 2,6 % pour les passagers.

BAISSE DU RÉSULTAT COURANT D'EXPLOITATION CONSOLIDÉ DU GROUPE AIR FRANCE-KLM EN 2018

Le chiffre d'affaires de l'ensemble du groupe Air France-KLM sur l'exercice 2018 est en augmentation (+ 2,5 %) pour atteindre 26,5 milliards d'euros. Néanmoins cette hausse n'empêche pas le groupe d'afficher un résultat d'exploitation courant consolidé en baisse (- 30,7 %) pour s'élever à 1,3 milliard d'euros. Ce recul s'explique en partie par la forte hausse des charges externes (+ 1 milliard d'euros) dont les achats de carburant, les achats d'assistance en escale et les frais commerciaux et de distribution. Cette diminution est aussi la conséquence d'un mouvement de grève de quinze jours lancé le 22 février 2018 par dix organisations syndicales d'Air France dont l'impact sur le résultat d'exploitation courant est estimé à - 335 millions d'euros. En revanche les activités opérationnelles ne sont plus grevées par la charge considérable (1 889 millions d'euros) liée à la modification du régime de retraite des pilotes de KLM. Ainsi le résultat des activités opérationnelles s'élève à 1,3 milliard d'euros (contre 16 millions d'euros en 2017) et au final le résultat net du groupe Air France-KLM passe de 163 millions d'euros en 2017 à 411 millions d'euros en 2018.

Figure B2.9-2 Activités des principales compagnies aériennes françaises en 2018

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

Compagnies françaises	Passagers-km		Passagers	
	2018	2018 /2017	2018	2018 /2017
Groupe Air France :	159 802	3,0	58 261	2,2
AIR FRANCE	140 710	-2,0	43 572	-6,8
TRANSAVIA FRANCE	10 877	23,0	6 803	20,4
AIR FRANCE HOPI	2 711	6,9	4 639	4,8
JOON	5 505	-	3 248	-
AIR CARAIBES	8 963	7,9	1 628	4,3
CORSAIR	8 824	6,5	1 341	9,5
AIR AUSTRAL	5 479	5,4	1 186	3,1
XL AIRWAYS FRANCE	4 768	2,6	693	6,1
AIR TAHITI NUI	3 616	-3,0	436	-2,3
FRENCH BEE	3 612	191,3	376	184,4
AIGLE AZUR	3 094	12,7	1 882	-4,6
AIRCALIN	1 715	1,0	436	1,8
AIR CORSICA	1 216	13,5	1 960	7,8
OPENSKIES	1 035	32,2	169	26,2
<i>Autres Compagnies</i>	<i>1 778</i>	<i>-4,8</i>	<i>2 567</i>	<i>-1,2</i>
Total transporteurs français	203 902	4,7	70 937	2,6

Source : DGAC, formulaires de trafic de la métropole et de l'outre-Mer

Figure B2.9-3 Compte de résultat consolidé du groupe Air France-KLM

Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau 2018	Évolution annuelle 2018
Chiffre d'affaires	26 512	2,5
Produits des activités ordinaires	26 515	2,5
EBITDA *	4 217	-11,5
Résultat d'exploitation courant	1 332	-30,7
Résultat des activités opérationnelles	1 320	n. s.
Résultat avant impôts des entreprises intégrées	623	n. s.
Résultat net des entreprises intégrées	396	n. s.
Résultat net des activités poursuivies	411	n. s.
Résultat net	411	152,1

* EBITDA : Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization. En excluant du résultat d'exploitation courant la principale ligne n'ayant pas de contrepartie en trésorerie (« Amortissements, dépréciations et provisions »), l'EBITDA correspond à un indicateur reflétant de façon simple le niveau de trésorerie généré par les opérations courantes.

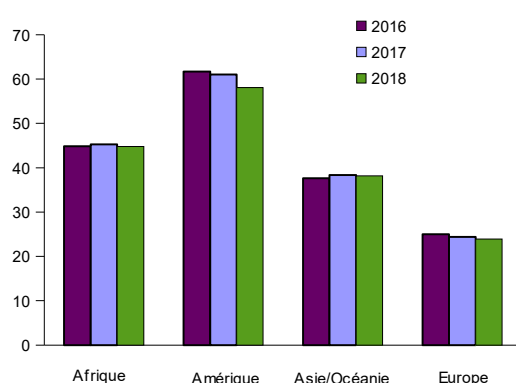
Source : Air France-KLM

POURSUITE DU RECUL DE LA PART DES COMPAGNIES FRANÇAISES SUR LES FAISCEAUX ÉTRANGERS

Sur l'ensemble des faisceaux internationaux (à partir de la métropole), la part des compagnies françaises baisse en 2018 (- 0,6 point). Cette part atteint 32,1 % soit son plus bas niveau depuis dix-huit ans. Ce retrait, entamé depuis 2013, est effectif sur tous les grands faisceaux, de l'Asie/Océanie (- 0,1 point) à l'Amérique (- 2,9 points) en passant par l'Afrique (- 0,4 point) et l'Europe (- 0,5 point).

Figure B2.9-4 Parts de marché des compagnies françaises (sur l'ensemble des compagnies) pour les grands faisceaux depuis la métropole

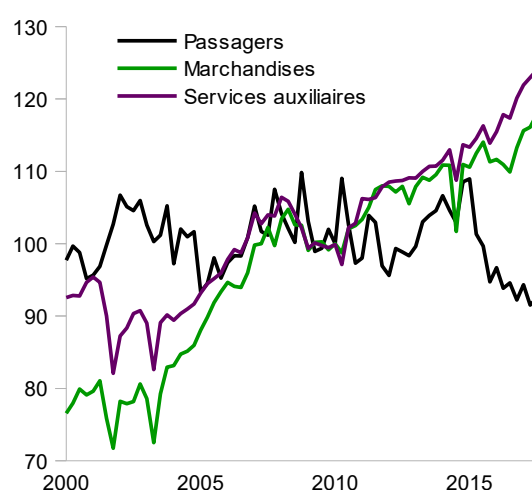
En % des passagers transportés



Source : DGAC

Figure B2.9-5 Indices d'activité des services de transports aériens

En indice base 100 au 1^{er} trimestre 2010



Source : SDES

B3.1 Sociétés d'autoroutes concédées

Avertissement : les données 2018 n'étaient pas encore disponibles en août 2019. Cette fiche est donc identique à celle du rapport de l'an dernier. Elle sera mise à jour en septembre 2019.

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 10,1 milliards d'euros (donnée provisoire) et est en hausse de 3,4 % à un rythme un peu inférieur au rythme annuel moyen sur la période 2012-2017 (+ 3,8 %). Il est constitué à 97,6 % des recettes des péages. Les investissements augmentent (+ 5,9 %) tandis que les emprunts et dettes financières diminuent (- 3,0 %).

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

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

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

En 2017, pour les sociétés « récentes » (de moins de quinze ans), la charge financière de la dette et son remboursement s'élèvent à 265 millions d'euros soit 61,7 % de leurs dépenses tandis que ce ratio tombe à seulement 27,7 % pour les sociétés « historiques », qui s'approchent de leur terme (2,7 milliards d'euros sur 9,9 milliards d'euros). Pour ces dernières, la rémunération du capital et le remboursement de l'investissement des actionnaires représentent 14,8 % de leurs dépenses tandis que le budget de l'État et des collectivités locales (impôts directs et indirects) compte pour 22,2 %.

EN 2017, POURSUITE DE LA HAUSSE DU CHIFFRE D'AFFAIRES DES AUTOROUTES

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 10,1 milliards d'euros (donnée provisoire), en hausse de 3,4 %. Il est constitué à 97,6 % des recettes des péages qui augmentent (+ 3,4 %) suite à la hausse de la circulation sur les autoroutes concédées (+ 1,9 %, cf. fiche G1).

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

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

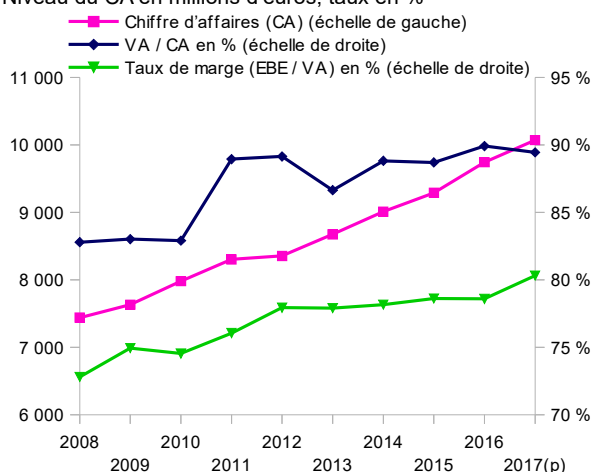
	Niveau 2017 (p)	Évolutions annuelles			
		2015	2016	2017 (p)	2017 (p) /2012
Effectif salarié	12 668	-3,8	-4,4	-0,3	-3,0
Chiffres d'affaires	10 070	3,1	4,9	3,4	3,8
dont péages	9 824	3,6	4,8	3,4	3,8
Consommations intermédiaires (CI)	1 064	4,2	-6,4	8,2	3,2
≈ "Valeur ajoutée" (= CA - CI)	9 006	2,9	6,3	2,8	3,9
Charges de personnel	829	0,8	-2,2	-1,1	-1,8
Impôts, taxes et versements assimilés	1 066	-0,2	15,1	3,3	3,7
EBE	7 232	3,5	6,3	5,1	4,5
Dotations	1 872	-5,9	-5,1	6,0	1,8
Produits financiers	666	68,0	-13,2	-24,7	2,3
Charges financières	1 198	-6,2	-1,5	-17,2	-6,1
Capacité d'autofinancement	5 033	-8,1	5,9	-0,4	6,5
Investissements	1 348	19,6	-2,8	5,9	-3,9
Emprunts et dettes financières au 31/12	36 121	2,1	5,0	-3,0	1,6

(p) : données 2017 provisoires.

Source : DGITM

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

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



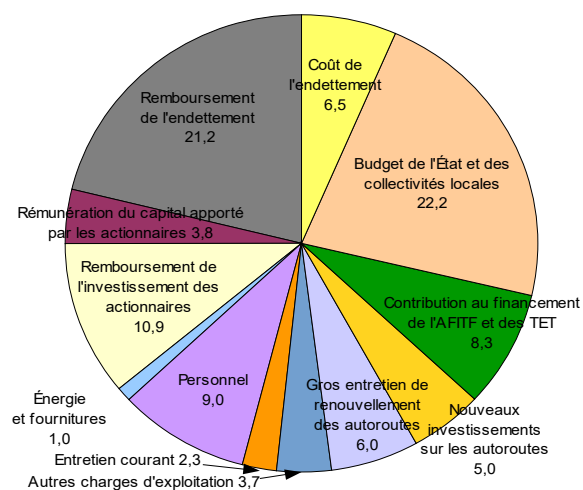
(p) : données 2017 provisoires.

Source : DGITM

partie B : entreprises françaises de transport

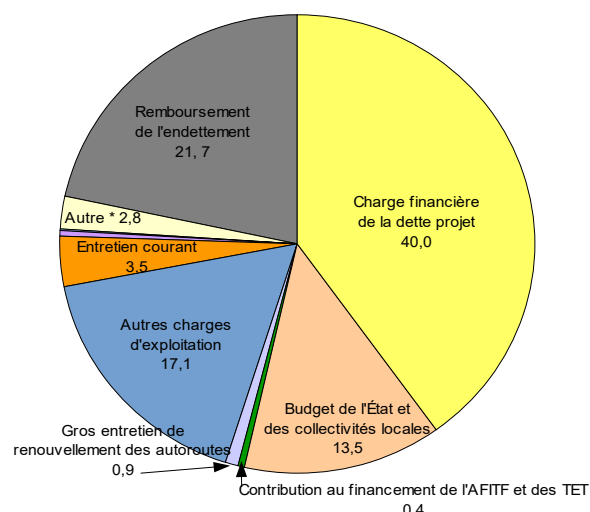
Les consommations intermédiaires devraient nettement augmenter (+ 8,2 %) après la baisse de 2016. La valeur ajoutée croît pour la neuvième année consécutive (+ 2,8 %) à un rythme néanmoins inférieur à celui de la période 2012-2017 (+ 3,9 %). Si la baisse des effectifs salariés (- 0,3 %) est modérée en 2017, elle confirme la tendance entamée depuis 2007. Les charges de personnel baissent aussi (- 1,1 %). Après sept années consécutives d'augmentation, les emprunts et dettes financières au 31 décembre diminuent (- 3,0 %) et s'établissent à 36,1 milliards d'euros soit l'équivalent de 3,6 années de chiffre d'affaires.

Figure B3.1-3 Répartition des dépenses des sociétés concessionnaires historiques
En %



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

Figure B3.1-4 Répartition des dépenses des sociétés concessionnaires récentes
En %



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

* Autre : personnel; énergie et fournitures; remboursement de l'investissement des actionnaires; rémunération du capital apporté par les actionnaires

Source : DGITM

Source : DGITM

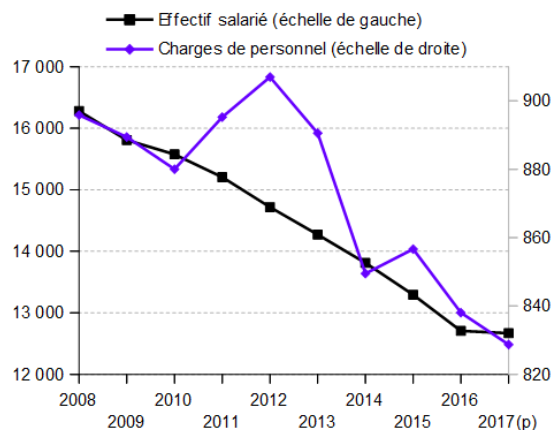
2012-2017 : CHIFFRE D'AFFAIRES EN NETTE PROGRESSION ET BAISSSE DES EFFECTIFS SALARIÉS

Entre 2012 et 2017, le chiffre d'affaires a crû de 3,8 % en moyenne annuelle.

Les effectifs salariés ont diminué sur la période (- 3,0 %) plus fortement que les charges de personnel (- 1,8 %).

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

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



(p) : données 2017 provisoires.

Source : DGITM

B3.2 Aéroports de Paris

Avec un chiffre d'affaires de 6,0 milliards d'euros en 2017, les services auxiliaires aériens participent à 2,6 % du chiffre d'affaires des entreprises de transport.

Aéroports de Paris (ADP) est la principale entreprise de services auxiliaires aériens et réalise en 2018 un chiffre d'affaires de près de 3,0 milliards d'euros. Pour la première fois depuis 2001, l'entreprise avait affiché en 2016 une baisse généralisée des soldes intermédiaires de gestion. En 2017 et 2018, ses soldes sont de nouveau à la hausse. Les investissements progressent fortement en 2018 (+ 16,9 %) pour atteindre le niveau record de 936 millions d'euros. La dette financière à moyen et long termes augmente pour la huitième année en neuf ans.

Aéroports de Paris gère trois plate-formes franciliennes (Paris-Charles de Gaulle à Roissy, Paris-Orly et Paris-Le Bourget) : en termes de fréquentation Paris-Charles de Gaulle est le 10^e aéroport mondial en 2018 (2^e européen derrière London Heathrow) avec 72,2 millions de passagers. Paris-Orly enregistre 33,1 millions de passagers.

LE CHIFFRE D'AFFAIRES D'ADP EN HAUSSE

Le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris est en progression de 4,9 % en 2018 (+ 137 millions d'euros) et s'élève à 2 957 millions d'euros. Cette augmentation s'explique principalement par la hausse des redevances aéronautiques (+ 59 millions d'euros), portée par la croissance du trafic passager départ de 3,7 % par rapport à 2017, d'un effet prix (hausse tarifaire du 1^{er} avril 2018) et d'un effet de structure favorable (augmentation du nombre de passagers à destination par rapport aux nombres de passagers en correspondance). Elle s'explique aussi par la croissance du produit des redevances spécialisées des activités aéronautiques (+ 12 millions d'euros) qui concerne en particulier les banques d'enregistrement et les redevances aux personnes handicapées et à mobilité réduite (PHMR), facturées aux compagnies aériennes, en lien avec la hausse du trafic départ. Les activités commerciales s'accroissent également (+ 29 millions d'euros). Les revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire progressent de 12 millions d'euros. Dernier facteur expliquant l'augmentation du chiffre d'affaires : les autres recettes qui croissent de 15 millions d'euros principalement grâce aux travaux réalisés pour la Société du Grand Paris.

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

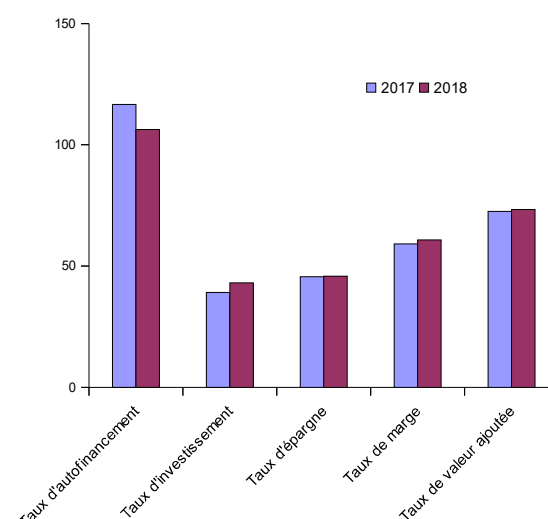
Niveau en millions d'euros. évolutions annuelles en %

	Niveau 2018	Évolutions annuelles			
		2016	2017	2018	2018/ 2013
Chiffre d'affaires	2 957	0,3	2,8	4,9	1,6
Consommations intermédiaires	854	4,6	1,7	2,6	-2,4
Valeur ajoutée brute	2 170	-0,6	3,0	6,0	3,5
Charges de personnel	586	-0,8	0,9	-0,7	0,1
Impôts, taxes	265	9,1	-1,6	7,3	10,2
Excédent brut d'exploitation	1 320	-2,3	4,9	9,0	4,0
Charges financières	155	-8,3	5,6	2,6	-5,5
Capacité d'autofinancement (CAF)	995	-1,2	14,8	6,5	4,8
Investissements	936	51,2	3,5	16,9	16,8
Dette financière moyen et long termes	4 826	-3,0	11,8	1,9	6,4

Source : ADP

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

En %



Source : ADP

Les consommations intermédiaires (CI) sont en faible augmentation de 2,6 % et atteignent 854 millions d'euros. Les achats consommés sont en hausse de 17 millions d'euros suite à une augmentation des charges relatives aux prestations réalisées pour le compte de la Société du Grand Paris pour 10 millions d'euros et à une hausse des achats de fournitures liés aux conditions climatiques du début d'année (fortes précipitations en janvier et pic de froid fin février, avec une moyenne mensuelle de février de France métropolitaine inférieure à la normale de 2,2 °C). La sous-traitance est en hausse de 15 millions d'euros. Enfin l'entretien et réparation est en baisse.

Cette maîtrise des CI impacte favorablement la valeur ajoutée brute (VAb) qui croît en 2018 de 6,0 % (depuis 2001, la VAb a augmenté chaque année hormis en 2016). Cela induit une nette augmentation (+ 0,8 point) du taux de valeur ajoutée (VAb/CA). Les charges de personnel sont en recul (- 0,7 %) suite en particulier à la baisse des effectifs moyens (- 1,5 %). Les impôts et taxes (taxes foncières, contribution économique territoriale - CET) augmentent sensiblement (+ 7,3 %) mais freinent à peine la progression de l'excédent brut d'exploitation (EBE) de l'entreprise (+ 9,0 %) en hausse constante depuis 2003 à l'exception de l'année 2016. Il s'élève à 1,3 milliard d'euros. Le taux de marge gagne ainsi 1,7 point et la capacité d'autofinancement (CAF) affiche une cinquième progression annuelle en six ans (+ 6,5 %) pour atteindre 995 millions d'euros.

POURSUITE DE LA CROISSANCE DES INVESTISSEMENTS D'ADP

La croissance de la CAF permet à ADP de poursuivre ses investissements qui continuent de croître fortement (+ 16,9 %) et s'élèvent à 936 millions d'euros.

Concernant l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, les investissements portent principalement sur la poursuite de la construction d'un système de convoyage, de tri et de sécurisation des bagages sous les satellites S3 et S4 du terminal 2E, la poursuite de la rénovation du terminal 2B et sa jonction avec le terminal 2D, les travaux préparatoires à la construction du CDG Express, la construction de la jonction de satellites internationaux du terminal 1, l'achèvement de la construction du nouveau siège social et de l'immeuble de bureaux Baïkal.

Sur l'aéroport de Paris-Orly, les investissements se concentrent sur la poursuite des travaux de construction de la jonction entre les terminaux Sud et Ouest, la mise en conformité réglementaire du tri bagages Est du terminal Sud, l'extension du Hall 1 d'Orly Ouest, les travaux préparatoires à la rénovation de la piste 3.

Sur l'aéroport de Paris-Le Bourget, les investissements concernent principalement la construction d'un centre de formation d'apprentis AFMAE.

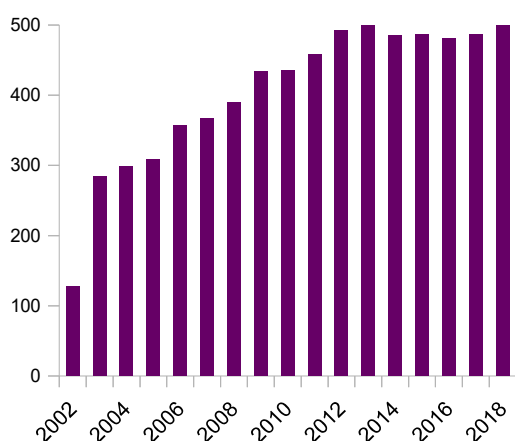
Aéroports de Paris finance globalement son programme d'investissements par autofinancement et le cas échéant par un recours à de la dette à moyen et long termes.

La dette financière à moyen et long termes d'ADP augmente, suite à l'augmentation des échéances à long terme (plus de 5 ans), pour la huitième année (+ 1,9 %) en neuf ans et atteint 4,8 milliards d'euros.

En 2018, ADP verse 342 millions d'euros de dividendes (+ 31,0 % par rapport à 2017), soit 3,46 euros par action.

Figure B3.2-3 Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire (ex-taxe d'aéroport)

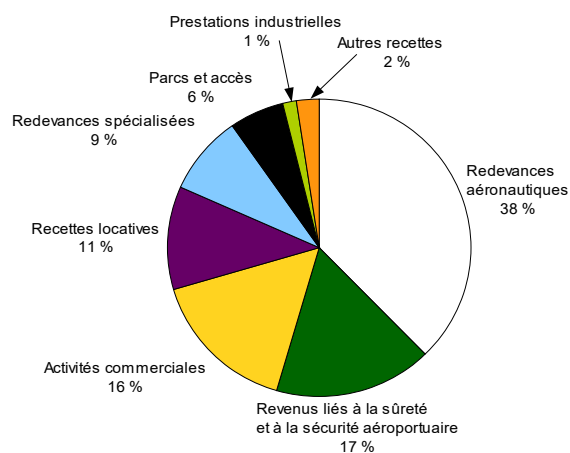
En millions d'euros



Source : ADP

Figure B3.2-4 Répartition du chiffre d'affaires d'ADP en 2018

En %



Source : ADP

B3.3 Grands ports sous tutelle de l'État

La situation économique des comptes des grands ports sous tutelle de l'État français (*cf.* encadré) s'est améliorée en 2017. Les soldes intermédiaires de gestion ont progressé : la production a été en hausse de 2,4 %, la valeur ajoutée brute de 3,0 %. Avec des charges de personnel en faible augmentation (+ 1,8 %), l'excédent brut d'exploitation s'est accru nettement (+ 13,5 %) favorisant la hausse de la capacité d'autofinancement (+ 21,7 %) Les investissements ont reculé (- 11,9 %).

EN 2017, TOUS LES SOLDES INTERMÉDIAIRES DE GESTION SE SONT BIEN PORTÉS

En 2017, la production des comptes des grands ports sous tutelle de l'État maritimes de métropole et d'outre-mer a progressé de 2,4 % et s'est établie à 904 millions d'euros (les 4 ports d'outre-mer contribuant pour un septième). Cette hausse s'est répercutée sur l'ensemble des soldes intermédiaires de gestion. Cette progression couplée avec une maîtrise des consommations intermédiaires (+ 0,8 %), a entraîné un accroissement de la valeur ajoutée brute de 3,0 %. L'impact sur l'excédent brut d'exploitation (EBE) a été plus fort grâce en particulier à la forte hausse des subventions d'exploitation (+ 53,1 %) qui couvrent principalement une dotation de l'État pour la couverture des frais de dragage et d'entretien de certains ouvrages : l'EBE est passé de 260 millions d'euros en 2016 à 295 millions d'euros en 2017. Cette hausse (+ 13,5 %), combinée avec la réduction des charges financières (- 10,0 %), a permis à la capacité d'autofinancement (CAF) de croître de 21,7 %. Les investissements ont baissé (- 11,9 %) ce qui aurait entraîné l'allègement de la dette financière (- 3,9 %).

Figure B3.3-1 **Comptes des grands ports sous tutelle de l'État**

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolution
	2017	2017
Production	904	2,4
Consommations intermédiaires	261	0,8
Valeur ajoutée brute	643	3,0
Subventions d'exploitation	75	53,1
Charges de personnel	403	1,8
Excédent brut d'exploitation	295	13,5
Charges financières	27	-10,0
Capacité d'autofinancement	275	21,7
Investissements	273	-11,9
Dette financière	769	-3,9

Source : MTES-DGITM

Champ retenu pour les grands ports sous tutelle de l'État

13 ports sont retenus

a) 11 grands ports maritimes de l'État : 7 en métropole (Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes, Rouen, La Rochelle, Bordeaux) et 4 dans les Dom (Guadeloupe, Martinique, Guyane, Réunion) ;

b) 2 grands ports fluviaux de l'État : Port autonome de Paris, Port autonome de Strasbourg.

En particulier sont exclus du champ :

- le grand port de Boulogne Calais, 4^e port français en tonnage derrière Marseille, Le Havre et Dunkerque, car il n'est pas sous tutelle de l'État puisqu'il est géré par la Société d'Exploitation des Ports du Détroit (SEPD) dans le cadre d'une délégation de service public confiée par la région des Hauts-de-France, propriétaire du port ;
- le port d'intérêt national de Saint-Pierre-et-Miquelon bien que sous tutelle de l'État.

Grand port maritime (GPM) de l'État

Statut créé lors de la réforme portuaire de 2008 et qui succède à la notion de port autonome. Ce type de port correspond aux plus grands ports français sous tutelle de l'État

(Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère de la Transition écologique et solidaire).

Fusion des ports de l'axe Seine

Le gouvernement a décidé en novembre 2018 de fusionner les ports de Paris, Rouen et Le Havre en un établissement public unique opérationnel pour le 1^{er} janvier 2021.

B3.4 Gestionnaires d'infrastructures ferrées

SNCF Réseau qui assure la gestion des réseaux ferroviaires ferrés, est né de la fusion de Réseau ferré de France (RFF) en 2015 et de SNCF Infra. SNCF Réseau gère, maintient, développe et commercialise les services offerts par le réseau ferré national (RFN). En 2018, les redevances d'infrastructures perçues par SNCF Réseau s'élèvent à 5,6 milliards d'euros. La Société du Grand Paris (SGP) a, quant à elle, la charge de la mise en place du Grand Paris Express. Ses charges de fonctionnement ont fortement augmenté en 2018 (+ 130 %).

SNCF Réseau est l'un des trois établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC) composant le groupe SNCF, avec SNCF Mobilités et SNCF. Depuis 2015, SNCF Réseau regroupe en un seul établissement public les équipes de Réseau ferré de France et de la branche Infrastructure de la SNCF. SNCF Réseau est responsable de la sécurité des lignes. Il garantit l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients (28 entreprises ferroviaires). Les aides publiques anciennement destinées à RFF sont maintenant versées à SNCF Réseau (cf. fiche A5.2).

La grève du premier semestre 2018 a eu des effets importants pour SNCF Réseau, principalement en raison de la baisse des trafics induite entraînant une diminution des redevances d'infrastructure. La production a aussi été perturbée à divers titres en raison de la désorganisation de plusieurs chantiers. Ainsi, les redevances d'infrastructures de SNCF Réseau sont en baisse de 3,0 % en 2018 pour atteindre 5,6 milliards d'euros en 2018. L'INSEE a annoncé dans un communiqué de presse publié le 6 septembre 2018, en accord avec Eurostat, le reclassement de SNCF Réseau en Administration Publique (APU) à compter de l'année 2016 pour la notification d'octobre 2018. Ce reclassement a mécaniquement un impact sur le déficit et la dette publique notifiés pour les années 2016 et 2017. Fin 2018, la dette à long terme de SNCF Réseau s'élève à 48,2 milliards d'euros, en hausse de 2,1 % par rapport à fin 2017.

Figure B3.4-1 Les comptes de SNCF Réseau

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2 018	2 016	2 017	2 018	2018/ 2013
Produits d'exploitation	12 487	23,9	7,1	2,5	14,0
dont Redevances d'infrastructure	5 607	-1,2	0,8	-3,0	0,9
dont Contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures	164	38,2	25,7	24,2	8,2
Charges d'exploitation	11 969	26,2	7,1	6,7	17,3
dont Production immobilisée	4 657	88,5	15,8	7,2	ns
dont Dotation aux amortissements	-1 992	-15,0	13,9	15,4	ns
dont Charges de personnel	3 533	-4,1	59,0	-1,5	nd
Résultat d'exploitation	517	1,4	8,4	-46,0	-13,7
Résultat financier	-1 484	-0,1	-1,1	4,1	2,0
Résultat net de l'exercice	-4 221	-95,9	-28,6	1 330,8	97,7
Capacité d'autofinancement	1 559	-13,3	6,3	-17,4	-4,2
Investissements réseau	4 946	3,3	9,4	3,2	1,6
Dette à long terme au 31/12	48 184	7,2	8,2	2,1	6,0

Source : SNCF Réseau

La Société du Grand Paris est un établissement public industriel et commercial (ÉPIC) détenu par l'État. Sa mission est de concevoir, développer et financer le Grand Paris Express et contribuer à la modernisation du réseau francilien existant. Au 31 décembre 2018, les investissements cumulés depuis le début du projet du Grand Paris Express s'élèvent à 3,9 milliards d'euros. L'exercice 2018 est fortement déficitaire avec une perte de 259 millions d'euros. Les dépenses de fonctionnement ont fortement augmenté entre 2017 et 2018 (+ 130 %) en lien avec la montée en charge des investissements pour la réalisation de la ligne 15 Sud, du prolongement de la ligne 14 et la réalisation des lignes 16, 17 et 18. Cependant, les produits de fonctionnement ne progressent que de 10,7 % en 2018.

Figure B3.4-2 Les comptes de la SGP

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles	
	2 018	2 017	2 018
Produits de fonctionnement	623	9,6	10,7
Produits financiers	2	0,0	ns
Charges de fonctionnement	388	4,2	130,2
dont Charges de personnel	27	12,9	7,1
dont Consommation de marchandises et d'approvisionnement	70	29,0	-1,2
dont Dotation aux amortissements	6	-84,5	49,0
dont Autres charges	285	18,3	316,2
Charges d'intervention	468	21,4	18,4
Charges financières	3	ns	-87,5
Résultats d'activité	-259	-119,2	5175,3
Dettes	3303	219,1	166,5

Source : rapports financiers de la SGP

B3.5 Gestionnaires d'infrastructures fluviales

Voies navigables de France (VNF) est un établissement public administratif (Épa) depuis 2013 en charge de la gestion de la majorité du réseau des voies navigables de France. En 2018, les ressources propres de VNF sont stables à hauteur de 181,4 millions d'euros. La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) est un établissement public à caractère industriel et commercial (Épic) mis en place en 2017 en charge de la réalisation de l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen. Le CNSE, actuellement en phase de construction, génère principalement des dépenses d'investissements et de consommations intermédiaires.

LES RESSOURCES PROPRES DE VNF SONT STABLES EN 2018

Créé en 1991, Voies navigables de France (VNF) est depuis 2013 un établissement public à caractère administratif (Épa) français chargé de gérer la majeure partie du réseau des voies navigables de France et dont la tutelle de l'État est exercée par la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère de la Transition écologique et solidaire.

En 2018, les ressources propres de VNF (181,4 millions d'euros) se stabilisent (+ 0,2 %) après une hausse de + 2,2 % en 2017. Cependant, depuis 2013, elles reculent en moyenne annuelle de - 1,2 %. La valeur ajoutée est en baisse de - 7,5 % en lien avec la hausse de consommations intermédiaires de + 9,3 %. La baisse des charges de personnel et la hausse des subventions d'exploitations de VNF concourent à la croissance de l'excédent brut d'exploitation en 2018 (+ 2,2 %).

Figure B3. 5-1 Les comptes de VNF

Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau 2018	Évolutions annuelles			
		2016	2017	2018	2018/ 2013
Chiffre d'affaires	181,4	-4,6	2,2	0,2	-1,2
Consommations intermédiaires	102,9	4,0	0,1	9,3	2,7
Valeur ajoutée (hors subventions d'exploitation)	84,7	-9,5	2,6	-7,5	-4,7
Charges de personnel	236,4	7,6	-5,3	-1,3	0,5
Impôts et taxes	19,0	4,3	-2,4	1,8	1,4
Excédent brut d'exploitation	82,9	-13,0	-0,2	2,2	-7,8
Charges financières	9,6	1342,1	143,8	49,1	88,2
Capacité d'autofinancement	72,8	-7,3	-13,4	3,7	-8,5
Investissements	206,0	17,1	-86,5	695,5	-20,6
Dette MLT au 31-12	0,7	-21,1	-11,6	-32,6	-18,3

Source : VNF

La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) est un établissement public à caractère industriel et commercial, créé au 1^{er} mai 2017 par l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 et placé sous la tutelle du ministre chargé des transports. Elle a pour mission principale de réaliser l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, dénommée « Canal Seine-Nord Europe ». Un partage de moyens en termes de comptabilité, ressources humaines, moyens logistiques est réalisé avec VNF.

En 2018, les ressources propres de la SCSNE sont de 0,03 million d'euros, en hausse de 7,6 % par rapport à 2017. Les investissements, à hauteur de 20,3 millions d'euros en 2018, doublent par rapport à 2017. Les charges de personnel de 1,8 million d'euros en 2018 et les consommations intermédiaires de 3,3 millions d'euros en 2018 croissent également fortement en raison de la montée en charge du projet CSNE.

Figure B3.5-2 Les comptes de la SCSNE

Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau 2017	Niveau 2018	Évolution annuelle 2018/2017
Chiffre d'affaires	0,03	0,03	7,6
Consommations intermédiaires	1,79	3,27	82,2
Valeur ajoutée (hors subventions d'exploitation)	0,80	2,15	167,5
Charges de personnel	0,49	1,80	266,2
Impôts et taxes	0,03	0,14	301,7
Excédent brut d'exploitation	0,28	0,21	-23,8
Charges financières	0,03	0,00	-86,5
Capacité d'autofinancement	0,11	0,18	67,9
Investissements	9,16	20,32	121,8
Dette MLT au 31-12	0,00	0,00	n. s.

n. s. : non significatif.

Source : VNF

partie C

Emploi et salaires

— Au 31 décembre 2018, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1,4 million de salariés, soit 7,5 % des salariés du secteur privé hors intérim. L'effectif salarié des transports et de l'entreposage augmente de 1,2 % en un an, tandis que l'emploi intérimaire du secteur recule de 3,3 %.

Le salaire moyen par tête augmente plus rapidement en 2018 (+ 2,0 %) qu'en 2017. Cette évolution est due au retour à une progression soutenue dans le transport de voyageurs, alors que la hausse se maintient au même rythme qu'en 2017 dans le transport de marchandises et les autres services de transport.

Les tensions se maintiennent à un niveau élevé sur le marché du travail, traduisant les difficultés de recrutement du personnel roulant.



L'EMPLOI SALARIÉ CONTINUE D'AUGMENTER EN 2018, PORTÉ PAR LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Fin 2018, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1,4 million de salariés, soit 7,5 % des effectifs salariés du secteur privé hors intérim. La croissance de l'emploi salarié hors intérim du secteur s'accélère par rapport à 2017 (+ 1,2 % après + 0,5 %) et est supérieure à l'augmentation des effectifs dans l'ensemble du secteur privé (+ 1,0 %, voir figure C-1).

Comme en 2017, c'est le transport routier de marchandises (TRM) qui contribue le plus à la hausse des effectifs (+ 4,1 %, soit + 15 000 emplois). L'emploi dans l'entreposage et la manutention reste dynamique, avec une hausse de 5,2 % en 2018 (+ 6 000 emplois) et de 3,4 % en moyenne annuelle depuis cinq ans.

Après un fléchissement en 2017 (- 0,6 %), les transports routiers de voyageurs (TRV) recréent à nouveau des emplois en 2018 (+ 2,1 %, + 2 200 emplois) dans un contexte de développement de l'offre des services librement organisés (SLO) de transports par autocars. À un rythme moindre (+ 0,7 % en 2018, + 1,1 % en moyenne depuis 2013), les transports collectifs urbains créent des emplois pour la sixième année consécutive.

La baisse des effectifs se poursuit en 2018 dans les activités de poste et de courrier (- 2,1 %, - 4 800 emplois) et dans le transport ferroviaire (- 2,3 %, - 3 700 emplois).

L'emploi intérimaire mobilisé par le secteur recule de 3,3 % après cinq années de vive progression (+ 10,3 % en moyenne annuelle depuis 2013). Avec 96 900 intérimaires fin 2018, dont un tiers dans l'entreposage et la manutention, le taux de recours à l'intérim – rapport du nombre d'intérimaires à l'emploi salarié total – baisse de 0,6 point et s'établit à 6,5 % (contre 3,9 % pour l'ensemble du secteur privé).

Figure C-1 Effectifs salariés au 31 décembre

Niveau en milliers, évolutions en %, données CVS (au dernier trimestre de l'année)

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2018	2016	2017	2018	2018 / 2013
Transport principalement de voyageurs	477,6	0,9	-0,5	-0,4	0,1
Ferroviaire (y c. fret)	159,8	-0,8	-1,8	-2,3	-1,4
Transport collectif urbain (TCU)	103,2	0,7	0,4	0,7	1,1
Transport routier de voyageurs (TRV)	104,7	3,1	-0,6	2,1	1,8
Aérien (y c. fret)	63,5	-0,5	0,0	-1,7	-1,2
Autre transport de voyageurs	46,4	5,5	2,1	-0,4	1,3
dont taxis et VTC	25,6	9,6	-1,7	2,4	3,3
Transport de marchandises (hors ferroviaire et aérien)	407,4	3,3	3,9	4,0	2,3
Routier et services de déménagement	394,8	3,5	4,0	4,1	2,4
Par conduites	4,9	-0,2	0,0	3,1	0,4
Maritime	6,6	-1,1	-2,1	-0,1	-1,4
Fluvial	1,2	0,8	-1,9	5,2	-2,1
Autres services de transport	288,1	2,3	1,3	2,9	1,6
Entreposage et manutention	120,3	3,4	4,0	5,2	3,4
Organisation du transport de fret	101,3	1,0	-0,1	1,6	0,7
Exploitation des infrastructures	66,5	2,3	-0,9	1,2	0,0
Activités de poste et de courrier	226,7	-3,6	-3,5	-2,1	-2,8
Transports et entreposage (hors intérim)	1 399,8	1,0	0,5	1,2	0,5
Transports et entreposage hors "53"(1) (hors intérim)	1 173,1	2,0	1,4	1,9	1,2
<i>Intérim utilisé dans Transports et entreposage</i>	96,9	11,2	18,0	-3,3	10,3
Ensemble secteur privé hors intérim (2)	18 674,4	0,7	1,1	1,0	0,8
<i>Intérim utilisé dans l'ensemble du secteur privé</i>	787,8	10,3	16,6	8,2	7,0

(1) Hors NAF 53: Activités de poste et de courrier.

(2) Ensemble secteur privé, y compris agriculture (codes AZ à RU en Naf Rév.2).

Champ : France hors Mayotte.

Sources : SDES à partir d'Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Acof-Urssaf, Dares, Insee ; SNCF

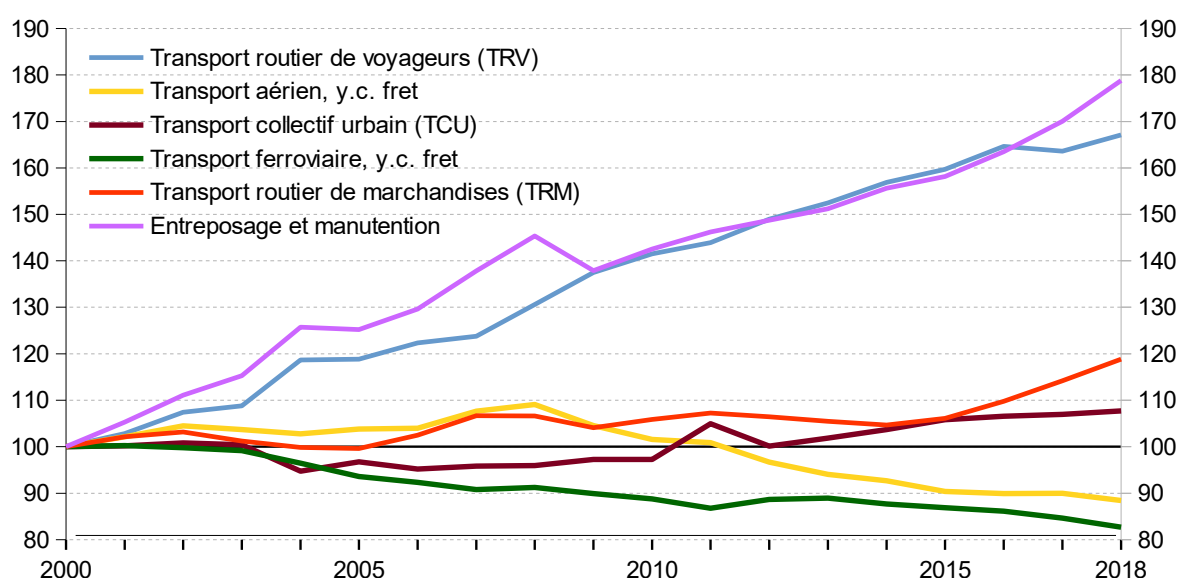
L'EMPLOI EST LE PLUS DYNAMIQUE DANS L'ENTREPOSAGE ET LA MANUTENTION

Depuis 2000 – excepté durant la crise de 2008 – les créations d'emploi sont particulièrement dynamiques dans l'entreposage et la manutention (*figure C-2*). L'emploi salarié du transport routier de voyageurs, en hausse continue depuis 2000, augmente à nouveau en 2018 après un palier en 2017. Le transport routier de marchandises crée des emplois depuis 2015 malgré des difficultés de recrutement accrues (*voir infra § marché du travail*).

Les effectifs salariés diminuent depuis 2008 dans le transport aérien, tandis qu'ils s'amenuisent de façon continue depuis 2000 dans le transport ferroviaire.

Figure C-2 Évolution de l'effectif salarié par secteur d'activité depuis 2000

En indice base 100 en 2000



Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Sources : SDES à partir d'Insee, estimations d'emploi : estimations trimestrielles Acof-Urssaf, Dares, Insee : SNCF

LA POPULATION DES SALARIÉS CONTINUE DE VIEILLIR

Fin 2016, les salariés des transports et de l'entreposage sont en moyenne âgés de 43,4 ans, soit 2 ans et demi de plus que la moyenne de l'ensemble des salariés du secteur privé. En dix ans, l'âge moyen du personnel de conduite (TRV et TRF) a augmenté de 3,4 ans. Plus de 30 % des salariés ont 50 ans ou plus, soit une proportion de 6 points plus élevée que dans l'ensemble du secteur privé.

Près de trois quarts des emplois sont occupés par des hommes, du fait de la prédominance des postes ouvriers, en particulier de conducteurs. C'est dans le secteur des activités de poste et de courrier que les femmes sont les plus représentées (51 % des emplois).

Les emplois à temps partiel sont relativement peu nombreux (11,6 % contre 23,3 % pour l'ensemble du secteur privé), sauf chez les conducteurs du TRV (45 %). Le taux d'emploi à temps partiel augmente avec l'âge et les femmes y sont sur-représentées.

HAUSSE DE LA MASSE SALARIALE

La masse salariale dans les transports et l'entreposage augmente nettement (+ 3,2 % en 2018 après + 1,9 %). Cette accélération concerne tous les segments : transport de marchandises hors ferroviaire (+ 5,9 % après + 4,7 %), de voyageurs (+ 2,2 % après + 0,4 %) et autres services de transport (+ 4,2 % après + 3,3 %).

DAVANTAGE D'HEURES SUPPLÉMENTAIRES EN 2018

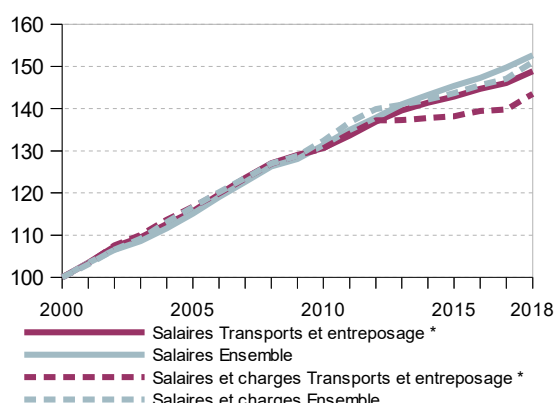
Les transports et l'entreposage se caractérisent par un recours important aux heures supplémentaires qui représentent un complément de rémunération non négligeable. En 2018, le nombre moyen d'heures supplémentaires déclarées par salarié à temps complet dans les entreprises de 10 salariés et plus s'établit à 76,7 par an dans le secteur, soit nettement plus que pour les salariés du secteur privé hors agriculture (40,6 heures). Ce nombre d'heures a progressé de 0,8 heure par rapport à 2017, de 6,5 heures par rapport à 2013.

UN COÛT DU TRAVAIL EN HAUSSE SENSIBLE EN 2018

L'indice du coût du travail, incluant salaires, cotisations sociales et taxes nettes de subventions, augmente de 2,7 % en 2018, après + 0,2 % en 2017 dans les transports et l'entreposage. Cette hausse, identique dans l'ensemble des secteurs marchands non agricoles, est la plus forte depuis 2011. Le taux du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) est passé de 7 % des rémunérations versées par l'entreprise en 2017 à 6 % en 2018. Par ailleurs, le coût du travail portant uniquement sur les salaires augmente de 1,9 % dans les transports et l'entreposage, soit un point de plus qu'en 2017. Les évolutions sont similaires dans l'ensemble des secteurs.

Figure C-3 Évolution de l'indice du coût du travail

En indice base 100 en 2000



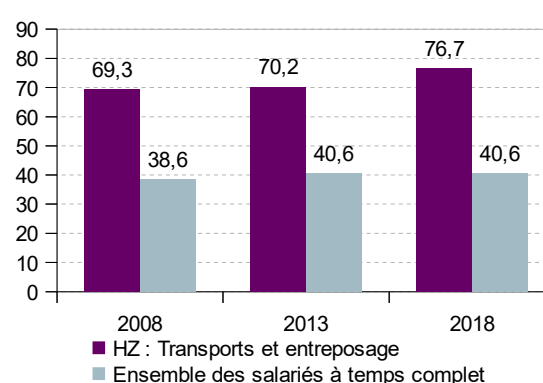
(*) y compris activités postales

Champ : secteurs marchands non agricoles hors services aux ménages, France hors Mayotte.

Sources : Acoess ; Dares ; Insee

Figure C-4 Évolution du nombre annuel d'heures supplémentaires rémunérées

En nombre d'heures



Champs : salariés à temps complet des entreprises de 10 salariés ou plus du secteur privé dont le temps de travail est décompté en heures, ayant fait des heures supplémentaires rémunérées dans l'année, hors stagiaires et contrats en alternance ; France métropolitaine.

Sources : Insee-Dares, Ecmoss ; calculs Dares

LA PART DES SALARIÉS DU TRANSPORT ET ENTREPOSAGE AU SMIC RECULE EN 2018

Au 1^{er} janvier 2018, l'application des règles annuelles de revalorisation du Smic a porté son montant horaire brut à 9,88 euros, soit une hausse de 1,2 % par rapport à son niveau du 1^{er} janvier 2017. En France métropolitaine, 6,1 % des salariés du secteur des transports et de l'entreposage ont bénéficié de cette revalorisation, contre 6,5 % l'année précédente. En France hors Mayotte, cette part s'élève à 6,7 % des salariés des transports et de l'entreposage et à 12,0 % de ceux soumis à la convention collective des transports routiers. L'accord sur la revalorisation des salaires conventionnels des conducteurs routiers poids lourds a été étendu le 1^{er} décembre 2017 (le salaire minimum réellement perçu étant toujours le plus favorable entre le SMIC et le salaire minimum conventionnel).

Figure C-5 Proportion de salariés au SMIC et montant du SMIC horaire brut

SMIC en euros, proportion en %

Ensemble des salariés	1 ^{er} jan. 2015	1 ^{er} jan. 2016	1 ^{er} jan. 2017	1 ^{er} jan. 2018	1 ^{er} jan. 2018 *
Ensemble des secteurs	11,1	10,5	10,6	10,8	11,5
Transports et entreposage	7,0	5,7	6,5	6,1	6,7
Transports routiers **	15,0	12,0	13,0	n.d.	12,0
SMIC horaire brut	9,61	9,67	9,76	9,88	9,88

* en 2018, les données sont également disponibles sur un champ élargi : l'ensemble des salariés du secteur privé, hors secteur agricole, particuliers employeurs et activités extraterritoriales en France (hors Mayotte).

** désigne la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport.

Champs : 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.

Sources : Dares – enquête Acemo

AUGMENTATION DU SALAIRE MOYEN MENSUEL PAR TÊTE

En 2018, le salaire moyen mensuel par tête (SMPT) s'établit à 2 620 euros par mois dans les transports et l'entreposage, au même niveau que dans l'ensemble des secteurs concurrentiels. Il augmente de 2,0 % en moyenne annuelle en 2018, après + 1,0 % en 2017. Cette croissance plus rapide du salaire moyen par tête est tirée par la plus forte progression du SMPT en 2018 par rapport à 2017 dans les transports de voyageurs et les activités postales.

CROISSANCE DANS LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Après plusieurs années de hausse modérée, le salaire moyen par tête augmente de 2,3 % dans le transport de voyageurs en 2018 (+ 0,4 % en 2017). Il progresse de 2,3 % dans le transport ferroviaire (1,0 % en 2017) et de 1,3 % dans le transport urbain et suburbain. Le SMPT s'accroît de 1,4 % dans le secteur du transport routier de voyageurs par autocar après quatre années de modération salariale. Il augmente nettement en 2018 dans le transport aérien (+ 4,7 %), après une quasi stabilité l'année précédente. Dans le secteur des taxis y compris les véhicules de transport avec chauffeurs (VTC), le SMPT renoue avec la croissance (+ 4,1 %) après quatre années consécutives de recul. Cependant, seule une minorité des emplois de ce secteur sont occupés par des salariés, et ces emplois salariés englobent d'autres métiers que celui de chauffeur (par exemple agent de planning pour la réservation de taxis).

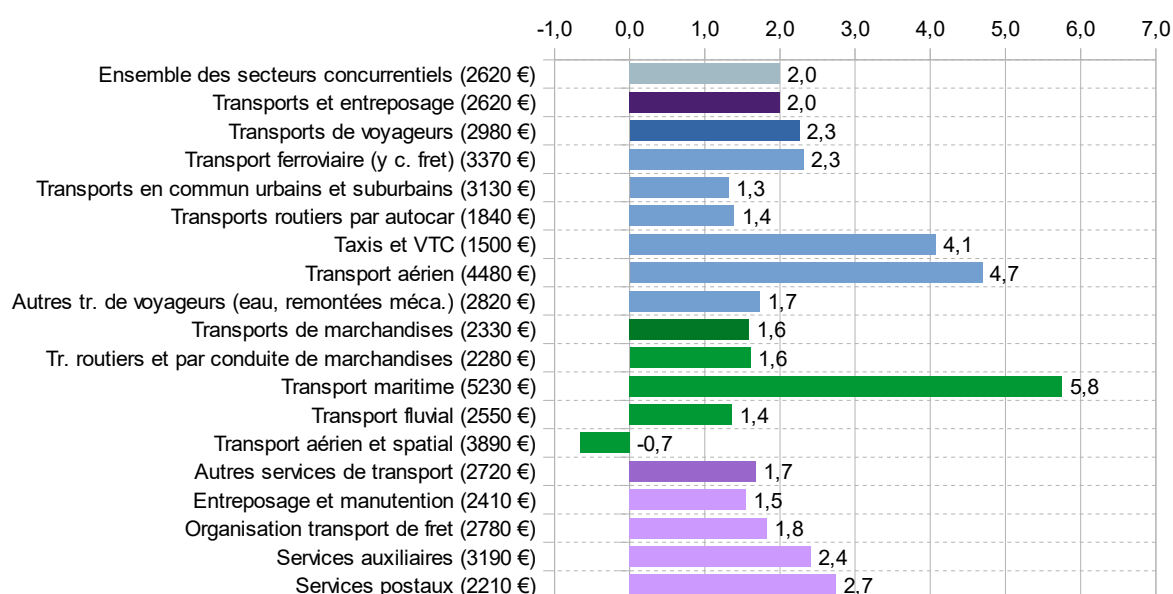
HAUSSE DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LES AUTRES SERVICES DE TRANSPORT, NETTE PROGRESSION DANS LES ACTIVITÉS POSTALES

Le salaire moyen par tête s'accroît de 1,6 % en 2018 dans le transport de marchandises, soit au même rythme que l'année précédente. Le transport routier de marchandises, qui représente plus de 95 % des effectifs salariés de ce secteur, enregistre la même progression. Dans les autres secteurs du transport de marchandises, le salaire moyen par tête augmente également, mais cela ne concerne que peu de salariés. Le salaire moyen par tête augmente en 2018 de 1,7 % dans les autres services de transport (entreposage et manutention, organisation du transport de fret, services auxiliaires), après + 1,6 % en 2017. La plus forte augmentation du SMPT s'observe dans les services auxiliaires des transports (gestion des infrastructures terrestres, par eau et aériennes) avec + 2,4 %, la plus faible dans l'entreposage et la manutention, avec + 1,5 %. La croissance est régulière dans l'organisation du transport de fret (messagerie, affrètement).

Le salaire moyen par tête progresse de 2,7 % dans les activités postales, après + 1,1 % en 2017. Dans ce secteur, les effectifs diminuent sensiblement.

Figure C-6 Évolution du salaire moyen par tête (SMPT) en 2018

Évolutions annuelles en % (salaire moyen par tête en euros) – secteurs employant 50 000 salariés et plus



Champ : établissements employeurs cotisant à l'Urssaf (soit hors fonction publique et cotisants à la MSA) ; France hors Mayotte.
Source : Acoiss, Insee. Calculs : SDES

FAIBLE PROGRESSION DU POUVOIR D'ACHAT

Le pouvoir d'achat des salariés des transports et de l'entreposage progresse légèrement en 2018 (+ 0,2 %), après être resté stable en 2017 (0,0 %). L'accélération de la croissance du salaire moyen par tête a été en grande partie compensée par une hausse des prix plus forte que l'année précédente (+ 1,8 % après + 1,0 % en 2017). Sur la période 2013 – 2018, la croissance du pouvoir d'achat s'établit à + 0,6 % par an dans les transports et l'entreposage, soit un niveau plus faible que dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 0,9 %).

UN MARCHÉ DU TRAVAIL SOUS TENSION POUR LES CONDUCTEURS DE POIDS LOURDS

Fin 2018, le nombre de demandeurs d'emploi recherchant un métier des transports et de la logistique, inscrits à Pôle emploi et tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi (catégories A, B et C) diminuait de 0,4 % (après + 1,3 % en 2017).

Parallèlement, le nombre d'offres collectées par Pôle Emploi recule de 9,8 % après avoir bondi de 39,5 % en 2017. Les tensions (ratio offres collectées / nouvelles inscriptions) s'atténuent pour le métier de conducteur de véhicules de transport en commun sur route mais s'accroissent pour celui de conducteur de poids lourds sur longue distance.

Figure C-7 Offres et demandes d'emploi dans les métiers du transport et de la logistique

Niveaux en milliers, évolutions en %, données brutes

Offres d'emploi collectées						Demandeurs d'emploi en fin d'année *				
Niveau	Évolutions annuelles					Niveau	Évolutions annuelles			
2018	2016	2017	2018	2018 / 2013		2018	2016	2017	2018	2018 / 2013
325,5	16,9	39,5	-9,8	9,0	Ensemble des métiers du transport et de la logistique	546,1	-0,3	1,3	-0,4	2,4
167,6	13,3	32,4	1,2	8,9	Manutention et logistique	313,6	0,1	2,3	-0,4	2,8
22,5	50,1	116,0	-60,3	7,3	Transport de voyageurs sur route	42,6	11,8	7,9	4,2	9,9
109,7	19,0	32,6	-4,0	12,1	Transport routier de marchandises**	149,3	-4,3	-3,3	-2,2	-0,5
4,0	37,0	0,5	9,1	10,9	Transports aérien, maritime et fluvial	19,7	4,5	6,5	5,2	5,2
21,7	-4,3	17,2	5,6	0,0	Autres métiers du T & L	21,0	3,1	4,2	-2,3	3,2
3370.7	6.7	17.0	-0.7	4.8	Ensemble des métiers	5660.8	-0.1	2.5	-0.4	2.6

* Actes positifs de recherche d'emploi (catégories A, B et C)

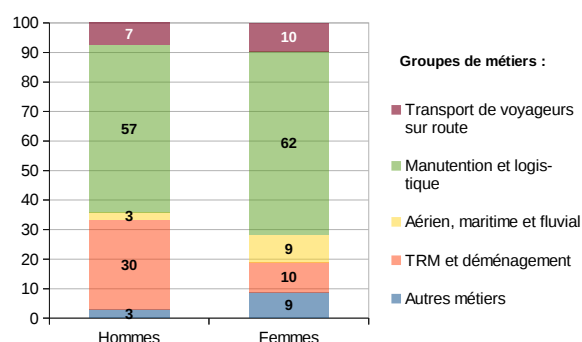
** y compris services de déménagement

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES à partir de Dares, Pôle emploi, statistiques du marché du travail

Figure C-8 Répartition des demandeurs d'emploi selon le métier recherché (cat. A, B et C)

En %

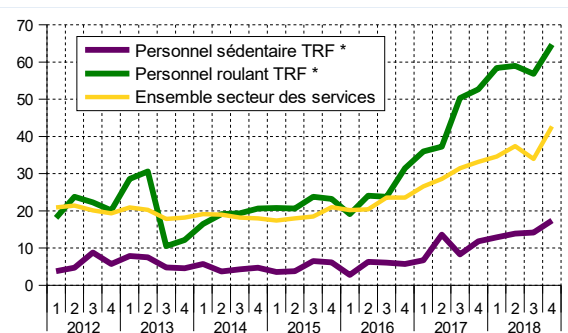


Champ : France métropolitaine, métiers du transport et de la logistique.

Sources : SDES à partir de Dares, Pôle emploi, statistiques du marché du travail.

Figure C-9 Part des chefs d'entreprises déclarant des difficultés de recrutement

En %



* TRF : y c. courrier, hors Poste

Champ : France métropolitaine, ensemble du secteur des services.

Source : Insee, enquête de conjoncture dans les services

BIBLIOGRAPHIE

Données d'ensemble :

[Emploi et marché du travail dans les transports et l'entreposage](#)

[Insee estimations d'emploi salarié](#)

[Acooss masse salariale et emploi](#)

[Dares, statistiques du marché du travail, emploi intérimaire](#)

Le transport routier de marchandises :

[Bilan social annuel du transport routier de marchandises – édition 2018](#), CGDD/SDES, Datalab, mai 2018

Le transport routier de voyageurs :

[Bilan social annuel du transport routier de voyageurs](#), CGDD/SDES, Datalab, juillet 2018

DÉFINITIONS

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

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

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

Le **nombre moyen d'heures supplémentaires par tête** est calculé comme le rapport entre le nombre total d'heures supplémentaires trimestrielles déclarées à l'enquête Acemo par chaque entreprise et ses effectifs salariés à temps complet à la fin du trimestre.

L'**emploi salarié au 31 décembre** est une estimation du SDES qui repose sur les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee ; les estimations trimestrielles d'emploi Acooss-Urssaf, Dares, Insee ; les statistiques transmises par la SNCF.

Le **marché du travail « transport et logistique »** est défini à partir des métiers concernés par les offres et les demandes d'emploi gérées par Pôle emploi. Ces métiers sont transversaux aux secteurs d'activité. Par exemple, le métier de conducteur de poids lourds sur longue distance peut être exercé dans une entreprise du commerce ou de l'industrie.

Le transport ferroviaire fait l'objet d'un traitement particulier : les trois Epics (SNCF mobilités, SNCF réseau et SNCF Epic de tête) constituant le groupe public ferroviaire (GPF) sont inclus dans le secteur du transport ferroviaire (4910Z).

partie D

Les externalités du transport

— Les transports en France sont responsables de 31 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) et 40 % des émissions de CO₂. Dans le cadre de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC), à l'horizon 2050, il est prévu que le secteur des transports n'émette plus aucun GES (hors transport aérien). En 2018, les émissions de GES des transports baissent de 1,6 % par rapport à 2017 du fait de l'amélioration des performances énergiques des véhicules.

La qualité de l'air à proximité du trafic routier s'est améliorée depuis 2000, avec une baisse des particules inférieures à 10 µm, mais en 2017, les seuils réglementaires ne sont pas respectés pour 3,8 % des stations de mesure situées à proximité du trafic routier.

En France, dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, 22 millions d'habitants sont exposés à un bruit routier supérieur à 55 décibels.

Les mouvements sociaux du second trimestre ont perturbé la circulation des trains et dégradé la qualité de service dans le transport ferroviaire : ainsi, un TGV sur quatre a été en retard en 2018.

En 2018, le nombre de tués sur les routes de France est en baisse de 3,1 %.



D1. Indicateurs de la politique des transports

La politique des transports est multiforme et résulte d'une fusion d'enjeux économiques, environnementaux et sociaux. Les programmes de dépenses budgétaires définissent des objectifs et des indicateurs de performance, tels les parts modales ou l'emploi maritime.

La Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) décrit la feuille de route de la France pour conduire la politique d'atténuation du changement climatique. À l'horizon 2050, il est prévu que le secteur des transports n'émette plus aucun GES (hors transport aérien).

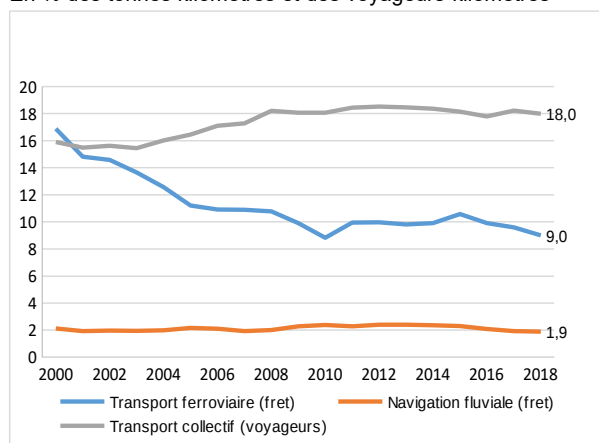
LES INDICATEURS DE PERFORMANCE

Les programmes budgétaires de l'État principalement axés sur les transports sont le programme 203 sur les infrastructures et services de transports, le programme 205 sur les affaires maritimes et le programme 207 sur la sécurité et l'éducation routières. Dans le cadre de ces programmes sont définis des objectifs et un ou plusieurs indicateurs pour chaque objectif.

Le rapport de la commission des comptes des transports permet de calculer l'indicateur des parts modales des transports non routiers, indicateur qui quantifie l'objectif « améliorer la régulation dans les transports routiers et développer la part des modes alternatifs à la route ». En raison des grèves dans le transport ferroviaire en 2018, l'écart à la cible 2020 s'accroît dans le transport ferroviaire de voyageurs et de fret (9 % pour le fret ferroviaire en 2018 pour une cible de 10,4 %).

Figure D1-1 Indicateur programme 203 - Parts modales

En % des tonnes kilomètres et des voyageurs-kilomètres

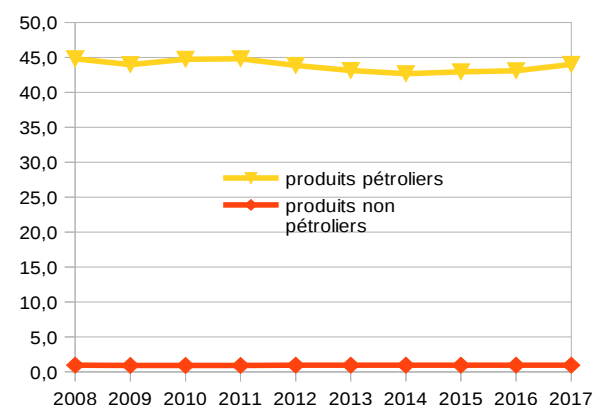


Note : pour le transport de voyageurs, le transport aérien est exclu de l'indicateur.

Source : SDES

Figure D1-2 Indicateur de résultats SNBC- Consommation finale d'énergie du secteur transports

En millions de tonnes équivalent pétrole (tep)



Source : SDES

LA STRATÉGIE NATIONALE BAS-CARBONE

Au-delà de la stratégie carbone adoptée par décret en 2015 (SNBC1), le projet de révision de cette stratégie (SNBC2) présenté en décembre 2018 par le gouvernement vise à la neutralité carbone en 2050. Ce principe de neutralité carbone impose de ne pas émettre plus de gaz à effet de serre que le territoire français peut en absorber via notamment les forêts ou les sols. Le suivi de la Stratégie Nationale Bas-Carbone repose sur un tableau de bord d'indicateurs de résultats et d'indicateurs de suivi des recommandations sectorielles.

En 2018¹, les transports en France sont responsables de 31 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) et 40,2 % des émissions de CO₂. Après trois années consécutives de hausse, les émissions de GES du secteur des transports diminuent de 1,6 % par rapport à 2017, cette baisse étant favorisée par la diminution de la consommation unitaire moyenne des véhicules légers et des poids lourds, par la stagnation de la circulation des voitures particulières et par le ralentissement du transport routier de marchandises. La SNBC vise également au développement de la part des énergies décarbonées dans la consommation finale d'énergie pour le secteur des transports. En 2017, la consommation de produits non pétroliers augmente cependant de 1,7 %, moins vite que

¹ 2018 = estimation provisoire

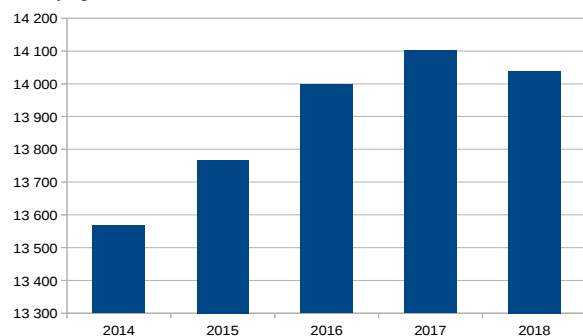
partie D: les externalités du transport

celle des carburants pétroliers (+ 2,1 %). La consommation de gaz augmente de 29,8 % en 2017, pour atteindre 0,2 % de l'énergie consommée.

Les indicateurs de suivi des recommandations sectorielles sont répartis en cinq axes pour les transports. La maîtrise de la mobilité des personnes et des marchandises est le premier axe de suivi. Pour la première fois depuis 2014, la mobilité des voyageurs rapportée à la population diminue en 2018. L'utilisation des véhicules et des réseaux existants (deuxième axe) s'améliore en 2018 pour le fret routier, le taux de chargement moyen des poids lourds continue sa progression, avec une hausse de 2 % en 2018. L'axe « renforcer l'efficacité énergétique des véhicules » s'éloigne de son objectif pour les voitures particulières neuves, à savoir 50 gCO₂/km d'émissions unitaires moyennes, cet indicateur augmentant pour la seconde année consécutive. Le quatrième axe porte sur la réduction de l'intensité carbone des vecteurs énergétiques (carburant, électricité, etc.). La part des véhicules particuliers électriques ou hybrides lors d'un renouvellement dans la flotte publique reste stable à 12 %. Enfin, le dernier axe concerne le développement du report modal vers les modes non-routiers non aériens. En ce qui concerne le transport de voyageurs, la part des modes doux (marche à pied, vélo) et du transport commun dans les déplacements domicile travail pour les actifs en emploi augmente légèrement entre 2015 et 2017 (+ 0,3 point) à 23,4 %. Les enquêtes de recensement ne permettent d'isoler les déplacements à vélo qu'à partir de 2015. En considérant que la part des déplacements à vélo est stable entre 2007 et 2015, alors la part des modes doux est, en 2017, au même niveau qu'il y a 10 ans. Le scénario de référence de la SNBC envisage que les trajets à vélo représentent 12 % des déplacements courte distance en 2030, tandis que le Plan Vélo vise un taux intermédiaire de 9 % en 2024.

Figure D1-3 Indicateur de suivi SNBC – Niveau de mobilité

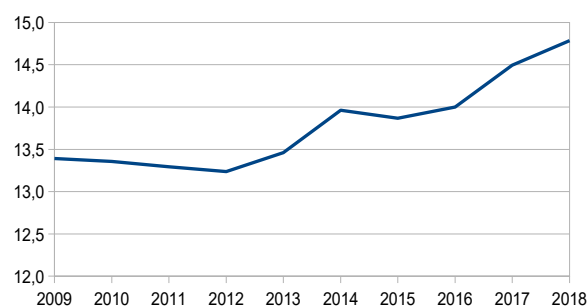
En voyageurs.kilomètres/habitant



Sources : SDES, Insee, estimations de population et statistiques de l'état civil.

Figure D1-4 Indicateur de suivi SNBC - Niveau de chargement moyen des poids lourds

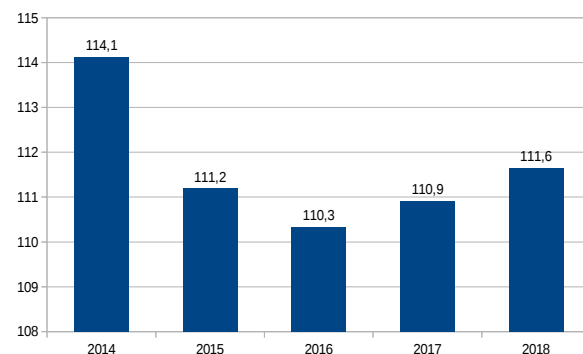
En tonnes



Source : SDES, TRM

Figure D1-5 Indicateur de suivi SNBC - Emission unitaire moyenne des véhicules particuliers neufs

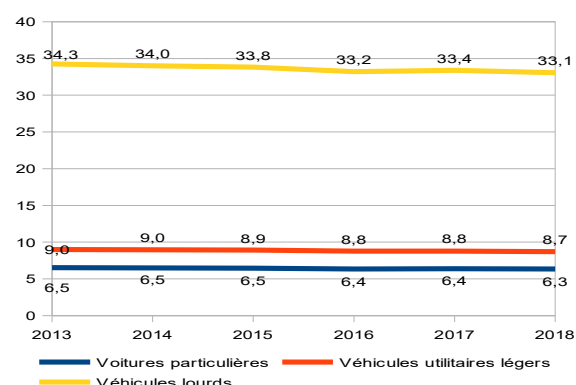
En gCO₂/km



Champ : France métropolitaine
Source : SDES, RSVERO

Figure D1-6 Indicateur de suivi SNBC - Consommation unitaire moyenne des véhicules légers et des poids lourds

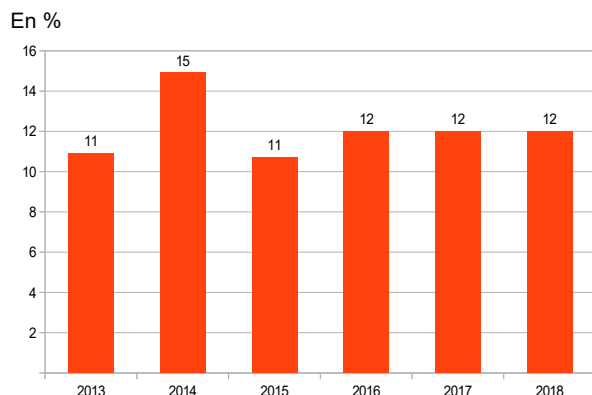
En litres/100 km



Source : SDES, d'après le bilan de la circulation

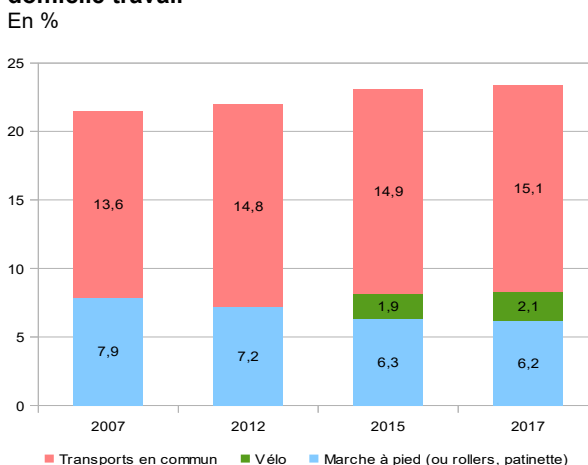
partie D: les externalités du transport

Figure D1-7 Indicateur de suivi SNBC - Proportion de véhicules particuliers électriques ou hybrides acquis lors du renouvellement des flottes publiques



Champ : flottes de l'État.
Source : SDES, RSVERO

Figure D1-8 Indicateur de suivi SNBC - Part des déplacements en transport en commun et mode doux (marche, vélo) dans les déplacements domicile travail



Source : Insee, enquêtes annuelles de recensement

LES PLANS NATIONAUX SANTÉ ENVIRONNEMENT

Les plans nationaux santé environnement ont également une dimension transport, ils préconisent d'inclure la problématique santé environnement dans la planification territoriale relative aux déplacements. S'il n'y a actuellement pas d'indicateurs dédiés pour le transport, le plan national santé environnement (PNSE3) 2015-2019 a établi une revue des études scientifiques qui décrivent les impacts sur la santé des différents modes de déplacements et des effets de la sédentarité :

« Les modes actifs ont des effets positifs sur le bien-être physique en induisant de l'activité physique et en limitant la sédentarité. Ces effets ont été observés dans les résultats de l'étude *RECORD GPS Study* (Chaix et al., 2014). Cette étude a également montré que les modes actifs, et à travers eux les transports, représentent un tiers de l'activité physique réalisé par les personnes.

L'exposition à la pollution atmosphérique pendant les déplacements réalisés par ces modes n'engendre pas de sur-exposition particulière (Fable et al., 2009), y compris pendant les pics de pollution pour les NO_x et les particules (Praznocy, 2015). Cependant, le facteur inhalation de ces polluants est important pour ces modes et voit les cyclistes puis les piétons recevoir les doses les plus élevées de polluants par inhalation et absorption.

Si le risque à vélo est nettement plus élevé chez les cyclistes que chez les piétons et les automobilistes, il est nettement moins élevé que chez les usagers de deux-roues motorisé (Blaizot, Amoros, Papon, & Haddak, 2012). Toutefois, des études montrent qu'une augmentation de l'usage du vélo présente plus de bénéfices que de risques (Praznocy, 2012).

Pour le bruit, les situations du vélo et de la marche à pied sont opposées. Les déplacements à vélo font partie des plus exposés, à l'inverse de la marche à pied (Kreuzberger, Chaix, Brondeel, Méline, & El Aarbaoui, 2019).

Au-delà du bien être physique, les quartiers où l'on peut marcher ont un capital social accru. Leurs résidents sont plus susceptibles de connaître leurs voisins, de participer à la vie politique, de faire confiance aux autres et de s'engager socialement (Reynolds & National Collaborating Centre for Environmental Health (Canada), 2011). Des liens directs ont été établis entre les quartiers piétonniers et la santé physique et mentale des résidents. L'accès aux espaces verts, en particulier ceux pourvus d'aménagements piétons et vélos, a permis d'améliorer la santé, en particulier la santé mentale et la qualité de vie (de Nazelle et al., 2011). Les piétons sont également les moins stressés. Pour eux, la satisfaction liée au confort et à la sécurité semblent avoir un effet important de modération du stress. Les modes actifs ne sont pas seulement bons socialement et environnementalement, ils sont également une manière de se déplacer peu stressante (Legrain, Eluru, & El-Geneidy, 2015). »

(Extrait du pnse3 sur les modes actifs - la santé environnementale dans les transports)

D2. Consommation d'énergie de traction dans les transports

Avec 44,9 millions de tonnes équivalent pétrole (Mtep), soit environ 29 % de la consommation finale énergétique en France, la consommation d'énergie de traction dans les transports est en augmentation en 2017 (+ 2,1 %). La consommation d'énergie de traction progresse de 0,9 % en 2017 pour le transport de voyageurs. Celle destinée au transport de marchandises croît de 4,0 % en lien avec la reprise de l'activité du TRM en 2017. La consommation de produits non pétroliers, qui représente 2 % de la consommation de traction progresse de 1,7 % en 2017.

LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE DE TRACTION DES TRANSPORTS AUGMENTE EN 2017

En 2017, la consommation d'énergie de traction des transports augmente de 2,1 % et s'établit à 44,9 millions de tep. En moyenne annuelle, elle augmente de 0,1 % entre 2012 et 2017.

Les carburants pétroliers (y compris agrocarburants incorporés) constituent l'essentiel (97,9 % en 2017) de l'énergie consommée dans les transports. Ils sont surtout destinés au transport routier. En 2017, en lien avec la stabilisation de la part de la route pour les voyageurs et les marchandises, la consommation de carburants à usage routier croît globalement au même rythme (+ 1,9 %) que l'ensemble des carburants (+ 2,1 %). Néanmoins la consommation d'essence progresse plus rapidement que celle de gazole (les évolutions de consommation de carburants pour le transport routier sont analysées dans la dernière fiche du rapport, fiche G3). La consommation d'électricité qui représente 2,0 % des consommations d'énergie est stable en 2017. La consommation de GNV qui représente 0,2 % de l'énergie consommée est en forte hausse en 2017 (+ 29,8 %).

Figure D2-1 Évolution des consommations d'énergie de traction du transport par mode

Niveau en millions de tep, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles				
	2017	2015	2016	2017	2017/ 2012	
Voyageurs	27,8	1,8	0,8	0,9	0,4	
Transports individuels	25,1	2,0	1,0	1,0	0,5	
Deux roues	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	
Voitures particulières (yc taxis et VUL étrangers)	24,1	2,0	1,0	1,0	0,5	
Plaisance (essence)	0,4	0,6	1,1	1,7	1,0	
Transport collectif	2,7	0,4	-0,3	0,7	-0,6	
Transport routier de voyageurs (gazole uniquement)	0,6	-0,7	0,9	0,7	0,3	
Transport urbain de voyageurs	0,5	0,9	-0,1	1,8	1,0	
Transport ferroviaire SNCF (1)	0,8	1,3	-2,5	1,1	-1,3	
Transport aérien (2)	0,8	0,1	1,0	-0,5	-1,5	
Marchandises	17,2	-1,1	-0,6	4,0	-0,4	
Transports routiers	15,4	0,1	0,4	3,5	0,6	
<i>Dont VUL français</i>	7,5	1,8	-0,3	3,5	1,0	
<i>PL français et étrangers</i>	7,9	-1,4	1,2	3,4	0,1	
Navigation intérieure (fioul)	0,08	-10,6	-10,0	-15,2	-12,0	
Transport maritime (3)	1,62	-10,5	-10,1	11,3	-7,0	
Oléoducs (électricité)	0,03	0,0	0,0	0,0	0,0	
Ensemble	44,9	0,7	0,3	2,1	0,1	

(1) Gazole et électricité uniquement de traction.

(2) livraisons en France aux aéronefs français et étrangers.

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

Source : SDES

Figure D2-2 Évolution des consommations d'énergie de traction du transport par énergie

En millions de tep, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles				
	2017	2015	2016	2017	2017/ 2012	
Carburants pétroliers	44,0	0,7	0,3	2,1	0,1	
<i>Routiers</i>	41,0	1,2	0,8	1,9	0,5	
<i>Dont : Essence</i>	8,1	1,5	1,0	5,9	0,8	
<i>Gazole</i>	32,8	1,2	0,7	0,9	0,5	
<i>Non routiers</i>	3,0	-6,2	-5,6	5,6	-4,9	
Produits non pétroliers	1,0	2,2	-1,5	1,7	0,3	
<i>GNV</i>	0,1	4,9	3,6	29,8	11,3	
<i>Electricité</i>	0,9	2,1	-1,8	0,0	-0,4	
Ensemble	44,9	0,7	0,3	2,1	0,1	

Source : SDES

Coefficients d'équivalence des tonnes équivalent pétrole :

1 000 kWh électriques = 0,086 tep ;
 1 tonne de gazole ou de fioul = 1 tep ;
 1 000 kwh de gaz naturel = 0,077 tep ;
 1 tonne d'essence ou carburéacteur = 1,048 tep ;
 1 tonne de fioul lourd = 0,952 tep.

partie D: les externalités du transport

61,8 % DE L'ÉNERGIE DE TRACTION EST UTILISÉE POUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

La part de l'énergie de traction destinée au transport de voyageurs est de 61,8 %, en légère augmentation depuis 2012 (60,9 %). La part des carburants du transport individuel est passée de 54,6 % en 2012 à 55,7 % en 2017 en lien avec l'augmentation de la circulation routière sur cette période.

À l'intérieur des transports collectifs de voyageurs, la consommation du mode aérien (29,6 % des consommations des transports collectifs) baisse de 0,5 % en 2017 tandis que le transport aérien intérieur progresse de + 4,0 %. La consommation d'énergie du transport ferroviaire (28,7 % des consommations des transports collectifs) progresse de 1,1 %. La consommation d'énergie des transports urbains et routiers de voyageurs (41,7 % des consommations des transports collectifs) augmente de 1,2 % en 2017.

Figure D2-3 Évolution des consommations d'énergie et du transport de voyageurs par mode

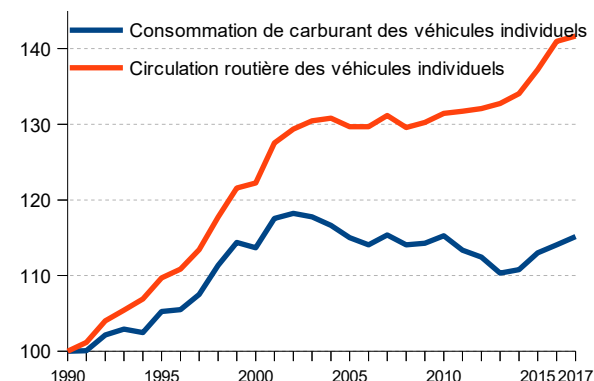
Niveaux : consommation d'énergie en millions de tep, transport en milliards de voyageurs kilomètres ; évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles				
	2017	2015	2016	2017	2017/ 2012	
Consommation d'énergie	27,4	1,8	0,8	0,9	0,4	
Transport individuel	24,7	2,0	0,9	0,9	0,5	
Transport collectif urbain et transport par car	1,1	0,1	0,4	1,2	0,6	
Transport aérien	0,8	0,1	1,0	-0,5	-1,5	
Transport ferroviaire	0,8	1,3	-2,5	1,1	-1,3	
Transport de voyageurs	941,3	1,9	1,9	1,0	1,2	
Transport individuel	757,3	2,2	2,4	0,4	1,3	
Transport collectif urbain et transport par car	88,1	1,2	1,2	-0,3	1,0	
Transport aérien	15,4	1,0	3,8	4,0	1,9	
Transport ferroviaire	80,5	0,2	-1,8	7,7	0,7	

Source : SDES

Figure D2-4 Évolution de la circulation et de la consommation de carburant des voitures particulières

En indice base 100 en 1990



Source : SDES, bilan de la circulation

Les consommations d'énergie des transports collectifs urbains sont mixtes. La part du gazole (55,3 % en 2012 et 53,6 % en 2017) a tendance à reculer au profit du gaz naturel. La consommation de gaz naturel reste cependant faible (0,04 Tep) malgré une croissance de 11,3 % en moyenne annuelle depuis 2012. La consommation d'électricité augmente de 0,5 % en moyenne par an depuis 2012, tandis que la consommation de gazole croît de 0,3 %.

La consommation d'énergie consacrée au transport de marchandises est essentiellement due au transport routier, 43,7 % aux véhicules utilitaires légers, 46,0 % aux poids lourds.

Les données sur les consommations d'énergie sont celles de 2017. Le bilan de l'énergie pour 2018 n'est pas encore disponible.

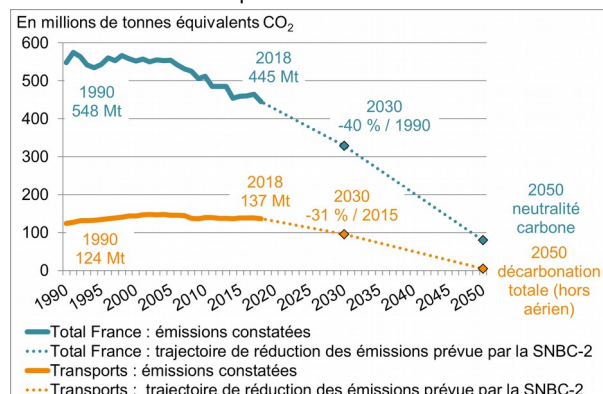
D3.1 Émissions de gaz à effet de serre des transports

En 2018², après trois années consécutives de hausse, les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports diminuent de 1,6 % par rapport à 2017. Cette baisse résulte de la diminution des émissions de GES des voitures particulières (VP) et des véhicules utilitaires légers (VUL). Les transports restent le secteur qui contribue le plus aux émissions nationales de GES (31 % du total). Le transport routier représente à lui seul 94 % des émissions du transport et 52 % des GES du transport routier proviennent des voitures particulières.

Outre la part marginale des gaz fluorés (HFC) émanant de la climatisation des véhicules, les émissions de GES des transports se produisent lors de la combustion de carburants fossiles occasionnée par la circulation des véhicules et des équipements de transport. Ne sont pas comptabilisées dans le secteur des transports : les émissions issues de la production d'électricité consommée par les transports ferrés ou les véhicules électriques, les émissions associées à l'élaboration d'agro-carburants, et les GES engendrés par la fabrication des véhicules et des infrastructures. Le secteur des transports regroupe ici les transports de marchandises et des personnes. Pour le transport routier, les émissions proviennent des véhicules français mais également des véhicules étrangers circulant en France, notamment des poids lourds (PL) réalisant du transit international.

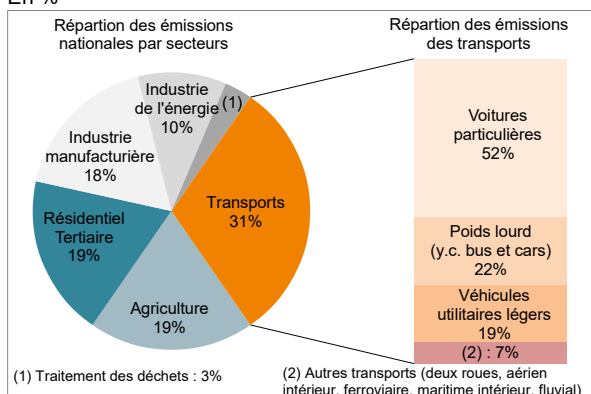
Figure D3.1-1 Évolution des émissions de GES de 1990 à 2018 et trajectoires de réduction envisagées 2018 par le projet de Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC-2)

En millions de tonnes équivalents CO₂



Champ : France métropolitaine et DROM (périmètre Kyoto).
Sources : Citepa, rapport Secten 2019 ; MTES (SNBC-2)

En %



Champ : France métropolitaine et DROM (périmètre Kyoto).
Source : Citepa, rapport Secten 2019

LE TRANSPORT, SECTEUR QUI CONTRIBUE LE PLUS AUX ÉMISSIONS DE GES

En 2018, la masse totale de GES émise en France est de 445 Millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂e), en diminution de 4,2 % par rapport à 2017. Les secteurs de la transformation de l'énergie et du résidentiel / tertiaire sont les principaux contributeurs à cette baisse. Depuis 1990, les émissions françaises de GES ont diminué de 19 %.

Les transports, avec 137 Mt CO₂e, restent, et ce depuis 1998, le secteur qui émet le plus de GES. En 2018, les transports représentent 31 % des émissions nationales de GES, une contribution relative plus forte qu'en 1990 (23 %). En effet, entre 1990 et 2018 les GES dus aux transports ont progressé de 10 % (+ 0,3 % en moyenne annuelle) alors que tous les autres secteurs ont réduit leurs niveaux d'émissions. L'augmentation des émissions des transports depuis 1990 résulte d'une croissance moyenne annuelle des émissions de 1,2 % entre 1990 et 2004 et d'une diminution moyenne annuelle de 0,6 % entre 2004 et 2018 (France métropolitaine et outre-mer). En 2018, malgré une augmentation des GES provenant des poids lourds, les émissions du transport régressent (- 1,6 % par rapport à 2017) en raison de la baisse des émissions des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers. L'accroissement du trafic, à la fois pour le transport de voyageurs et de marchandises, engendre une élévation des émissions alors que l'amélioration de la performance énergétique des véhicules et de la diminution du contenu en CO₂ des carburants (incorporation d'agro-carburant, électromobilité...) atténuent ces émissions.

² 2018 = estimation provisoire

partie D: les externalités du transport

VERS UNE DÉCARBONATATION TOTALE DES GES ÉMIS PAR LES TRANSPORTS

La baisse des émissions de GES du secteur des transports, entre 2017 et 2018 (- 1,6 %), doit se poursuivre et s'intensifier pour converger vers les objectifs du projet de stratégie bas carbone (SNBC) présenté par le gouvernement en décembre 2018. La SNBC prévoit pour l'ensemble des secteurs d'atteindre en 2050 la neutralité carbone (les émissions nationales de gaz à effet de serre devront être inférieures aux quantités de gaz à effet de serre absorbées par les milieux naturels gérés par l'homme et à celles capturées par des procédés industriels). À cet horizon, il est prévu que le transport n'émette plus aucun GES (hors transport aérien). La performance énergétique des véhicules, le recours à des énergies décarbonées (électricité, bio-GNV), le report modal vers les transports en commun, la marche ou le vélo sont des leviers identifiés pour effacer les émissions de GES des transports d'ici 30 ans. Pour être compatible avec l'accord de Paris, et une limitation du réchauffement bien en deçà de + 2 °C et si possible à + 1,5 °C, le rythme moyen annuel de la réduction des émissions de GES des transports devrait être deux fois plus important que celui constaté entre 2017 et 2018.

Figure D3.1-3 Émissions de GES par secteurs (France métropolitaine et outre-mer)

Niveau en millions de tonnes équivalent CO₂, évolutions en %

	Niveaux			Évolution
	1990	2017	2018	1990/2018
Transports	124,4	139,0	136,8	10,0
Routier	116,3	131,2	128,9	10,8
Autres modes	8,1	7,8	7,9	-1,8
Ferroviaire	1,1	0,4	0,4	-59,5
Fluvial français	0,8	1,2	1,2	52,2
Maritime français	1,7	1,2	1,2	-32,5
Aérien français	4,5	5,0	5,1	14,2
Transports				
Dont émissions de HFCs	0,0	3,3	3,3	-
Autres secteurs	423,7	325,6	308,5	-27,2
Résidentiel tertiaire	92,7	89,8	83,7	-9,8
Industrie manufacturière	144,4	80,9	78,6	-45,5
Industrie de l'énergie	78,1	54,2	46,0	-41,1
Agriculture	93,1	86,0	85,9	-7,8
Déchets	15,3	14,6	14,3	-6,7
Total hors UTCF	548	465	445	-18,8
UTCF	-22,2	-31,9	-31,9	44,1
Hors bilan				
Maritime international	7,9	5,2	5,6	-30,1
Aérien international	8,4	17,2	17,4	107,3

Champ : France métropolitaine et DROM (périmètre Kyoto).

UTCF : utilisation des terres, leurs changements et la forêt

Source : Citepa, rapport Secten 2019

Figure D3.1-4 Émissions de GES du transport routier, par type de véhicules et motorisation (France métropolitaine et outre-mer)

Niveau en millions de tonnes équivalent CO₂, évolutions en %

	Niveaux		Évolution	Évolutions moyennes annuelles		
	1990	2017	1990/2017	1990/2004	2004/2017	1990/2017
Voitures particulières	67,5	71,4	5,7	0,9	-0,6	0,2
dont diesel	15,6	53,0	241,0	7,6	1,6	4,6
dont essence	51,8	18,1	-65,0	-3,2	-4,5	-3,8
dont GPL	0,2	0,2	31,9	8,5	-6,4	1,0
dont GNV	0,0	0,0	13 987,9	34,9	6,0	20,1
dont électrique	0,0	0,0	-	-	-	-
Véhicules utilitaires légers	18,8	25,9	38,0	1,7	0,7	1,2
dont diesel	11,7	24,0	105,1	4,1	1,2	2,7
dont essence	7,1	2,0	-72,3	-5,4	-3,9	-4,6
dont électrique	0,0	0,0	-	-	-	-
Poids lourds, bus et cars	27,2	28,7	5,7	1,6	-1,3	0,2
dont diesel	27,2	28,6	5,2	1,6	-1,3	0,2
dont essence	0,0	0,0	-98,3	-1,6	-25,7	-14,1
dont GNV	0,0	0,2	47 206,2	38,4	13,2	25,6
dont électrique	0,0	0,0	-	-	-	-
Deux roues	0,6	1,6	157,5	6,2	0,8	3,6
dont diesel	0,0	0,1	-	-	4,4	-
dont essence	0,6	1,6	143,8	5,9	0,7	3,4
dont électrique	0,0	0,0	-	-	-	-
Total transport routier	114,2	127,7	11,9	1,3	-0,5	0,4
dont diesel	54,4	105,7	94,2	4,3	0,6	2,5
dont essence	59,6	21,7	-63,7	-3,2	-4,2	-3,7
dont GPL	0,2	0,2	31,9	8,5	-6,4	1,0
dont GNV	0,0	0,2	42 592,5	38,0	12,7	25,1
dont électrique	0,0	0,0	-	-	-	-

Champ : France métropolitaine.

Source : Citepa, rapport Secten 2019

DES GES MAJORITAIREMENT IMPUTABLES AUX VOITURES PARTICULIÈRES

En 2017, le parc roulant des véhicules, exprimé en véhicules-km, traduit la circulation routière française. Le parc roulant est composé à 73 % de voitures particulières (55 % des émissions de GES du transport routier), à 19 % de véhicules utilitaires légers (20 % des émissions de GES du transport routier) et de 5 % de poids lourds, bus et cars (24 % des émissions de GES du transport routier). Le diesel est à l'origine de 83 % des émissions du transport routier alors que les véhicules du parc disposent à 77 % d'une motorisation diesel.

Les voitures particulières restent le type de véhicule le plus contributeur aux émissions de GES des transports routiers avec 71,3 Mt CO₂e en 2018, en baisse de 3,1 % par rapport à 2017. Entre 1990 et 2017, les émissions de GES des VP avaient progressé de 7 % et le trafic de VP a augmenté de 38 % sur cette même période.

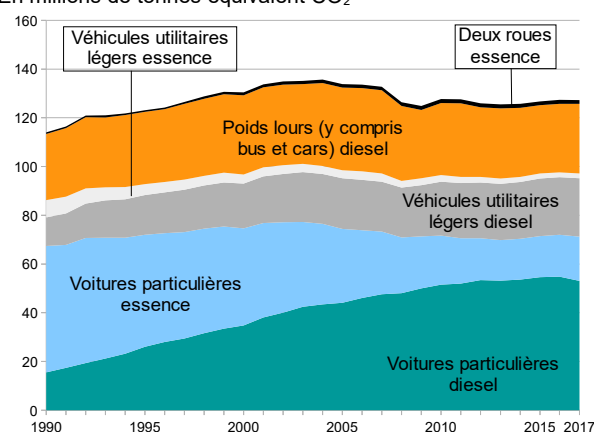
partie D: les externalités du transport

En 2018 les VUL ont émis 25,6 Mt CO_{2e}. Ces émissions ont sensiblement augmenté depuis 1990 : + 38 % alors que le trafic de ces VUL est en augmentation de 57 % entre 1990 et 2017. Les VUL servent à la fois au transport de personnes et de marchandises.

Les émissions de GES des poids lourds progressent en 2018 : 30,4 Mt CO_{2e}, + 3,6 % par rapport à 2017. Depuis 1990 le niveau de GES dû à la circulation des poids lourds s'est élevé de 6 % alors que les marchandises transportées, exprimées en tonnes.km, avaient augmenté de 56 % entre 1990 et 2017. 39 % des marchandises sont transportées par des véhicules sous pavillon étranger.

Figure D3.1-5 **GES des transports routiers selon le véhicule et la motorisation**

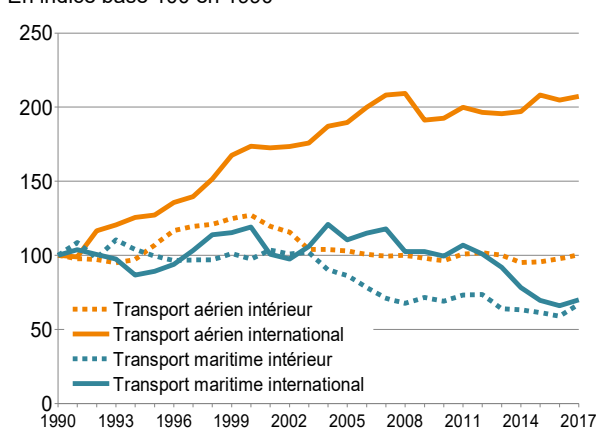
En millions de tonnes équivalent CO₂



Champ : France métropolitaine.
Source : Citepa, rapport Secten 2018

Figure D3.1-6 **Émissions de GES par mode**

En indice base 100 en 1990



Champ : France métropolitaine et DROM (périmètre Kyoto).
Source : Citepa, rapport Secten 2018

LE POIDS DU TRANSPORT MARITIME ET AÉRIEN

Par convention internationale, les émissions de GES des transports internationaux aériens, maritimes et fluviaux ne sont pas comptabilisées dans les inventaires nationaux. Seules sont prises en compte les émissions des déplacements effectués entre deux ports ou aéroports localisés en France. En 2018, le transport aérien intérieur a émis 5,1 Mt CO_{2e} soit 4 % des émissions de GES du transport ; le transport maritime intérieur est à la source de 1,2 Mt CO_{2e}. Bien qu'exclues du total national officiel, les émissions du transport international sont néanmoins calculées. Les émissions du transport international maritime imputées à la France étaient en 2017 de 5,6 Mt CO_{2e} alors que celles du transport aérien international représentaient 17,4 Mt CO_{2e}. Les émissions de GES du transport aérien, international et intérieur réunis, représentent, en 2017, 5 % des émissions totales de l'inventaire national tous secteurs et 17 % des émissions de GES des transports. Alors que les émissions de GES du transport maritime ont tendance à diminuer (- 30 % environ depuis 1990), le transport aérien international a plus que doublé ses émissions de GES depuis 1990.

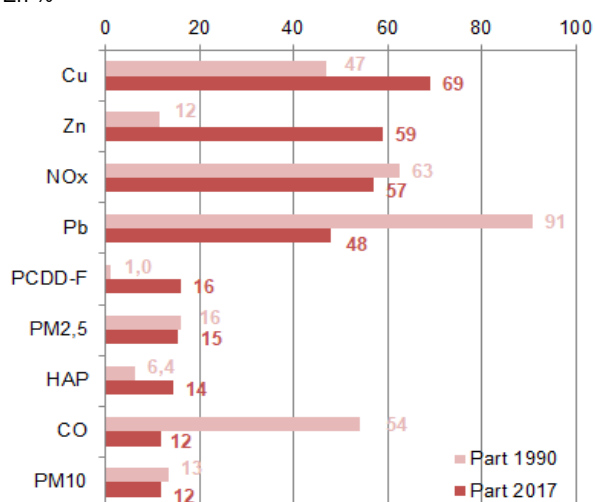
D3.2 Émissions de polluants atmosphériques des transports

Le transport routier est le mode le plus émetteur de polluants dans l'air et représente entre 40 et 100 % des émissions des transports pour une majorité de polluants. Il est le premier émetteur d'oxydes d'azote (NO_x), de cuivre (Cu), de zinc (Zn) et de plomb (Pb), tous secteurs d'activités confondus. Il contribue dans une moindre mesure aux émissions d'autres polluants. Pour la majorité des polluants, les véhicules diesel sont responsables de plus de 80 % des émissions du transport routier et représentent 75 % de la circulation totale en 2017. L'évolution des émissions du transport routier sont variables selon les polluants. Les progrès observés sont notamment dus au renouvellement du parc et à l'introduction progressive de pots catalytiques.

TRANSPORT ROUTIER : DES TENDANCES VARIABLES SELON LES POLLUANTS ET UN FORT IMPACT DU DIESEL

En 2017, la part du transport routier dans les émissions totales, tous secteurs d'activités confondus, est majoritaire pour les NO_x, le Cu, le Zn et le Pb, entre 48 et 69 %. Pour les particules, plus ces dernières sont fines, plus la part du transport routier est importante : 12,1 % pour les particules en suspension de toutes tailles à 13 % et 14,9 % pour les particules de diamètre inférieur à 1 µm (PM₁) et inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}). Le transport routier contribue également aux émissions d'autres polluants mais dans des proportions plus faibles : entre 12,1 % et 25,8 % pour le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), le cadmium (Cd), les dioxines et furanes (PCDD-F) et l'arsenic (As). Les particules proviennent à la fois de l'échappement, de l'usure des routes et de certaines pièces des véhicules, hormis les plus fines qui proviennent uniquement de l'échappement.

Figure D3.2-1 Part du transport routier dans les émissions totales en 1990 et 2017
En %



Source : Citepa, avril 2019 – Format Secten

Figure D3.2-2 Émissions du transport routier et part dans les émissions totales
Unité variable selon les polluants, évolutions annuelles en %

		NO _x (kt)	CO (kt)	COVNM (kt)	PM ₁₀ (kt)	PM _{2,5} (kt)	HAP (t)	PCDD-F (g ITEQ)	Cu (t)	Pb (t)	Zn (t)
Emissions du transport routier	1990	1238	5593	909	74	69	2,9	18	106	3903	260
	2017	459	327	57	31	25	2,6	17	143	54	291
	Evolution	-63	-94	-94	-57	-64	-11	-10	35	-99	12
Part du transport routier dans les émissions totales	1990	63	54	37	13	16	6,4	1,0	47	91	12
	2017	57	12	9,2	12	15	14	16	69	48	59
Part 2017 des émissions du transport routier par type de motorisation	VP diesel	46	7,6	7,9	52	55	53	70	39	49	46
	VP essence	2,3	48	39	7,9	6,1	7,8	5,9	14	17	15
	VUL diesel	28	8,5	7,9	23	24	16	19	21	26	19
	VUL essence	0,19	8,0	3,6	1,2	0,88	0,78	0,53	2,8	3,4	2,2
	PL diesel	23	9,0	5,4	15	13	21	3,2	21	1,8	15
	2 roues (essence)	0,75	19	36	1,32	1,37	1,9	1,4	1,5	1,9	2,0
	Autres	0,16	0,77	0,88	0,21	0,15	0,14	0,095	0,49	0,43	0,38

Source : Citepa, avril 2019 – Format Secten

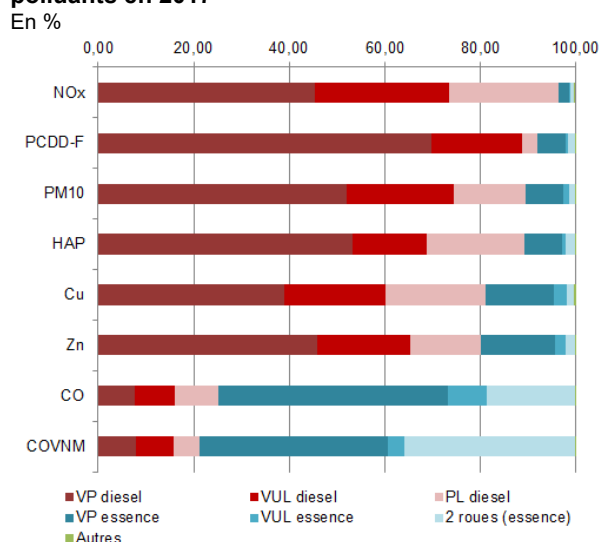
En 2017, les véhicules essence contribuent pour près de 75 % aux émissions de CO et de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) du transport routier alors qu'ils ne représentent que 25 % de la circulation en véhicules-kilomètres. À l'inverse, les véhicules diesel sont responsables d'au moins 90 % des émissions du transport routier pour les NO_x, les PCDD-F, les HAP et les particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀) et représentent 75 % de la circulation en véhicules-kilomètres.

Sur la période 1990-2017, les émissions du transport routier ont suivi des tendances contrastées selon les polluants. Les émissions de NO_x ont diminué de 60 %, celles de CO et COVNM de plus de 90 % grâce au renouvellement du parc et à l'introduction progressive de pots catalytiques. Néanmoins, ces progrès ont été limités par l'intensification du trafic (+ 44 % entre 1990 et 2017) et l'augmentation de la part des véhicules diesel.

partie D: les externalités du transport

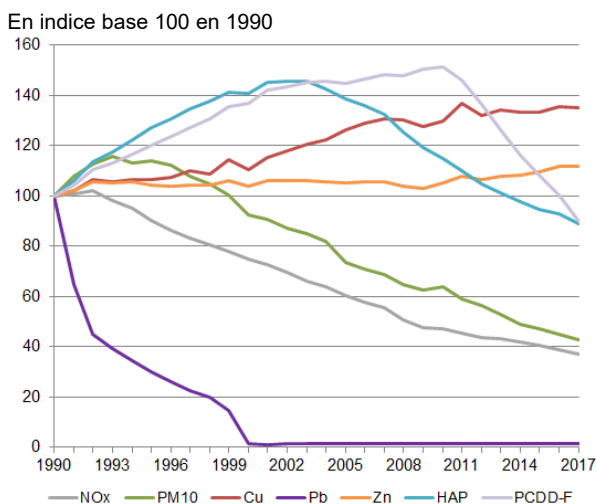
Pour l'As, le Cr, le Cu et le Zn, les émissions du transport routier ont augmenté depuis 1990. Pour le Cu, cette tendance s'explique par la hausse du trafic. Pour les HAP et les PCDD-F, les émissions ont également augmenté sur la période mais connaissent depuis quelques années une diminution.

Figure D3.2-3 Émissions du transport routier par type de véhicule et motorisation pour quelques polluants en 2017



Source : Citepa, avril 2019 – Format Secten

Figure D3.2-4 Évolution des émissions des principaux polluants du transport routier

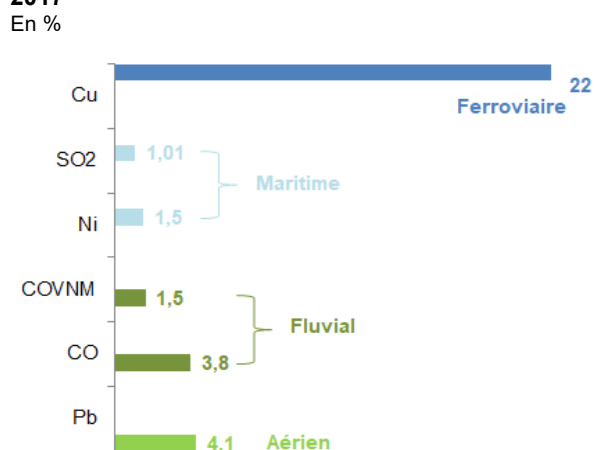


Source : Citepa, avril 2019 – Format Secten

AUTRES MODES DE TRANSPORT : DES CONTRIBUTIONS FAIBLES AUX ÉMISSIONS NATIONALES

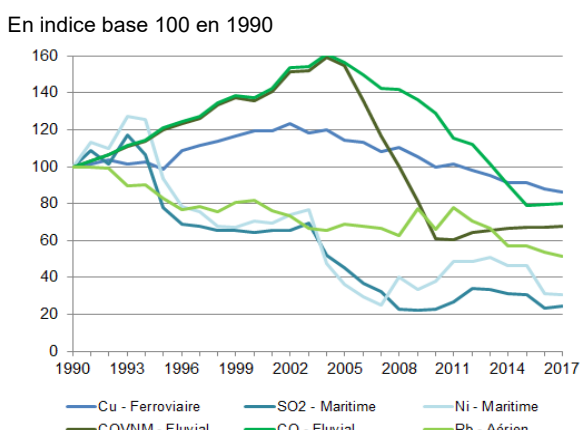
La part des autres modes de transport dans les émissions de polluants atmosphériques est le plus souvent faible, hormis pour le cuivre où le transport ferroviaire contribue pour 22 % en 2017 (il provient de l'usure des caténaires). Ces émissions ont augmenté jusqu'au début des années 2000 suite à la hausse du trafic et diminuent depuis.

Figure D3.2-5 Part des autres modes de transports dans les émissions totales de certains polluants en 2017



Source : Citepa, avril 2019 – Format Secten

Figure D3.2-6 Évolution des émissions des principaux polluants des autres modes de transport



Source : Citepa, avril 2019 – Format Secten

Le transport maritime est le mode de transport le plus émetteur de dioxyde de soufre - SO₂ (46 % des émissions totales du transport en 2017) mais ne représente que 1 % des émissions nationales. Ces émissions sont en baisse et proviennent de la combustion de fioul lourd dont la teneur en soufre est déjà limitée réglementairement

(0,1 % depuis 2015 pour les zones de contrôle des émissions de SO_x et sera portée à 0,5 % d'ici 2020 pour les autres zones).

Le transport maritime contribue également aux émissions de nickel (Ni), à hauteur de 1,45 % des émissions nationales en 2017, et sont dues à la consommation de fioul lourd. S'agissant des particules, le transport maritime émet 0,3 % pour les PM₁₀ et 0,2 % pour les PM_{2,5} des émissions au niveau français.

Le transport fluvial émet surtout du CO et des COVNM, dont les émissions ont augmenté jusqu'au milieu des années 2000. Enfin, le transport aérien est responsable de 4,1 % des émissions de Pb en 2017. Ces dernières ont diminué de 48 % depuis 1990.

Comment sont calculées les émissions de polluants atmosphériques et de GES ?

Le ministère de la Transition écologique et solidaire a confié au Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa) l'élaboration des inventaires nationaux d'émissions de polluants atmosphériques et de GES dans le cadre de l'arrêté du 24 août 2011 relatif au Système national d'inventaires d'émissions et de bilans dans l'atmosphère.

Pour les émissions de polluants, conformément aux périmètres de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies et de la directive européenne relative aux plafonds d'émission nationaux, ne sont pas incluses les émissions maritimes internationales et les émissions de la phase croisière (≥ 1000 m) des trafics aériens domestique et international.

Pour les gaz à effet de serre, conformément aux périmètres définis par la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques, ne sont pas incluses les émissions des trafics aériens internationaux. Seuls les vols entre deux aéroports français (y compris DOMs) sont pris en compte, pour la phase LTO et la phase croisière.

Pour estimer les émissions du secteur routier, le Citepa ne s'appuie ni sur les données communiquées par les constructeurs, ni sur les valeurs limites d'émission (VLE) utilisées dans les normes EURO. L'estimation des émissions résulte d'études scientifiques indépendantes qui sont compilées dans une base de données européenne qui alimente le modèle COPERT (basé sur la méthodologie EMEP/EEA).

Les émissions sont dues à la combustion, l'évaporation et les abrasions du revêtement routier, des freins et des pneus. Elles sont calculées en tenant compte :

- de paramètres liés aux véhicules et leurs déplacements (type de véhicules, motorisation, masse/cylindrée et norme du véhicule, vitesse moyenne et trafic sur les différents réseaux, taux de chargement de poids lourds, pente du réseau, température, etc.) ;

- de facteurs d'émissions qui permettent de convertir des unités physiques en émissions.

En général, les facteurs d'émissions utilisés par le Citepa sont nettement plus élevés que les VLE fixées par les différentes directives européennes et donc plus conformes à la réalité.

D3.3 Qualité de l'air et transport routier

Le dioxyde d'azote (NO₂) est le polluant pour lequel la responsabilité du transport routier est la plus importante. Ainsi, les concentrations annuelles en NO₂ sont en moyenne deux fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain. Ces dernières ont diminué depuis 2000, mais en 2017, 30 % des stations situées à proximité du trafic routier dépassent les seuils fixés par la norme européenne pour la protection de la santé à long terme. Le transport routier a également un impact sur les concentrations en particules, mais moins marqué que pour le NO₂, puisque d'autres sources importantes contribuent aux concentrations de particules dans l'air. Les teneurs annuelles en particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀) ont baissé depuis 2000, mais en 2017 la réglementation n'est pas respectée pour 3,8 % des stations de mesure situées à proximité du trafic routier. La situation s'est améliorée pour le monoxyde de carbone (CO) et le benzène, dont le transport routier était l'une des principales sources.

La baisse des émissions de plusieurs polluants atmosphériques se traduit par une amélioration de la qualité de l'air, mais dans des proportions moindres, compte tenu des processus complexes qui interviennent dans l'atmosphère.

DES CONCENTRATIONS ENCORE TROP ÉLEVÉES POUR LE NO₂ ET LES PM₁₀

Entre 2000 et 2017, les teneurs en NO₂ ont baissé à proximité du trafic routier et en situation de fond urbain. Le pic de 2003 est dû à la canicule et à des conditions météorologiques peu favorables à la dispersion des polluants. Les concentrations en NO₂ sont en moyenne deux fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain, le trafic routier étant l'une des sources majoritaires de production d'oxydes d'azote (NO_x).

Ainsi, les normes pour la protection de la santé humaine ne sont pas respectées en majorité à proximité du trafic routier. En 2017, les dépassements de la norme annuelle pour la protection de la santé à long terme concernent 30 % des stations situées à proximité du trafic routier contre 0 % en fond urbain.

Figure D3.3-1 Évolution des concentrations annuelles en NO₂ dans l'air

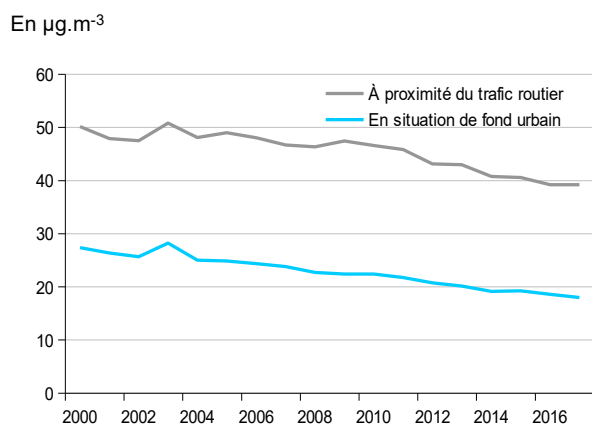
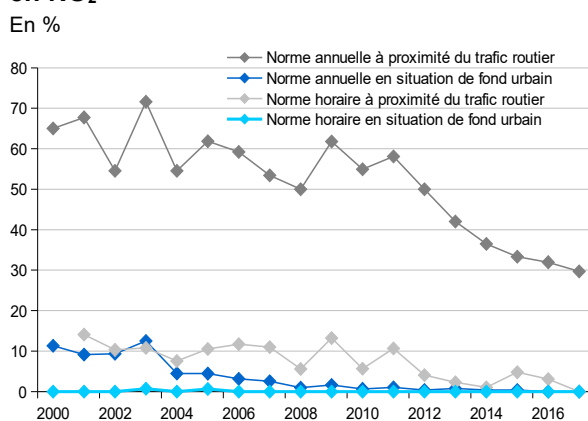


Figure D3.3-2 Évolution de la part des stations de mesure qui ne respectent pas les normes en NO₂



Les teneurs en PM₁₀ sont 1,2 fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain et ont diminué sur la période 2007-2017. Les modalités de mesure des PM₁₀ et des particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}) ont été modifiées en 2007, afin de rendre les résultats équivalents à ceux obtenus par la méthode de référence européenne. Il n'est donc pas possible de comparer les périodes 2000-2006 et 2007-2017.

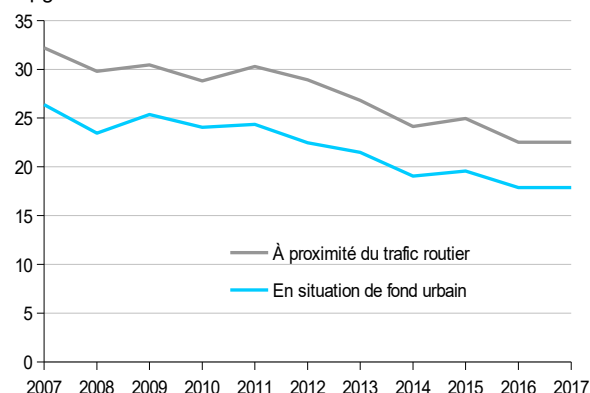
Les normes en PM₁₀ pour la protection de la santé humaine sont plus souvent dépassées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain. Ainsi en 2017, 3,8 % des stations situées à proximité du trafic routier ne respectent pas la norme journalière pour la protection de la santé à long terme contre 0,5 % en fond urbain.

En 2017, la norme européenne en PM_{2,5} pour la protection de la santé humaine à long terme est respectée pour l'ensemble des stations de mesure.

partie D: les externalités du transport

Figure D3.3-3 Évolution des concentrations annuelles en PM_{10} dans l'air

En $\mu g.m^{-3}$

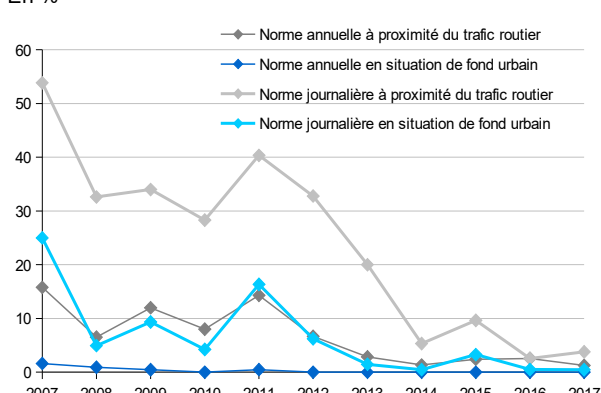


Champ : France métropolitaine et Drom.

Source : Géod'Air, juillet 2018

Figure D3.3-4 Évolution de la part de stations de mesure qui ne respectent pas les normes en PM_{10}

En %



Champ : France métropolitaine et Drom.

Source : Géod'Air, juillet 2018. Traitements : SDES, juin 2019

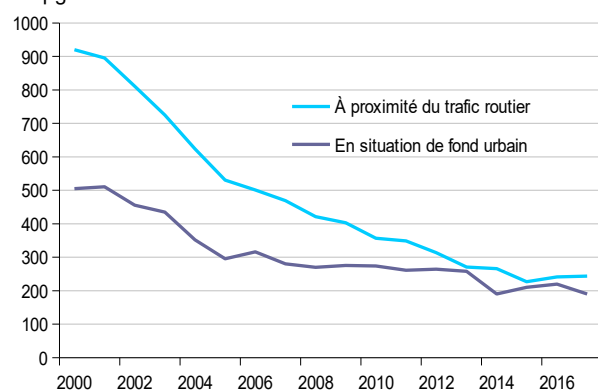
LA RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE EST RESPECTÉE POUR LE CO ET LE BENZÈNE EN 2017

Entre 2000 et 2017, les teneurs en CO diminuent et sont faibles. La norme européenne pour le CO est respectée. Ces progrès s'expliquent par l'introduction de normes environnementales pour les véhicules routiers et la mise en place de pots catalytiques.

Les concentrations en benzène mesurées à proximité du trafic routier diminuent entre 2000 et 2017, baisse expliquée en partie par l'entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2000 de la directive 98/70/CE visant à limiter le taux de benzène dans l'essence. La diminution importante du nombre de véhicules essence dans le parc roulant français a pu aussi jouer un rôle. En 2017, la réglementation européenne fixée pour la protection de la santé humaine est respectée à proximité du trafic routier et en fond urbain.

Figure D3.3-5 Évolution des concentrations annuelles en CO dans l'air

En $\mu g.m^{-3}$



Champ : France métropolitaine et Drom.

Source : Géod'Air, juillet 2018

Figure D3.3-6 Réglementation européenne pour la protection de la santé humaine

Polluant	Valeur limite pour la protection de la santé humaine	Année d'entrée en vigueur
NO ₂	Valeur limite annuelle : 40 $\mu g.m^{-3}$ en moyenne sur l'année civile	2010
	Valeur limite horaire : 200 $\mu g.m^{-3}$ en moyenne sur une heure à ne pas dépasser plus de 18 fois par année civile	2010
PM ₁₀	Valeur limite annuelle : 40 $\mu g.m^{-3}$ en moyenne sur l'année civile	2005
	Valeur limite journalière : 50 $\mu g.m^{-3}$ à ne pas dépasser plus de 35 jours par année civile	2005
PM _{2,5}	Valeur limite annuelle : 25 $\mu g.m^{-3}$ en moyenne sur l'année civile	2015
CO	10 000 $\mu g.m^{-3}$ en maximum journalier de la moyenne sur 8h	2005
Benzène	Valeur limite annuelle : 5 $\mu g.m^{-3}$ en moyenne sur l'année civile	2010

Source : directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe

Impacts sur la santé et l'environnement

Le NO₂ irrite les voies respiratoires. Les particules de l'air ambiant sont classées cancérigène pour l'homme. Leur impact dépend de leur taille et de leur composition physico-chimique. Elles peuvent notamment causer des maladies respiratoires et cardiovasculaires.

Le NO₂ contribue à l'acidification et à l'eutrophisation des milieux. C'est également un gaz qui intervient dans les processus de formation de l'ozone, tout comme le CO.

Sources

Les statistiques présentées sont calculées à partir des mesures de la base de données nationale de la qualité de l'air, Géo'd'Air. Seules les stations de mesure concernées par les reportages à la Commission européenne sont prises en compte. Le Bilan de la qualité de l'air en France en 2017, publié par le CGDD/MTES, sert de référence.

Contentieux européen

De 2009 à 2011, la France a reçu plusieurs avertissements de la Commission européenne (mise en demeure, avis motivé, saisine de la Cour de justice de l'Union européenne) pour le non-respect des normes de qualité de l'air pour la protection de la santé humaine fixées pour les PM₁₀.

En février 2013, la Commission européenne a adressé à la France une mise en demeure complémentaire et a élargi ses griefs contre elle. Désormais, il est reproché à la France de ne pas se conformer aux niveaux réglementaires de concentrations de particules dans l'air et de ne pas mettre en place des plans d'action répondant aux ambitions de la directive. La France a reçu un avis motivé en avril 2015 pour 10 zones : Douai-Béthune-Valenciennes, Grenoble, Lyon, Marseille, la Martinique, Nice, Paris, Toulon, la zone urbaine régionale de Provence – Alpes – Côte d'Azur et la zone urbaine régionale de Rhône - Alpes.

Par ailleurs, les normes européennes de qualité de l'air pour la protection de la santé humaine concernant le NO₂ sont entrées en vigueur en 2010 et sont dépassées chaque année dans plusieurs agglomérations. En février 2017, la France a reçu un avis motivé de la part de la Commission européenne relatif aux dépassements des normes de qualité de l'air en NO₂ et insuffisance des plans d'action en visant 13 zones et agglomérations : Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Reims, Saint-Étienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse, et la Vallée de l'Arve. En mai 2018, la Commission européenne a annoncé sa décision de saisir la Cour de justice de l'Union européenne.

Au niveau français, dans sa décision du 12 juillet 2017, le Conseil d'État a enjoint à l'État de prendre, d'ici le 31 mars 2018, toutes les mesures nécessaires pour que soient respectées les normes de la qualité de l'air dans le délai le plus court possible.

D4.1 Accidentalités aérienne, ferroviaire et maritime

En 2018, le nombre d'accidents ferroviaires est en baisse, contrairement aux nombres d'accidents corporels aériens et d'opérations de sauvetage en mer. On dénombre plus de victimes dans les accidents aériens, à l'inverse des accidents ferroviaires.

LE NOMBRE D'ACCIDENTS AÉRIENS EST EN HAUSSE

En 2018, on dénombre 92 accidents corporels aériens survenus en métropole, qui ont provoqué le décès de 74 personnes et blessé grièvement 56 personnes. On compte 26 accidents de plus par rapport à 2017. De même, les nombres de blessés et de morts sont en hausse (plus 27 tués et 20 blessés par rapport à 2017).

Hors accident exceptionnel dans le transport public aérien (comme celui de l'A320 de Germanwings en 2015), la quasi-totalité des accidents corporels a lieu lors de transport en aviation générale, c'est-à-dire par avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés et privés (92 % des accidents corporels en 2018).

Depuis 2013, le nombre d'accidents corporels augmente de 4,7 % en moyenne annuelle, alors que le nombre de décès est stable (73 tués en 2013).

LE NOMBRE DE TUÉS BAISSE DANS LES ACCIDENTS FERROVIAIRES

Le nombre d'accidents corporels survenus sur le réseau ferré national en 2018 est en baisse avec 119 accidents (- 32 accidents par rapport à 2017), et atteint son plus bas niveau depuis 10 ans. Cette forte baisse s'explique par la diminution du nombre d'accidents aux passages à niveau (26 en 2018 contre 40 en 2017) et par celle des accidents de personnes (69 en 2018 contre 88 en 2017). Les nombres de blessés et de tués sont également en nette diminution (58 morts et 47 blessés en 2018 contre 94 morts et 58 blessés en 2017). Les personnes décédées sont principalement des personnes non autorisées se trouvant sur les voies (64 % en 2018) ou des usagers de passages à niveau (28 % en 2018).

Depuis 5 ans, le nombre d'accidents ferroviaires décroît de 4,0 % en moyenne chaque année. On note aussi une réduction du nombre de blessés et de morts sur 5 ans (- 7,4 % de tués par an et - 8,2 % de blessés par an).

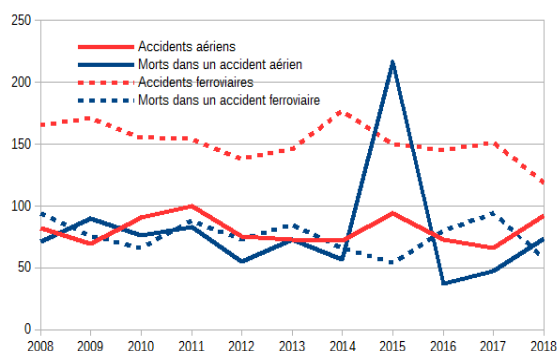
LE NOMBRE DE BLESSÉS DANS DES ACCIDENTS MARITIMES EST AU PLUS HAUT DEPUIS 10 ANS

Avec 245 blessés de plus qu'en 2017, le nombre de personnes blessées en zones de sécurité françaises progresse fortement en 2018 (+ 27 %) et atteint son plus haut niveau sur les 10 dernières années (1 133 blessés). De même, les nombres d'accidents maritimes (opérations de sauvetage recensées par la Direction des affaires maritimes) et de personnes secourues ou assistées croissent en 2018 (respectivement + 15,0 % et + 7,0 %). À l'inverse, le nombre de morts ou de disparus diminue de 5,2 % cette année.

Au cours des dix dernières années, le nombre d'accidents maritimes a évolué à un rythme annuel moyen de + 3,9 %. Sur la même période, le nombre de blessés a aussi augmenté (+ 7,0 % en moyenne annuelle), alors que le nombre de morts ou de disparus a baissé de 1,7 % en moyenne depuis 2008.

Figure D4.1-1 Accidents aériens et ferroviaires

Nombre d'accidents et de morts

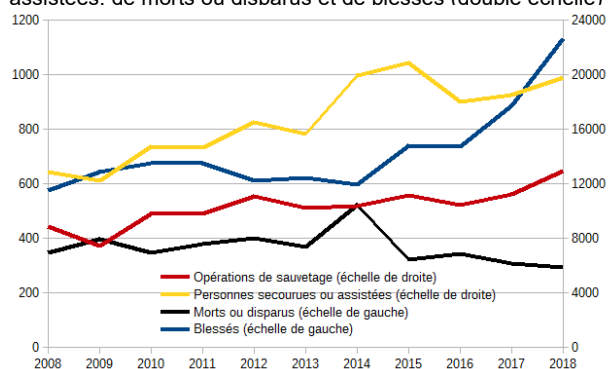


Champ : France métropolitaine.

Sources : BEA pour la sécurité de l'aviation civile, SNCF Réseau

Figure D4.1-2 Accidents maritimes (y compris plaisance)

Nombres d'opérations de sauvetage, personnes secourues ou assistées, de morts ou disparus et de blessés (double échelle)



Champ : France métropolitaine, DOM, Polynésie française, Nouvelle-Calédonie.

Source : SDES, d'après DGITM/DAM/SM

D4.2 Accidentalité routière

En 2018, en France, le bilan de l'accidentalité routière s'établit à 58 352 accidents corporels impliquant 3 488 victimes décédées et 73 253 victimes blessées. Le nombre de morts en 2018 diminue de 3,1 %, ainsi que le nombre d'accidents corporels (- 4,7 %) et le nombre de blessés (- 3,8 %). Depuis 2013, le nombre d'accidents est stable, alors que les nombres de tués et blessés sont en hausse.

28 % DES ACCIDENTS SE PRODUISENT HORS AGGLOMÉRATION POUR 60 % DE LA MORTALITÉ

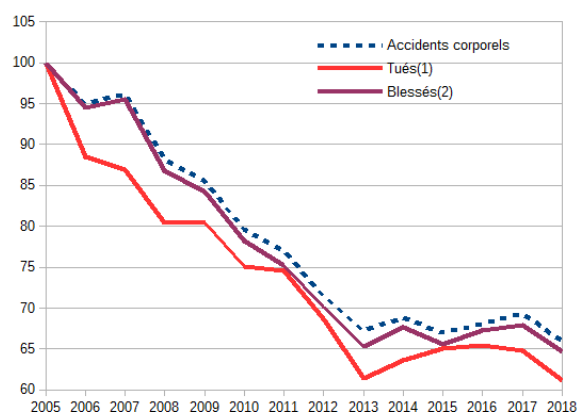
En 2018, 62,9 % des accidents corporels ont lieu en agglomération, 27,6 % hors agglomérations (hors autoroutes) et 9,6 % sur autoroutes. Cependant, les accidents hors agglomérations concentrent 60,0 % de la mortalité. La moitié des personnes tuées sur la route sont des usagers (conducteurs ou passagers) de véhicules particuliers, 24,1 % des usagers de deux-roues motorisés et 14,9 % des piétons. Avec 1 712 morts, le nombre d'usager de véhicules de tourisme décédés décroît de 6,0 % en 2018 et croît de 0,7 % en moyenne annuelle depuis 5 ans.

LA MORTALITÉ EST EN BAISSSE DANS TOUTES LES CATÉGORIES D'ÂGE

En 2018, hormis pour les 15-17 ans, la mortalité est en baisse dans toutes les catégories d'âge en métropole. On observe les baisses les plus importantes chez les 18-24 ans et les 25-44 ans, avec respectivement - 10,5 % et - 8,6 % de décès. Ces 2 classes d'âge atteignent ainsi leur plus bas niveau depuis 10 ans. Depuis 2013, le nombre de tués baisse de 4,6 % chez les 18-24 ans et de 1,7 % chez les 25-44 ans en moyenne annuelle. Pour les personnes de 65 ans et plus, le nombre de morts baisse de 3,1 % en 2018 et augmente de 4,1 % en moyenne annuelle depuis 5 ans.

Figure D4.2-1 Évolution des accidents corporels, du nombre de tués et de blessés

En indice base 100 en 2005



(1) victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident (définition nouvelle à partir de 2005).

(2) victimes non décédées dont l'état nécessite des soins médicaux.

Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

Figure D4.2-2 Victimes selon la localisation et la catégorie d'usagers

Nombre de tués et de blessés; évolutions annuelles en %

	Tués			Blessés		
	Niveau 2018	Évolutions annuelles 2018	2018/2013	Niveau 2018	Évolutions annuelles 2018	2018/2013
Par localisation						
Autoroutes	274	-3,2	1,0	7 905	-1,2	4,5
Agglomérations (1)	1 119	5,2	2,6	43 769	-3,8	-1,8
Hors agglomérations (1)	2 094	-7,1	-0,8	21 579	-4,8	3,2
Par catégorie d'usagers (2)						
Piétons	520	0,2	0,6	10 380	-6,2	-1,7
Cyclistes	185	2,2	2,8	4 515	4,7	3,1
Cyclomotoristes (3)	161	17,5	-1,9	6 668	5,2	-3,7
Motocyclistes (4)	680	-3,1	0,5	13 869	-5,3	0,6
Véhicules de tourisme	1 712	-6,0	0,7	33 094	-7,7	0,9
Camionnettes	111	12,1	-4,7	2 450	33,2	1,3
Poids lourds	45	-11,8	-4,9	603	-1,1	-1,5
Autobus et autocars	3	-78,6	-17,8	663	-8,9	1,6
Autres (5)	71	-6,6	3,8	1 011	36,8	8,7
Ensemble	3 488	-3,1	0,4	73 253	-3,8	0,2

(1) hors autoroutes

(2) conducteurs et passagers compris.

(3) y compris scooters <50 cm³.

(4) y compris scooters >50 cm³.

(5) cette catégorie regroupe les usagers de tracteurs agricoles, de voiturettes et des autres véhicules.

Champ : France entière.

Source : ONISR

LES CAUSES PRINCIPALES D'ACCIDENTS MORTELS : VITESSE, ALCOOL ET STUPÉFIANTS

En France métropolitaine, la première cause d'accident mortel est la vitesse : 30,0 % des accidents mortels en 2018. De plus, en 2018, 17,8 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel ont un taux d'alcool supérieur au taux légal (0,5 g/l) et 13,2 % sont dépistés positifs à un test de stupéfiants.

D4.3 Accidentalité routière impliquant des poids lourds

En 2018, 2 830 accidents corporels ont impliqué un poids lourd, en France métropolitaine. Ceux-ci ont entraîné le décès de 444 personnes et blessé 3 442 personnes. Ce nombre de morts est en hausse en 2018 (+ 26 tués) après une forte baisse en 2017 (- 75 morts). Les accidents impliquant un poids lourd représentent 5,1 % des accidents, 4,9 % des blessés et 13,7 % des tués alors qu'ils représentent 4,7 % de la circulation sur les routes (en véhicules-kilomètres) en 2018.

Après une baisse notable entre 2000 et 2013, le nombre d'accidents est relativement stable depuis 5 ans (+ 0,3 % en moyenne annuelle). Après une forte baisse du nombre de décès impliquant un poids lourd en 2017 (- 15,2 %) et avoir atteint son plus bas niveau en 10 ans, la mortalité impliquant un poids lourd est en hausse avec 444 tués en 2018 (+ 6,2 %). Ce nombre de morts reste proche du niveau observé en 2013 avec une tendance à la baisse (- 0,9 % en moyenne annuelle sur 5 ans). Une tendance inverse est observée pour les blessés : leur nombre décroît de 2,3 % en 2018 (3 442 blessés) et s'accroît de 0,9 % en moyenne annuelle sur 5 ans.

LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD MOINS FRÉQUENTS EN AGGLOMÉRATION

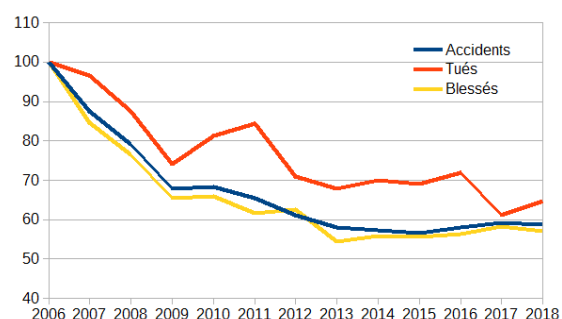
Les accidents corporels impliquant un poids lourd ont plus souvent lieu sur les autoroutes et hors agglomérations (respectivement 31 % et 39 %) que l'ensemble des accidents (10 % et 26 %). Les poids lourds effectuent en effet une plus grande part de leur parcours sur autoroutes et hors agglomérations que les autres véhicules. Comme l'ensemble des accidents, ceux impliquant un poids lourd sont plus graves hors agglomération qu'en milieu urbain.

DES DÉPASSEMENTS DE VITESSE PLUS NOMBREUX SUR LES ROUTES HORS AGGLOMÉRATION

La vitesse est une cause reconnue d'accidents de la route. Sur autoroutes et hors agglomération (hors routes à 2 ou 3 voies sans séparateurs), les vitesses maximales autorisées sont inférieures pour les poids lourds. En 2018, les taux de dépassement des vitesses maximales autorisées sont plus élevés pour les poids lourds sur les routes à 2 ou 3 voies hors agglomération (57 % contre 26 % pour les véhicules légers) et sur les routes à 2 x 2 voies (62 % contre 39 % pour les véhicules légers).

Figure D4.3-1 Évolution du nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés dans les accidents impliquant un poids lourd

En indice base 100 en 2006



Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

Figure D4.3-2 Nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés dans les accidents impliquant un poids lourd

Nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés en niveau ; parts en % ; évolutions en %

	2018	Évolutions annuelles	
		2018	2018/2013
Nombre d'accidents impliquant un poids lourd	2 830	-0,7	0,3
Part dans l'ensemble des accidents de la route	5,1%	-	-
Nombre de tués dans les accidents impliquant un poids lourd	444	6,2	-0,9
Part dans l'ensemble des tués dans les accidents de la route	13,7%	-	-
Nombre de blessés dans les accidents impliquant un poids lourd	3442	-2,3	0,9
Part dans l'ensemble des blessés dans les accidents de la route	4,9%	-	-

Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

LES ACCIDENTS DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MATIÈRES DANGEREUSES RESTENT RARES

Le transport de matières dangereuses peut constituer un facteur d'aggravation des risques d'accidents du travail des conducteurs, de pollution de l'environnement, voire de sécurité civile. De ce fait, il fait l'objet d'une réglementation et d'une comptabilisation spécifiques. Le nombre d'accidents corporels impliquant le transport routier de matières dangereuses a diminué progressivement depuis 2008 sur le réseau public. Pour la deuxième année consécutive il reste à son minimum depuis 10 ans : 17 accidents corporels. On dénombre 7 personnes mortes dans ces accidents dont 2 en lien avec les marchandises transportées.

D5. Emprise des infrastructures de transport et impacts sur les milieux naturels

En 2015, les infrastructures de transport occupent 2,9 % de la surface métropolitaine ; elles ont augmenté de plus de 105 000 ha, soit + 6,9 % entre 2010 et 2015. Elles sont constituées à 90 % de surfaces artificialisées et ont de multiples impacts sur les milieux naturels terrestres et aquatiques.

LES IMPACTS DES SURFACES DÉDIÉES AU TRANSPORT SUR LES MILIEUX NATURELS

Les surfaces revêtues sont pour la plupart imperméables, ce qui entraîne de nombreux impacts sur l'état de l'environnement. En particulier, le cycle de l'eau est perturbé, en quantité et qualité. En effet, les surfaces imperméabilisées accentuent et accélèrent les phénomènes de ruissellement, amplifiant l'effet des épisodes de sécheresse et d'inondations, la perte de zones humides et de leur rôle tampon, y compris vis-à-vis de la recharge des nappes superficielles. De plus, les eaux de ruissellement se chargent de matières en suspension et transportent différents polluants.

Par ailleurs, les infrastructures linéaires de transport conduisent à la fragmentation et au cloisonnement des espaces naturels, à la perte de connexions écologiques, notamment du fait de la circulation des véhicules, mais aussi des obstacles qui les entourent ou qu'elles constituent.

Les canaux et rivières canalisés utilisés pour le transport par eau, difficilement franchissables, fragmentent également les milieux naturels terrestres, mais ils ont également des impacts défavorables sur les milieux aquatiques, du fait d'une hydromorphologie artificielle ou fortement modifiée (état des berges, effets des vagues produites par le sillage des bateaux - le batillage...).

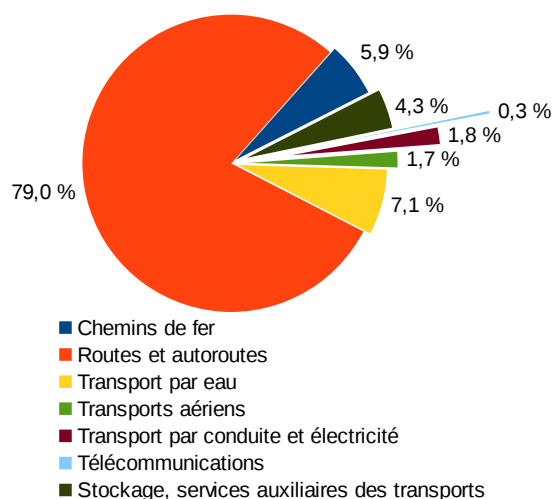
Figure D5-1 Surfaces à usage de transport, par type de transports

Niveaux en milliers d'ha, évolution en %

	Niveaux			Évolution 2015 / 2010
	2006	2010	2015	
Chemins de fer	84,0	88,9	95,6	7,5
Routes et autoroutes	1127,1	1198,4	1278,7	6,7
Transport par eau	105,3	116,1	115,1	-0,9
Transports aériens	23,8	25,9	27,5	6,1
Transport par conduite et électricité	24,6	24,5	28,8	17,7
Télécommunications	2,7	3,4	4,1	21,0
Stockage, services auxiliaires des transports	49,6	56,5	68,9	21,9
Ensemble des réseaux routiers	1127,1	1198,4	1278,7	6,7
Ensemble des autres transports	290,0	315,2	339,9	7,8
Surfaces totales à usage de transport	1417,1	1513,6	1618,7	6,9

Figure D5-2 Structure des surfaces à usage de transport, par type de transports

En %



Note : dans l'enquête, les transports incluent les télécommunications et le transport d'électricité. Ceux-ci représentent néanmoins une part faible des surfaces.

Champ : France métropolitaine.

Source : enquête Teruti-Lucas du ministère chargé de l'Agriculture.

LES SURFACES LIÉES AUX TRANSPORTS ONT AUGMENTÉ D'ENVIRON 105 000 HA ENTRE 2010 ET 2015

Les surfaces dédiées aux transports couvrent 1 619 000 ha, soit 2,9 % de la surface de la France métropolitaine, dont 79 % sous forme de routes ou autoroutes, 7 % consacrées au transport par eau, 6 % aux chemins de fer et 4 % au stockage et aux services auxiliaires des transports. Les transports par conduite qui sont souvent souterrains sont peu artificialisés (35,6 %) ; les transports par eau le sont encore moins (12,3 %) mais ont des impacts importants sur la biodiversité.

partie D : les externalités du transport

Entre 2010 et 2015, les surfaces totales à usage de transport ont augmenté de plus de 105 000 ha (+ 6,9 %). Les nouvelles surfaces dédiées aux transports sont à 76,5 % constituées de routes ou autoroutes (1,28 million d'ha, + 6,7 % entre 2010 et 2015). Les surfaces dédiées aux transports par eau (115 000 ha en 2015) baissent légèrement (- 0,9 %). La progression la plus importante concerne les surfaces liées aux télécommunications, sur des volumes qui restent cependant faibles (4 100 ha).

Figure D5-3 **Occupation physique des sols à usage de transport en 2015**

Niveaux en milliers d'ha, part en %

	chemins de fer	routes et autoroutes	transport par eau	transports aériens	transport par conduite et électricité	télécommunications	stockage, services auxiliaires	surfaces totales
Sols bâtis	1,4	3,1	0,5	1,1	2,1	0,9	17,8	27,0
Sols revêtus ou stabilisés (linéaires ou aérolaires)	73,1	1 124,8	11,2	9,2	1,5	1,4	35,4	1 256,6
Autres sols artificialisés	10,7	120,1	2,5	16,5	6,7	1,4	12,6	170,6
Autres types de sols	10,4	30,7	100,9	0,6	18,5	0,4	3,1	164,5
Total	95,6	1 278,7	115,1	27,5	28,8	4,1	68,9	1 618,7
part en sols artificialisés	89,2	97,6	12,3	97,7	35,6	91,3	95,6	89,8

Note : les autres sols artificialisés regroupent les sols nus ou enherbés.

Champ : France métropolitaine.

Source : enquête Teruti-Lucas du ministère chargé de l'Agriculture

LA SURFACE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EST OCCUPÉE POUR 71 % PAR DES SOLS REVÊTUS OU STABILISÉS DE FORME LINÉAIRE

Au sein des sols revêtus ou stabilisés, les sols de forme linéaire (routes, voies ferrées...) et ceux de forme aréolaire (parkings, ronds-points...) sont distingués. Ils ne sont pas tous à usage de transport, certains étant dédiés aux commerces, à des activités agricoles, à l'habitat. Les surfaces à usage de transport sont composées à 71 % de sols revêtus ou stabilisés de forme linéaire (83 % pour les routes et autoroutes, contre 14 % pour les transports aériens). La part des sols revêtus ou stabilisés de forme aréolaire est de 6,7 %. Les autres surfaces, ni revêtues ni stabilisées, correspondent, par exemple, à des zones bâties, enherbées (aéroports...) ou en eau (canaux aménagés pour la navigation).

Source : l'enquête Teruti-Lucas

Teruti-Lucas est une enquête aréolaire à deux degrés de tirage, réalisée sur le terrain ou à partir de sources administratives, par le ministère chargé de l'agriculture sur 310 000 points. Elle rapporte l'utilisation des terres sur les points visités annuellement. Les points sont qualifiés selon deux nomenclatures, l'une d'occupation physique des sols (volumes construits bas, sols de forme linéaire revêtus ou stabilisés, forêts de feuillus...), l'autre d'usage fonctionnel (productions végétales, mines et carrières, fourniture et traitement des eaux...).

Les surfaces à usage de transport considérées ici comprennent uniquement celles qui sont utilisées pour réaliser une fonction transport : chemins de fer, routes et autoroutes, transport par eau, transports aériens, transport par conduite (gazoduc...) et électricité, télécommunications et stockage et services auxiliaires des transports. Elles excluent notamment des surfaces telles que les parcs ou voies d'accès aux centres commerciaux, aux logements...

D6. La qualité de service dans les transports

La qualité de service du transport de voyageurs est actuellement principalement mesurée à travers la ponctualité des modes de transport. Les indicateurs de ponctualité dépendent du mode de transport considéré et ne sont donc pas directement comparables entre eux. L'année 2018 a été marquée par la grève nationale ferroviaire du second trimestre 2018, des grèves dans le secteur de l'aérien ainsi que des conditions climatiques difficiles au premier trimestre (neige et tempêtes).

La **qualité de service** (en général) est définie par l'AFNOR comme : « la capacité d'un service à répondre par ses caractéristiques aux différents besoins de ses utilisateurs ou consommateurs ». Huit critères de qualité de service sont ainsi définis par les normes NF EN 13 (2002) et NF EN 15 : l'offre de service, l'accessibilité, les informations, la durée, l'attention portée au client, le confort, la sécurité et l'impact environnemental.

FORT IMPACT DES GRÈVES SUR LA CIRCULATION DES TRAINS

En 2018, la circulation des trains a été fortement perturbée par les mouvements sociaux à la SNCF lors du second trimestre. Ainsi, 26,1 % des TAGV domestiques ont eu un retard d'au moins cinq minutes au terminus soit 7,0 % de plus qu'en 2017, 0,8 % ont été annulés soit 2 fois plus qu'en 2017 et 5,5 % ont été déprogrammés. Le trafic des intercités et des TER a également été affecté. Si le taux d'annulation des TER reste stable en 2018 à 1,4 %, le taux de déprogrammation atteint 11,7 % contre 1,0 % en 2017. La déprogrammation des Transiliens a été 3 fois plus élevée en 2018 qu'en 2017 (6,7 % contre 2,1 % en 2017). Cependant, la ponctualité des transiliens qui ont circulé s'est améliorée (- 9,6 % de Transiliens ayant eu un retard entre 2018 et 2017).

Figure D6-1 Transport de voyageurs : taux d'annulation (4) et de retard par mode de transport

En %

		Taux d'annulation			Taux de retard		
		Niveau	Évolutions annuelles		Niveau	Évolutions annuelles	
		2018	2018/2017	2018/2013	2018	2018/2017	2018/2013
Aérien (1)	Intérieur	1,4%	27,3%	0,0%	18,2%	7,1%	6,5%
	Total (3)	1,7%	-5,6%	nd	12,7%	-1,6%	nd
	TAGV domestique/TGV	0,8%	100,0%	nd	26,1%	7,0%	8,8%
	Intercités	1,0%	66,7%	12,5%	27,5%	12,2%	9,2%
	TER	1,4%	0,0%	-1,8%	12,0%	0,8%	1,5%
Ferroviaire (2)	Transilien/RER et Transilien	2,3%	-11,5%	nd	10,3%	-9,6%	-2,2%

(1) Retards : vols ayant plus de 15.59 minutes de retard (au départ ou à l'arrivée)

(2) Retards : trains ayant plus de 5.00 minutes de retard pour 2017 et 2018 (indicateurs composites pour les évolutions 2013-2018).

(3) Hors TGL non conventionné

(4) Annulations : circulations non effectuées le jour J alors qu'elles étaient prévues dans le plan de transport arrêté à J-1 17h ; déprogrammation : solde entre les circulations programmées (ouvertes à la commercialisation) et les circulations prévues à J-1 16h

nd : non disponible.

Sources : AQST pour l'aérien ; Arafer pour le ferroviaire 2017 et 2018 TAGV domestique ; AQST pour les évolutions ferroviaires 2013-2018, TGV

Selon l'Eurobaromètre 2018 d'Eurostat portant sur la qualité de service dans le transport ferroviaire de voyageurs, 47 % des voyageurs se déclarent satisfaits de la ponctualité et de la fiabilité des trains en France (59 % pour l'ensemble de l'UE). Cependant les voyageurs déclarent que le confort lors de leur transport en train est globalement meilleur que la moyenne européenne : 62 % des voyageurs déclarent que les wagons sont propres et en bon état (56 % pour l'ensemble UE), 53 % déclarent avoir eu accès au wifi lors de leur trajet (41 % dans l'ensemble de l'UE). De plus l'accessibilité des trains aux personnes à mobilité réduite déclarée par les voyageurs est meilleure que la moyenne européenne.

18,2 % DES VOLS ONT UN RETARD DE PLUS DE 15 MINUTES EN 2018

Le trafic aérien a été perturbé en 2018 par plusieurs grèves et par le mouvement « des gilets jaunes » en fin d'année. Parmi l'ensemble des vols intérieurs au territoire France, 18,2 % ont eu plus de 15 minutes de retard au décollage ou à l'arrivée en 2018 soit une augmentation de 7,1 % par rapport à 2017 et 1,4 % ont été annulés soit 27,3 % de plus qu'en 2017. Le taux de vols en retard est en augmentation de 6,5 % en moyenne annuelle depuis 2013. Selon l'AQST, la ponctualité du mode aérien est supérieure sur les longs trajets au mode ferroviaire. À l'inverse, le transport ferroviaire de voyageurs subit moins de retard que l'aérien pour les durées de trajet plus courtes.

LA QUALITÉ DE SERVICE DANS LES TCU D'ÎLE-DE-FRANCE : DES DISPARITÉS SELON LES MODES DE TRANSPORT

En 2018, selon l'Omnil, 97,4 % des voyageurs empruntant le métro parisien ont attendu moins de 3 minutes en heure de pointes (97,7 % en 2017). Parmi les usagers du transilien ou du RER (ensemble du réseau), 88,6 % sont arrivés à destination avec un retard de moins de 5 minutes. Enfin, pour 90,0 % des véhicules du réseau de surface RATP (bus et tramways), l'intervalle entre deux passages réellement observés au point d'arrêt au plus fort du trafic et l'intervalle théorique est inférieur à 2 minutes.

12 % DES CARS EN SLO ONT PLUS DE 15 MINUTES DE RETARD

À partir des données de qualité de service qu'ont commencé à transmettre les opérateurs, l'Arafer a établi une estimation de la ponctualité des services librement organisés. Il ressort de cette analyse que 12 % des autocars ont rallié leur terminus avec au moins 15 minutes de retard en 2018. Le taux d'annulation des autocars SLO est relativement faible : 0,6 % en 2018.

LE TRANSPORT DE FRET NON PRIORITAIRE SUR LE RÉSEAU

Les trains cadencés (trains partant à intervalles réguliers), donc majoritairement passagers, sont prioritaires par rapport aux trains non réguliers (généralement des trains fret), dans l'horaire de service (HdS). En 2017, selon le rapport du CGEDD d'octobre 2018, 30 % des circulations fret seulement étaient inscrites dans l'Horaire de service (HdS). Pour leurs demandes sans réponse, les entreprises ferroviaires doivent alors prendre le risque de faire passer leurs trains au fil de l'eau, les trains de fret passent « entre deux trains de passagers ». Ils subissent alors de nombreux arrêts, notamment aux limites de compétence des centres de gestion opérationnelle. 70 % seulement des sillons proposés dans l'horaire de services respectent les demandes des entreprises ferroviaires.

D7. Les nuisances sonores des transports

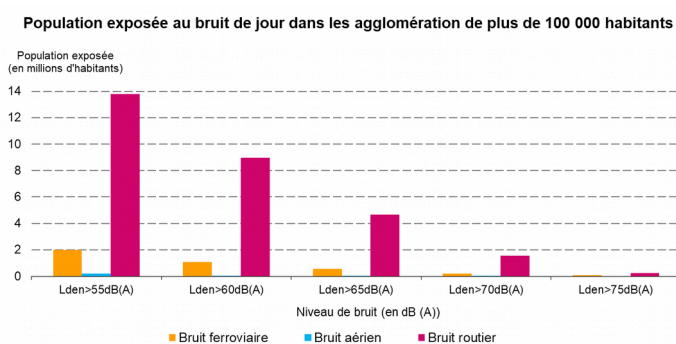
Au-delà des effets auditifs, les nuisances sonores peuvent également entraîner des effets extra-auditifs, notamment troubles du sommeil ou perturbation du système cardio-vasculaire. Les transports figurent parmi les principales sources de bruit. Le bruit des transports terrestres est causé à la fois par les véhicules en circulation (motorisation, type de conduite, etc.) mais aussi par les infrastructures liées (revêtement du sol, état des rails pour le transport ferroviaire, etc.). La pollution sonore due à l'aviation intervient principalement lors des phases de décollage et d'atterrissage.

22 MILLIONS D'HABITANTS EXPOSÉS À UN BRUIT ROUTIER SUPÉRIEUR À 55 DB

Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, 22 millions d'habitants sont exposés au bruit routier, soit 42 % (de jour) et 27 % (de nuit) de la population de ces territoires. « L'exposition au bruit ferroviaire touche 2,5 millions d'habitants dans ces territoires, principalement de nuit. Enfin, 0,8 % de la population est exposée au bruit du trafic aérien, ce qui représente 236 130 personnes. » (REE, juin 2019).

Figure D7-1 Population exposée au bruit de jour dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants

Population exposée en millions d'habitants



Source : MTES/DGPR, 2019

La **directive 2002/49/CE** du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose aux gestionnaires d'infrastructures de transport (aérien, routier, ferroviaire) et à certaines agglomérations de plus de 100 000 habitants l'élaboration de cartes de bruit ainsi que la mise en place de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) tous les cinq ans.

Les résultats des agglomérations de plus de 100 000 habitants ayant élaboré des cartes de bruit permettent de dresser un bilan de l'exposition des populations urbaines.

Champ : agglomérations de plus de 100 000 habitants, France métropolitaine, Lden.

Sources : MTES/DGPR, 2019

396 MILLIONS DE DÉPENSE DE LUTTE CONTRE LE BRUIT DES TRANSPORTS

En 2016, la dépense de lutte contre le bruit des transports s'élève à 396 millions d'euros : 214 millions pour le remplacement des silencieux des systèmes d'échappement et la mise en conformité des véhicules légers et deux-roues et 182 millions pour le traitement des infrastructures terrestres et systèmes d'informations des infrastructures. Les dépenses liées aux transports baissent, depuis 2000, en moyenne de 3,7 % par an en lien avec la diminution des ventes de silencieux et la baisse des dépenses publiques dans les programmes traitant de la résorption des points noirs du bruit. Cependant, en 2016, les dépenses de lutte contre le bruit des transports augmentent de 2,5 % et notamment les dépenses liées aux infrastructures (+ 14,4 %) en raison d'une augmentation des dépenses des administrations relatives au programme de Modernisation des Itinéraires Routiers. Au total, les dépenses liées aux transports représentent 21 % de l'ensemble des dépenses de lutte contre les nuisances sonores.

La **lutte contre le bruit** couvre trois domaines d'activités : la construction de dispositifs de protection contre le bruit (traitement des infrastructures de transport terrestre, dispositifs anti-bruits), les réductions du bruit à la source (par exemple le remplacement de silencieux des véhicules légers et des deux-roues, et l'application de revêtements silencieux sur les voies urbaines et périurbaines) et les activités de mesures, de contrôle et d'analyse du bruit (par exemple les réseaux de mesure du bruit des aéroports).

partie E

Le transport de marchandises

— En 2018, le transport terrestre de marchandises est en hausse de 2,2 %. Le transport routier progresse de 2,9 % tandis que le transport ferroviaire, fortement impacté par les grèves du second trimestre, baisse de 4,2 %. Depuis 2013, le transport terrestre (hors oléoducs) progresse de 1,6 % en moyenne annuelle, avec une hausse de 1,9 % pour le transport routier, une quasi-stabilité du transport ferroviaire sur 5 ans (- 0,1 %) et une baisse de 3,3 % du transport fluvial. Les quantités traitées dans les ports français, 368,0 millions de tonnes (355,2 en métropole), sont en hausse en 2018 (+ 0,7 %). Depuis 2013, elles augmentent de 1,3 % en moyenne annuelle.



E1. Synthèse du transport de marchandises

Le transport terrestre de marchandises est en hausse de 2,2 % en 2018. Il s'élève ainsi à 356,0 milliards de tonnes-kilomètres en 2018, hors oléoducs y compris transit. Depuis 2013, il croît de 1,6 % en moyenne annuelle. La hausse de 2018 est portée par une croissance de 2,9 % du transport routier, principal poste des transports terrestres. Le transport ferroviaire de marchandises, fortement impacté par les grèves du premier semestre, chute de 4,2 %. Le transport fluvial se stabilise (- 0,2 %).

Avec 317,3 milliards de tonnes-kilomètres, le transport intérieur routier de marchandises augmente de 2,9 % en 2018, du fait des hausses de 3,1 % du transport sous pavillon français et de 2,7 % du transport sous pavillon étranger. Le transport ferroviaire de marchandises représente 32,0 milliards de tonnes-kilomètres en 2018. Il diminue fortement en 2018 (- 4,2 % en tonnes-kilomètres), pénalisé par les mouvements sociaux du premier semestre à la SNCF. Le transport fluvial de marchandises se stabilise globalement (- 0,2 % en 2018 après - 1,8 % en 2017) et s'élève à 6,7 milliards de tonnes kilomètres en 2018. Cette évolution résulte d'une forte baisse du transport fluvial international (- 9,8 % en 2018) compensée par une forte hausse du transport national (+ 6,4 %). Le transport par oléoducs augmente de 4,0 % en 2018. En moyenne annuelle sur cinq ans, il croît de 1,6 %.

Figure E1-1 Transports intérieurs terrestres par mode

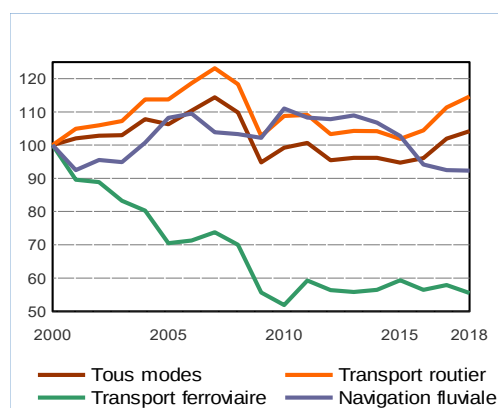
Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions annuelles en %

	niveau 2018	Évolutions annuelles 2016 2017 2018 2018/ 2013
Transport ferroviaire	32,0	-4,9 2,7 -4,2 -0,1
Transport routier	317,3	2,5 6,7 2,9 1,9
Pavillon français	192,9	1,5 7,1 3,1 0,5
Pavillon étranger	124,4	4,0 6,1 2,7 3,7
Transport fluvial	6,7	-8,4 -1,8 -0,2 -3,3
Oléoducs	12,4	-0,6 5,3 4,0 1,6
Produits finis	8,2	-1,7 8,4 4,3 2,2
Produits bruts	4,2	1,4 -0,3 3,4 0,3
Ensemble des transports terrestres yc Oléoducs	368,5	1,4 6,1 2,2 1,6
Ensemble des transports terrestres hors Oléoducs	356,0	1,5 6,1 2,2 1,6

Source : SDES

Figure E1-2 Évolutions des transports terrestres par mode

En indice base 100 en 2000



Source : SDES

Outre les transports intérieurs par voie terrestre les marchandises peuvent également être transportées par voies maritimes ou aériennes. Les quantités traitées dans les ports français, 368,0 millions de tonnes (355,2 en métropole), sont en légère hausse en 2018 (+ 0,7 %). Depuis 2013, elles augmentent de 1,3 % en moyenne annuelle. Le fret aérien demeure quant à lui très faible en tonnage : 2,5 millions de tonnes de marchandises (fret et poste) sont traitées dans les aéroports français. Il concerne essentiellement le transport international de marchandises.

LE TRANSPORT NATIONAL POURSUIT SA CROISSANCE

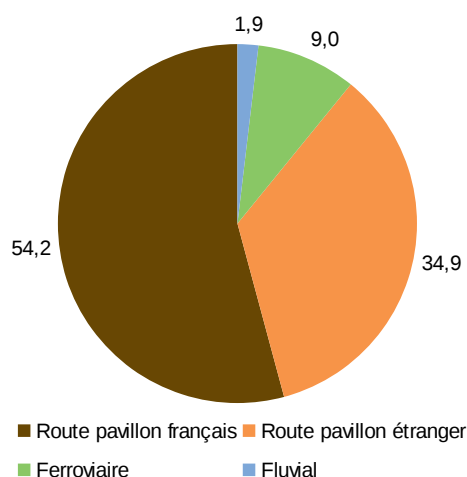
Le fret national terrestre (transport de marchandises ayant pour origine et pour destination un point français, quel que soit le pavillon du transporteur, hors oléoducs) progresse de 3,6 % en 2018. Celui-ci croît de 1,6 % par an en moyenne depuis 2013. La progression de 2018 est due à la hausse du transport routier national par poids lourds (+ 3,9 %) et à l'augmentation du transport national de fret fluvial (+ 6,4 %). Le transport ferroviaire national baisse de 2,1 % en 2018 en raison des grèves à la SNCF au premier semestre.

Le transport intérieur international y compris transit (transport de marchandises réalisé, en provenance ou à destination de l'étranger, quel que soit le pavillon du transporteur, hors oléoducs) est quasi stable (- 0,2 %) du fait de la baisse du transport ferroviaire (- 6,4 %) et du transport fluvial (- 9,8 %) à l'international et ce malgré la hausse du transport routier sous pavillon étranger (+ 1,1 %). Le transport international, y compris transit, représente 37 % du transport de marchandises hors oléoducs en 2018.

partie E : le transport de marchandises

Figure E1-3 Répartition du transport terrestre (hors oléoducs) par mode

En % des tonnes kilomètres en 2018

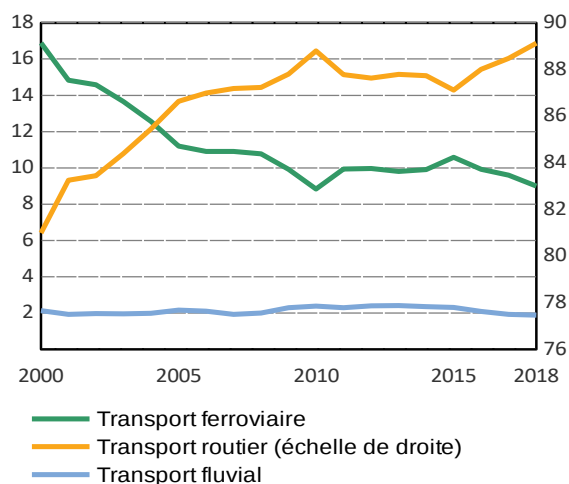


Note : la part modale rapporte le transport de chacun des modes au transport total.

Source : SDES

Figure E1-4 Évolution des parts modales

En % du transport terrestre total, y compris transit, hors oléoducs



Champ : transport ferroviaire, transport fluvial, oléoducs et par poids lourds français de plus de 3,5 tonnes

Source : SDES

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE FRET DOMINÉ PAR LA ROUTE

Le routier représente 89,1 % du transport terrestre hors oléoducs. La part du transport ferroviaire a fortement baissé entre 2000 et 2011, passant de 16,8 % en 2000 à 9,9 % en 2011. Depuis, elle était quasi stable à ce niveau, sauf en 2015 où elle était repartie à la hausse. En 2018, la part modale du transport ferroviaire de fret régresse en lien avec la baisse de l'activité conjoncturelle de 2018. La part du fluvial, qui avait légèrement progressé entre 2006 et 2010, passant de 2,1 à 2,4 %, s'était stabilisée à ce niveau jusqu'en 2015. En 2016 et 2017, elle décroît en raison de la baisse du transport de combustibles minéraux et des mauvaises campagnes céréalières. En 2018, le transport fluvial se stabilise avec la reprise du transport de produits agricoles.

Figure E1-5 Transport national intérieur terrestre par type de marchandises

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions annuelles et parts en %

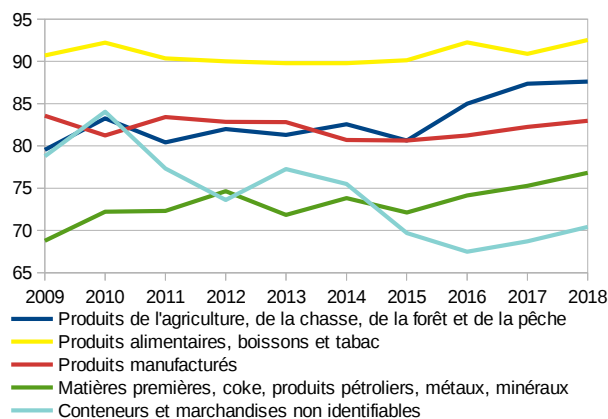
	Niveau			Evolutions annuelles		Part du transport routier	
	2018	2018	2018/2013	2013	2018	2013	2018
Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	31,0	-0,7	1,8	81,3	87,6		
Produits alimentaires, boissons et tabac	27,6	5,7	15,1	89,8	92,5		
Produits manufacturés	72,6	3,1	-0,8	82,8	83,0		
Matières premières, coke, produits pétroliers, métaux, minéraux	32,0	1,4	2,6	71,8	76,8		
Conteneurs et marchandises non identifiées	44,0	1,2	-5,5	77,3	70,4		
Ensemble	207,2	2,2	0,9	80,5	81,3		

Champ : transport ferroviaire, transport fluvial, oléoducs et par poids lourds français de plus de 3,5 tonnes.

Source : SDES

Figure E1-6 Évolution de la part modale du routier selon les marchandises transportées

En % du transport terrestre total, y compris transit, hors oléoducs



Champ : transport ferroviaire, transport fluvial, oléoducs et par poids lourds français de plus de 3,5 tonnes.

Source : SDES

UNE HAUSSE SUR LA MAJORITÉ DES PRODUITS TRANSPORTÉS

L'observation des produits transportés porte sur le transport ferroviaire, le transport fluvial et le transport routier par des poids lourds. Sur ce segment, le transport augmente de 2,2 % en 2018 et de 0,9 % en moyenne annuelle sur cinq ans. Le transport intérieur terrestre de marchandises augmente pour tous les produits sauf pour les produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche. Le transport de produits alimentaires croît sensiblement (+ 5,7 %). Les produits alimentaires, boissons et tabac sont en large majorité transportés par la route (92,5 %).

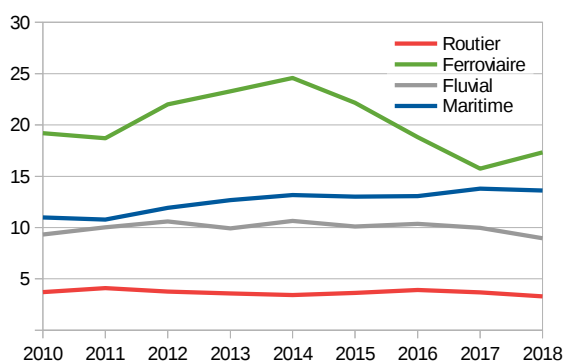
BAISSE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE CONTENEURS

Avec 11,7 milliards de tonnes-kilomètres, le transport de conteneurs représente en France métropolitaine 5,5 % du transport terrestre et baisse de 1,9 % en 2018. En 2018, 47,4 % du transport terrestre de conteneurs est ferroviaire, 47,4 % routier et 5,1 % fluvial. En moyenne annuelle sur cinq ans, le transport terrestre de conteneurs baisse de 3,8 %. Cette diminution provient principalement de la baisse du transport en conteneur par voie ferroviaire (- 1,9 milliard de tonnes-kilomètres transportées en 5 ans). La baisse du transport par conteneur par voie ferroviaire est particulièrement élevée en 2016 et 2017 (- 19,3 % et - 14,1 %), cependant celui-ci reprend en 2018 (+ 5,5 %) malgré les grèves. En 2018, les tonnes-kilomètres transportées par la route en conteneurs ont baissé de 7,5 %.

En 2018, 48,4 millions de tonnes de marchandises conteneurisées ont été débarquées ou embarquées dans les ports français de métropole. Ce volume est en légère baisse en 2018 (- 0,5 %). Depuis 2013, celui-ci a augmenté en moyenne de 2,7 % par an. Les ports du Havre et de Marseille sont les principaux ports français de conteneurs.

Figure E1-7 Évolution de la part des conteneurs dans le transport de marchandises par mode

En % des tonnes-kilomètres pour le routier, le ferroviaire et le fluvial
En % des tonnes pour le maritime



Note : transport routier de plus de 3,5 tonnes sous pavillon français, transport ferroviaire et transport fluvial totaux. Lecture : 17 % des tonnes-kilomètres réalisées par voie ferroviaire sont transportées par conteneurs.

Source : SDES

Figure E1-8 Évolution du transport de conteneurs par mode en métropole

Niveau en millions de tonnes-kilomètres pour le transport terrestre, en millions de tonnes pour le transport maritime, évolution annuelle en %

	Niveau 2018	Évolutions annuelles			
		2016	2017	2018	2018/ 2013
Transport terrestre (millions de tonnes-kilomètres)					
Routier	5 550	9,9	1,2	-7,5	-1,3
Ferroviaire	5 550	-19,3	-14,1	5,5	-5,9
Fluvial	600	-6,0	-5,4	-10,5	-5,3
Total conteneurs	11 700	-7,1	-6,5	-1,9	-3,8
Transport total (1)	213 767	-0,3	6,2	2,0	-0,1
Transport maritime (Millions de tonnes)					
Conteneurs	48,4	-1,3	12,0	-0,5	2,7
Marchandises totales	355,2	-1,6	6,0	0,8	1,3

(1) Transport routier de plus de 3,5 tonnes sous pavillon français, transport ferroviaire et transport fluvial totaux

Source : SDES

E2. Transport routier : inflexion de la reprise de l'activité

Avec 317,3 milliards de tonnes-kilomètres, le transport intérieur routier de marchandises augmente de 2,9 % en 2018, du fait des hausses de 3,1 % du transport sous pavillon français et de 2,7 % du transport sous pavillon étranger. Le transport intérieur routier est effectué principalement par les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. L'activité nationale des poids lourds du pavillon français progresse de 3,9 %. L'activité reste nettement inférieure à son niveau d'avant la crise de 2008. Au total, 6,9 % de l'activité du transport national en France métropolitaine relève du cabotage des pavillons étrangers.

Figure E2-1 Transport intérieur routier de marchandises

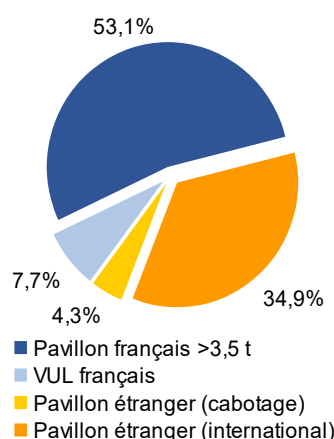
Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2018	Évolutions annuelles			
		2016	2017	2018	2018 / 2013
Pavillon français	192,9	1,5	7,1	3,1	0,5
National (PTAC>3,5t)	161,9	2,1	8,1	3,9	0,8
Compte propre	40,0	9,1	2,8	11,1	4,9
Compte d'autrui	121,9	0,0	9,8	1,7	-0,4
International et transit (PTAC>3,5t)	6,5	-8,2	-1,6	-3,2	-7,0
Total PL (PTAC>3,5t)	168,6	1,6	7,7	3,6	0,4
VUL (PTAC≤3,5t)	24,5	1,4	3,3	-0,3	1,5
Pavillon étranger (PTAC>3,5t)	124,4	4,0	6,1	2,7	3,7
International et transit	110,7	3,0	5,0	1,1	2,8
Cabotage	13,6	16,5	17,2	17,4	13,3
Transport routier	317,3	2,5	6,7	2,9	1,7

Sources : SDES, enquête TRM ; Eurostat

Figure E2-2 Structure du transport intérieur routier de marchandises en 2018

En %



Sources : SDES, enquête TRM ; Eurostat

L'ACTIVITÉ NATIONALE DES POIDS LOURDS AUGMENTE PLUS MODÉRÉMENT

En 2018, l'activité des poids lourds immatriculés en France sur le territoire national (161,9 milliards de tonnes-kilomètres) augmente de 3,9 %. La reprise amorcée en 2016, qui mettait fin à quatre années consécutives de repli, se poursuit, mais s'infléchit par rapport à 2017 (+ 8,1 %). L'activité annuelle reste toutefois nettement inférieure à celle des années 2000. Depuis 2013, l'activité a augmenté en moyenne de 0,8 % par an. Parallèlement à la reprise économique, le transport national pour compte d'autrui progresse (+ 1,7 %). Le transport national pour compte propre (40,0 milliards de tonnes-kilomètres) continue d'augmenter en 2018 (+ 11,1 %) à un rythme accru (+ 2,8 % en 2017). Le transport national routier par des poids lourds étrangers (124,4 milliards de tonnes-kilomètres) progresse de 2,7 % en 2018. Le cabotage, les échanges internationaux et le transit augmentent encore. Le transport national routier par des transporteurs étrangers représente 39,2 % du transport intérieur en 2018 (35,6 % en 2013).

L'ACTIVITÉ DES POIDS LOURDS PROGRESSE POUR TOUS LES GRANDS TYPES DE MARCHANDISES, SAUF POUR LES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

En 2018, la croissance de l'activité du transport routier sous pavillon français par les poids lourds concerne tous les grands types de marchandises, à l'exception de celle du transport des matériaux de construction qui recule de 1,0 % (33,7 milliards de tonnes-kilomètres, 20,0 % des produits transportés). Le transport de produits agricoles et agroalimentaires (54,4 milliards de tonnes-kilomètres, 32,3 % des produits transportés) augmente de 2,7 %. Enfin, celui de produits manufacturés, machines et matériels de transport (48,8 milliards de tonnes-kilomètres, 29,0 % des produits transportés) progresse de 6,1 %.

partie E : le transport de marchandises

Figure E2-3 Le transport intérieur (national et international) sous pavillon français, par type de marchandises

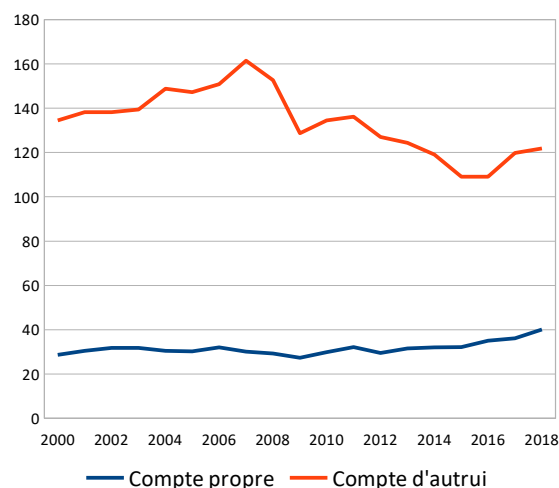
Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2018	2016	2017	2018	2018 / 2013
Produits agricoles et agroalimentaires	54,4	4,4	7,9	2,7	2,4
Matériaux de construction	33,7	4,3	7,9	-1,0	-0,5
Produits manufacturés, machines et matériels de transport	48,8	-3,7	9,1	6,1	-1,2
Autres	31,4	2,0	5,0	6,7	0,5
Ensemble	168,4	1,6	7,7	3,6	0,4

Source : SDES, enquête TRM, hors transit

Figure E2-4 Évolution du transport national des poids lourds français, pour compte propre et compte d'autrui

En milliards de tonnes-kilomètres



Source : SDES, enquête TRM

L'ACTIVITÉ DU TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE SE RENFORCE

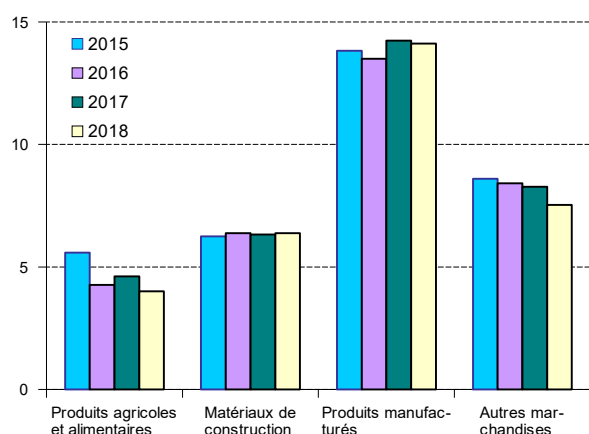
En 2018, l'activité du transport routier de marchandises pour compte d'autrui retrouve quasiment son niveau de 2013. Elle a progressé de 1,7 % en 2018, beaucoup moins fortement qu'en 2017 (+ 9,8 %). L'évolution de l'activité pour compte propre est bien plus élevée que celle pour compte d'autrui (+ 11,1 % en 2018). La part de l'activité pour compte propre dans le transport national (24,7 %) a largement progressé en cinq ans (20,2 % en 2013) et a gagné 1,6 point en 2018 par rapport à 2017.

E3. Transport ferroviaire de marchandises : forte baisse en 2018

Le transport ferroviaire de marchandises représente 32,0 milliards de tonnes-kilomètres en 2018, en diminution sensible par rapport à l'année 2017 (- 4,2 %) en raison des mouvements sociaux du deuxième trimestre 2018. Le transport international, y compris le transit, diminue fortement (- 7,6 %) mais c'est surtout le transit qui est impacté (- 10,7 %). Le transport national est relativement épargné (- 2,1 %). La part du transport national dans l'activité reste stable à 63 %. Sur les cinq dernières années, le transport international, y compris transit, et le transport national retrouvent un niveau similaire à ceux de 2013. Le transit est quasi stable en moyenne annuelle sur cette période (- 0,2 %). Les tonnages transportés diminuent très sensiblement (- 7,7 %) en 2018, conséquence d'une baisse des volumes au niveau national (- 6,8 %), à l'international (- 8,3 %) et du transit (- 14,2 %).

Figure E3-1 Principales marchandises transportées

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres



Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3-2 Transport intérieur ferroviaire de marchandises

Niveaux en milliards de tonnes kilomètre, millions de tonnes, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2018	2016	2017	2018	2018/2013
En milliards de t-km					
Ensemble	32,0	-4,9	2,7	-4,2	-0,1
National	20,2	-4,2	0,6	-2,1	-0,1
International	8,6	-8,3	4,8	-6,4	-0,1
Transit	3,3	0,0	9,8	-10,7	-0,2
En millions de tonnes					
Ensemble	84,1	-6,7	2,2	-7,7	-1,9
National	54,0	-6,2	1,6	-6,8	-2,2
International	25,4	-7,9	1,5	-8,3	-1,5
Transit	4,7	-7,1	13,6	-14,2	-1,2

Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

NETTE DIMINUTION DU TRANSPORT DE PRODUITS AGRICOLES ET ALIMENTAIRES

Le transport ferroviaire de produits agricoles et alimentaires est en nette baisse en 2018 (- 13,1 %) après la hausse de 2017 (+ 8,1 %). Il atteint en 2018 son niveau le plus bas sur les 10 dernières années. Le transport de matériaux de construction est relativement stable (+ 0,8 %) tout comme celui des produits manufacturés (- 0,8 %).

Suite à la libéralisation du transport ferroviaire national en 2006, de nouveaux opérateurs se sont progressivement installés dans le paysage ferroviaire français. Sur le segment du fret ferroviaire français, on dénombre 24 opérateurs disposant d'un certificat de sécurité, y compris l'opérateur historique et ses filiales (Fret SNCF, VFLI par exemple). Les nouveaux opérateurs ont effectué 33 % des transports en tonnes-kilomètres en 2018 (hors filiales de la SNCF). L'évolution constatée ressemble à celle observée dans d'autres pays européens comme l'Allemagne, la Hongrie ou la Pologne.

E4. Transport fluvial de marchandises : l'activité se stabilise

Le transport fluvial de marchandises s'élève à 6,7 milliards de tonnes-kilomètres et diminue de 0,2 % en 2018. La hausse du transport national (+ 6,4 %) équilibre ainsi les effets de la baisse du transport international (- 9,8 %). Le transport national a diminué en 5 ans avec une baisse moyenne annuelle de 3,4 %. Sur la même période, le transport international a reculé à un rythme légèrement supérieur (- 3,6 %). Quant à la hausse des tonnages transportés en 2018 (+ 1,1 %), elle s'explique par la hausse des volumes constatée pour le transport national (+ 10,7 %) qui parvient à contrebalancer la baisse des volumes du transport international (- 8,8 %).

TRANSPORT SUR LE BASSIN DE LA SEINE EN HAUSSE

Le transport fluvial de marchandises sur les principaux bassins (Nord-Pas-de-Calais, Seine, Rhin et Rhône-Saône) est en légère hausse en 2018 (+ 0,4 %). Le transport sur le bassin de la Seine, qui concentre la moitié des trafics, augmente en 2018 (+ 5,9 %). Entre 2013 et 2018, les transports sur le bassin de la Seine diminuent à un rythme annuel moyen de 3,1 %. Le transport sur le bassin Rhône-Saône est en baisse depuis 2011 et diminue de 9,0 % en 2018.

HAUSSE DES PRODUITS AGRICOLES ET BAISSSE DU TRANSPORT DE CHARBON ET PRODUITS PÉTROLIERS

Le transport fluvial de charbon et produits pétroliers poursuit sa baisse (- 4,2 % en 2018 et - 10,5 % en moyenne annuelle depuis 2013). Le transport de produits agricoles augmente de 20,6 % en 2018 après une baisse (- 18,6 % en 2017), année marquée par la mauvaise récolte céréalière de 2016 dont l'effet avait perduré jusqu'au 1^{er} semestre 2017. Le transport de minéraux bruts et de matériaux de construction se stabilise (- 0,5 % en 2018) après deux années de hausse (+ 7,8 % en 2017 et + 6,8 % en 2016).

Figure E4-1 Transport fluvial de marchandises par bassin

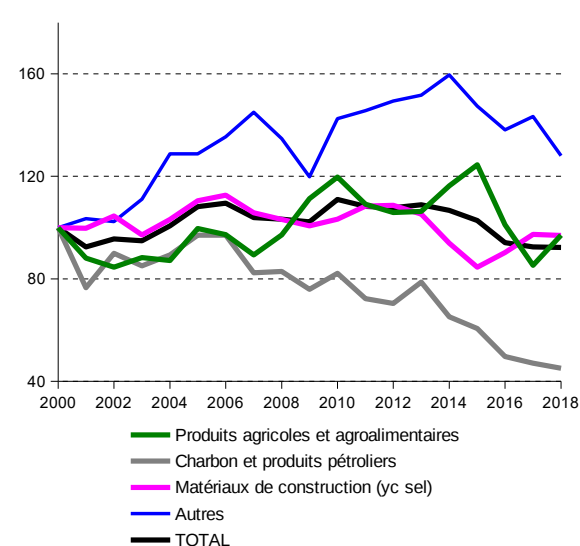
En milliards de tonnes-kilomètres, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2018	2016	2017	2018	2018/2013
Nord Pas de Calais	0,8	-8,0	-3,3	-10,1	-3,4
Seine	3,4	-4,2	-7,9	5,9	-3,1
Rhin	1,1	-14,2	18,2	1,9	0,8
Rhône - Saône	1,0	-12,9	-1,7	-9,0	-5,1
Principaux bassins	6,3	-7,9	-2,4	0,4	-2,9
Autres	0,4	-17,6	9,0	-10,1	-9,1
Ensemble	6,7	-8,4	-1,8	-0,2	-3,3
National	4,2	-9,4	-5,0	6,4	-3,4
International	2,5	-6,8	3,2	-9,8	-3,6

Champ : Hors transit rhénan, hors fluvio-maritime.
Sources : VNF ; SDES, Système d'information fluvial

Figure E4-2 Évolution du transport fluvial pour les principales marchandises

Indice, base 100 en 2000



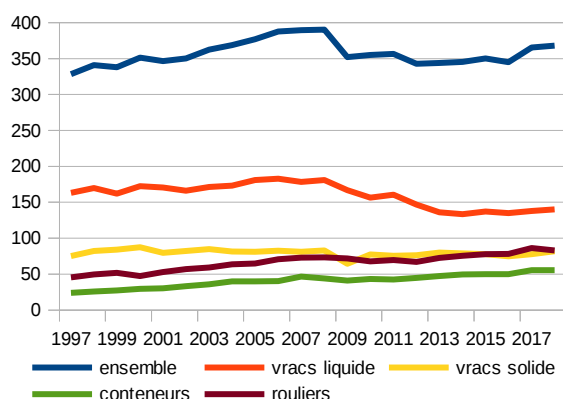
Champ : Hors transit rhénan, hors fluvio-maritime.
Sources : VNF ; SDES, Système d'information fluvial

E5. Le transport maritime de marchandises stagne

Après un rebond en 2017 (+ 5,9 %), le tonnage des marchandises traitées dans les ports maritimes français est relativement stable en 2018 (+ 0,7 %), et s'élève à 368 millions de tonnes de marchandises, dont 355,2 millions de tonnes en métropole. Cette relative stagnation du trafic total masque en réalité deux tendances contraires : une progression du volume sortant (+ 3,7 %) compensée par une diminution du volume entrant (- 0,8 %), ce dernier représentant près des deux tiers du trafic. Le volume des vrac solides continue à progresser (+ 5,4 %) tandis que celui des rouliers est en nette diminution (- 4,1 %).

Figure E5-1 Évolution du trafic maritime selon le type de fret

En millions de tonnes



Source : SDES

Figure E5-2 Trafic des principaux ports de marchandises et évolution

Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

port	Niveau 2018	Évolutions annuelles			Évolution moyenne 2018/2013
		2016	2017	2018	
MARSEILLE	80 440	-1,4	-0,3	0,1	0,1
LE HAVRE	70 852	-4,3	10,2	-1,7	1,1
DUNKERQUE	51 594	0,2	7,5	2,8	3,4
CALAIS	46 167	2,7	17,6	-8,7	2,3
NANTES SAINT-NAZAIRE	32 429	0,3	17,3	8,6	3,3
ROUEN	23 041	-6,7	-4,5	14,9	0,6
LA ROCHELLE	9 640	-5,9	-7,3	12,6	-0,1
BORDEAUX	7 062	-6,5	-7,3	-2,8	-4,9
ENSEMBLE GPM+CALAIS	321 225	-1,7	6,6	0,7	1,3
AUTRE PORTS DE METROPOLE	34 021	0,0	1,3	1,4	0,7
OUTRE-MER	12 743	3,6	2,3	-0,8	2,7
TOTAL FRANCE ENTIERE	367 989	-1,4	5,9	0,7	1,3

Source : SDES

Avec 236,8 millions de tonnes de marchandises débarquées contre 131,2 millions de tonnes embarquées en 2018, les ports français continuent à être très largement importateurs. Les vrac liquides enregistrent une légère hausse (+ 1,7 %) malgré une baisse significative du pétrole brut (- 6,1 %). Les vrac solides continuent à progresser en 2018 (+ 5,4 %) grâce à la reprise des produits céréaliers (+ 24,6 %) après une année 2017 difficile (- 24,9 %), liée aux mauvaises récoltes de l'année précédente.

Après une forte hausse en 2017 (+ 10,9 %), le volume de marchandises en rouliers baisse en 2018 (- 4,1 %). En grande partie tourné vers le Royaume-Uni, ce trafic subit en effet les incertitudes liées au Brexit. Le trafic conteneurisé stagne (- 0,4 %) après un fort développement en 2017 (+ 11,4 %).

L'activité portuaire se concentre principalement dans les sept grands ports maritimes (GPM) de métropole et Calais. En effet, 321,2 millions de tonnes de marchandises ont transité dans ces ports en 2018, soit 87 % du volume total de marchandises en France. Les ports de Nantes Saint-Nazaire (+ 8,6 %), Rouen (+ 14,9 %) et La Rochelle (+ 12,6 %) sont ceux qui affichent la plus forte croissance en 2018. Pour Nantes Saint-Nazaire, cette dynamique est portée par les vrac liquides (+ 14,4 %) grâce aux investissements menés sur le terminal méthanier et aux transbordements qui ont permis de doubler le trafic de gaz naturel liquéfié (+ 118,8 %). Pour les deux autres ports, la croissance est soutenue par les produits céréaliers : + 36,6 % à Rouen et + 13,3 % à La Rochelle. Cette reprise intervient après les fortes intempéries de 2016 qui ont engendré des récoltes médiocres et une chute du trafic.

Le port de Calais enregistre une baisse d'activité (- 8,7 %), après une forte hausse en 2017 (+ 17,6 %). Cette baisse est liée à la diminution du trafic de rouliers (- 7,2 %), dépendant du Royaume-Uni et des incertitudes liées à sa sortie de l'Union européenne. L'activité du port du Havre diminue sensiblement en 2018 (- 1,7 %) après une forte croissance en 2017 (+ 10,2 %) portée par les marchandises conteneurisées.

Outre-mer, l'activité portuaire stagne en 2018 (- 0,8 %) avec 12,7 millions de tonnes de marchandises traitées. Cette activité est dominée par le trafic des marchandises conteneurisées qui concentre près de 54 % du volume traité. Depuis 2013, ces ports enregistrent une croissance annuelle moyenne de 2,7 %.

E6. Entrepôts et plateformes logistiques

L'entrepasage représente 45 % des emplois (hors intérim) du transport de marchandises et de la logistique. La France métropolitaine dispose de 74 millions de m² d'entrepôts et de plateformes logistiques (EPL) d'au moins 5 000 m² pour stocker sa production. Seulement un tiers de ces EPL sont exploités par des entreprises du secteur des transports ou de la logistique. Liés à l'activité économique des régions, ils sont concentrés dans la moitié Nord de la France et en Auvergne-Rhône-Alpes. Près de 58 % de ces EPL se concentrent dans des « aires logistiques denses ». Les mises en chantiers d'entrepôts de plus de 5 000 m² progressent depuis 2015.

Au 31 décembre 2015, 578 000 personnes étaient salariées dans des professions de l'entrepasage et de la manutention (hors intérim), contre 685 000 dans le transport de marchandises. Une très grande majorité des salariés de l'entrepasage et de la manutention travaillent pour le compte propre d'une entreprise (82 %) et seulement 18 % travaillent pour des entreprises de la logistique. En 2015, la baisse des emplois salariés hors intérim se poursuit (- 2,4 % après - 0,6 %), notamment du fait du compte propre.

Au 31 décembre 2017, la France métropolitaine compte 4 140 établissements exploitant un entrepôt ou une plateforme logistique (EPL) de 5 000 m² et plus, totalisant une superficie de 74 millions de m². Leur surface moyenne est de 18 000 m². Parmi les EPL, 49 % ont une surface comprise entre 5 000 et 10 000 m², 27 % entre 10 000 et 20 000 m², 12 % entre 20 000 et 30 000 m² et 13 % plus de 30 000 m². Si les EPL de plus de 30 000 m² sont moins nombreux, ils représentent 43 % de la surface totale des EPL de plus de 5 000 m².

70 % DES EPL DE PLUS DE 5 000 M² SONT EXPLOITÉS POUR COMPTE PROPRE

30 % des EPL de plus de 5 000 m² sont exploités par des établissements appartenant à des entreprises ou des groupes du secteur du transport et de la logistique. Ces EPL peuvent être considérés comme exploités pour compte d'autrui. Les autres EPL sont, pour 70 %, exploités pour compte propre : 33 % par des entreprises ou groupes du secteur du commerce et 30 % par des entreprises ou groupes industriels.

La taille moyenne d'un EPL varie avec le type d'activité de l'entreprise ou du groupe qui exploite ce dernier. Ainsi, les EPL du commerce de détail sont en moyenne plus grands (25 000 m²), suivi des entrepôts exploités pour compte d'autrui (20 800 m²). En revanche, les entrepôts exploités par des entreprises industrielles (16 400 m²) et du commerce de gros (14 700 m²) sont en moyenne plus petits.

Figure E6-1 Effectifs salariés au 31 décembre (hors intérim), liés au transport de marchandises et à la logistique

Niveau en milliers, évolutions en %

	Niveau 2015	Évolutions annuelles 2014	2015
Professions du transport de marchandises	685	0,5	0,6
Compte d'autrui	415	1,6	1,1
Compte propre	269	-1,2	-0,2
Professions de l'entrepasage et de la manutention	578	-0,6	-2,4
Compte d'autrui	104	-0,6	0,7
Compte propre	474	-0,6	-3,1
Emplois supports (1)	198	-3,5	-5,3
Ensemble transport de marchandises et logistique	1 461	-0,5	-1,5

(1) Les emplois supports pour la logistique pour le compte propre sont estimés à partir du taux d'emplois administratifs et de maintenance, par professions logistiques, observé pour le compte d'autrui.

Source : estimations SDES, d'après Insee-DADS

Figure E6-2 Les entrepôts et plateformes logistiques d'au moins 5 000 m² en 2017 par secteur d'activité de l'entreprise exploitant

Surface en m²

	Nombre d'EPL de plus de 5 000 m ²	Surface moyenne
Entrepasage	413	19 300
Transport et autres activités logistiques	843	21 500
Ensemble entrepasage et transport	1256	20 800
Industrie	1225	16 400
Commerce de gros	887	14 700
Commerce de détail	394	25 000
Commerce automobile	73	14 100
Autres	305	14 000
Total	4140	18 000

Source : SDES, Répertoire des entrepôts

58 % DES EPL SE SITUENT DANS DES AIRES LOGISTIQUES DENSES

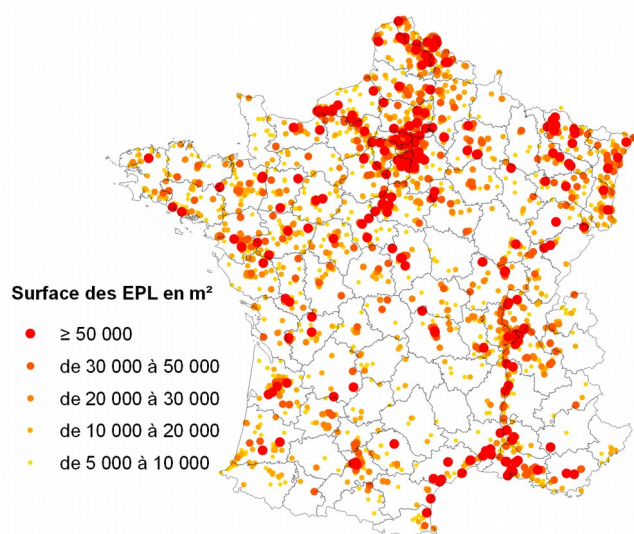
La région des Hauts-de-France est celle qui regroupe la plus grande surface d'entrepôts (17 % des surfaces), suivie de l'Île-de-France (14 %), de l'Auvergne-Rhône-Alpes (12 %), et de la région Grand Est (11 %). Ces quatre régions regroupent ainsi plus de la moitié des surfaces d'EPL. Avec 3,6 % des surfaces d'EPL, la Bretagne est la région ayant l'offre d'entrepasage la moins importante.

De nombreux entrepôts se concentrent sur des territoires restreints qui peuvent être qualifiés d'aires logistiques. Ainsi, 58 % des EPL se situent dans 355 aires logistiques denses, qui comptent au moins trois EPL distants au maximum de deux kilomètres. Environ 120 de ces aires comptaient 3 EPL, 180 aires entre 4 et 9 EPL, et 55 aires au moins 10 EPL. Les aires logistiques denses les plus importantes se localisent autour de Paris, Lyon et Lille.

HAUSSE DES MISES EN CHANTIER D'ENTREPÔTS DE PLUS DE 5 000 M²

Les mises en chantier d'entrepôts de plus de 5 000 m² augmentent depuis 2015 (+ 18 % par an, entre 2014 et 2017), après une baisse en 2014. Elles étaient relativement stables entre 2010 et 2013. La hausse des mises en chantier entre 2014 et 2017 concerne principalement les entrepôts de plus de 10 000 m², les mises en chantier des entrepôts entre 5 000 et 100 000 m² étant stables. Sur cette période, 54 % de ces mises en chantier sont localisées dans les communes accueillant des aires logistiques denses. Les régions Île-de-France (16 % des mises en chantier), Auvergne-Rhône-Alpes (15 %) et Hauts-de-France (11 %) sont celles qui concentrent le plus de mises en chantier.

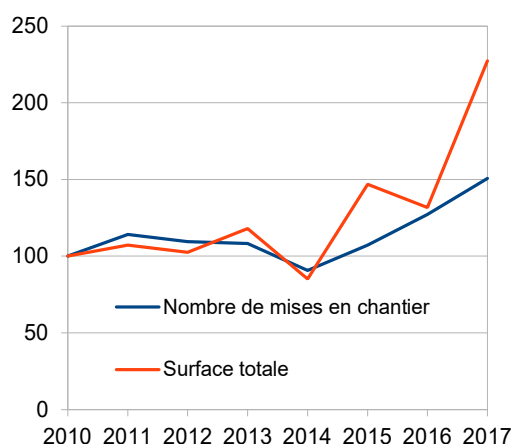
Figure E6-3 Localisation des entrepôts et plateformes logistiques d'au moins 5 000 m² en 2017



Source : SDES, Répertoire des entrepôts

Figure E6-4 Mises en chantier d'entrepôts d'au moins 5 000 m²

En indice base 100 en 2010



Source : SDES, Sit@del2

L'AUTOMATISATION ET LA MÉCANISATION DES OPÉRATIONS LOGISTIQUES : UN PHÉNOMÈNE ÉMERGENT

L'activité centrale d'un EPL est naturellement l'entreposage (97 % des EPL), mais ces établissements réalisent aussi d'autres opérations logistiques, notamment des préparations de commandes (86 % des EPL) et du conditionnement de marchandises (47 %). Lorsque l'EPL est exploité par un prestataire logistique, ce dernier s'occupe souvent de gérer les stocks pour ses clients (45 % des EPL). 46 % des EPL gèrent les retours de marchandises (SAV, réparations, renvoi à l'expéditeur) et 34 % des retours d'emballage et des supports de conditionnement. Ainsi, la moitié des EPL (53 %) déclarent réaliser entre trois et cinq opérations logistiques différentes : 29 % plus de cinq opérations logistiques et 18 % une ou deux opérations.

En 2016, l'automatisation des opérations logistiques reste encore exceptionnelle. Ainsi, seuls 5 % des EPL réalisent au moins une opération logistique à partir d'un système entièrement automatisé. En revanche la mécanisation d'opérations logistiques sous le contrôle d'un opérateur est plus répandue (37 % des EPL). Enfin, 61 % des EPL déclarent réaliser l'ensemble de leurs opérations logistiques, soit entièrement manuellement soit manuellement à l'aide d'un outillage. Si les opérations logistiques sont encore loin d'être toutes automatisées ou mécanisées, les exploitants d'EPL acquièrent de nouveaux équipements. Ainsi, entre 2015 et 2017, 59 % des EPL ont introduit un nouvel équipement ayant permis de modifier leurs procédures logistiques et leurs performances. L'impact de leur introduction, qui est très récente, sur le nombre d'emplois ou la pénibilité au travail n'est pas encore mesurable.

BIBLIOGRAPHIE

Le transport routier

[*Les transports routiers de marchandises sous pavillon français en 2018*](#), CGDD/SDES, *Datalab* n° 179, juin 2019.

Le transport ferroviaire

[*Le transport ferroviaire de marchandises en hausse en 2017*](#), CGDD/SDES, *Datalab Essentiel* n° 174, avril 2019.

[*Rapport annuel market monitoring de l'IRG-Rail*](#)

Le transport maritime

[*L'activité des ports maritimes français repart en 2017*](#), CGDD/SDES, *Datalab* n°47, décembre 2018.

Les données européennes

Des données de comparaison européenne sont disponibles sur le site d'Eurostat. Elles portent cependant sur l'année qui précède le bilan sur le transport de marchandises décrit dans ce rapport. Le mode routier a une place prépondérante dans le fret de l'Union européenne puisqu'il représente plus des trois quarts de la quantité physique de transport de marchandises en 2017. En 2017, le pavillon routier français (167,7 milliards de tonnes-kilomètres), représente 8,6 % du transport routier européen, ce qui le place en quatrième position européenne. La France est en troisième position après l'Allemagne et la Pologne pour le transport ferroviaire (33,4 milliards de tonnes-kilomètres en 2017) et en cinquième position pour le transport de fret fluvial européen (7,5 millions de tonnes-kilomètres en 2017).

[*Le transport routier européen en 2017*](#), CGDD/SDES, *Datalab Essentiel* n° 177, mai 2019.

partie F

Le transport de voyageurs

— En 2018, le transport intérieur de voyageurs est en léger repli : 939 milliards de voyageurs-kilomètres ont été réalisés, ce qui représente une évolution de - 0,2 % par rapport à 2017. Cette baisse est principalement due au transport collectif (- 1,0 %) et plus précisément le ferroviaire (- 3,0 %). Le transport par métro augmentant de 4,2 %, les transports ferrés diminuent au total de 2,3 %. Le transport collectif urbain ralentit (+ 0,7 %). Le transport aérien en métropole poursuit sa croissance en 2017 (+ 3,0 %). Enfin le trafic maritime, toujours soutenu par les croisières est aussi en croissance (+ 1,8 %). Le transport individuel stagne et les transports collectifs routiers (autocars, autobus et tramways) sont en légère hausse (+ 0,5 %).

Les parts modales restent stables : le transport individuel en véhicules particuliers est le moyen de transport le plus utilisé (80,6 % des voyageurs-kilomètres) suivi du transport ferré (11,5 %), du transport en autobus, autocars et tramways (6,2 %) et enfin du transport aérien (1,7 %).



F1. Synthèse : le transport intérieur de voyageurs décroît modérément en 2018

En 2018, le transport intérieur de voyageurs décroît de 0,2 % (en voyageurs-kilomètres), contrastant avec sa moyenne annuelle depuis 2013 (+ 1,1 %). Cette baisse est principalement due au transport ferré qui a été fortement impacté par les grèves du deuxième trimestre. Le transport en véhicules particuliers est stable et le transport collectif routier augmente légèrement (+ 0,5 %). Seul le transport aérien poursuit sa croissance.

Au total, l'activité du transport de voyageurs représente 939 milliards de voyageurs-kilomètres en 2018. Les parts des différents modes de transport, exprimées en voyageurs-kilomètres, restent stables. Le transport intérieur de voyageurs est largement dominé par le transport individuel en véhicules particuliers (80,6 %). Les transports ferrés représentent 11,5 % des voyageurs-kilomètres, davantage que les transports collectifs routiers (6,2 %). La part du transport aérien est toujours marginale (1,7 %). Ces parts modales ne prennent pas en compte le transport maritime, le transport à vélo, la marche.

Figure F1-1 Transport intérieur de voyageurs par mode en 2018

Parts modales en % des voyageurs-kilomètres

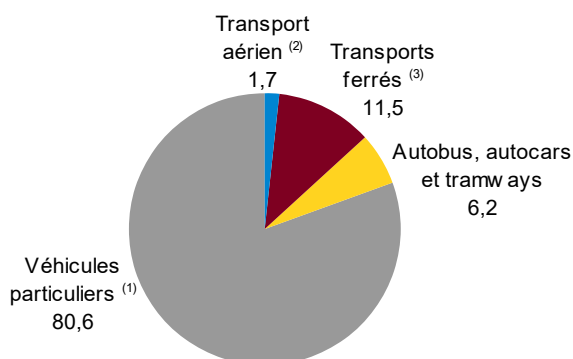
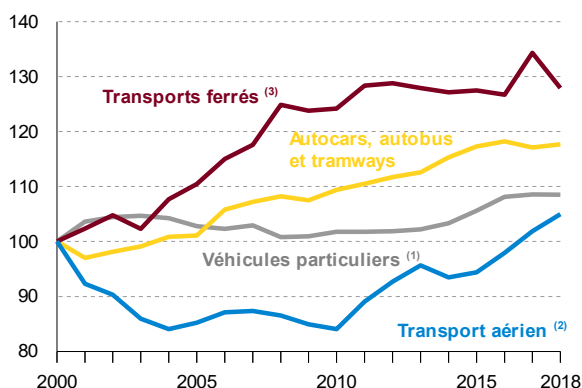


Figure F1-2 Évolution du transport intérieur de voyageurs par mode

En indice base 100 en 2000 (en voyageurs-kilomètres)



(1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.

(2) Vols intérieurs à la métropole uniquement.

(3) Trains, RER et métros.

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, d'après le bilan de la circulation ; Arafer, ensemble des opérateurs ferroviaires ; Île-de-France Mobilités-Omnil ; enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) ; UTP ; Gart

LE TRANSPORT INDIVIDUEL SE STABILISE

La part du transport individuel dans le transport intérieur de voyageurs est quasi stable (80,6 %). Le nombre de voyageurs-kilomètres réalisés en véhicules particuliers (y compris étrangers) est de 757,1 milliards en 2018. Cette stabilité affichée en 2018 rompt avec la tendance de croissance annuelle moyenne de + 1,2 % observée depuis 2013. Elle peut trouver son origine dans la forte croissance des prix des carburants en 2018 : + 16,6 % pour le gazole et + 9,2 % pour l'essence sans plomb.

LE TRANSPORT COLLECTIF INTÉRIEUR EN BAISSÉ

Le transport collectif décroît de 1,0 %, en raison de la baisse conjoncturelle du transport ferroviaire, contrastant avec la croissance de sa moyenne annuelle depuis 2013 (+ 0,7 %).

Les 97,1 milliards de voyageurs-kilomètres effectués en transport ferroviaire représentent 53,2 % du transport collectif. Il reste le mode de transport collectif privilégié pour les déplacements. Ceux-ci ont été fortement impactés par les grèves à la SNCF du second trimestre et baissent de 3,0 % en 2018. Ce repli de l'activité touche tous les types de trains : à grande vitesse (- 1,8 %), interurbains (- 23,4 %), et les trains et RER d'Île-de-France (- 1,6 %).

De plus, au 1^{er} janvier 2018, 6 lignes Intercités ont été transférées aux régions et sont devenues des lignes TER, ce qui accentue la baisse du nombre de voyageurs-kilomètres des Intercités et accroît légèrement l'activité des TER malgré les grèves du second trimestre.

partie F : le transport de voyageurs

Avec 58,5 milliards de voyageurs-kilomètres, les transports collectifs routiers (autobus, autocars et tramways) représentent 32,1 % du transport collectif intérieur en 2018 (+ 0,5 %). Le transport occasionnel en autocars étrangers poursuit sa baisse (- 3,6 %). En revanche, le transport interurbain régulier librement organisé (dit autocars « Macron ») augmente fortement de 19,2 % après + 7,2 % en 2017. En 2018, 8,9 millions de passagers ont voyagé dans ces autocars, et ce secteur a atteint un niveau de 2,7 milliards de voyageurs-kilomètres. Les autocars librement organisés ont sans doute bénéficié d'un report modal des passagers provenant du transport ferroviaire.

Figure F1-3 **Transports intérieurs de voyageurs**

Niveau en milliards de voyageurs-kilomètres, évolutions annuelles en %

	Niveau 2018	Évolutions annuelles			
		2016	2017	2018	2018/ 2013
Transport individuel en véhicules particuliers	757,1	2,4	0,4	0,0	1,2
Transports collectifs	182,3	0,2	3,5	-1,0	0,7
Transports routiers	58,5	0,8	-0,9	0,5	0,9
Autocars ⁽¹⁾	43,9	0,4	-2,5	0,2	0,2
Dont autocars « Macron »	2,7	-	7,2	19,2	-
Dont occasionnel en autocars étrangers	6,6	-4,3	-8,2	-3,6	-1,3
Autobus et tramways	14,6	2,0	4,2	1,5	3,1
Île-de-France	6,0	2,5	2,8	0,8	3,6
Hors Île-de-France	8,5	1,7	5,2	1,9	2,8
Transports ferrés	107,9	-0,6	6,0	-2,3	0,5
Transport ferroviaire	97,1	-0,7	6,5	-3,0	0,4
Trains à grande vitesse	58,6	-0,8	8,9	-1,8	1,3
Trains interurbains (dont « TET ») ⁽²⁾	5,5	-7,0	3,0	-23,4	-7,5
Trans sous convention des conseils régionaux ⁽³⁾	13,8	-2,8	5,0	0,5	-0,1
Trains et RER d'Île-de-France	19,2	3,6	1,9	-1,6	1,1
Métros	10,8	0,3	1,4	4,2	1,4
Île-de-France	8,1	-0,1	1,3	3,7	1,3
Hors Île-de-France	2,7	1,6	1,7	5,5	1,6
Transport aériens ⁽⁴⁾	15,9	3,8	4,0	3,0	1,9
Ensemble	939,4	1,9	1,0	-0,2	1,1

(1) Transport occasionnel, régulier (dont autocars SNCF), scolaire et de personnel.

(2) Sous convention avec l'État et non conventionnés (hors trains à grande vitesse).

(3) Trains sous convention des Conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse). Y compris les "Express d'Intérêt Régional".

(4) Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, d'après le Bilan de la circulation ; Arafer ; SNCF ; Île-de-France Mobilités-Omnil ; Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) ; UTP ; DGAC

LE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN PROGRESSE MODÉRÉMENT

Le transport collectif urbain (TCU) regroupe les autobus, les tramways, les métros et, en Île-de-France, les trains et RER¹. Parmi les 44,6 milliards de voyageurs-kilomètres réalisés en TCU, 75 % ont été réalisés en Île-de-France et 25 % en province. Les parts modales de chacun des segments restent stables. En Île-de-France, les trains et RER constituent le trafic de voyageurs le plus important. En province, le mode de transport collectif urbain privilégié est l'autobus, suivi à parts égales du métro et du tramway.

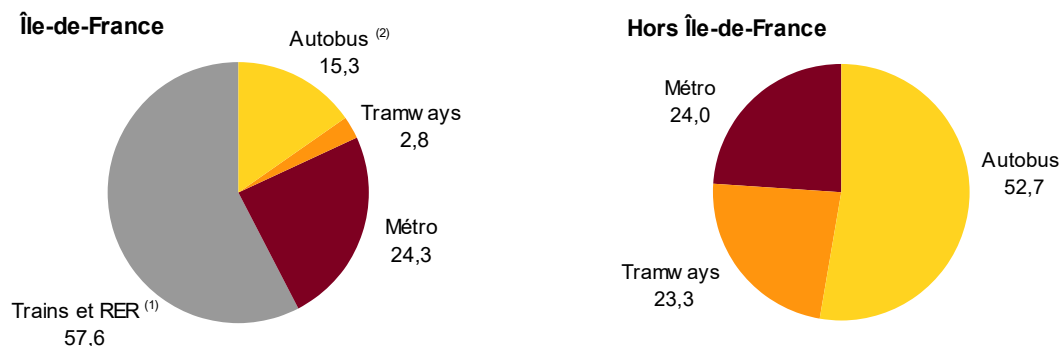
Pour la première fois, les TCU de province progressent alors que ceux d'Île-de-France stagnent (respectivement + 2,8 % et + 0,1 %). En Île-de-France, la fréquentation des bus baisse à Paris (- 5,0 %), tandis qu'elle progresse en petite couronne (+ 0,9 %) ainsi qu'en grande couronne (+ 2,8 %).

¹ Compte tenu de cette spécificité, les TCU d'Île-de-France sont difficilement comparables à ceux de province.

partie F: le transport de voyageurs

Figure F1-4 Répartition des réseaux de transport collectif urbain

Parts en % des voyageurs-kilomètres



(1) Y compris RER exploités par la RATP et ligne T4 du tramway.

(2) Paris, petite et grande couronnes (y compris noctiliens).

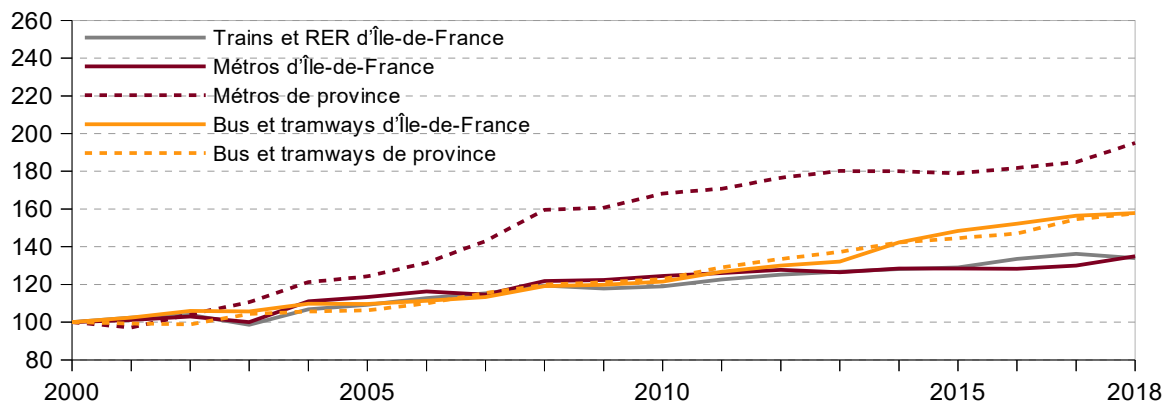
Source : Île-de-France Mobilités, calculs SDES

Source : Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD), calculs SDES

En 2017, 71 % de la population française métropolitaine réside dans un ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité (RTAOM)² en province, à l'intérieur duquel est organisé un réseau de TCU. La couverture du territoire et de la population par des RTAOM n'a cessé de s'accroître depuis leur création, soit par l'inclusion de nouvelles communes dans leur périmètre, soit par la création de nouveaux RTAOM. D'où une augmentation continue du nombre de voyageurs-kilomètres réalisés en province depuis 2000 : + 95,0 % pour les métros, + 57,6 % pour les bus et tramways.

Figure F1-5 Indices d'évolution des modes de transport collectif urbain

En indice base 100 en 2000



Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, d'après Île-de-France Mobilités-Omnil, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) ; UTP ; DGAC

² Depuis décembre 2016, la loi NOTRe a redéfini les services de transports urbains hors Île-de-France : la notion de périmètre de transport urbain (PTU) est remplacée par celle de « ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité » (RTAOM).

LE TRANSPORT AÉRIEN POURSUIT SA CROISSANCE

Le transport intérieur aérien continue de s'accroître : + 3,0 % de voyageurs-kilomètres en 2018, soit un rythme supérieur à sa tendance annuelle depuis 5 ans (+ 1,9 %). Cette augmentation est portée par le trafic sur les lignes transversales (province-province) : + 9,9 % alors que les lignes radiales (Paris-province) diminuent (- 1,7 %). L'installation de compagnies à bas prix dans des aéroports de province favorise l'expansion du transport aérien. Par ailleurs, le nombre de passagers sur les liaisons de la métropole avec les DOM et l'international a augmenté, respectivement de 10,1 % et 5,6 %.

LE TRANSPORT MARITIME S'ACCROÎT

29 millions de passagers ont transité dans les principaux ports français en 2018. Soutenu par les croisières qui représentent 15,3 % des passagers, le transport maritime est stable. Cet effet est particulièrement sensible dans les outre-mer (+ 8,4 %) et dans une moindre mesure en métropole (+ 1,8 %). Les évolutions sont à la hausse pour la façade Manche-mer du Nord et celle de la Méditerranée : la première voit son trafic de passagers hors croisières augmenter et celui des croisiéristes augmenter fortement, et pour la Méditerranée, la hausse est du même ordre dans les deux catégories. La quasi-totalité du trafic trans-Manche concerne les échanges avec la Grande-Bretagne. Sur la façade méditerranéenne, plus de 70 % du trafic concerne les échanges avec la Corse.

La voie maritime représente 33,1 % des parts modales sur les liaisons vers la Grande-Bretagne, derrière le ferroviaire (47,3 %) mais largement devant l'aérien (19,5 %). En revanche pour les liaisons avec la Corse, la voie maritime (38,9 %) est loin derrière l'aérien (61,1 %). Le nombre de passagers aériens entre la Corse et le continent croît de 25,6 % en 2018, alors que le trafic maritime décroît légèrement (- 1,0 %).

Figure F1-6 Transport maritime : passagers débarqués dans les principaux ports français

Niveau en milliers de passagers, évolutions en %

	Niveau 2018			Évolution annuelle 2018/2017		
	hors croisières	croisières	ensemble	hors croisières	croisières	ensemble
Métropole	23 446	3 512	26 958	1,4	5,2	1,8
Mer du Nord et Manche	15 081	510	15 591	1,0	10,5	1,3
Méditerranée	8 365	3 002	11 367	2,0	4,3	2,6
Outre-Mer	1 075	930	2 005	8,3	8,6	8,4
Ensemble des ports français	24 521	4 442	28 963	1,6	5,9	2,3

Sources : SDES ; Observatoire régional des transports de la Corse (ORTC)

F2. Le transport collectif urbain

Avec 44,6 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2018, le transport collectif urbain représente 24,5 % du transport collectif. Il progresse de 0,7 % en voyageurs-kilomètres. La croissance du transport collectif urbain est soutenue sur les réseaux de province (+ 2,8 %) tandis que le transport est stable sur les réseaux d'Île-de-France (+ 0,1 %).

LE TRAFIC EN ÎLE-DE-FRANCE DÉCROÎT SUR QUASIMENT TOUS LES SEGMENTS

En 2018, 33,4 milliards de voyageurs-kilomètres sont réalisés en Île-de-France, soit une hausse de 0,1 % par rapport à 2017. Les transports en commun d'Île-de-France ont été impactés par les mauvaises conditions climatiques du premier trimestre (chutes de neige notamment) et les grèves de la SNCF au deuxième trimestre. Le trafic des trains et RER baisse de 1,6 % au profit des métros qui gagnent 3,7 %. Le report des voyageurs utilisant les trains et le RER pendant la grève perlée à la SNCF peut expliquer en partie cette hausse pour les métros. Le trafic du tramway décroît de 0,6 %, malgré la mise en service de nouvelles lignes en 2017. Le transport par bus croît de 1,2 %. La situation est très contrastée selon les zones : le trafic baisse à Paris (- 5,0 %) mais progresse en petite couronne (+ 0,9 %), en grande couronne (+ 2,8 %) et pour les Noctiliens (+ 21,1 %). En 2018, la part des voyageurs-kilomètres transportés sur les différents segments en Île-de-France est stable : elle est respectivement de 81,9 %, 2,8 % et 15,3 % pour les modes ferrés (57,6 % en trains et RER, 24,3 % en métros), les tramways et les autobus.

Figure F2-1 Évolution du transport collectif urbain

Niveau en millions de voyageurs-kilomètres, évolution en %

	Niveau 2018	Évolutions annuelles			2018/ 2013
		2016	2017	2018	
Île-de-France	33 376	2,5	1,9	0,1	1,6
Modes ferrés	27 338	2,5	1,8	-0,1	1,2
<i>Trains et RER ⁽¹⁾⁽²⁾</i>	19 229	3,6	1,9	-1,6	1,1
<i>Métros</i>	8 109	-0,1	1,3	3,7	1,3
Tramways	933	6,9	2,8	-0,6	8,7
Bus ⁽⁵⁾	5 105	1,8	2,8	1,2	2,8
<i>Paris</i>	753	1,1	1,6	-5,0	1,0
<i>Petite couronne</i>	1 968	1,6	1,1	0,9	2,2
<i>Grande couronne</i>	2 279	2,0	4,5	2,8	3,5
<i>Noctiliens ⁽³⁾</i>	106	5,1	8,7	21,1	18,1
Province ⁽⁴⁾	11 217	1,7	4,3	2,8	2,5
Métros ⁽⁴⁾	2 690	1,6	1,7	5,5	1,6
Tramways et bus ⁽⁴⁾	8 527	1,7	5,2	1,9	2,8
Ensemble TCU	44 593	2,3	2,5	0,7	1,8

(1) cf. annexe méthodologique.

(2) Y compris RER exploités par la RATP et la ligne T4 du tramway.

(3) Noctiliens RATP et SNCF.

(4) Les taux d'évolution 2018 sont estimés à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP.

(5) Les résultats RATP de 2017 et des années antérieures sur le réseau de surface bus et tramway ont été recalculés par rapport aux chiffres des années précédentes, pour tenir compte de la mise à jour en 2018 des parcours moyens des voyageurs (mise à jour appliquée en 2018 suite aux enquêtes réalisées ligne par ligne courant 2017). Ces parcours moyens sont utilisés pour le calcul des voyages-kilomètres.

Sources : SDES, d'après Île-de-France Mobilités-Omnil ; enquêtes annuelles transport collectif urbain (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD)

EN PROVINCE, UNE AUGMENTATION DE 2,8 % EN 2018

En province, en 2018, le transport collectif urbain continue de croître (+ 2,8 %). Le transport par métro continue sa progression (+ 5,5 %). Le tramway et le bus progressent eux aussi (+ 1,9 %).

Les évolutions en nombre total de voyages, de 2016 à 2017, (cf. Figure F2-2) sont en partie dues à un changement de périmètre des surfaces des RTAOM en lien avec l'achèvement de la carte des intercommunalités : ainsi ils augmentent de 8,0 % dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, de 3,5 % dans celles de 100 000 à 250 000 habitants et de 3,7 % dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants.

L'OFFRE KILOMÉTRIQUE DE PROVINCE EST CONTRASTÉE

Parmi les 326 ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité (RTAOM) de France métropolitaine (hors Île-de-France) au 1^{er} janvier 2017, 268 ont été pris en compte dans le présent rapport (absence de données ou données non exploitables pour les autres). Afin de comparer les évolutions des indicateurs de transport collectif urbain, les réseaux de ces 268 ressorts territoriaux ont été regroupés selon leur population totale et l'existence de transport collectif en site propre (TCSP) dit « lourd » (métro ou tramway). En 2017, il existe :

- 28 RTAOM de 100 000 habitants ou plus dotés d'un TCSP « lourd » ;
- 56 RTAOM de 100 000 habitants ou plus non dotés d'un TCSP « lourd » ;
- 84 RTAOM de 50 000 habitants à moins de 100 000 habitants ;
- 100 RTAOM de moins de 50 000 habitants.

L'offre kilométrique est d'autant plus élevée que les ressorts territoriaux sont peuplés :

- 36,9 véhicules-kilomètres/habitant dans les RTAOM de 100 000 habitants ou plus dotés d'un TCSP « lourd » ;
- 27,2 véhicules-kilomètres/habitant dans les RTAOM de 100 000 habitants ou plus non dotés d'un TCSP « lourd » ;
- 17,0 véhicules-kilomètres/habitant dans les RTAOM de 50 000 habitants à moins de 100 000 habitants ;
- 12,7 véhicules-kilomètres/habitant dans les RTAOM de moins de 50 000 habitants.

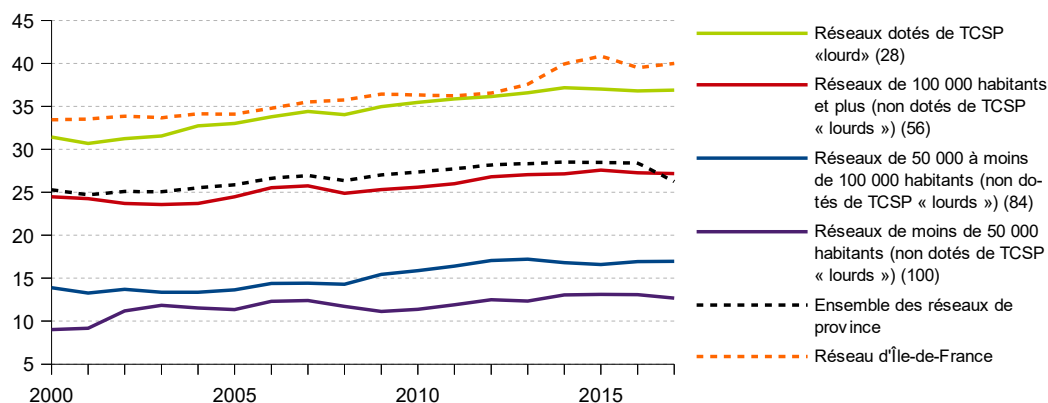
L'offre kilométrique à l'intérieur des 268 périmètres de transport urbain de province baisse de 5,8 % et atteint 26,3 véhicules-kilomètres par habitant en 2017. Cette diminution explique par l'élargissement des périmètres pris en compte qui englobent davantage de populations résidentes.

UNE OFFRE KILOMÉTRIQUE PLUS ÉLEVÉE EN ÎLE-DE-FRANCE

Aux 268 ressorts territoriaux de province s'ajoute le ressort territorial d'Île-de-France, qui correspond à la région administrative. Compte tenu de ses spécificités, l'offre de TCU en Île-de-France est difficilement comparable à celle de province. En effet, ce ressort territorial se distingue par la diversification des modes de transport puisqu'y circulent en zone urbaine des réseaux ferrés lourds, tels que les RER et transiliens qui n'ont pas d'équivalent dans les ressorts territoriaux de province. L'offre kilométrique y est de fait beaucoup plus élevée : 40 véhicules-kilomètres par habitant contre 36,9 pour les 28 TCSP « lourds ».

Figure F2-2 Évolution de l'offre kilométrique de transport collectif urbain

Offre kilométrique annuelle du RTAOM, de 2000 à 2017, selon la taille des réseaux (en véhicules-kilomètres par habitant)



Champ : France métropolitaine.

Sources : enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) ; Île-de-France Mobilités-Omnibus pour le réseau d'Île-de-France

F3. Transport ferroviaire : baisse en 2018

Avec 97,1 milliards de voyageurs-kilomètres transportés, le transport ferroviaire de voyageurs, hors navettes Eurotunnel, représente 53,2 % du transport collectif. Après une reprise en 2017, le transport ferroviaire repart à la baisse avec une diminution de 3,0 % du trafic en 2018. Cette année a été marquée par les 39 jours de grève perlée sur les mois d'avril à juin 2018. Malgré le rattrapage qui s'est opéré sur les deux derniers trimestres de 2018, un repli sur l'ensemble de l'année est observé.

LE TRANSPORT EN TRAIN À GRANDE VITESSE EN REPLI

Le trafic de voyageurs sur les trains à grande vitesse baisse en 2018 (- 1,8 %) mais sa part dans le transport ferroviaire de voyageurs augmente (60,3 % en 2018 et 59,6 % en 2017). Cette baisse ne suffit pas à infléchir la tendance sur cinq ans qui reste positive avec 1,3 % d'augmentation annuelle moyenne depuis 2013. Le nombre de voyageurs ne diminue que légèrement par rapport à 2017, grâce aux lignes ferroviaires à grande vitesse inaugurées en 2017 et au lancement de l'abonnement mensuel de la SNCF qui a pu rendre le train plus attractif sur le plan tarifaire pour les 16-27 ans, tout comme les offres *low cost* qui continuent de se développer et commencent à être déployées depuis les gares parisiennes, et non plus seulement depuis les gares périphériques d'Île-de-France.

LE TRAFIC DES TRAINS INTERURBAINS HORS TAGV CHUTE

Le transport sur les lignes de trains interurbains hors trains à grande vitesse (TAGV) comprend principalement les trains d'équilibre du territoire (TET), sous convention avec l'État. En 2018, il chute en raison des grèves (- 23,4 %) et du report des lignes interurbaines en faveur des lignes TER. Ce report est en lien avec les accords entre l'État et six régions pour la gestion de 18 lignes TET. En 2018, 8 lignes de TET sont passées en TER.

LE TRANSPORT EN TER STABLE

En 2018, le transport en trains sous convention des conseils régionaux s'accroît légèrement (+ 0,5 %) après une année 2017 de croissance forte. Il bénéficie du report des voyageurs-kilomètres des trains TET aux TER, ce qui a atténué l'effet des grèves.

LE TRAFIC FRANCILIEN DES TRAINS ET TER DÉCROÎT

Avec 19,2 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2018, le trafic des trains et RER d'Île-de-France représente 19,8 % du transport ferroviaire et connaît une légère baisse en 2018 (- 1,6 %).

Figure F3-1 **Transport ferroviaire de voyageurs**

Niveau en millions de voyageurs-kilomètres, évolution en %

	Niveau 2018	Évolutions annuelles			
		2016	2017	2018	2018/ 2013
Trains à grande vitesse ⁽¹⁾	58 595	-0,8	8,9	-1,8	1,3
Trains interurbains ^{(1) (2)}	5 531	-7,0	3,0	-23,4	-7,5
Trains sous convention des conseils régionaux ⁽³⁾	13 767	-2,8	5,0	0,5	-0,1
<i>Total hors RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités</i>	77 893	-1,8	7,7	-3,3	0,2
Ensemble y compris RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités	97 121	-0,7	6,5	-3,0	0,4

(1) Y compris trains internationaux, hors navettes Eurotunnel.

(2) Sous convention avec l'État et non conventionnés, hors trains à grande vitesse.

(3) Sous convention des conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse).

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, d'après l'ensemble des opérateurs ferroviaires et Île-de-France Mobilités-Omnibus

F4. Transport aérien : forte croissance en 2018

En 2018, le transport aérien intra-métropole représente 8,7 % du transport collectif de voyageurs (en voyageurs-kilomètres). En nombre de passagers (26,2 millions), il augmente de 2,3 % et contribue à la croissance du transport aérien total (+ 5,1 %), aussi porté par le trafic des outre-mer (+ 5,5 %) et par l'international (+ 5,6 %). Le nombre de mouvements d'avion est en hausse de 0,9 %. Le nombre moyen de passagers par avion, France entière, toutes liaisons confondues, s'accroît de + 5 %. La fréquentation des aéroports en métropole et outre-mer augmente de 4,8 %.

LE TRANSPORT EN MÉTROPOLE EST EN HAUSSE MODÉRÉE

Le nombre de passagers sur les vols intra-métropole croît pour la quatrième année consécutive (+ 2,3 %). Seul le trafic sur les liaisons radiales (Paris-province) décroît (- 1,7 %), tandis que celui sur les liaisons transversales progresse de 9,9 %. Ces dernières bénéficient toujours du développement de l'offre des compagnies à bas coût entre métropoles régionales et de l'absence de liaisons ferroviaires rapides sur certains trajets. Paris-Bordeaux enregistre la plus grosse baisse en nombre de passagers (- 17,3 %), du fait de l'ouverture de la ligne à grande vitesse entre ces deux villes en juillet 2017.

LA CROISSANCE DU TRANSPORT INTERNATIONAL AUGMENTE MOINS VITE

Avec 136,5 millions de passagers (79,2 % du trafic), le nombre de passagers de métropole sur les vols internationaux s'accroît de 5,6 %, mais sur un rythme moindre que celui de 2017 (+ 6,8 %). Les liaisons de la métropole vers l'Amérique du Nord enregistrent la plus grande hausse en nombre de passagers (+ 7,2 %), avec une forte augmentation vers le Canada (+ 10,7 %). Les liaisons vers l'Afrique ralentissent (5,4 % en 2018 contre + 8,9 % en 2017), malgré la hausse du trafic vers la Tunisie (+ 15,9 %) ; elles sont pénalisées par la baisse des passagers en direction de l'Algérie (- 4,1 %). Le trafic aérien avec l'Asie croît de 6,7 %, poursuivant sa hausse de 2017 et 2016. Néanmoins, deux passagers de métropole sur trois restent en Europe pour voyager.

Figure F4-1 La demande de transport aérien en 2018

Niveau en milliers de passagers ⁽¹⁾ ; évolution en %

	Niveau 2018	2016	Évolutions annuelles		2018/2013
			2017	2018	
Total Métropole	167 350	3,0	6,2	5,2	4,2
Métropole	26 210	3,2	3,3	2,3	1,5
dont Paris – province	16 340	1,4	0,8	-1,7	-0,2
dont province - province	9 870	6,8	8,3	9,9	4,6
International	136 460	2,9	6,8	5,6	4,7
dont Paris – international	84 420	1,8	5,2	4,7	3,8
dont province – international	52 040	5,0	9,5	7,0	6,3
Outre-mer	4 670	4,7	5,7	10,1	4,0
Total Outre-mer	9 710	5,4	4,9	5,5	3,8
Métropole	4 670	4,7	5,7	10,1	4,0
International	2 630	7,4	6,1	0,4	4,6
Outre-mer	2 400	4,6	2,6	2,1	2,5
Total France⁽²⁾	172 380	3,1	6,1	5,1	4,1

(1) Les flux sont évalués sans double compte : un passager Bordeaux-Lyon est compté une seule fois dans le trafic province-province.

(2) Le total France ne correspond pas à la somme des totaux « Métropole » et « Outre-mer » ; le trafic « Métropole-Outre-mer » est compté une seule fois dans le total.

Source : DGAC, avril 2019

LA FRÉQUENTATION DES AÉROPORTS PROGRESSE

En lien avec la croissance du trafic aérien, le nombre de passagers embarqués ou débarqués dans les aéroports de France métropolitaine s'accroît de 4,8 %. La fréquentation des aéroports de Paris est en hausse de + 3,8 %, (+ 4,0 % pour Paris-Charles de Gaulle et + 3,4 % pour Paris-Orly). La fréquentation des aéroports de province ralentit mais reste soutenue avec une hausse de 6,0 %, en lien avec les liaisons transversales (+ 9,9 %) et internationales (+ 7,0 %).

F5. Le transport maritime de voyageurs rebondit en 2018

En 2018, les principaux ports maritimes français ont enregistré 29,0 millions de passagers : 15,6 millions en Manche et mer du Nord, 11,4 millions en Méditerranée et 2 millions pour les Outre-mer. Après plusieurs années de diminution, le trafic de passagers se redresse en 2018 (+ 2,3 %) que ce soit en Manche et mer du Nord (+ 1,3 %) ou en Méditerranée (+ 2,6 %). Cette progression est surtout portée par l'activité de croisières (+ 5,9 %), la hausse du trafic hors croisières étant plus modérée (+ 1,6 %). Avec + 8,4 % de passagers en 2018, les ports d'outre-mer sont particulièrement dynamiques.

Avec 24,5 millions de passagers en 2018, le trafic hors croisière représente 85 % du total du trafic maritime de voyageurs. Calais, premier port français de passagers avec 9,1 millions de voyageurs, renoue avec la croissance en 2018 (+ 1,4 %). Ce rebond intervient après plusieurs années consécutives de baisse liées à la crise migratoire et aux incertitudes du Brexit : le trafic passagers avait baissé de 2,5 % en moyenne annuelle entre 2013 et 2018. Avec Dunkerque, ces deux ports concentrent 78 % du trafic hors croisières sur la façade Manche-mer du Nord. Le trafic trans-Manche est dominé par les échanges avec la Grande-Bretagne (95 % en 2017) tandis que sur la façade méditerranéenne, le trafic de passagers hors croisières résulte principalement des échanges avec la Corse (64 % en 2017).

L'activité de croisières continue de croître (+ 5,9 %) avec 4,4 millions de passagers en 2018. En métropole, cette activité concerne essentiellement les ports de la façade méditerranéenne, notamment Marseille, où le nombre de croisiéristes progresse fortement en 2018 (+ 15,5 %), au détriment de Toulon (- 54,5 %) et Nice (- 29,4 %). Avec 0,5 million de croisiéristes, le trafic de croisières reste faible en Manche-mer du Nord, mais croît fortement en 2018 (+ 10,5 %) grâce au port du Havre qui attire 81 % des croisiéristes de cette façade. Outre-mer, en 2018, les croisiéristes représentent près de la moitié des passagers (46 %), contre 20 % en 2004. Le dynamisme des croisières s'est accéléré ces dernières années, avec une croissance annuelle moyenne de 20,4 % depuis 2013.

Figure F5-1 Nombre de passagers dans les principaux ports français

Nombre de passagers en milliers ; parts de croisiéristes et évolutions en %

	Niveau 2018	Part des croisiéristes 2018	Évolutions annuelles	
			2018	2018/2013
Manche et mer du Nord	15 591	3,3	1,3	-0,8
dont Calais	9 118	0,0	1,4	-2,5
dont Dunkerque	2 619	0,0	-2,1	2,6
dont Caen	923	0,1	0,3	0,0
dont Le Havre	557	74,1	5,4	1,9
Méditerranée	11 367	26,4	2,6	1,2
dont Marseille (1)	2 986	57,4	11,3	2,7
dont Bastia	2 165	0,0	-0,7	0,0
dont Toulon	1 694	6,4	-5,1	2,4
dont Ajaccio	1 410	29,8	0,4	1,0
Outre-mer	2 005	46,4	8,4	10,0
Ensemble des ports français (yc DOM)	28 963	15,3	2,3	0,5

(1) Les croisiéristes en excursion ne sont comptés qu'en entrée au moment du débarquement.

Source : SDES

Figure F5-2 Origines-destinations des passagers des principaux ports (hors croisiéristes)

Nombre de passagers en milliers

	Niveau 2017
Manche et mer du Nord (8 ports)	14 928
dont Grande-Bretagne	14 156
dont Douvres	11 625
dont Portsmouth	1 510
Méditerranée (9 ports)	8 202
dont métropole-Corse ⁽¹⁾	5 247
dont Italie	1 450
dont Maghreb (Maroc, Algérie, Tunisie)	683

Lecture : 11 625 milliers de passagers viennent ou se rendent à Douvres via un port français de la Manche-mer du Nord.

(1) Prise en compte des 4 plus grands ports de Corse en termes de passagers : Ajaccio, Bonifacio, l'Île-Rousse, Bastia.

Source : SDES

F6. La mobilité à vélo concerne 2,1 % des actifs se rendant à leur travail

En 2018, la part des actifs qui se rendent à leur travail en vélo est identique à celle de 2017 : 2,1 %. Les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) continuent de progresser³.

LE VÉLO PLUS FRÉQUEMMENT UTILISÉ PAR LES HABITANTS DES CENTRES DES GRANDS PÔLES URBAINS

En 2018, 2,1 % des actifs ayant un emploi (environ 500 000 personnes)⁴ vont travailler principalement à vélo (personnes de 15 à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage, en France hors Mayotte). Cette part est stable par rapport à 2017. L'utilisation du vélo est plus importante dans les villes-centres des grands pôles urbains. Dans ces communes où résident plus d'un habitant sur six, 4,7 % d'entre eux utilisent le vélo, soit une hausse de 0,2 % par rapport à 2017. Parmi les communes de 100 000 habitants ou plus, Strasbourg prend la première place des villes où le vélo est le plus utilisé, devant Grenoble (respectivement 17,3 % et 17,1 % des actifs contre respectivement 15,9 % et 16,4 % en 2017). Les cadres recourent plus souvent au vélo. L'usage du vélo concerne davantage les hommes que les femmes (2,7 % contre 1,7 %). En revanche, il varie peu selon l'âge.

LES VENTES DE VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE PROGRESSENT RAPIDEMENT

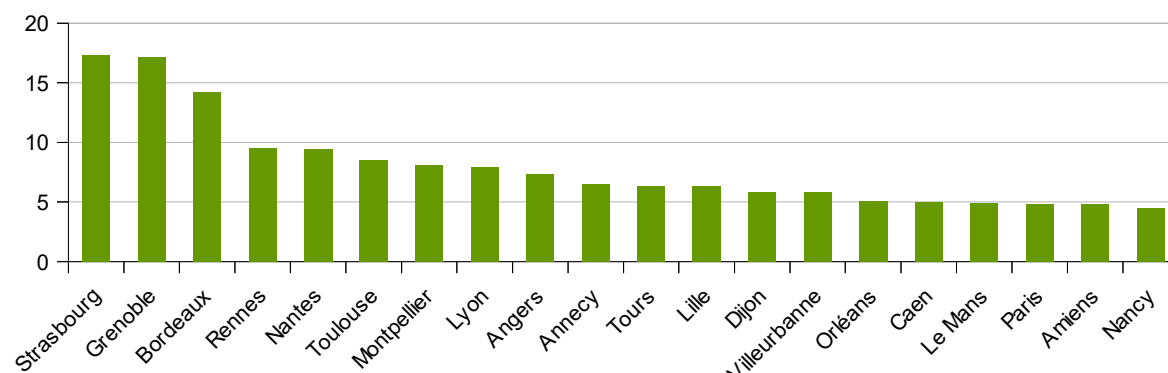
Depuis leur mise en circulation sur le marché, l'utilisation des vélos à assistance électrique s'est beaucoup développée. Les ventes de VAE continuent leur progression. En 2018, 338 000 VAE ont été vendus en France soit une augmentation de 21 % par rapport à 2017. L'aide de l'État pour l'acquisition d'un VAE, ainsi que les contributions de certaines municipalités ont participé à cette forte croissance. Parmi les 2,7 millions de vélos vendus en 2018, les VAE représentent 12,5 % des ventes en volume (40 % en valeur).

Les services de vélos en libre service (VLS) correspondent à une location de vélos de courte durée où le vélo peut être emprunté à une station sur l'espace public de manière automatisée. Depuis le lancement du Vélo'v à Lyon en 2005, les VLS se sont considérablement développés. Il existe une trentaine de systèmes de VLS en France, parmi lesquels Vélib à Paris.

Au 1^{er} janvier 2019, le schéma national vélo est réalisé à 68 % avec 470 nouveaux kilomètres soit 15 780 km du schéma national vélo réalisés à cette date sur 23 330 km. En 2017, la fréquentation des itinéraires interurbains – les véloroutes (voir définitions) – a augmenté de 8 %⁵. Depuis 2013, la hausse est de 18 %. Les collectivités locales développent le réseau des itinéraires qui empruntent des voies vertes ou des routes à faible trafic.

Figure F6-1 Taux de recours au vélo dans les 20 communes où il est le plus élevé

Proportion (en %) des actifs occupés se déplaçant en vélo pour se rendre au travail



Champ : personnes de 15 à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage habitant dans une commune de plus de 100 000 habitants.
Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2018

³ Source : Observatoire du cycle, UNION Sport&Cycle.

⁴ Enquête annuelle de recensement 2018, Insee

⁵ Analyse des données de fréquentation vélo 2018, Départements et régions cyclables

BIBLIOGRAPHIE

Vue d'ensemble

Vingt-cinq années de transport intérieur de voyageurs, CGDD/SoeS, *Études & documents*, mai 2016.

Le transport routier

Bilan de la circulation, partie G des *rapports CCTN*.

Observatoire des transports et de la mobilité, Arafer, publications trimestrielles.

Le transport ferroviaire

Données transmises par l'ensemble des opérateurs, enquêtes du SDES.

Observatoire des transports et de la mobilité, Arafer, publications trimestrielles.

Les transports collectifs urbains

Transports en commun en chiffres Île-de-France, Île-de-France- mobilités.

Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) et calculs du SDES.

Le transport aérien

Bulletin statistique annuel (données de la DGAC).

Le transport maritime

Données transmises au SDES par les ports français.

Le transport maritime de marchandises au 1er trimestre 2019, CGDD/SDES, *Statinfo* n°198, juin 2019.

Le transport à vélo

Analyse des données de fréquentation vélo 2017, Départements et régions cyclables, avril 2018.

Le transport public particulier de personnes

Les taxis et VTC en 2016-2017 - Rapport de l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes, CGDD/SDES, *Datalab*, juillet 2017.

partie G

Bilan de la circulation

— En 2018, la circulation routière est stable. La circulation des voitures particulières à essence progresse fortement (+ 4,1 %) alors que celle des diesels recule (- 1,5 %). Au total, la circulation des voitures particulières augmente très faiblement (+ 0,1 %). Avec 2,91 millions d'immatriculations en 2018, le marché des véhicules neufs ralentit (+ 2,1 % après + 4,8 % en 2017). Cette décélération concerne les principaux segments : les voitures particulières, les véhicules utilitaires légers et les camions.

Les livraisons de supercarburant sont en hausse (+ 3,8 %) et celles de gazole reculent plus fortement qu'en 2017 (- 3,1 % en 2018 après - 0,2 % en 2017).

Après plus de 20 ans de croissance ininterrompue, la part des diesels dans le parc des voitures particulières recule pour la troisième année consécutive en 2018 (- 59,8%).

Le parcours moyen des voitures particulières à essence s'allonge (+ 0,6 % contre - 0,1 % pour les diesels). Celui des VUL (- 0,8 %) et des poids lourds (- 0,7 %) diminue.



G1. Bilan de la circulation routière

En 2018, la circulation routière est stable (+ 0,0 %), rompant avec la tendance haussière observée depuis 2013 (+ 1,3 % en moyenne annuelle, entre 2013 et 2018). La circulation des voitures particulières à essence progresse fortement (+ 4,1 %) notamment sous l'effet d'un parc croissant et rajeuni avec davantage de véhicules de forte cylindrée. À l'inverse, la circulation des véhicules diesel dont le parc est vieillissant baisse (- 1,5 %). La circulation des véhicules utilitaires légers diminue de 0,3 %. La circulation des véhicules lourds progresse de 0,7 % sous l'impulsion d'une augmentation de la circulation des poids lourds français (+ 0,5 %) et des véhicules lourds étrangers (+ 1,0 %).

LA CIRCULATION DES VOITURES PARTICULIÈRES AUGMENTE POUR LES VÉHICULES À ESSENCE ET BAISSÉ POUR LES DIESELS

En 2018, la circulation des voitures particulières (françaises et étrangères) en France métropolitaine est stable (+ 0,1 %), résultant d'une forte augmentation pour les véhicules à essence et d'une baisse pour les diesels.

Pour la troisième année consécutive, la circulation des véhicules essence immatriculés en France augmente fortement (+ 4,1 % en 2018 après + 6,0 % en 2017) sous l'effet combiné de l'augmentation du parc (+ 3,8 % en 2018), et de l'accroissement des parcours. Le parcours moyen des véhicules essence (8 988 km par véhicule en 2018) continue en effet d'augmenter (+ 0,6 % en 2018 et + 1,8 % en moyenne annuelle sur cinq ans) probablement en lien avec l'arrivée dans le parc de véhicules à essence neufs de grosse cylindrée.

La baisse de la circulation des voitures diesel (- 1,5 %) est consécutive à la diminution et au vieillissement du parc. La poursuite de la hausse du prix du gazole commencée en 2016 (+ 17 % en 2018 après + 11,5 % en 2017) a pu contribuer à réduire davantage la circulation en augmentant la contrainte budgétaire sur les ménages et en les incitant à une moindre utilisation de leurs véhicules diesel. Le parcours annuel moyen des voitures diesel (15 895 km) diminue très légèrement (- 0,1 %) après une baisse plus marquée en 2017 (- 1,4 %).

La circulation en France des véhicules particuliers étrangers (y compris les véhicules utilitaires légers), en 2018, est en augmentation par rapport à 2017 (+ 2,3 %).

Figure G1-1 Circulation routière en métropole

Niveau : parcours moyen en kilomètres par véhicule, circulation en milliards de véhicules-kilomètres, évolutions en %

	Parcours moyen (véhicules français)					Circulation totale véhicules français et étrangers				
	Niveau 2018	2016	Évolutions annuelles 2017	2018	2018/2013	Niveau 2018	2016	Évolutions annuelles 2017	2018	2018/2013
Véhicules légers						574,2	2,5	1,0	0,0	1,3
Voitures particulières	13 117	2,1	-0,6	-0,6	0,7	458,5	2,8	0,5	0,1	1,4
essence	8 988	2,0	3,4	0,6	1,8	135,8	3,4	6,0	4,1	3,3
diesel	15 895	2,5	-1,4	-0,1	0,5	322,7	2,6	-1,5	-1,5	0,6
dont VP et VUL étrangers	-	-	-	-	-	29,7	0,0	1,0	2,3	2,0
Deux-roues motorisés	4 264	0,0	0,0	0,0	0,0	13,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Véhicules utilitaires légers (hors V)	16 474	0,4	2,1	-0,8	0,6	101,8	1,4	3,3	-0,3	1,4
essence	8 110	2,0	2,0	3,2	2,0	2,1	-9,2	-2,8	2,1	-6,1
diesel	16 845	0,0	2,0	-0,9	0,3	99,6	1,7	3,5	-0,4	1,6
Véhicules lourds	32 999	4,0	0,9	-0,7	-0,5	32,1	3,1	2,5	0,7	0,9
Poids lourds	32 256	4,3	1,2	-0,7	-0,8	28,3	3,2	2,9	0,8	0,9
Bus et cars	37 363	2,3	-0,2	-0,5	0,6	3,7	2,3	-0,4	0,0	1,0
dont véhicules lourds étrangers	-	-	-	-	-	10,7	3,2	4,7	1,0	3,8
Ensemble	13 968	1,9	-0,1	-0,6	0,6	606,3	2,5	1,1	0,0	1,3

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation

LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS CONTINUE D'AUGMENTER

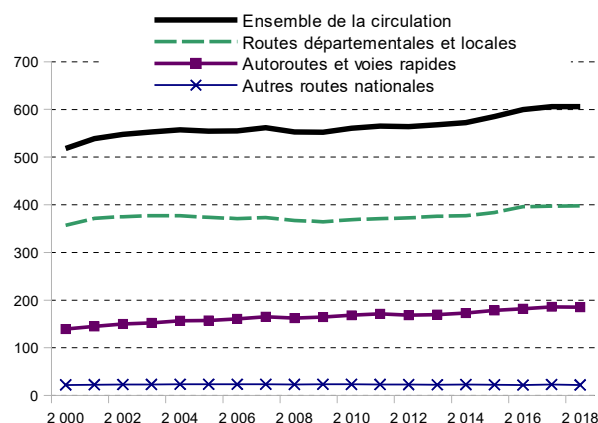
La circulation des véhicules lourds (poids lourds, autobus et autocars) continue de progresser mais moins rapidement qu'en 2017 ou 2016 (+ 0,7 % en 2018 et + 0,9 % en moyenne annuelle sur cinq ans).

La circulation des poids lourds, tous pavillons confondus, augmente légèrement (+ 0,8 % après + 2,9 %). Celle des poids lourds immatriculés en France progresse de 0,5 % en 2018 dans un contexte d'activité dynamique pour le transport routier de marchandises (+ 3,0 % en tonnes-kilomètres) (voir fiche E2). Le parc roulant des poids lourds immatriculés en France augmente de 1,3 % (après + 0,6 % en 2017) alors que le parcours moyen diminue de 0,7 %. La circulation intérieure des poids lourds étrangers en France, y compris transit, est estimée en progression de 1,1 %. Tous pavillons confondus, la circulation des poids lourds sur le réseau routier concédé, qui supporte la majeure partie de la circulation des pavillons étrangers, augmente de 3,5 %.

partie G : bilan de la circulation

La circulation des bus et cars, tous pavillons confondus, est stable (+ 0,0 % après - 0,4 % en 2017). La circulation des bus et cars français augmente faiblement en 2018 (+ 0,3 %), malgré une hausse du parc de 0,8 %, sous l'effet d'un recul du parcours moyen (- 0,5 %). La circulation des autocars étrangers continue de diminuer (- 3,7 % en 2018).

Figure G1-2 **Circulation routière par réseau routier**
En milliards véhicules-kilomètres

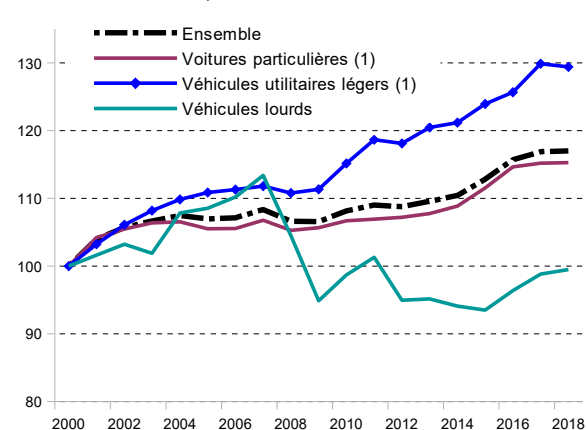


Note : hors effet de la décentralisation du réseau routier de 2006 : la ventilation de la circulation entre le réseau routier national et les autres routes hors réseau national a été faite en appliquant à la partie transférée du RRN vers le RRD la même évolution sur la période 1990-2006 que celle du RRN.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation

Figure G1-3 **Circulation routière par type de véhicule**
Véhicules-kilomètres, base 100 en 2000



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

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation

LA CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL DIMINUE

Sur le réseau routier national, la circulation diminue de 0,4 % : elle continue d'augmenter sur les autoroutes concédées (+ 0,7 %) et diminue sur le reste du réseau national. Pour le réseau routier national non concédé, la baisse de circulation se concentre sur les mois de novembre et décembre, concomitamment au mouvement des « gilets jaunes ». La circulation sur les routes départementales et locales (réseau secondaire) augmente faiblement (+ 0,3 %).

LE PARC ROULANT CONTINUE DE PROGRESSER

Le parc roulant moyen (39,5 millions de véhicules au total) s'accroît légèrement : + 0,5 % en 2018 (+ 203 000 véhicules) et + 0,7 % en moyenne annuelle sur cinq ans.

Le parc des voitures particulières progresse de 0,5 % (+ 168 000 véhicules), soit un rythme sensiblement identique à la période 2013-2018 (+ 0,7 % en moyenne annuelle). Pour la troisième année consécutive, la part des voitures diesel dans le parc diminue (- 1,3 point après - 0,8 point en 2017). La part des voitures diesel s'établit ainsi à 59,8 % en 2018.

Le parc des VUL progresse de 0,4 % (+ 27 000 véhicules). Cette évolution est inférieure au taux de croissance annuel moyen observé entre 2013 et 2018 (+ 0,8 %). La part des VUL diesel continue de croître mais sur un rythme moins soutenu que les années précédentes : + 0,1 point en 2018. Elle atteint 95,8 % en 2018.

Le parc de poids lourds progresse pour la seconde année consécutive (+ 1,3 % en 2018 après + 0,6 % en 2017), mais ces hausses font suite à quatre années consécutives de baisse.

Le parc des bus et cars continue de progresser en 2018 (+ 0,8 %), sur un rythme légèrement supérieur à son taux de croissance annuel moyen entre 2013 et 2018 (+ 0,6 %).

partie G : bilan de la circulation

Figure G1-4 Évolution de la circulation routière en France métropolitaine par catégorie de réseau

Niveau : circulation en milliards véhicules-km, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles				
	2018	2016	2017	2018	2018/2013	
Autoroutes et voies rapides	185,4	1,8	2,3	-0,2	1,8	
Autoroutes concédées (1)	95,0	3,2	1,9	0,7	2,2	
Autoroutes interurbaines (1)	25,7	2,6	-0,2	-0,9	1,4	
Autoroutes et voies rapides Urbaines (1)	36,5	-0,9	4,1	-1,4	1,8	
RN interurbaines à caractéristiques Autoroutières (1)	28,2	0,1	3,3	-1,2	0,9	
Autres routes nationales (1)	22,4	-2,2	4,2	-2,0	0,0	
Circulation d'ensemble réseau 'national' (1)	207,9	1,4	2,5	-0,4	1,6	
Circulation sur les Autres routes	398,4	3,1	0,3	0,3	1,2	
Circulation sur l'Ensemble des réseaux	606,3	2,5	1,1	0,0	1,3	

(1) Évolution à réseau constant : indice de circulation du Cerema

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, Bilan de la circulation ; Cerema (données provisoires de l'indice mensuel conjoncturel) ; ASFA

Figure G1-5 Parc roulant moyen de véhicules immatriculés en France

Niveau en milliers, évolutions annuelles en %

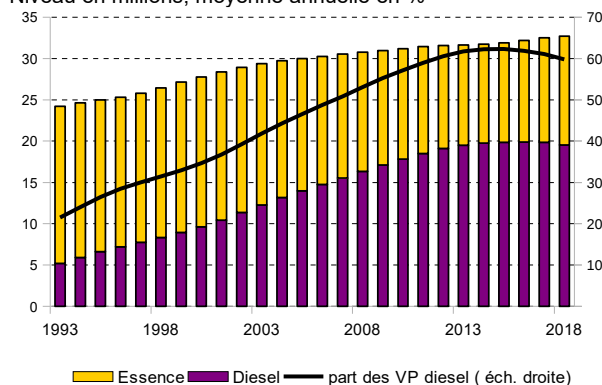
	Niveau	Évolutions annuelles			
	2018	2016	2017	2018	2018/2013
Voitures particulières	32 688	0,8	1,1	0,5	0,7
<i>dont essence</i>	13 146	2,0	3,2	3,8	1,6
<i>dont Diesel</i>	19 542	0,2	-0,2	-1,6	0,0
Véhicules utilitaires légers	6 178	1,0	1,2	0,4	0,8
<i>dont essence</i>	262	-11,0	-4,7	-1,1	-7,9
<i>dont Diesel</i>	5 916	1,7	1,4	0,5	1,3
Véhicules lourds	648	-0,9	0,5	1,2	0,2
<i>dont poids lourds</i>	554	-1,2	0,6	1,3	0,1
<i>dont bus et cars</i>	94	0,5	0,3	0,8	0,6
Total véhicules usuels	39 514	0,8	1,1	0,5	0,7

Champ : France métropolitaine.

Sources : CCFA ; SDES

Figure G1-6 Parc roulant de voitures particulières selon la motorisation

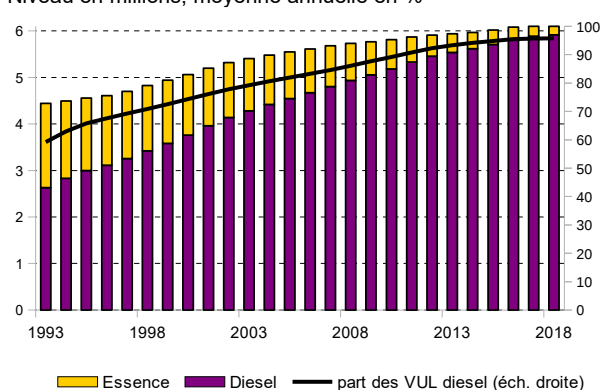
Niveau en millions, moyenne annuelle en %



Champ : France métropolitaine.
Sources : CCFA ; SDES

Figure G1-7 Parc roulant de véhicules utilitaires légers selon la motorisation

Niveau en millions, moyenne annuelle en %



Champ : France métropolitaine.
Sources : CCFA ; SDES

G2. Immatriculations de véhicules neufs

Avec 2,91 millions d'immatriculations en 2018, la croissance du marché des véhicules neufs ralentit (+ 2,1 % après + 4,8 % en 2017). Cette décélération concerne les principaux segments : les ventes de voitures particulières progressent de 2,8 % (après 4,8 % en 2017), celles de véhicules utilitaires légers de 4,4 % (après + 7,1 % en 2017), celles des camions de 5,7 % (après + 12,8 % en 2017). Les immatriculations de tracteurs routiers gagnent 8,2 % (après + 2,8 % en 2017) et celles de motocyclettes 7,5 % (après une baisse de 6,5 % en 2017). Pour les motorisations des voitures particulières, le diesel poursuit son recul, au profit de l'essence et des énergies alternatives.

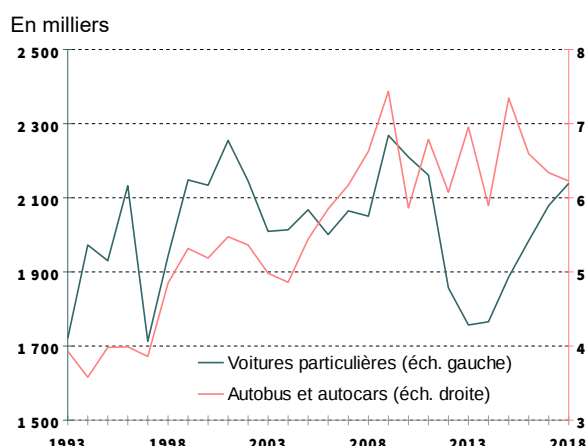
LA CROISSANCE DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES RALENTIT

Ce marché est en hausse pour la cinquième année consécutive, après quatre années de repli de 2010 à 2013. Il atteint 2,14 millions d'immatriculations et retrouve quasiment son niveau de 2011 après avoir été au plus bas en 2013 (1,76 million d'immatriculations). Les immatriculations de voitures particulières neuves ralentissent de plus en plus : + 2,8 %, après + 4,8 % en 2017 et + 5,2 % en 2016.

En matière de motorisations, le diesel poursuit sa chute : sa part a été divisée par deux en 10 ans, passant de 77,3 % en 2008 à 38,6 % en 2018. Cette baisse profite essentiellement aux moteurs essence, dont le volume de ventes gagne 18,2 %, soit une sixième année consécutive de hausse (+ 13,4 % en 2017, + 17,2 % en moyenne annuelle entre 2013 et 2018). La part des véhicules essence dans les immatriculations totales s'accroît ainsi de 7,1 points à 54,9 %, alors qu'elle n'était que de 22,2 % en 2008. Derrière les moteurs thermiques, les motorisations alternatives peinent à se faire une place. En 2018, elles représentent 6,4 % des ventes de voitures, dont 5,0 % pour les hybrides (3,9 % en 2017) et 1,4 % pour les électriques (1,2 % en 2017).

Conséquence de la part croissante des immatriculations de voitures essence, les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves sont en hausse (+ 0,7 g/km par rapport à 2017) pour la deuxième année consécutive. Elles s'établissent à 111,6 g/km en 2018. La part des immatriculations de voitures neuves bénéficiant du bonus écologique, principalement des voitures électriques, est de 1,6 %, en baisse de 0,9 point par rapport à 2017. La part des voitures neuves affectées d'un malus augmente de 9,8 points en 2018 et s'établit à 27,4 %.

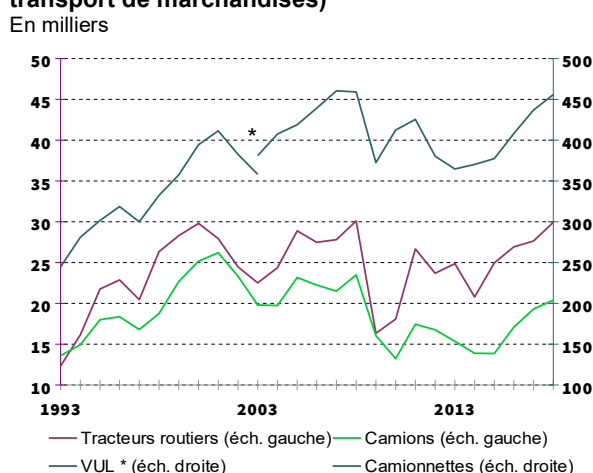
Figure G2-1 Immatriculations annuelles de voitures particulières, bus et cars neufs



Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, RSVERO

Figure G2-2 Immatriculations annuelles de véhicules utilitaires neufs (légers et lourds de transport de marchandises)



*VUL : à partir de 2003, camionnettes + VASP ≤ 3,5 t, auparavant, camionnettes seulement.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, RSVERO

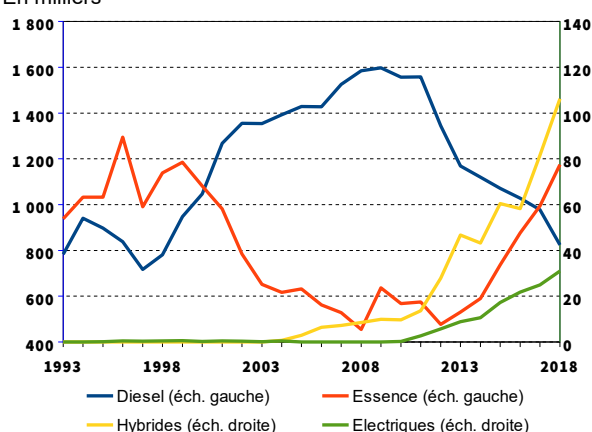
Les immatriculations de motocyclettes neuves, y compris tricycles et quadricycles, sont en hausse de 7,5 % en 2018. Cela s'explique par la forte progression des ventes de motocyclettes de moins de 125 cm³ (+ 14,9 %), qui reviennent à leur niveau de 2016 après avoir chuté de 11,5 % en 2017, et de celles dont la cylindrée est comprise entre 250 et 500 cm³ (+ 28,5 %). Seuls 6 600 quadricycles à moteur se sont vendus en 2018 (- 16,7 %), tandis que les tricycles gagnent 13,0 % pour atteindre 12 500 ventes. Quant aux cyclomoteurs, après un sursaut en 2017, ils tombent à 73 000 ventes (- 32,3 %).

LA PROGRESSION DES IMMATRICULATIONS D'UTILITAIRES SE POURSUIT

Les immatriculations de véhicules utilitaires légers¹ continuent de croître, avec une hausse de 4,4 % après 7,1 % en 2017. Ce marché a progressé en moyenne de 4,6 % par an depuis 2013 et atteint un niveau d'immatriculations (456 900) équivalent à son pic de 2008. Les immatriculations de véhicules lourds destinés au transport de marchandises se redressent (+ 7,2 % après + 6,7 % en 2017 et + 13,5 % en 2016). Contrairement aux années précédentes, la hausse est plus marquée pour les immatriculations de tracteurs routiers (+ 8,2 %) que pour celles de camions (+ 5,7 %). Avec 6 200 véhicules immatriculés, le marché des autobus et autocars continue de se replier (- 1,7 %) mais moins fortement qu'en 2016 (- 10,2 %) et en 2017 (- 3,9 %). Pour chacune de ces catégories de véhicules, des motorisations alternatives se développent progressivement pour remplacer le gazole : les moteurs hybrides pour les autobus, le gaz naturel pour les autobus, les camions et les tracteurs routiers, l'électricité pour les VUL.

Figure G2-3 Immatriculations annuelles de voitures particulières par motorisation

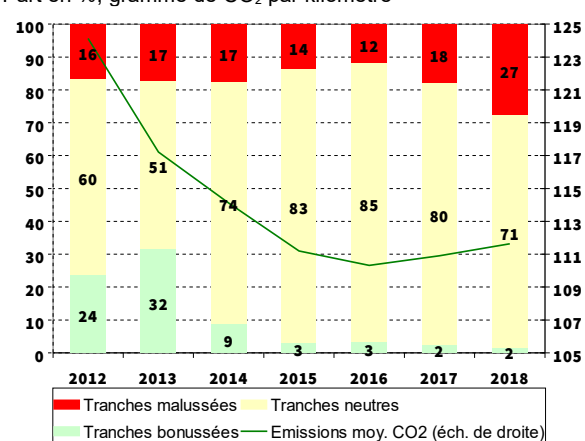
En milliers



Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, RSVERO

Figure G2-5 Répartition des immatriculations de voitures particulières neuves par tranches de bonus-malus et émissions moyennes de CO₂

Part en %, gramme de CO₂ par kilomètre



Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, RSVERO

Figure G2-4 Immatriculations annuelles de véhicules routiers à moteur neufs

Niveau en milliers (*), évolutions en %

	Niveau 2018	Évolutions annuelles			
		2016	2017	2018	2018/2013
Cyclomoteurs	73,0	2,9	15,7	-32,3	-7,3
Motocycles	183,7	5,3	-6,5	7,5	1,3
Voitures particulières	2 138,6	5,2	4,8	2,8	4,0
dont électriques	30,9	26,0	14,5	24,2	28,6
dont hybrides	106,2	-3,6	39,9	30,3	17,8
VUL (camionnettes et VASP ≤ 3,5 t)	456,0	8,1	7,1	4,4	4,6
Véhicules lourds de transport de marchandises	50,3	13,5	6,7	7,2	4,6
dont camions	20,4	23,6	12,8	5,7	5,8
dont tracteurs routiers	29,9	7,9	2,8	8,2	3,8
VASP > 3,5 t	5,9	5,2	8,9	21,8	4,0
Autobus et autocars	6,2	-10,2	-3,9	-1,7	-2,2
TOTAL	2 913,7	5,6	4,8	2,1	3,5

(* En raison des arrondis, le total peut différer légèrement de la somme.

Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, RSVERO

Figure G2-6 Nombre d'immatriculations annuelles de véhicules lourds et VUL et répartition par motorisation

En unités, part en %

Genre de véhicule et énergie	2014	2015	2016	2017	2018
Autobus	1 560	2 050	1 709	1 665	1 652
Gazole	94,3	68,0	52,9	64,6	64,0
Hybride	1,9	20,2	30,3	13,3	16,3
Electricité	2,6	2,5	4,7	4,9	4,1
Gaz naturel	1,3	9,3	12,2	17,3	15,6
Autocars	4 325	5 281	4 875	4 659	4 542
Gazole	99,9	100,0	99,4	98,8	98,5
Autre	0,1	0,0	0,6	1,2	1,5
Camions yc. VASP	18 110	18 035	21 513	24 104	26 262
Gazole	98,7	99,0	98,4	97,6	96,9
Gaz naturel	1,1	0,7	1,1	1,9	2,3
Autre	0,2	0,3	0,5	0,5	0,8
Tracteurs routiers	20 785	24 946	26 905	27 653	29 933
Gazole	99,9	99,7	99,4	98,4	98,2
Gaz naturel	0,1	0,3	0,6	1,6	1,8
Autre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
VUL	370 130	377 326	408 042	436 929	456 302
Gazole	97,6	97,1	96,8	95,9	94,1
Essence	1,0	1,4	1,6	2,4	3,8
Electricité	1,2	1,3	1,4	1,4	1,8
Autre	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4

Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, RSVERO

¹ Les véhicules utilitaires légers (VUL) correspondent, ici, aux camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés de PTAC inférieur ou égal à 3,5 t.

G3. Consommation de carburants routiers

En 2018, les livraisons de supercarburants continuent d'augmenter (+ 3,8 %) alors que celles de gazole ont baissé (- 3,1 %). Entre 2013 et 2018, les livraisons ont diminué de 0,3 % en moyenne annuelle pour le gazole et se sont accrues de 2,4 % pour les supercarburants. La hausse des prix des carburants amorcée en 2016 s'est accélérée, le prix moyen du gazole dépassant en 2018 le pic atteint en 2008. La consommation de gazole pour usage routier diminue de 1,7 % et celle d'essence augmente de 2,1 %. Après une hausse en 2017, la consommation unitaire moyenne des véhicules retourne à la baisse, tendance qui était observée les années précédentes.

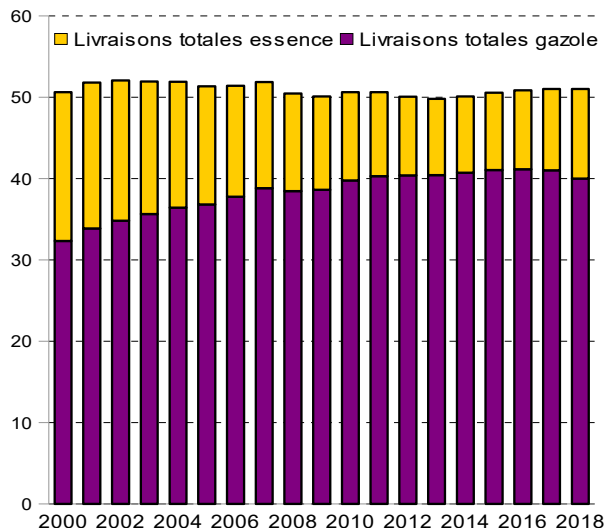
REMONTÉE PROGRESSIVE DES PRIX À LA POMPE

Durant les dix premiers mois de l'année 2018, le prix du baril de pétrole en dollar a poursuivi sa hausse amorcée au 1er trimestre 2016, puis s'est contracté en novembre et décembre. Le prix moyen du baril s'élève à 71 dollars en 2018, soit 29 % de plus qu'en 2017. La variation du prix moyen du baril en euro est un peu moins forte (+ 24 %). Les prix à la pompe ont aussi continué leur progression : en moyenne + 16,6 % pour le gazole, + 9,2 % pour le super et + 10,7 % pour le GPL. Ainsi, en 2018, le prix du gazole dépasse le pic atteint en 2008. De plus, en fin d'année, le prix du gazole (1,41 €/litre en décembre) se rapprochait de celui de l'essence (1,44 €/litre en décembre).

En moyenne en 2018, les prix du diesel et de l'essence (TTC) ont augmenté dans tous les pays européens. Cette progression est un peu moins marquée pour le supercarburant (de 4 % en Belgique à 7 % pour l'Allemagne) que pour le gazole (de 7,0 % au Royaume-Uni à 13 % en Belgique). Au Royaume-Uni et en Suisse, la hausse des prix des carburants exprimés en euro a été moins importante du fait de la dépréciation de la livre sterling et du franc suisse par rapport à l'euro. Les prix du gazole et de l'essence progressent plus vite en France que dans les pays voisins. Ainsi, pour le gazole, les prix moyens en Belgique, Italie, Suisse et Royaume-Uni se rapprochent des prix français, alors qu'ils étaient supérieurs les années précédentes. Dans le même temps, l'écart de prix du gazole en faveur de l'Espagne, du Luxembourg, de l'Allemagne et des Pays-Bas, par rapport à la France s'est accru. Pour l'essence, à l'exception de l'Italie et des Pays-bas, les prix moyens des pays voisins en 2018 sont inférieurs à ceux de la France.

Figure G3-1 Livraisons annuelles de carburants

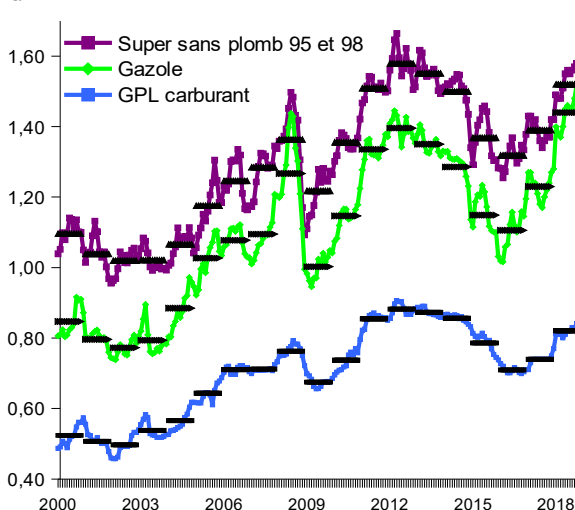
En millions de m³



Source : CPDP

Figure G3-2 Prix des carburants à la pompe (France)

€/litre



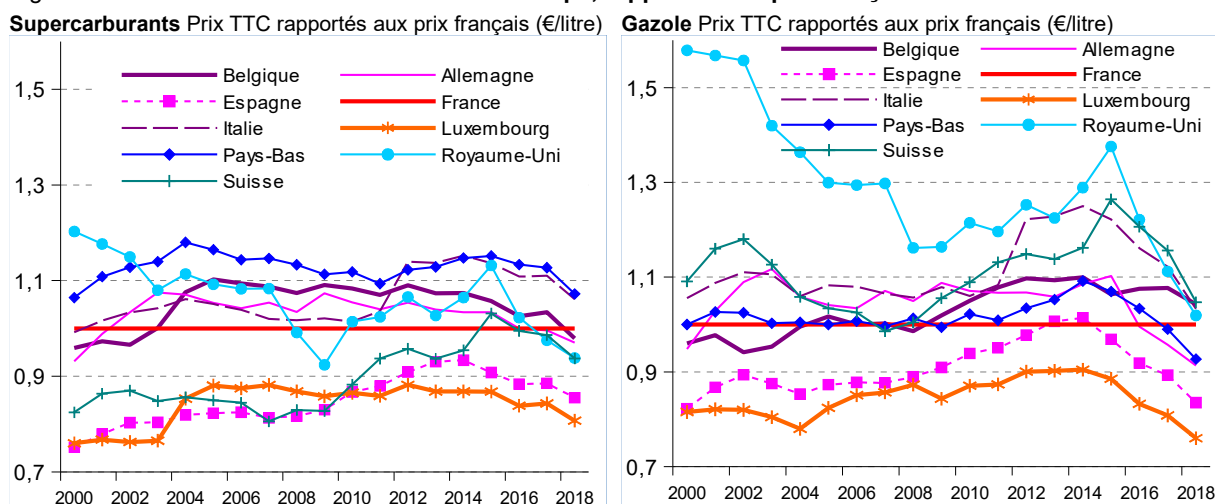
Note : En trait noir horizontal, la moyenne annuelle.

Sources : calculs SDES, d'après DGEC et CPDP,

AUGMENTATION DES LIVRAISONS POUR LES SUPERCARBURANTS ET BAISSÉ POUR LE GAZOLE

Les livraisons de supercarburants augmentent (+ 3,8 %) du fait de l'accroissement du parc de voitures particulières essence (+ 3,8 %) et de la hausse de leur parcours moyen (+ 0,6 %). Les livraisons de gazole reculent (- 3,1 %), du fait de la baisse des consommations unitaires des véhicules roulant au diesel pour l'ensemble des catégories de véhicules (voitures particulières, véhicule utilitaires, poids lourds et bus et autocars) et de celle du parc de voitures particulières (- 3,5 %).

Figure G3-3 Prix annuels des carburants en Europe, rapportés aux prix français



Source : Agence internationale de l'énergie

LA CONSOMMATION UNITAIRE DIMINUE POUR TOUTES LES CATÉGORIES DE VÉHICULES

En 2018, la consommation unitaire moyenne est estimée à 6,0 litres aux 100 km pour les voitures particulières diesel contre 7,2 litres pour les voitures à essence. Elle diminue de 1,0 % pour les voitures particulières, mais de façon plus marquée pour les voitures essence (- 1,8 % contre - 1,0 % pour les diesels). En moyenne annuelle sur cinq ans, la consommation unitaire diminue pour les deux types de motorisation (- 0,7 % pour le diesel et - 0,9 % pour l'essence).

La consommation unitaire des véhicules lourds diminue de 1,0 % en 2018, après une hausse en 2017, renouant avec la tendance à la baisse observée depuis plusieurs années (- 0,7 % en moyenne annuelle entre 2013 et 2018).

Figure G3-4 Consommation de carburant par type de véhicules

Niveau en milliers de m³ et en litre au 100 kilomètres, évolutions annuelles en %

	Consommation totale					Consommation unitaire				
	Niveau	Évolutions annuelles				Niveau	Évolutions annuelles			
	2018	2016	2017	2018	2018/2013	2018	2016	2017	2018	2018/2013
Voitures particulières (yc étrangers)	29 252	1,0	1,1	-0,9	0,7	6,4	-1,8	0,6	-1,0	-0,6
essence	9 816	1,3	6,6	2,3	2,4	7,2	-2,0	0,6	-1,8	-0,9
diesel	19 436	0,8	-1,3	-2,5	0,0	6,0	-1,7	0,2	-1,0	-0,7
Deux-roues motorisés	697	0,0	0,0	0,0	0,0	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0
véhicules utilitaires légers	8 843	-0,3	3,5	-1,3	0,8	8,7	-1,7	0,2	-1,0	-0,7
essence	165	-11,0	-2,2	0,3	-6,9	7,8	-2,0	0,6	-1,8	-0,9
diesel	8 677	-0,1	3,6	-1,4	1,0	8,7	-1,7	0,2	-1,0	-0,7
véhicules lourds (yc étrangers)	10 491	1,2	3,1	-0,3	0,2	32,7	-1,9	0,6	-1,0	-0,7
PL marchandises	9 383	1,2	3,5	-0,2	0,2	33,1	-1,9	0,5	-1,0	-0,7
bus et cars	1 108	0,4	0,2	-0,9	0,0	29,6	-1,8	0,6	-1,0	-1,0
dont véhicules étrangers	5 526	-0,1	3,8	0,3	2,3	13,7	-0,9	1,8	-1,6	-0,2
VP+VUL étrangers	2 108	-1,9	1,4	0,8	1,2	7,1	-1,9	0,4	-1,5	-0,9
Véhicules lourds étrangers	3 419	1,1	5,3	0,0	3,1	32,0	-2,0	0,6	-1,0	-0,7
Ensemble (usages route)	49 282	0,8	1,9	-0,9	0,6	8,1	-1,7	0,9	-0,9	-0,7
essence	10 678	1,0	5,9	2,1	2,0	7,0	-1,8	0,7	-1,6	-0,8
diesel	38 604	0,7	0,9	-1,7	0,2	8,5	-1,7	1,1	-0,5	-0,6
consommation hors route	912	-1,7	-0,2	0,7	-0,5					
essence	551	0,4	0,7	0,6	0,6					
diesel	361	-4,6	-1,5	0,8	-1,9					
Livraisons de carburant	50 310	0,6	0,7	-1,7	0,2					
essence	10 527	2,0	4,8	3,8	2,4					
diesel	39 782	0,2	-0,2	-3,1	-0,3					
Solde aux frontières et ajustement statistique	115									
essence	-702									
diesel	817									

Champ : France métropolitaine. Sources : SDES, Bilan de la circulation ; CPDP

annexes

- Liste des annexes dématérialisées ou séries longues
- Nomenclatures utilisées dans le rapport
- Nomenclature des activités françaises (NAF rév. 2), Transports et entreposage : divisions 49 à 53
- Liens utiles
- Sigles et abréviations
- Quelques explications, définitions



Liste des annexes dématérialisées ou séries longues

Les annexes du rapport sont disponibles au format électronique sur le site internet du Service de la donnée et des études statistiques (SDES), service statistique du ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES) : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr rubrique : transport/Données d'ensemble /Ensemble des comptes des transports.

Cadrage sur la situation économique française

- Cadrage 1.a** Le produit intérieur brut et ses composantes à prix courants
- Cadrage 1.b** Évolution annuelle du produit intérieur brut et ses composantes à prix courants
- Cadrage 1.c** Le produit intérieur brut et ses composantes en volume aux prix de l'année précédente chaînés
- Cadrage 1.d** Évolution du produit intérieur brut et ses composantes en volume aux prix de l'année précédente chaînés
- Cadrage 1.e** Évolution du prix du produit intérieur brut et de ses composantes
- Cadrage 1.f** Contributions à l'évolution du produit intérieur brut aux prix de l'année précédente
- Cadrage 1.g** Prix du Brent daté
- Cadrage 1.h** Indice des prix des matières premières importées
- Cadrage 2.a1** Production des branches en volume aux prix de l'année précédente chaînés
- Cadrage 2.a2** Production des branches à prix courants
- Cadrage 2.b1** Importations de biens et de services par produit en volume aux prix de l'année précédente chaînés
- Cadrage 2.b2** Importations de biens et de services par produit à prix courants
- Cadrage 2.c1** Exportations de biens et de services par produit en volume aux prix de l'année précédente chaînés
- Cadrage 2.c2** Exportations de biens et de services par produit à prix courants
- Cadrage 2.d1** Valeur ajoutée brute par branche en volume aux prix de l'année précédente chaînés
- Cadrage 2.d2** Valeur ajoutée brute par branche à prix courants
- Cadrage 3.a** Réseaux de transport en France
- Cadrage 3.b** Évolution des linéaires ferrés de transport urbain
- Cadrage 3.c** Longueur des autoroutes dans les principaux pays européens
- Cadrage 3.d** Longueur des routes nationales dans les principaux pays européens
- Cadrage 3.e** Longueur des voies ferrées dans les principaux pays européens
- Cadrage 3.f** Longueur des voies navigables dans les principaux pays européens
- Cadrage 3.g** Densité par rapport à la population en autoroutes dans les principaux pays européens
- Cadrage 3.h** Densité par rapport à la population en routes nationales dans les principaux pays européens
- Cadrage 3.i** Densité par rapport à la population en lignes ferroviaires dans les principaux pays européens
- Cadrage 4.a** Nombre de voyageurs dans les gares hors Île-de-France où passent plus de un million de voyageurs par an
- Cadrage 4.b** Nombre de voyageurs dans les gares d'Île-de-France où passent plus de un million de voyageurs par an
- Cadrage 4.c** Nombre de passagers dans les aéroports métropolitains où passent plus de 100 000 passagers par an

Partie A : Transport et activité économique

- A1.a** La dépense totale de transport (DTT) en valeur par secteur institutionnel financeur en bases 2005 et 2010
- A1.b** Dépense courante et dépense d'investissement par mode et secteur institutionnel en bases 2005 et 2010
- A1.c** Éléments des ressources générées par la dépense courante de transport
- A1.d** Évolution en volume de la dépense totale de transport (DTT) par secteur institutionnel financeur et par mode de transport
- A2.a** Les comptes de la branche transports et entreposage

A2.b	Les comptes du transport ferroviaire
A2.c	Les comptes du transport terrestre de voyageurs
A2.d	Les comptes du transport terrestre de marchandises
A2.e	Les comptes du transport par eau
A2.f	Les comptes du transport aérien
A2.g	Les comptes des autres services de transports hors services de poste et de courrier
A2.h	Les comptes des services de poste et de courrier
A2.i	Production des branches au prix de base* (en valeur) par fonction
A2.j	Production des branches au prix de base * (en volume, prix chaînés, base 2014) par fonction
A2.k	Valeur ajoutée brute par branche
A2.l	Formation brute de capital fixe de l'ensemble des secteurs institutionnels par branche
A3.a	Consommation des ménages en transport, en valeur
A3.b	Consommation effective des ménages par fonction en volume aux prix de l'année précédente chaînés
A3.c	Indices de prix de la consommation des ménages par fonction - Évolution en prix - Indice base 100 l'année n-1
A3.d	Indices de prix de la consommation des ménages par fonction - Évolution en prix - Indice base 100 en 2014
A3.e	Coefficients budgétaires de la consommation des ménages par fonction aux prix courants
A4.a	Les dépenses des APUC (Etat, AFITF, Odals transport) par type de dépense et mode de transport
A4.b	Ventilation des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport pour le transport routier
A4.c	Ventilation des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport pour le transport ferroviaire
A4.d	Ventilation des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport pour les transports collectifs urbains
A4.e	Ventilation des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport (dont VNF) pour les voies navigables
A4.f	Ventilation des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport pour le transport maritime
A4.g	Ventilation des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport pour le transport aérien
A4.h	Ventilation des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport pour les services communs
A4.i	Ventilation des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport tous modes de transport confondus
A4.j	Les dépenses des administrations publiques locales en transport
A4.k	Les transferts entre APU pour les dépenses de transport
A5.1-a	Transferts des administrations publiques aux opérateurs de transport collectif de voyageurs (SNCF, RATP, TCU de province) par type de réseaux
A5.1-b	Transferts des administrations publiques vers SNCF Mobilités hors caisses de retraite
A5.1-c	Les transferts de l'État et des collectivités locales vers l'activité TER de SNCF Mobilités
A5.1-d	Versements publics pour l'activité Transilien
A5.1-e	Transferts de l'État et des collectivités locales à l'Épic RATP
A5.1-f	Subventions des administrations publiques au profit des entreprises de transport public urbain de province
A5.2-a	Transferts publics au profit de SNCF Réseau
A5.2-b	Investissements de SNCF Réseau (ex RFF) y compris partenariats publics privés
A.5.2-c	Versements des administrations publiques à VNF
A.5.2-d	Versements des administrations publiques à SCSNE
A6.a	Recettes publiques diverses liées aux transports (hors carburants)
A6.b	Rendement fiscal des taxes sur les carburants
A6.c	Produit du versement transport
A7.1	Investissements en infrastructures de transport
A7.2-a	Recettes et dépenses de l'AFITF
A7.2-b	Détail des dépenses d'intervention de l'AFITF
A8	Les échanges FAB-FAB de services de transport en base 2014
A9.a	Investissements directs des entreprises du secteur des transports, données par secteur d'entreprise
A9.b	Investissements directs des entreprises du secteur des transports, données par zone géographique
A.10	Indices de prix du fret et de l'entreposage

Partie B : Entreprises françaises de transport : démographie et comptes

B1	Démographie des entreprises de transport
B2.1a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports et entreposage (secteur HZ = secteurs 49 à 53)
B2.1b	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports de voyageurs (NAF 49.10Z, 49.31Z, 49.32Z, 49.39A, 49.39B, 49.39C, 50.10Z, 50.30Z, 51.10Z)
B2.1c	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports de marchandises (NAF 49.20Z, 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z, 49.50Z, 50.20Z, 50.40Z, 51.21Z, 51.22Z)
B2.1d	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des autres services de transport (52.10A, 52.10B, 52.21Z, 52.22Z, 52.23Z, 52.24A, 52.24B, 52.29A, 52.29B, 53.10Z, 53.20Z)
B2.1e	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) d'activités de poste et de courrier (NAF 53.10Z, 53.20Z)
B2.2	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports routiers de fret et de services de déménagement (NAF 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z)
B2.4	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de messagerie, fret express (NAF 52.29A)
B2.5a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de transports urbains et suburbains de voyageurs (NAF 49.31Z)
B2.6a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de transport ferroviaire interurbain de voyageurs (NAF 49.10Z)
B2.6b	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de transports ferroviaires de fret (NAF 49.20Z)
B2.7a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports fluviaux de fret (NAF 50.40Z)
B2.8a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports maritimes et côtiers de passagers (NAF 50.10Z)
B2.8b	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports maritimes et côtiers de fret (NAF 50.20Z)
B2.9a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports aériens de passagers (NAF 51.10Z)
B2.9b	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports aériens de fret et spatiaux (NAF 51.21Z, 51.22Z)
B2.a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports routiers de voyageurs (NAF 49.39A, 49.39B)
B2.b	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) d'autre transport de voyageurs (NAF 49.32Z, 49.39C, 50.10Z, 50.30Z)
B2.c	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de transports de voyageurs par taxis (dont entreprises de VTC) (NAF 49.32Z)
B2.d	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de transports par conduites (NAF 49.50Z)
B2.e	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) d'entreposage et stockage (NAF 52.10A, 52.10B)
B2.f	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de services auxiliaires des transports [terrestres, par eau, aériens] (NAF 52.21Z, 52.22Z, 52.23Z)
B2.g	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de manutention (NAF 52.24A, 52.24B)
B2.h	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) d'affrètement et organisation des transports (NAF 52.29B)
Bz.1	Compte de l'Épic RATP
Bz.2	Compte de SNCF Mobilités à partir du 30 juin 2015, Épic SNCF avant
Bz.3	Compte de SNCF Réseau à partir du 30 juin 2015, Réseau ferré de France (ex-RFF) avant
Bz.4	Compte des sociétés d'autoroutes concédées
Bz.5	Compte d'Aéroports de Paris (ADP) SA
Bz.6	Compte des principaux aéroports français
Bz.7	Compte des grands ports sous tutelle de l'État
Bz.8	Compte de Voies Navigables de France (VNF)
Bz.9	Compte de la Société du Canal Seine-Nord Europe
Bz.10	Compte de la Société du Grand Paris

Partie C : Transport, emploi et rémunération

C1.a	Effectifs salariés
C1.b	Effectifs salariés et non-salariés
C1.c	Répartition des non-salariés
C2.a	Évolution annuelle de la masse salariale, du salaire moyen par tête (SMPT) et du pouvoir d'achat du SMPT
C2.b	Nombre moyen d'heures supplémentaires déclarées par salarié à temps complet selon le secteur d'activité de l'entreprise
C2.c	Évolution annuelle de l'indice du coût du travail
C2.d	Part des salariés ayant bénéficié de la revalorisation du SMIC
C3.a	Évolution annuelle du salaire horaire brut de base ouvrier et de son pouvoir d'achat
C5.a	Offres d'emploi selon le métier proposé
C5.b	Demandeurs d'emploi en fin d'année
C5.c	Part des femmes parmi les demandeurs d'emploi
C5.d	Indicateur de tension

Partie D : Transport et développement durable

D1	Part modale des transports collectifs dans l'ensemble des transports intérieurs terrestres de voyageurs
D2.a	Indicateurs généraux sur la consommation d'énergie
D2.b	Part des secteurs d'activité dans la consommation énergétique finale de produits pétroliers
D2.c	Prix des principaux carburants
D2.d	Part des taxes dans le prix des carburants
D2.e	Ventilation par mode des consommations d'énergie de traction des transports sur le territoire métropolitain
D3.1.1-a	Émissions de CO ₂ en France métropolitaine
D3.1.1-b	Émissions de HFC en France métropolitaine
D3.1.1-c	Émissions de gaz à effet de serre en France métropolitaine (pouvoir de réchauffement global - PRG)
D3.1.1-d	Émission de CH ₄
D3.1.1-e	Émission de N ₂ O
D3.1.1-f	Émissions de CO ₂ des véhicules routiers
D3.1.1-g	Émissions de GES en PRG des véhicules routiers
D3.1.2-a	Émissions de CO ₂ en France + DROM (périmètre Kyoto)
D3.1.2-b	Émissions de HFC en France + DROM (périmètre Kyoto)
D3.1.2-c	Émissions de gaz à effet de serre en France + DROM (périmètre Kyoto) – PRG
D3.1.2-d	Émissions de CO ₂ des véhicules routiers + DROM (périmètre Kyoto)
D3.1.2-e	Émissions de GES en PRG des véhicules routiers + DROM (périmètre Kyoto)
D3.2-a1	Émissions de NOx en France métropolitaine
D3.2-a2	Émissions de COVM en France métropolitaine
D3.2-a3	Émissions de CO en France métropolitaine
D3.2-a4	Émissions de PM ₁₀ en France métropolitaine
D3.2-a5	Émissions de PM _{2,5} en France métropolitaine
D3.2-a6	Émissions de PM ₁ en France métropolitaine
D3.2-a7	Émissions d'As en France métropolitaine
D3.2-a8	Émissions de Cd en France métropolitaine
D3.2-a9	Émissions de Cr en France métropolitaine
D3.2-a10	Émissions de Cu en France métropolitaine
D3.2-a11	Émissions de Pb en France métropolitaine
D3.2-a12	Émissions de Zn en France métropolitaine
D3.2-13	Émissions de HAP en France métropolitaine
D3.2-a14	Émissions de PCDD-F en France métropolitaine
D3.2-a15	Émissions de SO ₂ en France métropolitaine
D3.2-a16	Émissions de Ni en France métropolitaine
D3.2-b1	Émissions de NOx du transport routier par type de véhicule et motorisation
D3.2-b2	Émissions de COVM du transport routier par type de véhicule et motorisation
D3.2-b3	Émissions de CO du transport routier par type de véhicule et motorisation
D3.2-b4	Émissions de PM ₁₀ du transport routier par type de véhicule et motorisation
D3.2-b5	Émissions de PM _{2,5} du transport routier par type de véhicule et motorisation
D3.2-b6	Émissions de PM ₁ du transport routier par type de véhicule et motorisation

- D3.2-b7** Émissions d'As du transport routier par type de véhicule et motorisation
- D3.2-b8** Émissions de Cd du transport routier par type de véhicule et motorisation
- D3.2-b9** Émissions de Cr du transport routier par type de véhicule et motorisation
- D3.2-b10** Émissions de Cu du transport routier par type de véhicule et motorisation
- D3.2-b11** Émissions de Pb du transport routier par type de véhicule et motorisation
- D3.2-b12** Émissions de Zn du transport routier par type de véhicule et motorisation
- D3.2-b13** Émissions de HAP du transport routier par type de véhicule et motorisation
- D3.2-b14** Émissions de PCDD-F du transport routier par type de véhicule et motorisation
- D3.2-b15** Émissions de SO₂ du transport routier par type de véhicule et motorisation
- D3.2-b16** Émissions de Ni du transport routier par type de véhicule et motorisation
- D4.1-a** Nombre d'accidents aériens, de morts et de blessés en métropole depuis 2010
- D4.1-b** Nombres d'accidents ferroviaires, de tués et de blessés graves depuis 2009
- D4.1-c** Nombres d'accidents maritimes (y compris plaisance), de blessés, de disparus ou morts et de personnes secourues ou assistées depuis 2003
- D4.2-a** Nombres d'accidents corporels de la circulation routière et de tués depuis 1976
- D4.2-b1** Nombre d'accidents corporels selon le milieu et selon la catégorie de route depuis 2006 en France métropolitaine
- D4.2-b2** Nombre d'accidents corporels selon le milieu et selon la catégorie de route depuis 2013 en France entière
- D4.2-c1** Nombre de tués selon le milieu et selon la catégorie de route depuis 2006 en France métropolitaine
- D4.2-c2** Nombre de tués selon le milieu et selon la catégorie de route depuis 2013 en France entière
- D4.2-d1** Nombre de blessés selon le milieu et selon la catégorie de route depuis 2006 en France métropolitaine
- D4.2-d2** Nombre de blessés selon le milieu et selon la catégorie de route depuis 2013 en France entière
- D4.2-e1** Nombre de tués selon la catégorie d'usagers et selon l'âge depuis 2006 en France métropolitaine
- D4.2-e2** Nombre de tués selon la catégorie d'usagers et selon l'âge depuis 2013 en France entière
- D4.2-f1** Nombre de blessés selon la catégorie d'usagers et selon l'âge depuis 2006 en France métropolitaine
- D4.2-f2** Nombre de blessés selon la catégorie d'usagers et selon l'âge depuis 2013 en France entière
- D4.2-g** Évolution du nombre de tués dans les accidents de la circulation par million d'habitants dans les cinq principaux pays européens
- D4.2-h** Évolution du nombre de tués dans les accidents de la circulation par million d'habitants dans les pays européens depuis 2010
- D4.2-i** Évolution du nombre de tués dans les accidents de la circulation par milliard de véhicules-kilomètres parcourus dans les pays européens depuis 2010
- D4.3** Nombre d'accidents corporels (dont accidents impliquant un poids lourd), de tués et blessés selon la catégorie de route depuis 2006

Partie E : Transport de marchandises

- E1.a** Les transports intérieurs terrestres de marchandises
- E1.b1** Parts modales du transport terrestre de marchandises (y.c. transit)
- E1.b2** Parts modales du transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, y.c. transit)
- E2.a** Les transports routiers intérieurs terrestres de marchandises
- E2.b** Le transport intérieur routier des véhicules de plus de 3,5 tonnes (national et international) sous pavillon français par type de marchandises en milliards de tonnes-kilomètres
- E3.a1** Transport ferroviaire de marchandises par type de transport 2008 - 2018 (en tonnes-kilomètres)
- E3.a2** Transport ferroviaire de marchandises par type de transport 2008 - 2018 (en milliers de tonnes)
- E3.b1** Transport ferroviaire de marchandises par type de conditionnement 2008 - 2018 (millions de tonnes-kilomètres)
- E3.b2** Transport ferroviaire de marchandises par type de conditionnement 2008 - 2018 (en milliers de tonnes)
- E3.c** Répartition par produit du transport intérieur ferroviaire de marchandises, en nouvelle NST tous opérateurs
- E4.a1** Transport fluvial de marchandises par type de transport (en tonnes-kilomètres)
- E4.a2** Transport fluvial de marchandises par type de transport (en tonnes)
- E4.b** Répartition par produit du transport intérieur fluvial de marchandises (hors transit) (NST 2007)
- E4.c** Transport fluvial pour les principaux bassins fluviaux
- E4.d** Le fret trans-Manche passant par la France
- E5.a** Répartition par produit des marchandises traitées dans l'ensemble des ports français
- E5.b** Ensemble des volumes traités dans les principaux ports français de métropole
- E5.c** Activités des ports français

E5.d	Transport maritime de marchandises dans les principaux ports européens
E6.a	Les entrepôts et plateformes logistiques d'au moins 5 000 m ² , par région métropolitaine
E6.b	Répartition des entrepôts et plateformes logistiques de plus de 5 000 m ² , par surface
E6.c	Les entrepôts et les plateformes logistiques d'au moins 5 000 m ² , par secteur d'activité de l'entreprise exploitante
E7.a	Transport terrestre de conteneurs
E7.b	Volumes de marchandises traitées dans les ports de métropole
E7.c	Transport maritime de conteneurs dans les principaux ports européens
E8.a	Transport de marchandises par route dans l'Union européenne
E8.b	Transport de marchandises par chemin de fer dans l'Union européenne
E8.c	Transport de marchandises par voie fluviale dans l'Union européenne

Partie F : Transport de voyageurs

F1	Transport intérieur de voyageurs depuis 1990 selon le mode de transport
F2a	Transport collectif urbain (TCU) de voyageurs depuis 2000
F2b	Évolution de l'offre kilométrique de transport collectif urbain depuis 1995 selon la taille des réseaux
F2c	Évolution du maillage de transport collectif urbain depuis 1995 selon la taille des réseaux
F3	Transport ferroviaire de voyageurs depuis 2000
F4a	Demande de transport aérien de voyageurs depuis 1980
F4b	Offre de transport aérien de voyageurs depuis 2000
F4c	Principaux partenaires du transport aérien depuis la métropole depuis 2000
F4d	Fréquentation des principales lignes intérieures métropolitaines depuis 2000
F4e	Fréquentation des principaux aéroports français depuis 2000
F5a	Les passagers trans-Manche passant par la France
F5b	Les passagers entre la Corse et le continent depuis 2000
F5c	Nombre total de passagers dans les principaux ports français
F6	Les systèmes de vélos en libre-service (VLS) en 2016

Partie G : Bilan de la circulation

G1.a	Parcours annuels moyens des véhicules immatriculés en France
G1.b	Circulation en France par type de véhicule
G1.c	Circulation par réseau
G1.d	Parcs annuels moyens (véhicules immatriculés en France)
G2.a	Nombre d'immatriculations par catégorie et par énergie
G3.a	Consommations sur le territoire français et livraisons de carburants
G3.b	Consommations unitaires des véhicules immatriculés en France

Nomenclatures utilisées dans le rapport

NOMENCLATURES DES TABLEAUX DE LA PARTIE B « ENTREPRISES FRANÇAISES DE TRANSPORT »

Transport de voyageurs		
	Ferroviaire (<i>voyageurs</i>)	49.10Z
	Transport collectif urbain	49.31Z
	Routier (<i>cars</i>)	49.39A, 49.39B
	Aérien (<i>voyageurs</i>)	51.10Z
	Autre transport de voyageurs <i>dont taxis</i>	49.32Z, 49.39C, 50.10Z, 50.30Z 49.32Z
Transport de marchandises		
	Ferroviaire (<i>fret</i>)	49.20Z
	Routier de fret et services de déménagement	49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z
	Par conduites	49.50Z
	Maritime (<i>fret</i>)	50.20Z
	Fluvial (<i>fret</i>)	50.40Z
	Aérien (<i>fret</i>) et spatial	51.21Z, 51.22Z
Autres services de transport		
	Entreposage et manutention	52.10A, 52.10B, 52.24A, 52.24B
	Services auxiliaires	52.21Z, 52.22Z, 52.23Z
	Organisation du transport de fret	52.29A, 52.29B
Activités de poste et de courrier		53.10Z, 53.20Z

NOMENCLATURES DES TABLEAUX DE LA PARTIE C « EMPLOI ET SALAIRES »

Transport principalement de voyageurs		
	Ferroviaire (<i>y.c. fret</i>)	49.10Z, 49.20Z
	Transport collectif urbain	49.31Z
	Routier (<i>cars</i>)	49.39A, 49.39B
	Aérien (<i>y.c. fret</i>) et spatial	51.10Z, 51.21Z, 51.22Z
	Autre transport de voyageurs <i>dont taxis</i>	49.32Z, 49.39C, 50.10Z, 50.30Z 49.32Z
Transport de marchandises (hors ferroviaire et aérien)		
	Routier de fret et services de déménagement	49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z
	Par conduites	49.50Z
	Maritime (<i>fret</i>)	50.20Z
	Fluvial (<i>fret</i>)	50.40Z
Autres services de transport		
	Entreposage et manutention	52.10A, 52.10B, 52.24A, 52.24B
	Services auxiliaires	52.21Z, 52.22Z, 52.23Z
	Organisation du transport de fret	52.29A, 52.29B
	Activités de poste et de courrier	53.10Z, 53.20Z
Activités de poste et de courrier		53.10Z, 53.20Z

NOMENCLATURE DES ACTIVITÉS FRANÇAISES (NAF RÉV. 2), TRANSPORTS ET ENTREPOSAGE : DIVISIONS 49 À 53

Code A 129	Divisions. groupes NAF rév. 2	Intitulés NAF rév. 2	Intitulés détaillés	Codes NAF rév. 2
H49A	49.1, 49.2	Transports ferroviaires	Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	49.10Z
			Transports ferroviaires de fret	49.20Z
H49B	49.3	Autres transports terrestres de voyageurs	Transports urbains et suburbains de voyageurs	49.31Z
			Transports de voyageurs par taxis	49.32Z
			Transports routiers réguliers de voyageurs	49.39A
			Autres transports routiers de voyageurs	49.39B
			Téléphériques et remontées mécaniques	49.39C
H49C	49.4, 49.5	Transports routiers de fret et par conduites	Transports routiers de fret interurbains	49.41A
			Transports routiers de fret de proximité	49.41B
			Location de camions avec chauffeur	49.41C
			Services de déménagement	49.42Z
			Transports par conduites	49.50Z
H50Z	50	Transports par eau	Transports maritimes et côtiers de passagers	50.10Z
			Transports maritimes et côtiers de fret	50.20Z
			Transports fluviaux de passagers	50.30Z
			Transports fluviaux de fret	50.40Z
H51Z	51	Transports aériens	Transports aériens de passagers	51.10Z
			Transports aériens de fret	51.21Z
			Transports spatiaux	51.22Z
H52Z	52	Entreposage et services auxiliaires des transports	Entreposage et stockage frigorifique	52.10A
			Entreposage et stockage non frigorifique	52.10B
			Services auxiliaires des transports terrestres	52.21Z
			Services auxiliaires des transports par eau	52.22Z
			Services auxiliaires des transports aériens	52.23Z
			Manutention portuaire	52.24A
			Manutention non portuaire	52.24B
			Messagerie, fret express	52.29A
			Affrètement et organisation des transports	52.29B
H53Z	53	Activités de poste et de courrier	Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel	53.10Z
			Autres activités de poste et de courrier	53.20Z

Le secteur des transports intègre désormais les entreprises de remorquage automobile dans les services auxiliaires de transport terrestre (52.21Z) anciennement dans l'entretien et la réparation automobile (50.2Z en NAF rév. 1.2) ainsi que les activités postales antérieurement classées avec les télécommunications dans les services aux entreprises (à partir de 2008).

Liens utiles¹

AMÉNAGEMENT - COLLECTIVITÉS

Centre national de la fonction publique territoriale : www.cnfpt.fr

Conseil national de l'information géographique : www.cnig.gouv.fr

Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France : www.iau-idf.fr

AUTOMOBILE

Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA) : www.ccfa.fr

Union routière de France (URF) : www.unionroutiere.fr

DONNÉES SOCIALES

Agence centrale des organismes de sécurité sociale : www.acoss.fr

AFT-IFTIM : www.aftal.com

Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Cereq) : www.cereq.fr

Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) : www.securite-sociale.fr
www.risquesprofessionnels.ameli.fr

Dares (ministère du Travail, de l'Emploi et de la Santé) : travail-emploi.gouv.fr, rubrique Études/Recherche, statistiques de la Dares

Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) : www.securite-routiere.gouv.fr

Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (Unedic) :
www.pole-emploi.fr

ÉCONOMIE DU TRANSPORT - RECHERCHE

Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar) :
www.ifsttar.fr

Laboratoire d'économie des transports (LET) : www.laet.science

ENVIRONNEMENT

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) : www.ademe.fr

Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa) : www.citepa.org

Ministère de la Transition écologique et solidaire : www.ecologique-solidaire.gouv.fr

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Association des sociétés françaises d'autoroutes (Asfa) : www.autoroutes.fr

SNCF Réseau : www.sncf-reseau.fr/fr

Union internationale des chemins de fer (UIC) : uic.org

Voies navigables de France (VNF) : www.vnf.fr

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) : www.securite-routiere.gouv.fr

Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) : www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere

¹ Les liens des sites internet de ces 2 pages ont été vérifiés le jeudi 26 juillet 2019.

STATISTIQUES

Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières : www.arafer.fr

Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) : www.insee.fr

Service de la donnée et des études statistiques (SDES) : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Société nationale des chemins de fer français (SNCF) : www.sncf.fr - fret.sncf.com

Île-de-France mobilités (Stif-omnil) : www.omnil.fr

Eurostat : ec.eurostat.eu.europa.eu

Forum international des transports : www.itf-oecd.org

Organisation des Nations unies (ONU) : www.un.org/french

TRANSPORT ROUTIER

Comité national routier (CNR) : www.cnr.fr

Fédération nationale des transports routiers (FNTR) : www.fntr.fr

TRANSPORT URBAIN - TRANSPORT COLLECTIF

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) : www.territoires-ville.cerema.fr

Groupement des autorités responsables des transports (Gart) : www.gart.org

Régie autonome des transports parisiens : www.ratp.fr

Île-de-France mobilités (ex-Stif) : www.iledefrance-mobilites.fr

Union des transports publics et ferroviaires : www.utp.fr

TRANSPORT MARITIME

Armateurs de France : www.armateursdefrance.org

Direction générale des infrastructures des transports et de la mer (DGITM) :

www.ecologique-solidaire.gouv.fr/direction-generale-des-infrastructures-des-transport-et-mer-dgitm

European Sea Ports Organisation : www.espo.be

TRANSPORT AÉRIEN

Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) : www.bea.aero

Direction générale de l'aviation civile (DGAC) : www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques/aviation-civile

Sigles et abréviations

Acemo	: enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre
Acoss	: Agence centrale des organismes de sécurité sociale
Ademe	: Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
Acsé	: Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances
ADP	: Aéroports de Paris
ADS	: autorisation de stationnement, communément appelée "licence"
AEA	: Association of European airlines (association des compagnies aériennes européennes)
AEM	: anciens États membres de l'Union européenne
AFITF	: Agence de financement des infrastructures de transport de France
AFT	: Association pour le développement de la formation professionnelle dans le transport
AO	: autorité organisatrice
AOTU	: autorité organisatrice de transport urbain
APE	: activité principale exercée, attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises
APL	: American President Lines
APU	: administrations publiques
Apuc	: administrations publiques centrales
Apul	: administrations publiques locales
Arafer	: Autorité de régulation des activités ferroviaires
ARTT	: aménagement et réduction du temps de travail
As	: arsenic
Asfa	: Association des sociétés françaises d'autoroutes
Assedic	: Association pour l'emploi dans l'industrie et le commerce
Bacea	: budget annexe « contrôle et exploitation aériens »
BEA	: Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile
BHNS	: bus à haut niveau de service
BIT	: Bureau international du travail
Bodacc	: bulletin officiel des annonces civiles et commerciales
CA	: chiffre d'affaires
CAF	: coût, assurance, fret
	<i>ou</i>
	capacité d'auto-financement
CAHT	: chiffre d'affaires hors taxes
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
Cd	: cadmium
CEMT	: conférence européenne des Ministres des transports
Cerema	: Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
Cereq	: Centre d'études et de recherche sur les qualifications
Certu	: Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Cete : Centres d'études techniques de l'équipement
CFC : chlorofluocarbures
CGDD : Commissariat général au développement durable
CGEDD : Conseil général de l'environnement et du développement durable
CGET : Commissariat général à l'égalité des territoires
CI : consommations intermédiaires
CIADT : Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire
Cice : crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi
Citepa : Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique
CLD : chômage de longue durée
CMA-CGM : Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime
CNAMTS : Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés
CNBA : Chambre nationale de la batellerie artisanale
Cnis : Conseil national de l'information statistique
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
CO : monoxyde de carbone
CO₂e : équivalent CO₂
COM : collectivité d'outre-mer
COVNM : composés organiques volatils non méthaniques
CPDP : Comité professionnel du pétrole
CPER : contrat de plan État-région
CROSS : Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
CSAC : Conseil supérieur de l'aviation civile
CSAM : Conseil supérieur de l'aviation marchande
Cu : cuivre
CVS : corrigé des variations saisonnières
DADS : déclarations annuelles de données sociales
DAEI : Direction des affaires européennes et internationales
Dares : Direction de l'animation, de la recherche, des études et des statistiques
DCF : Direction de la circulation ferroviaire
DEE : demandes d'emploi enregistrées
DEFM : Demandeurs d'emploi en fin de mois
DGAC : Direction générale de l'aviation civile
DGD : dotation globale de décentralisation
DGDDI : Direction générale des douanes et des droits indirects
DGE : dotation globale d'équipement
DGEC : Direction Générale de l'énergie et du climat
DGF : Dotation globale de fonctionnement
DGFIP : Direction générale des finances publiques
DGITM : Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DIF : droit individuel à la formation
DMMO : déclarations de mouvements de main-d'œuvre
Dom : département d'outre-mer

Drom : département et région d'outre-mer

DSCR : Délégation à la sécurité et à la circulation routières

EBE : excédent brut d'exploitation

EBITDA : Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization (≈ trésorerie générée par les opérations courantes)

EBITDAR : Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation, Amortization and Rents (= EBITDA défini ci-dessus moins les charges de location opérationnelle)

ECR : Euro cargo rail

EI : entreprises individuelles

EMD : enquêtes ménages déplacements

Épic : établissement public à caractère industriel et commercial

ESA : enquête sectorielle annuelle

Ésane : élaboration des statistiques annuelles d'entreprise

ETA : enquêtes techniques et administratives

ETP : équivalent temps plein

EVP : équivalent vingt pieds

FAB : franco à bord

FBCF : formation brute de capital fixe

FCA : fichier central des automobiles

FCOS : formation continue obligatoire de sécurité des conducteurs du transport routier de marchandises

Fimo : formation initiale minimale obligatoire des conducteurs du transport routier de marchandises

Firt : fonds d'investissement routier et des transports

FNE : France nature environnement

FNTR : Fédération nationale des transports routiers

Fongecfa : fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité

FPC : formation professionnelle continue

FS : France Stratégie

FSD : fonds de solidarité pour le développement

FTZ : forfaits toutes zones

Gart : Groupement des autorités responsables de transport

GES : gaz à effet de serre

Giec : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

GMR : garantie mensuelle de rémunération

GNV : gaz naturel pour véhicules

GPL : gaz de pétrole liquéfié

GPM : grand port maritime

HAP : hydrocarbures aromatiques polycycliques

HFC : hydrofluocarburants

ÎdF : Île-de-France

IAST : indice d'activité de services de transport

IATA : International Air Transport Association

Ifen : Institut français de l'environnement

Ifsttar : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux

IGTT : Inspection générale du travail des transports

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
KLM : KLM Royal Dutch Airlines, KLM : Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (« *Compagnie royale d'aviation* »)
LAT : ligne aérienne transversale
LAET : Laboratoire Aménagement Économie Transports
LET : Laboratoire d'économie des transports
LGV : ligne à grande vitesse
Loi NOTRe : loi de nouvelle organisation territoriale de la République
Lolf : loi organique relative aux lois de finances
Meem : ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer
MSA : Mutuelle sociale agricole
MTES : ministère de la Transition écologique et solidaire
Minefi : ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie
NAF : nomenclature d'activités française
NEM : nouveaux États membres de l'Union européenne
Ni : nickel
NOL : Neptune Orient Lines (marque commerciale de American President Lines (APL))
NO2 : dioxyde d'azote
NOx : NOx : oxydes d'azote
NST : nomenclature des statistiques de transport
Oaci : Organisation de l'aviation civile internationale
Odac : organisme divers d'administration centrale
Odal : organisme divers d'administration locale
OEC : offres d'emploi collectées
OEE : offres d'emploi enregistrées
OFP : opérateurs ferroviaires de proximité
OMI : Organisation maritime internationale
ONISR : Observatoire national interministériel de la sécurité routière
Opise : Observation des prix de l'industrie et des services (*enquête de l'*)
Optile : Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France
OSCE : Office statistique des Communautés européennes, dit Eurostat
OTF : Organisation du transport du fret
OTRC : Observatoire régional des transports de la Corse
Pb : plomb
PBCAI : profit brut courant avant impôts
PCDD-F : dioxines et furanes
PCS : professions et catégories socioprofessionnelles
PIB : produit intérieur brut
PHMR : personnes handicapées et à mobilité réduite
PKO : places-kilomètres offertes
PKT : passagers-kilomètres transportés
PL : poids lourds
PM₁ : particules de diamètre inférieur à 1 µm
PM_{2,5} : particules de diamètre inférieur à 2,5 µm
PM₁₀ : particules de diamètre inférieur à 10 µm

PNLCC : programme national de lutte contre le changement climatique
PPP : partenariat public-privé
PTAC : poids total autorisé en charge
PTU : périmètre de transport urbain
RATP : Régie autonome des transports parisiens
RCAI : résultat courant avant impôts
RER : Réseau express régional d'Île-de-France
RFF : Réseau ferré de France
RLSSA : revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire
Rome : répertoire opérationnel des métiers et des emplois
Ro-Ro : Roll-On, Roll-Off (= navire roulier)
RRD : réseau routier départemental
RRN : réseau routier national
RSA : revenu de solidarité active
RT : ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité
SCN : système de comptabilité nationale
SDES : Service de la donnée et des études statistiques (service statistique du ministère de la Transition écologique et solidaire)
Secten : Secteurs économiques et énergie
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
Sirene : système informatisé du répertoire national des entreprises et des établissements
Sitram : système d'information sur les transports de marchandises
Smic : salaire minimum interprofessionnel de croissance
SMPT : salaire moyen par tête
SNCF : Société nationale des chemins de fer français
SNCM : (ancienne) Société nationale Corse-Méditerranée
SNF-EI : sociétés non financières et entreprises individuelles
SNSM : Société nationale de sauvetage en mer
SO₂ : dioxyde de soufre
Stif : Île-de-France Mobilités, appelé Stif jusqu'en juin 2017, est le nom public du « Syndicat des transports d'Île-de-France »
STMT : statistiques du marché du travail
t-km : tonnes-kilomètres
T3P : transport public particulier de personnes
TAGV : trains à grande vitesse
TCSP : transports collectifs en site propre
TCU : transports collectifs urbains
TCUP : transports collectifs urbains de province
TER : transport express régional (transport sous convention de conseil régional, hors Île-de-France et Corse)
TET : train d'équilibre du territoire
TICPE : taxe intérieure de consommation des produits énergétiques
TKT : tonnes-kilomètres transportées
tpl : tonnes de port en lourd

TRF : transport routier de fret
TRM : transport routier de marchandises
TRV : transport routier de voyageurs
TSPP : taxe de soutien aux produits pétroliers
TTM : transports terrestres et maritimes (programme)
TVA : taxe sur la valeur ajoutée
UE : Union européenne
UE-15 : (ancienne) Union européenne des Quinze
UMS : Universal measurement system – unité de tonnage pour les navires de longueur supérieure à 24 mètres
UNCCCF : The United Nations Framework Convention on Climate Change (CCNUCC : Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques)
Unedic : Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce
Urssaf : Unions de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales
UTCATF : utilisation des terres, aux changements d'affectation des terres et foresterie
UTCf : utilisation des terres, leurs changements et la forêt
UTP : Union des transports publics et ferroviaires
veh-km : véhicules-kilomètres
voy-km : voyageurs-kilomètres
VA : valeur ajoutée
VAb : valeur ajoutée brute
VAE : vélo à assistance électrique
VASP : véhicule automoteur spécialement aménagé pour le transport de personnes
VFLI : voies ferrées locales industrielles
VI : véhicules industriels
VL : véhicules légers
VLE : valeurs limites d'émission
VLS : vélo en libre-service
VNF : Voies navigables de France
VP : véhicules particuliers
VT : versement transport
VTC : voiture de transport avec chauffeur
VU : véhicules utilitaires
VUL : véhicules utilitaires légers
ZC : zone courte
ZL : zone longue
Zn : zinc

Quelques explications, définitions

Circulation routière

Nombre de kilomètres total parcourus par l'ensemble des véhicules.

Mode de transport

Un mode de transport désigne une forme particulière de transport qui se distingue principalement par le véhicule mis en œuvre, et par conséquent par l'infrastructure utilisée.

Sont distingués :

- le transport routier ;
- le transport ferroviaire ;
- les autres transports guidés (tramways, téléphériques, funiculaires...) ;
- le transport par conduites (gazoducs, oléoducs...) ;
- le transport fluvial (ou par voies navigables) ;
- le transport maritime ;
- le transport aérien ;
- le transport spatial.

Le transport multimodal correspond à l'association de plusieurs modes de transport.

En plus de ces modes, un regroupement des transports en ville est désigné sous le terme de transport collectif urbain. Cette catégorie comprend des transports déployant des technologies et des infrastructures diverses : route pour le bus, rail pour le métro, RER et Transilien, etc.

Pavillon

Pays d'immatriculation d'un véhicule.

Transport pour compte d'autrui

Transport rémunéré de voyageurs ou de marchandises pour le compte de tiers. On parle aussi de transport public.

Dans le transport de marchandises, le transporteur n'est pas propriétaire de la marchandise.

Transport pour compte propre

Le transport pour « compte propre » des ménages et des entreprises correspond à la production faite par et pour eux-mêmes. Ce transport n'est pas réalisé par un prestataire de service (public ou privé) en échange d'un paiement, il ne donne pas lieu à livraison de service à autrui et sa valeur n'est pas observable sur un marché.

Le compte satellite s'écarte du cadre central de la Comptabilité nationale sur la notion de production. En effet, il intègre, en sus de la définition standard de la production de service vue comme livraison de ce service à autrui, le transport pour compte propre, dont il estime la valeur, en le considérant comme un transport autoproduit dit en « compte propre ». La voiture particulière est le moyen de transport majoritairement employé dans le cadre de la production des ménages pour compte propre.

Véhicule-kilomètre (veh-km)

Le véhicule-kilomètre correspond au mouvement d'un véhicule routier sur un kilomètre.

Voyageur-kilomètre (voy-km)

Produit du nombre de voyages par la distance moyenne parcourue. C'est aussi égal au produit du nombre de voyageurs par la distance moyenne parcourue par voyageur. Cette unité commune permet de comparer les différents modes de transport de voyageurs (à l'exception du transport maritime) et notamment de calculer les différentes parts modales. Dans l'aérien, le terme équivalent plus fréquemment usité est **le passager kilomètre transporté (PKT)**.

Tonne-kilomètre (t-km)

La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre. Cette unité commune permet de comparer les différents modes de transport de marchandises (à l'exception du transport maritime) et notamment de calculer les différentes parts modales.

A | TRANSPORT ET ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE**Branche et secteur**

Une branche (branche d'activité) regroupe des unités de production homogènes, c'est-à-dire qui fabriquent des produits (ou rendent des services) qui appartiennent au même item de la nomenclature d'activité économique considérée.

Un secteur regroupe des entreprises qui ont la même activité principale (selon la nomenclature d'activité économique considérée). L'activité d'un secteur n'est donc pas tout à fait homogène et comprend des productions ou services secondaires qui relèveraient d'autres items de la nomenclature que celui du secteur considéré.

En 2012 : seulement 2,9 % du chiffre d'affaires hors taxes (CAHT) de la branche transport *stricto sensu* (divisions 49 à 52 de la NAF rév. 2) ne font pas partie du secteur des transports ; seulement 2,7 % du CAHT du secteur des entreprises de transport ne fait pas partie de la branche transport. Ces ratios sont assez robustes puisqu'ils s'élèvent respectivement à 3,3 % et 3,4 % en 2011, et à 2,8 % et 3,6 % en 2010.

Mais à un niveau plus fin de la nomenclature, il existe des différences importantes entre le CA des branches et celui des secteurs. C'est par exemple le cas pour le transport ferroviaire.

La SNCF a pour activité principale le transport ferroviaire de voyageurs et est classée dans le secteur « transport ferroviaire de voyageurs » ; mais elle réalise une très grosse partie du transport de fret ferroviaire, du transport urbain ou suburbain de voyageurs et des services auxiliaires des transports terrestres. Alors que le CA du secteur transport ferroviaire de voyageurs est de 19,7 milliards d'euros, celui de la branche transport ferroviaire de voyageurs n'est que de 6,3 milliards d'euros.

Branches utilisatrices de transport

Sous cette appellation sont regroupées les branches qui produisent des biens ou réalisent des services nécessitant du transport. Il s'agit de l'agriculture, sylviculture et pêche, des branches manufacturières (industries, cokéfaction et raffinage), de la construction et du commerce, réparation d'automobiles et de motocycles.

Brent

Le Brent est un pétrole assez léger, issu d'un mélange de la production de 19 champs de pétrole situés en mer du Nord. Il est coté à Londres. Malgré une production limitée, la cotation du Brent (avec le West Texas Intermediate - WTI) sert de prix de référence au niveau mondial.

Produit intérieur brut (PIB)

Valeur de tous les biens et services produits diminuée de la valeur des biens et services utilisés pour leur production. C'est un agrégat représentant le résultat final de l'activité de production des unités productrices résidentes, dont l'objet est de mesurer l'activité économique.

- la somme des valeurs ajoutées brutes des différents secteurs institutionnels ou des différentes branches d'activité, augmentée des impôts et diminuée des subventions sur les produits (lesquels ne sont pas affectés aux secteurs et aux branches d'activité) ;
- la somme des emplois finals intérieurs de biens et de services (consommation finale effective, formation brute de capital fixe, variations de stocks), augmentée des exportations, diminuée des importations ;
- la somme des emplois des comptes d'exploitation des secteurs institutionnels (rémunération des salariés, impôts sur la production) augmentée des importations et diminuée des subventions, excédent brut d'exploitation et revenu mixte.

B | DÉMOGRAPHIE DES ENTREPRISES

Auto-entrepreneur (auto-entreprise) devenu(e) micro-entrepreneur (microentreprise)

Le régime de l'« auto-entrepreneur » s'applique depuis le 1^{er} janvier 2009 aux personnes physiques qui créent ou possèdent déjà une entreprise individuelle pour exercer une activité commerciale, artisanale ou libérale (hormis certaines activités exclues), à titre principal ou complémentaire, et dont l'entreprise individuelle remplit les conditions du régime fiscal de la microentreprise et qui opte pour exercer en franchise de TVA.

Depuis le 19 décembre 2014, (loi Pinel du 18 juin 2014) le terme de « micro-entrepreneur » se substitue à celui d'« auto-entrepreneur ».

Ce régime doit être distingué à la fois du régime micro-fiscal (dit parfois régime fiscal de la microentreprise) ainsi que de la catégorie des microentreprises (*article 51 et décret n°2008-1354 de la loi de modernisation de l'économie (LME)*).

www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/auto-entrepreneur.htm

www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/regime-fiscal-micro-entrep.htm

www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/microentreprise.htm.

Création d'entreprise

La création d'entreprise est définie comme la mise en œuvre de nouveaux moyens de production. Concept harmonisé au niveau européen, une création d'entreprise correspond à l'apparition d'une unité légale exploitante n'ayant pas de prédécesseur. Ceci inclut les réactivations d'entreprises dont la dernière cessation remonte à plus d'un an et les reprises s'il n'y a pas continuité de l'entreprise.

Défaillance d'entreprise

Les défaillances d'entreprises sont comptabilisées à la date du jugement. Le concept de défaillance traduit la mise en redressement judiciaire de l'entreprise qui peut avoir diverses issues : la liquidation, la poursuite de l'activité à la suite d'un plan de continuation, la reprise à la suite d'un plan de cession. Une défaillance ne conduit donc pas toujours à une disparition d'entreprise ou cessation, de même qu'une cessation se produit le plus souvent sans qu'il y ait eu préalablement défaillance.

Immatriculation (création) de microentreprise

Le nombre de créations de microentreprises intègre toutes les entreprises créées sous ce régime, qu'elles aient ou non effectivement démarré leur activité, y compris celles à qui ce régime a été refusé après la déclaration de création : le terme *immatriculation* est donc préférable à *création* pour ce régime particulier.

Taux de créations d'entreprises

Rapport entre les créations d'entreprises pour une année n et le nombre (stock) d'entreprises au 31/12/année $n-1$.

Taux de défaillances d'entreprises

Rapport entre les défaillances d'entreprises pour une année n et le nombre (stock) d'entreprises au 31/12/année $n-1$.

Remarques sur les sources utilisées pour les statistiques du nombre d'entreprises dans le chapitre B

Les données sur les nombres ou stocks d'entreprises figurant dans ce rapport sont issues de deux sources propriétés de l'Insee et gérées par l'Institut : *Insee-Sirene* et *Insee-Ésane*.

La fiche **B1 | Démographie des entreprises**, avec des données cohérentes du nombre (stocks) d'entreprises et créations d'entreprises, utilise exclusivement la source *Insee-Sirene*.

Les autres fiches du chapitre **B – Entreprises françaises de transport : démographie et comptes**, ayant une approche comptable utilisant la principale source comptable à disposition, à savoir *Insee-Ésane*.

Insee-Ésane estime aussi des nombres d'entreprises liés aux montants comptables mais ces nombres d'entreprises diffèrent de ceux publiés par *Insee-Sirene*.

I) *Insee-Sirene*

Le répertoire Sirene (Système informatisé du répertoire national des entreprises et des établissements) identifie :

- a) *les entrepreneurs individuels exerçant de manière indépendante une profession non salariée (exemple : un commerçant, un médecin),*
- b) *les personnes morales de droit privé (exemple : une société anonyme) ou de droit public soumises au droit commercial (exemple : EDF),*
- c) *les institutions et services de l'État et les collectivités territoriales, ainsi que tous leurs établissements.*

Ces unités sont identifiées à l'aide du numéro Siren. Elles ne concernent donc pas uniquement des entreprises mais aussi des « unités morales ou juridiques » qui n'ont pas nécessairement une activité économique ou qui peuvent être créées à des fins fiscales ou autres.

Exemples de données issues de *Insee-Sirene* :

www.insee.fr/fr/statistiques/zones/2117519 (démographie d'entreprises en 2015)

ou encore www.insee.fr/fr/statistiques/2015204 (création d'entreprises au quatrième trimestre 2016).

II) *Insee-Ésane*

Resane (Refonte des statistiques annuelles d'entreprises) est le système de l'Insee qui a refondu les comptes d'entreprises à partir de l'exercice 2008. Pour estimer ses comptes annuels, le dispositif Ésane (Élaboration des Statistiques Annuelles d'Entreprises) identifie la population d'entreprises présente dans le répertoire Sirene :

- la première phase consiste à identifier les Sirens qui sont réellement « actifs » (c'est-à-dire « vivants ») car l'actualisation de Sirene (avec notamment la déclaration de « morts » (cessations) nécessite du temps ;
- ensuite, il faut sélectionner parmi ces Sirens actifs, ceux qui ont une activité plus ou moins économique ;
- enfin, il faut corriger si nécessaire le code d'activité du Siren si celui-ci est inadéquat.

Une fois ce « nettoyage » terminé, les comptes annuels d'entreprises sont estimés en considérant les Sirens comme des entreprises.

a) *Insee-Ésane (Siren : « unité légale »)*

Dans un premier temps et dans la continuité de l'ancien système, l'Insee a publié les agrégats des comptes d'entreprises selon les secteurs d'activité des Sirens (« unités légales » dans la terminologie Insee) pour les exercices 2009 à 2013 : www.insee.fr/fr/statistiques/2409369?sommaire=2410634.

b) *Insee-Ésane (« entreprise profilée »)*

Depuis 2016, Ésane estime aussi des données comptables selon une autre définition de l'entreprise, préconisée par Eurostat : « L'entreprise est la plus petite combinaison d'unités légales qui constitue une unité organisationnelle de production de biens et de services jouissant d'une certaine autonomie de décision, notamment pour l'affectation de ses ressources courantes. ».

L'entreprise n'est donc plus assimilée au Siren mais à une nouvelle unité statistique intitulée « *entreprise profilée (EP)* », c'est-à-dire une unité ayant une certaine autonomie de décision. Pour tous les Sirens indépendants (*n'appartenant pas à un groupe d'entreprises*) qui représentent environ 97 % de l'ensemble des Sirens, le « profilage » est très simple : l'entreprise profilée correspond toujours au « Siren ». Pour tous les autres Sirens, qui appartiennent donc à un groupe, le profilage essaie d'identifier les sous-ensembles de Sirens du groupe qui forment des unités jouissant d'une certaine autonomie décisionnaire au sein de ce groupe. Par exemple fin 2016, le groupe La Poste qui comprend environ 600 Sirens est scindée en 3 entreprises profilées : une EP « Services-Courriers-Colis », une EP « Geopost » et une EP « La Banque Postale ».

L'Insee publie donc des agrégats sectoriels annuels « n » selon le concept des entreprises profilées depuis l'exercice 2013 ainsi que des agrégats sectoriels annuels « n-1 (champ n) » depuis l'exercice 2012, disponibles sur le site de l'Insee : www.insee.fr/fr/statistiques/2020369 et www.insee.fr/fr/statistiques/2384048.

La source *Insee-Ésane* (« *entreprise profilée* ») n'est pas encore utilisée pour ce rapport afin de ne pas afficher de ruptures de séries dans les données.

B | COMPTES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT

Comptes de l'ensemble du secteur

Les comptes des entreprises sont donnés par le dispositif Ésane de l'Insee, qui succède au système unifié de statistiques d'entreprises (Suse) et aux enquêtes annuelles sur les entreprises (EAE). Le dispositif Ésane combine des données administratives (fiscales et sociales) et des données obtenues à partir d'un échantillon d'entreprises (enquête sectorielle annuelle/ESA).

L'enquête sectorielle annuelle (ESA) aborde les thèmes de l'activité principale exercée, l'emploi, la répartition du chiffre d'affaires par produit ainsi que les modifications des conditions d'exercice de l'activité (restructurations). Cette enquête est adressée à environ 120 000 entreprises en France métropolitaine.

Capacité d'autofinancement (CAF)

La capacité d'autofinancement représente les ressources brutes restant à l'entreprise à l'issue de l'exercice. L'entreprise peut choisir soit de les distribuer, soit de les réserver au financement de ses investissements. Au contraire du résultat net comptable, elle ne prend pas en compte les flux se rapportant aux opérations d'appréciation ou de dépréciation du capital. La capacité d'autofinancement est le montant dégagé par l'activité de l'entreprise disponible pour financer des investissements.

Chiffre d'affaires (CA)

Le chiffre d'affaires représente le montant des affaires (hors taxes) réalisées par l'entreprise avec les tiers dans l'exercice de son activité professionnelle normale et courante. Il correspond à la somme des ventes de marchandises, de produits fabriqués, des prestations de services et des produits des activités annexes.

Consommation de capital fixe

C'est la dépréciation subie par le capital fixe au cours de la période considérée par suite d'usure normale et d'obsolescence prévisible.

Le terme « brut » dans les expressions comme « produit intérieur brut » ou « formation brute de capital fixe » signifie que la consommation de capital fixe n'a pas été soustraite. Quand on la soustrait de ces grandeurs, leur valeur est dite « nette ».

Consommations intermédiaires (CI)

Ce sont les valeurs des biens et services transformés ou entièrement consommés au cours du processus de production. L'usure des actifs fixes mis en œuvre n'est pas prise en compte ; elle est enregistrée dans la consommation de capital fixe.

Coût du personnel de conduite (dans le transport routier de fret)

Le coût du personnel de conduite intègre les salaires (et charges sociales) ainsi que les frais de déplacement. Pour plus d'information sur les différentes spécificités nationales au sein de l'UE voir [Comparatif du coût du personnel de conduite et des règles sociales applicables dans le TRM de quelques pays européens](#).

Excédent brut d'exploitation (EBE)

Il est égal à la valeur ajoutée, diminué de la rémunération des salariés, des autres impôts sur la production (voir « [Impôts sur la production et les importations](#) ») et augmenté des subventions d'exploitation. Pour les entreprises individuelles, le solde du compte d'exploitation est le [revenu mixte](#). L'excédent d'exploitation peut être calculé net, si l'on retranche la [consommation de capital fixe](#).

Formation brute de capital fixe (FBCF)

La formation brute de capital fixe (FBCF) est constituée par les acquisitions moins les cessions d'actifs fixes réalisées par les producteurs résidents. Les actifs fixes sont les actifs corporels ou incorporels issus de processus de production et utilisés de façon répétée ou continue dans d'autres processus de production pendant au moins un an.

Impôts sur la production et les importations

Les impôts sur la production et les [importations](#) sont des versements obligatoires sans contrepartie, en espèces ou en nature, prélevés par les [administrations publiques](#) ou par les institutions de l'Union européenne (UE). Ces impôts sont dus quel que soit le montant des bénéfices obtenus. Ils comprennent les impôts sur les produits et les autres impôts sur la production.

Production

La production comprend le chiffre d'affaires (CA) et les productions stockées et immobilisées dont il faut retrancher les achats des marchandises pour la revente. Dans les transports, production et CA sont comparables (en 2014 la production varie entre 97 % et 110 % du CA selon les sous-secteurs), ce qui n'est pas le cas par exemple dans le commerce où le coût d'achats des marchandises vendues est très important.

Résultat courant avant impôts (RCAI)

Le résultat courant avant impôts est égal aux produits d'exploitation (notamment les sommes reçues qui relèvent de l'activité de l'entreprise, soit les ventes de biens, prestations de services...)

+ quotes-parts de résultats sur opérations faites en commun : produits, au sens comptable du terme (par exemple, résultat des opérations faites par l'intermédiaire d'une société en participation)

+ produits financiers (intérêts courus, gains de change, revenus tirés des comptes en banque)

- charges d'exploitation (sommes versées en contrepartie de marchandises, approvisionnements, travaux et services consommés...)

- quotes-parts de résultats sur opérations en commun : charges au sens comptable du terme

- charges financières (par exemple : intérêts des emprunts, escomptes accordés à des clients, pertes de change supportées).

Taux d'autofinancement [CAF / FBCF]

Rapporte la capacité d'autofinancement à la formation brute de capital fixe

Taux d'épargne [CAF / VA]

Rapporte la capacité d'autofinancement à la valeur ajoutée brute

Taux d'investissement [FBCF / VAb]

Rapporte la formation brute de capital fixe à la valeur ajoutée brute

Taux de marge brute [EBE / VAb]

Rapporte l'excédent brut d'exploitation à la valeur ajoutée brute

Taux de valeur ajoutée brute [VAb / CA]

Rapporte la valeur ajoutée brute au chiffre d'affaires

Valeur ajoutée brute (VAb)

Elle est égale à la valeur de la production diminuée de la consommation intermédiaire.

C | TRANSPORT, EMPLOI ET RÉMUNÉRATIONS

Convention collective

Le code du travail fixe les règles générales applicables aux relations de travail entre employeurs et salariés de droit privé. Dans ce cadre, les partenaires sociaux négocient des conventions qui viennent compléter le droit du travail. La convention collective couvre l'ensemble des conditions d'emploi, de formation professionnelle et de travail ainsi que les garanties sociales. Le champ d'application des conventions peut être interprofessionnel ou professionnel. Il s'agit dans ce dernier cas d'une convention ou d'un accord dit de branche.

Demandeurs d'emploi

Les **demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM)** sont les personnes inscrites à Pôle emploi à la fin du mois ou du trimestre considéré.

Les catégories de demandeurs d'emploi

Les demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi sont regroupés en différentes catégories, conformément aux recommandations du rapport du Conseil national de l'information statistique (Cnis) sur la définition d'indicateurs en matière d'emploi, de chômage, de sous-emploi et de précarité de l'emploi (rapport n° 108 - septembre 2008). Il existe cinq catégories statistiques qui regroupent les demandeurs d'emploi en fonction de leur position actuelle face à l'emploi (catégories A à E). Dans les fichiers administratifs de Pôle emploi, huit catégories de demandeurs d'emploi sont utilisées (catégories 1 à 8). Ces dernières catégories ont été définies par arrêté (arrêté du 5 février 1992 complété par l'arrêté du 5 mai 1995). Depuis le mois de mars 2009, les publications sont fondées sur les catégories statistiques et non plus sur les catégories administratives.

Le tableau suivant présente les catégories utilisées à des fins de publication statistique à partir de mars 2009 et la correspondance avec les catégories administratives auxquelles Pôle emploi a recours dans sa gestion des demandeurs d'emploi.

Catégories statistiques		Catégories administratives
Catégorie A	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, sans emploi	Catégories 1, 2 et 3 hors activité réduite
Catégorie B	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite courte (<i>i.e.</i> de 78 heures ou moins au cours du mois).	Catégories 1, 2 et 3 en activité réduite
Catégorie C	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite longue (<i>i.e.</i> de plus de 78 heures au cours du mois).	Catégories 6, 7 et 8
Catégorie D	Demandeurs d'emploi non tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi (en raison d'un stage, d'une formation, d'une maladie...), sans emploi	Catégorie 4
Catégorie E	Demandeurs d'emploi non tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, en emploi (par exemple : bénéficiaires de contrats aidés).	Catégorie 5
Catégories A, B et C	Demandeurs d'emploi immédiatement disponibles pour occuper un emploi, tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi.	Catégories 1, 2, 3, 6, 7 et 8

La notion de demandeur d'emploi inscrit à Pôle emploi est différente de celle de chômeur au sens du Bureau international du travail (BIT) : certains demandeurs ne sont pas considérés comme chômeurs au sens du BIT et inversement certains chômeurs au sens du BIT ne sont pas inscrits à Pôle emploi.

Les **demandes d'emploi enregistrées (DEE)** sont le flux des inscriptions à Pôle emploi de demandeurs d'emploi, sur une période donnée (le mois, le trimestre).

Les **offres d'emploi collectées** (OEC) sont le flux des offres collectées par Pôle emploi sur une période donnée (le mois, le trimestre).

L'**indicateur de tension** est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées au nombre de demandes d'emploi enregistrées en catégorie A sur une même période (OEC/DEE). Il s'analyse en évolution car son niveau diffère sensiblement selon les métiers qui ont des modes de recrutement et un degré de recours aux offres d'emploi collectées par Pôle emploi différents.

L'**emploi salarié en moyenne annuelle** est la moyenne des quatre niveaux d'emploi salarié de fin de trimestre, eux-mêmes estimés selon la méthode décrite sur la fiche C1.

L'**emploi intérimaire en équivalent emplois à temps plein** (ETP) sur l'année est le rapport du nombre total de semaines de travail réalisées par les intérimaires au nombre total de semaines ouvrées d'une année. Par convention, ce nombre est fixé à 52 semaines. Cette convention de calcul conduit à sous-estimer légèrement l'ETP, dans la mesure où une partie des missions ne comptabilise pas les périodes de congés. On pourra parler de « volume de travail temporaire » pour désigner l'ETP.

L'**emploi non salarié** se distingue de l'emploi salarié par l'absence de contrat de travail, et de lien de subordination juridique permanente à l'égard d'un donneur d'ordre. Sont concernés, d'une part, les auto-entrepreneurs (AE) et, d'autre part, les non-salariés ou indépendants « classiques » (*i.e.* hors AE). Ces derniers sont pour l'essentiel des entrepreneurs individuels ou des gérants majoritaires de sociétés à responsabilité limitée.

Pouvoir d'achat

Le pouvoir d'achat désigne ce que l'on peut consommer ou épargner avec son revenu. Pour connaître l'évolution du pouvoir d'achat, il faut connaître l'évolution des prix, mais aussi l'évolution des revenus : si les revenus augmentent plus vite que les prix, le pouvoir d'achat augmente.

Salaire moyen par tête (SMPT)

Le salaire moyen par tête (SMPT) est calculé en rapportant la masse salariale à l'effectif salarié en moyenne annuelle. Il est issu des données de l'Acosse disponibles pour l'année 2017.

D1 | EXTERNALITÉS DU TRANSPORT

Indicateurs de performance pour les programmes budgétaires de la politique des transports

Programme	Objectif	Indicateur
203	1. Réaliser au meilleur coût les projets de desserte planifiés et moderniser efficacement les réseaux de transports	1.1 Intérêt socio-économique
	2. Améliorer la qualité des infrastructures de transports	2.1 Coût des opérations de régénération et d'entretien du réseau ferré
		2.2 État des réseaux routier, ferroviaire et fluvial
	3. Améliorer la régulation dans les transports routiers et développer la part des modes alternatifs à la route	3.1 Part modale des transports non routiers
		3.2 Part de marché des grands ports maritimes
205	1. Renforcer la sécurité maritime et la protection de l'environnement	3.3 Contrôle des transports routiers
		1.1 Ratio entre le nombre de personnes sauvées et le nombre de personnes impliquées dans un accident maritime après une opération de sauvetage coordonnée par les CROSS
	2. Promouvoir la flotte de commerce et l'emploi maritime	1.2 Taux d'identification des sources à l'origine de rejets illicites et polluants en mer
		2.1 Taux des actifs maritimes parmi les anciens élèves des établissements d'enseignement maritime 3 ans après l'obtention de leur diplôme de formation initiale

annexes

		2.2 Evolution de l'emploi et de la flotte de commerce maritime
207	1. Mobiliser l'ensemble de la société sur la sécurité routière pour réduire le nombre d'accidents et de tués sur les routes	1.1 Nombre annuel des tués (France métropolitaine et départements d'outre-mer)
	2. Améliorer le service du permis de conduire dans le cadre du développement de l'éducation routière tout au long de la vie	2.1 Délai d'attente moyen aux examens et coût unitaire d'obtention du permis de conduire

Indicateurs de suivi des recommandations sectorielles SNBC

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES INDICATEURS DE SUIVI DES RECOMMANDATIONS SECTORIELLES	
Réf. Recommandation	Indicateur(s) pilotes relatifs à la mise en œuvre des recommandations
TRANSPORTS	
Maîtriser la mobilité des personnes et des marchandises	
RT1 Maîtriser la demande de mobilité, notamment en : - rapprochant la production et la consommation de biens grâce à l'économie circulaire et aux filières courtes ; - développant le télé-travail dans le cadre de plans de déplacement d'entreprises et du dialogue social.	• Niveau de mobilité des voyageurs, en km et en km/habitant • Transport de marchandises par unité de PIB
Améliorer l'utilisation des véhicules et réseaux existants	
RT2 Développer le co-voiturage et les services de mobilité permettant d'augmenter le taux de remplissage des véhicules.	• Taux d'occupation moyen des véhicules particuliers
RT3 Améliorer le taux de remplissage du fret, en encourageant les démarches volontaires comme « Objectif CO ₂ » et « FRET21 »	• Nombre d'entreprises engagées • Taux de chargement moyen des poids lourds
Renforcer l'efficacité énergétique des véhicules	
RT4 Améliorer l'efficacité énergétique des véhicules, et atteindre notamment les 2L/100 km en moyenne pour les véhicules particuliers vendus en 2030	• Consommation unitaire moyenne (L/100km) et émission unitaire moyenne (gCO₂/km) des véhicules particuliers neufs
Réduire l'intensité carbone des vecteurs énergétiques (carburant, électricité, etc)	
RT5 Développer les infrastructures de ravitaillement (bornes de recharge électriques, unités de livraison de gaz) indispensables pour des transports bas-carbone	• Nombre total de stations de recharge pour l'électricité • Nombre de stations de livraison de gaz
RT6 Mettre en place des quotas de véhicules à faibles émissions dans les flottes publiques (bus compris)	• Proportion de véhicules particuliers électriques ou hybrides acquis lors du renouvellement des flottes publiques
RT7 Coordonner le déploiement des transports bas-carbone par l'ensemble des acteurs.	• Part des vecteurs énergétiques à faible contenu carbone par unité d'énergie, en analyse en cycle de vie ("du puits à la roue") • Part des véhicules à faibles émissions dans les ventes totales de véhicules
Développer le report modal vers les modes non-routiers non aériens	
RT8 Encourager le report modal : - en favorisant les transports en commun et modes doux comme la marche et le vélo ; - en développant les transports massifiés pour le ferroviaire et le fluvial.	• Part des transports en commun et mode doux (vélo et marche à pied) dans les déplacements domicile-travail • Répartition des modes de fret dans les transports intérieurs (hors oléoducs) : routier, ferroviaire, fluvial, aérien
www.ecologique-solidaire.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone	

D3 | ÉMISSIONS

Gaz à effet de serre (GES)

Les six GES du panier de Kyoto sont les suivants : dioxyde de carbone (CO₂), méthane (CH₄), protoxyde d'azote (N₂O), hexafluorure de soufre (SF₆), hydrocarbures (HFC) et perfluorocarbures (PFC).

CO₂e = Équivalent CO₂ = unité permettant d'exprimer l'impact de tous les gaz à effet de serre dans une unité de mesure commune. Cette unité s'appuie sur le potentiel de réchauffement global d'une masse d'un gaz à effet de serre (CH₄, N₂O ou gaz fluorés) calculé relativement à une même masse de CO₂.

Polluants atmosphériques

Les polluants émis majoritairement par les transports sont les oxydes d'azote (NO_x), le cuivre (Cu), le zinc (Zn) et le plomb (Pb). Les transports émettent également d'autres polluants mais dans des proportions plus faibles : par exemple des particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀), inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}) et inférieur à 1 µm (PM₁).

Soute maritime

Une soute est la partie d'un bateau aménagée dans l'entrepont ou la cale où l'on entrepose le matériel ou les provisions et les vivres.

Soute aérienne

On appelle soute la partie d'un avion située dans le fuselage où l'on entrepose des bagages ou du matériel et tout réduit aménagé au-dessous ou au-dessus du sol pour entreposer du combustible.

D4 | ACCIDENTALITÉ

Agglomérations

On entend par « Agglomérations », l'ensemble des réseaux (sauf les autoroutes) situés à l'intérieur d'une agglomération au sens du Code de la route (parties de routes, c'est-à-dire l'ensemble des sections situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau (sauf les autoroutes), situé hors agglomération, constitue la catégorie « hors agglomérations ». Les « autoroutes » constituent un milieu à part entière.

Accident corporel

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- provoque au moins une **victime**, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
- survient sur une voie (publique ou privée) ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

Pour chaque accident corporel, deux types d'usagers sont distingués : les **indemnes** et les **victimes**.

Usagers d'un accident corporel			
Indemnes	Victimes		
	Blessés		Tués
	Blessés légers	Blessés hospitalisés	

Indemnes

Les usagers indemnes sont les usagers impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical.

Victimes

Ce sont les usagers impliqués non indemnes. Parmi les victimes, sont distingués :

- les personnes **tuées** : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;
- les blessés : victimes non décédées, dont l'état nécessite des soins médicaux (c'est-à-dire prodigués par un professionnel de la santé, quel que soit le cadre de ces soins : hôpital, cabinet médical, voire sur place).

Blessés

Ce sont parmi les victimes, des victimes non **tuées** parmi lesquelles sont distingués :

- les blessés **légers**, dont l'état nécessite un soin médical mais qui, en cas d'hospitalisation, ne sont pas hospitalisés plus de 24 heures.
- les blessés **hospitalisés**, dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation.

Tués (personnes tuées)

Les personnes tuées sont les victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident. Cette définition européenne est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005 permettant à la France de se comparer avec ses voisins européens. Avant le 1^{er} janvier 2005, le nombre de décès consécutifs à des accidents de la route, collecté en France, était le nombre de morts constatés dans les 6 jours qui suivent l'accident.

Le taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée est le pourcentage de véhicules ayant dépassé la vitesse maximale autorisée qui diffère selon la catégorie de la route et le type de véhicule.

Zones de sécurité

Les zones de sécurité (« Search and Rescue » SAR en anglais) sont des zones de responsabilité de sauvetage que les États ont déclarées auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI). En France, cette mission est dévolue aux Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), responsables du sauvetage de la vie humaine de la plage jusqu'à la limite de la zone de responsabilité française.

Accidents aériens

Champ : accidents corporels sur le territoire français métropolitain, quelle que soit la nationalité de l'avion, couvrant :

- le transport public ou l'aviation commerciale (avions et hélicoptères des compagnies aériennes) ;
- l'aviation générale (avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés, privés) ;
- le travail aérien (avions, hélicoptères et ULM des sociétés et des privés pour épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, hélitreuilage, etc.)

Dans le cas de collisions entre deux aéronefs ou plus, il y a autant d'occurrences que d'aéronefs impliqués. Les accidents corporels regroupent les blessures mortelles ou graves. Sont exclues les blessures légères, non prises en compte par l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale).

Accidents ferroviaires

Champ : accidents se produisant sur le réseau ferré national (RFN) pouvant se décomposer en collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies ou autres.

La définition retenue correspond aux indicateurs de sécurité communs (ISC) qui comptabilisent, pour chaque catégorie d'accidents, les accidents dits significatifs, c'est-à-dire : « tout accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages significatifs au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation. Les accidents survenus dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts sont exclus. »

À partir du 1^{er} janvier 2009, la définition des accidents est modifiée en excluant désormais les suicides et tentatives de suicides.

Morts (ou « tués ») : voyageurs, agents en service et autres ouvriers travaillant sur le réseau ferré national et victimes routières des accidents aux passages à niveau, décédés dans les 30 jours suivant l'accident.

Blessés graves : personnes hospitalisées plus de 24 heures (mais non décédées dans les 30 jours suivants).

Accident de personne : tout accident d'une ou plusieurs personne(s) subissant une collision avec un véhicule ferroviaire, une partie du véhicule ou un objet détaché du véhicule. Sont prises en compte les personnes qui tombent de véhicules ferroviaires ainsi que les personnes qui tombent ou qui sont heurtées par des objets non fixés pendant leur voyage à bord.

Accidents maritimes

Le bilan humain est fixé dès la clôture de l'opération de sauvetage. Tout nouvel élément comme la découverte de corps vient modifier le statut de la victime de « disparu » en « mort » si le lien est avéré avec une opération du CROSS.

E | TRANSPORT DE MARCHANDISES**Transport intérieur de marchandises**

Les transports intérieurs sont les transports ou la portion des transports réalisés sur le territoire d'un État donné (indépendamment du pavillon du véhicule et de l'origine ou de la destination de la marchandise et du véhicule). Ainsi, en France, outre les transports nationaux, les transports intérieurs comptabilisent la seule partie des transports internationaux réalisée sur le territoire français (Paris-Valenciennes pour un transport d'échange Paris-Berlin, Vintimille-Port-Bou pour un transport de transit Turin-Barcelone).

Transport national de marchandises

Transport entre un lieu de chargement et un lieu de déchargement situés dans le même pays, quel que soit le pavillon du véhicule (routier, ferroviaire ou fluvial).

Transport international de marchandises

Transport entre un lieu de chargement et un lieu de déchargement situés dans deux pays différents.

Cabotage

Transport national effectué par un véhicule immatriculé dans un autre pays.

Transport routier de marchandises

Activité consistant à transporter des biens en faisant rouler des véhicules routiers.

Deux modalités sont considérées pour le transport routier de marchandises (TRM) :

- le TRM restreint comprend : le TRM de proximité (NAF rév.2 : 49.41B) et le TRM interurbain (49.41A) ;
- le TRM élargi comprend aussi la location avec conducteur (49.41C), la « messagerie, fret express » (52.29A).

Jauge brute

Dimensions hors tout d'un navire, déterminées conformément à la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires. Cette mesure s'exprime en tonneaux de jauge brute ou tonneaux ou en mètres cubes. Un tonneau de jauge brute vaut 100 pieds cubes, soit environ 2 832 m³.

Roulier (navire) dénommé Ro-Ro

Un roulier est un navire utilisé pour transporter entre autres des véhicules, chargés grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. On les dénomme aussi Ro-Ro, (de l'anglais Roll-On, Roll-Off, littéralement « roule dedans, roule dehors ») pour faire la distinction avec les navires de charge habituels où les produits sont chargés à la verticale par des grues. L'appellation Ro-Ro fait référence avant tout à la technique de manutention : on charge et décharge les colis en les faisant rouler depuis la rampe Ro-Ro portuaire (quand elle existe) vers la rampe mobile du navire, ce qui permet ainsi de conduire tout ce qui est roulant dans le garage du navire ou de l'en évacuer dans l'autre sens. Le Ro-Ro est particulièrement adapté au transport de camions, de semi-remorques, de tracteurs, de pelleteuses, etc... Il est également adapté au transport de conteneurs ou de caisses mobiles acheminés dans le garage du navire au moyen de chariots à fourche ou de remorques esclaves (plus familièrement appelés *mafis* du nom de la société allemande qui les a conçues).

Tonnage de port en lourd

Le port en lourd d'un navire représente le chargement maximal qu'il peut emporter sans le mettre dans une position dangereusement basse dans l'eau. Il est égal à la différence, exprimée en tonnes, entre, d'une part, le déplacement d'un navire en calaison franc-bord d'été dans une eau d'un poids spécifique de 1,025 et, d'autre part, le poids du navire à vide, c'est-à-dire le déplacement, exprimé en tonnes, du navire sans cargaison, sans combustible ni huile de graissage, sans eau de ballastage, sans eau fraîche ni eau potable dans les réservoirs, sans provisions consommables, sans passagers ni équipage ni leurs effets.

Entrepôt ou plateforme logistique (EPL)

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

Aire logistique dense

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

Aire logistique élargie

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

F | TRANSPORT DE VOYAGEURS

Autorité organisatrice de transport (AOT)

Une autorité organisatrice de transports (AOT) est une des collectivités auxquelles la loi d'orientation pour les transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (Loti) a confié la mission d'organiser les transports. Les communes, ou plus souvent leurs regroupements, sont autorités organisatrices des transports urbains. Elles en assurent l'exploitation directe en régie ou bien la délèguent à des sociétés privées. Elles participent à l'équilibre financier des services grâce notamment au **versement transport** prélevé sur la masse salariale des entreprises situées dans leur **périmètre des transports urbains (PTU)**. Les départements sont autorités organisatrices des transports non urbains sur leur territoire. Les régions sont autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux.

La mise en cohérence de l'action des AOT (région pour les TER, conseil départemental pour les autocars, et une ou plusieurs intercommunalités) à l'intérieur des aires urbaines, peut passer par la création d'un syndicat mixte des transports, auquel les différentes AOT délèguent leur compétence sur le territoire concerné.

Depuis la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, l'**Autorité organisatrice de la mobilité (AOM)** remplace l'Autorité organisatrice de transport (AOT).

Transport intérieur de voyageurs

Les transports intérieurs sont les transports ou la portion des transports réalisés sur le territoire d'un État donné (indépendamment de la nationalité des personnes et du véhicule, et de l'origine ou de la destination des personnes et du véhicule). Ainsi, en France, les transports intérieurs de voyageurs comptabilisent la seule partie des transports internationaux réalisée sur le territoire français : par exemple, seuls les kilomètres parcourus sur le territoire français par les lignes ferroviaires internationales (comme Eurostar ou Thalys) sont prises en compte.

Versement transport (VT)

Le versement transport (VT) est une contribution locale des employeurs qui permet de financer les transports en commun. Elle est recouvrée par l'Urssaf au titre des cotisations sociales pour être reversée aux autorités organisatrices de transports (commune, département, région, etc.).

F2 | TRANSPORT COLLECTIF URBAIN

Autorité organisatrice de transport urbain (AOTU)

Une autorité organisatrice de transport urbain est une forme d'autorité organisatrice de transports (AOT). L'AOTU assure l'organisation du réseau de transport urbain sur son territoire, le périmètre de transport urbain (PTU). Pour cela, l'AOTU perçoit le **versement transport** (VT). L'autorité organisatrice de transport urbain délègue l'exploitation de son **réseau** à un **opérateur** de transport.

Île-de-France Mobilités (ex-Stif)

L'organisation des transports en Île-de-France constitue une exception puisqu'elle est fixée par le décret du 14 novembre 1949 et non par la loi d'orientation pour les transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (Loti) qui ne s'y applique pas. Île-de-France Mobilités (ex-Stif) est l'actuelle autorité organisatrice de l'ensemble des transports de voyageurs en Île-de-France.

Kilomètres produits

Nombre de kilomètres effectués, y compris « haut-le-pied », par l'ensemble des véhicules pour tous les services du réseau urbain (services réguliers ordinaires, services spéciaux ou occasionnels), y compris la sous-traitance. Pour les métros et les tramways, les kilomètres sont comptabilisés par rame et non par voiture.

Les kilomètres « **haut-le-pied** » sont ceux effectués à vide par les véhicules de transport collectif en dehors des services, entre les dépôts et les terminus par exemple.

- Densité de la production kilométrique

Rapport entre la totalité des kilomètres produits (mesurée en véhicules-kilomètres) d'un PTU et la superficie de ce PTU (en km²).

- Offre kilométrique

Rapport entre la totalité des kilomètres produits à l'intérieur d'un PTU et la population de ce PTU.

- Places-kilomètres offertes (PKO)

Produit des kilomètres parcourus (par l'ensemble des véhicules) par la capacité de ces véhicules. Comme l'offre kilométrique, il s'agit d'un indicateur permettant de mesurer l'offre de transport faite aux usagers.

Périmètre de transport urbain (PTU)

Une ou plusieurs communes réunies au sein d'une structure intercommunale pour l'organisation d'un service de transport public urbain. La collectivité locale compétente est désignée comme autorité organisatrice de transports urbains (AOTU). Depuis la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, le périmètre de transports urbains (PTU) devient le **ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité**.

Classes des réseaux de transports collectifs urbains, définies par l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) :

- Grands réseaux ou réseaux de classe 1 : réseaux des agglomérations de plus de 250 000 habitants ;
- Réseaux intermédiaires ou réseaux de classe 2 : réseaux des agglomérations de 100 000 à 250 000 habitants ;
- Petits réseaux ou réseaux de classe 3 : réseaux des agglomérations de moins de 100 000 habitants.

Dans ce rapport, la classification retenue est différente de celle définie par l'UTP, du fait du nombre trop important de réseaux des agglomérations de moins de 100 000 habitants :

- Grands réseaux ou réseaux de classe 1 : réseaux des agglomérations de plus de 100 000 habitants (avec ou sans TCSP « lourd ») ;
- Réseaux intermédiaires ou réseaux de classe 2 : réseaux des agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants ;
- Petits réseaux ou réseaux de classe 3 : réseaux des agglomérations de moins de 50 000 habitants.

Transports collectifs en site propre (TCSP)

Il s'agit d'un système de transport public de voyageurs, utilisant une voie ou un espace affectés à sa seule exploitation, bénéficiant généralement de priorités aux feux et fonctionnant avec des matériels allant des autobus aux métros, en passant par les tramways.

- Bus à haut niveau de service (BHNS)

Le BHNS est un transport collectif en site propre (TCSP) caractérisé par un véhicule routier répondant au code de la route (limité à 24,5 mètres en longueur). Par une approche globale (matériel roulant, infrastructure, exploitation), le BHNS assure un niveau de service continu supérieur aux lignes de bus conventionnelles (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité) et s'approche des performances des tramways. Le bus est ici considéré dans sa conception la plus large. Il peut être guidé (guidage matériel ou immatériel) ou non guidé, à motorisation thermique, électrique ou hybride.

Transports collectifs en site propre « lourd » (TCSP lourd)

On parle de TCSP « lourd » pour désigner les métros et les tramways afin de les distinguer des autobus notamment.

F4 | TRANSPORT AÉRIEN

Liaisons radiales (Île-de-France - province)

Liaisons aériennes entre Paris-CDG ou Paris-Orly et les autres aéroports métropolitains.

Liaisons transversales (province - province)

Liaisons entre aéroports métropolitains hors Paris-CDG et Paris-Orly.

Mouvement commercial

Vol de transport public. Les mises en places, les vols circulaires, les vols d'entraînement ou les vols gouvernementaux en sont exclus.

Passager local

Passager au départ ou à l'arrivée sur un aéroport, hors transit.

Passager kilomètre transporté (PKT)

Produit du nombre de passagers transportés par la distance moyenne parcourue par passager. Cette unité est équivalente au **voyageur-kilomètre** (voy-km) utilisé plus généralement pour les autres modes de transport (routier et ferroviaire).

Transit

Au regard d'un aéroport et sur un même numéro de vol, passager originaire d'une escale antérieure et à destination d'une escale ultérieure.

Vol

Parcours d'une ou plusieurs étapes consécutives repérées par un même numéro de vol et une même date.

F6 | LE VÉLO

Aménagement cyclable

Tout aménagement (de voirie ou non, ponctuel ou linéaire) spécifiquement destiné aux cyclistes et n'étant pas destiné, par conception, à être utilisé par d'autres usagers, sauf si un partage est explicitement prévu. Les aménagements cyclables comprennent les voies cyclables, mais également la signalisation ou le stationnement. Ils visent à sécuriser les déplacements des cyclistes en milieu urbain comme en milieu rural.

- **Bande cyclable**¹ : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.
- **Piste cyclable**¹ : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues.
- **Voie verte**¹ : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.
- **Zone de rencontre**¹ : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.
- **Zone 30**¹ : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

(1) Code de la route, article R110-2, modifié par décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010 - art. 2.

Double sens cyclable

Sens unique classique pour les véhicules motorisés, mais ouvert à la circulation des cyclistes dans les deux sens.

Sas pour cyclistes aux carrefours à feu

Espace de sécurité délimité entre le feu tricolore et la ligne d'arrêt des véhicules réservé aux cyclistes. Il permet de se placer devant les véhicules à l'arrêt pour tourner en sécurité à gauche au carrefour et pour être visible des automobilistes qui tournent à droite.

Vélo à assistance électrique (VAE)

Le VAE est un vélo équipé d'un moteur électrique, alimenté par une batterie rechargeable sur une simple prise de courant. Il impose cependant de pédaler. Le moteur accompagne le mouvement et facilite le franchissement des difficultés : côte, vent de face ou distance.

Vélo en libre-service (VLS)

Les services de vélos en libre-service (VLS) correspondent à une location de vélos de courte durée où le vélo peut être emprunté à une station sur l'espace public de manière automatisée 24 h/24, 7 j/7 pour la durée de son déplacement. Le cycliste peut prendre et déposer son vélo à des endroits distincts : c'est le principe du "One-way".

Véloroute

Itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, continu (sans interruption, y compris dans les villes), adapté à la circulation à vélo (sécurité, balisage).

G | BILAN DE LA CIRCULATION**Immatriculation**

Mouvement de mutation d'un véhicule avec émission d'un certificat d'immatriculation. Ces mouvements incluent les immatriculations de véhicules neufs (première mise en circulation du véhicule), ainsi que les immatriculations de véhicules d'occasion (changement de propriétaire depuis la première mise en circulation).

À compter d'avril 2009, les véhicules bénéficient d'une immatriculation à vie. Cela n'affecte pas la définition statistique de l'immatriculation d'occasion, les immatriculations concernent les véhicules neufs ou les ventes de véhicules d'occasion bien que ces derniers ne changent pas de numéro. Ces mouvements sont relatifs à la série dite normale, c'est-à-dire hors véhicules en transit temporaire, en immatriculation temporaire, militaires ou de l'administration civile de l'État.

Véhicule

Un véhicule est un engin mobile, qui permet de déplacer des personnes ou des marchandises d'un point à un autre. On distingue :

- les véhicules à moteur (voitures, camions, avions, etc.) ;
- les véhicules destinés à être tractés par des véhicules à moteur (**remorques**, barges, wagons, etc.) ;
- les autres véhicules incluant ceux à motorisation humaine (vélo, diable, etc.), animale (charrette) ou à propulsion naturelle (éolienne, gravitationnelle - voiliers, planeurs).

Dans le cas des véhicules destinés au transport de voyageurs, on distingue les véhicules à usage principalement individuel (voiture, cyclomoteur, vélo, trottinette, skateboard, skis, etc.) des véhicules à usage collectif (autocar, péniche, train, etc.).

Véhicule utilitaire

Dans la présente publication, les véhicules utilitaires regroupent les autobus et les autocars, les camions et les camionnettes, les tracteurs routiers, les véhicules automoteurs spécialisés.

On distingue les véhicules utilitaires légers (moins de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) et utilisables avec un permis de conduire B) des autres véhicules utilitaires.

Véhicule automoteur spécialisé (Vasp)

Cette dénomination désigne un véhicule à moteur destiné à des usages complémentaires au transport. Exemple : ambulances, bennes à ordures ménagères, camping-cars, grues routières, véhicules d'incendie, etc.

Camion

Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et de moins de 3,5 tonnes de PTAC.

Tracteur routier

Véhicule à moteur dépourvu de caisse (par conséquent, non susceptible de contenir des marchandises) dont la vocation est de tirer des semi-remorques ou tout autre véhicule routier non automobile.

Les tracteurs agricoles ne sont pas inclus dans cette catégorie.

Remorque

Véhicule non automoteur sur roues, destiné à être tracté par un autre véhicule.

Semi-remorque

Véhicule routier non automoteur destiné au transport de marchandises sans essieu avant, conçu de manière à ce qu'une partie du véhicule et une partie importante de son chargement reposent sur le tracteur routier.

Camionnette

Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et de moins de 3,5 tonnes de PTAC.

VUL (définition retenue dans ce rapport)

Véhicule de moins de 3,5 tonnes de PTAC, n'ayant ni siège arrière ni point d'ancrage de sièges arrière. Il peut s'agir d'une camionnette, d'un fourgon, d'un dérivé de voiture particulière. Les carrosseries peuvent être aménagées pour des utilisations particulières (exemple : bennes).

Motocycle

Les motocycles comprennent : les tricycles à moteur, les quadricycles à moteur, les motocyclettes légères dont la puissance maximale nette n'excède pas 11 kW et dont la cylindrée n'excède pas 125 cm³, les motocyclettes autres que légères de puissance maximale comprise entre 11 kW et 25 kW, et de puissance maximale nette/poids en ordre de marche inférieure ou égale à 0,16 kW/kg, les motocyclettes de puissance maximale supérieure à 25 kW.

Voiturette

Véhicule (cyclomoteurs carrossés à plus de deux roues) dont la cylindrée est inférieure à 50 cm³ pour les véhicules à essence, ou dont la puissance n'excède pas 4 kW pour les véhicules fonctionnant à un autre carburant que l'essence.

Réseau routier

Le réseau routier comprend le réseau national (autoroutes concédées, autoroutes interurbaines, autoroutes et voies rapides urbaines, routes nationales), les autres routes (départementales, communales).

réunions

Comptes rendus des réunions plénières

- Réunion plénière de la Commission du 19 février 2019
- Réunion plénière de la Commission du 12 juillet 2019



Compte rendu de la réunion de la CCTN du 19 février 2019

Sous la présidence de

M. ROCHE, Vice-président de la Commission des comptes des transports de la Nation

Liste des participants :

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer	(DGITM)	M. DUPENDANT
Direction générale de l'aviation civile	(DGAC)	M. GUITTET
Institut national de la statistique et des études économiques	(INSEE)	Mme ANDRIEUX Mme JALLET
Direction générale du Trésor	(DGT)	M. CREMEL
France Stratégie – Commissariat général à la stratégie et à la prospective	(CGSP)	M. COLARD
Banque de France	(BdF)	M. BRUNET
Conseil général de l'environnement et du développement durable	(CIDMUV)	Mme BANOUN
Société nationale des chemins de fer français	(SNCF, EPIC de tête)	Mme CAILLAUX
Société nationale des chemins de fer français- mobilités	(SNCF mobilités)	M. DUTRIEUX
Union des Transports Publics et ferroviaires	(UTP)	Mme LOPES d'AZEVEDO
La Poste		Mme CHAU
Fédération des entreprises de transport et logistique de France	(TLF)	M. VANDALLE
Comité national routier	(CNR)	M. GIRET
Union Routière de France	(URF)	M. AZUAR
Comité des constructeurs français d'automobiles	(CCFA)	Mme GUILLON
Fédération nationale des transports routiers	(FNTR)	M. DALY
Île-de-France Mobilités	(IDFM)	M. MAHIEU
France nature environnement	(FNE)	M. LANG
Fédération française de carrosserie - Constructeurs	(FFC)	M. GILLET
Fédération nationale des usagers des transports	(FNAUT)	Mme GHEMARD
Union interfédérale des transports de la confédération générale du travail	(CGT-UIT)	M. LE MERRER
Fédération des transports et de la logistique	(FO-UNCP)	M. LEFEBVRE
Agence de financement des infrastructures de transport de France	(AFITF)	M. JOSSE
Autorité de la qualité de service dans les transports	(AQST)	M. SAUVANT
Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières	(ARAFER)	M. CHALMEAU
Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique	(CITEPA)	M. ANDRÉ
Fédération nationale du transport de voyageurs	(FNTV)	Mme LABRUNE
Observatoire national interministériel de la sécurité routière	(ONISR)	Mme SALATHE
Union des aéroports français et francophones associés	(UAF et FA)	Mme SUESCUN
Personnalités qualifiées :		M. LATERRASSE M. BUREAU

Pour le Service économie, évaluation et intégration du développement durable (SEEIDD) :

M. DUPUIS, M. MEUNIER, M. DOMERGUE, M. ROUCHAUD

Pour le Service de la donnée et des études statistiques (SDES) :

M. MOREAU, Mme BESSIERE, M. BROUILLET, M. COLUSSI, M. DRUILLE, M. HOFSTETTER, M. LAMBREY, M. MAUGE, M. NGUYEN M. RAGEAU, Mme RICOCH (rapporteur de la commission), Mme SARRON (secrétaire de la Commission), M. SERRE, M. TREVIEN, M. WEMELBEKE.

Excusés : M. ABELE, M. CHANG, M. CROQUETTE, M. MARTIN, Mme SOGUET.

M. Roche (vice-président) : nous allons parler du bilan de l'évolution des transports au cours des trois premiers trimestres de l'année 2018, puis nous reviendrons sur le travail engagé de rénovation des comptes et de leur présentation au sujet duquel une réunion du groupe de travail s'est tenue en décembre. La prochaine réunion du groupe de travail se tiendra le 29 mars. En parallèle, nous avons organisé une consultation des membres de la commission sur les études et les réflexions qui pouvaient être conduites afin de différencier ce qui pouvait faire partie d'un programme de travail de production de ce qui pouvait peut-être être des réflexions exploratoires. Je vous remercie d'avoir contribué à ce travail qui vous sera restitué puis nous en débattrons. L'enquête sur les entrepôts et les établissements de la logistique, l'étude sur les firmes des transports à l'international et l'évaluation du forfait mobilité (prise en charge du covoiturage et du vélo pour les déplacements domicile-travail) seront ensuite présentés.

Présentation de Clotilde Sarron – les 9 premiers mois de l'année 2018

Présentation de Layla Ricroch – rénovation du rapport et programme de travail de la commission

M. Roche (vice-président) propose d'organiser la réunion en deux parties : la première sur la rénovation du rapport et la seconde sur les questions d'études. Nous avons évoqué la possibilité de mettre à disposition des outils pour les utilisateurs pour qu'ils puissent faire par eux-mêmes la valorisation des données qui sont dans les fichiers annexes. Est-ce que cela est envisagé pour l'édition de cette année et techniquement possible ?

Mme Ricroch (SDES) : le CGDD met en place un Datalake qui va permettre de stocker l'ensemble des données produites par le ministère. Dans un premier temps, la datavisualisation ne sera pas disponible. Il est prévu dans une deuxième livraison du datalake de pouvoir disposer d'outil de datavisualisation. Nous avons choisi de nous orienter vers l'outil mis en place par le CGDD et de ne pas développer en interne d'outil pour l'année de transition qui arrive.

M. Roche (vice-président) indique que la première réunion du groupe de travail a porté sur la qualité de service, la seconde qui se tiendra en mars portera sur les externalités de transports : GES, polluants et bruits. M. Roche demande comment seront pris en compte les conclusions de la première réunion du groupe de travail.

Mme Ricroch (SDES) précise que les conclusions de la première réunion du groupe de travail, comme par exemple la nécessité d'analyser les données concernant les bruits des transports, seront prises en compte pour la poursuite des échanges lors de la réunion de mars.

M. Le Merrer (CGT) indique qu'il n'a pas de remarques particulières concernant la rénovation et que la méthode employée dans le cadre qui nous est contraint. Il marque son intérêt pour les travaux du groupe de travail sur les externalités.

M. Colussi (SDES) précise que la rénovation du chapitre B du rapport de la CCTN concernant le passage des comptes des entreprises (unités légales juridiques = Siren) aux comptes des « entreprises profilées » (entreprises au sens de la loi de modernisation de l'économie) n'est pas encore entérinée pour la prochaine CCTN de juillet et nécessite l'aval de l'Insee. Cette modification méthodologique traduit une vision économique différente qui aura un impact conséquent sur la représentation économique du secteur des transports, les contours des sous-secteurs étant modifiés. M. Colussi ajoute aussi une précision sur l'autre point de rénovation du chapitre B relatif à l'ajout d'une fiche sur les comptes des ports en indiquant que le champ concerne uniquement les ports (maritimes et fluviaux) sous tutelle de l'État (à l'exception du port d'intérêt national de Saint-Pierre-et-Miquelon). Ainsi le grand port de « Boulogne Calais » géré par une société privée sous tutelle de la région Hauts-de-France est exclu du champ car ce port n'est pas sous tutelle de l'État.

M. Roche (vice-président) propose de passer aux questions concernant le programme de travail.

M. Lefevre (FO) se demande comment pourraient être collectées des données sur les deux-roues, motorisés ou non et les VUL.

M. Le Merrer (CGT) remercie les intervenants pour leurs présentations et notamment la description des études qui pourraient être réalisées dans le cadre du programme de travail pluriannuel. Il serait également utile d'estimer l'impact du développement des véhicules autonomes sur les besoins en infrastructures (bornes d'échanges de données, développement de la 5G, routes connectées). Dans le cadre de la future loi des mobilités, le chapitre concernant les véhicules autonomes qu'ils soient pour le transport de fret ou de voyageurs est important, notamment avec la mise en place d'expérimentations qui se mettront en place rapidement. C'est pourquoi il est important de savoir ce qu'ils représentent en matière de besoins et en termes de volumes financiers. En effet, les coûts des véhicules autonomes et des infrastructures nécessaires seront répartis entre les entreprises utilisatrices et la société. Enfin, la protection des données des entreprises, c'est-à-dire l'encadrement de la propriété intellectuelle et de l'utilisation qui en est faite, reste un sujet majeur.

M. Roche (vice-président) ajoute que suite au rapport d'Anne-Marie Idrac, Haute responsable pour la stratégie de développement du véhicule autonome, (« Développement des véhicules autonomes : orientations stratégiques pour l'action publique », mai 2018), avait été décrit un plan d'action qui comportait un grand nombre de volets dont celui qui vient d'être évoqué. Pour chaque volet, un dispositif est mis en place avec les partenaires concernés, CGDD ou DGITM par exemple selon les problématiques, afin d'apporter des réponses à chacun des points. Il pourrait être intéressant de témoigner en commission de l'avancement de ce plan d'action afin que les membres de la Commission puissent identifier qui fait quoi dans l'ensemble des questions très variées qui composent ce sujet.

Le vice-président prendra contact avec la DGITM afin de voir sous quelle forme un point d'étape spécifique du plan d'action puisse être fait lors de la commission de juillet.

M. Lefebvre (FO-UNCP) indique avoir essayé sans succès de trouver des données disponibles concernant les VUL et les deux-roues. Ces véhicules n'ont pas de chronotachygraphes ni de documents de transport la plupart du temps. Les trois quarts des VUL et des coursiers vélo ou moto sont de vrais ou faux indépendants. C'est pourquoi il est compliqué de collecter des données sur ce champ. Nous avons pu voir lors de la première présentation l'envol des entreprises pour la livraison à domicile. Il s'agit le plus souvent d'« indépendants ». M. Lefebvre est également président de l'observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans le transport et la logistique, qui dans le cadre de son rapport annuel met également en avant cette envolée. Il serait intéressé pour savoir comment récupérer des données sur les VUL et les deux-roues motorisés ou non.

Mme Ricroch (SDS) confirme qu'elle évoquait bien dans sa présentation les besoins de données des membres de la Commission et qu'il n'existe pas actuellement de dispositif de collecte sur ce champ. Néanmoins, lorsque le système informatique qui permettra d'apparier les contrôles techniques au répertoire d'immatriculation des véhicules sera opérationnel, le CGDD disposera de données concernant les kilométrages des VUL et pourra ainsi caractériser l'activité du trafic. Cela ne sera pas possible concernant les deux-roues motorisés qui nécessitent un dispositif de collecte ad hoc.

M. Laterrasse ajoute qu'il a à plusieurs reprises plaidé au sein de la commission sur la nécessité, et cela semble inclus dans le programme tel qu'il nous a été présenté, de s'attacher à construire une vision cohérente et de mise en perspective des connaissances dont on dispose. La prospective répond pour partie seulement à cette préoccupation. Il semble que nous sommes confrontés à une certaine urgence de définitions de politiques publiques qui soient adaptées à la transition énergétique, qui est un problème très complexe dans le champ des transports. La commission peut peut-être jouer un rôle de ce point de vue. Certaines connaissances doivent être affinées ou sont à acquérir, mais nous avons déjà un grand nombre de connaissances. La question de la capacité à la mettre en perspective se pose de manière assez aiguë. Par exemple, depuis 25 ans, un grand nombre de travaux nous ont mis en garde sur la dépendance automobile, ce qui a peut-être été oublié dans la dernière période. Cet effort de mise en perspective est encore largement devant nous et nous avons la capacité à le conduire. De la même manière, nous pouvons d'ores et déjà commencer à conduire des exercices de prospective avec les données dont nous disposons même un peu anciennes.

M. Roche (vice-président) indique que le CGEDD va travailler en 2019 sur les questions méthodologiques pour savoir comment aborder un exercice de prospective à partir des brèves d'informations existantes dans les études, en essayant de reposer le questionnement par rapport à l'aide à la décision publique. Cela rejoint la préoccupation de M. Laterrasse. Des contacts ont été pris au CGDD et la DGITM pour travailler ensemble, avec le réseau scientifique et technique. Ce travail se déroulerait sur un an et demi à deux ans et aura la capacité d'accueillir au fur et à mesure de son avancement les travaux de prévisions qui seront réalisés par le CGDD. Cette initiative et le cadre méthodologique de la démarche peuvent également être un des éléments abordés lors de la commission de juillet. Concernant les données, la présentation qui a été réalisée concerne l'expression des besoins en termes de programme d'études. Il n'y a pas nécessairement de réponses complètement adaptées aux demandes que nous avons collectées. Des réunions de travail spécifiques à des questions particulières pourront être mises en place afin de mieux sérier ce qui est faisable ou non et à progresser sur la valorisation des données existantes ou de créer de la connaissance nouvelle. M. Roche propose de sélectionner des axes prioritaires et de mettre en place un groupe de travail qui étudie ce que l'on peut proposer. Il note que des chantiers sont déjà en cours et qu'ils ne nécessitent pas que la commission s'en saisisse pour ce qui concerne les études d'ensemble.

Mme Ricroch (SDS) précise avoir identifié, parmi les besoins recensés, des études ciblées sur le transport de marchandises (logistique urbaine, dernier kilomètre par exemple) pour lesquelles il semble qu'il n'y ait pas de données naturellement disponibles pour avoir des réponses pertinentes sur ces sujets.

M. Roche (vice-président) demande s'il est possible de progresser sur les questions de logistique urbaine. Une mission confiée par les ministres à M. Daher et Emar sur la stratégie logistique a débuté et s'inscrit dans un calendrier coordonné avec la stratégie portuaire qui a été annoncée à l'occasion du dernier Cimer. Dans la lettre de mission de la stratégie logistique avait été initialement évoquée la logistique du dernier kilomètre, question qui

n'a pas été retenue pour des raisons de moyens lors de la réunion de cadrage avec les ministres. Cette thématique, même si elle a fait l'objet de nombreux colloques, pourrait donc être reprise par la Commission car il n'y a pas de travaux ministériels engagés sur ce sujet.

M. Le Merrer (CGT) partage l'avis de M. Roche. En effet, la réforme des territoires implique l'identification des plateformes logistiques, leur embranchement ou non embranchement au réseau ferroviaire. La région Île-de-France avait ainsi commandé une étude sur la logistique urbaine. Un panorama de la logistique du dernier kilomètre est nécessaire, car c'est le kilomètre le plus impactant au niveau environnemental. Il nécessite une multiplicité d'acteurs, sans doute avec du travail dissimulé. Dans le cadre de la loi des mobilités, il pourrait être un trafic subventionné dans le cadre des schémas régionaux. Le dernier kilomètre est problématique pour les acteurs traditionnels du TRM. Par exemple, une livraison pour laquelle la personne n'est pas à son domicile coûte plus cher à l'entreprise que si la personne est présente. Des études sont en cours pour étudier l'automatisation dans l'ouverture des portes par exemple. Il est nécessaire d'étudier ce sujet concernant le salariat, les externalités, la congestion générée.

M. Roche (vice-président) indique que le sujet des plateformes numériques de mise en relation devrait quant à lui être pris en charge par la mission de la stratégie logistique. Il est donc préférable d'attendre les conclusions des missions sur ce sujet.

M. Laterrasse ajoute que l'ensemble de ces sujets sont liés les uns aux autres. Un rapport très intéressant de l'APUR avait été réalisé pour la ville de Paris sur le développement de la logistique en lien avec le développement de la traction électrique qui est un moyen pertinent pour le transport de marchandises sur le dernier kilomètre. Il faudrait regarder la logistique urbaine non pas de manière générale mais en fonction des défis qui sont devant nous notamment en termes de pollution atmosphérique et de transition énergétique. L'ensemble de la chaîne qui sert la logistique urbaine est concernée : les véhicules électriques, les infrastructures de recharge, les plateformes. Des études montrent que les grandes plateformes comme Amazon font de plus en plus de logistique retour dans le service rendu qui génèrent des mouvements de colis complètement déraisonnables au regard des enjeux du développement durable. L'intérêt est de traiter ces questions de manière synergique. Les interactions sont davantage nouvelles en termes d'études que les problèmes qui ont été largement documentés.

M. Lang (FNE) indique que le transport par les véhicules légers échappe pratiquement au cadre réglementaire. Il est urgent de réfléchir sur cette mutation qui est en train de se produire et qui aura des conséquences très lourdes en matière environnementale, que ce soit la logistique urbaine, le développement inconsidéré des VUL qui n'est actuellement pas maîtrisé.

M. Lefebvre (FO) précise qu'il faut bien différencier les plateformes logistiques des plateformes de mise en relation. Le premier gère de la marchandise tandis que le second gère du service. L'impact du cocolisage devrait être étudié. En effet, les problèmes liés au cocolisage devraient être les mêmes que ceux observés dans le secteur du déménagement : dégradation de la qualité du service, impact sur les salariés du transport. Le dernier kilomètre est important pour les entreprises du TRM avec la perte des longues distances, même si les entreprises essaient de rationaliser ce dernier kilomètre et de réaliser des économies. En revanche, il est trop tôt pour étudier l'impact du passage au 80 km/h [sujet évoqué dans la présentation des besoins d'études].

M. Roche (vice-président) comprend que le rôle du groupe de travail, sur la logistique du dernier kilomètre dans l'ensemble de ses dimensions : sociales, économiques et environnementales, pourrait être de produire un cahier des charges qui puisse ensuite être adressé au dispositif adéquat, la commission jouant un rôle de lieu de dialogue sur ce qui peut être regardé en détail, de manière technique sur ces questions. Un groupe de travail sera mis en place d'ici l'été sur le sujet.

M. Roche (vice-président) pense qu'il y a une urgence à répondre sur la question de la mobilité périphérique parmi les sujets sur le transport de voyageurs.

M. Bureau demande si l'on a besoin d'une étude ou d'une publication de synthèse de type Insee Première/Théma. Il s'agit peut-être davantage dans un premier temps de mobiliser et de synthétiser les données existantes.

M. Roche (vice-président) confirme qu'il s'agit d'un sujet pour lequel la production statistique peut apporter un éclairage et pas seulement sur la mobilité au sens strict. Le CGET a repris des cartes sur l'accessibilité à un certain nombre de services. Cette description de la mobilité dans la vie quotidienne (équipement des ménages, accès aux services, etc.) est un sujet sur lequel le CGDD a sans doute prévu de travailler.

S. Bessière (SDES) indique que l'enquête Mobilité des personnes est sur le terrain. La collecte a commencé en mai 2018 et s'achèvera en avril 2019. Cette enquête a vocation à apporter un grand nombre de données pour remettre à jour les études sur la mobilité. De nombreux travaux seront menés à partir de l'enquête en 2020.

réunions : comptes rendus des réunions plénières

M. Roche (vice-président) demande s'il n'y a pas des questions que nous ne nous sommes pas posées sur les données existantes et qui mériteraient d'être abordées. Par exemple, les données de quantiles de revenus pourraient être croisées avec un certain nombre d'autres données disponibles de l'Insee. M. Roche demande s'il y a eu des études de l'Insee récemment sur ce champ.

M. Moreau (SDES) répond qu'il n'y a pas eu à sa connaissance d'étude sur ce champ réalisée récemment par l'Insee. Cependant les derniers événements font que l'Insee a été fortement mobilisé sur ces problématiques.

Mme Banoun (CIDMUV) précise que dans la base unifiée du Cerema sur les enquêtes ménages sont présentes de nombreuses données sur ces questions. Celles-ci ont été analysées dans le cadre d'une publication qui porte sur la mobilité dans les zones peu denses et qui a été publiée il y a 6-8 mois environ.

M. Roche (vice-président) indique qu'il serait pertinent de réunir les producteurs de données sur le sujet de la mobilité périphérique. Il s'agirait de faire la revue de ce qui a été déjà valorisé et d'identifier les données sur lesquelles pourraient être faites des analyses complémentaires, sans attendre les résultats de l'enquête Mobilité des personnes. M. Roche propose de concentrer les efforts sur cette thématique. Ces réflexions seront également très utiles pour les travaux de prospective.

M. Bureau ajoute qu'il est notamment important de distinguer le périurbain des zones peu denses.

M. Roche (vice-président) confirme l'intérêt de se concentrer sur cette thématique. Les autres sujets concernant le transport de voyageurs, également très intéressants seront laissés en suspens pour l'instant, la commission n'ayant pas les moyens de traiter l'ensemble des sujets. Ces travaux seront menés dans un but plus opérationnel de valorisation des éléments produits dans les enquêtes et afin de savoir si une synthèse supplémentaire serait éclairante.

M. Lefebvre (FO) explique que, le constat qui a été fait concernant la France périphérique et les transports interurbains, est que, pour la première année, des cars sont restés sur les parcs sans ramassage scolaires ni transport d'usagers pour aller en centre-ville en raison de l'absence de conducteurs. C'est un problème dans les territoires reculés. La voiture est de plus en plus utilisée parce qu'il n'y a personne pour conduire les cars. Dans le transport interurbain de voyageurs, la moyenne d'âge est de 52 ans avec beaucoup de jeunes et beaucoup de plus de 60 ans. Il n'y a pas de relève pour conduire les autocars.

Mme Labrune (FNTV) ajoute que si c'est la première fois que cela est visible, le phénomène n'est pas nouveau et va perdurer car le secteur est vraiment sous tension et de manière importante.

M. Le Merrer (CGT) précise qu'une solution serait de rendre le métier plus attractif avec une meilleure convention collective par exemple. Dans le cadre de l'étude sur la mobilité de la France périphérique, il serait intéressant de faire le parallèle avec la disparition des services publics dans les territoires notamment des hôpitaux et qui impose des besoins de transport supplémentaires. M. Le Merrer pense qu'il y aurait besoin de mettre en regard les choix politiques de concentration et de disparition des services publics et les besoins de transports que cela génère, cela est du ressort de la commission.

Mme Salathé (Onisr) indique qu'il existe une difficulté liée à la connaissance de ce qui se passe en urbain, en périurbain et en interurbain. Nous ne savons pas répartir les 66 % du trafic réalisé en dehors du réseau national par type de réseau routier. De même, nous ne connaissons pas la longueur des routes bidirectionnelles hors agglomération, la répartition hors agglomération/en agglomération des routes et par gestionnaire de voirie. Il ne suffit pas de mesurer le trafic routier global.

M. Roche (vice-président) informe la commission qu'un dialogue est ouvert avec l'Idrri et un certain nombre d'acteurs et d'observatoires pour essayer de progresser sur ce sujet. Il conclut qu'un premier groupe essaiera de rédiger un cahier des charges sur la logistique urbaine et quels types de travaux il faudrait conduire, réflexions ouvertes mais ne débouchant pas nécessairement sur une production de nature statistique. Un autre groupe sera concentré sur la question de la mobilité de la France périurbaine en utilisant autant que possible les sources disponibles et en faisant des propositions concrètes de production de synthèses nouvelles de ce sujet à court terme.

Présentation de Guillaume Wemelbeke (CGDD – SDES) : premiers résultats de l'enquête sur les entrepôts et les établissements de la logistique

M. Roche (vice-président) demande si le volume des marchandises stockées est une donnée disponible.

M. Wemelbeke (SDES) répond qu'il s'agit d'un critère d'interrogation. Sont interrogés les entrepôts qui soit déclaraient avoir une surface d'entreposage d'au moins 5 000 m², soit un volume d'entreposage de plus de 40 000 m³, même si seule la surface d'entreposage a été mentionnée au cours de la présentation par soucis de simplification. Les entreprises étaient interrogées sur les volumes et les surfaces. Cependant, la question concernant les volumes n'est en général pas bien remplie par les entreprises. Nous disposons pas ailleurs des

dimensions des entrepôts (hauteur notamment) et du taux de remplissage (en moyenne 70 % de taux de remplissage). Peu d'entrepôts déclarent un taux de remplissage moyen inférieur à 50 %.

M. Le Merrer (CGT) s'étonne que dans un contexte où l'on a besoin de réduire la place des véhicules thermiques dans le cadre de la transition énergétique et écologique pour tenter de remédier au réchauffement de la planète, seules 4 % des marchandises proviennent du transport ferroviaire. L'étude prospective du CGDD concernant les besoins de transports en 2050 prévoit 80 % de hausse de ces besoins de transport. Si l'on ne fait pas du report modal, nous allons être confrontés à des lendemains difficiles. De ce point de vue, il y a besoin d'utiliser ces données pour prendre les bonnes décisions. Il ne s'agira pas d'aborder le sujet sous le seul prisme des nouvelles énergies, même si les transporteurs routiers souhaitent avoir une démarche cohérente pour de nouvelles énergies et que les industriels s'engagent également, mais cela ne suffira pas.

Mme Ghémard (FNAUT) précise que ce n'est pas 4 % des transports qui ont été effectués par le ferroviaire mais 4 % des entrepôts qui ont été en liaison avec un train, mais ils ont peut-être fait 98 % de leurs chargements/déchargements par la route.

M. Wemelbeke (SDES) confirme l'analyse de Mme Ghémard. Il est plus difficile de mesurer des volumes de marchandises car nous ne disposons pas d'unités cohérentes.

M. Roche (vice-président) pense que dans la mesure où nous connaissons les volumes globaux de marchandises qui circulent par le train, ces marchandises allant dans des entrepôts, il doit être possible de reboucler au moins pour une partie de la marchandise.

M. Wemelbeke (SDES) ajoute que 8 % des entrepôts déclarent disposer d'une installation pour être reliés au ferroviaire mais seule la moitié des entrepôts déclare l'avoir utilisée. L'étude sera publiée fin mars 2019.

Présentation de Philippe Serre (CGDD – SDES) : les firmes des transports à l'international

M. Roche (vice-président) remercie l'intervenant pour cette présentation très claire et très éclairante sur la façon dont se déploient nos activités y compris chez nos concurrents directs. Il souhaiterait savoir à quoi correspond l'activité des filiales dans la publicité et demande si nous disposons d'exemples.

M. Serre (SDES) précise qu'en effet une partie de l'activité des filiales qui dépendent d'une firme des transports se fait dans des secteurs autres que le transport comme par exemple le commerce de gros de détail et la publicité.

Mme Sarron (SDES) ajoute que des regroupements de secteurs d'activité ont été réalisés (regroupement de la publicité avec le commerce de gros et de détail) et qu'il n'a pas été possible de nommer des entreprises en particulier afin de respecter le secret statistique et des affaires.

M. Colussi (SDES) souligne également le fait que l'enquête OFATS s'intéresse à l'activité des filiales à l'étranger, et demande aux firmes l'activité des filiales dans une nomenclature relativement agrégée, à deux positions.

Présentation de Silvano Domergue (CGDD – SEEIDD) : évaluation socio-économique du Forfait Mobilité

M. Giret (CNR) demande si le champ de l'étude recouvre uniquement les déplacements domicile-travail ou si cela inclut également les déplacements professionnels. En effet, les remboursements de l'activité kilométriques ne sont valables que dans le deuxième cas.

M. Domergue (SEEIDD) confirme que le forfait ne porte que sur le champ des déplacements domicile-travail.

Mme Banoun (CIDMUV) précise que le choix du plafonnement à 200 euros est lié à l'existence d'une indemnité kilométrique pour les déplacements domicile-travail dans les zones où il n'y a pas de transports en commun.

M. Roche (vice-président) remercie l'intervenant et souligne la difficulté de l'exercice et notamment du choix des hypothèses.

Mme Ghémard (FNAUT) s'étonne de voir apparaître parmi les effets pour les nouveaux cyclistes l'inconfort. Etant cycliste, être sur un vélo apparaît comme moins inconfortable qu'être dans les transports en commun ou dans une voiture.

Mme Lopes d'Azevedo (UTP) se demande sur quel territoire porte l'étude. La commande faite dans le cadre de la LOM et évoquée en préambule de la présentation concerne en effet les zones dites « blanches » de la mobilité. En revanche, dans l'ensemble des hypothèses, les données utilisées sont celles des RT AOM et donc hors des zones blanches de la mobilité. En effet, il y a un gain en termes de primes transports pour les employeurs et un gain pour les usagers concernant les abonnements TC, ce qui correspond à la situation dans les RT AOM. La problématique, le report modal espéré dans les zones blanches vient davantage de la voiture

particulière. On fait l'hypothèse que c'est le signal coût qui génère le transfert modal. Mme Lopes d'Azevedo demande si un travail similaire a été fait concernant l'extension de la prime transport à l'ensemble de la France en 2009 pour laquelle les données avant et après la mise en place du dispositif sont disponibles. Il serait intéressant de voir comment le Forfait mobilité s'articule avec une politique déjà menée et dont on peut faire le bilan, bilan qui n'a jamais été fait à sa connaissance. Par ailleurs, en faisant l'hypothèse que l'on est dans les RT AOM, le coût du stationnement pour les employeurs et les entreprises est largement sous-estimé.

M. Domergue (SEEIDD) confirme que l'analyse a été réalisée en moyenne, sans distinction entre les zones denses ou non denses. Notamment concernant les hypothèses transferts modaux, la part provenant des transports en commun correspond à des zones denses.

Mme Lopes d'Azevedo (UTP) précise que la part provenant des transports en commun peut également provenir de TER et se demande si les abonnements TER sont bien pris en compte dans les hypothèses. En effet il serait étonnant que l'État mène une politique pour sortir les personnes du transport public pour les orienter vers le covoiturage.

M. Roche (vice-président) indique que la mesure est générale et a vocation à s'appliquer sur l'ensemble des territoires. Le fait que des bénéfices soient attendus sur certains territoires et des effets négatifs sur d'autres territoires est assez logique. Il y a des possibilités de reports modaux très différents sur ces territoires. Il serait nécessaire de différencier les territoires avec des reports modaux différents.

Mme Lopes d'Azevedo (UTP) ajoute que cette mesure peut être cumulée avec la prime transport. Cependant, 72 % du territoire est hors RT AOM, c'est pourquoi il est surprenant de se focaliser sur les TC qui représentent 28 % du territoire national.

M. Roche (vice-président) précise que comme la mesure s'applique également sur ces territoires et qu'ils concentrent une grande partie de la population, ces territoires pèsent dans le bilan global.

Mme Lopes d'Azevedo (UTP) précise que sa seconde question porte sur la généralisation des remboursements TC en 2009 à l'ensemble du territoire français qui a eu un signal prix important. Ces deux mesures pourraient être mises en parallèle.

M. Roche (vice-président) demande si un membre de la Commission aurait connaissance d'une analyse qui aurait été faite a posteriori.

F. Le Merrer (CGT) indique que depuis la réforme des territoires avec la loi Nôtre, il y a obligation pour les entreprises de plus de 100 salariés d'avoir des plans de déplacements. Il demande s'il existe des informations sur les plans pour lesquels des déplacements par vélo ou du covoiturage sont organisés. L'ensemble des entreprises concernées devraient avoir mis en place des plans de déplacement. M. Le Merrer demande si on connaît le taux d'entreprises qui ont mis en place ce plan. Si on veut véritablement réduire la place des émissions des GES dans le pays, l'ensemble des déplacements sont concernés et notamment les déplacements domicile-travail même si ce n'est pas le principal. Concernant le vélo, la loi des mobilités prévoit de tripler la part du vélo dans l'ensemble des déplacements d'ici 2024. Certes, les déplacements moyens sont inférieurs à 5 kilomètres. Pour les déplacements domicile-travail cette distance est plutôt autour de 30 kilomètres. Il apparaît ambitieux de tout miser sur le vélo, il faut encourager les transports collectifs. Les propositions de la LOM sont en grande partie des solutions individuelles, la solution collective étant le covoiturage. La disparition des transports en commun dans les zones blanches pourrait s'amplifier en étant mis en concurrence avec le covoiturage. L'ensemble des entreprises ont l'obligation de transmettre leurs données aux GAFA, données qui pourraient être utilisées gratuitement par n'importe quelle entreprise. Enfin, sur la question de l'insécurité, 350 millions d'euros vont être attribués au vélo sur sept ans. Le reste devra être financé par les communes qui n'ont pas nécessairement les moyens correspondants et privilégient la mise en place d'espaces partagés à 30 km/h sans infrastructure dédiée pour le vélo. Il craint que le volume d'insécurité routière soit en hausse.

Mme Banoun (CIDMUV) s'étonne de l'hypothèse des 68 % de covoitureurs qui viendraient de la voiture individuelle. Ce niveau ne se retrouve pas dans les travaux réalisés dans les autres pays même sur des territoires très limités, transfrontaliers avec des parkings très réduits comme c'est le cas à la frontière franco-suisse. Dans le covoiturage, c'est le covoituré qui prend le risque et qu'il faut convaincre du fait de l'incertitude liée à la venue du covoitureur. Concernant l'insécurité, par rapport à 2009, on observe 2 % de morts cyclistes en plus alors que le nombre de cyclistes augmente nettement. Cela corrobore ce qui a été mesuré par l'OCDE, la première sécurité des cyclistes c'est qu'il y en ait un grand nombre (« safety in numbers »). Dans les rues à 30 km/h, les voitures réduisent leur vitesse et font davantage attention aux piétons. 30 km/h correspond à la limite de résistance du corps humain au choc.

M. Roche (vice-président) se demande pourquoi 50 % des risques sont attribués à la voiture dans les hypothèses.

M. Domergue (SEEIDD) précise que les 50 % correspondent à la voiture solo. On considère que la moitié des impacts concerne d'autres personnes que le conducteur.

M. Roche (vice-président) pense qu'en milieu urbain, on serait plutôt à 80 % à 90 % dans la mesure où les risques sont faibles pour le conducteur.

M. Sauvant (AQST) propose de décliner l'étude sur 2-3 territoires par zone de densité. En urbain dense, il y a un avantage très important au stationnement. Les fonctions de demande et de report modal ne sont pas les mêmes suivant les zones. De même les externalités sont différentes par type de territoire. Sur la partie vélo les gains de santé correspondent à la majorité des gains, ce qui paraît tout à fait crédible quel que soit le territoire. M. Sauvant se demande si les différences de temps de trajets ont été prises en compte (à l'avantage du vélo en urbain dense par exemple). Concernant le transfert du TCU vers le covoiturage, l'impact de la suppression de la part du trajet à pied pour rejoindre les TC sur la santé pourrait être étudié. Pour le covoiturage, la variation entre l'heure de départ effective et l'heure de départ idéale devrait être ajoutée si elle n'est pas prise en compte car elle a une valeur économique.

M. Domergue (SEEIDD) confirme que les hypothèses de report modal pourront être améliorées. Pour le vélo les données du Cerema issues de l'expérimentation IKV ont été prises en compte. Il note la proposition de séparer en 2 ou 3 types de milieu en faisant varier les paramètres et notamment ceux des externalités. L'utilisation de la méthode du surplus permet de s'exonérer des questions de temps de trajet. En effet, ce qui est étudié est le surplus net que représente le versement du forfait et qui intègre l'ensemble des effets. En analysant le coût en centime d'euros/km, on observe que le vélo a le coût par kilomètre le plus bas.

Mme Lopes d'Azevedo (UTP) ajoute que les études montrent (celles du shift project notamment) que le potentiel du covoiturage, du moins sur courte distance, est quasiment nul s'il n'y a pas d'alternatives. On ne peut pas imposer à une personne de rentrer directement chez elle tous les jours de la semaine après le travail, elle a besoin de disposer d'une alternative de transport pour certains jours de la semaine quand son planning ne correspond pas à celui de son covoitureur. La baisse de l'offre de transport public lié au covoiturage est sujette à caution.

Mme Banoun (CIDMUV) confirme que le risque est pour le covoituré, qui rejoint quelqu'un d'autre parce qu'il n'est pas sûr de rentrer, etc. Le covoiturage ne fonctionne que s'il y a une alternative crédible qui peut être les TCU.

M. Roche (vice-président) se demande si la méthode du surplus n'élude pas certaines questions que permettrait de prendre en compte une analyse en coûts généralisés.

M. Dupuis (SEEIDD) indique que si l'on prenait en compte la méthode du coût généralisé on prendrait en compte les valeurs tutélaires, or les cas de figure présentés sont très spécifiques. Ce niveau de détail n'est pas disponible dans les valeurs tutélaires. A été privilégiée l'analyse de la réaction de la demande qui permet de voir comment les personnes valorisent réellement les choses. Cette logique a conduit à choisir la méthode du surplus.

M. Giret (CNR) se demande pourquoi dans la méthode du surplus présentée, la valeur prise en compte est l'indemnité kilométrique annuelle (*i.e.* : 200 euros).

M. Domergue (SEEIDD) confirme que cela correspond à la méthode choisie. Si l'on donne 200 euros pour utiliser le vélo, cela abaisse le coût du vélo de 200 euros. Cela correspond au surplus marginal pour ceux qui pratiquaient déjà le vélo et la moitié pour les nouveaux usagers.

F. Le Merrer (CGT) demande si l'on dispose d'autres statistiques sur les plans de déplacement des entreprises.

M. Roche (vice-président) informe qu'une publication avait été présentée sur ce sujet dans le cadre des Assises de la mobilité et avait mis en évidence la faiblesse du nombre de plans d'entreprises. Dans le débat sur la LOM, des discussions se sont tenues pour savoir comment rendre plus opérante cette obligation et notamment la consultation des comités d'entreprises, etc. afin de permettre aux salariés d'être partie prenante de contrôle de cette obligation. Les débats parlementaires reprendront probablement ces questions.

F. Le Merrer (CGT) rappelle que l'obligation, si elle est reprise dans la LOM, est déjà inscrite dans la loi Nôtre.

Mme Ghemard (FNAUT) confirme que les entreprises de plus de 100 salariés devaient avoir un plan de mobilité à partir de janvier 2018.

M. Roche (vice-président) précise qu'il évoquait les modalités de consultation du personnel dans la surveillance des entreprises pour la mise en place de cette obligation.

réunions : comptes rendus des réunions plénières

Mme Ghemard (FNAUT) se demande si cela ne fait pas déjà partie du plan mobilité de déplacement en entreprise.

M. Roche (vice-président) remercie l'intervenant pour son exposé brillant en raison de la difficulté à chiffrer ces éléments. Il rappelle que se tiendra le 29 mars le groupe de travail sur les externalités pour la rénovation du rapport de la Commission des comptes et le 12 juillet matin se tiendra la plénière de la Commission et la présentation du rapport annuel. Il remercie les membres de la Commission et les équipes du CGDD pour les travaux présentés.

Compte rendu de la réunion de la CCTN du 12 juillet 2019

Sous la présidence de

M. ROCHE, Vice-président de la Commission des comptes des transports de la Nation

Liste des participants :

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer	(DGITM)	M. POCHEZ
Direction générale de l'aviation civile	(DGAC)	M. GUITTET
Association des utilisateurs de transport de fret	(AUTF)	M. ACCARY
Direction générale du Trésor	(DGT)	M. CREMEL
France Stratégie – Commissariat général à la stratégie et à la prospective	(CGSP)	M. COLARD
Banque de France	(BdF)	M. BRUNET
Direction générale de l'énergie et du climat	DGEC	M. BORMAND
Société nationale des chemins de fer français	(SNCF, EPIC de tête)	Mme CAILLAUX
Société nationale des chemins de fer français-mobilités	(SNCF Mobilités)	M. DUTRIEUX
Société nationale des chemins de fer français-réseau	(SNCF Réseau)	M. BRUNEL
Union des transports publics et ferroviaires	(UTP)	Mme LOPES d'AZEVEDO
Association des sociétés françaises d'autoroutes	(ASFA)	M. MALAGIE
Fédération des entreprises de transport et logistique de France	(TLF)	M. VANDALLE
Comité national routier	(CNR)	M. GIRET
Union routière de France	(URF)	M. AZUAR
Comité des constructeurs français d'automobiles	(CCFA)	Mme GUILLON
Fédération nationale des transports routiers	(FNTR)	M. DALY, Mme LOPEZ
Île-de-France Mobilités	(IDFM)	M. MAHIEU
France nature environnement	(FNE)	M. PETIT
Fédération française de carrosserie - Constructeurs	(FFC)	M. GILLET
Fédération nationale des usagers des transports	(FNAUT)	Mme GHEMARD
Union interfédérale des transports de la confédération générale du travail	(CGT-UIT)	M. LE MERRER
France Stratégie	(FS)	M. COLARD
Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie	(ADEME)	M. TAILLANT
Agence de financement des infrastructures de transport de France	(AFITF)	M. JOSSE
Autorité de la qualité de service dans les transports	(AQST)	M. SAUVANT
Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières	(ARAFER)	M. CHALMEAU
Fédération nationale du transport de voyageurs	(FNTV)	Mme LABRUNE
Observatoire national interministériel de la sécurité routière	(ONISR)	Mme SALATHE
Union des aéroports français et francophones associés	(UAF et FA)	Mme SUESCUN
Personnalités qualifiées :		M. CHANG M. LATERRASSE

Pour le Service économie, évaluation et intégration du développement durable (SEEIDD) :

M. MOTAMEDI, M. ROUCHAUD

Pour le Service de la donnée et des études statistiques (SDES) :

M. MOREAU, Mme BESSIERE, M. BOURGES, M. COLUSSI, M. DRUILLE, M. DUBUJET, M. GREFFET, M. HOFSTETTER, M. LAMBREY, M. LAVERTU, M. LEZEC, M. NGUYEN M. RAGEAU, Mme RICOCH (rapporteur de la commission), M. TREVIEN.

Excusés : M. BUREAU, M. KOPACZEWSKI, Mme SARRON, M SAVY.

M. Roche (vice-président) introduit la séance et remercie les participants des groupes de travail sur la restructuration du rapport, grâce aux échanges très constructifs et très opérants. Le rapport sera présenté en deux parties.

Présentation du rapport de la CCTN 2018 et bilan des groupes de travail pour la rénovation du rapport

Mme Ricroch présente le rapport de la commission des comptes pour l'année 2018

Mme Ghemard (FNAUT) note que concernant les émissions de GES des transports, l'aérien international n'est pas inclus dans les comptes, et que si l'on réintègre l'international pour estimer les émissions dues aux transports, sur la base des données 2017, les transports émettent 33,2 % des GES au lieu de 30 %. Cette part serait plus élevée en 2018 du fait de la croissance du transport aérien. La prise en compte de l'aérien international changerait significativement le poids de l'aérien dans les émissions de GES.

Mme Ricroch (SDS) précise que les chiffres cités correspondent au périmètre des objectifs de la SNBC qui ne comprennent pas l'aérien international.

M. Le Merrer (CGT) remercie M. Ricroch pour la qualité de la présentation qui a été réalisée et donne quelques éléments de contexte. Les émissions de GES baissent effectivement en volume. Cependant, la part de GES émise par le transport est en forte hausse. Dans les années 90, elle était de 20 %. En particulier, la part de GES des poids lourds progresse, or il n'existe pas véritablement de politique ambitieuse de report modal plus vertueux. M. Le Merrer rappelle que le conseil d'État a condamné la France concernant la qualité de l'air, et aujourd'hui force est de constater que rien n'est fait pour engager véritablement une politique de report modal. Il souligne qu'aujourd'hui est le dernier jour de circulation du train des primeurs entre Perpignan et Rungis, 25 000 camions supplémentaires sur la route vont venir encombrer à la fois les Pyrénées et également l'A86 qui est déjà très chargée, ce qui est regrettable. Les données présentées sont essentielles pour le suivi d'une politique ambitieuse de report modal et de respect des accords de Paris, et devraient être examinées plus en détail. M. Le Merrer constate aussi qu'en matière d'emploi, la filière du transport de voyageurs est toujours sous tension. Il pense que le niveau des rémunérations est trop faible et aimerait connaître l'utilisation du CICE et des exonérations des cotisations sociales par les employeurs, mesures qui conduisent à l'abaissement des rémunérations des personnels. Il évoque la question du SLO qui est en très forte hausse, à mettre en parallèle avec l'action de grève des agents SNCF au deuxième trimestre de 2018. Les lignes ferroviaires sont mises en concurrence avec les cars Macron, constat qui est d'ailleurs fait par une étude menée par Adetec sur ce sujet et l'ARAFER l'a également souligné dans son rapport. Dans le cadre d'une politique de baisse des émissions GES, il est important d'intégrer ces enjeux. La question de la réinternalisation des externalités générées par les transports doit être examinée pour chacun des modes. Le financement des infrastructures est également un sujet important.

M. Sauvart (AQST) salue l'intégration des données de qualité de service dans le rapport. C'est une avancée intéressante. Il propose d'échanger par mail à l'issue de la séance pour vérifier si certaines évolutions ne sont pas à imputer à des différences de normes. Concernant les GES, il serait utile de suivre au-delà de l'indicateur qui est présenté, un indicateur un peu plus complet qui intégrerait l'aérien international pour voir comment il évolue. Il serait également intéressant d'intégrer des éléments sur l'empreinte carbone des véhicules. Pour l'instant les véhicules électriques sont très peu nombreux mais s'ils devenaient un peu plus nombreux, cette question d'empreinte deviendrait plus significative et d'ores et déjà on pourrait essayer de suivre un indicateur un peu plus complet sur cette question. La baisse des émissions dans le périmètre mesuré cette année est néanmoins une bonne nouvelle qui semble assez largement liée à des consommations unitaires plus faibles. Nous devrions mesurer de manière plus complète les immatriculations de véhicules. Le graphique avec les différentes catégories essence/diesel/hybride, etc. est intéressant. Serait-il possible de distinguer hybride et hybride rechargeable qui sont assez différents ? Le marché de l'hybride décolle un petit peu alors que le marché de l'hybride rechargeable décolle nettement moins et l'impact en termes de GES n'est pas du tout le même non plus.

M. Giret (CNR) revient sur le bonus/malus qui a été mentionné lors de la présentation. Il serait intéressant d'avoir le bilan du dispositif dans le rapport en lien avec les nouveaux systèmes d'aides temporaires. Est-ce que cela apparaît dans les comptes, notamment dans les parties sur les dépenses de l'État ou dans les recettes ?

M. Roche (vice-président) indique que nous reviendrons sur ces éléments dans la deuxième partie de l'exposé.

M. Chang (CITEPA) coordonne les travaux d'inventaire d'émissions au niveau technique pour les inventaires internationaux. Celui-ci indique que sur le graphique qui avait présenté sur les GES, le chiffre de 1990 est le chiffre du périmètre de la métropole au lieu du périmètre du protocole de Kyoto qui correspond aussi au périmètre européen de la France, et propose d'échanger par mail après la séance pour modifier le chiffre. L'encadré « comment sont calculées les émissions de polluants atmosphériques et de GES » permet d'avoir

des éléments factuels, notamment tout le contexte qui avait eu lieu sur le dieselgate, et de savoir comment sont estimés ces chiffres, ce qui est vraiment très utile. Cependant, le périmètre aérien qui est donné correspond au périmètre de prise en compte dans l'inventaire national pour les polluants atmosphériques, c'est-à-dire les émissions de l'aérien sur la phase LTO, donc le cycle en dessous des mille mètres, pour ce qui concerne les GES, c'est le périmètre international qui est exclu, il manque juste la précision sur le périmètre aérien pour les GES dans le cadre de la convention climat.

M. Laterrasse ajoute une remarque en ce qui concerne l'évolution du parc de véhicules. Il félicite et remercie les rédacteurs du rapport qui est encore en progrès par rapport aux éditions précédentes. Il semble, quand on regarde l'évolution des GES dans le transport, et notamment pour ce qui concerne l'évolution du parc automobile de véhicules particuliers, que l'indicateur relatif à la puissance des véhicules fait un peu défaut. Nous sommes confrontés à l'augmentation en gamme de puissance des véhicules, avec en particulier le segment des véhicules dits SUV qui est un des plus dynamiques du marché actuellement. Ce sont des véhicules dont la puissance est sans aucun rapport avec leurs conditions réglementaires d'utilisation. Il y a là un levier d'action pour diminuer de manière significative les émissions de GES qui est tout à fait important et cela ne concerne pas seulement les véhicules thermiques classiques mais aussi les véhicules hybrides dont certains sont des véhicules surpuissants. C'est un indicateur qui semble indispensable aujourd'hui pour les décisions à venir en matière de régulation de la flotte des véhicules particuliers.

Mme Ghemard (FNAUT) revient sur la page 94, figure D1.2 répertoriant les consommations finales d'énergie du secteur du transport, et souhaite savoir pourquoi le pétrole n'est pas mentionné.

Mme Ricroch (SDES) confirme qu'il s'agit d'un oubli et que cela sera ajouté.

M. Daly (FNTR) rappelle que le phénomène des gilets jaunes a impacté assez lourdement l'organisation du transport des marchandises. Ce phénomène est largement plus sensible concernant le transport de marchandises que les intempéries qui sont mentionnées. La désorganisation et l'impact économique pour les entreprises doivent apparaître sensiblement.

M. Roche (vice-président) conclut cette première partie en retenant, parmi les pistes d'améliorations sur les données et leur représentation, la question du transport aérien à laquelle il faut travailler mais aussi l'affinement de la description des motorisations des véhicules et de leurs puissances, pour lequel la suite des débats permettra sans doute d'apporter des premières propositions.

Présentation de Layla Ricroch – Présentation du rapport de la CCTN 2018, deuxième partie sur l'évolution des grandeurs économiques et suite des groupes de travail sur les externalités

M. Roche (vice-président) remercie Mme Ricroch pour l'exposé, à la fois concis et très très clair, et de tous les efforts qui ont été faits dans les encadrés pour les compléter et les améliorer de façon à ce que chacun des concepts et périmètres soient le mieux explicités. Cette dimension pédagogique est essentielle et pour l'instant elle arrive à ne pas prendre une place démesurée dans le rapport et ne nuit pas à sa lisibilité.

M. Sauvart (AQST) demande une précision concernant le tableau B2.6-3 sur les produits ferroviaires.

Mme Ricroch (SDES) précise que la ligne fret qui apparaît dans le rapport provisoire transmis pour la plénière de la commission est confidentielle et sera supprimée dans la version mise en ligne.

M. Sauvart (AQST) demande comme suivre les évolutions du prix du fret ferroviaire et s'il existe un indice de prix d'une autre source ?

Mme Ricroch (SDES) confirme que le SDES réalise une enquête trimestrielle sur les prix du fret ferroviaire auprès des chargeurs.

M. Colussi (SDES) précise que le secteur des transports est le principal secteur qui contribue à la hausse des créations d'entreprises et non pas le premier secteur en nombre de créations d'entreprises. Le secteur qui crée le plus d'entreprises en 2018 est le secteur des « Activités spécialisées scientifiques et techniques » (122 000 créations) devant le commerce (107 000 créations) et en troisième position seulement les transports (70 000). Pour l'ensemble de l'économie marchande hors agriculture, les créations sont passées de 590 000 unités en 2017 à 691 000 en 2018, soit une progression annuelle du nombre de créations de 100 000 unités. Pour les transports, les créations sont passées de 42 000 en 2017 à 70 000 en 2018 soit une progression de 28 000 unités, donc cette hausse représente 28 % (= 28 000/100 000) de contribution à la progression des créations, soit la plus forte contribution de tous les « secteurs marchands hors agriculture ».

M. Le Merrer (CGT) précise que, contrairement à ce qui est indiqué en page 19 de ce rapport, Kéolis intervient en France dans le transport ferroviaire de voyageurs au travers d'une filiale Transkéo qui exploite le T11, ce qui est à préciser.

M. Becker (CGEDD) indique qu'il est surpris que l'on calcule un ratio de la production du secteur des transports par rapport au PIB. Est-ce que l'indicateur pertinent ne serait pas la production du secteur des transports rapporté à la production nationale. Le numérateur est une production et le dénominateur une valeur ajoutée (soit un ratio de 18 %). Est-ce que c'est une convention Insee ?

Mme Ricroch (SDES) répond qu'actuellement, il y a des travaux en cours sur le compte satellite et les indicateurs les plus pertinents utilisés avec l'OCDE. Donc cela sera peut être amené à évoluer. Pour l'instant la France était l'un des seuls pays à réaliser un compte satellite, plusieurs pays sont en train de mettre en place des comptes satellites. Les ratios et indicateurs à privilégier feront partie d'un guide des bonnes pratiques.

M. Roche (vice-président) signale à M. Becker qu'il faudrait sans doute dans la démarche qu'il propose aussi de comptabiliser les importations.

M. Becker (CGDD) note qu'effectivement ce n'est pas la production qui est au numérateur mais les dépenses. Pour les transports, les importations/exportations ne doivent pas être très importantes. Ce qui peut être gênant est l'interprétation impropre qui peut être faite rapidement de ce chiffre, c'est-à-dire les transports représentent 18 % de l'activité économique en France.

Mme Ricroch (SDES) précise que d'autres comptes satellites utilisent le même indicateur, par exemple celui du tourisme, cela permet de comparer ces secteurs entre eux, puisqu'ils ont le même principe.

M. Roche (vice-président) valide le fait que la comparaison du même ratio à d'autres secteurs permettrait d'apporter un premier diagnostic, mais note qu'il faut en tout cas lever l'ambiguïté relevée par M. Becker.

M. Colussi (SDES) précise que la production des transports représente 7,7 % de la production des secteurs marchands (hors agriculture et hors services financiers et d'assurance) en 2017.

Mme Ricroch (SDES) précise que cette donnée n'intègre pas le transport pour compte propre.

M. Roche (vice-président) termine en revenant sur la rénovation du rapport. Si l'évolution qui avait été planifiée en deux ans est bien achevée, le projet d'un portail avec l'accessibilité d'outils pour faire des traitements directs en ligne n'est malheureusement pas encore mature et il conviendra d'y revenir dès que cela sera possible.

Présentation de Corentin Trevien – Présentation des travaux dans le cadre du programme de travail pluriannuel de la commission : premiers résultats sur la mobilité périurbaine et rurale ;

M. Petit (FNE) pose deux questions relatives aux données. Est-il possible d'introduire dans ce travail le temps passé dans la voiture lié aux congestions routières, notamment pour les déplacements quotidiens ? Quel est l'impact sur le budget des ménages qui utilisent leur voiture quotidiennement pour se déplacer et quel est le nombre de ménages confrontés à une vulnérabilité énergétique liée à l'utilisation de la voiture, quels que soient les niveaux sociaux ?

M. Trevien (SDES) précise que concernant le temps passé en voiture, les données proviennent du recensement de la population de l'Insee. C'est une enquête qui ne porte pas spécifiquement sur les mobilités mais son échantillon est extrêmement riche. Il est donc possible de croiser beaucoup de dimensions entre elles. Les questions sur les déplacements domicile-travail dans le recensement portent d'une part sur les communes de résidence et de travail et d'autre part sur le mode de transport utilisé. Il est possible de calculer un temps de trajet théorique entre deux communes. Le SDES participe à des groupes de travail de l'Insee concernant la mise en place d'un nouveau distancier qui permettrait de disposer non seulement d'un temps théorique mais aussi d'un temps qui prenne en compte l'encombrement des routes qui sont utilisées par chaque actif, selon les communes qui sont reliées. Pour l'instant ce distancier est en cours de construction, les données correspondantes ne sont pas encore disponibles. Concernant l'impact sur le budget des ménages, le recensement ne contient pas de question sur ce sujet. Une étude de l'Insee a été produite sur la vulnérabilité énergétique il y a quelques années, en essayant de reconstruire les dépenses des ménages à partir des enquêtes de recensement. Cette étude est en cours d'actualisation à l'Insee. Il est envisagé d'utiliser prochainement l'enquête budget de famille qui contient à la fois la localisation du ménage et les dépenses de transport de façon assez fine. L'enquête est en cours de traitement post-collecte. Le SDES a prévu de traiter cette question dès que les données seront disponibles, car c'est en effet un élément très important.

M. Brunet (Banque de France) remercie M. Trevien pour cette présentation et demande si l'aspect temps de travail a été analysé, que ce soit le temps partiel ou le travail à distance. En effet une personne qui ne travaille que deux jours par semaine dans l'entreprise par exemple va plus facilement habiter plus loin que si elle s'y

rend tous les jours. Cela peut expliquer la différence qui apparaît dans les données entre les employés et les ouvriers.

M. Trevien (SDES) indique que l'information sur le temps partiel est présent dans les enquêtes de recensement mais n'a pas été exploitée à ce stade. Le type de contrat de travail (CDD, intérim, CDI) a été analysé et montrait par exemple que les intérimaires avaient des lieux de travail plus éloignés que les personnes qui étaient en CDD ou en CDI. Concernant le travail à distance, c'est une question qui est intéressante mais il n'y a pas de données dans l'enquête de recensement. Il serait éventuellement possible d'utiliser l'enquête mobilité, quand elle sera disponible, et de comparer les différents types de professions dont on sait par ailleurs qu'elles sont plus ou moins concernées par le télétravail.

M. Roche (vice-président) relève que dans le graphique qui représente les lieux de résidence et les lieux de travail, un élément lui paraît *a priori* surprenant. Il s'agit du graphique où sont représentées les communes et la couronne éloignée et dans lequel le lien avec un lieu de travail en ville centre paraît sensiblement plus fort que celui avec la couronne péri-urbaine ou la banlieue. En a-t-on une explication ? Cela pourrait-il être un effet de l'offre TER ?

M. Trevien (SDES) répond que le croisement de ces deux dimensions avec la distance et les modes de transport n'a pas été réalisé mais qu'il est possible de le faire. Cela est peut-être dû aux plus petites aires urbaines, au sein desquelles les couches intermédiaires de banlieue urbaine et de couronne péri-urbaine n'existent pas ou sont très réduites. Une autre possibilité est que, dans les petites aires urbaines, la ville centre n'est pas suffisamment grande pour attirer plus de 40 % des actifs des communes avoisinantes et se retrouve classée dans les communes multi-polarisées. Il faudrait investiguer un peu plus pour savoir laquelle des deux hypothèses est la plus probable.

M. Roche (vice-président) demande s'il est possible d'avoir une interprétation en fonction de la distance à un service de transport un peu massifié.

M. Trevien (SDES) confirme que c'est envisagé dans la suite de l'étude. Ces données sont facilement disponibles quand il s'agit de trains. Pour les réseaux de tramway, il faut récupérer les différentes données auprès de chaque opérateur ou les récupérer dans les open data puis harmoniser les formats. Le temps a manqué pour l'instant, mais il est bien en projet d'examiner les corrélations entre l'utilisation des transports en commun, les distances parcourues et l'offre de transport ferré.

M. Roche (vice-président) suppose que si l'on se concentre sur les grandes couronnes, par exemple, la question des tramways s'estompera sans doute.

M. Le Merrer (CGT) demande s'il est possible de connaître la part des ouvriers et les employés qui sont soumis à des horaires atypiques ou en décalé ou en 3X8 et d'analyser le lien avec l'offre de transport massifiée ou collectif moins importante en fonction des horaires. Ces personnes possèdent-elles plus fréquemment un second véhicule ?

M. Trevien (SDES) précise que, pour l'instant, c'est une dimension qui n'a pas été analysée mais qui peut être étudiée de façon indirecte. Il s'agirait d'identifier les professions qui sont les plus soumises à des horaires de travail atypiques, et de voir si les personnes qui occupent ces professions sont celles qui possèdent plus souvent un deuxième véhicule ou qui utilisent plus souvent la voiture pour se rendre au travail. Nous pourrions disposer des indicateurs tels que : tel type de profession est à la fois concerné par des horaires atypiques et par une probabilité plus élevée ou moins élevée d'utiliser la voiture.

M. Greffet (SDES) demande si les deux-roues motorisés sont pris en compte.

M. Trevien (SDES) confirme que les deux-roues motorisés sont pris en compte et représentent, quel que soit le type de commune considéré, moins de 4 % des déplacements. Ces résultats n'ont pas été étudiés de façon très détaillée pour le moment. Les principales analyses portent pour l'instant sur les transports en commun et la voiture qui représentent la majorité des déplacements. Cependant le questionnaire du recensement ne distingue les vélos des deux-roues motorisés que depuis 2015 ce qui ne permet pas d'étudier les évolutions sur une longue période.

M. Petit (FNE) demande s'il y a une évaluation du transfert de la compétence transport des départements vers les régions dans l'organisation de l'offre, et notamment pour permettre des meilleurs rabattements et des meilleures connexions avec les territoires sur les corridors qu'ils soient ferroviaires ou routiers, et notamment sur les flux de façon à permettre des déplacements et favoriser des déplacements en transports collectifs à la place de la voiture ?

M. Roche (vice-président) pense que cela va au-delà des possibilités de l'étude.

M. Trevien (SDES) répond que la part des transports en commun sur les trajets inter-départementaux pourra être analysée sous réserve que cela soit un indicateur pertinent car ces flux sont assez faibles (probablement inférieurs à 10 % hors Île-de-France). Les flux inter-départementaux pourraient être observés ainsi que l'évolution de la répartition modale sur ces flux inter-départementaux, c'est peut-être là que l'effet d'un changement d'échelle sera visible.

M. Roche (vice-président) reprecise la question qui porte sur l'impact du transfert de compétences intradépartemental des départements vers les régions sur l'évolution de l'offre et l'évolution des pratiques. Il indique que la période étudiée (10 ans) ne permet probablement pas de voir apparaître ces évolutions, car le mécanisme est encore assez récent. Il est peu probable de constater globalement un choc d'offres massif à l'occasion de cette transition, même s'il y a localement des cas particuliers où cela a permis d'optimiser l'offre. Il n'est pas certain que cela se voit à l'échelle nationale, au moins pour l'instant.

M. Sauvant (AQST) tient à saluer ce travail qui est assez intéressant et qui donne des premiers éléments de géographie territorialisée et socialisée sur ces contrastes. Il souhaiterait qu'une analyse des contrastes à des niveaux beaucoup plus fins géographiquement soit menée. Ainsi, dans les données en open data, il existe des données de motorisation qui descendent jusqu'à l'îlot. Cela permettrait de faire des analyses assez précises notamment sur le lien avec les dessertes en transport collectif et leurs impacts sur la motorisation voire même sur les parcours en voitures. C'est peut-être plus compliqué pour les parcours en voiture. La multi motorisation et le passage de une à 2 voitures ou plus a été mentionné, nous pourrions peut-être aussi regarder le passage à l'absence de voiture. Les données concernant la démotorisation sont disponibles. Cela concerne probablement davantage les villes centre et les premières banlieues, mais c'est aussi un élément qui est intéressant. M. Sauvant propose également de regarder des politiques comparées. Nous avons ici une photo de la France et de ses évolutions depuis 10 ans qui est un élément d'éclairage très intéressant, mais il pourrait en être déduit rétroactivement que les CSP+ ont davantage de voitures à même localisation que des CSP moyennes ou moins aisées. Une dimension de comparaison internationale serait utile pour éclairer sur les conséquences de politiques différentes qui ont pu être menées d'un pays à l'autre. Les bases de données ne sont pas toujours homogènes, mais il est possible de procéder par des sondages. L'AQST vient de réaliser une analyse par sondage sur l'offre de transport collectif en milieu rural. Nous observons que la lisibilité de ces offres en termes de fréquence d'amplitude et en termes de qualité des correspondances, est très nettement meilleure en Allemagne qu'en France, un peu meilleure en Espagne. Ce type d'approche par sondages des diagnostics, accompagnés de tests de significativité statistique, peut être effectué relativement facilement.

M. Trevien (SDES) indique que sur la question de l'échelle géographique le SDES s'est mis en relation avec l'Insee, non pas pour descendre à l'îlot, mais pour obtenir les coordonnées précises des lieux de résidence et des lieux de travail, ce qui permettra sans doute d'affiner l'analyse si les données sont obtenues, notamment pour les déplacements courts. En effet, quand nous raisonnons de centre de commune à centre de commune, la mesure est bonne pour les trajets longs mais beaucoup moins pour des trajets courts. Cette analyse est envisagée, notamment pour l'accès aux transports en commun. En effet, avoir une station de train dans sa commune est moins intéressant si on réside à 3 kilomètres plutôt qu'à 500 mètres de la gare. Au sujet du fait de ne pas avoir de voiture, une première analyse des données a été réalisée. En dehors des pôles urbains, plus de 90 % des ménages ont au moins une voiture. Or la demande de la commission s'est exprimée plutôt pour les zones rurales et péri-urbaines, c'est pourquoi l'analyse se concentre sur le passage à deux voitures. Ce sujet est intéressant et concerne surtout les villes centre où 70 % des ménages ont au moins une voiture. Les politiques comparées n'ont pas été traitées. Des renseignements seront pris sur le contenu des enquêtes de recensement au niveau européen, et sur ce qu'Eurostat peut mettre à disposition sur les déplacements domicile-travail. Cela permettra d'avoir quelques éléments sur les politiques comparées, mais plutôt sur les politiques des collectivités locales.

Mme Ghemard (FNAUT) note que la voiture progresse partout et que la marche régresse. Elle souhaiterait savoir si la régression est différente selon le lieu de résidence. La marche est particulièrement faible en couronne péri-urbaine. Y a-t-il un lien avec l'augmentation des distances parcourues et avec l'aménagement du territoire, l'éloignement des services de proximité qui décourageraient la marche ?

M. Trevien (SDES) indique que la marche à pied est importante à la fois dans les communes les plus isolées et en ville centre : 7 % des trajets dans les communes isolées et 11 % dans les villes centre, contre 4 % dans les communes éloignées, 3 % en couronne et 5 % en banlieue. Les évolutions sont convergentes. La marche régresse davantage en ville centre et hors influence des pôles où elle était importante et un peu moins où elle ne l'était pas. La marche baisse de 3,2 points dans les villes centre alors que la baisse est comprise entre un point et deux points dans les communes de banlieue et dans les communes de couronne. L'explication de ces évolutions est plus complexe.

Globalement, les distances parcourues augmentent mais les distances les plus faibles n'augmentent pas autant. Par exemple, dans les communes de ville centre, le premier quartile, la valeur qui partage le quart des distances les plus faibles et les trois quarts les plus élevées, est d'1,5 Km (1 actif sur 4 fait moins d'1,5 km pour se rendre au travail). Ce premier quartile augmente seulement de 200 mètres entre 2007 et 2017. Cependant la mesure des trajets courts n'est pour l'instant pas assez précise puisqu'on utilise une approximation, en calculant la distance de centre de commune à centre de commune. Concernant le rôle de l'accroissement des distances sur l'utilisation de la marche, l'utilisation de données plus fines nous permettra d'avoir une réponse plus précise. Sur la question de la proximité aux services, le SDES s'est rapproché de l'Insee pour exploiter la base permanente des équipements, et utiliser le kit de l'Insee qui permet de calculer un temps d'accès à un niveau géographique très fin.

M. Druille (SDES) demande s'il pourrait y avoir une analyse des saisons. Par exemple, durant les périodes d'hiver et ou de forte chaleur la voiture serait davantage utilisée au détriment du vélo.

M. Trevien (SDES) Le recensement est toujours fait en hiver, en janvier/février. Cela doit être pris en compte dans l'appréciation de la part du vélo. En revanche, l'enquête mobilité a été réalisée de façon continue sur l'ensemble d'une année. Cette enquête pourrait permettre de regarder la part des différents modes de transport selon les saisons de collecte.

M. Roche (vice-président) remercie grandement les membres de la commission pour leurs questions et propositions et M. Trevien de ses réponses.

M. Roche propose de revenir sur la question de la logistique du dernier kilomètre. Faut-il reprendre une initiative, en essayant de mettre en place une réunion compte tenu du fait que la dernière fois il avait peu de participants motivés, ou est-ce que l'on considère qu'il faudra y revenir ultérieurement ?

M. Le Merrer (CGT) indique qu'il y serait favorable. L'amplification du phénomène de vente par correspondance et la désorganisation de la filière génèrent des besoins de transport très importants. Dans ce secteur, une partie du travail est malheureusement informel et il serait intéressant d'identifier les axes de développement à engager pour réguler ces activités. Les enjeux climatiques et écologiques pourraient être inclus dans ces réflexions.

M. Roche (vice-président) : une nouvelle date sera donc proposée à l'automne, et selon le nombre d'inscrits, nous statuerons sur le maintien de la réunion.

Présentation de François Rageau – Les catégories de conducteurs du transport routier de marchandises

M. Roche (vice-président) indique que l'enseignement principal est sans doute que l'on ne voit pas émerger les VUL en raison de la place du compte propre ou du transport étranger.

Les documents sont disponibles en version papier et en version électronique sur le site du SDES.

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/dans-le-transport-routier-de-marchandises-un-chauffeur-sur-cinq-conduit-un-vehicule-utilitaire?rubrique=337&dossier=1352

M. Vandale (TLF) ajoute que le constat est effectivement lié aux pertes de marchés sur les marchés européens, principalement pour une problématique de compétitivité. Elle engendre une disparition ou tout au moins une diminution du grand routier. M Vandale ajoute que le phénomène va continuer à s'aggraver au vu des récentes annonces. La compétitivité du pavillon français va continuer à se dégrader.

Présentation de Florian Lezec – Point sur le calendrier de l'Enquête Mobilité des personnes

M. Roche (vice-président) indique que la liste des partenaires usuels peut sans doute être complétée. Outre la grande publication mentionnée, il sera sans doute intéressant que le rapport des comptes reprenne ces sujets. Les premiers résultats provisoires devraient être présentés à la Commission de juillet.

Présentation d'Alain Sauvart – Prospective des mobilités à l'horizon 2040 ou 2060

M. Colard (France Stratégie) indique que M. Sauvart a été très complet et souhaite juste faire une intervention de promotion de France Stratégie. France Stratégie est naturellement très heureux de participer à cette démarche qui rentre tout à fait dans sa vocation et ses missions qui sont d'évaluer les politiques publiques et aussi de les anticiper.

réunions : comptes rendus des réunions plénières

France Stratégie pourra d'ailleurs verser un certain nombre de travaux à cette démarche, notamment ceux sur l'évolution et les perspectives en matière de véhicules à faible émission et sur les voitures autonomes. France Stratégie aura à cœur d'identifier des scénarios qui respecteront la neutralité carbone en 2050. Nous avons également un intérêt particulier concernant le lien entre la mobilité et l'aménagement du territoire.

M. Roche (vice-président) ajoute qu'effectivement une partie des scénarios seront en *backcasting* (analyse rétrospective normative) par rapport aux objectifs qui sont fixés dans les stratégies, mais qu'il y aura aussi des scénarios de nature exploratoire. Le but sera aussi d'éclairer ce qui se passe dans les situations où l'on n'est pas capable d'atteindre les objectifs fixés par les stratégies nationales. Si nous avons proposé de présenter ici cette démarche, c'est qu'elle a l'ambition d'être ouverte. M. Roche remercie les participants d'indiquer s'ils souhaitent être présents sur tel ou tel atelier, tel ou tel séminaire. Au fur et à mesure de la réalisation des séminaires, une diffusion, par un moyen approprié, des contributions partielles liées aux travaux sera organisée, pour permettre la réaction des parties prenantes.

M. Le Merrer (CGT) ajoute qu'il faut intégrer également dans le cadre de l'aménagement du territoire les enjeux d'industrie, car pour atteindre la neutralité carbone, il faut tenir compte des notions d'industrie, d'économie circulaire ou de circuit court.

M. Roche (vice-président) : les membres de la CCTN seront sollicités à l'automne pour la poursuite des travaux en groupe de travail.



Conditions générales d'utilisation

Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans le présent ouvrage, faite sans l'autorisation de l'éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (3, rue Hautefeuille — 75006 Paris), est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective, et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées (loi du 1^{er} juillet 1992 — art. L.122-4 et L.122-5 et Code pénal art. 425).

Dépôt légal : août 2019
ISSN : 2557-8138 (en ligne)

Directeur de la publication : Sylvain Moreau
Coordination éditoriale : Céline Blivet et Florence Patin
Maquettage et réalisation : Céline Blivet et Bruno Druille



Ce rapport dresse un panorama des transports en 2018, marqué par la poursuite de la hausse des prix des carburants et les grèves du deuxième trimestre dans le transport ferroviaire.

Les émissions de GES des transports diminuent en 2018 après trois années consécutives de hausse du fait de l'amélioration des performances énergétiques des véhicules et de la stabilisation de la circulation en véhicules particuliers.

Le transport de marchandises est en hausse, porté par la croissance du transport routier, mais ralentit.

Le transport intérieur de voyageurs baisse légèrement.

Cette baisse est principalement due au transport ferroviaire.

Les dépenses publiques liées au transport progressent du fait de la forte hausse des investissements.



Les comptes des transports en 2018

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



Commissariat général au développement durable

Service de la donnée et des études statistiques
Sous-direction des statistiques des transports
Bureau des synthèses économiques et sociales sur les transports
Rapporteur de la Commission des comptes des transports de la Nation
Tour Séquoia
92055 La Défense cedex
Courriel : diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

