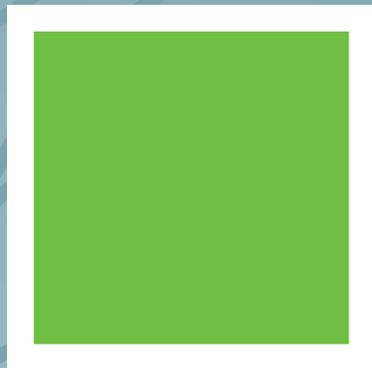
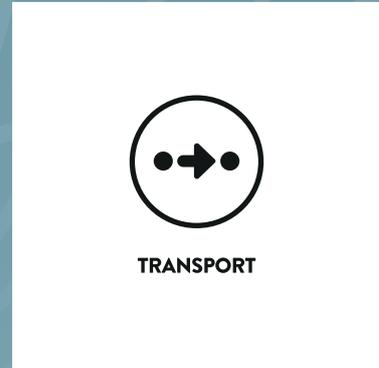


D

A



T

A

L

A

B

Commissariat général au développement durable

Les comptes des transports en 2017

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

sommaire

Les comptes des transports en 2017

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

- 13** - Synthèse
- 21** - Cadrages sur la situation économique et sur les infrastructures de transport
- 33** - Transport et activité économique
- 69** - Entreprises françaises de transport
- 107** - Emploi et salaires
- 115** - Les externalités du transport
- 141** - Le transport de marchandises
- 153** - Le transport de voyageurs
- 167** - Bilan de la circulation
- 177** - Annexes
- 211** - Réunions

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

contributeurs



Rédacteurs du SDES

Manuel Baude, Dounia Boudour,
Marie-Flavie Brasseur, Frédéric
Brouillet, Carlo Colussi, Audrey
Dorolle, Bruno Druille, Serge Lambrey,
Jacques Lavertu, Aurélie Le Moullec,
Bruno Lutinier, Hélène Ly, Jean-
Philippe Martin, Benoit Mathieu,
Véronique Paquel, François Rageau,
Layla Ricroch, Clotilde Sarron,
Guillaume Wemelbeke, Jean-Paul
Zoyem

avant-propos



Le 55^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 2017.

Il est destiné à éclairer le Gouvernement et le Parlement, conformément au décret 2009-531 du 12 mai 2009 qui précise les missions de la commission, essentiellement sur les résultats 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.

En 2017, 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. Il a été le deuxième secteur économique ayant le plus progressé en termes de création d'entreprises en France au cours de cette année.

Les dépenses de transports des ménages ont représenté 14,4 % de leur budget. L'État et les collectivités locales y ont consacré respectivement 4 % et 18 % de leurs dépenses de fonctionnement et 12 % et 27 % de leurs dépenses d'investissement. Au total, la dépense des transports, qui inclut le transport pour compte propre des entreprises et des ménages, a représenté 17,5 % du produit intérieur brut.

Le transport de marchandises (347,8 milliards de tonnes-kilomètres en 2017) a connu une forte augmentation (+ 6,0 % hors oléoducs), essentiellement dans le transport routier pour compte d'autrui. Le transport intérieur de voyageurs croît de 1,0 % (en voyageurs-kilomètres), par l'augmentation de la circulation des voitures particulières, de l'aérien et du ferroviaire.

Les transports représentent actuellement 30 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) et constituent un secteur essentiel pour la baisse de celles-ci afin de respecter les engagements des accords de Paris. En 2017, ces émissions de GES ont cependant augmenté (+ 0,4 % par rapport à 2016). Cette hausse est principalement due aux transports routiers, dont l'amélioration de la performance environnementale des véhicules n'a pas compensé l'accroissement des kilomètres parcourus.

La présente édition amorce une révision de la forme de ce rapport : certains de ses chapitres ont d'ores et déjà été allégés pour éviter des doublons au profit de renvois vers des sources documentaires mieux référencées. À terme, les lecteurs pourront aisément utiliser les données mises à leur disposition pour constituer leurs propres graphiques. Nous espérons que cette nouvelle formule répondra mieux aux attentes des utilisateurs.

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

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

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

LE 55^E RAPPORT DE LA COMMISSION

La Commission s'est réunie le 9 février 2018 et le 11 juillet 2018. Au cours de sa réunion du premier trimestre, lui ont été présentées les premières propositions du SDES de rénovation du rapport de la CCTN, une étude des non salariés dans le secteur des transports et de l'entrepôt, une étude du transport routier français de marchandises entre 1996 et 2016, ainsi qu'une étude prospective des transports à l'horizon 2050. À la réunion du 11 juillet, le présent rapport a été validé¹, et 3 études ont été présentées : le financement des transports collectifs urbains, le système statistique sur les ports (SDES) et les flottes d'entreprises.

¹ Les données de ce rapport sont arrêtées au 30 juin 2018, sauf celles de l'emploi arrêtées au 1^{er} juin 2018, et pour les comptes des sociétés d'autoroute à mi-juillet 2018.

Membres de la Commission des comptes des transports de la Nation

Présidente, Mme Elisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des transports traitant, par délégation du ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, des affaires relatives aux transports et à leurs infrastructures et à l'aviation civile².

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) ;

² Décret n° 2017-1086 du 24 mai 2017 relatif aux attributions de la ministre auprès du ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des transports.

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) ;
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

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

- 22 – Cadrage 1. L'activité mondiale est dynamique en 2017
- 24 – Cadrage 2. Activité des différentes branches de production en France en 2017
- 26 – Cadrage 3. Infrastructures linéaires de transport
- 28 – Cadrage 4. Autres infrastructures de transport de voyageurs
- 30 – Cadrage 5. Entrepôts et plateformes logistiques

33 - Transport et activité économique

- 34 – A1. Compte satellite des transports
- 38 – A2. Activité marchande de la branche des transports en France
- 41 – A3. Dépenses des ménages en transport
- 44 – A4. Dépenses des administrations publiques centrales et locales
- 47 – A5.1 Transferts publics aux opérateurs de transport collectif de voyageurs (SNCF, RATP, TCU de province)
- 50 – A5.2 Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures
- 53 – A6. Recettes publiques liées au transport
- 56 – A7.1 Investissements en infrastructures de transport
- 58 – A7.2 Financement des infrastructures (AFITF, PPP)
- 61 – A8. Échanges extérieurs de services de transport
- 63 – A9. Investissements du secteur à l'étranger et investissements étrangers dans le secteur en 2017
- 66 – A10. Prix du transport de fret, de l'entreposage et de la manutention

69 - Entreprises françaises de transport

- 70 – B1. Démographie des entreprises
- 73 – B2.1 Comptes des entreprises de transport
- 77 – B2.2 Entreprises de transport routier de marchandises (TRM)
- 80 – B2.3 Entreprises de TRM dans l'UE en 2015
- 83 – B2.4 Entreprises de la messagerie et du fret express
- 85 – B2.5 Entreprises de transport collectif urbain et de cars routiers
- 88 – B2.6 Entreprises de transport ferroviaire
- 91 – B2.7 Entreprises de transport fluvial
- 94 – B2.8 Entreprises de transport maritime
- 97 – B2.9 Compagnies aériennes françaises
- 101 – B3.1 Sociétés d'autoroutes concédées
- 104 – B3.2 Aéroports (dont Aéroports de Paris)

107 - Emploi et salaires

115 - Les externalités du transport

- 116 – D1. Indicateurs de la politique des transports
- 119 – D2. Consommation d'énergie de traction dans les transports
- 121 – D3.1 Émissions de gaz à effet de serre des transports
- 124 – D3.2. Émissions de polluants atmosphériques des transports
- 127 – D3.3 Qualité de l'air et transport routier
- 130 – D4.1 Accidentalités aérienne, ferroviaire et maritime
- 132 – D4.2 Accidentalité routière
- 135 – D4.3 Accidentalité routière impliquant des poids lourds
- 138 – D5. Emprise des infrastructures de transport et impacts sur les milieux naturels

141 - Le transport de marchandises

- 142 – E1. Synthèse du transport intérieur
- 146 – E2. Le transport routier : forte reprise de l'activité
- 148 – E3. Transport ferroviaire de marchandises : hausse du transport national et international
- 149 – E4. Transport fluvial de marchandises : la baisse continue
- 150 – E5. Le transport maritime de marchandises rebondit

153 - Le transport de voyageurs

- 154 – F1. Synthèse : le transport intérieur de voyageurs croît modérément en 2017
- 159 – F2. Hausse modérée du transport collectif urbain
- 161 – F3. Transport ferroviaire : reprise en 2017
- 162 – F4. Transport aérien : forte croissance en 2017

163 – F5. Le transport maritime continue à croître en Méditerranée mais s’infléchit en Manche et mer du Nord
164 – F6. Le transport à vélo concerne 2,1 % des actifs se rendant à leur travail
166 – Annexe méthodologique

167 - Bilan de la circulation

168 – G1. Bilan de la circulation routière
170 – G2. Immatriculations de véhicules neufs et parc de véhicules
173 – G3. Consommation de carburants routiers

177 - Annexes

211 - Réunions

introduction

Synthèse



En 2017, une forte croissance des transports soutenue par le compte d'autrui

Les transports, en particulier pour compte d'autrui, ont bénéficié du renforcement de la croissance internationale en 2017. Le transport de marchandises a accéléré, tiré par le fret routier pour compte d'autrui, le fret ferroviaire et le fret maritime. Le compte propre ralentit pour le transport de marchandises comme celui de voyageurs. Ainsi les transports collectifs de voyageurs augmentent plus fortement que le transport individuel. Les effectifs salariés du transport évoluent en conséquence sauf pour le secteur ferroviaire dont les effectifs décroissent. Quelques activités de transport pour compte d'autrui sont toutefois en baisse : le transport fluvial continue son repli, le transport de voyageurs par autocars est en recul malgré la hausse du transport par service librement organisé par autocars. Comme l'année dernière, les créations d'entreprises sont particulièrement élevées, notamment les micro-entreprises dans les activités de livraison à domicile.

Les investissements progressent pour le réseau routier et les transports collectifs urbains mais reculent concernant le réseau ferré principal et les autres infrastructures. Après deux années de fort repli, les investissements publics croissent très fortement en 2017.

Les émissions de gaz à effet de serre continuent d'augmenter (+ 0,4 %), mais à un rythme moindre que le secteur des transports et ce malgré une forte hausse du prix des carburants.

La croissance mondiale s'est accrue en 2017 (+ 3,2 %), le commerce mondial a connu sa plus forte augmentation depuis 2012. Les importations progressent de 4,8 % et les exportations de 5,0 %. Dans un environnement international porteur, l'année 2017 a signé le retour d'une croissance française élevée (+ 2,2 %), la plus élevée depuis 2012.

Le rebond des cours du pétrole observé en cours d'année 2016 s'est interrompu au premier semestre 2017, avant de reprendre pendant l'été et de s'amplifier en fin d'année. Le baril de Brent est ainsi passé de 54,9 dollars en moyenne en janvier à 46,4 dollars en juin, avant de progresser de nouveau pour atteindre 64,4 dollars en décembre. Calculé en moyenne sur l'ensemble de l'année 2017, le cours du Brent s'établit à 54,3 dollars, en hausse de 25 % par rapport à l'année précédente.

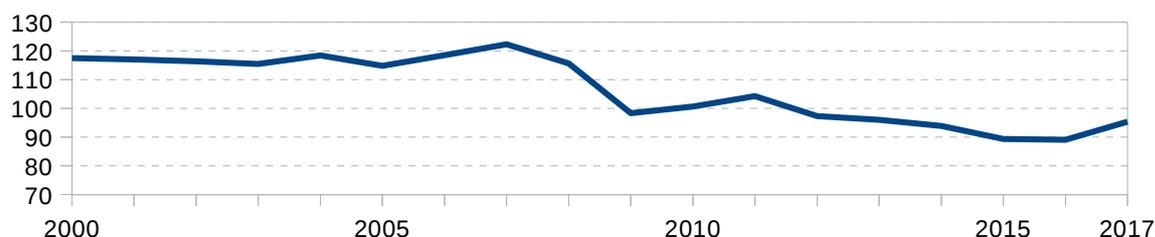
Dans les branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce), la production croît de 2,5 % en 2017, plus qu'en moyenne depuis 2012. La production des secteurs utilisateurs de transport s'accroît en 2017. Notamment, la production agricole reprend après une forte chute en 2016 liée aux mauvaises conditions climatiques.

L'année 2017 est aussi marquée par la poursuite du développement de services nouveaux liés au transport grâce aux plateformes internet : le transport en voitures avec chauffeur à côté des taxis traditionnels, l'extension du covoiturage et le développement de la livraison à domicile de produits du commerce et de la restauration. La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques dite « loi Macron », promulguée en août 2015, autorise l'ouverture à la concurrence du transport par autocar.

Dans ce contexte, les services de transport augmentent en 2017. Le niveau d'activité général reste toutefois en-deça de celui des années 2010 et bien inférieur aux années 2000.

Figure synthèse 1 : évolution de l'indice d'activité des services de transport

Indice base 100 en 2010



Source : SDES

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES, ET SURTOUT LE TRANSPORT ROUTIER POUR COMPTE D'AUTRUI, POURSUIVENT LEUR CROISSANCE

En 2017, le transport terrestre de marchandises, avec 347,8 milliards de tonnes-kilomètres, est en forte augmentation (+ 6,0 % hors oléoducs). La hausse de 2017 est due à l'accroissement du transport routier sous pavillon français comme sous pavillon étranger ainsi qu'à la hausse du transport de fret ferroviaire.

Le transport national routier sous pavillon français s'accélère (+ 7,1 % en 2017 pour + 1,5 % en 2016) et retrouve son niveau de 2012. Le transport national routier pour compte d'autrui augmente fortement (+ 9,8 %). Il a toutefois baissé en moyenne de 1,2 % par an depuis 2012. Le transport national pour compte propre (36,0 milliards de tonnes-kilomètres), qui a progressé en moyenne de 4,1 % par an depuis 2012, ralentit (+ 2,8 % en 2017).

Le transport national routier par des poids lourds étrangers (120,4 milliards de tonnes-kilomètres) progresse de 5,6 % en 2017. Le cabotage, les échanges internationaux et le transit augmentent encore. La circulation routière des poids lourds augmente (+ 2,9 %). Les immatriculations de poids lourds français ralentissent en 2017 (+ 6,7 % en 2017 après 13,5 % en 2016) et s'accompagnent d'une augmentation des parcours moyens (+ 1,2 %). Sur les autoroutes concédées, qui supportent la majeure partie des poids lourds étrangers, la circulation s'accroît de 1,9 %. Le parc de véhicules utilitaires légers est en croissance.

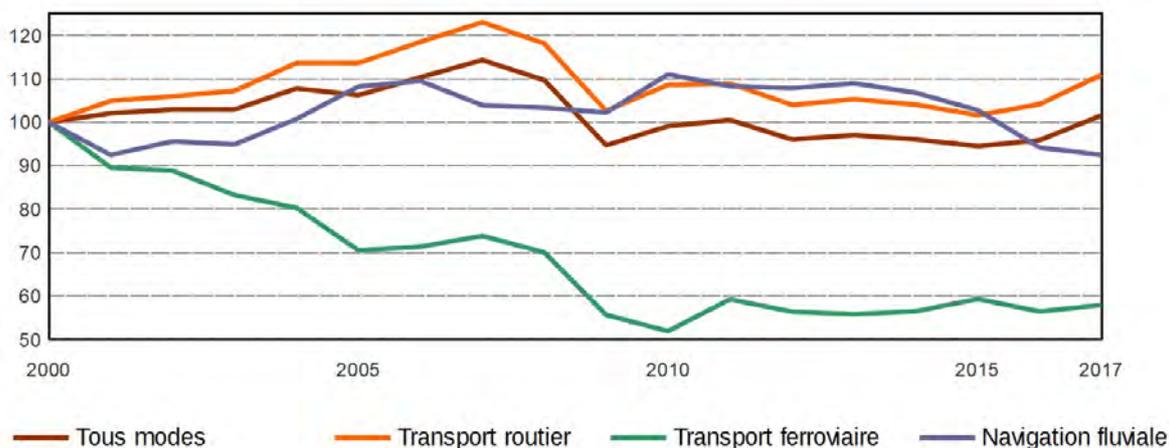
LE TRANSPORT FERROVIAIRE REPART TANDIS QUE LE TRANSPORT FLUVIAL POURSUIT SA BAISSÉ

Le transport ferroviaire augmente de 2,7 % en 2017 entraîné par un transport international y compris transit qui repart à la hausse (+ 6,2 % en 2017). Le transport national, qui représente 62 % de l'activité, se redresse (+ 0,6 % en 2017). Cette hausse du transport ferroviaire intervient après la forte baisse en 2016. Après une forte diminution entre les années 2000 et 2010, la tendance est à une stabilisation autour de 33 milliards de tonnes-kilomètres.

Le transport fluvial diminue de 1,8 % en 2017. Il est en déclin depuis 2014 (- 3,0 % en moyenne annuelle sur la période 2012-2017). Cette baisse s'explique par la nature des produits traditionnellement transportés sur les voies navigables : les produits agricoles en recul en 2016 et au premier trimestre 2017 et les combustibles minéraux, en repli structurel depuis de nombreuses années.

Figure synthèse 2 : évolution du transport terrestre de marchandises

Indice base 100 en 2000, le transport est calculé en tonnes-kilomètres



Source : SDES

introduction: synthèse

Après plusieurs années de stagnation, à + 0,2 % de moyenne annuelle entre 2012 et 2016, le transport maritime de marchandises rebondit en 2017. Cette croissance est davantage marquée en entrée (+ 7,2 %) qu'en sortie (+ 3,5 %). Ce sont les conteneurs et les rouliers qui progressent le plus en 2017.

Le transport de produits pétroliers par oléoducs baisse de 1,7 % en 2017, moins fortement que son évolution en moyenne annuelle depuis 2012 (- 5,9 %).

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS CROÎT EN 2017 (+ 1,0 % EN VOYAGEURS-KILOMÈTRES)

Le transport intérieur de voyageurs croît de 1,0 % (en voyageurs-kilomètres), à un rythme équivalent à sa moyenne annuelle depuis 2012 (+ 1,2 %). La hausse est due à l'augmentation de la circulation des voitures particulières, de l'aérien et du ferroviaire. La mobilité individuelle (en véhicule particulier) ralentit (+ 0,4 % contre + 2,8 % en 2016) en lien avec l'augmentation du cours du brent en 2017. Les parcours des voitures particulières baissent de 0,6 %. La consommation de carburants (+ 1,1 %) augmente en lien avec l'évolution de la structure du parc : davantage de fortes cylindrées dans les nouvelles immatriculations à essence notamment. Les immatriculations de voitures particulières neuves augmentent de 4,8 %, celles de voitures électriques de 14,5 %, mais elles ne représentent que 1,2 % des immatriculations. Les voitures bénéficiant d'un bonus écologique représentent 2,5 % des immatriculations ; la part des immatriculations enregistrant un malus augmente de 6 points.

LE TRANSPORT COLLECTIF INTÉRIEUR CROÎT FORTEMENT

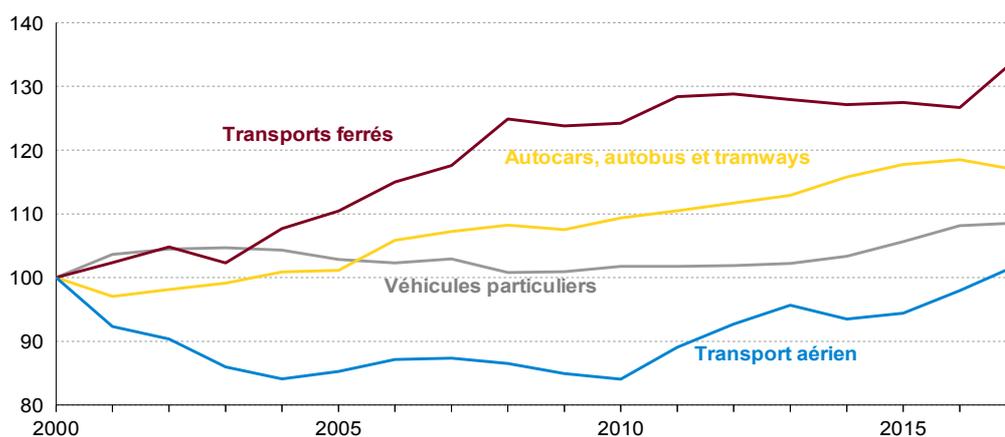
Le transport collectif croît de 3,4 % en 2017, à un rythme près de quatre fois plus rapide que sa moyenne annuelle depuis 2012 (+ 0,9 %). Le transport aérien intérieur (intra-métropole) poursuit sa croissance (+ 4 %) à un niveau similaire à celui de 2016. Cette augmentation est portée par le trafic sur les lignes transversales (province-province) : + 8,3 %. Le transport international est en forte hausse (+ 6,7 %) en 2017.

Le transport ferroviaire de voyageurs repart fortement à la hausse avec une augmentation de 6,5 % du trafic en 2017, grâce à la reprise de l'activité économique, l'ouverture de deux nouvelles lignes à grande vitesse, l'absence de mouvements sociaux en 2017 et une réorientation de la politique commerciale voyageurs de la SNCF. Le trafic voyageurs augmente quel que soit le type de ligne (TET, TGV et TER). Le trafic de voyageurs en TGV progresse ainsi de + 8,9 % en 2017.

Le transport routier réalisé en autocars interurbains réguliers et occasionnels (y compris les autocars étrangers) baisse pour la première fois depuis 2009 (- 2,5 %). Si le transport interurbain régulier librement organisé croît de + 7,1 %, le transport occasionnel en autocars étrangers recule de 8,2 %.

Figure synthèse 3 : évolution du transport de voyageurs

Indice base 100 en 2000, voyageurs-kilomètres



Source : SDES

LE TRAFIC EN ÎLE-DE-FRANCE CROÎT SUR TOUS LES SEGMENTS, EXCEPTÉ LES BUS PARISIENS

Avec 44,2 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2017, le transport collectif urbain représente 24 % du transport collectif. Il progresse de 1,8 % en voyageurs-kilomètres au même rythme qu'en moyenne annuelle depuis 2012 (+ 1,9 %). Cette évolution est identique à celle constatée sur les réseaux d'Île-de-France et de province. Le trafic des trains et RER ralentit : il croît de 1,9 % après une évolution de + 3,6 % en 2016. Le trafic en métro repart à la hausse (+ 1,3 %) après deux années successives de stagnation.

Le transport collectif urbain (TCU) de province augmente de 1,7 %, à un rythme équivalent à celui de 2016 mais inférieur à sa tendance depuis 2012 (+ 2 % en moyenne annuelle).

EN 2017, POUR LA QUATRIÈME ANNÉE CONSÉCUTIVE, LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES) DU SECTEUR DES TRANSPORTS AUGMENTENT (+ 0,4 %)

Les transports, avec 138 millions de tonnes équivalent CO₂, restent, et ce depuis 1998, le secteur qui émet le plus de GES. 95 % des émissions de GES du secteur des transports sont dues au transport routier. La combustion de carburants en est la principale cause. Les voitures particulières sont responsables de 57 % des émissions de GES des transports. L'amélioration de la performance environnementale des véhicules ne compense pas l'accroissement des kilomètres parcourus par la route. En 2017, les transports représentent 29,6 % des émissions nationales de GES, une contribution relative plus forte qu'en 1990 (22 %).

Les concentrations en PM₁₀ et NO₂ sont en baisse continue depuis 2000. 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). En 2016, les dépassements de la norme annuelle pour la protection de la santé à long terme concernent 32 % des stations situées à proximité du trafic routier contre 0 % en fond urbain. 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 2016, 2,6 % des stations situées à proximité du trafic routier ne respectent pas la norme journalière pour la protection de la santé à long terme contre moins de 1 % en fond urbain.

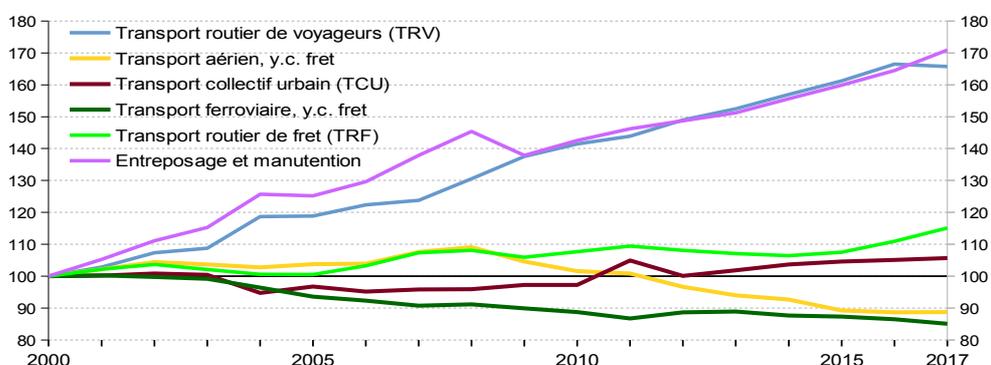
Après trois années consécutives sans diminution, le nombre de tués sur les routes de France métropolitaine (3 448) est en légère baisse en 2017. Si la mortalité diminue légèrement, le nombre d'accidents corporels est en hausse.

L'EMPLOI SALARIÉ CONTINUE D'AUGMENTER EN 2017, PORTÉ PAR LE TRANSPORT ROUTIER DE FRET

L'emploi dans le transport croît moins vite que dans les autres secteurs de l'économie. Il est dynamique dans le transport routier de marchandises (+ 3,9 %, soit + 14 000 emplois). Pour la première fois depuis 1998, l'emploi salarié se replie dans les transports routiers de voyageurs (TRV) : - 0,5 %. Le recours à l'intérim continue de progresser fortement (+14,6 % en 2017), davantage que dans le reste de l'économie. La masse salariale versée par les entreprises de transport s'accroît de 1,9 %, ce qui se traduit par une augmentation du salaire moyen de 1,1 %, moins que dans l'ensemble de l'économie (+ 1,4 %). Cette croissance un peu plus lente du salaire moyen par tête en 2017 par rapport à 2016 est due à un très net ralentissement dans les activités postales.

Figure synthèse 4 : évolution de l'effectif salarié par secteur d'activité depuis 2000

Indice base 100 en 2000



Source: SDES

LE NOMBRE DE CRÉATIONS D'ENTREPRISES ENREGISTRE LA PLUS FORTE CROISSANCE DEPUIS 11 ANS

Fin 2016, le secteur des transports et entreposage compte 129 200 entreprises, soit 12,5 % de plus que fin 2015. Le secteur des transports et entreposage est le deuxième plus gros contributeur de l'ensemble de l'économie marchande à la hausse des créations totales en 2017. Les créations se sont accrues de 13,8 % dans les entreprises classiques et de 54,7 % pour les microentreprises. La part des nouvelles immatriculations de micro-entreprises continue d'augmenter pour atteindre le taux record de 57,2 % de l'ensemble des créations. Les défaillances augmentent sensiblement (+ 4,7 %).

REPRISE DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DANS LE TRM EN 2017

En 2017, la situation économique s'améliorant, le chiffre d'affaires des entreprises du TRM pourrait progresser d'environ 6,1 % et atteindre 48,6 milliards d'euros.

Le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris est en croissance en 2017 du fait de la hausse des redevances aéronautiques, de l'accroissement du trafic, de la hausse des activités commerciales (boutiques, bars, restaurants), de la hausse des revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire ainsi que de la mise en place de nouvelles redevances de dégivrage et de traitement des bagages. Les revenus des parkings et des recettes locatives sont toutefois en baisse.

En 2017, le trafic aérien est en augmentation de 6,1 % par rapport à 2016. L'activité du groupe Air France (y compris compagnies franchisées) est de nouveau en progrès en 2017 : elle augmente à la fois pour le nombre de passagers-kilomètres (+ 4,1 %) et pour le nombre de passagers (+ 4,0 %).

De fortes évolutions sont à noter dans les secteurs du transport ferroviaire et des services auxiliaires de transports suite à la restructuration du groupe SNCF en 2015. Depuis 2015, le groupe SNCF rassemble trois établissements publics à caractère industriel et commercial (Épics) : SNCF (Épic de tête), SNCF Réseau et SNCF Mobilités.

En 2017, la production de la SNCF augmente de 3,3 % après une forte baisse en 2016 liée à la réorganisation en trois Épics. Les produits du trafic de SNCF pour son transport ferroviaire (fret et voyageurs) sont en hausse de 6,5 %. Les produits du trafic (hors commandes publiques de l'État) sont en forte hausse en 2017 (+ 7,3 %) portés par les Grandes lignes et le trafic en Île-de-France. Les aides publiques dont bénéficient les trains régionaux, les trains interurbains et les trains circulant en Île-de-France sont globalement en croissance de 0,7 %.

En Île-de-France, l'Épic RATP affiche de nouveau une hausse de sa production suite au redémarrage de l'économie mais réduit sensiblement ses investissements en 2017. En province, les recettes du trafic affichent une augmentation sensible en 2017.

LES INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURES

Avec 19,6 milliards d'euros en 2017, les investissements en infrastructures de transport représentent 3,8 % de la formation brute de capital fixe. Ils reprennent en 2017 (+ 1,8 % en valeur).

LES INVESTISSEMENTS ROUTIERS REPRENENT

En 2017, les investissements dans le réseau routier financés par l'État et les collectivités territoriales, qui représentent 41 % des investissements en infrastructures de transport, sont estimés en hausse de 0,8 % en 2017 après plusieurs années de forte baisse (- 6,5 % en moyenne annuelle depuis 2012). Sur les routes départementales et communales, qui représentent 98 % de la longueur du réseau routier français et où s'effectuent les deux tiers de la circulation, les dépenses d'investissement augmentent de 0,9 % en 2017. Les investissements sur le réseau concédé, qui ne représentent que 0,8 % de la longueur du réseau routier mais 16 % de la circulation routière, augmentent de 5,9 % 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 transport collectifs urbain (TCU) (y compris du réseau ferroviaire d'Île-de-France) représentent 27 % des investissements en infrastructures de transport, contre 6,4 % en 1990. Alors que peu de projets se développent hors Île-de-France, les investissements sont particulièrement dynamiques en Île-de-France avec les travaux du Grand Paris (+ 74,1 % en 2017) et sur le réseau ferroviaire d'Île-de-France (+ 39 % en 2017, + 22,1 % en moyenne annuelle depuis 2012).

Les investissements ferroviaires sur le réseau principal, 18,9 % des dépenses d'investissement en infrastructures, diminuent à nouveau en 2017 (- 8,4 %) en lien avec l'achèvement de nombreux projets ferroviaires d'envergure (ligne Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux, projet Bretagne–Pays de la Loire, contournement Nîmes-Montpellier). Y compris partenariats Public Privé, les investissements s'élèvent à 3,7 milliards d'euros pour le réseau principal. En 2016, les partenariats public-privé sont de 0,6 milliard d'euros ; ils atteignaient 3,2 milliards d'euros en 2013. Les investissements sont en baisse de 44,1 % sur les lignes à grande vitesse en 2017 mais en hausse de 4,1 % sur les autres lignes (hors Île-de-France).

Les investissements dans les autres infrastructures de transport (ports, aéroports, voies fluviales), soit 6 % des investissements d'infrastructures, baissent de 10,5 % en 2017. Les investissements d'Aéroports de Paris ralentissent (+ 3,5 % après + 51,2 % en 2016). Les investissements pour les voies navigables et ports fluviaux sont en forte baisse (- 86,5 % en 2017). Cette diminution pourrait être liée à la création de la société du canal Seine-Nord Europe qui prend en charge les forts investissements, les comptes de ce nouvel organisme créé en 2017 n'étant pas intégrés au rapport pour cette année.

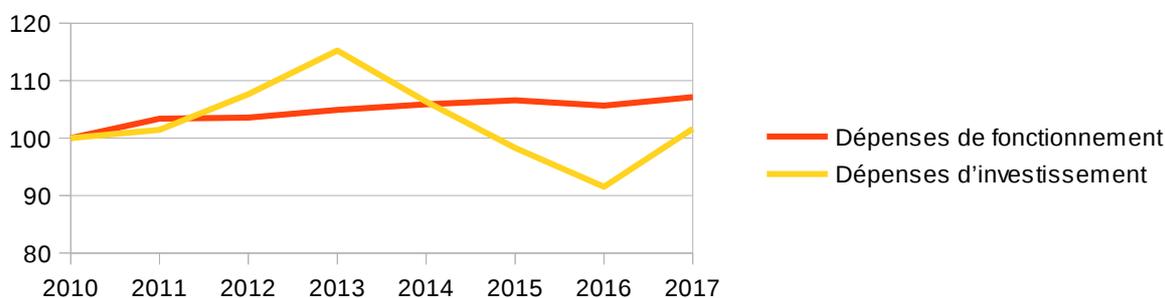
LES INVESTISSEURS DANS LES ENTREPRISES FRANÇAISES S'INTERNATIONALISENT

Les investissements étrangers en France se sont accrus très fortement en 2017 (+ 34,8 %). Ils proviennent majoritairement de l'Union européenne et sont le plus souvent consacrés à l'entreposage et aux services auxiliaires, c'est le cas par exemple des entrées dans le capital des aéroports de province.

Les investissements des entreprises françaises de transport à l'étranger s'accroissent de 9,3 % à un rythme similaire à celui de 2016. Concentrés en Union Européenne et dans quelques pays en développement, ils sont majoritairement consacrés à l'entreposage et aux services extérieurs.

Figure synthèse 5 : évolution des dépenses consolidées des administrations publiques

Indice base 100 en 2010, euros courant



Source : SDES

LES AIDES PUBLIQUES AU TRANSPORT ET LES RECETTES PUBLIQUES LIÉES AUX TRANSPORTS PROGRESSED

La hausse des dépenses en transport des administrations publiques est liée à la forte hausse des dépenses d'investissement en 2017 (+ 11,0 %). Les dépenses de fonctionnement augmentent également, à un rythme deux fois plus élevé que celui des dernières années.

Les recettes publiques liées aux transports sont également en hausse (+ 5,3 %) : les recettes engendrées par les taxes sur les carburants (TICPE) s'accroissent de 5,9 % et représentent 59,1 % des recettes. Le versement transport s'accroît de 5,3 %. L'ensemble des recettes, 50,0 milliards, dépasse les dépenses publiques, qui représentent 44,7 milliards d'euros (hors charges de retraite).

cadrage

Cadrages sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

— Malgré la hausse du cours du brent et des prix des matières premières après 2 ans de cours bas, l'environnement économique est favorable à la croissance du transport ; dans un environnement international porteur, l'année 2017 a signé le retour d'une croissance française solide (+ 2,2 %) : la production des branches utilisatrices de transport augmente de 2,5 % en 2017 ; les importations de produits nécessitant du transport progressent de 4,7 % et les exportations nécessitant du transport de 4,3 %.

Des nouvelles voies LGV ont été mises en service. Les travaux du Grand Paris express sont engagés.



Cadrage 1. L'activité mondiale est dynamique en 2017

Dans un environnement international porteur, l'année 2017 a signé le retour d'une croissance française solide et régulière (+ 2,2 %), la plus élevée depuis 2012.

Le commerce mondial a connu en 2017 sa plus forte augmentation depuis 2011. Cependant les exportations françaises restent un peu moins dynamiques que celles de ses principaux partenaires.

Comme le cours du Brent, les prix des matières premières sont repartis à hausse, ce qui a favorisé la croissance dans les pays en développement exportateurs de ces produits.

LA CROISSANCE MONDIALE S'EST AFFERMIE EN 2017, LE COMMERCE MONDIAL A CONNU SA PLUS FORTE CROISSANCE DEPUIS 2011

La croissance mondiale (3,2 %) a été la plus élevée depuis 2011. Elle s'accompagne d'un rebond du commerce mondial : les importations progressent de 4,8 % et les exportations de 5,0 %, rythmes qui n'avaient pas été atteints depuis 2011.

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			
	2015	2016	2017	2017/ 2012	2015	2016	2017	2017/ 2012	2015	2016	2017	2017/ 2012
France (1)	1,1	1,2	2,2	1,2	5,9	3,0	4,0	3,9	4,6	1,5	4,5	3,1
Allemagne (2)	1,5	1,9	2,5	1,6	5,0	3,8	5,7	4,3	4,6	2,4	5,3	3,6
Italie (2)	0,7	1,0	1,5	0,2	6,7	3,8	5,7	3,3	4,1	2,6	6,0	3,3
Espagne (2)	3,2	3,3	3,1	1,8	5,6	4,8	5,0	4,2	4,9	4,8	5,0	4,8
Zone EURO (2)	1,5	1,8	2,5	1,3	5,6	4,8	4,3	3,9	4,9	3,4	5,3	3,9
Royaume-Uni (2)	2,2	1,9	1,7	2,1	5,5	4,8	3,5	3,9	6,1	2,3	5,0	3,1
Japon (2)	1,2	0,9	1,7	1,0	0,1	-1,9	3,6	2,4	2,8	1,3	6,8	4,0
Etats-Unis (2)	2,6	1,5	2,3	2,1	4,6	1,3	3,9	2,9	0,1	-0,3	3,4	2,0
Total OCDE (2)	2,2	1,7	2,6	1,9	4,6	2,7	4,0	3,5	3,8	2,0	4,2	3,4
Chine (3)	6,9	6,7	6,9	7,1	-0,5	4,7	6,9	5,9	-2,2	1,1	9,2	4,1
Inde (3)	8,2	7,1	6,7	7,2	0,4	4,1	10,6	3,2	-5,3	6,5	7,2	3,3
Brésil (3)	-3,6	-3,5	1,0	-0,5	-13,5	-8,2	3,8	-2,2	8,1	3,7	10,9	5,0
Russie (3)	-2,5	-0,2	1,5	0,3	-25,1	-4,3	20,3	-4,3	-0,5	1,5	9,1	2,7
Turquie (3)	6,1	3,2	7,0	6,0	1,2	4,7	8,7	4,5	1,6	-2,1	11,6	3,6
Pays en développement (3)	4,0	4,2	4,5	4,4	-0,9	1,8	6,4	3,3	1,5	2,6	6,4	3,7
MONDE (3)	2,8	2,5	3,2	2,8	2,6	2,3	4,8	3,4	2,9	2,2	5,0	3,5

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

L'ACTIVITÉ ACCÉLÈRE NETTEMENT EN FRANCE

En France, le produit intérieur brut (PIB) en euros constants s'accroît de 2,2 %, après + 1,2 % en 2016 et + 1,1 % en 2015.

La consommation des ménages ralentit, mais les dépenses d'investissement accélèrent de façon notable. Le pouvoir d'achat des ménages ralentit, du fait de l'accélération des prix ; leur taux d'épargne augmente légèrement, alors que le taux de marge des sociétés non financières est stable à 31,9 %. Les exportations accélèrent plus fortement que les importations, si bien que la contribution des échanges extérieurs à la croissance du PIB en volume redevient légèrement positive. Néanmoins, le déficit des échanges extérieurs augmente en valeur en raison du rebond des prix pétroliers.

EN ZONE EURO COMME AUX ÉTATS-UNIS, L'ACTIVITÉ TOURNE À HAUT RÉGIME, CE QUI FAVORISE LA CROISSANCE DES PAYS ÉMERGENTS

La zone euro poursuit la dynamique de croissance commencée en 2014 (+ 2,5 % en 2017 après + 1,8 % en 2016). La demande intérieure (ménages et administrations publiques) progresse de 1,6 %, les exportations de 5,3 % et les importations de 4,3 %. En Espagne, le PIB croît de 3,1 %, en Allemagne de 2,5 % ; l'Italie poursuit sa croissance amorcée en 2015.

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

La croissance au Royaume-Uni en 2017 (+ 1,7 %) 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 2017 (+ 2,3 % après + 1,5 %), même si elle a un peu ralenti en fin d'année. Le Japon a également connu une année 2017 relativement faste, + 1,7 % après + 0,9 % en 2016.

En 2017, les principaux pays émergents ont connu une accélération de leur activité économique ou bien sont sortis de récession (Russie, Brésil). La croissance chinoise, à + 6,9 % en 2017, est restée soutenue.

Figure cadrage 1-2 Équilibre ressources emplois de la France

Volume (prix chaînés), évolutions annuelles en %

	2015	2016	2017
PIB	1,1	1,2	2,2
Importations	5,9	3,0	4,0
Demande intérieure	2,2	1,6	2,6
Ménages	1,4	2,1	1,3
Administrations publiques	0,4	1,2	1,5
Formation brute de capital fixe	1,0	2,7	3,8
Sociétés et entreprises individuelles non financières	3,2	3,4	4,1
Ménages hors entrepreneurs individuels	-1,5	2,8	5,6
Exportations	4,6	1,5	4,5
Contributions à l'évolution du produit intérieur brut			
Demande intérieure finale hors stocks	1,3	2,0	1,9
Solde des échanges extérieurs de biens et services	-0,5	-0,8	-0,3
Variation de stocks	0,3	-0,1	0,4

Source : Insee

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

Volume (prix chaînés), évolutions annuelles en %

	2015	2016	2017
PIB	1,5	1,8	2,5
Importations	5,6	4,8	4,3
Demande intérieure	1,6	1,9	1,6
Ménages	1,7	1,9	1,7
Administrations publiques	1,4	1,8	1,2
Formation brute de capital fixe	2,4	4,5	3,1
Exportations	4,9	3,4	5,3
Contributions à l'évolution du produit intérieur brut			
Demande intérieure finale hors stocks	1,7	2,3	1,8
Solde des échanges extérieurs de biens et services	-0,1	-0,5	0,6
Variation de stocks	-0,1	0,0	0,0

Source : Insee

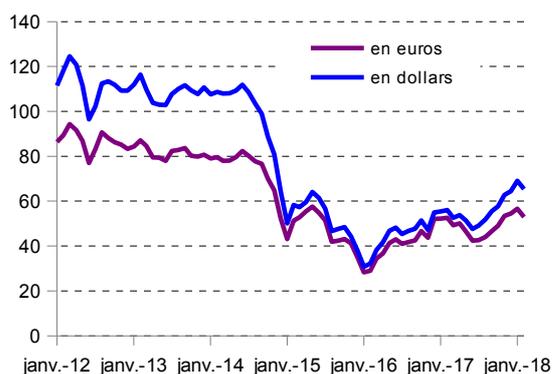
LE COURS DES MATIÈRES PREMIÈRES NON AGRICOLES S'ENVOLE

Le rebond des cours du pétrole observé en cours d'année 2016 s'est interrompu au premier semestre 2017, avant de reprendre pendant l'été et de s'amplifier en fin d'année. Le baril de Brent est ainsi passé de 54,9 \$ en moyenne en janvier à 46,4 \$ en juin, avant de progresser de nouveau pour atteindre 64,4 \$ en décembre. Calculé en moyenne sur l'ensemble de l'année 2017, le cours du Brent s'établit à 54,3 \$, en hausse de 25 % par rapport à l'année précédente.

Les prix des autres matières premières importées en France qui étaient en baisse depuis 2011 ont fortement augmenté en 2017. La hausse est plus contenue pour les produits alimentaires (+ 2,2 %) et les matières agro-industrielles (+ 10,8 %), dont les prix sont plus élevés qu'en 2012. Les prix des autres produits sont inférieurs à ceux de 2012, mais ont fortement augmenté en 2017 (augmentation supérieure à 18 %).

Figure cadrage 1-4 Prix du Brent daté

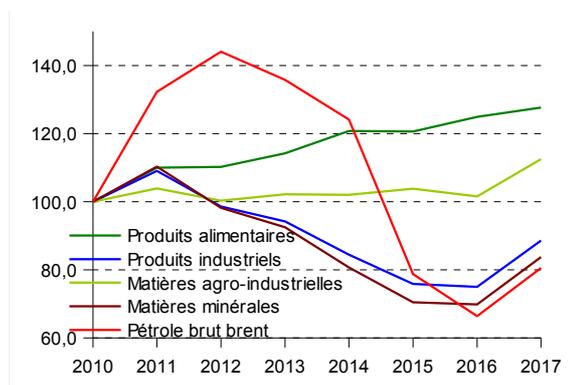
Par baril



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 2017

La production annuelle de l'ensemble des branches de l'économie française accélère de façon notable en 2017 (+ 2,5 % après + 1,5 %). Dans les branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce), la production croît de 2,5 % en 2017 et de 1,2 % en moyenne annuelle depuis 2012. Les échanges extérieurs croissent plus rapidement en 2017 : les importations de produits nécessitant du transport progressent de 4,7 % et les exportations nécessitant du transport de 4,3 %. Les transports représentent 4,9 % de la valeur ajoutée de l'ensemble des branches, part quasi stable depuis la fin des années 2000.

LA PRODUCTION MANUFACTURIÈRE ACCÉLÈRE EN 2017

La production de l'industrie manufacturière (hors énergie et mines) augmente à un rythme plus élevé en 2017 (+ 2,1 % après + 1,6 % en 2016). La fabrication de matériels de transport progresse de 4,6 % en 2017 et de 3,2 % en moyenne annuelle depuis 2012. Cette production atteint un niveau record et représente 16,4 % de la production manufacturière (14,8 % en 2012). La production d'équipements électriques, électroniques et informatiques progresse de 2,7 % en 2017 et augmente de 1,0 % en moyenne annuelle depuis 2012.

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

Niveau en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2017	Évolutions annuelles			
		2015	2016	2017	2017/2012
Branches utilisatrices de transport	1 579,9	1,3	0,9	2,5	1,2
Agriculture, sylviculture et pêche	83,7	-1,8	-5,4	2,2	0,3
Branches manufacturières :	784,4	1,3	1,6	2,1	1,0
<i>Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac</i>	161,2	-0,8	0,7	0,3	0,4
<i>Cokéfaction et raffinage</i>	50,6	4,5	-2,2	0,6	0,3
<i>Fabrication d'équipements électriques, électroniques, informatiques ; fabrication de machines</i>	84,4	0,5	1,9	2,7	1,0
<i>Fabrication de matériels de transport</i>	128,8	4,4	3,5	4,6	3,2
<i>Fabrication d'autres produits industriels</i>	359,3	1,0	1,8	2,0	0,7
Construction	283,8	-1,2	0,2	3,4	0,1
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	428,1	3,9	1,6	2,7	2,4
Transports et entreposage	183,1	-0,5	1,8	0,5	0,5
Autres branches	2 251,7	1,8	1,8	2,6	1,6
Industries extractives, énergie, eau, gestion des déchets et dépollution	150,9	0,8	1,3	1,3	-0,5
Services principalement marchands	2 115,1	2,3	1,9	3,0	2,0
Total des branches	4 014,7	1,5	1,5	2,5	1,4

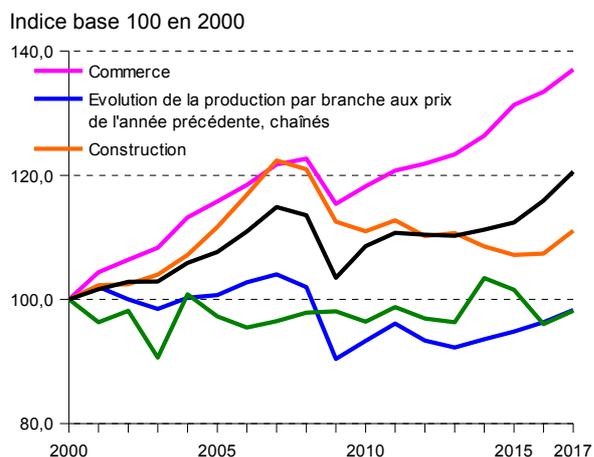
Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, mai 2018

La fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac (IAA) (21 % de l'industrie manufacturière) augmente de 0,3 % en 2017, soit à un niveau proche de sa moyenne annuelle sur 5 ans (+ 0,4 %). La cokéfaction et raffinage augmente légèrement (+ 0,6 %). La production des autres biens industriels progresse de 2,0 % en 2017 et est en hausse de 0,7 % en moyenne annuelle depuis 2012.

LA PRODUCTION AGRICOLE SE REDRESSE

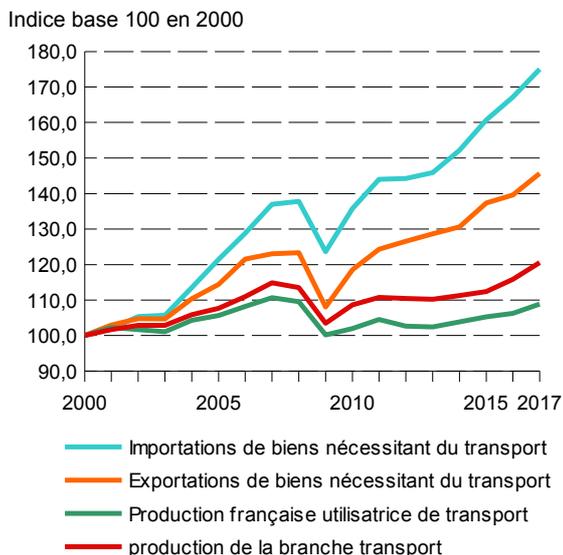
La production agricole se redresse après une très mauvaise année 2016 (+ 2,2 % après - 5,4 %). La récolte de céréales reprend après les résultats catastrophiques de l'année 2016. En effet, les conditions climatiques ont été favorables aux cultures. La production animale poursuit son repli en volume. Le prix de la production animale (hors subventions) se redresse pour la première fois en quatre ans. Le prix du lait s'oriente nettement à la hausse, à la faveur d'une demande dynamique et d'une production en recul au niveau mondial depuis la mi-2016. L'accélération de la production est également marquée dans la construction (+ 3,4 % après + 0,2 %) ainsi que dans la plupart des branches de services principalement marchands (+ 3,0 % après + 1,9 %).

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



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, mai 2018

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



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, mai 2018

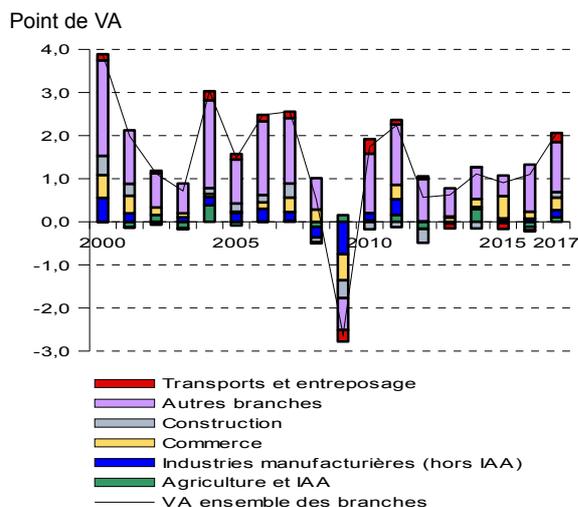
PROGRESSION DU COMMERCE DE DÉTAIL

L'activité dans le commerce de détail (commerce, réparation d'automobiles et de motocycles) progresse de 2,7 %, soit un peu plus que la tendance des cinq dernières années (+ 2,4 %).

LES IMPORTATIONS DE PRODUITS NÉCESSITANT DU TRANSPORT PROGRESSED

Les importations de produits nécessitant du transport (produits industriels et produits agricoles essentiellement) croissent de 4,7 % en 2017 et de 3,9 % en moyenne annuelle depuis 2012. Les exportations de produits nécessitant du transport accélèrent (+ 4,3 % en 2017 après + 1,7 % en 2016).

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



En 2017, la VA a crû de 2,1 %, la valeur ajoutée des transports s'est accrue de 4,9 %, leur poids dans l'ensemble de la VA est de 4,4 %, leur contribution à la VA est de 0,212 points.

Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, mai 2018

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			2017/2012
	2017	2015	2016	2017	
Importations totales	751,5	5,9	3,0	4,0	4,0
Produits nécessitant du transport	530,8	5,6	4,0	4,7	3,9
Autres biens et services (hors transport)	174,6	7,6	0,1	2,3	4,3
Exportations totales	707,6	4,6	1,5	4,5	3,2
Produits nécessitant du transport	491,4	5,2	1,7	4,3	2,8
Autres biens et services (hors transport)	181,5	3,5	1,5	4,1	4,0

Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, mai 2018

Cadrage 3. Infrastructures linéaires de transport

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

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

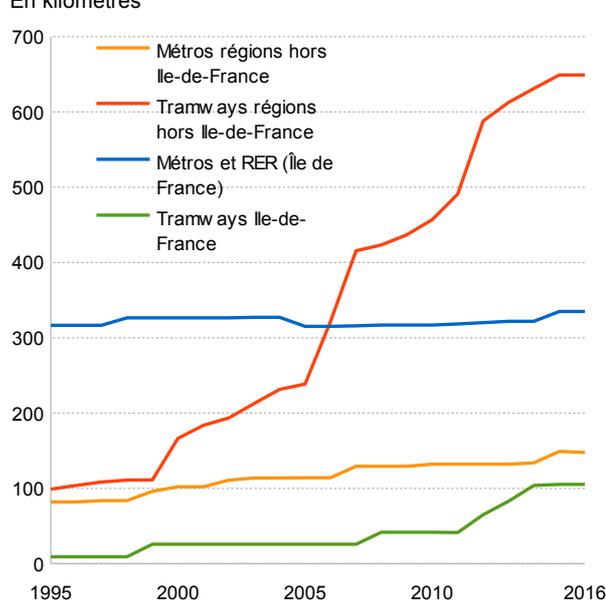
En milliers de kilomètres

France métropolitaine sauf routes	Niveau 2016	Evolution 2016/2011
Routes (France entière)	1 103	5,0
Réseau principal	21	0,4
Autoroutes concédées	9	5,4
Autoroutes non concédées	3	-9,3
Autres routes nationales	10	-1,3
Réseau secondaire	1 082	5,1
Routes départementales	381	0,9
Routes communales	701	7,6
Réseau ferroviaire exploité par la SNCF	28,4	-6,0
Ligne LGV	2,0	0,0
Autres lignes à 2 voies ou plus	14,8	0,9
Lignes ferroviaires à 1 voie	11,5	-14,5
Réseaux ferrés de transport urbain	1,2	25,9
Métros et RER	0,5	7,2
Tramways	0,8	41,8
Voies navigables fréquentées	4,8	-4,9
moins de 400 t	2,6	-11,4
400 à 1 500 t	0,4	24,3
plus de 1 500 t	1,8	0,5

Source : SDES mémento des transports

Figure cadrage 3-2 Évolution des longueurs des réseaux ferrés urbains

En kilomètres



Source : SDES mémento 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 : + 0,4 % entre 2011 et 2016 pour le réseau principal du fait de l'augmentation légère (+ 1,7 % au total) pour les autoroutes (concédées ou non). Des nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV) ont été mises en service depuis 2016 : deuxième tronçon (106 km) de la ligne à grande vitesse Est, Paris-Strasbourg en juillet 2016.

Le développement des infrastructures est lié à l'urbanisation : les routes de proximité (routes communales) se sont étendues (+ 7,6 % au total entre 2011 et 2016) ; les longueurs de voies de tramways se sont accrues de 41,8 % au total entre 2011 et 2016. Alors que les tramways étaient quasi inexistantes en 1990, on dénombre 649 km de lignes de tramways en service fin 2016 hors Île-de-France, et 105 km en Île-de-France. La France dispose de six réseaux de métro, dont la longueur totale a légèrement augmenté depuis 2011 (+ 7,2 % au total). Le métro de Paris (y compris RER géré par la RATP) domine en nombre de lignes, de kilomètres de voies et de voyageurs transportés ; il représente à lui seul 69 % de la longueur totale des lignes françaises de métro.

Au 1er 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).

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

COMPARAISONS INTERNATIONALES DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRES

En 2016, la France compte 11 612 km d'autoroutes et 9 585 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.

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

2016	Longueur du réseau en milliers de km		Densité km pour 1 million d'habitants		Densité km pour 1000 km ²	
	Autoroutes	Routes nationales	Autoroutes	Routes nationales	Autoroutes	Routes nationales
Allemagne	12 996	38 068	158	463	36	107
Belgique	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Espagne	15 444	14 946	333	322	31	30
France	11 612	9 585	174	144	21	17
Hongrie	1 924	30 062	196	3 058	21	323
Italie	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Pays-Bas	2 756	661	162	39	66	16
Pologne	1 640	19 388	43	511	5	62
Roumanie	747	16 865	38	853	3	71
Royaume-Uni	3 764	nd	58	nd	15	nd

Source : Eurostat

Les comparaisons pour les routes nationales sont délicates car le concept de « route nationale » dépend de l'organisation administrative de chaque pays. En France, l'essentiel des routes est géré par les collectivités territoriales. Un réseau routier européen, qui rassemble les grandes voies de trafic international en Europe a été défini par les Nations unies (UNECE). C'est en France que le réseau européen est le plus long d'Europe.

Figure cadrage 3-4 **Réseaux ferroviaires des principaux États européens**
En kilomètres

2016	longueur en km	densité km pour	
		1 million d'habitants	pour 1000 km ²
Allemagne	38 466	468	108
Belgique	nd	nd	nd
Espagne	16 167	348	32
France	28 364	425	51
Hongrie	7 811	795	84
Italie	16 788	277	56
Pays-Bas	3 058	180	74
Pologne	19 132	504	61
Roumanie	10 774	545	45
Royaume-Uni	16 253	249	66

Source : Eurostat

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.

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

Figure cadrage 3-5 **Réseaux de navigation intérieure des principaux États européens**
En kilomètres

2016	Longueur des voies fréquentées en km	densité km pour	
		1 million d'habitants	pour 1000 km ²
France	4 773	72	9
Allemagne	7 675	93	22
Pays-Bas	6 256	368	12
Hongrie	1 864	190	20
Roumanie (1)	1 779	90	7

(1) donnée 2015

Source : Eurostat

Cadrage 4. Autres infrastructures de transport de voyageurs

La France dispose :

- de plus de 3 000 gares ferroviaires ; dans 334, plus d'un million de voyageurs passent chaque année ;
- de 226 gares routières et autres aménagements de transport routier qui permettent le développement du transport régulier interurbain de voyageurs par autocar (cars Macron notamment) ;
- de 43 grands aéroports en métropole (plus de 100 000 passagers par an). 70 % des passagers voyagent sur des vols internationaux.

GARES FERROVIAIRES

Il existe en France environ 3 000 gares ferroviaires ; dans 334 gares, dont 223 en Île-de-France, passent plus d'un million de voyageurs par an. 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.

Les gares sont à la fois destinées au transport local et au transport de moyenne ou longue distances, ce qui explique le nombre important de gares en Île-de-France. À la fin du XX^e siècle, de nouvelles gares ont été construites en dehors des centres-villes lorsque les gares de centre-ville, situées sur une voie à faible capacité, ne peuvent pas recevoir les trains de ligne à grande vitesse, ou lorsque ces gares sont destinées à desservir plusieurs villes importantes (Lorraine TGV) ou des aéroports. Avec le développement de l'Île-de-France, en plus de nouvelles gares à desserte locale, des nouvelles gares à desserte nationale ont été créées pour dé-saturer les grandes gares parisiennes (Massy, Marne la Vallée...)

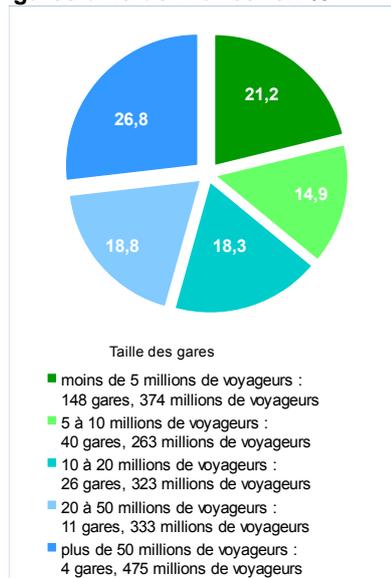
Dans les gares d'Île-de-France transitent plus de 1,8 milliard de voyageurs par an (données 2015). Hors Île-de-France, 378 millions de voyageurs sont passés dans une centaine de villes où les gares accueillent plus d'un million de voyageurs par an : les grandes métropoles, en particulier Lyon, concentrent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

Figure cadrage 4-1 Villes hors Île-de-France où sont passés plus de 1 million de voyageurs ferroviaires en 2015



Source : SDES d'après SNCF

Figure cadrage 4-2 Répartition des voyageurs dans les grandes gares d'Île-de-France* en %



* gares où passent plus de 1 million de voyageurs

Source : SDES d'après SNCF

GARES ROUTIÈRES

Avec la libéralisation du transport régulier interurbain de voyageurs par autocar, les gares et aménagements d'arrêt constitue un enjeu majeur pour le développement de ce nouveau marché de transport.

L'Arafer tient à jour le registre public qui dénombre 226 gares routières en 2018 : 75 d'entre elles sont des plateformes multimodales qui desservent aussi des aéroports (6), des gares ferroviaires (58) et du transport urbain. Les régions de l'ouest et du centre de la France sont relativement peu équipées en gares routières.

AÉROPORTS

En 2017, 184,7 millions de passagers sont passés dans l'ensemble des aéroports métropolitains, 55 % dans les aéroports franciliens d'Aéroport de Paris, 33 % dans les aéroports régionaux de plus de 5 millions de passagers. 70 % 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.

Figure cadrage 4-3 **Aéroports métropolitains de plus de cent mille passagers par an**



Source : SDES d'après DGAC

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

2017	Répartition des passagers en %	Part des passagers internationaux en %
Aéroport de Paris (3)	54,9	79,5
5 aéroports de plus de 5 millions de passagers	33,1	62,5
8 aéroports de 1 à 5 millions de passagers	7,4	43,8
Aéroports de moins de 1 million de passagers	4,5	52,5
Nombre de passagers (milliards)	184,7	129,3

Source : SDES d'après DGAC

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 : 7 en métropole (Dunkerque, le Havre, Rouen, Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Marseille) et 4 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 1er 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).

Cadrage 5. Entrepôts et plateformes logistiques

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

Au 31 décembre 2015, la France métropolitaine compte 4 432 établissements exploitant un entrepôt ou une plateforme logistique (EPL) de 5 000 m² et plus, totalisant une superficie de 78 millions de m². Leur surface moyenne est de 17 600 m². Parmi ces EPL, 57 % sont des entrepôts destinés à stocker des marchandises plus de 24 heures, 4 % traitent des marchandises qui sont destinées à être très majoritairement ré-expédiées dans les 24 heures et les 38 % restant peuvent à la fois stocker des marchandises plus de 24 heures ou les ré-envoyer dans les 24 heures.

DES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES EPL TRÈS VARIABLES

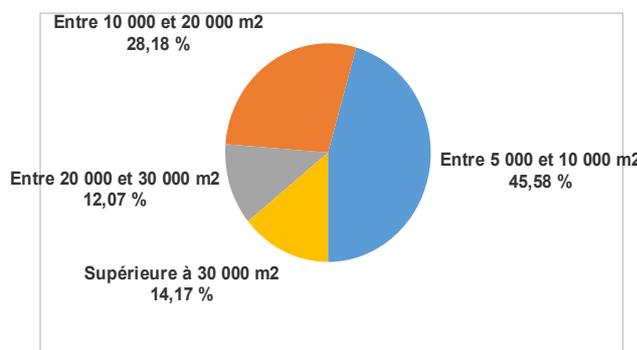
Parmi les EPL, 46 % ont une surface comprise entre 5 000 et 10 000 m², 28 % entre 10 000 et 20 000 m², 12 % entre 20 000 et 30 000 m² et 14 % plus de 30 000 m². Si les EPL de plus de 30 000 m² sont moins nombreux, ils représentent 44 % de la surface totale des EPL de plus de 5 000 m².

Un EPL peut prendre des formes différentes. La forme la plus courante des entrepôts et plateformes logistiques est un bâtiment dans lequel les marchandises sont stockées, (87 % des EPL), mais elle peut aussi être un espace de stockage à air libre (3 % des EPL) ou encore être constituée à la fois d'un bâtiment fermé et d'un espace à air libre (10 % des EPL).

Lorsque l'EPL est un bâtiment fermé, la hauteur de ce bâtiment est en moyenne de 9 mètres. De plus, 95 % de ces EPL comptent au moins une porte à quai. En moyenne, il y a une porte à quai pour 1 400 m² de surface de bâtiment. Néanmoins ce ratio est très variable selon l'utilisation qui est faite de l'EPL. Ainsi une zone de transit a un nombre plus important de portes à quai par surface de bâtiment qu'un entrepôt qui stocke des marchandises plus de 24 heures. Pour être accessible par des véhicules et permettre leurs manœuvres, les entrepôts sont équipés de routes et parkings, mais aussi d'espaces verts, et autres équipements. Ainsi, un entrepôt est implanté dans un établissement dont la surface est en moyenne trois fois plus grande que la surface de l'entrepôt. Néanmoins, le rapport entre la surface d'entreposage et la surface totale de l'établissement est très variable d'un entrepôt à l'autre.

Figure cadrage 5-1 Répartition des entrepôts et plateformes logistiques de plus de 5 000 m² en 2015 par surface

En % de nombres d'EPL



Source : SDES

Figure cadrage 5-2 Les entrepôts et plateformes logistiques d'au moins 5 000 m² en 2015 par secteur d'activité de l'entreprise exploitant

	Nombre d'EPL de plus de 5 000 m ²	Surface moyenne en m ²
Entreposage	404	20 772
Transport et autres activités logistiques	891	19 721
Ensemble entreposage et transport	1 295	20 049
Industrie	1 346	15 646
Commerce de gros	969	15 475
Commerce de détail	397	24 371
Commerce automobile	66	14 896
Autres	359	14 707
Total	4 432	17 590

Sources : SDES

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

69 % DES EPL SONT EXPLOITÉS POUR COMPTE PROPRE

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

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

Bien que 96 % des EPL de plus de 5 000 m² déclarent faire de l'entreposage, un EPL n'est pas seulement un espace de stockage. Les établissements qui exploitent ces EPL y réalisent d'autres opérations logistiques. Les plus fréquentes sont la préparation de commandes, picking (85 % des EPL), le conditionnement, étiquetage et copacking (47 % des EPL), la gestion des retours de marchandises (45 % des EPL), la gestion des stocks pour les clients (45 % des EPL) ou encore celle des retours d'emballage (34 % des EPL).

PLUS D'UN QUART DES EMPLOIS DE L'ENTREPOSAGE ET DE LA MANUTENTION SONT SALARIÉS DANS LES EPL DE PLUS DE 5 000 M²

Au 31 décembre 2015, 581 000 personnes étaient salariés dans des professions de l'entreposage et de la manutention (hors intérim), dont 159 000 dans des établissements exploitant des EPL de plus de 5 000 m². Le recours à l'intérim dans les professions de l'entreposage et de la manutention est particulièrement important : 24 % pour les entreprises de l'entreposage et de la manutention et environ 15 % dans les entreprises qui réalisent leur propre logistique.

58 % DES EPL SE SITUENT DANS DES AIRES LOGISTIQUES DENSES

Les régions Île-de-France et Hauts-de-France regroupent chacune 16 % des surfaces d'entrepôts. Les régions Grand-Est et Auvergne-Rhône-Alpes comptent chacune 12 % des surfaces d'EPL. Ces quatre régions concentrent ainsi plus de la moitié des surfaces d'EPL. La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur rassemble 4,6 % des surfaces d'entreposage, et paraît sous-équipée compte-tenu du poids économique de cette région (7,2 % du PIB). Avec 3,7 % des surfaces d'EPL, la Bretagne est la région ayant l'offre d'entreposage la moins importante.

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

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

Figure cadrage 5-3 Les entrepôts et plateformes logistiques d'au moins 5 000 m² en 2015 par région métropolitaine

	Nombre d'entrepôts de plus de 5 000 m ²	Surface moyenne en m ²
Île-de-France	646	19 346
Hauts-de-France	630	20 096
Auvergne-Rhône-Alpes	590	16 329
Grand-Est	472	19 984
Nouvelle Aquitaine	357	14 502
Pays de la Loire	291	14 911
Centre-Val de Loire	286	17 742
Normandie	279	19 191
Occitanie	247	15 959
Bretagne	223	12 763
Bourgogne-Franche-Comté	207	16 470
Provence-Alpes-Côte d'Azur	203	17 663
France métropolitaine	4 432	17 590

Sources :

Le répertoire des entrepôts et des plateformes logistiques recense l'ensemble des établissements exploitant des EPL de plus de 5 000 m².

L'enquête statistique sur l'activité des entrepôts et des établissements logistiques a été réalisée en 2017. Les thèmes abordés dans cette enquête, sont : les caractéristiques physiques des EPL, celles des exploitants, la caractérisation des opérations logistiques réalisées et la mesure de l'activité engendrée par ces EPL en termes de trafic.

Source : SDES

partie A

Transport et activité économique

— En 2017, la production de la branche transport progresse de 4,3 % (en volume). Elle répond à une demande des ménages en progression de 2,9 % en volume. Les importations de transport progressent de 2,5 % ; les exportations augmentent de 11 %.

Les investissements en infrastructures reprennent (+ 1,8 % en valeur). Les investissements progressent pour le réseau routier et les transports collectifs urbains mais reculent pour le réseau ferré principal et les autres infrastructures.

La dépense totale de transport représente 17,5 % du PIB et augmente de 5,1 % en 2017. Les ménages sont les principaux contributeurs à la dépense totale, à hauteur de 42 %.

Les recettes publiques liées au transport, 50,0 milliards d'euros dépassent les dépenses engagées par les administrations publiques (44,7 milliards d'euros). La TICPE représente 59,1 % des recettes publiques liées aux transports et le versement transport 17,1 %. Le versement transport s'élève à 8,5 milliards d'euros.

Les entreprises françaises du secteur transports et entreposage détiennent des stocks d'investissements directs de 9,4 milliards d'euros à l'étranger, (moins de 1 % des investissements totaux français à l'étranger). Le secteur transports et entreposage bénéficie de 11,9 milliards d'euros d'investissements étrangers fin 2017.



A1. Compte satellite des transports

La dépense totale de transport s'élève à 401,8 milliards d'euros en 2017. Elle s'accroît de 2,8 % en volume et de 5,1 % en valeur, sensiblement plus que durant la période 2012-2017 lors de laquelle elle augmente de + 1,0 % par an en moyenne.

La dépense totale de transport (DTT) s'élève à 401,8 milliards d'euros en 2017 (figure A1.1) selon le Compte satellite des transports, soit 17,5 % du PIB. La dépense courante totale de transport (DCT) représente 86,4 % de ce montant, et la dépense d'investissement totale (DIT) 13,6 %.

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

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

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2017	2015	2016	2017	2017/2012
Dépense Totale de Transport (DTT)	401,8	2,3	0,7	5,1	1,0
Dépense Courante de Transport (DCT)	347,2	1,6	1,3	5,3	1,0
<i>Ménages</i>	168,9	0,8	2,9	5,6	0,4
<i>dont production de transport (compte propre)</i>	140,2	0,4	3,4	5,4	1,3
Entreprises NON transport	113,9	2,5	-0,8	7,0	1,2
<i>dont Production pour compte propre</i>	23,8	-0,7	1,2	5,2	-0,8
Administrations Publiques (APU)	31,0	3,0	-0,3	-0,1	1,2
Reste du monde (importations)	33,4	1,6	2,5	3,2	2,9
Dépense d'Investissement de Transport (DIT)	54,6	6,5	-2,9	4,1	1,0
Entreprises de transport	17,9	10,6	-1,8	10,3	2,7
Entreprises (hors secteur des transports)	18,5	18,3	-1,5	1,5	3,1
APU	18,2	-5,6	-5,3	1,2	-2,3
Produit intérieur brut (PIB)	2 291,7	2,4	1,4	2,8	1,9
Dépense d'investissement / DTT	13,6	+0,6	-0,5	-0,1	
Dépense totale des APU / DTT	12,2	-0,4	-0,4	-0,6	

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

La dépense totale de transport croît de 5,1 % en 2017 en valeur. Les prix des services de transport ayant crû de 2,3 %, la DTT s'accroît de 2,8 % en volume (figure A1.2). De même, la dépense courante de transport croît de 5,3 % en valeur, et de 2,7 % en volume, du fait d'une hausse des prix des DCT de 2,6 % en 2017. La dépense d'investissement connaissant une faible hausse de prix, elle progresse à peine plus en valeur qu'en volume, respectivement + 4,1 % et + 3,8 %.

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

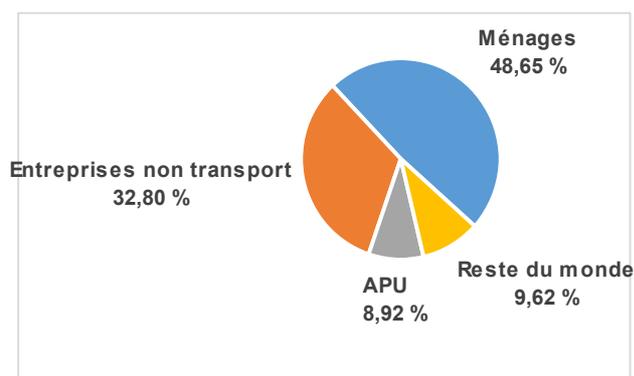
Niveau en milliards d'euros et évolutions en %

	Niveaux		Évolutions		
	2017	2016	Volume	Prix	Valeur
Dépense totale de transport (DTT)	401,8	382,3	+2,8	+2,3	+5,1
Dépense courante de transport (DCT)	347,2	329,8	+2,7	+2,6	+5,3
<i>Ménages</i>	168,9	160,0	+2,8	+2,7	+5,6
<i>dont production de transport (compte propre)</i>	140,2	133,0	+2,5	+2,8	+5,4
Entreprises NON transport	113,9	106,4	+5,2	+1,7	+7,0
<i>dont Production pour compte propre</i>	23,8	22,7	+4,2	+1,0	+5,2
Administrations Publiques (APU)	31,0	31,0	-0,2	+0,2	-0,1
Reste du monde (Importations)	33,4	32,4	-3,0	+7,2	+3,2
Dépense d'investissement de transport (DIT)	54,6	52,4	+3,8	+0,3	+4,1
Entreprises de transport	17,9	16,2	+9,5	+0,8	+10,3
Entreprises (hors secteur des transports)	18,5	18,2	+1,5	0,0	+1,5
APU	18,2	18,0	+1,1	+0,1	+1,2

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 48,6 % à la dépense courante de transport, les entreprises hors secteur des transports pour 32,8 %, les importations depuis le reste du monde pour 9,6 %, et les administrations publiques (APU) pour 8,9 %.

Figure A1.3 **Dépense courante de transport (DCT)**
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 automobiles représentent 140,2 milliards d'euros en 2017, soit 83,0 % de leurs dépenses courantes de transport. Les achats d'automobiles des ménages (42,4 milliards d'euros en 2017) 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.

Les entreprises hors secteur du transport ont dépensé 113,9 milliards d'euros en services de transport en 2017 (hors investissements), mais elles n'en ont produit elles-mêmes que 20,9 %. 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 18,5 milliards d'euros en automobiles, poids lourds et véhicules utilitaires légers en 2017, qui ne sont pas comptabilisés dans la dépense courante, mais dans l'investissement.

LA DÉPENSE D'INVESTISSEMENT SE RÉPARTIT EN TROIS TIERS

La dépense d'investissement se répartit en trois tiers entre les entreprises hors secteur du transport (18,5 milliards d'euros), les APU (18,2 milliards d'euros) et les entreprises de transport (17,9 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.

Les dépenses d'investissement des APU, 18,2 milliards d'euros en 2017 (figure A1.1), sont constituées uniquement par le financement des infrastructures de transport. Après deux années de forte baisse, elles augmentent de 1,2 % en 2017. Si les dépenses d'investissements dans les infrastructures de transport augmentent pour les transports en commun, elles baissent fortement dans les transports ferroviaires du fait de l'achèvement des grands projets de ligne à grande vitesse. Par ailleurs, les investissements des entreprises de transport dans d'autres domaines que le matériel de transport, comme les bâtiments ou l'informatique par exemple, appelés investissements « Autres », s'élèvent à 6,9 milliards d'euros en 2017, et sont également comptabilisés dans les « Investissements en infrastructures », qui s'élèvent donc à 26,7 milliards d'euros au total (figure A1.3). Les sociétés d'autoroute contribuent à ces dépenses d'infrastructures pour 1,5 milliard d'euros en 2017.

En 2017, la dépense totale de transport s'est accrue de 5,1 % en valeur, sensiblement plus que durant la période 2012-2017 lors de laquelle elle avait crû de 1,0 % par an en moyenne (figure A1.1). En effet, la croissance de la dépense est soutenue notamment par l'investissement des entreprises de transport, + 10,3 % contre + 2,7 % seulement en moyenne annuelle depuis 2012. La dépense des ménages pour compte propre, le

partie A : transport et activité économique

plus gros poste de dépense, croît de 5,4 % en 2017, alors qu'elle n'a progressé que de 1,3 % en moyenne annuelle depuis 2012.

LA ROUTE EST LE MODE DE TRANSPORT LARGEMENT DOMINANT

Occasionnant 72,1 % de la dépense de transport, soit 289,8 milliards d'euros, la route est le mode de transport largement dominant (figure A1.4). Suivent quasiment à égalité le transport aérien, le ferroviaire, et les transports en commun urbains (auxquels sont ajoutés les autocars réguliers) avec respectivement 7,1 %, 7,2 % et 7,1 % de la dépense totale. Le maritime représente 6,2 % de l'ensemble des dépenses de transport, et est essentiellement consacré au transport de marchandises. Avec 0,3 % de la dépense totale, le transport fluvial reste marginal.

Figure A1.4 Les dépenses de transport par secteur institutionnel et par mode de transport en 2017

En milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Dépense totale en transport (DTT)	401,8	289,8	29,0	1,3	28,4	24,9	28,4
Dépense courante totale (DCT)	347,2	257,3	21,1	1,1	24,4	23,1	20,2
<i>dont en infrastructures</i>	38,8	27,6	3,8	0,5	5,9	0,9	0,0
Ménages	168,9	144,2	4,9	0,4	10,9	1,4	7,1
<i>dont tva</i>	22,6	20,5	0,4	0,0	1,0	0,0	0,6
Entreprises (hors secteur des transports)	113,9	77,8	6,6	0,2	5,8	15,4	8,0
Administrations publiques	31,0	17,5	7,7	0,2	0,2	0,3	5,1
Reste du monde (importations)	33,4	17,8	1,9	0,3	7,6	5,9	0,0
Dépense d'investissement totale	54,6	32,5	7,9	0,2	4,0	1,9	8,2
<i>dont en matériel de transport</i>	27,9	22,1	1,9	0,1	1,5	0,7	1,6
<i>en infrastructures et "Autres"</i>	26,7	10,4	6,0	0,1	2,5	1,1	6,6
dont Entreprises (hors secteur des transports)	18,5	18,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Entreprises de transport	17,9	6,1	4,2	0,1	3,2	1,5	2,8
Administrations publiques	18,2	8,0	3,7	0,0	0,8	0,4	5,3

Source : SDES, Compte satellite des transports

Le maritime est le mode de transport dont la croissance est la plus prononcée. La DTT croît de 8,3 % en volume (figure A1.6). Son développement n'est nullement entravé par une hausse des prix de 10,8 %. Les dépenses du transport aérien stagnent (- 0,2 % en volume). L'activité du transport routier progresse de 3,0 % en volume, malgré une hausse des prix relativement soutenue (+ 1,8 %).

Figure A1.5 Évolution annuelle des dépenses de transport par secteur institutionnel et par mode de transport en 2017 en volume et en prix

En %

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Évolutions en volume :							
Dépense totale en transport (DTT)	+2,8	+3,0	+1,1	-6,9	-0,2	+8,3	+2,4
Dépense courante totale (DCT)	+2,7	+3,2	+2,2	+2,3	-1,9	+5,9	-0,7
Dépense d'investissement totale (DIT)	+3,8	+1,4	-1,7	-43,1	+11,6	+44,8	+10,9
Évolutions en prix :							
Dépense totale en transport (DTT)	+2,3	+1,8	+0,7	+3,5	+2,9	+10,8	+1,0
Dépense courante totale (DCT)	+2,6	+2,0	+0,8	+4,3	+3,5	+11,5	+1,3
Dépense d'investissement totale (DIT)	+0,3	+0,4	+0,4	+0,2	-0,9	+0,6	+0,3
Évolutions en valeur :							
Dépense totale en transport (DTT)	+5,1	+4,9	+1,7	-4,7	+2,6	+19,1	+3,5
Dépense courante totale (DCT)	+5,3	+5,3	+2,8	+5,0	+1,4	+17,3	+0,6
Dépense d'investissement totale (DIT)	+4,1	+1,8	-1,2	-42,7	+10,6	+45,7	+11,2

Source : SDES, Compte satellite des transports

LE TRANSPORT GÉNÈRE 57,7 MILLIARDS D'EUROS DE MASSE SALARIALE

Les ménages sont bénéficiaires directs de la dépense courante de transport à hauteur de 66,9 milliards d'euros (figure A1.6). Leur ressource principale est la rémunération par les entreprises et les APU pour un montant de 57,7 milliards d'euros. Par ailleurs, on estime qu'ils perçoivent 9,2 milliards d'euros de revenus, réels ou imputés, de location d'emplacements de stationnement (ce poste a été fortement révisé à la baisse dans le compte satellite 2017). Les APU bénéficient des contreparties de la DCT pour 73,4 milliards d'euros : TVA et TICPE pour

partie A : transport et activité économique

53,5 milliards d'euros, y compris la taxe spéciale DOM sur les carburants depuis le compte 2017 (figure A1.6), taxes diverses spécifiques au transport (versement transport, amendes, etc.), impôts liés à la production et sur les bénéfices, pour 19,9 milliards d'euros. Les sociétés financières et compagnies d'assurances sont rémunérées par les intérêts portés par des prêts consentis, des loyers de crédit-bail des entreprises, et des primes d'assurance nettes des remboursements, pour un montant total de 18,5 milliards d'euros.

Figure A1.6 **Éléments des ressources générées par la dépense courante de transport (2017)**

En milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Ménages	66,9	42,4	5,6	0,4	7,4	2,6	8,4
<i>dont rémunérations brutes</i>	<i>57,7</i>	<i>33,3</i>	<i>5,6</i>	<i>0,4</i>	<i>7,4</i>	<i>2,6</i>	<i>8,4</i>
APU	73,4	59,3	3,1	0,1	1,9	0,2	8,7
<i>dont TVA et TICPE (y.c. taxe spéciale DOM)</i>	<i>53,5</i>	<i>50,6</i>	<i>0,8</i>	<i>0,0</i>	<i>1,0</i>	<i>0,0</i>	<i>1,1</i>
Sociétés financières et compagnies d'assurance	18,5	13,3	2,7	0,0	0,5	1,0	0,9
Reste du monde (exportations)	26,4	6,0	1,4	0,1	7,8	11,2	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, transport par conduite (oléoducs), poste et courrier, et entreposage-manutention en sont exclus. Les dépenses d'investissement retracées dans le compte satellite sont les dépenses en formation brute de capital fixe (FBCF) ainsi que les acquisitions de terrains non bâtis lorsque ces terrains sont destinés à changer d'usage pour devenir le support d'infrastructures de transport.

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 la version provisoire 2017, le partage volume prix ne concerne pas les APU.

A2. Activité marchande de la branche des transports en France

Avec une production de 210,3 milliards d'euros en 2017, la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) contribue pour 9,0 % au produit intérieur brut (PIB) français. En volume, la production de transport de marchandises, qui représente 37,2 % de la production de la branche progresse fortement (+ 7,3 %) en 2017, tandis que les prix augmentent de 2,7 %. La production de transport de voyageurs (26,3 % de la production de la branche) progresse de 4,2 % en 2017, avec des prix en croissance de 1,8 %. La production des activités d'entreposage et services auxiliaires hors activités de poste et de courrier (31,2 % de la production de la branche) progresse de 2,4 % en 2017 ; les prix progressent de 1,1 %. La production des services de courrier (5,3 % de la production de la branche) continue de baisser à un rythme similaire à celui de 2016 : - 1,7 % en 2017 ; les prix s'accroissent de 3,4 %.

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

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

	Niveau 2017(p)	Évolutions annuelles			
		2017/2016			2017/2013
		Volume	Prix	Valeur	en volume
Transport de voyageurs	56,0	4,2	1,8	6,0	2,3
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	11,6	6,5	-0,3	6,1	0,7
Transports urbains et suburbains de voyageurs	13,2	1,0	1,0	2,0	2,3
Transports routiers de voyageurs	7,4	0,6	4,0	4,7	3,8
Transports aériens de passagers	17,7	6,3	3,1	9,6	2,4
Autres transports de voyageurs	6,1	5,3	1,0	6,3	3,3
<i>dont transports de voyageurs par taxis</i>	<i>4,0</i>	<i>7,0</i>	<i>1,6</i>	<i>8,7</i>	<i>5,1</i>
Transport de marchandises	75,7	7,3	2,7	10,2	3,8
Transport ferroviaire de fret	1,0	1,5	0,2	1,6	0,6
Transports routiers de fret et déménagement	50,6	7,6	1,0	8,7	2,4
Transports par conduites	3,0	3,6	0,7	4,3	1,5
Transports maritimes et côtiers de fret	17,5	10,0	9,3	20,3	10,7
Transports fluviaux	0,2	-7,0	0,0	-7,0	-16,1
Transports aériens et transports spatiaux	3,4	-1,3	-1,4	-2,8	-1,0
Autres services de transport	65,9	2,4	1,1	3,5	2,0
Entreposage et stockage, manutention	14,1	3,7	0,3	4,0	2,1
Services annexes des transports	32,7	1,9	0,9	2,8	1,9
Messagerie, fret express, affrètement, organisation des transports	19,2	2,2	2,2	4,4	2,1
Activités de poste et de courrier	12,7	-1,7	3,4	1,7	-3,2
Ensemble transports	210,3	4,3	2,0	6,4	2,4

(p) provisoire.

Sources : Insee - Comptes nationaux, base 2014

LA PRODUCTION MARCHANDE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES CROÎT EN 2017

En 2017, la production en volume de transport de marchandises qui représente 37,2 % de la production de la branche, progresse de 7,3 % en volume. Les prix augmentent (+ 2,7 %) dans toutes les branches sauf dans les transports aériens et spatiaux.

L'année 2017 est marquée par une forte hausse de la production des transports routiers de fret et services de déménagement (+ 7,6 % en volume). Les prix augmentent de 1,0 % en 2017. Depuis 2013, la production du transport routier de marchandises a gagné 2,4 % en moyenne annuelle. Le transport routier de marchandises représente 24,1 % de la branche en 2017.

La production des entreprises françaises de transport de fret maritime croît fortement en 2017, + 10,0 %. Les prix augmentent également fortement en 2017, + 9,3 %. En moyenne depuis 2013, la production augmente de 10,7 % par an. La production de transport fluvial, qui ne représente qu'une faible part du transport, est en forte baisse (- 7,0 %), poursuivant le mouvement commencé en 2012 : en moyenne depuis 2013, la production baisse de 16,1 % par an.

partie A : transport et activité économique

Le transport de fret ferroviaire augmente de 1,5 % en 2017 ; sur les quatre dernières années, la production est en hausse de 0,6 % en moyenne annuelle.

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS EST EN HAUSSE

La production en volume des transports de voyageurs, qui représente 26,3 % de la production de la branche, est en progression de 4,2 % en 2017. En moyenne sur les quatre dernières années, la production de transport de voyageurs s'accroît de 2,3 %. La production de transport aérien repart : + 6,3 % en 2017. Les compagnies aériennes françaises ont fortement accru leur trafic national et international du fait de la reprise de l'activité économique. La production du transport ferroviaire de voyageurs croît fortement en 2017 : + 6,5 %.

La production de transport urbain et suburbain de passagers croît de 1,0 % en 2017 ; les prix sont en hausse de 1,0 %. Depuis 2013, le transport urbain et suburbain croît de 2,3 % en moyenne annuelle.

La production de transport de voyageurs par taxis et VTC poursuit sa forte progression en 2017, + 7,0 %. Depuis 2013, elle a crû en moyenne de 5,1 % par an.

Figure A2-2 Évolution de la production de transports (volume au prix de base)
Indice base 100 en 2013

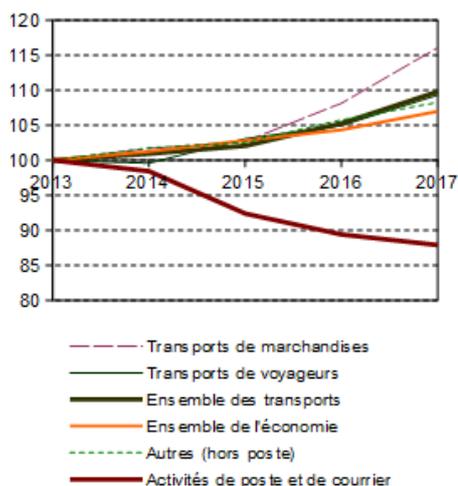
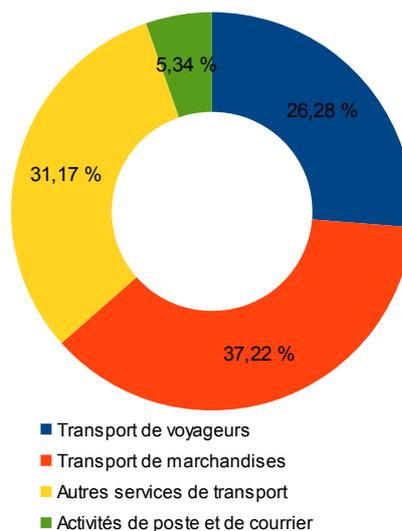


Figure A2-3 Production de transports, structure en 2017 (volume au prix de base)



Source : Insee – Comptes nationaux, base 2014

Source : Insee – Comptes nationaux, base 2014

L'ENTREPOSAGE ET LES SERVICES AUXILIAIRES DE TRANSPORT SONT EN HAUSSE DE 3,7 %

Hors activités de courrier, la production des autres services de transport (31,2 % de la production de la branche) croît de 2,4 % en 2017 et les prix progressent de 1,1 %.

Depuis 2013, la production d'entreposage et de services auxiliaires a crû en moyenne de 2,0 % par an.

La production des activités de poste et courrier continue de diminuer (- 1,7 % de baisse en 2017, - 3,3 % en 2016). La baisse est moindre que les années antérieures, sans doute en raison du développement des autres activités de poste et courrier (livraison à domicile).

partie A : transport et activité économique

ÉQUILIBRE DE LA BRANCHE

La production de transport est dynamique avec une progression de 4,3 % en 2017 (2,4 % en moyenne annuelle depuis 2013) tout comme les échanges de services avec le reste du monde : les importations totales augmentent de 1,4 % en 2017 (+ 2,6 % en moyenne annuelle depuis 2013). Les exportations progressent de 6,6 % en 2017 (+ 4,2 % en moyenne annuelle depuis 2013).

Les consommations intermédiaires progressent de 3,6 % en 2017 (+ 2,3 % depuis 2013 en moyenne annuelle).

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

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

	Niveau 2017	Évolutions annuelles			
		2015	2016 (sd)	2017 (p)	2017/ 2013
Production de la branche (prix de base)	210,3	1,1	3,1	4,3	2,4
dont sous-traitance	15,5	-0,9	2,5	3,6	1,3
Importation totale	45,5	2,9	3,8	1,4	2,6
dont ajustement CAF/FAB	-16,8	1,4	10,2	-0,7	2,9
Impôts sur les produits	1,4	2,4	2,0	3,7	1,8
Subventions sur les produits	-9,8	1,5	1,1	2,6	1,5
Marge de transport	-31,4	1,2	5,4	5,3	2,7
Consommation intermédiaire (hors sous-traitance et marge)	-110,2	1,6	3,8	3,6	2,3
Consommation finale	40,5	0,4	1,3	3,1	1,3
Exportation totale	33,7	3,6	-0,5	6,6	4,2

* y compris services de poste et de courrier

sd : semi-définitif ; p : provisoire

Source : Insee – Comptes nationaux, base 2014

A3. Dépenses des ménages en transport

L'année 2017 est encore marquée par une reprise de l'activité économique qui a des répercussions sur les dépenses de consommation des ménages en transport malgré la remontée des prix du carburant.

Avec 171,7 milliards d'euros en 2017, les dépenses de transport des ménages représentent 14,4 % de leurs dépenses de consommation en valeur. En 2017, elles progressent de 2,9 % en volume et les prix augmentent de 2,6 %. En moyenne annuelle sur 5 ans, les dépenses de transport des ménages ont augmenté en volume de 1,3 % et les prix de 0,1 %.

Les dépenses des ménages en transport individuel (y c. achat de véhicules) augmentent de 2,8 % en volume en 2017, leurs dépenses en transport collectif progressent de 3,9 %.

En 2017, les dépenses de consommation des ménages progressent de 2,9 % en volume, celles de transport de 5,6 %. Les prix des transports augmentent (+ 2,6 %).

Figure A3-1 Consommation des ménages en transport en 2017 (valeur)

Niveau en milliards d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2017	Evolutions annuelles				2017/2012
		2015	2016	2017	2017/2012	
Déplacements individuels	142,4	0,4	3,4	5,4	1,3	
Achat de véhicules	42,4	6,1	7,6	4,1	2,1	
Dépenses d'utilisation des véhicules	92,3	-1,8	1,9	6,3	0,9	
dont :						
Carburants et lubrifiants(1)	36,9	-7,7	-2,5	9,8	-1,8	
Entretien et réparation de véhicules particuliers	33,8	2,9	5,9	4,8	3,1	
Assurance	7,7	-0,8	-1,2	2,4	1,3	
Déplacement en transport collectif	29,3	1,8	0,3	6,3	2,6	
Terrestre hors fluvial	17,2	0,9	2,3	5,2	2,5	
Ferroviaire (train, métro, tramway..)	4,9	-2,8	-7,0	5,5	-1,1	
Routier (cars, bus, taxis...)	8,2	3,3	9,9	5,5	4,7	
Combiné (2)	4,0	1,7	0,3	4,4	3,2	
Aérien	10,9	2,9	-3,0	8,8	2,7	
Autres (3)	1,3	3,4	2,0	1,2	2,1	
Dépenses de transport	171,7	0,6	2,8	5,6	1,5	
Consommation totale des ménages	1 191,1	1,7	2,0	2,2	1,6	

(1) Y compris les lubrifiants des réparations.

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

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

sd : semi-définitif p : provisoire.

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014, mai 2018

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

En % de la consommation des ménages

	2000	2005	2010	2017
Déplacements individuels	10,2	9,7	9,1	9,0
Achat de véhicules	3,5	3,2	2,8	2,7
Dépenses d'utilisation des véhicules	6,4	6,1	5,8	5,8
dont :				
Carburants et lubrifiants(1)	3,0	2,7	2,5	2,3
Entretien et réparation de véhicules particuliers	2,1	2,2	2,1	2,1
Assurance	0,4	0,4	0,4	0,5
Services de transports	1,5	1,6	1,7	1,8
Terrestre hors fluvial	0,9	1,0	1,0	0,0
Ferroviaire (train, métro, tramway..)	0,3	0,3	0,3	0,3
Routier (cars, bus, taxis...)	0,4	0,4	0,4	0,5
Combiné (2)	0,2	0,2	0,2	0,3
Aérien	0,5	0,5	0,6	0,7
Autres (3)	0,1	0,1	0,1	0,0
Dépenses de transport	11,8	11,3	10,8	10,8

LES DÉPENSES DE TRANSPORT INDIVIDUEL CONTINUENT DE CROÎTRE

Les dépenses de transport individuel, y compris assurance, représentent 83 % des dépenses des ménages de transport en valeur. Entre le début de la crise de 2008 et 2014, les dépenses de transport individuel ont baissé en volume, les prix étant en augmentation. Depuis 2016, en lien avec la baisse du prix des carburants puis la reprise de l'activité économique, elles repartent à la hausse : + 2,8 % en volume en 2017. Le prix moyen des dépenses de transport individuel augmente de 2,6 % en 2017 du fait de l'augmentation du prix du carburant. Les prix sont revenus à leur niveau de 2012.

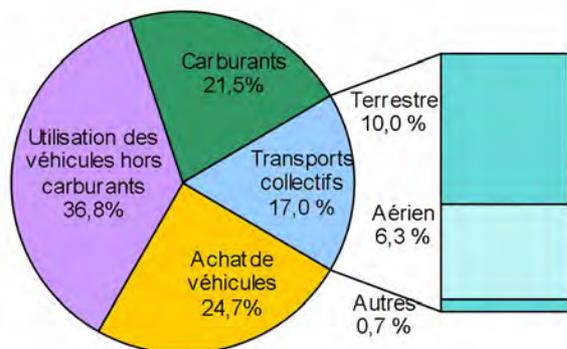
Les dépenses d'achat de véhicules qui représentent 24,7 % des dépenses de transport individuel sont reparties à la hausse depuis 2015 avec la progression des immatriculations de véhicules neufs : + 3,3 % en 2017 en volume avec des prix qui augmentent de 0,8 %. Depuis 2012, les achats de véhicules augmentent de + 1,2 % en moyenne annuelle en volume et les prix ont progressé de 0,9 %.

Les dépenses d'entretien et réparation (23 % des dépenses de transport individuel) progressent de 4,5 % en 2017 en volume avec des prix qui augmentent légèrement (+ 0,4 %). Elles ont progressé de 1,9 % en moyenne annuelle en volume depuis 2012, tandis que les prix se sont accrus de 1,2 % en moyenne par an.

La consommation de carburants et lubrifiants, qui avait augmenté en 2015 et 2016 sous l'effet de la baisse des prix des carburants, ralentit en 2017 (+ 0,7 % en volume après 1,9 % en 2016) avec une nouvelle hausse des prix des carburants (+ 9 % en 2017 après - 4,4 % en 2016). Depuis 2012, la consommation de carburants a augmenté de 0,7 % en volume en moyenne annuelle, avec des prix en baisse de 2,4 % en moyenne annuelle, ce qui se traduit par une réduction des dépenses en carburants des ménages en valeur de 1,8 % sur la période et un redémarrage de leur circulation routière.

Figure A3-3 Structure des dépenses de transport des ménages en 2017

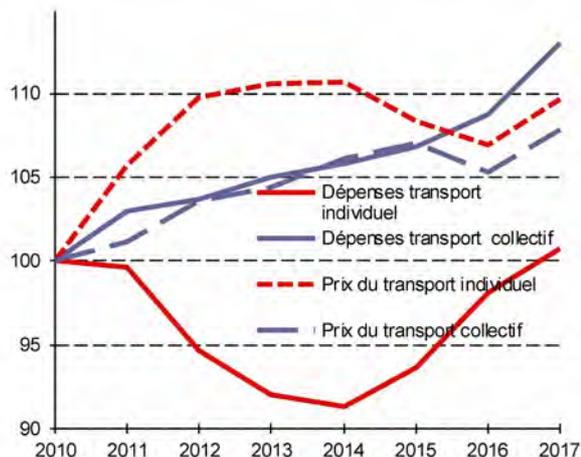
Part en % de la dépense (y compris TVA) en valeur



Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014, mai 2018

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

Indice base 100 en 2010



Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014, mai 2018

LES DÉPENSES EN TRANSPORT COLLECTIF EN CROISSANCE

En 2017, les dépenses en volume en transport collectif augmentent de 3,9 %, nettement plus rapidement que la moyenne des cinq dernières années (+ 1,7 %). 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 % en 2017.

Les dépenses de transport terrestre de voyageurs (58,7 % du transport collectif de voyageur), progressent de 2,6 % en volume avec des prix en hausse de + 2,5 % en 2017 : celles du transport routier (car, bus et taxis), augmentent de 1,2 %, sans qu'il soit possible d'isoler ce qui est dû au développement récent des cars ou des VTC.

Les dépenses en transport ferroviaire se contractaient depuis la crise de 2008. En 2017, avec la reprise de l'activité économique, elles augmentent de 5,1 % en volume. En 2017, les prix du transport ferroviaire sont en hausse de 0,3 %.

Les dépenses de transport urbain (désignées par « dépenses de transport combiné » par l'Insee) augmentent de 1,2 % en 2017 avec des prix en hausse de + 3,2 %.

partie A : transport et activité économique

Les dépenses de transport aérien (37,0 % du transport collectif de voyageur) progressent de 6,3 % en 2017. Les prix augmentent de 2,4 %. Depuis 2012, les dépenses des ménages en transport aérien ont progressé de 3,3 % en moyenne annuelle en volume.

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

Niveau en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2017	Volumes				Prix			
		Évolutions annuelles				Évolutions annuelles			
		2015	2016	2017	2017/ 2012	2015	2016	2017	2017/ 2012
		(sd)	(sd)	(p)		(sd)	(p)	(p)	
Déplacements individuels	135,1	2,5	4,7	2,8	1,3	-2,1	-1,3	2,6	0,0
Achat de véhicules	41,7	5,2	7,8	3,3	1,2	0,9	-0,1	0,8	0,9
Dépenses d'utilisation des véhicules	93,4	1,4	3,4	2,5	1,3	-3,2	-1,5	3,7	-0,4
dont :									
Carburants et lubrifiants(1)	39,1	1,9	1,9	0,7	0,7	-9,5	-4,4	9,0	-2,4
Entretien et réparation de véhicules particuliers	33,1	1,2	5,8	4,5	1,9	1,7	0,1	0,4	1,2
Assurances	7,4	-2,5	-2,5	1,0	0,7	1,7	1,3	1,4	0,5
Déplacement en transport collectif	28,8	1,0	1,9	3,9	1,7	0,8	-1,6	2,4	0,8
Terrestre hors fluvial	12,6	-2,0	-1,4	2,6	-0,2	3,0	3,8	2,5	2,7
Ferroviaire (train, métro, tramway..)	4,7	-5,6	-6,8	5,1	-2,7	3,1	-0,2	0,3	1,7
Routier (cars, bus, taxis...)	3,9	0,4	1,9	1,2	1,5	2,9	7,8	4,2	3,1
Combiné (2)	3,9	0,4	1,9	1,2	1,5	1,2	-1,6	3,2	1,6
Aérien	11,1	3,6	1,0	6,3	3,3	-0,7	-4,0	2,4	-0,6
Autres (3)	5,1	3,6	13,1	1,9	3,6	-0,2	-9,8	-0,7	-1,4
Dépenses de transport	164,0	2,3	4,2	2,9	1,3	-1,6	-1,3	2,6	0,1
Consommation totale des ménages	1 174,5	1,5	2,1	1,0	1,2	0,3	-0,1	1,3	0,4

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

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014, mai 2018

Consommation des ménages

En plus de leurs dépenses de consommation, les ménages bénéficient de services directement pris en charge par les administrations publiques et les institutions sans but lucratif au service des ménages, notamment dans les transports. La consommation effective des ménages comprend ces transferts en plus de leurs dépenses de consommation, de loisirs et culture, enseignement action sociale par exemple. La dépense de consommation des ménages présentée ici ne les prend pas en compte.

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

A4. Dépenses des administrations publiques centrales et locales

En 2017, les dépenses totales consolidées des administrations publiques s'élèvent à 44,7 milliards d'euros. Elles progressent de 4,4 %. Les dépenses de fonctionnement augmentent deux fois plus vite que leur rythme des cinq dernières années (+ 1,4 %) et les dépenses d'investissement (+ 11%) sont en forte hausse.

Les dépenses totales des administrations publiques centrales (Apuc) croissent de 3,3 %. Celles des administrations publiques locales (Apul), qui représentent 76,3 % des dépenses publiques totales non consolidées en transport, progressent de 4,9 %. Depuis 2012, les dépenses totales des Apuc reculent en moyenne annuelle de 1,2 %. Celles des Apul, tirées par les investissements de la Société du Grand Paris, augmentent de 0,4 % par an sur la même période.

LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CENTRALES (APUC) PROGRESSED

Les dépenses totales des Apuc en faveur des transports croissent de 3,3 % (11,2 milliards d'euros en 2017, en hausse de 0,4 milliard d'euros). Les dépenses d'investissement progressent fortement en 2017 (+ 21,8 %, soit une hausse de 0,6 milliard d'euros), alors que les dépenses de fonctionnement (qui représentent 71,6 % des dépenses des Apuc) sont en diminution (- 2,5 %).

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 2017 p	Évolutions annuelles				Niveau 2017 p	Évolutions annuelles				Niveau 2017 p	Évolutions annuelles			
		2015 d	2016 sd	2017 p	2017/2012		2015 d	2016 sd	2017 p	2017/2012		2015 d	2016 sd	2017 p	2017/2012
Total (hors charges de retraites)	8 007	-2,7	-0,1	-2,5	-1,7	3 173	-22,3	-15,9	+21,8	+0,2	11 180	-9,0	-4,4	+3,3	-1,2
Transport routier	917	-9,1	-2,4	-5,6	-6,2	1 026	-0,5	-13,9	+1,9	-10,7	1 942	-4,7	-8,6	-1,8	-8,7
Transport ferroviaire	4 138	-0,3	+0,9	-1,5	-0,4	783	+16,7	-10,9	+25,9	+18,1	4 920	+1,8	-0,8	+2,0	+1,5
Transports collectifs urbains	24	+6,0	-29,2	+1,3	-2,8	252	-15,1	+3,8	-16,2	+0,7	275	-13,4	+0,4	-14,9	+0,4
Voies navigables	368	-0,2	-0,3	+3,7	-1,9	365	-3,5	+77,8	+26,2	+8,5	733	-1,3	+24,2	+13,8	+2,5
Transport maritime	380	-8,1	-5,3	+5,7	-1,5	165	+16,4	-19,4	+26,0	-0,1	545	-1,9	-9,5	+11,1	-1,1
Transport aérien	1 775	-1,3	+1,4	-0,2	+0,0	575	-19,4	-67,6	+202,9	+10,9	2 350	-6,5	-15,9	+19,4	+2,1
Services communs	405	-10,5	-3,2	-23,3	-8,5	8	-96,4	+125,5	-88,4	-5,0	413	-60,2	+3,6	-30,7	-8,5
Charges de retraites (1)	4 602	-0,4	-0,9	0,0	+0,1						4 602	-0,4	-0,9	0,0	+0,1

(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.

Sources : DGFIP ; calculs du SDES

La dépense de fonctionnement des Apuc en faveur des transports diminue de 2,5 % en 2017. Les transports par voie d'eau bénéficient d'une hausse des aides de l'État (+ 3,7 % pour le transport fluvial et + 5,7 % pour le transport maritime). Le transport collectif urbain est essentiellement soutenu par les Apul puisqu'il ne perçoit que 24 millions d'euros d'aide des Apuc en 2017 pour son fonctionnement. Cependant, la dépense de fonctionnement en faveur des TCU augmente en 2017 de 1,3 %.

Depuis 2012, la dépense totale des Apuc pour le transport recule de 1,2 % en moyenne annuelle. Les dépenses de fonctionnement diminuent de 1,7 % par an sur la période 2012-2017, tandis que les investissements progressent de 0,2 % en moyenne annuelle.

Depuis 2012, tous les modes de transport ont des dépenses de fonctionnement en baisse, particulièrement le transport routier qui diminue de 6,2 % par an. Les dépenses de fonctionnement en faveur du transport aérien sont stables en moyenne annuelle depuis 2012.

partie A : transport et activité économique

LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES LOCALES (APUL) SONT EN AUGMENTATION DE 4,9 % EN 2017

Les dépenses des Apul croissent de 4,9 % en 2017. Les dépenses de fonctionnement des Apul progressent de 2,7 %, les aides à l'investissement de 9,5 %.

La dépense totale de transport des régions croît de 26,7 %, alors que celle des départements recule de 9,8 % en 2017. 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 locales (APUL)	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau 2017 p	Evolutions annuelles				Niveau 2017 p	Evolutions annuelles				Niveau 2017 p	Evolutions annuelles			
		2015 d	2016 sd	2017 p	2017/2012		2015 d	2016 sd	2017 p	2017/2012		2015 d	2016 sd	2017 p	2017/2012
Administrations locales*	23 650	+1,9	-1,4	+2,7	+1,4	12 265	-2,3	-5,7	+9,5	-1,5	35 915	+0,4	-2,9	+4,9	+0,4
Voirie	4 746	-1,1	-6,8	+0,0	-1,5	6 949	-11,6	-8,2	+5,7	-5,5	11 695	-7,6	-7,6	+3,3	-4,0
Autres infrastructures de transport	553	+2,6	+4,1	+7,4	-3,7	1 991	+25,2	+9,0	+52,6	+16,0	2 544	+17,6	+7,6	+39,8	9,5
Transports de voyageurs et marchandises	16 295	+3,4	+0,8	+4,8	+3,3	3 293	+13,5	-5,2	-0,2	+1,9	19 588	+5,1	-0,3	+3,9	3,0
Transports scolaires	2 056	-1,2	-5,8	-7,2	-2,7	32	+51,7	-37,1	+32,2	+3,0	2 087	-0,7	-6,3	-6,7	-2,6
Régions	6 483	+4,3	-0,1	+47,8	+10,2	2 227	-1,6	-6,9	-10,6	+0,5	8 710	+2,0	-2,7	+26,7	+7,2
Voirie	115	+9,7	+30,1	+50,7	13,2	635	+17,6	-2,2	-1,2	1,4	750	+16,9	+0,4	+4,3	2,8
Autres infrastructures de transport	60	+17,0	+12,4	-12,1	3,7	563	-13,9	-24,4	+12,7	-2,3	623	-12,0	-21,3	+9,7	-1,8
Transports de voyageurs et marchandises	5 850	+4,1	-0,7	+37,9	+8,6	1 024	-2,5	-0,8	-24,1	+1,7	6 874	+2,4	-0,7	+23,0	7,4
Transports scolaires	459	-	-	-	-	5	-	-	-	-	464	-	-	-	-
Départements	4 783	-1,8	-2,9	-17,6	-4,3	3 166	-11,0	-4,1	5,3	-4,3	7 950	-5,1	-3,3	-9,8	-4,3
Voirie	2 167	-1,9	-4,6	1,1	-1,3	2 747	-10,2	-2,3	1,2	-4,0	4 914	-6,6	-3,3	1,2	-2,8
Autres infrastructures de transport	46	+0,2	-2,6	-12,4	-1,9	122	-17,2	-18,0	-3,2	-15,5	168	-13,3	-14,0	-5,9	-12,8
Transports de voyageurs et marchandises	1 374	+2,5	-0,9	-24,0	-3,4	294	-17,7	-20,0	+86,4	-0,4	1 668	+0,1	-2,7	-15,2	-2,9
Transports scolaires	1 196	-5,4	-2,9	-33,7	-9,3	4	+32,1	+29,8	-66,4	-2,1	1 200	-5,3	-2,8	-33,9	-9,3
Communes et EPCI (1)	3 535	-4,5	-18,2	+0,8	-4,5	3 907	-16,1	-14,1	+9,4	-7,9	7 442	-10,6	-16,2	+5,1	-6,4
Voirie	2 553	-1,0	-3,5	-0,2	-0,4	3 822	-15,9	-14,1	9,8	-7,7	6 375	-10,6	-9,9	5,6	-5,1
Transports de voyageurs et marchandises	673	-11,4	-50,0	+1,8	-15,4	81	-22,0	-15,6	-4,4	-15,5	755	-12,3	-47,6	1,1	-15,4
Transports scolaires	308	-1,4	-7,8	+6,9	0,6	4	-32,1	+4,5	+18,9	1,9	312	-1,9	-7,7	+7,0	0,6
ODAL (2), syndicats, régies	12 115	+4,1	+1,6	+0,2	+2,6	3 951	+36,8	+5,9	+28,5	+8,8	16 067	+9,2	+2,5	+5,9	+3,9
Voirie	215	-2,3	-4,9	-13,9	-7,4	55	-9,9	-7,7	-6,4	-7,6	270	-3,9	-5,4	-12,5	-7,4
Autres infrastructures de transport	479	-0,3	+3,7	+12,3	-4,4	1 466	+382,1	+59,5	+85,1	+51,4	1 946	+76,0	+34,2	+59,6	20,0
Transports de voyageurs et marchandises	11 111	+3,8	+2,3	+0,8	3,4	2 404	+19,6	-4,3	+8,8	+0,9	13 514	+6,3	+1,2	+2,1	2,9
Transports scolaires	310	+21,8	-12,8	-20,8	-0,9	27	+89,3	-59,6	+84,7	3,8	337	+25,1	-16,2	-17,1	-0,6

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

(1) EPCI : établissement public de coopération intercommunale.

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

(*) Total consolidé hors transferts entre Apul

Sources : DGFIP ; calculs du SDES

partie A : transport et activité économique

La forte croissance des dépenses d'investissement des organismes divers d'administration locale se poursuit, + 28,5 % en 2017 après + 5,9 % en 2016. Il s'agit principalement de la montée en charge des investissements de la Société du Grand Paris pour la réalisation de la ligne 15 Sud du projet « Grand Paris Express ». 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.

Après plusieurs années de baisse, les dépenses d'investissement en voirie des APUL sont en augmentation en 2017 (+ 5,7 %), principalement du fait des hausses de l'investissement des communes et des EPCI.

Depuis 2012, la dépense des Apul en transport augmente de 0,4 % par an en moyenne. La dépense des Apul pour les « Transports de voyageurs et de marchandises » progresse de 3,0 % par an depuis 2012. Les dépenses liées à la voirie et celles des transports scolaires sont par contre en diminution, respectivement de 4,0 % et 2,6 % en moyenne annuelle sur cette période. Malgré les forts investissements pour la réalisation du Grand Paris Express en fin de période, l'investissement diminue (- 1,5 % par an), alors que la dépense de fonctionnement progresse légèrement (+ 1,4 % par an).

LES DÉPENSES CONSOLIDÉES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CROISSENT DE 4,4 % EN 2017

Chaque année, on observe des transferts monétaires entre Apuc et Apul. En 2017, les Apuc (essentiellement l'État) ont versé 2,1 milliards d'euros aux collectivités locales. Inversement, les Apul ont versé 340 millions d'euros aux Apuc. Afin d'éviter de compter deux fois la même ligne budgétaire, on fait abstraction de ces transferts entre administrations publiques (APU), pour obtenir une dépense consolidée des APU. Celle-ci s'élève à 44,7 milliards d'euros en 2017. Elle croît de 4,4 % par rapport à 2016.

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

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 2017 p	Evolutions annuelles				Niveau 2017 p	Evolutions annuelles				Niveau 2017 p	Evolutions annuelles			
		2015 d	2016 sd	2017 p	2017/ 2012		2015 d	2016 sd	2017 p	2017/ 2012		2015 d	2016 sd	2017 p	2017/ 2012
29 705	+0,7	-0,9	+1,4	+0,7	15 003	-7,5	-6,9	+11,0	-1,1	44 707	-2,2	-2,8	+4,4	+0,0	

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

Sources : DGFIP ; calculs du SDES

Champ des dépenses des APU

Les administrations publiques centrales comprennent l'État et les organismes divers d'administration centrale (Odac) : Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar), Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF) et Voies navigables de France (VNF). Le champ ne comprend pas les entreprises publiques de transport ou de gestion d'infrastructures (telles que SNCF ou RFF devenu SNCF Réseau le 1^{er} janvier 2015). Les dépenses des Odac et celles réalisées à partir du budget général de l'État sont consolidées. Ainsi, le versement de subventions du budget général de l'État à l'AFITF, ainsi que le versement en sens inverse de fonds de concours, ne sont pas comptabilisés dans les dépenses totales.

Les administrations publiques locales comprennent les communes, départements et régions, les groupements de communes à fiscalité propre, les syndicats de communes et les syndicats mixtes, ainsi que les chambres de commerce et d'industrie. Les principaux organismes divers d'administration locale pris en compte sont : le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) appelé Île-de-France Mobilités depuis le 1^{er} juillet 2017, l'office des transports de Corse (OTC) et cette année la Société du Grand Paris (prise en compte à partir de 2015).

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

En 2017, 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 13,1 milliards d'euros. 51 % des montants sont consacrés au transport ferroviaire régional et aux transports collectifs urbains de province, et 42 % au transport collectif urbain d'Île-de-France, le reste étant affecté aux grandes lignes. Tous réseaux confondus, 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 LA SNCF

En 2017, les transferts totaux (hors contributions aux charges de retraites) des administrations publiques au profit de SNCF Mobilité reculent de 2,2 % (ils croissent de 4,5 % en moyenne annuelle depuis 2012). Toutes activités confondues (trains grandes lignes, TER, Transilien), ils sont de 7,1 milliards d'euros.

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

En 2017, l'État a versé 509 millions d'euros à la SNCF, soit une baisse de 9,3 % par rapport à 2016. Les régions ont versé 3,0 milliards d'euros destinés aux TER, soit une hausse de 2,1 % en 2017 (+ 2,0 % en moyenne annuelle depuis 2012). 2,2 milliards d'euros ont été versés pour le Transilien, principalement par Île-de-France Mobilités, montant en augmentation de 0,8 % en 2017 (+ 5,5 % en moyenne annuelle depuis 2012).

Les subventions d'investissement sont au total de 1,3 milliard d'euros en 2017. Malgré la baisse de ces subventions en 2017 (- 11,5 %), les investissements ont fortement augmenté depuis 2012 (+ 13,8 % par an). La contribution de l'État, qui représente 31,2 % du financement des investissements, s'est accrue de 16,4 % en moyenne annuelle depuis 2012, celle d'Île-de-France Mobilités (41,6 % des investissements) de 26,7 % et celles des régions (27,1 % des investissements) de 1,7 %. Suite au rapport de la commission présidée par le député Philippe Duron, l'État s'est engagé dans une nouvelle dynamique pour faire renaître l'offre TET en finançant à horizon de 2020 le renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire, tant sur les lignes structurantes que sur les autres lignes. Toutefois, en 2017, les investissements de l'État et des régions diminuent nettement (respectivement - 9,9 % et - 34,9 %).

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 2017	Évolutions annuelles			
		2015	2016	2017	2017/ 2012
Exploitation	10 845	2,9	2,1	-0,8	1,6
Train grandes lignes	509	3,5	11,8	-9,3	-1,1
TER et TCUP	6 122	1,3	0,0	1,0	1,0
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	4 214	5,1	4,1	-2,3	2,9
Investissement	2 235	20,5	5,0	-11,9	7,1
Train grandes lignes	411	23,4	83,0	-9,9	16,4
TER et TCUP	596	-5,8	-8,5	-24,4	-1,0
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	1 229	46,9	-1,0	-5,0	9,9
Total	13 080	5,7	2,7	-2,9	2,4
Train grandes lignes	920	9,3	35,4	-9,6	4,7
TER et TCUP	6 718	0,4	-1,0	-1,9	0,9
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	5 442	12,8	2,9	-2,9	4,2

Source : SNCF ; RATP ; Cerema

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

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

	Niveau 2017	Évolutions annuelles			
		2015	2016	2017	2017/ 2012
Exploitation	5 734	3,9	5,4	0,5	3,0
- versés par l'Etat	509	3,5	11,8	-9,3	-1,1
- versés par les régions	3 005	2,8	0,1	2,1	2,0
- versés par Île de France Mobilités	2 220	5,7	11,6	0,8	5,5
Investissement	1 316	18,1	14,2	-11,5	13,8
- versés principalement par l'Etat	411	23,4	83,0	-9,9	16,4
- versés par les régions	357	-1,8	-11,8	-34,9	1,7
- versés principalement par Île de France Mobilités	548	61,7	12,0	13,7	26,7
Total hors retraites	7 074	6,2	7,0	-2,2	4,5

Source : SNCF

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 2017	Évolutions annuelles			
		2015	2016	2017	2017/ 2012
Exploitation	3 003	2,8	-0,1	2,2	2,4
<i>Exploitation des services</i>	2 602	2,9	0,4	6,3	3,2
<i>Compensation tarifs sociaux</i>	401	2,5	-2,1	-18,1	-2,0
Investissement	357	-1,8	-11,8	-34,9	1,7
Versements des régions à la SNCF pour le TER	3 361	2,0	-2,1	-3,6	2,3
Versements de l'État à la SNCF pour les tarifs militaires des TER	18	-6,6	7,6	10,1	-0,9

Source : SNCF

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

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

	Niveau 2017	Évolutions annuelles			
		2015	2016	2017	2017/ 2012
Exploitation (versés pour l'Île-de-France)	2 220	5,7	11,6	0,8	5,5
dont contribution liées aux charges d'exploitation	1 877	5,8	9,5	0,3	5,1
Investissement	548	61,7	12,0	13,7	26,7
Subventions au titre du programme CPER	227	81,8	249,2	62,6	80,1
dont Région, départements et Île-de-France Mobilités	220	31,8	300,9	88,9	78,9
Subventions hors CPER	321	59,8	-12,3	-6,3	15,5
Total reçu par la SNCF pour le transilien	2 768	12,7	11,7	3,1	8,2

Source : SNCF

LES TRANSFERTS VERS LA RATP

En 2017, la RATP a perçu des administrations publiques 2,7 milliards d'euros, dont 2,3 milliards d'euros de la Région Île-de-France (y compris d'Île-de-France Mobilités). Ce montant, en baisse en 2017 (- 8,5 %) est en progression de 0,9 % en moyenne annuelle depuis 2012. Il est principalement constitué de subventions d'exploitation (2,0 milliards d'euros), qui sont en progression de + 0,3 % en moyenne annuelle depuis 2012 mais en baisse en 2017 (- 5,6 %). Les subventions d'investissement diminuent de 16,0 % en 2017 mais augmentent en moyenne annuelle de 2,7 % depuis 2012. Il est à noter que les collectivités territoriales (hors Région Île-de-France et Île-de-France Mobilités) ont un poids croissant dans les aides à l'investissement : leur participation est passée de 6,8 % en 2010 à 35,7 % en 2017.

LES TRANSFERTS AUX TCU DE PROVINCE EN 2016

En 2016, les transports collectifs urbains de province ont reçu 3,5 milliards d'euros de subventions, 3,4 milliards d'euros pour le fonctionnement, et 0,2 milliard d'euros pour l'investissement. Les subventions de fonctionnement, versées aux entreprises effectuant le transport urbain reculent de 0,4 % en 2016 (et croissent de 3,5 % en moyenne annuelle depuis 2012). Les subventions d'investissement reçues par les autorités organisatrices diminuent de 36,4 % en 2016. Les aides de l'État représentent 68 % des subventions totales d'investissement, celles des collectivités territoriales 24 %, et celles de l'Union européenne 8 %.

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 2017	Évolutions annuelles			
		2015	2016	2017	2017/ 2012
Exploitation (versés par Île de France Mobilités)	1 994	4,5	-2,8	-5,6	0,3
Contribution forfaitaire d'exploitation	960	5,4	0,6	-9,9	-0,4
Contribution forfaitaire d'investissement	941	3,3	-4,3	2,8	1,2
Contribution taxe professionnelle et foncière	108	5,1	-9,9	-2,5	0,7
Aures	-16	11,6	-40,6	-175,0	7,8
Investissement	681	40,6	-7,3	-16,0	2,7
État	89	22,9	-7,7	40,9	3,6
Région et Île de France Mobilités	349	20,2	-25,7	-19,4	-5,9
Autres collectivités territoriales	243	172,7	40,6	-22,9	37,4
Total transferts publics	2 675	12,8	-4,1	-8,5	0,9
Île de France Mobilités et région IdF	2 343	7,5	-7,7	-8,0	-0,8

Source : RATP

Figure A5.1-6 **Subventions 2016 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 2016	Évolutions annuelles			
		2014	2015	2016	2016/ 2011
Exploitation (perçues par les entreprises de TCUP)	3 370	7,2	1,3	-0,4	3,5
Compensations tarifaires	105	-2,7	58,3	-10,8	7,1
Subvention d'exploitation versée par les AO	3 265	7,4	0,0	0,0	3,3
Investissement (perçues par l'AO)	152	-17,4	-15,1	-36,4	-12,6
État	103	-25,7	-26,2	4,9	-3,1
Collectivités locales	36	-8,1	-9,5	-68,8	-24,3
Union européenne	12	-8,5	24,3	-49,4	-17,2
Total	3 522	4,8	0,0	-2,8	2,4

Source : enquête annuelle sur les transports urbains (Cerema, DGITM, Gart, UTP), année 2016 ; calculs SDES

Les contrats Île-de-France Mobilités avec la SNCF et la RATP

De nouveaux contrats ont été signés avec la RATP et la SNCF en novembre 2015.

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

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

A5.2 Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures

SNCF Réseau qui assure la gestion des réseaux ferroviaires ferrés, est né de la fusion de Réseau ferré de France (RFF) en 2015 et de SNCF Infra. Voies navigables de France (VNF) est devenu un établissement public administratif (Epa) depuis 2013. Alors que les subventions publiques d'investissement destinées à SNCF Réseau croissent de 15,8 % en 2017, celles destinées à VNF reculent de 15,4 %. VNF reçoit aussi une importante subvention d'exploitation pour rémunérer ses agents qui ont changé de statut au moment de la réforme.

LA RÉFORME FERROVIAIRE DE 2015

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

SNCF Réseau gère, maintient, développe et commercialise les services offerts par le Réseau Ferré National ; il est responsable de la sécurité des lignes et vise à améliorer leur performance. Il garantit l'accès au réseau et aux infrastructures de services dans des conditions transparentes et non discriminatoires pour ses clients (28 entreprises ferroviaires).

2016 est la première année complète pour les comptes de SNCF Réseau. Les données comptables de 2016 de SNCF Réseau sont en rupture de séries avec celles de RFF puisque les contours des deux entreprises ne sont pas les mêmes. Les aides publiques anciennement destinées à RFF sont maintenant versées à SNCF Réseau. La dette nette (hors partenariats public-privé (PPP)) s'élève à 47,2 milliards d'euros au 31 décembre 2017 (43,6 milliards d'euros fin 2016).

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

Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau 2017	Évolutions annuelles				2017/ 2012
		2015	2016	2017		
Subventions d'investissement	1 870	-4,3	-8,9	15,8	-0,6	
Communauté européenne	101	35,3	-14,4	68,8	-2,8	
Etat + AFITF	686	11,0	9,7	1,2	-3,3	
État (hors AFITF)	189	21,4	-25,8	14,6	-13,1	
AFITF	497	6,0	29,7	-3,1	2,9	
Collectivités territoriales et autres	1 084	-12,7	-19,2	23,5	1,7	
Régions	351	-11,7	-40,9	-17,3	-9,9	
Départements	217	-26,9	7,4	81,1	1,6	
Communes	81	-29,6	-18,9	-12,3	-10,5	
Autres	434	35,3	70,6	80,8	46,4	

Source : SNCF Réseau

Figure A5.2-2 Les comptes de SNCF Réseau

Niveau en millions d'euros

	2012	2015	2016	2017
Produits d'exploitation	6 520	9 173	11 365	12 177
Redevances d'infrastructure	5 085	5 806	5 735	5 780
Contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures	280	76	105	132
Production immobilisée	908	1 990	3 752	4 344
Charges d'exploitation	5 181	8 303	10 481	11 220
Rémunération versée au gestionnaire d'infrastructure délégué	3 062	1 619	0	0
Dotation aux amortissements	1 258	1 784	1 516	1 726
Résultat d'exploitation	1 339	871	883	957
Résultat financier	-1 362	-1 444	-1 442	-1 426
Résultat net de l'exercice	18	-10 073	-413	-295
Capacité d'autofinancement	2 002	2 048	1 775	1 887
Investissements réseau	3 694	4 239	4 381	4 795
Dette à long terme au 31/12	33 372	40 649	43 590	47 173

Source : SNCF Réseau

PROGRÈS DES TRANSFERTS PUBLICS

En 2017, le montant des subventions d'investissement reçues par SNCF réseau s'accroît de 15,8 % ; sur la période entre 2012 et 2017, il recule de 0,6 % en moyenne annuelle.

Les subventions d'investissement de l'État (y compris AFITF) (37 % des subventions totales) sont en progression de 1,2 % en 2017. Entre 2012 et 2017, elles ont baissé de 3,3 % en moyenne annuelle.

En 2017, les collectivités territoriales ont versé 58 % des subventions d'investissement. Elles croissent de 23,5 % en 2017, et progressent en moyenne annuelle de 1,7 % depuis 2012. La part des organismes divers d'administration locale (Odal) et autres financeurs territoriaux, tels que la Métropole du Grand Paris, progresse : 6 % en 2014, 15 % en 2016 et 23 % en 2017.

Les subventions en provenance de l'UE sont très irrégulières, et représentent selon les années entre 3 et 6 % des subventions d'investissement ; elles baissent de 2,8 % en moyenne depuis 2012.

LA RÉFORME DE VNF DE 2013

Voies navigables de France (VNF), anciennement établissement Épic, est devenu au 1^{er} janvier 2013 un établissement public administratif (EPA). Les 4 400 agents des services de navigation de l'État, auparavant détachés auprès de l'Épic, ont été intégrés à partir de cette date à l'EPA au côté des 300 salariés de l'établissement. Leur rémunération entre par conséquent dans le périmètre budgétaire de VNF alors qu'elle figurait auparavant dans le budget du ministère de la Transition écologique et solidaire ; en contrepartie, l'État verse une subvention d'exploitation à VNF (245 millions d'euros en 2017).

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

Figure A5.2-3 Les comptes de VNF

Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2017	2015	2016	2017	2017/ 2013
Chiffre d'affaires	181,1	-1,9	-4,6	2,2	-2,1
Consommations intermédiaires	94,2	-0,4	4,0	0,1	1,6
Valeur ajoutée (hors subventions d'exploitation)	91,6	-3,1	-9,5	2,6	-5,2
Frais de personnel	239,6	0,4	7,6	-5,3	1,3
Impôts et taxes	18,6	-1,3	4,3	-2,4	1,8
Excédent brut d'exploitation	81,1	-12,6	-13,0	-0,2	-13,3
Frais financiers	6,4	-12,4	n.s.	nd	nd
Capacité d'autofinancement	70,2	-9,6	-7,3	-13,4	-14,8
Investissements	25,9	-8,8	17,1	-86,5	-65,9
Dette MLT au 31-12	1,0	-15,0	-21,1	-11,6	-18,5

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			
	2017	2015	2016	2017	2017/ 2013
Subventions de fonctionnement	248,0	-3,7	-0,9	0,8	-2,3
État	245,2	-3,8	-0,7	0,4	-2,3
autres (regions, départements, communes, CCI...)	0,2	9,1	-19,1	-89,4	-55,2
Subventions d'investissement	95,4	2,3	37,4	-15,4	-3,0
État et AFITF	70,1	66,3	31,0	-10,2	4,0
Régions	9,4	-60,1	172,9	-60,6	-27,6
Départements	0,5	ns	ns	ns	ns
Union européenne	2,0	-75,6	35,0	-64,5	-43,9
Autres (communes, CCI...)	13,4	46,5	-48,0	250,5	41,1
Total	343,4	-2,3	8,6	-4,3	-2,5

ns : non significatif

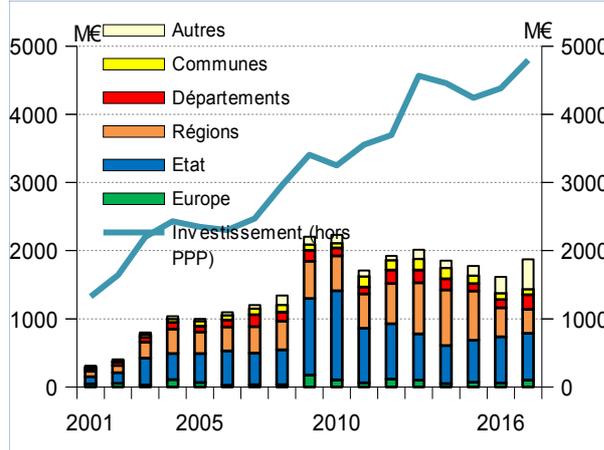
Source : VNF

LES TRANSFERTS PUBLICS POUR LES INVESTISSEMENTS DÉCROISSENT

En 2017, les ressources propres de VNF (181 millions d'euros) se redressent après trois années de recul (+ 2,2 %). Depuis 2013 cependant, le recul moyen annuel est de 2,1 %. Son résultat d'exploitation est stable en 2017 (- 0,2 %), alors qu'il baisse de 13,3 % par an en moyenne depuis 2013.

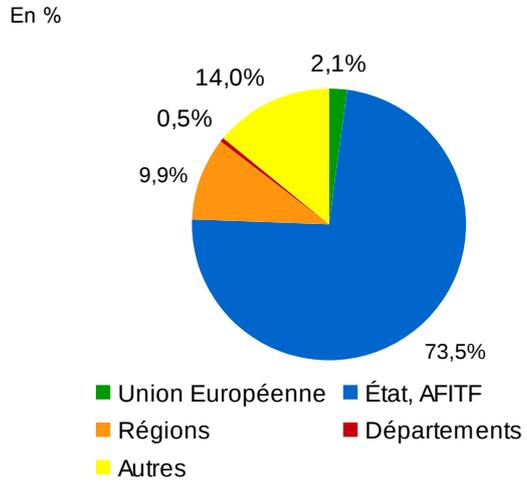
Les subventions de fonctionnement (y compris prise en charge par l'État de la rémunération du personnel transféré à l'établissement public) progressent légèrement (+ 0,8 %). Les subventions d'investissement reçues par VNF reculent cette année de 15,4 %, pour atteindre 95 millions d'euros. Toutefois, en mai 2017 a été créée la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE). Cet Épic prend le relais de Voies 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.

Figure A5.2-5 Évolution des investissements (hors PPP) et des subventions d'investissement reçues par SNCF Réseau selon leur origine
En millions d'euros



Source : SNCF Réseau

Figure A5.2-6 Origine des subventions d'investissement versées à VNF en 2017



Source : VNF

A6. Recettes publiques liées au transport

En 2017, les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élèvent à 50,0 milliards d'euros. Elles augmentent sensiblement en 2017 (+ 5,3 % après + 5,1 % en 2016). La TICPE représente à elle seule 59,1 % des recettes des administrations publiques liées au transport.

LES TAXES ET REDEVANCES DUES PAR LES PRODUCTEURS ET USAGERS

Les redevances sont des recettes perçues en échange de l'utilisation d'une infrastructure gérée par un organisme public. Ainsi, les compagnies aériennes versent à l'aviation civile 1,6 milliard d'euros de redevances (soit 81 % 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 437 millions d'euros. Le produit fiscal le plus élevé provient de la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE), avec 29,6 milliards d'euros, en hausse de 5,9 %. La TICPE, sans être une taxe spécifique sur les transports, grève principalement, parmi les carburants, ceux destinés à un usage routier (cf. encadré). Depuis 2005, les régions bénéficient d'une partie de la TICPE collectée. Cette part atteint 19,5 % en 2017, elle était de 16,5 % en 2010. Le produit du total des taxes carburants, dont la TICPE est la principale, représente 30,7 milliards d'euros en 2017 (y compris Drom) en hausse de 5,6 %, notamment après l'introduction, au 1er avril 2014, d'une composante additionnelle de taxation relative à l'émission de dioxyde de carbone (cf. encadré). Il s'est accru depuis 2012 au rythme annuel de 4,4 % en moyenne. La taxe sur le certificat d'immatriculation représente 2,2 milliards d'euros (+ 2,7 %). La taxe sur les contrats d'assurance automobile, versée aux administrations de la sécurité sociale, est d'un montant de 1,0 milliard d'euros, et est en recul de 1,7 % en 2017.

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 8,5 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 4,5 % en moyenne annuelle depuis cinq ans. Le VT est versé aux autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) par les entreprises qui emploient dix salariés ou plus, travaillant à l'intérieur du périmètre des AOTU. Le produit du VT a progressé légèrement moins rapidement en province (+ 3,2 % en moyenne annuelle depuis 2012) qu'en Île-de-France (+ 5,9 %). La taxe hydraulique (133 millions d'euros) est un autre exemple de taxe ne concernant pas directement les usagers. Elle est payée par les concessionnaires des barrages qui financent ainsi l'activité de VNF qui a pour mission principale, mais pas exclusive, l'exploitation du réseau fluvial pour les transports.

AUTRES RECETTES

Les recettes liées aux amendes pour infraction au code de la route augmentent de 9,1 % (1,9 milliard d'euros en 2017). Depuis 2012, elles ont augmenté en moyenne annuelle de 4,3 %. De cette recette, 1,5 milliard d'euros sont affectés au budget de l'État et aux collectivités territoriales, et 409 millions d'euros à l'AFITF pour la construction de nouvelles infrastructures. Depuis 2011, une partie était affectée à l'agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances (Acsé). En effet, le Fond interministériel de prévention de la délinquance (FIPD) a été principalement alimenté par le produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation jusqu'en 2015. À compter de 2016, ce fond est financé sur le budget général uniquement. L'État perçoit des dividendes en tant que détenteur d'entreprises de transports (par exemple, les grands ports maritimes, ADP, Air France).

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 2017	Évolutions annuelles			
			2015	2016	2017	2017/2012
- Taxe à l'essieu	État	100	-0,6	-1,2	-40,1	-10,3
- Taxe annuelle sur les surfaces de stationnement	Région Île-de-France	66		13,6	-1,5	
- Taxe sur contrats d'assurance automobile	Sécurité sociale (depuis 2005)	1 012	7,9	-6,4	-1,7	-0,4
- Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	Sécurité sociale (en 2017)	638	-8,9	-8,1	-7,8	-8,3
- Dividendes des sociétés d'autoroute	État	0				
- Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation		1 933	2,8	13,4	9,1	4,3
dont	État et collectivités locales	1 524	1,0	13,3	5,9	6,6
	AFITF (à partir de 2005)	409	15,1	42,9	22,7	0,5
	FIPD, ACSé	0	-1,0			-100,0
- Taxe sur l'aménagement du territoire	AFITF (à partir de 2006)	516	-2,6	-7,7	0,7	-0,7
- Redevances domaniales	AFITF (à partir de 2005)	351	4,1	1,3	6,3	12,1
- Certificats d'immatriculation	Régions	2 245	0,4	4,8	2,7	1,2
Total route (hors TICPE)		6 861	0,9	2,2	1,5	0,6
- Taxe sur les résultats des entreprises ferroviaires		226				
- Dividendes versés par SNCF		0	-64,5			
Total fer		226	-64,5			
- Péages	VNF	14	1,3	-8,2	2,0	0,3
- Taxe hydraulique	VNF	133	-2,2	-4,9	0,0	-2,2
- Redevances domaniales	VNF	28	-2,4	-4,4	4,2	2,1
Total voies navigables		175	-2,0	-5,1	0,8	-1,4
- Taxe de l'aviation civile	État	0	-18,5	-91,6	-92,9	-65,0
	BACEA (1)	437	2,2	5,8	13,4	5,2
	FSD (2)	225	5,8	-2,1	5,0	3,5
- Redevances de la circulation aérienne	BACEA	1 635	7,7	0,8	1,9	3,0
- Taxe d'aéroport	Aéroports (3)	1 032	4,2	2,6	4,9	2,4
- Taxe sur les nuisances sonores aériennes (4)	Aéroports (redistribuée aux ménages)	47	7,9	3,0	-3,5	-3,4
- Dividendes d'Air France et d'ADP	État	132			0,8	
Total transport aérien		3 507	5,7	3,8	4,0	2,7
- Dividendes des GPM (grands ports maritimes)	État	28	-21,3	41,6	0,0	4,2
Total ports		28	0,0	11,4	0,0	4,2
- Total TICPE (TIPP avant 2010)		29 564	10,3	6,4	5,9	4,6
dont	État	16 317	4,9	14,1	8,5	5,2
	Odac	1 125		-32,9	47,3	
	Communes	114		0,0	0,0	
	Régions (aides aux entreprises)	5 766	14,8	7,9	-1,7	5,9
	Départements (RMI)	6 142	-2,0	-3,6	0,1	-1,2
- TGAP		553	-12,8	-6,5	-1,4	-3,2
dont	ADEME	449	0,0	0,0	0,0	-1,8
	État	104	-36,8	-25,8	-7,1	-8,0
- Taxe spéciale (Drom)	DOM (FIRT)	535	1,2	7,7	0,8	2,1
Total taxes sur les carburants		30 652	9,5	6,2	5,6	4,4
Total (hors versement transport)		41 449	7,1	5,0	5,3	3,5
- Versement transport en province (5)	Autorités organisatrices	4 240	4,0	5,3	2,4	3,2
	- dont à TCSP	2 763	4,0	8,2	2,4	4,3
	- dont autres de plus de 100 000 hab.	1 138	4,0	-0,3	2,4	1,2
	- dont autres de moins de 100 000 hab.	339	4,0	2,7	2,4	1,5
- Versement transport Île-de-France	Île-de-France Mobilités	4 300	4,0	5,8	8,3	5,9
Total versement transport (5)		8 540	4,0	5,5	5,3	4,5
Total		49 989	6,5	5,1	5,3	3,7

(*) 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 rectificative (LFR) pour 2015 prévoit la prolongation de la trajectoire de la composante carbone, pour atteindre l'objectif de 56€/tCO₂ en 2020 fixé par la loi de transition énergétique.

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 2017, l'augmentation du tarif du gazole est de 1 €/hl tandis que le tarif de l'essence diminue d'autant. La même évolution avait été appliquée en 2016.

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.

A7.1 Investissements en infrastructures de transport

À 19,55 milliards d'euros en 2017, les dépenses d'investissement (y compris partenariats public-privé) en infrastructures de transport tous modes et tous acteurs confondus représentent 3,8 % de la formation brute de capital fixe (FBCF) française. En 2017, les investissements en infrastructures reprennent (+ 1,9 % en valeur). Les investissements progressent pour le réseau routier et les transports collectifs urbains mais reculent concernant le réseau ferré principal et les autres infrastructures. Depuis 2012, en moyenne annuelle, les investissements en infrastructures de transport baissent de 2,4 % et en volume.

Les investissements en infrastructures de transport (y compris partenariats public-privé), avec 19,55 milliards d'euros, sont en hausse en 2017 (+ 1,9 %), alors que la formation brute de capital fixe (FBCF) s'accroît de 5,7 % en valeur. Ils représentent 3,8 % de la FBCF française. En euros courants, les investissements ont diminué de 2,5 % en moyenne annuelle depuis 2012.

LES INVESTISSEMENTS ROUTIERS REPENNENT

En 2017, les investissements dans le réseau routier représentent 48 % des investissements en infrastructures de transport. Leur montant global, 9,32 milliards d'euros, augmente de 1,7 % en 2017 et baisse de 6,7 % en moyenne annuelle depuis 2012. 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 75 % des dépenses d'investissement routier. Elles augmentent légèrement en 2017 (+ 0,9 %) en lien avec l'augmentation des dépenses d'investissement des départements 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 augmentent de 2 % en 2017. 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 de 5,9 % en 2017. Depuis 2012, ils auraient baissé en moyenne annuelle de 3,9 %.

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

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

	Niveau	Évolution annuelle				Structure		
	2017	2015	2016	2017	2017/ 2012	1990	2010	2017
Réseau routier	9,33	-7,4	-8,4	1,7	-6,7	71,8	69,6	47,7
Réseau non concédé	7,98	-10,4	-9,3	1,1	-7,1	60,1	52,5	40,8
Réseau départemental et communal	6,95	-11,8	-8,6	0,9	-6,5	43,6	44,6	35,5
Réseau national	1,03	-0,6	-13,6	2,0	-10,6	16,5	7,9	5,3
Réseau concédé (1)	1,35	19,6	-2,8	5,9	-3,9	11,7	17,1	6,9
Réseau ferré principal	3,70	-8,6	-23,7	-8,4	-4,9	15,4	13,5	18,9
Réseau grande vitesse	0,59	-23,6	-53,8	-44,1	-24,4	7,7	4,0	3,0
Réseau principal hors LGV	3,12	7,3	-1,1	4,1	5,4	7,7	9,5	15,9
Transports collectifs urbains	5,34	7,9	15,6	14,7	11,3	6,4	11,0	27,3
Réseau ferré Île-de-France	1,67	-10,0	30,0	39,0	22,1	1,3	2,3	8,5
RATP	1,31	25,1	16,0	2,7	10,4	2,3	3,2	6,7
Société du Grand Paris (2)	0,71	n.d.	99,5	74,1	n.d.	n.d.	n.d.	3,6
TCU de province (3)	1,65	-14,2	25,5	25,5	-1,9	2,8	5,6	8,4
Autres infrastructures	1,18	8,1	34,2	-10,5	1,8	6,4	5,9	6,0
Ports maritimes (4)	0,35	-9,6	15,0	0,0	9,2	2,2	1,0	1,8
Aéroports et navigation aérienne (5)	0,80	31,3	51,2	3,5	5,4	3,4	3,6	4,1
Voies navigables et ports fluviaux	0,03	-8,8	17,1	-86,5	-35,7	0,8	1,2	0,1
Total des investissements	19,55	-4,3	-5,6	1,9	-2,5	100,0	100,0	100,0

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

(2) Estimation pour 2017 à partir des données de la DGFIP.

(3) Estimation SDES pour 2017 à partir des données des enquêtes TCU du Cerema ; pour 2017 montant estimé en supposant l'évolution identique à celle de 2016.

(4) Donnée 2016 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 DIMINUENT DEPUIS 2014

Les investissements ferroviaires sur le réseau principal, qui représentent 18,9 % des dépenses d'investissement en infrastructures, diminuent à nouveau en 2017 (- 8,4 %) en lien avec l'achèvement de projets ferroviaires d'envergure (ligne Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux, projet Bretagne Pays de la Loire, contournement Nîmes-Montpellier). Y compris partenariats public-privé, les investissements s'élèvent à 3,7 milliards d'euros pour le réseau principal. En 2017, les partenariats public-privé sont de 0,6 milliard d'euros. Ils atteignaient 3,2 milliards d'euros en 2013, 2,4 milliards d'euros en 2014 et 2,0 milliards d'euros en 2015. Les investissements sont en baisse de 44,1 % sur les lignes à grande vitesse en 2017 mais en hausse de 4,1 % sur les autres lignes (hors Île-de-France). Depuis 2012, les investissements sur le réseau ferroviaire principal sont en baisse de 4,9 % en moyenne annuelle.

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

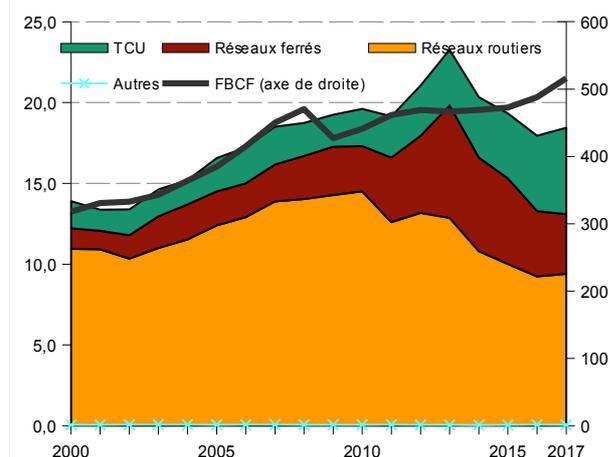
Les investissements en infrastructures de transports collectifs urbain (TCU) (y compris du réseau ferroviaire d'Île-de-France) représentent 27 % des investissements en infrastructure de transport, contre 6,4 % en 1990. Les investissements sont particulièrement dynamiques en Île-de-France du fait des travaux du Grand Paris (+ 74,1 % en 2017) et sur le réseau ferroviaire d'Île-de-France (+ 39 % en 2017, + 22,1 % en moyenne annuelle depuis 2012).

LES INVESTISSEMENTS DES AUTRES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN BAISSÉ

Les investissements dans les autres infrastructures de transport (ports, aéroports, voies fluviales) représentent 6 % des investissements d'infrastructures en 2017 et baissent fortement en 2017. Les investissements d'Aéroports de Paris ralentissent en 2017 (+ 3,5 % après + 51,2 % en 2016) – (voir fiche B3.2), soit une augmentation de 5,4 % en moyenne annuelle depuis 2012. Les investissements pour les voies navigables et ports fluviaux sont en forte baisse (- 86,5 % en 2017). Cette baisse pourrait être liée à la création de la société du canal Seine-Nord Europe.

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

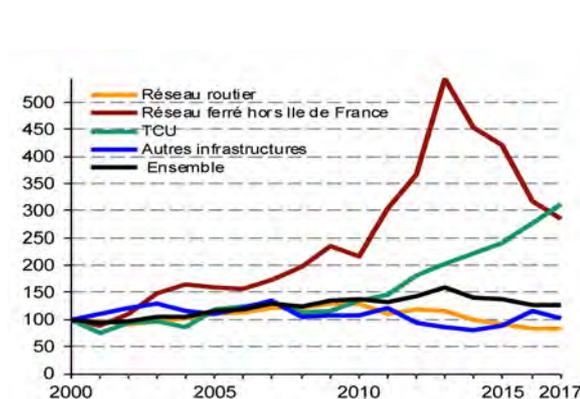
En milliards d'euros courants



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 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 2,2 milliards d'euros. Elles contribuent à financer 13 % de l'investissement total en infrastructures de transport de la France. Le soutien de l'AFITF croît de 4,2 % en 2017 pour le transport routier, et de 17,6 % pour le ferroviaire. Le soutien de l'AFITF aux infrastructures de transport collectif urbain décroît de 14,7 % en 2017, après une hausse de 24,0 % en 2016.

AFITF : DES RESSOURCES EN HAUSSE

Les ressources de l'AFITF s'élèvent à 2,4 milliards d'euros en 2017 ; elles sont supérieures au montant des dépenses. Le montant total des ressources de l'AFITF augmentent de 17,5 % en 2017. L'AFITF ne perçoit plus de subvention d'équilibre, son financement étant désormais assuré presque exclusivement par des taxes affectées, la seule exception notable étant la contribution exceptionnelle volontaire versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Cette situation a contribué à requalifier les dispositifs d'intervention portés par l'Agence comme dispositifs pour « compte propre ».

Les ressources pérennes de l'AFITF, qui lui sont expressément affectées en totalité (taxe sur les concessionnaires d'autoroutes), ou en partie (produit des redevances domaniales de concessions autoroutières, produit des amendes radars) en application de son décret institutif modifié et codifié à l'article R1512-17 du Code des transports s'élèvent à 1,3 milliard d'euros en 2017 et sont stables en 2017.

Ces ressources propres ont été complétées en 2017 par l'affectation d'une fraction de TICPE perçue par l'État pour un montant de 1,1 milliard d'euros, environ 6,9 % de la TICPE perçue par l'État. Ce montant représente 47 % des recettes totales de l'AFITF en 2017. Cette attribution de TICPE avait pour objectif de se substituer au versement de la subvention annuelle d'équilibre (0,7 milliard d'euros en 2014). En 2017, la fraction de la TICPE affectée à l'AFITF est plus importante que les années antérieures, cette recette supplémentaire étant destinée à apurer la dette de l'État à l'égard de la société Ecomouv.

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

Niveau en million d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2017	Évolutions annuelles				2017/2012
		2015	2016	2017	012	
Ressources (hors dotation en capital)	2 396	35,1	-13,3	17,5	4,7	
Redevance domaniale	351	4,1	1,3	6,3	12,1	
Taxe d'aménagement du territoire	516	-2,6	-7,7	0,7	-0,7	
Produit des amendes radar	405	15,1	42,9	21,5	8,3	
Contribution exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes	0		0,0	-100,0		
TICPE	1 124		-33,0	47,2		
Produits financiers	0	ns	ns	ns	ns	
Produits exceptionnels	0	ns	ns	ns	ns	
Subvention d'investissement Etat	0	ns	0,0	0,0	ns	
Charges de fonctionnement et charges financières	1 912	30,0	30,0	-21,7	-2,0	
Résultat d'exploitation	485	ns	ns	ns	ns	
Dépenses d'investissement	0	ns	ns	ns	ns	
Dettes fournisseurs	573			-29,9		
Fond de roulement	-213	ns	ns	ns	ns	

Source : AFITF

Contrairement à 2015 et 2016, l'AFITF n'a pas bénéficié en 2017 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 prévoyaient des versements annuels à l'AFITF jusqu'en 2035.

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

Niveau en million d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2017	Évolutions annuelles				2017/2012
		2015	2016	2017	2017/2012	
Opérations hors CPER	1 507,6	11,3	17,0	12,2	4,4	
<i>Routier</i>	520,8	13,0	30,7	6,1	5,4	
<i>Ferroviaire</i>	849,0	19,3	17,3	21,7	10,2	
<i>Fluvial</i>	78,9	80,9	32,0	-4,8	15,2	
<i>Maritime</i>	24,9	71,9	-13,8	-7,8	-7,1	
<i>TCU</i>	34,0	-43,0	-46,2	-25,2	-31,0	
CPER et assimilé	579,2	-12,6	3,0	-4,5	-1,0	
<i>Routier</i>	290,6	-2,4	-20,7	0,9	-4,4	
<i>Ferroviaire</i>	115,5	-34,6	10,7	-6,0	-0,9	
<i>Fluvial</i>	0,5	ns	-73,5	0,0	-37,0	
<i>Maritime</i>	25,0	113,9	9,1	-10,7	2,1	
<i>TCU</i>	147,6	-27,3	92,1	-11,8	8,7	
Divers (*)	67,8	ns	ns	-1,4	15,5	
TOTAL	2 154,6	33,2	-11,5	6,7	3,0	
<i>Total routier</i>	811,4	4,9	5,4	4,2	1,3	
<i>Total ferroviaire</i>	964,5	5,6	16,3	17,6	8,5	
<i>Total fluvial</i>	79,4	86,4	28,9	-4,8	12,5	
<i>Total maritime</i>	49,9	88,6	-3,5	-9,3	-3,2	
<i>Total TCU</i>	181,6	-36,0	24,0	-14,7	-10,5	

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

Source : AFITF (montants payés)

LES DÉPENSES D'INTERVENTION EN PROGRESSION

Les dépenses d'intervention opérationnelles de AFITF s'élèvent à 2,2 milliards d'euros, elles augmentent de 6,7 % par rapport à 2016.

Les dépenses d'intervention en faveur de la route s'élèvent à 811,4 millions d'euros et s'accroissent de 4,2 % en 2017. Les contrats de plan État-région (CPER) pour le transport routier augmentent légèrement (+ 0,9 %), tandis que les opérations hors CPER croissent de 6,1 %. En particulier, la régénération du réseau routier national est soutenue par l'AFITF à hauteur de 270 millions d'euros en 2017 (- 6,6 %).

Les dépenses d'intervention de l'AFITF en faveur du transport ferroviaire s'élèvent à 964,5 millions d'euros et s'accroissent de 17,6 % en 2017. Les CPER baissent de 6,0 %, tandis que les opérations hors CPER augmentent de 21,7 % : le soutien par l'AFITF pour la concession et les opérations d'accompagnement de la ligne grande vitesse (LGV) Sud-Europe-Atlantique s'élève à 253 millions d'euros en 2017. La deuxième phase de la LGV Est se trouve financée par l'AFITF à hauteur de 51 millions d'euros.

Les dépenses d'intervention de l'AFITF en faveur des transports collectifs urbains (TCU) s'élèvent à 181,6 millions d'euros et baissent de 14,7 % en 2017. Le soutien aux CPER et aux opérations hors CPER décroît (respectivement - 11,8 % et - 25,2 %). À titre d'exemple, l'AFITF participe au financement du projet EOLE à hauteur de 8 millions d'euros dans le cadre d'un CPER.

CONTRATS DE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ

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

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.

Contrat de partenariat public privé

Un contrat de partenariat public privé (ou contrat de PPP) est un contrat administratif par lequel la personne publique (État, collectivité territoriale ou un de leurs établissements) confie à un tiers, pour une période déterminée, une mission globale relative au financement, à la construction et à la maintenance d'investissements pourvus d'un caractère de service public. L'adjudicataire du contrat assure nécessairement la maîtrise d'ouvrage du projet, la maîtrise d'œuvre pouvant éventuellement être confiée à un tiers. Pendant la durée du contrat, il est rémunéré par des loyers, qui intègrent le remboursement par la personne publique du capital mobilisé pour le financement de l'ouvrage ainsi qu'une composante liée à l'exploitation du bien.

La propriété du bien n'apparaît pas directement en investissement dans les comptes de cette dernière.

Apparu en 2004 sous forme d'ordonnance, le contrat de PPP est intégré dans le code des marchés publics en 2006 et dans la loi en juillet 2008.

Missions et organisation de l'AFITF

Suite aux débats parlementaires de 2003 sur la politique des transports à horizon 2020, le Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a entériné la création de l'AFITF. L'Agence apporte le concours financier de l'État dans les grands projets structurants décidés lors de ce CIADT. Sa mise en place effective date du début de l'année 2005, première année de son activité. Le décret n° 2006-894 du 18 juillet 2006 étend le domaine d'intervention de l'Agence aux volets transport des contrats de plan État-région (CPER) et procédures contractuelles assimilées.

L'AFITF concourt financièrement, au nom de l'État, à des projets d'infrastructures terrestres et maritimes. En moyenne depuis 2008, ses financements concernent essentiellement le ferroviaire (45 %), le routier (38 %) et les TCU (8 %). Ils contribuent aussi bien à des projets d'infrastructures entièrement financés par le secteur public (routes départementales par exemple), qu'à des projets privés auxquels les administrations publiques apportent leur concours (projets de PPP, concessions). La création de l'AFITF a été concomitante en 2003 de la privatisation des sociétés d'autoroutes et du CIADT. Elle a reçu, initialement, une dotation en capital de 4,0 milliards d'euros financée sur la cession des parts de l'État dans ces sociétés d'autoroutes. L'AFITF reçoit de façon pérenne des ressources annuelles affectées à son financement.

A8. Échanges extérieurs de services de transport

En 2017, les services de transport participent à 22,4 % des importations (FAB) et 15,0 % des exportations de services (FAB, voir encadré) avec respectivement 44,0 milliards d'euros et 31,8 milliards d'euros. En 2017, les importations de services de transport augmentent de 2,5 % et les exportations augmentent de 11,1 %. Le solde, déficitaire, des échanges de services de transport se réduit en 2017 à - 12,2 milliards d'euros contre - 14,3 milliards d'euros en 2016.

LE TRANSPORT RÉDUIT SON DÉFICIT EXTÉRIEUR EN 2017

En 2017, le déficit des échanges extérieurs de services de transports se réduit : 12,2 milliards d'euros contre 14,3 milliards d'euros en 2016. Les importations (44,0 milliards d'euros) progressent de 2,5 %. Depuis 2012, elles ont progressé de 3,9 % en moyenne annuelle. Les exportations (31,8 milliards d'euros) repartent à la hausse (+ 11,1 % après - 7,8 % en 2016). Depuis 2012, elles ont progressé de 2,8 % 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			
	2017	2015	2016	2017	2017/ 2012
Exportations	31,8	3,6	-7,8	11,1	2,8
Transport de voyageurs	7,9	7,7	2,7	4,7	-0,4
Transport de marchandises	18,5	0,2	-13,8	19,0	3,6
Logistique (1) et transport par conduite	5,4	9,9	-1,9	-2,4	5,5
Importations	44,0	2,8	1,9	2,5	3,9
Transport de voyageurs	6,9	1,4	3,8	1,5	0,5
Transport de marchandises	26,6	1,6	2,1	3,7	3,5
Logistique (1) et transport par conduite	10,6	6,6	0,2	0,1	7,5

En milliards d'euros, évolutions annuelles en %

par fonction	Niveaux			
	2012	2015	2016	2017
Solde des échanges	-8,6	-11,1	-14,3	-12,2
Transport de voyageurs	1,4	0,8	0,8	1,1
Transport de marchandises	-6,8	-7,0	-10,1	-8,1
Logistique (1) et transport par conduite	-3,2	-4,9	-5,0	-5,2

(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 2018

L'ESSENTIEL DES ÉCHANGES CONCERNE LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

En 2017, 58,1 % des exportations et 60,4 % des importations de transport concernent le transport de marchandises. Après la crise de 2008, les importations de marchandises ont progressé. En 2017, elles augmentent de 3,7 %, un peu plus rapidement que la tendance annuelle des cinq dernières années (3,5 %). Les exportations augmentent fortement en 2017 (+ 19,0 %) après une forte baisse en 2016 (- 13,8 %). Sur les cinq dernières années elles sont en croissance (+ 3,6 % en moyenne annuelle). Le solde des échanges pour le transport de marchandises se réduit en 2017 à - 8,1 milliards d'euros après - 10,1 milliards d'euros en 2016.

Le transport de voyageurs représente 24,8 % des exportations de services de transport en 2017 (29,0 % en 2012) et 15,6 % des importations de services de transport (18,4 % en 2012). Le solde des échanges reste positif en 2017 (1,1 milliard d'euros). Les échanges de services de voyageurs concernent principalement le transport aérien qui représente 86,5 % des exportations de services de transport de voyageurs et 88,1 % des importations.

Les importations des autres activités (logistique, entreposage, transport par conduite, etc.) sont stables en 2017 (+ 0,1 %). Depuis 2012, elles augmentent en moyenne annuelle de 7,5 %. Les exportations baissent en 2017 de 2,4 % (+ 5,5 % en moyenne annuelle sur les cinq dernières années). Au total, le solde des échanges, - 5,2 milliards d'euros, est stable en 2017, mais il s'est fortement dégradé depuis 2012 (- 3,2 milliards d'euros).

LE SOLDE DES ÉCHANGES S'ACCROÎT POUR LE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL

Les exportations de transport maritime et fluvial, qui représentent 35,5 % des exportations de transport, augmentent de 18,1 % en 2017 et croissent de 2,4 % en moyenne annuelle depuis 2012. Les importations (13,9 % des importations de transport) augmentent de + 4,2 % en 2017 et de 1,3 % en moyenne annuelle depuis 2012. Le solde s'accroît et atteint + 5,2 milliards d'euros (3,7 milliards d'euros en 2016).

partie A : transport et activité économique

Le solde des échanges de transports routiers, principale composante du déficit total des échanges extérieurs, se réduit légèrement (- 11,9 milliards d'euros en 2017, - 12,6 milliards d'euros en 2016). Les importations de transports routiers (40,5 % des importations de services de transport) progressent de + 2,8 % en 2017 à un rythme inférieur à la moyenne annuelle depuis 2011 (+ 4,8 %).

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

En milliards d'euros

par mode	Niveau	Evolution annuelle			
	2017	2015	2016	2017	2017/2012
Exportations	31,8	3,6	-7,8	11,1	2,8
Transports ferroviaires	1,4	15,7	-4,6	6,3	6,6
Transports routiers	6,0	0,7	-7,1	24,4	9,7
Transports maritimes et fluviaux	11,3	2,7	-15,7	18,1	2,4
Transports aériens	7,8	0,5	-1,4	3,8	-2,4
Logistique (1) et transport par conduite	5,4	9,9	-1,9	-2,4	5,5
Importations	44,0	2,8	1,9	2,5	3,9
Transports ferroviaires	1,9	14,3	4,2	2,2	6,7
Transports routiers	17,8	3,8	5,0	2,8	4,8
Transports maritimes et fluviaux	6,1	-3,7	-1,7	4,2	1,3
Transports aériens	7,6	-1,4	-0,2	3,7	-0,6
Logistique (1) et transport par conduite	10,6	6,6	0,2	0,1	7,5

Source : Insee, comptes nationaux base 2014, mai 2018

En milliards d'euros

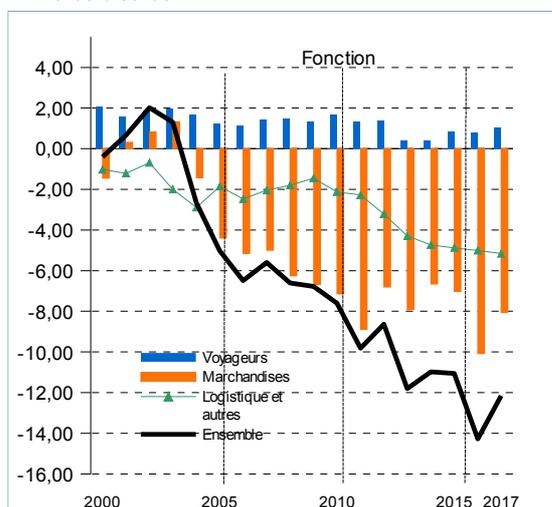
par mode	Niveaux			
	2012	2015	2016	2017
Solde des échanges	-8,6	-11,1	-14,3	-12,2
Transports ferroviaires	-0,4	-0,4	-0,6	-0,5
Transports routiers	-10,3	-11,4	-12,6	-11,9
Transports maritimes et fluviaux	4,3	5,3	3,7	5,2
Transports aériens	1,0	0,3	0,2	0,2
Logistique (1) et transport par conduite	-3,2	-4,9	-5,0	-5,2

Source : Insee, comptes nationaux base 2014, mai 2018

Les exportations s'accroissent fortement en 2017 (+ 24,4 %), 9,7 % en moyenne annuelle depuis 2012. Après deux années consécutives de baisse, les importations de transport aérien sont en hausse de 3,7 % en 2017 et en baisse en moyenne de 0,6 % depuis 2012. Les exportations progressent de + 3,8 % en 2017 et le solde des échanges reste stable à 0,2 milliard d'euros.

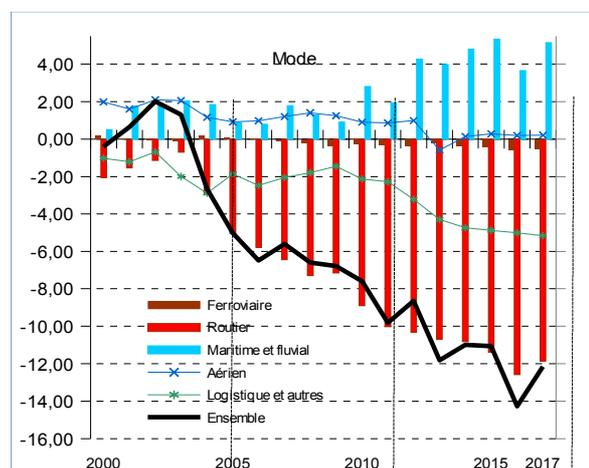
Figure A8-3 Échanges FAB FAB de services de transport : évolution du solde

En milliards d'euros



Source : Insee, comptes nationaux base 2014, mai 2018

En milliards d'euros



Source : Insee, comptes nationaux base 2014, mai 2018

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 2017

Fin 2017, les entreprises françaises du secteur des transports et de l'entreposage détiennent des stocks d'investissements directs de 9,4 milliards d'euros à l'étranger (0,8 % des investissements totaux français à l'étranger), essentiellement dans le secteur de l'entreposage et des services auxiliaires (6,9 milliards d'euros) et dans l'Union européenne (5,3 milliards d'euros). Le stock d'investissements à l'étranger des entreprises françaises du secteur des transports est en progression (5,0 %) pour la troisième année consécutive et augmente de 8 % en moyenne annuelle depuis 2012.

Le secteur des transports et de l'entreposage bénéficie de 11,9 milliards d'euros d'investissements étrangers en 2016, soit 1,6 % des investissements étrangers en France. Depuis 2012, les investissements étrangers en France dans le secteur des transports ont en moyenne augmenté au même rythme que dans les autres secteurs (7,1 %, contre 7,2 %).

Fin 2017, les stocks d'investissements directs à l'étranger des entreprises françaises de transport sont en hausse pour la troisième année consécutive. Ils sont en augmentation sur la période 2012-2017 de 8 % en moyenne annuelle, alors que l'ensemble des investissements français à l'étranger progresse de 4,6 %. Le transport ne représente qu'une très faible part (0,8 %) des investissements à l'étranger.

Les investissements étrangers dans des entreprises de transport françaises progressent fortement en 2017 (+ 34,8 %). Depuis 2012, ils ont progressé de 7,1 % en moyenne par an. Le secteur des transports et de l'entreposage bénéficie de 1,6 % des investissements étrangers totaux.

Figure A9-1 Investissements internationaux par secteur investisseur

Niveau en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolution annuelle			
	2017	2015	2016	2017	2017/2012
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	9,36	25,1	8,0	5,0	8,0
Terrestres et par conduite	0,46	ns	-44,5	-3,6	ns
Transports par eau	0,09	-2,2	ns	ns	-25,4
Transports aériens	1,91	11,2	89,6	40,4	2,2
Entreposage et services auxiliaires	6,90	8,9	16,0	-5,4	9,3
Rappel : Total tous secteurs confondus	1 210	9,3	4,2	-0,3	4,6
Investissements étrangers en France dans le transport	11,89	32,4	-0,7	34,8	7,1
Terrestres et par conduite	3,26	-5,1	-5,8	219,1	-3,1
Transports par eau	2,21	62,2	-18,2	22,4	11,6
Transports aériens	0,66	-47,1	ns	ns	24,4
Entreposage et services auxiliaires	5,77	34,9	8,6	-4,2	13,1
Rappel : Total tous secteurs confondus	729	9,5	5,9	9,0	7,2

Source : Banque de France

Figure A9-2 Investissements internationaux par zone géographique

Niveau en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolution annuelle			
	2017	2015	2016	2017	2017/2012
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	9,36	25,1	8,0	5,0	8,0
Union européenne	5,34	19,5	20,5	-6,6	4,6
Zone euro	4,91	22,4	19,5	-5,2	6,3
Autres pays de l'UE à 28 hors PECO	0,33	-0,7	37,1	-23,3	-9,7
PECO membres de l'UE à 28	0,10	-14,8	11,8	-7,9	1,5
Autres pays	4,02	33,8	-8,9	26,0	13,6
Autres pays industrialisés	2,10	43,0	-31,5	28,4	13,0
Reste du monde	1,92	17,6	39,5	23,4	14,4
Investissements directs étrangers en France dans le transport	11,89	32,4	-0,7	34,8	7,1
Union européenne	8,68	14,3	2,2	49,6	5,1
Zone euro	8,55	16,4	3,0	52,1	5,8
Autres pays de l'UE à 28 hors PECO	0,15	-21,0	-12,3	-26,1	-13,8
PECO membres de l'UE à 28	-0,02	ns	ns	ns	ns
Autres pays	3,22	84,1	-5,9	6,4	14,1
Autres pays industrialisés	1,01	643,4	5,2	-29,5	31,4
Reste du monde	2,21	18,6	-14,1	38,8	9,5

Source : Banque de France

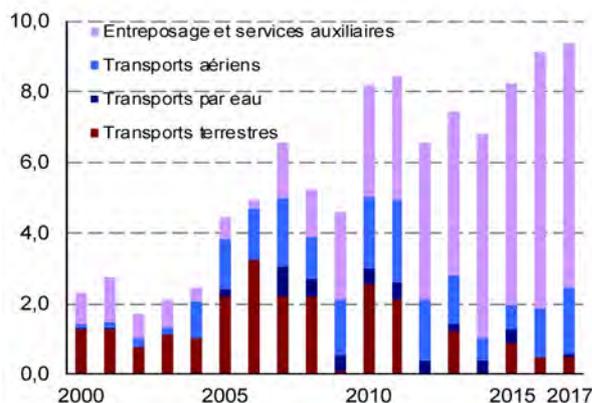
partie A : transport et activité économique

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 (73,7 % du total des investissements transport). Depuis 2012, les investissements dans l'entreposage et les services auxiliaires ont progressé à un rythme moyen annuel soutenu (9,3 %). Le transport terrestre et par conduite, qui réalisait 55,0 % des investissements à l'étranger au début des années 2000, n'en représente que 4,9 % en 2017.

Figure A9-3 Investissements français à l'étranger
Par secteur investisseur

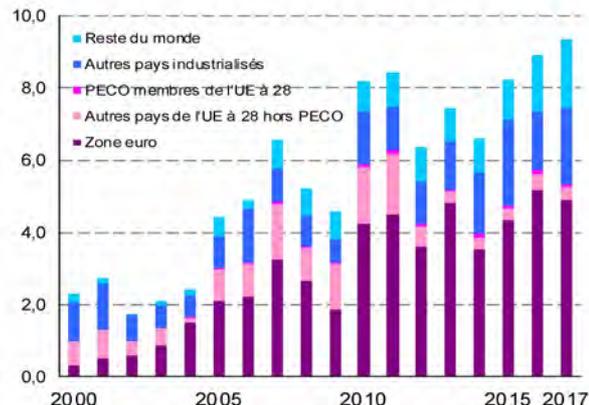
En milliards d'euros



Source : Banque de France

Par pays d'investissement

En milliards d'euros

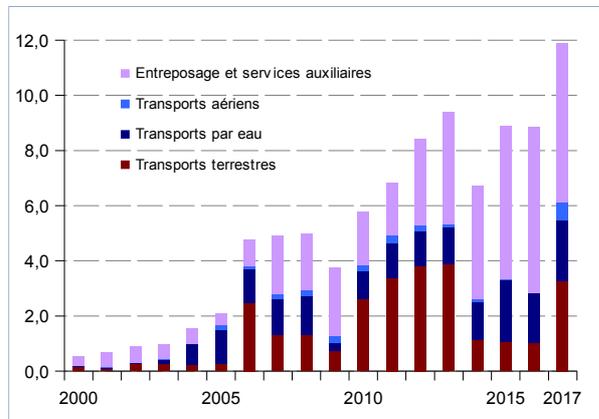


Source : Banque de France

L'entreposage et les services auxiliaires sont aussi le principal secteur des transports destinataire des investissements étrangers en France (48,5 % fin 2017). Depuis 2012, leur croissance moyenne annuelle est de 13,1 %. Les investissements dans les transports terrestres et par conduite ont baissé de 3,1 % en moyenne annuelle sur les cinq dernières années. Ils augmentent fortement en 2017 et retrouvent leur niveau de 2013 après trois années de faible investissement. Fin 2017, ils sont supérieurs aux investissements dans le transport par eau qui ont progressé en moyenne de 11,6 % par an depuis 2012.

Figure A9-4 Investissements étrangers en France
Par secteur investisseur

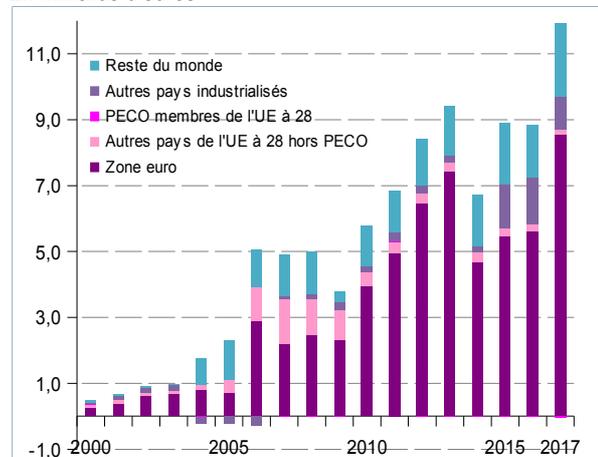
En milliards d'euros



Source : Banque de France

Par pays investisseur

En milliards d'euros



Source : Banque de France

ZONE EURO, PRINCIPALE ZONE D'ÉCHANGE DES INVESTISSEMENTS

Les investissements des entreprises françaises à l'étranger s'orientent d'abord vers l'Union européenne (57,1 % du total) : ils restent essentiellement localisés dans les pays de la zone euro où ils sont en hausse de 4,6 % en moyenne annuelle depuis 2012. Bien qu'encore marginaux dans les pays de l'Europe Centrale et Orientale de l'Union européenne, les investissements français ont augmenté de 1,5 % en moyenne annuelle depuis 2012. Hors Union européenne, les investissements des entreprises françaises augmentent de 13,6 % en moyenne annuelle depuis fin 2012.

73 % des investissements étrangers en France en transport proviennent de l'Union européenne. Les investissements de la zone euro ont progressé de 5,8 % en moyenne annuelle depuis 2012. Les investissements provenant des pays hors Union européenne progressent en moyenne de 14,1 % par an depuis fin 2012.

Avertissement méthodologique

Les séries ont été actualisées depuis 2000 ; les séries de stocks sont désormais exprimées en valeur mixte, et non plus en valeur comptable. En valeur "mixte", les stocks d'investissements dans des sociétés cotées sont évalués en valeur de marché, tandis que les stocks d'investissement direct (ID) dans les sociétés non cotées (la très grande majorité, en ID français à l'étranger comme en ID étrangers en France) sont évalués en valeur comptable.

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

Les ID étrangers sont des investissements dans le secteur transports et entreposage ; les ID français sont des ID de sociétés françaises du secteur transports et entreposage.

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

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

En 2017, les prix du transport de fret rebondissent dans tous les secteurs, à l'exception du transport aérien. Les prix du transport routier (+ 1,1 %) augmentent davantage que ceux du transport ferroviaire (+ 0,5 %) et du transport fluvial (+ 0,3 %). C'est dans le transport maritime (+ 6,2 %) que les prix augmentent le plus. Le transport aérien est le seul secteur dont les prix diminuent (- 0,8 %). Dans le même temps, les prix sont aussi globalement orientés à la hausse dans la logistique : + 1,1 % pour la manutention, + 1,4 % pour la messagerie, fret express et + 0,4 % pour les autres services de poste et de courrier ; l'entreposage (+ 0,0 %) est le seul secteur dont les prix sont stables.

HAUSSE DES PRIX DANS LE FRET ROUTIER

Sur l'année 2017, les prix du transport routier de fret augmentent (+ 1,1 %) par rapport à 2016, rompant avec la tendance des deux années précédentes (- 0,3 % et - 1,7 %). En moyenne sur les cinq dernières années, les prix restent stables (0,0 %). Dans les composantes nationales, les prix du transport de fret de proximité évoluent peu (+ 0,3 %) et ceux du transport de fret interurbain sont en hausse (+ 1,2 %). À l'international, la baisse des prix des années passées prend fin (+ 0,8%).

REPRISE DES PRIX DANS LE FRET FERROVIAIRE

Après trois années de baisse, les prix du fret ferroviaire croissent légèrement en 2017 (+ 0,5 %). Cette évolution est en rupture avec celles des trois années précédentes. Cette situation reflète principalement l'état du marché national où les prix se redressent (+ 1,0 %), alors qu'à l'international, l'évolution des prix reste positive et atone (+ 0,2 %).

REBOND DES PRIX DANS LE FRET MARITIME

Les prix du transport maritime ont bondi de 6,2 % par rapport à 2016, en rupture avec la forte baisse observée depuis 2014. Malgré cette reprise, la tendance de long terme est à une baisse marquée des prix du fret maritime depuis 2010, et de 1,2 % par an depuis 2012.

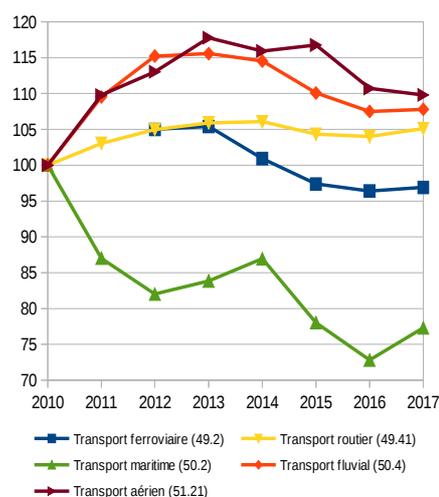
Figure A10.1 Évolution des prix du transport de fret

Indice (en base 100 en 2010) et évolutions annuelles (en %)

	Indice 2017	Évolutions annuelles			
		2015	2016	2017	2017 /2012
Transport ferroviaire (49.2)	96,9	-3,5	-1,0	0,5	-1,6
National	94,4	-4,4	-1,5	1,0	-2,0
International	113,9	1,7	0,1	0,2	1,2
Transport routier (49.41)	105,1	-1,7	-0,3	1,1	0,0
Transport de fret de proximité	106,8	1,0	-0,1	0,3	0,5
Transport de fret interurbain	104,8	-1,7	-0,2	1,2	0,0
Transport international	107,1	-0,3	-0,9	0,8	0,2
Transport maritime (50.2)	77,3	-10,3	-6,7	6,2	-1,2
Transport fluvial (50.4)	107,8	-3,9	-2,3	0,3	-1,3
National	106,7	-4,2	-3,3	0,3	-1,5
International	115,8	-1,2	4,4	2,2	-0,1
Transport aérien (51.21)	109,8	0,7	-5,2	-0,8	-0,6

Figure A10.2 Indices de prix du transport de fret

Indices en moyenne annuelle



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

L'enquête sur les prix du transport de fret ferroviaire a démarré en 2012. C'est donc cette année là que débute la série.

Sources : Insee, SDES - Base 2010

partie A : transport et activité économique

ATONIE DES PRIX DU FRET FLUVIAL EN 2017

Les prix du transport fluvial ont peu évolué en 2017 (+ 0,3 % par rapport à 2016) après la baisse enregistrée l'an dernier (- 2,3 %). Les prix restent sous leur niveau de 2012. Ils diminuent en moyenne annuelle de 1,3 % sur les cinq dernières années.

DIMINUTION DES PRIX DU FRET AÉRIEN

En 2017, les prix dans le transport aérien de fret ont diminué (- 0,8 %). Cette évolution contraste avec la forte baisse de l'année précédente (- 5,8 %). Entre 2012 et 2017, leur baisse annuelle moyenne est modérée (- 0,6 %).

STABILITÉ DES PRIX DE L'ENTREPOSAGE ET DE LA MANUTENTION

Durant l'année écoulée, les prix de l'entreposage sont stables (+ 0,0 %) par rapport à 2016, résultant d'une très légère hausse dans l'entreposage non frigorifique (+ 0,1 %) et une baisse modérée dans l'entreposage frigorifique (- 0,3 %). Les prix de la manutention ont quant à eux augmenté de 1,1 % par rapport à 2016, portés à la fois par la manutention non-portuaire (+ 0,8 %) et la manutention portuaire (+ 1,1 %).

HAUSSE DES PRIX DANS LA MESSAGERIE

En 2017, les prix de la messagerie et du fret express (+ 1,4 %) et des autres services de poste et de courrier (+ 0,4 %) sont en hausse.

Figure A10.3 Évolution des prix des activités logistiques

Indice (base 100 en 2010) et évolutions annuelles (en %)

	Indice 2017	Évolutions annuelles				2017 /2012
		2015	2016	2017		
Entreposage et stockage (52.10)	105,6	0,0	1,0	0,0	0,6	
Frigorifique	98,9	-1,4	0,4	-0,3	-0,2	
Non frigorifique	107,4	0,3	1,1	0,1	0,9	
Manutention (52.24)	106,5	0,4	0,3	1,1	0,9	
Portuaire	107,5	0,6	0,2	1,1	1,0	
Non portuaire	101,0	-1,1	0,7	0,8	-0,2	
Messagerie, fret express (52.29 A)	107,4	-0,9	0,2	1,4	nd	
Autres services de poste et de courrier (53.2)	96,1	0,2	-0,3	0,4	-0,6	
National	89,3	-2,6	0,8	0,3	-2,1	
International	91,9	0,1	-4,4	1,1	-1,4	

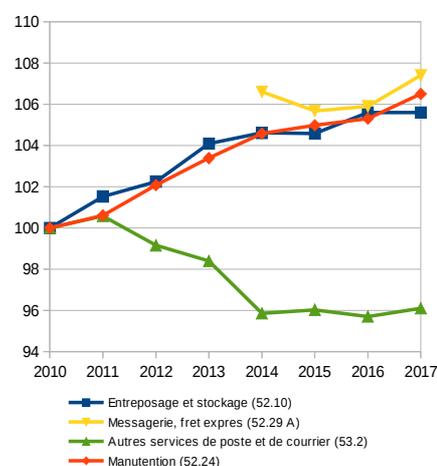
Champ : France entière.

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

Sources : Insee, SDES - Base 2010

Figure A10.4 Indices de prix des activités logistiques

Indices en moyenne annuelle



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 régies 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 plus de 129 200 entreprises fin 2016 (+ 12,5 % par rapport à fin 2015).

Avec plus de 212 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2016 (- 1,1 % par rapport à 2015), les entreprises de transport réalisent 5,3 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture).

Au sein des « transports et entreposage », le secteur du TRM représentait en 2016 près de 30 % des entreprises, employait 25 % des salariés et réalisait 22 % du chiffre d'affaires. En 2017, le chiffre d'affaires du TRM devrait augmenter de 6,1 % et le taux de marge de 3,3 points.

En Île-de-France, l'Épic RATP affiche de nouveau une hausse de sa production mais réduit sensiblement ses investissements.

En province, la production des entreprises de transport collectif urbain a légèrement diminué en 2016.

En 2016, la production du secteur ferroviaire a baissé (- 10,5 %).

Dans le transport maritime, la production a fortement diminué en 2016 (- 14,9 %) mais en 2017 la situation pourrait s'inverser.

La production des compagnies aériennes a nettement diminué en 2016 (- 5,2 %). En 2017, leur activité augmenterait.

Aéroports de Paris (ADP) continue d'investir en 2017 et sa dette financière à moyen et long termes augmente encore.



B1. Démographie des entreprises

Fin 2016, le secteur des transports et entreposage compte 129 200 entreprises soit 12,5 % de plus que fin 2015. En 2017, hors micro-entreprises, la création d'entreprises reste très dynamique avec 17 900 nouvelles entreprises, soit 13,8 % de plus qu'en 2016. La part des nouvelles immatriculations de micro-entreprises continue d'augmenter pour atteindre le taux record de 57,2 % de l'ensemble des créations. Le secteur des transports et entreposage est le deuxième plus gros contributeur de l'ensemble de l'économie marchande à la hausse des créations totales en 2017. Les défaillances augmentent sensiblement (+ 4,7 %) avec 1 840 unités.

LE NOMBRE D'ENTREPRISES ENREGISTRÉ SA PLUS FORTE PROGRESSION DEPUIS ONZE ANS

Entre le 31 décembre 2005 et le 31 décembre 2016, le nombre d'entreprises n'a cessé de progresser dans le secteur « Transports et entreposage ». La hausse en 2016 est la plus forte (+ 12,5 %) sur la période. Au total, on dénombre 129 172 entreprises au 31 décembre 2016.

La plus forte hausse provient, pour la cinquième année consécutive, du « transport de voyageurs » (secteur qui compte la majorité des entreprises) : 7 856 unités de plus que l'année précédente soit + 14,2 % en 2016. Pour chacun des sous-secteurs hormis les « Autres services de transport », la hausse de 2016 est supérieure à celle en moyenne annuelle depuis 2012, en particulier pour les « Activités de poste et de courrier » comprenant notamment la livraison à domicile (+ 117,0 % en 2016 contre + 43,1 % en moyenne annuelle).

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

Niveau en unités, évolutions annuelles en %

	Niveau 31 déc. 2016 (sd)	Évolutions annuelles			
		31 déc. 2014	31 déc. 2015	31 déc. 2016 (sd)	31 déc. 2016/ 31 déc. 2011
Transport de voyageurs	63 057	11,6	11,2	14,2	9,1
Taxis	51 656	11,1	11,9	18,0	9,5
Routier (cars)	7 503	12,1	3,5	-4,7	5,5
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	3 898	17,7	21,7	9,7	11,9
Transport de marchandises	44 510	2,1	1,5	1,5	1,4
Routier de fret et services de déménagement	43 331	2,2	1,5	1,6	1,4
Autre transport de marchandises	1 179	-0,1	-0,2	-2,6	0,0
Autres services de transport	11 673	7,5	4,1	4,5	5,5
Activités de poste et de courrier	9 932	19,5	114,2	117,0	43,1
Transports et entreposage	129 172	7,2	8,6	12,5	6,8

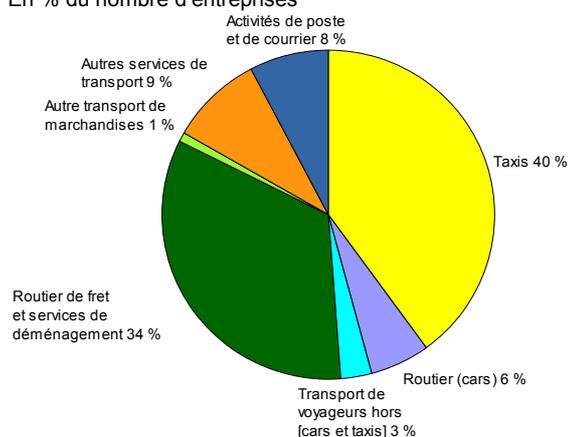
Note : (sd) = semi-définitif

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 31/12/2016 des entreprises de transports et entreposage

En % du nombre d'entreprises



Source : Insee, Sirene

LES TRANSPORTS ET ENTREPOSAGE, 2^E SECTEUR CONTRIBUTEUR À LA HAUSSE DES CRÉATIONS DANS L'ENSEMBLE DE L'ÉCONOMIE MARCHANDE

En 2017, dans l'ensemble des secteurs de l'économie marchande (hors agriculture, sylviculture et pêche), les créations totales (y compris micro-entreprises) progressent de 6,7 % (soit 37 000 créations de plus qu'en 2016). Le secteur des « Transports et entreposage » avec une augmentation des créations de 8 000 unités (soit + 24,7 % par rapport à l'année précédente) est ainsi, avec une part de 22,3 %, le deuxième plus gros contributeur de l'économie marchande après 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	Taux de création				
	2017	2014	2015	2016	2017	
Transport de voyageurs	10 713	9,5	14,8	19,7	17,0	
Taxis	10 155	9,4	15,3	22,9	19,7	
Routier (cars)	163	9,0	10,5	3,9	2,2	
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	395	13,1	19,9	14,9	10,1	
Transport de marchandises	2 977	6,4	6,2	6,1	6,7	
Routier de fret et services de déménagement	2 911	6,5	6,3	6,1	6,7	
Autre transport de marchandises	66	5,1	5,3	4,5	5,6	
Autres services de transport	958	7,3	7,9	8,2	8,2	
Activités de poste et de courrier	3 289	5,9	12,5	28,3	33,1	
Transports et entreposage	17 937	7,9	10,6	13,7	13,9	

Champ : cf. figure B1.1

Source: Insee, Sirene

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

Niveau en unités, taux de création en %

	Niveau	Taux de création				
	2017	2014	2015	2016	2017	
Transport de voyageurs	3 665	10,5	10,9	7,6	5,8	
Taxis	3 077	10,2	10,7	7,8	6,0	
Routier (cars)	384	12,9	12,7	7,3	5,1	
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	204	8,8	8,4	5,5	5,2	
Transport de marchandises	875	1,8	1,8	2,2	2,0	
Routier de fret et services de déménagement	864	1,8	1,8	2,2	2,0	
Autre transport de marchandises	11	2,0	1,6	1,4	0,9	
Autres services de transport	465	7,5	5,4	4,2	4,0	
Activités de poste et de courrier	18 955	43,8	170,8	267,6	190,8	
Transports et entreposage	23 960	7,1	9,8	15,5	18,5	

Champ : cf. figure B1.1

Source: Insee, Sirene

LA HAUSSE DES CRÉATIONS « CLASSIQUES » SE POURSUIT EN 2017

Le nombre de créations « classiques » (hors micro-entreprises) dans le secteur des transports et de l'entreposage, augmente de 13,8 % en 2017, avec 17 937 nouvelles entreprises, dépassant ainsi largement l'ancien record de 2016 (15 755 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 2017, atteint 13,9 %, nouveau taux record.

Le plus grand pourvoyeur de créations en 2017 est le transport de voyageurs avec 10 713 nouvelles unités, légèrement moins qu'en 2016 (+ 10 871 nouvelles unités) : au sein de ce secteur, le principal contributeur est le secteur des « Transports de voyageurs par taxis » qui enregistre 10 155 nouvelles entreprises soit un peu plus qu'en 2016.

En évolution, le secteur le plus dynamique depuis 2015, est encore celui des « Activités de poste et de courrier » avec + 153,6 % en 2017 par rapport à 2016. Les créations sont passées de 267 à 3 289 unités entre 2015 et 2017 : le taux de création passe ainsi de 12,5 % à 33,1 % (soit + 20,6 points en deux ans).

Contrairement au secteur des voyageurs, les créations dans le transport de marchandises augmentent fortement en 2017 (+ 11,5 %) après le léger repli de 2016 (- 1,1 %) : le taux de création dans le transport de marchandises progresse ainsi de 0,6 point pour atteindre 6,7 %, soit le plus fort taux depuis 2012. Cette hausse est principalement 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 confirme la tendance (respectivement 23 960 et 17 937 nouvelles unités). Depuis 2012, la part des créations de micro-entreprises dans l'ensemble des créations progresse régulièrement. Elle gagne 4,1 points en 2017 et s'établit à 57,2 %. Ce taux est nettement supérieur à celui de l'ensemble des secteurs principalement marchands (40,9 %) qui enregistrent une hausse des nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs (241 786 en 2017 contre 222 792 en 2016) après deux années de baisse.

En 2017, le nombre de nouvelles micro-entreprises augmente de 54,7 %. Cette hausse est surtout imputable aux « Autres activités de poste et de courrier » avec 18 955 nouvelles immatriculations contre 12 252 en 2016. La plupart des autres sous-secteurs sont en recul, en particulier celui des taxis et VTC (3 077 nouvelles immatriculations contre 3 404 en 2016).

partie B : entreprises françaises de transport

APRÈS QUATRE ANNÉES DE BAISSÉ, LES DÉFAILLANCES D'ENTREPRISES REPARTENT À LA HAUSSE

En 2017, 1 836 défaillances sont prononcées soit 4,7 % de plus qu'en 2016. Il faut remonter à 2010 pour trouver un niveau supérieur (1 947 défaillances). Le taux de défaillance (rapport entre le nombre de défaillances dans l'année et le nombre d'entreprises en fin d'année précédente) s'établit à 1,4 % en 2017. Ce taux est cependant inférieur à celui de 2016 (- 0,1 point) du fait de la hausse des stocks d'entreprises.

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

En %

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Transport de voyageurs	34,7	40,7	52,5	42,3	27,7	25,5
Taxis	18,4	26,5	52,0	41,1	25,3	23,3
Routier (cars)	66,3	67,2	59,0	54,8	65,2	70,2
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	55,2	56,6	40,3	29,7	26,9	34,1
Transport de marchandises	15,2	20,6	22,1	22,5	26,2	22,7
Routier de fret et services de déménagement	14,5	19,5	22,0	22,5	26,2	22,9
Autre transport de marchandises	36,8	49,6	27,9	22,9	23,6	14,3
Autres services de transport	48,0	48,9	50,7	40,4	33,8	32,7
Activités de poste et de courrier	73,9	81,4	88,2	93,2	90,4	85,2
Transports et entreposage	31,0	37,5	47,3	48,2	53,1	57,2
Ensemble des activités marchandes non agricoles	55,9	51,1	51,5	42,6	40,2	40,9

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 2017	Taux de défaillance			
		2014	2015	2016	2017
Transport de voyageurs	468	0,5	0,6	0,6	0,7
Taxis	316	0,4	0,4	0,5	0,6
Routier (cars)	130	1,3	1,1	1,3	1,7
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	22	0,9	0,7	0,8	0,6
Transport de marchandises	1 161	3,2	3,0	2,7	2,6
Routier de fret et services de déménagement	1 152	3,3	3,0	2,8	2,7
Autre transport de marchandises	9	0,7	1,6	1,2	0,8
Autres services de transport	175	1,7	1,5	1,4	1,5
Activités de poste et de courrier	32	1,9	1,1	0,8	0,3
Transports et entreposage	1 836	1,8	1,7	1,5	1,4

Note : données en date de jugement, 2017 semi-définitives.

Champ : cf. figure B1.1

Source : Insee, Sirene

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

Avec plus de 212 milliards d'euros de chiffre d'affaires, les entreprises de transport réalisent 5,3 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture).

L'année 2016 a été marquée par une décroissance du chiffre d'affaires (- 1,1 %). Cependant la valeur ajoutée a progressé (+ 0,5 %) grâce à une diminution des consommations intermédiaires. L'excédent brut d'exploitation a diminué (- 5,4 %) suite principalement à la hausse des charges de personnel. L'endettement est resté stable en 2016 (+ 0,2 %) malgré une baisse sensible des investissements corporels bruts hors apports (- 7,4 %).

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 7 % du chiffre d'affaires de la branche « transport routier de marchandises » est généré par des entreprises hors secteur transport.

IMPACTS COMPTABLES SUR LES ÉVOLUTIONS 2016/2015 DE LA RESTRUCTURATION DU GROUPE SNCF

De fortes évolutions sont à noter dans les secteurs du transport ferroviaire et des services auxiliaires de transports suite à la restructuration du groupe SNCF (cf. B2.6).

Depuis le 1^{er} janvier 2015, le groupe SNCF est redevenu propriétaire et principal gestionnaire du réseau ferré national. Il rassemble trois établissements publics à caractère industriel et commercial (épïc) : SNCF (épïc de tête), SNCF Mobilités et SNCF Réseau. Les deux premiers Epics appartiennent au sous-secteur du « transport ferroviaire interurbain de voyageurs ». SNCF Réseau, issu du regroupement des anciennes unités Réseau ferré de France (RFF), SNCF Infra, SNCF ingénierie et Direction de la circulation ferroviaire (DCF), appartient au sous-secteur des « services auxiliaires des transports terrestres ».

Dans l'ancienne configuration, SNCF prêtait une partie de ses effectifs à RFF : SNCF enregistrait ce service dans son chiffre d'affaires (« Mise à disposition de personnel facturée ») tandis que RFF le comptabilisait dans ses consommations intermédiaires (« Personnel détaché ou prêté à l'entreprise »). Dans la nouvelle configuration, cette transaction n'existe plus puisque le personnel anciennement prêté par SNCF dépend désormais directement de SNCF Réseau.

Par conséquent, entre 2015 et 2016, d'un côté, le « transport ferroviaire interurbain de voyageurs » a vu sa production et son chiffre d'affaires ainsi que son effectif salarié et ses charges de personnel baisser ; de l'autre côté, dans les « services auxiliaires de transports terrestres », l'emploi salarié et les charges de personnel ont augmenté tandis que les consommations intermédiaires se sont contractées.

Enfin, le groupe SNCF a changé sa comptabilité non pas au 1^{er} janvier 2015 mais au 1^{er} juillet 2015 et a donc estimé des comptes 2015 en prenant en compte l'exercice des six premiers mois 2015 selon l'ancienne comptabilité et celui des six derniers mois 2015 selon la nouvelle structure.

BAISSE INÉDITE DU CHIFFRE D'AFFAIRES EN 2016

Le chiffre d'affaires (CA) des entreprises du secteur « Transports et entreposage » a diminué en 2016 (- 1,1 %) pour atteindre 212 milliards d'euros. Cette baisse, la première depuis 2009, est principalement due à la restructuration du groupe SNCF, le chiffre d'affaires des transports, hors transport ferroviaire est en effet resté stable (- 0,1 %). En comparaison, le chiffre d'affaires de l'ensemble des entreprises (hors agriculture) a augmenté en 2016 de 1,6 %. Parmi les grands secteurs du transport, seuls les « Autres services de transport » ont progressé (+ 2,4 %), portés par l'« Organisation du transport de fret » (augmentation de 1,1 milliard d'euros). Dans le transport de voyageurs, les évolutions sont contrastées : le transport aérien a chuté (- 5,0 %) suite à la baisse d'activité (mesurée en passagers-kilomètres) des compagnies aériennes alors que le secteur « Autre transport de voyageurs » a progressé (+ 6,1 %) sous l'impulsion des « taxis-VTC ». De même dans le transport de marchandises : si le CA du « transport routier de fret et services de déménagement » a progressé (+ 2,9 % soit + 1,3 milliard d'euros), le CA du transport maritime a fortement baissé (- 2,5 milliards d'euros) pour s'établir en 2016 à 11,7 milliards d'euros. En 2016, les consommations intermédiaires ont diminué (- 0,9 % soit - 1,2 milliard d'euros) pour atteindre 132,8 milliards d'euros. En 2016, les consommations intermédiaires représentent 62,6 % du chiffre d'affaires, dont 18,5 % en sous-traitance incorporée (« cœur de métier ») et 6,2 % en achats de carburant. Le poids des consommations intermédiaires rapporté au chiffre d'affaires, est élevé dans

partie B : entreprises françaises de transport

le transport de marchandises (69,4 %) surtout dans le fret maritime (100,0 %) et aérien (83,9 %). Il est moindre dans le transport de voyageurs (58,6 %), notamment dans les transports urbains et suburbains de voyageurs (37,1 %).

TRÈS LÉGÈRE HAUSSE DE LA VALEUR AJOUTÉE (+ 0,5 %)

À 84,5 milliards d'euros en 2016, la valeur ajoutée brute (VAb) a crû de 0,5 % soit une hausse inférieure à celle de l'ensemble des entreprises hors agriculture (+ 2,4 %).

Parmi les grands secteurs, seuls les « Autres services de transport » affichaient des hausses (+ 9,0 %, en particulier les services auxiliaires avec + 11,5 % dont une partie est due à la restructuration du groupe SNCF (SNCF Réseau)). La chute de la VAb dans le transport de voyageurs (- 5,2 %) est entièrement imputable à la restructuration du groupe SNCF. Enfin, la forte diminution du CA dans le transport maritime de fret a directement impacté la VAb qui a nettement régressé, passant de 835 millions d'euros en 2015 à - 151 millions d'euros en 2016.

Figure B2.1-1 Les comptes des secteurs des transports et entreposage en 2016

A) 2016 provisoire : niveaux en millions d'euros	Chiffre d'affaires	Production	Conso. interméd.	Valeur ajoutée brute	Charges de personnel	EBE	Dettes et produits constatés d'avance	Invest. corporels bruts (*)
Transport de voyageurs	58 449	60 020	34 277	25 743	21 335	3 917	53 975	7 709
Ferroviaire (voyageurs)	16 893	18 086	10 743	7 342	6 325	248	24 618	2 576
TCU	8 779	9 039	3 259	5 780	5 091	1 004	12 247	1 881
Routier (cars)	7 064	7 054	3 930	3 124	2 979	356	2 965	433
Aérien (voyageurs)	18 867	19 053	12 907	6 146	5 094	909	9 271	1 869
Autre transport de voyageurs	6 847	6 788	3 438	3 350	1 846	1 399	4 874	949
dont taxis (et VTC)	3 637	3 637	1 680	1 956	1 073	838	2 502	406
Transport de marchandises	63 260	62 777	43 888	18 889	15 185	2 913	34 473	2 915
dont Routier de fret et services de déménagement	45 787	45 213	28 868	16 345	13 761	1 917	14 421	1 896
dont Maritime (fret)	11 675	11 536	11 687	-151	519	-664	9 398	196
Autres services de transport	76 390	80 318	48 725	31 592	16 179	13 271	141 762	10 266
Entreposage et manutention	14 920	14 794	9 237	5 556	3 722	1 425	7 995	842
Services auxiliaires	28 555	32 712	13 071	19 641	7 086	11 131	120 890	8 903
Organisation du transport de fret	32 915	32 812	26 417	6 395	5 371	715	12 876	521
Activités de poste et de courrier	14 123	14 160	5 893	8 267	9 386	-1 790	11 364	248
Transports et entreposage	212 222	217 275	132 784	84 491	62 085	18 311	241 574	21 137
B) "2016 provisoire"/"2015 (champ 2016) provisoire" : évolutions en %	Chiffre d'affaires	Production	Conso. interméd.	Valeur ajoutée brute	Charges de personnel	EBE	Dettes et produits constatés d'avance	Invest. corporels bruts (*)
Transport de voyageurs	-4,5	-4,3	-3,7	-5,2	-6,5	-4,0	0,9	11,7
Ferroviaire (voyageurs)	-11,5	-10,7	-4,8	-18,3	-20,2	-29,8	1,4	4,0
TCU	-0,1	0,4	2,9	-1,0	-1,1	-12,6	1,2	-9,8
Routier (cars)	0,2	1,0	1,0	0,9	1,0	3,7	-3,3	-6,2
Aérien (voyageurs)	-5,0	-5,2	-8,6	2,7	1,2	10,3	1,5	89,4
Autre transport de voyageurs	6,1	6,1	9,2	3,1	4,4	-0,7	-1,5	6,5
dont taxis (et VTC)	8,5	9,0	16,6	3,2	7,9	0,1	7,3	13,5
Transport de marchandises	-1,9	-1,8	-1,4	-2,7	2,9	-25,1	8,2	-28,2
dont Routier de fret et services de déménagement	2,9	2,9	3,1	2,5	4,2	-7,3	5,9	14,4
dont Maritime (fret)	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Autres services de transport	2,4	4,3	1,4	9,0	15,3	1,6	-1,7	-11,9
Entreposage et manutention	2,6	4,1	5,3	2,0	3,0	0,1	-3,7	24,2
Services auxiliaires	1,0	4,7	-4,0	11,5	32,8	-0,1	-2,8	-14,2
Organisation du transport de fret	3,5	3,9	2,9	8,3	5,7	42,4	11,4	-13,3
Activités de poste et de courrier	-1,4	-1,5	1,0	-3,2	-1,7	6,6	-2,2	13,7
Transports et entreposage	-1,1	-0,4	-0,9	0,5	1,5	-5,4	0,2	-7,4

Afin de faciliter les comparaisons entre 2016 et 2015, les données de 2015 ont été recalculées sur le champ d'entreprises de 2015.

Champ : Entreprises de France métropolitaine et des Dom.

(*) : Investissements corporels bruts hors apports

Sources : estimations SDES d'après Insee-Ésane

partie B : entreprises françaises de transport

DÉGRADATION DE L'EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION (EBE) EN 2016

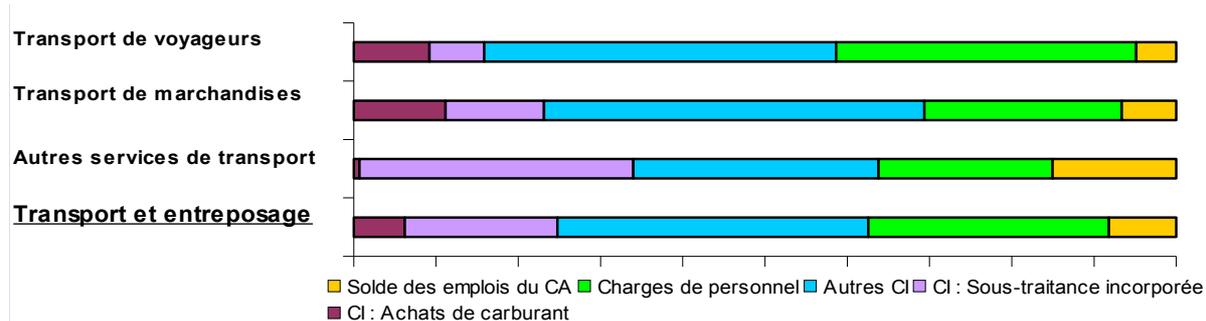
Après la nette croissance de l'excédent brut d'exploitation en 2015 (+ 5,5 %), celui-ci s'est contracté en 2016 (- 5,4 %) pour atteindre 18,3 milliards d'euros. Les charges de personnel (qui pèsent près des trois quarts de la VAb) ont crû en 2016 (+ 1,5 %) suite à la hausse de l'emploi salarié moyen (+ 1,0 %). L'excédent brut d'exploitation des autres services de transport, qui compte pour 72 % de celui des transports, a progressé de 1,6 %, porté par l'organisation de transport de fret. L'EBE du transport de marchandises (poids de 16 %) s'est fortement dégradé (- 25,1 %) que ce soit dans le maritime ou le routier. Même constat dans les activités de poste et de courrier pour lesquelles l'excédent brut d'exploitation a accentué son déficit passant de - 1,7 milliard d'euros en 2015 à - 1,8 milliard d'euros en 2016, la diminution des charges de personnel (- 163 millions d'euros) ne compensant pas la chute de la VAb (- 276 millions d'euros).

UN ENDETTEMENT QUI CONTINUE DE S'ALOURDIR

En 2016, les dettes des entreprises de transport ont encore augmenté de 407 millions d'euros pour atteindre 242 milliards d'euros. Le secteur le plus impacté par cette hausse a été le transport maritime de fret (augmentation de 1,5 milliard d'euros). Sur l'ensemble des transports, les emprunts et dettes assimilés (obligataires, auprès des établissements de crédit, financiers) ont contribué à hauteur des deux tiers des dettes.

Figure B2.1-2 : emplois du chiffre d'affaires (CA) 2016 par grands secteurs

En % du CA



Sources : estimations SDES d'après Insee-Ésane

FORTE CHUTE DES INVESTISSEMENTS CORPORELS EN 2016

Les investissements corporels bruts hors apports ont nettement diminué en 2016 après la hausse de 2015, respectivement - 7,4 % versus + 7,3 %. La baisse est particulièrement sensible dans les services auxiliaires (- 14,2 % soit - 1,5 milliard d'euros) ainsi que dans le transport maritime de fret (- 87,0 % soit - 1,3 milliard d'euros). En revanche le transport aérien de passagers a presque doublé ses investissements, de 987 millions d'euros en 2015 à près de 1,9 milliard d'euros en 2016.

REPLI DU TAUX DE MARGE EN 2016

Le taux de valeur ajoutée a légèrement crû (+ 0,6 point). Après trois années d'amélioration, le taux de marge brute d'exploitation (EBE / VAb) a décliné en 2016 (- 1,3 point) pour s'établir à 21,7 %. Il a régressé dans tous les grands secteurs hormis le transport de voyageurs (+ 0,2 point). Cette légère augmentation s'explique en grande partie par la restructuration du groupe SNCF : la diminution de l'EBE a été moindre que celle de la VAb du fait de la forte diminution des charges de personnel suite au transfert du personnel de SNCF vers SNCF Réseau. Le sous-secteur dont le taux de marge a le plus baissé est celui des « Transports ferroviaires de fret » (- 24,1 points) à cause d'un effondrement de son EBE qui est passé de - 3 millions d'euros à - 37 millions d'euros entre 2015 et 2016 du fait d'une envolée des consommations intermédiaires. Le taux de marge nette d'exploitation est resté stable en moyenne malgré des évolutions contrastées au sein des grands secteurs : ce taux a augmenté de 0,8 point dans le transport de voyageurs suite à une forte progression du résultat courant avant impôts (+ 21,2 %) tandis que ce ratio a nettement diminué dans le transport de marchandises (- 0,8 point avec - 27,3 % pour le résultat courant). Enfin le taux d'endettement (rapporté au total de passif) est resté quasiment stable (+ 0,1 point) puisque les emprunts et dettes assimilés ont baissé (- 0,9 %) à un rythme sensible identique au total du passif de bilan (- 1,2 %). Les hausses dans le transport de marchandises et les autres services de transport ont été quasiment contrebalancées par les baisses dans le transport de voyageurs et les activités de poste et de courrier.

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B2.1-3 : principaux ratios économiques par grands secteurs en 2015 et 2016

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	
	2015 (champ 2016)	2016	2015 (champ 2016)	2016	2015 (champ 2016)	2016	2015 (champ 2016)	2016
	Transport de voyageurs	44,3	44,0	15,0	15,2	2,7	3,5	30,7
Transport de marchandises	30,1	29,9	20,0	15,4	3,1	2,3	25,9	27,5
Autres services de transport	38,8	41,4	45,1	42,0	8,9	8,8	53,2	54,7
Activités de poste et de courrier	59,6	58,5	-19,7	-21,7	2,1	1,6	36,8	35,2
Transports et entreposage	39,2	39,8	23,0	21,7	4,9	4,9	43,2	43,3

Sources : estimations SDES d'après Insee-Ésane

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

Les entreprises du TRM représentent au sein du secteur des transports et entreposage près de 30 % des entreprises de transport, et emploient près de 25 % des salariés. Elles réalisent 22 % du chiffre d'affaires et 19 % de la valeur ajoutée brute.

En 2017, la situation économique s'améliorant, le chiffre d'affaires des entreprises du secteur des transports routiers de fret et services de déménagement pourrait progresser d'environ 6,1 % et atteindre 48,6 milliards d'euros. Compte tenu de la hausse des consommations intermédiaires (+ 3,3 %), la valeur ajoutée brute progresserait de 11,0 %. La masse salariale, en hausse de 4,9 %, n'impacterait pas négativement l'excédent brut d'exploitation qui pourrait croître de 41,9 %. Le taux de marge progresserait ainsi de 3,3 points.

UN CHIFFRE D'AFFAIRES EN HAUSSE EN 2016

Entre 2010 et 2015, le chiffre d'affaires, les consommations intermédiaires, la valeur ajoutée brute et les charges de personnel ont peu évolué. En 2016, le chiffre d'affaires a progressé de 2,9 % marquant une nette évolution par rapport aux années précédentes. Ainsi, la valeur ajoutée brute (VAb) des entreprises du TRM a progressé de 2,5 % malgré une hausse des consommations intermédiaires de 3,3 % imputable en partie à la forte augmentation de la sous-traitance incorporée (+ 5,8 %). Les charges de personnel en progression sensible (+ 4,2 %) ont contribué à une baisse de l'excédent brut d'exploitation (- 7,3 %) ainsi que du taux de marge (- 1,2 point) qui s'est établi à 11,7 %. Le chiffre d'affaires moyen par entreprise a progressé en 2016.

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

Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau 2016 (p)	Niveau 2017 (e)	Évolutions annuelles				
			2013	2014	2015	2016 (p)	2017 (e)
Chiffre d'affaires	45 787	48 572	0,3	-0,1	0,4	2,9	6,1
Production	45 213	47 963	0,2	0,2	0,7	2,9	6,1
Consommations intermédiaires	28 868	29 819	-0,1	-0,2	-0,7	3,1	3,3
<i>dont Sous-traitance incorporée</i>	6 085	-	12,0	5,9	4,3	5,8	-
<i>dont Locations, charges locatives et de copropriété</i>	2 715	-	0,3	1,5	2,9	3,2	-
<i>dont Achats de carburant</i>	5 732	6 358	-3,6	0,4	-7,3	1,0	10,9
Valeur ajoutée brute (VAb)	16 345	18 144	0,8	1,0	3,1	2,5	11,0
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	667	983	1,7	-3,0	-5,6	-0,8	47,4
Charges de personnel	13 761	14 441	-0,1	-0,9	0,7	4,2	4,9
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1 917	2 721	10,2	21,1	26,2	-7,3	41,9
<i>Taux de marge = EBE/VAb</i>	11,7 %	15,0 %	0,7 pt	1,8 pt	2,4 pts	-1,2 pt	3,3 pts
Charges financières	115	-	-4,5	-17,4	-6,7	-8,3	-
Résultat courant avant impôts (RCAI)	1 045	-	51,2	55,0	45,8	0,1	-
Capacité d'autofinancement	1 526	-	14,3	23,0	30,2	-10,2	-
Bénéfice (+) ou perte (-)	981	-	37,0	43,5	39,7	4,8	-
Immobilisations corporelles brutes	13 330	-	5,5	1,9	4,2	3,7	-
Total du passif de bilan	22 359	-	4,5	3,0	5,1	6,6	-
<i>dont Dettes et produits constatés d'avance</i>	14 421	-	3,5	0,7	1,5	5,9	-
<i>dont Emprunts, dettes assimilés</i>	3 667	-	6,2	-1,0	4,2	6,7	-
Investissements corp. hors apports	1 896	-	3,3	-7,4	13,5	14,4	-
Nombre d'entreprises (en unités)	34 540	-	5,3	-8,1	1,0	-0,2	-

Note : (p) provisoire, (e) estimé.

Sources : estimations SDES d'après Insee-Ésane, Acoess, CNR

UNE SENSIBLE REPRISE DE L'ACTIVITÉ EN 2017

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 (+ 10,3 %) après cinq années consécutives de baisse. L'activité des transports intérieurs nationaux progresse de 11,1 % tandis que celle des transports intérieurs internationaux est en léger recul (- 3,2 %).

Le chiffre d'affaires pourrait croître en 2017 de 6,1 % et atteindre 48,6 milliards d'euros, soit le plus haut niveau jamais atteint.

Les dépenses d'achats de carburants augmenteraient assez fortement (+ 10,9 %) après les baisses ou les stabilités enregistrées les années précédentes. Cette hausse est la conséquence des augmentations du coût du gazole professionnel (+ 8,4 %), des consommations unitaires des poids lourds (+ 0,6 %) et de la hausse du trafic des poids lourds français (+ 2,3 %). Il en résulterait un accroissement des consommations intermédiaires de 3,3 %, insuffisant cependant pour enrayer la sensible progression de la valeur ajoutée brute (+ 11,0 %). Les charges de personnel hors intérim seraient en nette hausse (+ 4,9 %) mais de bien moindre envergure que la croissance de la VAb ce qui explique que l'excédent brut d'exploitation devrait croître de 41,9 % et le taux de marge (EBE/VAb) gagnerait 3,3 points pour atteindre 15,0 %.

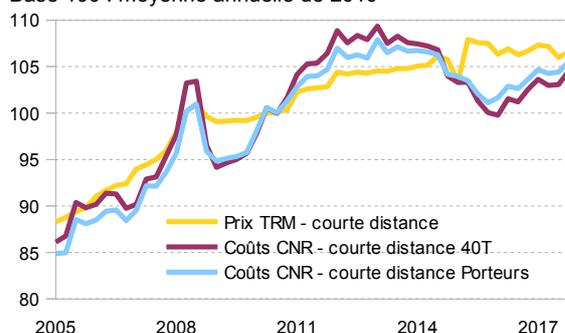
L'enquête de conjoncture de l'Insee sur l'opinion des chefs d'entreprise indique de légères embellies de la situation de trésorerie et de la tendance passée du résultat d'exploitation en 2017 par rapport à 2014 et 2015 même si leurs opinions restent encore un peu pessimistes. 2017 poursuit la tendance entamée en 2016.

AUGMENTATIONS DES COÛTS SUPÉRIEURES À CELLES DES PRIX, EN PARTICULIER SUR LA COURTE DISTANCE

En 2017 en moyenne annuelle, les prix des prestations augmentent un peu 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) : + 1,2 % pour le national et + 0,8 % pour l'international. Les coûts pour les entreprises sur la longue distance croissent à un rythme supérieur (+ 2,2 %) : 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 plus marqué : en moyenne annuelle, les prix sont quasiment stables (+ 0,2 %) alors que les coûts augmentent nettement : + 2,2 % pour les ensembles articulés 40 tonnes et + 1,9 % pour les véhicules porteurs.

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

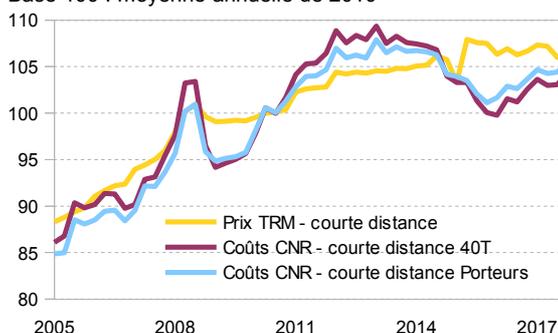
Base 100 : moyenne annuelle de 2010



Sources : SDES, Insee-Opise, CNR

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

Base 100 : moyenne annuelle de 2010



Sources : SDES, Insee-Opise, CNR

L'INVESTISSEMENT EN POIDS LOURDS SE POURSUIVRAIT

En 2017, les entreprises de TRM continueraient d'investir davantage, comme elles l'ont fait en 2015 et 2016. Le secteur est le principal acquéreur de véhicules industriels de plus de 3,5 tonnes et le nombre total d'immatriculations neuves de poids lourds augmente (+ 6,9 % après + 10,5 % en 2015 et + 12,6 % en 2016) pour atteindre près de 51 800 véhicules (camions, tracteurs routiers, véhicules automoteurs spécialisés) en 2017.

partie B : entreprises françaises de transport

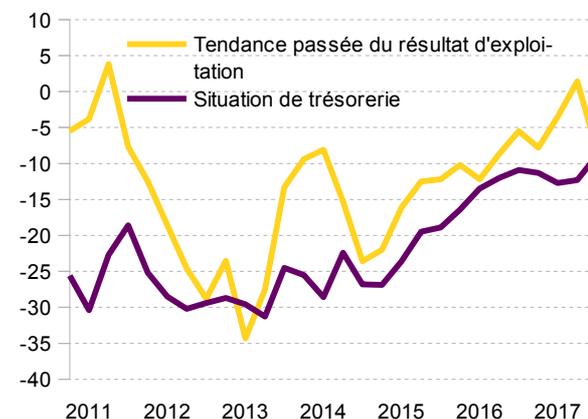
Figure B2.2-4 Indices de coûts des transports routiers de fret longue distance
Évolution annuelle en %

Évolution de l'indice (%)	2015	2016	2017	Taux de croissance annuel moyen 2012 - 2017
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remboursement partiel de la TIPP)	-11,5	-7,1	8,4	-4,3
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	-0,4	-0,5	0,9	0,2
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	0,1	1,2	1,0	1,1
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	-0,2	1,2	1,7	1,0
Personnel de conduite (salaires et charges)	-1,6	1,9	0,3	0,8
Frais de déplacement (repas et nuitées)	0,0	1,8	0,6	0,9
Charges de structure (personnel administratif)	-0,1	1,1	0,5	0,6
Indice synthétique hors gazole	-0,7	1,2	0,7	0,7
Indice synthétique	-4,1	-0,8	2,2	-0,9

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 presque toujours en dessous de 0 en 2017, cela signifie que les chefs d'entreprise sont plutôt "pessimistes" sur la tendance passée de leur résultat d'exploitation ainsi que sur leur trésorerie du moment. Ce "pessimisme" est cependant moindre en 2017 qu'entre 2014 et 2016.

Source : Insee, enquête mensuelle de conjoncture dans les services

Estimation du chiffre d'affaires pour 2017

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 plusieurs indicateurs :

- L'activité mesurée par le nombre de tonnes-kilomètres transportées (nationales et internationales) pour compte d'autrui par le pavillon français du TRM (+ 9,1 %) avec l'indice des prix des prestations (+ 1,0 %) donne une évolution de l'activité en valeur de + 10,2 %.
- L'indice de chiffre d'affaires de l'Insee, estimé à partir des déclarations de TVA, augmente de 7,0 %.

Ces deux indicateurs, en particulier le premier, semblent optimistes.

- L'« activité » mesurée par le nombre de véhicules-kilomètres pour compte d'autrui par le pavillon français du TRM (+ 4,1 %) avec l'indice des prix des prestations (+ 1,0 %) donne une évolution de l'« activité » en valeur de + 5,4 %. Cet indicateur n'est toutefois pas le plus adapté car il mesure plus la circulation que l'activité.

C'est pourquoi, pour bâtir l'estimation du compte d'exploitation du secteur, nous retenons une évolution intermédiaire de + 6,1 %.

B2.3 Entreprises de TRM dans l'UE en 2015

En 2015, le secteur du TRM regroupe 566 000 entreprises et emploie plus de 3,0 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 repartent à la hausse en 2015 (respectivement + 8 000 unités et + 114 000 emplois), entraînés surtout par les nouveaux États membres (NEM) dont la Pologne, ainsi que par le Royaume-Uni au sein de l'ancienne Europe des Quinze. En ce qui concerne le chiffre d'affaires, les NEM sont aussi plus dynamiques : + 7,5 % contre + 3,3 % pour le reste de l'Europe.

LE TRM EST PLUS DYNAMIQUE DANS LES NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES DE L'UE QUE DANS L'ANCIENNE EUROPE DES QUINZE

À 331 milliards d'euros, le chiffre d'affaires des entreprises de TRM de l'UE progresse nettement, en 2015, de 4,3 %. Italie, France, Allemagne, Royaume-Uni, Espagne, Pologne, et Pays-Bas concentrent 72,9 % du chiffre d'affaires du TRM de l'UE.

L'ancienne Europe des Quinze (UE-15) contribue à 58 % de cette hausse du chiffre d'affaires, grâce principalement au Royaume-Uni (+ 16,0 %). Le reste de la hausse provient des treize nouveaux États membres (NEM) notamment sous l'impulsion de la Pologne (+ 14,3 %). Si la progression de l'Italie est nettement moindre (+ 2,7 %), elle lui permet cependant de conserver le leadership de l'UE devant la France, avec un chiffre d'affaires de 44,9 milliards d'euros. Peu de pays sont en baisse et ces diminutions sont faibles hormis pour la Grèce (- 14,5 %). Parmi ceux-ci, figure la France (- 0,5 %) dont le chiffre d'affaires est de 42,4 milliards d'euros. Caractérisée par l'importance du transport pour compte propre, l'Allemagne conforte sa troisième place (41,2 milliards d'euros).

Allemagne, Royaume-Uni, France, Italie, Espagne, Pays-Bas et Pologne occupent aussi en 2015 les places les plus importantes en termes de valeur ajoutée aux coûts des facteurs : ils concentrent 75,8 % de celle-ci. La valeur ajoutée augmente dans l'UE (+ 6,6 %) que ce soit dans l'UE-15 (+ 6,0 %) ou dans les NEM (+ 9,3 %).

L'Allemagne reste à la première place en termes d'effectif total d'entreprises du TRM, avec 427 100 personnes soit une hausse de 2,7 % (+ 11 100 personnes par rapport à 2015) malgré une baisse importante du nombre de non salariés (- 2 300 personnes).

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

Parmi les NEM, la Pologne continue de conforter en 2015 sa place de principal pavillon (10,8 % de l'effectif total du TRM en UE, 7,5 % du chiffre d'affaires et 4,2 % de la valeur ajoutée).

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

Le coût annuel du travail, mesuré par le ratio « Charges de personnel / Effectif salarié » s'échelonne en 2015, dans les NEM, de 4 100 € par salarié (Bulgarie) à 17 000 € par salarié (Chypre) et dans les pays de l'ancienne UE-15, de 13 900 € (Grèce) à 48 300 € (Pays-Bas) en passant par 39 900 € en France. Selon les réglementations des pays, les cotisations sociales apparaissent ou non dans les charges de personnel.

Selon une étude du CNR¹ sur les coûts de personnel de conduite à l'heure en 2011-2012 dans cinq États, les pays de l'« Ouest » rémunèrent mieux leurs conducteurs que les pays de l'« Est » : les coûts étaient de 29,28 € / h et 23,23 € / h en France et en Allemagne de l'Ouest respectivement, tandis qu'en Allemagne de l'Est (15,41 € / h), Slovaquie (12,14 € / h) et Pologne (9,94 € / h) les coûts étaient moindres.

¹ « Comparatif du coût du personnel de conduite et des règles sociales applicables dans le TRM de quelques pays européens »

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B2.3-1 **Données de cadrage des entreprises de TRM dans l'Union européenne élargie en 2015**

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

2015	Effectif total	Effectif salarié	Effectif non salarié	Nombre d'entreprises	Chiffre d'affaires	VA brute aux coûts des facteurs	Charges de personnel (1)
Union européenne (UE) sauf Irlande	3 042 367	2 598 802	443 565	566 489	331 426	112 557	71 042
<i>UE-15 hors Irlande dont :</i>	2 017 482	1 742 630	274 852	353 132	247 991	91 942	60 305
Allemagne	427 089	389 011	38 078	36 921	41 194	18 324	10 639
France	332 406	325 230	7 176	34 415	42 351	14 986	12 984
Espagne	313 097	222 881	90 216	101 113	31 208	11 510	6 192
Italie	309 956	234 004	75 952	67 159	44 862	12 101	8 237
Royaume-Uni	259 670	246 419	13 251	46 569	37 320	16 454	9 255
Pays-Bas	114 995	105 949	9 046	11 139	19 946	7 234	5 116
Suède	78 319	64 611	13 708	14 820	10 569	4 175	3 037
Portugal	63 249	61 837	1 412	7 839	5 171	1 655	1 202
Autriche	59 637	53 247	6 390	6 577	9 546	3 162	2 020
NEM (2) en 2004-2007-2013 dont :	1 024 885	856 172	168 713	213 357	83 436	20 615	10 737
Pologne	327 899	238 085	89 814	83 414	24 826	4 759	2 060
Roumanie	133 012	128 387	4 625	26 205	7 722	1 543	541
République tchèque	121 099	91 523	29 576	30 312	8 005	2 107	1 012
Hongrie	70 946	63 154	7 792	13 992	4 989	1 338	699
Bulgarie	63 127	55 439	7 688	11 979	3 422	749	225

Évolutions 2015 / 2014

Union européenne (UE) sauf Irlande	3,9	5,0	-2,1	1,4	4,3	6,6	6,6
<i>UE-15 hors Irlande dont :</i>	3,0	4,5	-5,7	0,2	3,3	6,0	6,4
Allemagne	2,7	3,6	-5,6	-4,1	3,1	0,4	7,1
France	-4,4	-3,8	-24,3	-1,0	-0,5	3,2	0,6
Espagne	3,5	6,8	-4,0	-1,4	0,7	8,5	5,8
Italie	2,2	4,2	-3,3	-2,8	2,7	7,4	5,1
Royaume-Uni	18,5	19,6	1,4	21,3	16,0	16,3	21,6
Pays-Bas	2,9	2,7	5,4	-1,1	2,5	3,4	2,7
Suède	2,7	1,6	8,0	-1,3	-0,8	1,1	2,0
Portugal	4,1	4,5	-10,3	-2,0	3,2	12,7	9,6
Autriche	0,7	1,1	-2,7	-2,8	2,0	5,8	2,1
NEM (2) en 2004-2007-2013 dont :	5,8	6,1	4,3	3,5	7,5	9,3	7,6
Pologne	8,2	9,2	5,7	5,5	14,3	7,1	17,7
Roumanie	9,3	9,3	8,2	5,0	12,7	18,6	24,3
République tchèque	3,9	4,6	1,5	-1,0	4,9	20,7	13,5
Hongrie	6,3	7,1	0,6	1,3	6,1	15,8	12,5
Bulgarie	7,4	7,5	7,3	6,6	9,0	22,2	15,9

(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.

(2) NEM : 13 nouveaux États membres (en 2004, 2007 et 2013), 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 2015 pour l'Irlande.

Sources : Eurostat, estimations SDES

DES PROFILS D'ENTREPRISES TRÈS CONTRASTÉS ENTRE ANCIENS ET NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES

Les entreprises des nouveaux entrants concentrent 33,7 % des effectifs pour 25,2 % du chiffre d'affaires et 18,3 % de la valeur ajoutée en 2015.

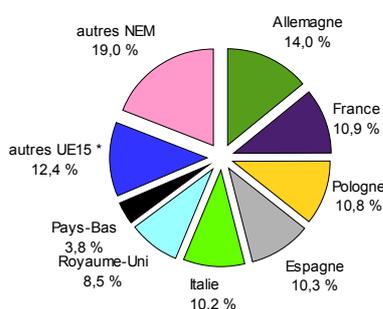
partie B : entreprises françaises de transport

Les entreprises de TRM des NEM sont globalement de plus petite taille (4,0 salariés par entreprise contre 4,6 pour l'ensemble de l'UE) mais l'écart continue de se resserrer. Si en Pologne, République Tchèque ou Slovaquie, le secteur est très diffus et la taille moyenne des entreprises se rapproche de celle de l'Italie, les pays baltes (surtout la Lituanie) disposent d'un secteur du TRM plus concentré et d'entreprises de plus grande taille, avec un nombre moyen de salariés par entreprise proche de celui de la France, des Pays-Bas ou de l'Allemagne.

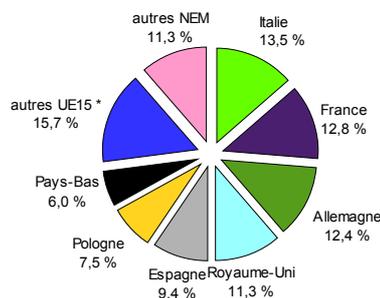
Ces écarts de rentabilité (VA / CA) entre anciens et nouveaux membres de l'UE restent importants. Cela peut refléter des différences structurelles sur les prix de certains facteurs de production (notamment travail) mais aussi un rapport de force avec les chargeurs plus défavorable aux transporteurs.

Figure B2.3-2 : poids des pays de l'Union européenne en 2015 dans le TRM

Effectif total (salariés et non-salariés) en %



Chiffre d'affaires en %



UE15* : UE-15 sauf Irlande

Sources : Eurostat , estimations SDES

Champ des pays retenus dans les statistiques 2015

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

Les limites des statistiques européennes

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

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

B2.4 Entreprises de la messagerie et du fret express

En 2016, le secteur de la messagerie – fret express regroupe 845 entreprises, nombre en forte diminution par rapport à 2015 (- 15,4 %). Le chiffre d'affaires du secteur, tout comme la production, ralentissent mais restent en hausse (respectivement + 0,4 % et + 0,9 %) pour s'établir à 8,5 milliards d'euros.

En 2016, l'activité de la messagerie se partage à parts égales entre la messagerie traditionnelle et l'express. Les envois nationaux restent très majoritaires (82,2 %).

LA VALEUR AJOUTÉE A AUGMENTÉ

La valeur ajoutée brute (VAb) s'est établie en 2016 à 2,1 milliards d'euros, soit une hausse de 3,6 % par rapport à 2015. Cette évolution résulte de la stabilisation des consommations intermédiaires (+ 0,1 %) conjointement à une hausse de la production. Cette dernière s'est accrue de 0,9 %, mais moins que l'année précédente (+ 2,5 %).

LA SOUS-TRAITANCE INCORPORÉE SE STABILISE

Les consommations intermédiaires représentent toujours les trois quarts du chiffre d'affaires en 2016. Cette année, leur évolution est faible (+ 0,1 %). Cela s'explique par les évolutions contradictoires de deux de ses composantes : la hausse de la plus importante, la sous-traitance incorporée (+ 0,4 %), est compensée par la forte baisse des achats de carburant (- 12,2 %). Cette sous-traitance 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	Évolutions annuelles			
	2016 (p)	2013	2014	2015	2016 (p)
Chiffre d'affaires	8 513	-6,3	-0,5	3,1	0,4
Production	8 489	-6,6	-0,3	2,5	0,9
Consommations intermédiaires	6 435	-8,4	1,3	2,7	0,1
<i>dont Sous-traitance incorporée</i>	4 322	-28,7	38,2	3,2	0,4
<i>dont Locations, charges locatives et de copropriété</i>	431	-6,4	-8,8	-1,9	1,6
<i>dont Achats de carburant</i>	177	-9,6	-5,1	-15,4	-12,2
Valeur ajoutée brute (VAb)	2 055	-0,7	-5,2	1,6	3,6
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	114	-7,8	-10,2	-7,2	0,6
Charges de personnel	1 776	-8,8	-9,9	-0,8	0,4
Excédent brut d'exploitation (EBE)	165	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
<i>Taux de marge = EBE/VAb</i>	8,0 %	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Charges financières	87	-26,7	-66,4	407,5	-13,8
Résultat courant avant impôts (RCAI)	47	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Capacité d'autofinancement	32	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Bénéfice (+) ou perte (-)	-20	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Immobilisations corporelles brutes	1 299	-10,9	-7,5	9,8	9,7
Total du passif de bilan	3 084	-3,0	-9,9	7,4	1,0
<i>dont Dettes et produits constatés d'avance</i>	2 199	-9,3	-10,9	4,1	5,6
<i>dont Emprunts, dettes assimilés</i>	227	-2,6	-60,2	29,9	-17,1
Investissements corp. hors apports	176	30,9	-14,2	30,1	13,2
Nombre d'entreprises (en unités)	845	-4,0	19,4	-13,6	-15,4

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

Sources : estimations SDES d'après Insee-Ésane

partie B : entreprises françaises de transport

DES CHARGES DE PERSONNEL EN LÉGÈRE HAUSSE

Les charges de personnel, évaluées à 1,8 milliard d'euros, ont légèrement augmenté en 2016 (+ 0,4 %) malgré la baisse marquée du nombre d'entreprises (- 15,4 %).

Cette hausse modérée ainsi que la faible augmentation du solde entre impôts indirects et subventions d'exploitation (+ 0,6 %), ont peu atténué l'impact de la croissance de la VAb sur l'excédent brut d'exploitation.

LE SECTEUR RÉINVESTIT

En 2016, le secteur de la messagerie est marqué par une hausse des investissements (+ 13,2 %) confirmant la bonne évolution de l'année passée (+ 30,1 %). Cet accroissement n'est pas financé exclusivement par une augmentation du recours à l'emprunt. En effet, ces derniers diminuent (- 17,1 %) contrairement à l'an passé (+ 29,9 %).

L'EXPRESS ET LA MESSAGERIE TRADITIONNELLE NATIONALE À PARTS ÉGALES

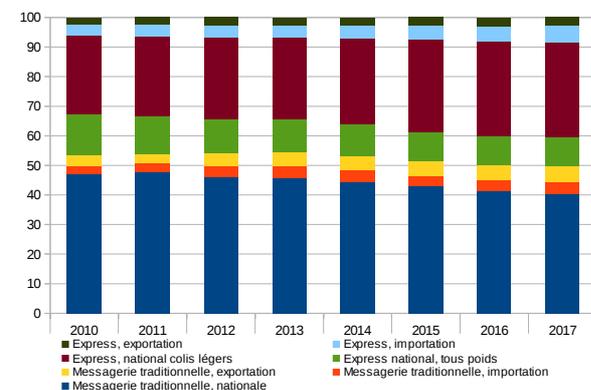
En 2017, d'après l'enquête trimestrielle sur l'activité de la messagerie, l'express continue de gagner du terrain sur la messagerie traditionnelle et représente, en termes de chiffre d'affaires annuel, 50,1 % du secteur contre 46,4 % en 2010. Les envois nationaux représentent 82,2 % de l'activité du secteur : messagerie traditionnelle (40,4 %), colis léger (32,2 %) et express tous poids (9,6 %).

PART GRANDISSANTE DU FRET EXPRESS COLIS LÉGERS

En 2017, l'indice de chiffre d'affaires de la messagerie traditionnelle nationale augmente de 1,7 %. Dans l'express tous poids, il s'accroît également (+ 4,4 %) et la croissance est encore plus importante pour le fret express colis légers (+ 6,2 %). Cette forte croissance du fret express des colis légers est une tendance de long terme.

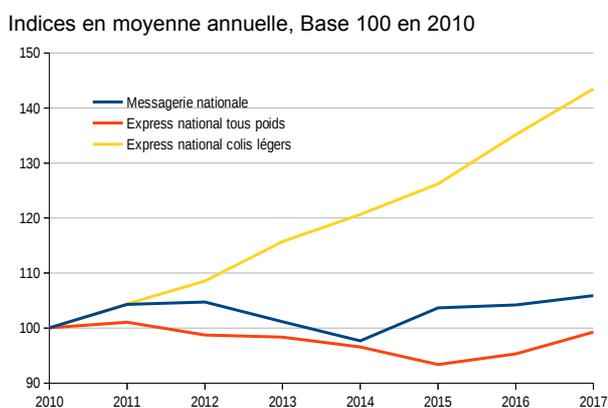
Entre 2016 et 2017, l'indice des prix de la messagerie - fret express est en hausse (+ 1,4 %) – (cf. fiche A10).

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 nationale



Champ : activité nationale uniquement

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). Au sein de l'express, on distingue aussi le traitement spécifique des « colis légers » (moins de 30 kg) de ceux qualifiés, par opposition, de « tous poids ».

À noter que l'enquête trimestrielle sur la messagerie est une enquête de branche alors que les données É sane font référence au secteur.

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

En Île-de-France, l'Épic RATP affiche de nouveau une hausse de sa production suite au redémarrage de l'économie mais réduit sensiblement ses investissements.

En province, la production des entreprises de transport collectif urbain diminuerait légèrement en 2016. Les recettes du trafic affichent une augmentation sensible malgré une baisse de la production kilométrique 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 DE RETOUR À LA HAUSSE

Après l'exception 2016, la production de la RATP repart à la hausse en 2017 (+ 2,0 %) et s'élève à 5 109 millions d'euros. 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 2 360 millions d'euros sont en hausse de 7,4 % (dont + 3,5 % au titre de la hausse du nombre de passagers). En 2017, on dénombre en Île-de-France 3 351,9 millions de voyages, soit une hausse du trafic de 1,3 % (+ 44,1 millions de voyages) par rapport à 2016.

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

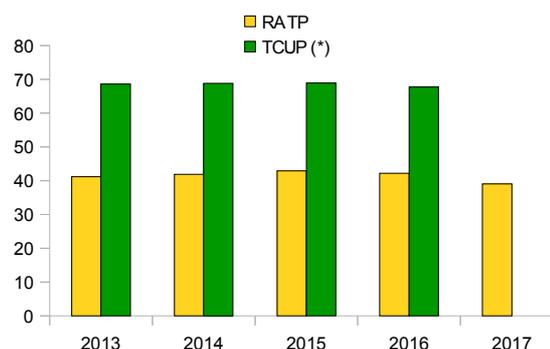
Niveau en millions d'euros, évolution en %
sauf mention contraire

	Niveau 2017	Évolutions annuelles			
		2015	2016	2017	2017 /2012
Production	5 109	1,9	-1,1	2,0	1,6
Recettes du trafic	2 360	-1,4	-0,7	7,4	1,5
Billets	709	-1,8	-8,1	6,2	-0,8
Forfaits Navigo	1 285	-0,9	4,5	9,8	2,8
Cartes Imagin'R	186	2,1	9,2	4,8	2,9
Autres titres	180	-5,0	-11,2	-1,0	0,7
Concours de fonctionnement	1 994	4,5	-2,8	-5,6	0,3
Autres produits	755	4,9	3,6	8,0	6,0
Consommations intermédiaires	1 130	5,7	5,0	2,9	3,3
Valeur ajoutée brute (VAb)	3 979	1,0	-2,7	1,8	1,2
Impôts, taxes et versements assimilés	304	5,3	32,2	-3,2	7,8
Charges de personnel	2 589	1,0	-1,5	2,1	1,1
Divers	-28	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1 114	-0,4	-9,2	3,0	0,2
Taux de marge (EBE/VAb) en %	28,0	-0,4 pt	-2,0 pts	0,3 pt	-
Dotations aux amortissements	653	0,3	2,4	2,0	2,9
Autres charges d'exploitation	9	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Résultat d'exploitation	453	1,1	-27,0	10,6	-3,8
Résultat financier	-152	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Résultat courant	300	11,0	-36,3	20,2	-1,0
Résultat exceptionnel	-36	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Intéressement des salariés	-51	19,3	-12,2	1,8	3,7
Résultat comptable	213	14,1	-60,2	50,7	-5,7
Capacité d'autofinancement	909	-3,4	-5,3	3,9	1,8

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 2017

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

partie B : entreprises françaises de transport

Cette croissance du trafic est surtout portée par le redémarrage de l'économie et du marché de l'emploi, par le retour des touristes et par les effets de long terme de la mise en place des Forfaits Toutes Zones (FTZ) sur les modes desservant les zonages extérieurs de l'Île-de-France (+ 14,2 millions de voyages sur le RER et + 7,0 millions de voyages sur le bus banlieue). Contrairement aux années précédentes, les modes ferrés portent l'essentiel de la hausse du trafic (+ 34,4 millions de voyages). Au sein des recettes du trafic, la plus grande progression concerne les Forfaits Navigo (+ 9,8 %) dont le nombre de titres augmente de 7,4 %.

Malgré la hausse des consommations intermédiaires (+ 2,9 %), la valeur ajoutée brute (VAB) croît à nouveau après le recul exceptionnel de l'année précédente (+ 1,8 % en 2017 contre - 2,7 % en 2016) pour atteindre 3 979 millions d'euros. La baisse (- 3,2 %) des impôts indirects (impôts, taxes et versements assimilés) couplée avec la hausse modérée des charges de personnel (+ 2,1 %), entraînent une augmentation de l'excédent brut d'exploitation (EBE) qui s'établit à 1 114 millions d'euros (contre 1 081 millions d'euros en 2016).

LE DÉFICIT FINANCIER DE LA RATP SE RÉSORBE LENTEMENT

Les charges financières continuent de s'alourdir, passant de 270 millions d'euros en 2016 à 281 millions d'euros en 2017, mais les produits financiers en augmentation de 17 millions d'euros permettent au déficit financier de se résorber un peu pour s'établir à 152 millions d'euros. Cette légère embellie couplée avec une résorption partielle du déficit exceptionnel (diminution des dotations aux amortissements dérogatoires, hausse des plus-values de cessions) et une baisse des impôts sur les bénéfices, expliquent en partie la forte progression du bénéfice (+ 50,7 %) qui atteint 213 millions d'euros. Cette hausse se répercute sur la capacité d'autofinancement qui s'élève désormais à 909 millions d'euros (+ 34 millions d'euros par rapport à 2016).

L'INVESTISSEMENT DE LA RATP BAISSÉ FORTEMENT EN 2017

La tendance amorcée en 2016 se confirme : les investissements réalisés par la RATP en 2017 diminuent fortement (- 12,6 % soit - 224 millions d'euros) pour s'établir à 1 560 millions d'euros soit à un niveau inférieur à celui de 2014. Malgré cette baisse substantielle, les investissements ont augmenté de 0,6 % en moyenne annuelle sur la période 2012-2017.

Environ 697 millions d'euros (soit - 46 millions d'euros par rapport à l'année précédente) sont investis pour accroître la capacité de transport dont 565 millions d'euros pour les opérations d'infrastructures d'accroissement de capacité de transport financé par le Contrat de Plan État Région (prolongements de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint Ouen, de la ligne 11 à Rosny Bois Perrier et de la ligne 4 jusqu'à Bagneux) et 133 millions d'euros pour les matériels roulants liés aux opérations d'accroissement de capacité de transport. Le réseau ferré (Métro, RER) représente 93 millions d'euros et le réseau bus-tramway 39 millions d'euros d'investissements.

863 millions d'euros (- 17 %) 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) : 748 millions d'euros de dépenses liées à la modernisation et l'entretien (dont les investissements dédiés aux systèmes de transports et aux infrastructures) et 115 millions d'euros de dépenses liées aux matériels roulants soit nettement moins qu'en 2016 (- 62 %).

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

Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau 2017	Evolutions annuelles			
		2015	2016	2017	2017 /2012
Capacité d'autofinancement	909	-3,3	-5,3	4,0	1,8
Aides à l'investissement	727	42,3	-8,5	-10,4	4,0
Investissements réalisés	1 560	14,8	-2,6	-12,6	0,6
Matériel roulant	247	4,4	-30,5	-51,3	-18,9
Croissance de la capacité de transport	133	-21,4	52,9	-36,3	2,2
Modernisation et entretien	115	12,9	-49,7	-61,7	-27,8
Infrastructures	1 313	25,1	16,0	2,7	10,4
Contrat de Plan État Région IdF	565	20,5	49,4	5,6	8,0
Modernisation et entretien	748	27,4	-0,1	0,7	12,5
Autres (1)	0	-	-	-	-
Besoins de financement total (2)	-235	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Endettement en fin d'année	5 148	3,7	3,9	-4,4	-0,3

(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 2016 (p)	Evolutions annuelles			
		2014	2015	2016 (p)	2016 (p) /2011
Total des produits	4 914	6,3	0,4	-0,9	2,7
dont produits du trafic hors compensations tarifaires	1 369	5,2	1,0	2,3	2,4
dont compensations tarifaires	105	-2,7	59,0	-11,5	7,0
dont autres subventions d'exploitation	3 223	6,8	-0,8	-2,3	2,7
Total des charges	4 914	6,3	0,4	-0,9	2,7
dont achats	472	-2,0	-3,7	-5,5	-0,3
dont charges de personnel	2 565	6,5	0,7	-2,0	2,9

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

TCU hors Île-de-France

LES RECETTES DU TRAFIC EN NETTE 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 4,0 % en 2017 malgré une baisse de la production kilométrique (- 0,6 % de nombre de kilomètres produits). Le « trafic » (nombre de voyages) progresserait de 1,7 %. La production diminue dans tous les réseaux (grandes agglomérations, agglomérations de taille moyenne, petites agglomérations). Concernant le trafic ainsi que les recettes de ce trafic, l'année 2017 est réussie pour les grandes et petites agglomérations. Les agglomérations de taille moyenne présentent un bilan plus mitigé avec un trafic en recul (- 0,2 %) qui n'empêche pas cependant une croissance de leurs recettes (+ 1,2 %).

En 2016, les produits d'exploitation auraient diminué (- 0,9 %) contrairement aux années précédentes (+ 2,7 % sur la période 2011-2016 en moyenne annuelle). Cette baisse s'explique principalement par la diminution des subventions d'exploitation : - 11,5 % pour les compensations tarifaires et surtout - 2,3 % pour les autres subventions qui pèsent pour 97 % de l'ensemble des subventions d'exploitation. Ces dernières représentaient 67,7 % des produits en 2016 soit 1,2 point de moins que l'année précédente. Les charges de personnel, qui constituent le premier poste de charges de fonctionnement des exploitants, se sont contractées en 2016 (- 2,0 % à l'inverse de la tendance moyenne annuelle de + 2,9 % sur la période 2011-2016).

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 8,0 % du chiffre d'affaires des entreprises de transport. Le secteur ferroviaire reste dominé par la SNCF qui assure la quasi-totalité du transport de voyageurs et près de 69 % 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.

En 2016, la production du secteur ferroviaire baisse de 10,5 %, et son excédent brut d'exploitation (EBE) de 39,7 % du fait de la réorganisation de la SNCF en 2015.

LES COMPTES DU SECTEUR EN 2016

Les comptes du secteur ferroviaire concernent les entreprises de fret et les entreprises de transport de voyageurs. La production baisse de 10,5 % en 2016. Les consommations intermédiaires diminuent de 4,4 % et la valeur ajoutée baisse de 18,2 %. Les charges de personnel baissent de 19,7 %. l'ensemble du secteur présente un EBE en baisse de 39,7 % en 2016. Ces baisses sont principalement dues à la réorganisation de la SNCF. En effet, dans l'ancienne configuration, la SNCF prêtait une partie de ses effectifs à RFF et enregistrait ce service dans son chiffre d'affaires. Dans la nouvelle configuration, cette transaction n'existe plus puisque ce personnel dépend désormais directement de SNCF Réseau.

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.

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 2016 (p)	Évolutions annuelles			
		2013	2014	2015	2016(p)
Production	18 629	1,0	1,4	-6,8	-10,5
Consommations intermédiaires	11 144	3,1	3,4	6,2	-4,4
Valeur ajoutée brute (VAb)	7 484	-0,9	-0,5	-19,4	-18,2
Charges de personnel	6 496	1,5	0,8	-13,1	-19,7
Excédent brut d'exploitation (EBE)	212	-8,7	-15,9	-67,2	-39,7
Taux de marge = EBE/VAb	2,8 %	-1,1 pt	-1,9 pt	-6,3 pts	-1,0 pt
Bénéfice (+) ou perte (-)	386	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.

Champ : codes NAF 49.1 ; 49.2

n. s. non significatif

Source: estimations SDES d'après Insee-Ésane

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.

partie B : entreprises françaises de transport

LA SNCF : UNE ORGANISATION EN TROIS ÉPIC

Depuis 2015, le Groupe SNCF est organisé en trois Épic : SNCF (Épic tête de groupe), SNCF Réseau (dont les comptes figurent dans la fiche A5.2) 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 que l'ancien Épic (par l'intermédiaire de SNCF Infra et de la Direction de la Circulation) réalisait pour RFF. Son périmètre d'activité ne se limite pas à des activités ferroviaires : la partie Voyageurs de SNCF Mobilités rassemble les activités essentiellement ferroviaires (transport en Île-de-France, transport public régional et interrégional, transport grande vitesse en France et en Europe et gestion et développement des gares) ; mais SNCF Logistics (transport et logistique de marchandises au niveau mondial) et Keolis (transports publics en Europe et dans le monde) réalisent du transport ferroviaire et du transport routier. Les comptes présentés dans cette fiche concernent l'Épic SNCF Mobilités. Il n'y a pas de fiche consacrée à SNCF Logistics qui a en 2017 un chiffre d'affaires de 10 milliards d'euros dont 8 milliards pour Geodis (transport routier de fret). Kéolis ne réalise aucune activité ferroviaire en France.

LES COMPTES DE L'ÉPIC SNCF MOBILITÉS

Avant 2015, les données sur la SNCF présentées ici concernent l'ancien Épic SNCF. En 2015, le premier semestre correspond à l'activité de l'ancien Épic SNCF, le second semestre à l'activité de SNCF Mobilités. Les activités ont été redistribuées et les comptes 2016 et 2017 ne sont pas comparables à ceux des années précédentes. Seuls sont donc comparables pour 2017 et les années 2015 et antérieures, les produits du trafic et les compensations versées par les Autorités organisatrices de transport (Régions, Île-de-France Mobilités et État).

Les produits du trafic (hors commandes publiques de l'État) sont en forte hausse en 2017 (+ 7,3 %) portés par les Grandes lignes et le trafic en Île-de-France. Les produits du trafic Île-de-France sont ainsi en forte hausse (+ 8,4 %) après une forte baisse en Île-de-France en 2016 liée à la mise en place du forfait toutes zones, mais ils ne retrouvent pas leur niveau de 2012.

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

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau		Évolution annuelle	
	2017	2016	2017	2017 / 2012
Production	17 301	-17,6	3,3	-4,3
dont : Produits du trafic (1)	8 946	3,8	6,5	0,6
Prestations de service pour les AOT et Île-de-France Mobilités et compensations tarifaires	5 461	5,4	0,7	2,9
Consommations intermédiaires	9 736	-11,1	3,7	-0,2
dont : Redevance infrastructure	3 845	-3,9	5,3	2,0
Valeur ajoutée	7 304	-24,7	-0,7	-9,1
Rémunérations	5 459	-26,7	-2,0	-9,6
Excédent brut d'exploitation	1 400	-30,0	40,0	-4,9
Résultat net	590	ns	ns	ns

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

ns : non significatif

Source: SNCF

Les prestations de services pour les Autorités organisatrices de transport sont décrites dans la fiche A5.1. Elles progressent de 0,7 % en 2017 et de 2,9 % en moyenne annuelle depuis 2012.

L'activité de fret engendrerait en 2017 un chiffre d'affaires en hausse (+ 2,3 %) en lien avec la hausse du volume transporté et la baisse des prix. Depuis 2012, le produit du trafic de fret baisse de 3,2 % en moyenne annuelle.

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

Évolutions annuelles en %

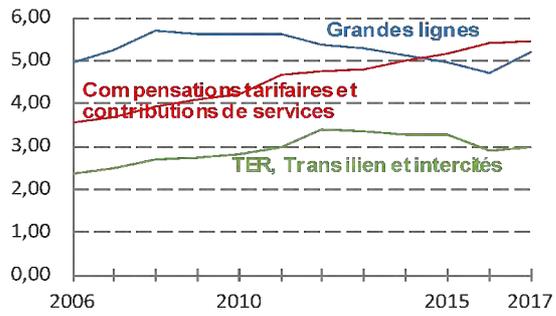
	Produits du trafic*			Volumes transportés			Produit moyen		
	en millions d'euros			en milliards voy-km ou milliards t-km			en c€/voy-km ou c€/t-km		
	2017	évolutions		2017	évolutions		2017	évolutions	
		2017	2017 / 2012		2017	2017 / 2012		2017	2017 / 2012
Voyageurs	8 168	7,3	-1,4	87	8,2	1,0	9,4	-0,9	-2,5
Grandes lignes	5 181	10,1	-0,6	52	11,9	1,6	9,9	-1,6	-2,2
Intercités	606	1,9	-4,3	7	3,3	-3,0	8,7	-1,4	-1,4
TER	1 495	0,0	-0,7	14	5,0	-0,8	10,9	-4,8	0,1
Île-de-France	885	8,4	-4,1	14	1,5	3,4	6,2	6,8	8,5
Fret	810	2,3	-3,2	19	3,5	-2,3	4,3	-1,2	-0,9

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

Source: SNCF.

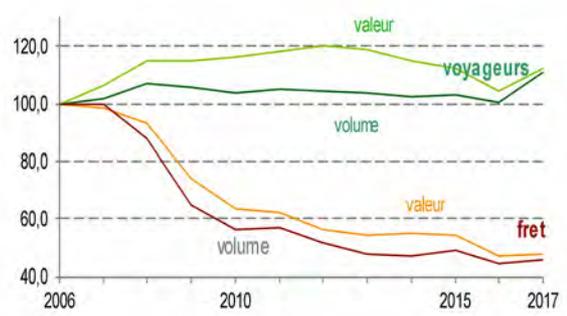
partie B : entreprises françaises de transport

Figure B2.6-4 Évolution de la production de la SNCF Mobilités par produit
Niveaux en milliards d'euros



Source: SNCF

Figure B2.6-5 Évolution de la production de transport de la SNCF Mobilités
En indice base 100 en 2006



Sources: SDES d'après SNCF

B2.7 Entreprises de transport fluvial

La production des entreprises françaises de transport fluvial a nettement chuté en 2016 (- 9,0 %) traduisant une baisse pour la quatrième année consécutive. Avec un montant de 667 millions d'euros, elle représente 0,3 % de celle des entreprises françaises de transport. Bien que l'excédent brut d'exploitation (EBE) ait diminué pour la troisième année consécutive, le bénéfice est resté positif en 2016. Enfin après trois années de diminution, les investissements corporels ont progressé de 20,9 % en 2016.

En 2017, le volume de la production des transports fluviaux, mesuré par l'indice d'activité des services de transport (IAST), continue de diminuer dans le fret fluvial (- 1,2 %) où les prix des prestations des services augmentent (+ 0,3 %). Selon la comptabilité nationale, la production de la branche correspondante baisse nettement en valeur (- 7,0 %, *fiche A2*).

CHIFFRE D'AFFAIRES EN BAISSÉ DE 2013 À 2016

En 2016, le secteur des transports fluviaux comptait 1 024 entreprises, dont 311 dans les transports fluviaux de passagers. Les effectifs salariés du secteur « passagers » sont supérieurs à ceux du fret (3 059 salariés en équivalent temps plein contre 943 dans le fret). Le fret fluvial compte près de quatre fois plus de non-salariés que le secteur « passagers ». Le transport fluvial de passagers recouvre essentiellement les activités de croisière et les activités de plaisance avec équipage. La location de coches de plaisance (« petits bateaux ») se situe principalement en Languedoc-Roussillon et Bourgogne alors que la région Île-de-France transporte près des trois quarts des passagers en « bateaux promenade ».

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

Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016 (p)	2013	2014	2015	2016 (p)
Chiffre d'affaires	668	-2,3	-2,3	-1,9	-9,3
Production	667	-3,5	-2,2	-1,9	-9,0
Consommations intermédiaires	418	-10,5	-3,0	-4,4	-10,0
<i>dont Sous-traitance incorporée</i>	92	-23,3	-36,8	-4,7	-20,8
<i>dont Locations, charges locatives et de copropriété</i>	70	1,1	7,2	10,3	1,2
<i>dont Achats de carburant</i>	23	-8,6	-9,9	-16,4	-10,0
Valeur ajoutée brute (VAb)	249	13,7	-0,8	2,5	-7,3
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	12	46,6	8,0	0,9	-9,1
Charges de personnel	177	3,1	7,7	6,2	-3,9
Excédent brut d'exploitation (EBE)	60	33,7	-16,9	-5,4	-15,8
<i>Taux de marge = EBE/VAb</i>	24,3 %	5,2 pts	-5,6 pts	-2,2 pts	-2,4 pts
Charges financières	9	21,7	-42,9	-11,2	-37,8
Résultat courant avant impôts (RCAI)	24	27,5	10,7	-1,4	-22,3
Capacité d'autofinancement	62	14,0	-3,3	-22,4	8,8
Bénéfice (+) ou perte (-)	37	n. s.	n. s.	2,7	57,1
Immobilisations corporelles brutes	764	2,9	-11,6	-1,4	-3,0
Total du passif de bilan	673	-6,0	-13,8	0,2	-5,4
<i>dont Dettes et produits constatés d'avance</i>	457	-3,4	-20,2	2,6	-10,0
<i>dont Emprunts, dettes assimilés</i>	248	-4,6	-32,2	-1,3	-13,8
Investissements corp. hors apports	71	-61,8	-16,9	-3,3	20,9
Nombre d'entreprises (en unités)	1 024	-1,5	3,4	-3,8	-2,7

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

Sources : estimations SDES d'après Insee-Ésane

partie B : entreprises françaises de transport

La production a continué de reculer en 2016 (- 9,0 %) amplifiant la tendance des trois années précédentes. Cette baisse en 2016 s'explique par secteur du fret (- 19,5 %). Les consommations intermédiaires (CI) ont continué à se contracter (- 10,0 %) : cette baisse se retrouve dans le fret (- 22,9 %) alors que les consommations intermédiaires ont progressé de 2,2 % dans le sous-secteur « transports fluviaux de passagers ». Les charges de personnel de 177 millions d'euros ont aussi diminué (- 3,9 % dont fret : - 17,1 %).

La valeur ajoutée brute (VAb) a atteint 249 millions d'euros en 2016 soit une baisse (- 7,3 %) consécutive à la forte baisse de la production. Suite à ce recul, l'excédent brut d'exploitation (EBE) s'est dégradé (- 15,8 %) pour la troisième année consécutive. Ainsi, le taux de marge (EBE / VAb) de 2016 est redescendu à 24,3 % soit 10,2 points de moins qu'en 2013. En revanche, la diminution des charges exceptionnelles en 2016 a permis à la capacité d'autofinancement (CAF) de repartir à la hausse pour atteindre 62 millions d'euros, et au bénéfice de nettement progresser puisqu'il est passé de 23 millions d'euros en 2015 à 37 millions d'euros en 2016 (7 millions d'euros pour le sous-secteur « passagers » et 30 millions d'euros pour le fret).

Enfin, la hausse de la capacité d'autofinancement a été favorable aux nouveaux investissements (corporels hors apports) qui ont progressé de 20,9 % pour atteindre 71 millions d'euros ; autre facteur explicatif de cette croissance : la baisse des emprunts et dettes assimilés (- 13,8 %), pour la quatrième année consécutive.

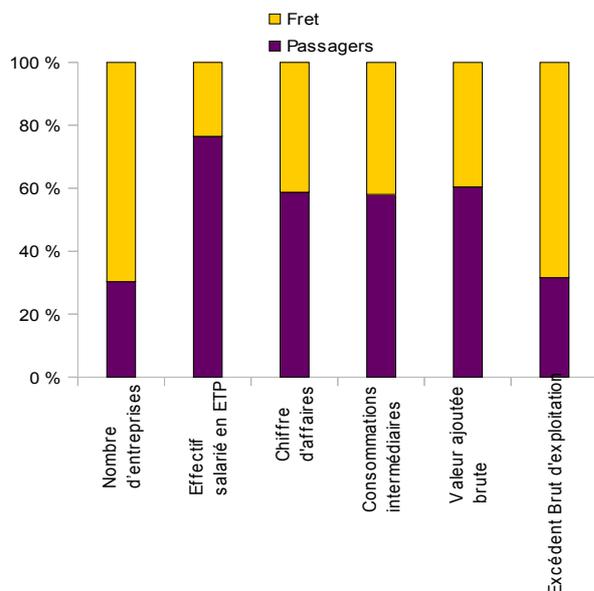
ENTRE 2012 ET 2016, DYNAMISME DU TRANSPORT DE « PASSAGERS » ET REcul DU « FRET »

Les comptes d'exploitation du transport fluvial de fret se sont dégradés entre 2012 et 2016 : le chiffre d'affaires s'est contracté (- 40,7 % entre 2012 et 2016), les consommations intermédiaires ont diminué aussi (- 50,1 %) ce qui a entraîné une baisse de la valeur ajoutée brute (- 15,4 %) et de l'excédent brut d'exploitation (- 13,4 %). Le nombre d'entreprises et l'effectif salarié ont fait de même (respectivement - 18,5 % et - 15,3 %).

Les parts du transport de « passagers » dans le transport fluvial ont donc progressé mécaniquement du fait du recul du fret mais aussi de la progression intrinsèque du sous-secteur « passagers » : son chiffre d'affaires a augmenté de 22,5 %, la valeur ajoutée brute de 32,9 % mais néanmoins l'excédent brut d'exploitation est resté stable (- 0,2 %). Dans le même temps, le nombre d'entreprises et les effectifs salariés ont crû respectivement de 35,3 % et 53,1 %.

Figure B2.7-2 Indicateurs économiques selon le type d'activité en 2016

En %



ETP : équivalent temps plein

Sources : estimations SDES d'après Insee-Ésane

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

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



Marchandises* : série lissée

Source : SDES.

partie B : entreprises françaises de transport

LE VOLUME D'ACTIVITÉ CONTINUE DE DIMINUER DANS LE FRET EN 2017 POUR LE PAVILLON FRANÇAIS

À l'image du transport fluvial de marchandises qui recule en 2017 (- 1,8 %, cf. fiche E4), l'activité, évaluée par l'indice d'activité des services de transports (IAST) fluviaux intérieurs (hors transit) baisse en moyenne annuelle en 2017 (- 1,6 %) pour la quatrième année consécutive.

LÉGÈRE HAUSSE DES PRIX DES PRESTATIONS EN 2017

L'indice général (national et international) des prix du transport fluvial de fret augmente en 2017 (+ 0,3 % qui se décompose en + 0,3 % pour le transport national et + 2,2 % pour l'international). Sur la période 2012-2017 l'indice global diminue légèrement en moyenne annuelle (- 1,3 %).

HAUSSE DE LA CAPACITÉ DE LA FLOTTE FLUVIALE FRANÇAISE APRÈS QUATRE ANNÉES DE BAISSÉ

En 2017, la flotte fluviale française, composée de 1 086 bateaux porteurs français (automoteurs et barges), diminue de deux unités, mais sa capacité, qui s'élève à 1,117 million de tonnes de port en lourd (tpl), augmente (+ 1,9 %) après quatre années successives de recul. Cette hausse affecte plus le transport de marchandises générales. La capacité moyenne par bateau progresse en 2016 (+ 2,1 %) pour atteindre 1 029 tonnes.

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

Niveau en unité, évolution annuelle en %

unités	Niveau	Évolutions annuelles			
	2017	2015	2016	2017	2017/ 2012
Marchandises générales	1 036	-4,2	-6,9	-0,1	-3,6
automoteurs	730	-4,6	-7,7	1,1	-3,4
barges et chalands	306	-3,2	-5,1	-2,9	-4,0
Marchandises liquides	50	-20,9	-3,8	-2,0	-9,6
automoteurs citernes	22	-29,0	0,0	0,0	-10,4
barges citernes	28	-13,9	-6,5	-3,4	-9,1
Total	1 086	-5,1	-6,8	-0,2	-3,9

Source : VNF

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

capacité (milliers de tpl)	Niveau	Évolutions annuelles			
	2017	2015	2016	2017	2017/ 2012
Marchandises générales	1 019	-0,6	-5,0	2,0	-1,5
automoteurs	621	-0,9	-5,1	5,7	-0,8
barges et chalands	399	-0,1	-4,9	-3,2	-2,5
Marchandises liquides	98	-9,1	-3,6	0,2	-4,4
automoteurs citernes	48	-7,1	-1,0	4,2	-1,1
barges citernes	51	-10,7	-5,8	-3,3	-7,0
Total	1 117	-1,4	-4,9	1,9	-1,8

Source : VNF

Pour 2017, 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 TRF (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. La production des 944 entreprises françaises de transport maritime (fret et passagers) représente 6,0 % de la production des entreprises françaises de transport. Fin 2017, elles opèrent avec 165 navires d'un âge moyen de 10,2 ans. Une partie importante de la production est assurée par un seul acteur. La production a fortement diminué en 2016 (- 14,9 %) malgré l'augmentation dans le secteur des transports de passagers. En 2017, selon les indices d'activité des services de transport (IAST) maritime, la situation serait en léger recul pour le transport de passagers.

EN 2016, LA SITUATION FINANCIÈRE DES ENTREPRISES FRANÇAISES DE TRANSPORT MARITIME S'EST FORTEMENT DÉGRADÉE

À 13,1 milliards d'euros en 2016, la production du secteur des entreprises de transport maritime a nettement chuté (- 14,9 %) après les hausses de 2014 (+ 3,4 %) et de 2015 (+ 10,4 %). Si le secteur « passagers » a progressé de 5,2 % en 2016, la baisse est imputable au secteur du fret (- 17,0 %) qui représente 88 % de la production du transport maritime.

Les consommations intermédiaires ont fortement diminué en 2016 (- 9,4 %). Cette tendance se retrouve dans leurs composantes : la sous-traitance incorporée (« cœur de métier ») confiée à une autre entreprise a nettement baissé (- 18,2 %) de même les locations (- 10,1 %) et surtout les achats de carburants (- 31,9 %). Le recul moindre des consommations intermédiaires par rapport à celui de la production, a engendré une nette baisse de la valeur ajoutée brute (VAb) du secteur qui est passé de 1,2 milliard d'euros en 2015 à 254 millions d'euros en 2016.

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

Niveau en millions d'euros et évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016 (p)	2013	2014	2015	2016 (p)
Chiffre d'affaires	13 292	-1,9	3,7	10,9	-15,3
Production	13 087	-2,5	3,4	10,4	-14,9
Consommations intermédiaires	12 833	-1,2	2,1	10,0	-9,4
<i>dont Sous-traitance incorporée</i>	1 131	3,3	-21,4	29,7	-18,2
<i>dont Locations, charges locatives et de copropriété</i>	2 979	-5,9	3,5	24,6	-10,1
<i>dont Achats de carburant</i>	1 203	-6,2	-1,6	-29,1	-31,9
Valeur ajoutée brute (VAb)	254	-18,2	22,7	14,7	-79,2
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	-21	-8,1	-5,2	-4,6	-75,4
Charges de personnel	784	1,2	5,0	6,8	-13,1
Excédent brut d'exploitation (EBE)	-509	-56,9	98,4	30,8	-227,0
<i>Taux de marge = EBE/VAb</i>	-200,6 %	-16,5 pts	11,0 pts	4,0 pts	-233,5 pts
Charges financières	1 350	15,7	-6,8	69,0	-25,9
Résultat courant avant impôts (RCAI)	-278	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Capacité d'autofinancement	-325	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Bénéfice (+) ou perte (-)	-370	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Immobilisations corporelles brutes	3 709	21,1	-0,2	17,0	-32,5
Total du passif de bilan	15 351	12,2	8,3	3,6	7,3
<i>dont Dettes et produits constatés d'avance</i>	10 518	16,4	5,9	-1,6	13,1
<i>dont Emprunts, dettes assimilés</i>	4 797	28,7	-1,3	-9,6	29,4
Investissements corp. hors apports	431	-8,7	72,2	49,7	-75,0
Nombre d'entreprises (en unités)	944	16,4	13,7	6,6	3,2

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

Champ : entreprises de France métropolitaine et des Dom.

Sources : estimations SDES d'après Insee-Ésane

partie B : entreprises françaises de transport

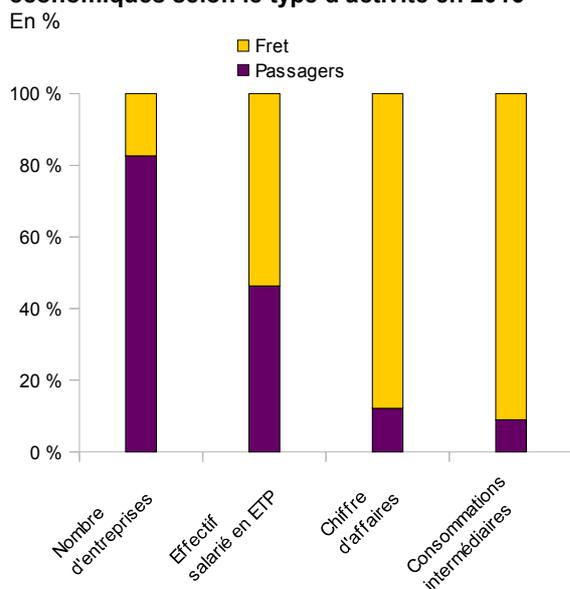
Les charges de personnel ont été fortement réduites en 2016 (- 13,1 %) pour atteindre 784 millions d'euros soit le niveau le plus bas de la décennie. Malgré des charges financières nettement allégées (- 471 millions d'euros par rapport à 2015) qui ont permis une progression du résultat financier, la forte chute de la production a grevé le résultat courant avant impôts qui est devenu négatif en 2016 pour s'établir à - 278 millions d'euros (contre + 198 millions d'euros en 2015). Le résultat exceptionnel ayant suivi la même tendance, en passant de 6 millions d'euros en 2015 à - 93 millions d'euros en 2016 (diminution moindre des charges que celle des produits), mécaniquement la capacité d'autofinancement (CAF) ainsi que le compte de résultat sont devenus négatifs, respectivement à - 325 millions d'euros et - 370 millions d'euros. Cette dégradation a directement impacté les investissements corporels bruts hors apports qui se sont fortement contractés : 431 millions d'euros en 2016 contre 1,7 milliard d'euros en 2015. Contrairement à 2015, le taux d'endettement (Emprunts et dettes assimilées / Total du passif de bilan) s'est nettement accru en 2016 (+ 5,3 points), passant de 25,9 % en 2015 à 31,2 % en 2016 suite à une forte hausse du numérateur (+ 29,4 %).

EN 2017, LA SITUATION POURRAIT S'AMÉLIORER

En 2017, l'indice d'activité des services de transport (IAST) maritime pour les passagers diminue légèrement (- 0,6 %). L'activité de CMA-CGM, troisième opérateur mondial de ligne régulière conteneurisée qui emploie plus de 30 000 salariés dont 4 500 en France (2 300 pour le siège social à Marseille), augmente nettement en 2017 : + 32,1 % pour le chiffre d'affaires consolidé grâce à une augmentation des volumes transportés de 21,1 %. Un des facteurs explicatifs de cette croissance est l'offre de service « Ocean Alliance », lancée le 1^{er} avril 2017, proposée par le groupe grâce à une alliance avec de grandes compagnies asiatiques. Cette offre couvre 40 services maritimes en partageant la flotte du groupe, en offrant plus de ports, d'escales directes et de meilleurs temps de transit. Un autre facteur est l'acquisition par le groupe, en juin 2016, de l'entreprise singapourienne Neptune Orient Lines (NOL, marque commerciale American President Lines (APL)) dont les lignes maritimes n'étaient pas en concurrence avec CMA-CGM auparavant. Par ricochet, cette forte augmentation du chiffre d'affaires permet au groupe d'afficher un résultat opérationnel de près de 1,6 milliard de dollars (contre 29 millions de dollars en 2016) et un résultat consolidé redevenu largement positif (701 millions de dollars *versus* - 452 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), diminue légèrement passant de 453 millions d'euros en 2016 à 431 millions d'euros en 2017. Le bénéfice régresse aussi de 24 millions d'euros à 7 millions d'euros.

Figure B2.8-2 Répartition des indicateurs économiques selon le type d'activité en 2016

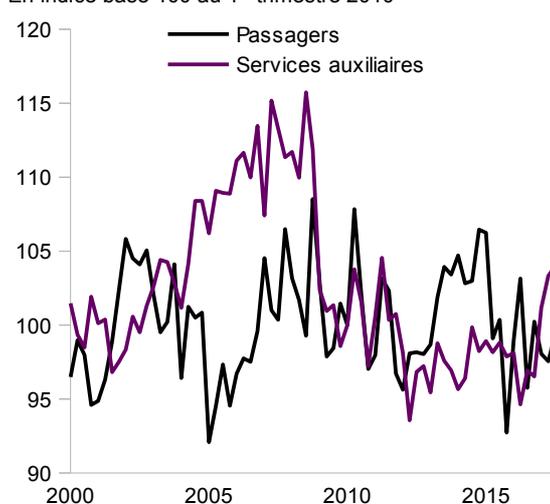


(*) : ETP : équivalent temps plein

Sources : 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.

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

partie B : entreprises françaises de transport

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

LA FLOTTE MARITIME FRANÇAISE DÉDIÉE AU TRANSPORT MARITIME

La flotte de commerce sous pavillon français compte 165 navires dédiés au transport au 31 décembre 2017. Son volume commercial approche 5,8 millions d'unités de jauge brute, en hausse de 1,6 %. Sa capacité d'emport de 6,9 millions de tonnes de port en lourd (tpl), diminue légèrement (- 0,6 %) sur la même période. L'âge moyen de la flotte française s'accroît de 0,2 an pour atteindre 10,2 ans au 31 décembre 2017.

LA FLOTTE MARITIME FRANÇAISE DÉDIÉE AUX SERVICES MARITIMES

Au 31 décembre 2017, la flotte de commerce sous pavillon français compte 243 navires dédiés aux services maritimes. Si le nombre de navires augmente de trois unités en un an, le volume commercial régresse fortement et totalise 416 332 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)

Niveau divers, évolutions en %

	Niveau 2017	Évolutions annuelles			
		2015	2016	2017	2017 / 2012
Nombre de navires dédiés au transport	165	-6,1	0,0	-1,8	-3,6
Volume commercial (milliers de jauge brute)	5 756	5,9	3,8	1,6	0,5
Maximum transportable (milliers de tonnes de port en lourd)	6 863	6,3	6,6	-0,6	0,2
Âge moyen (années)	10,2 ans	+0,3 an	+1,5 an	+0,2 an	+0,1 an

Source : DGITM

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

Niveau divers, évolutions en %

	Niveau 2017	Évolutions annuelles			
		2015	2016	2017	2017 / 2012
Nombre de navires dédiés aux services	243	3,9	-0,8	1,3	1,8
Volume commercial (milliers de jauge brute)	416	6,7	3,9	-7,7	2,8
Âge moyen (années)	15,1 ans	-3,1 ans	+1,6 an	+0,3 an	-

Source : DGITM

B2.9 Compagnies aériennes françaises

En transportant 43 % des passagers aériens en France et 30 % du fret, les compagnies aériennes françaises réalisent 8,8 % de la production des entreprises françaises de transport en 2016. Avec 19,1 milliards d'euros, la production des compagnies aériennes a nettement diminué en 2016 (- 5,2 %). En 2017, leur activité avec 195 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 2017, le trafic aérien de l'ensemble des compagnies aériennes opérant en France est soutenu, en augmentation de 6,1 % par rapport à 2016. Pour les seules compagnies françaises qui ont transporté 69,1 millions de passagers, il augmente de 4,1 %.

Le secteur aérien français est concentré sur quelques très grosses entreprises, dont le Groupe Air France (le Groupe franco-néerlandais Air France-KLM est à la cinquième place mondiale pour les passagers-kilomètres payants en 2017).

Au sein des compagnies françaises, le groupe Air France domine le secteur en transportant plus 80 % des passagers-kilomètres et 86 % des tonnes-kilomètres de fret.

ACTIVITÉ DE NOUVEAU EN HAUSSE EN 2017

L'activité du transport aérien de passagers, mesurée par l'Indice d'activité des services de transport (IAST) aérien de passagers, est de nouveau croissante en 2017 (+ 4,7 %) après le léger recul de 2016 (- 0,6 %). L'activité du fret est aussi en hausse en 2017 (+ 5,3 %) après deux années consécutives de baisse.

En 2016, le secteur des transports aériens de passagers comptait 626 entreprises soit - 16,4 % par rapport à 2015. La production du secteur a reculé (- 5,2 %) pour s'établir à 19,1 milliards d'euros. Cette baisse est la plus forte sur la période 2012-2016. Les consommations intermédiaires (CI) ont été réduites (- 8,6 %) que ce soit en sous-traitance incorporée (« cœur de métier ») confiée à une autre entreprise (- 9,0 %), en locations (- 0,8 %) et surtout en achats de carburants (- 26,4 %), poste qui contribue pour près de 30 % à l'ensemble des consommations intermédiaires. Le recul de ces dernières ont permis une hausse de la valeur ajoutée brute (+ 2,7 %) malgré la forte diminution de la production.

partie B : entreprises françaises de transport

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

Sauf mention contraire, niveau en millions d'euros et évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016 (p)	2013	2014	2015	2016 (p)
Chiffre d'affaires	18 867	1,1	-3,2	4,9	-5,0
Production	19 053	0,7	-2,7	5,3	-5,2
Consommations intermédiaires	12 907	0,3	-0,7	2,3	-8,6
<i>dont Sous-traitance incorporée</i>	1 617	10,6	-4,2	17,6	-9,0
<i>dont Locations, charges locatives et de copropriété</i>	1 983	-0,8	-4,2	8,9	-0,8
<i>dont Achats de carburant</i>	3 791	-5,2	-3,9	-8,6	-26,4
Valeur ajoutée brute (VAB)	6 146	1,6	-7,6	13,3	2,7
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	143	-10,5	-18,0	1,7	12,9
Charges de personnel	5 094	-4,7	-3,2	1,3	1,2
Excédent brut d'exploitation (EBE)	909	379,0	-53,3	343,8	10,3
<i>Taux de marge = EBE/VAB</i>	14,8 %	6,2 pts	-4,0 pts	10,3 pts	1,0 pt
Charges financières	544	-14,2	36,6	-12,6	-47,5
Résultat courant avant impôts (RCAI)	13	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Capacité d'autofinancement	506	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Bénéfice (+) ou perte (-)	268	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Immobilisations corporelles brutes	12 729	-5,6	-1,9	0,6	11,1
Total du passif de bilan	13 568	-1,0	-3,3	-2,5	7,0
<i>dont Dettes et produits constatés d'avance</i>	9 271	1,0	-8,0	-3,6	1,5
<i>dont Emprunts, dettes assimilés</i>	2 100	-10,7	-32,9	-16,9	-4,8
Investissements corp. hors apports	1 869	21,7	-4,8	11,3	89,4
Nombre d'entreprises (en unités)	626	13,6	16,7	32,0	-16,4

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

Sources : estimations SDES d'après Insee-Ésane

La faible hausse des charges de personnel (+ 1,2 %) couplée avec la progression de la valeur ajoutée brute, ont entraîné une croissance de l'excédent brut d'exploitation (EBE) qui est passé de 824 millions d'euros en 2015 à 909 millions d'euros en 2016. Avec des charges financières réduites de moitié (- 47,5 %), le secteur a affiché un résultat financier à nouveau positif et par conséquent de bons résultats pour les autres soldes intermédiaires de gestion (résultat courant avant impôts, capacité d'autofinancement) jusqu'au résultat net comptable qui est redevenu un bénéfice de 268 millions d'euros alors que le secteur avait enregistré auparavant huit années consécutives de perte.

REPRISE DE L'ACTIVITÉ DES COMPAGNIES FRANÇAISES EN 2017

L'activité du groupe Air France (y compris compagnies franchisées) est de nouveau en progrès en 2017 : elle augmente à la fois pour le nombre de passagers-kilomètres (+ 4,1 %) et pour le nombre de passagers (+ 4,0 %). La maison mère (respectivement 93 % des passagers-kilomètres et 82 % des passagers du groupe) enregistre une hausse de son activité (+ 3,3 % pour les passagers-kilomètres et + 3,2 % pour les passagers) après la baisse de 2016. Au sein du groupe, Transavia France, compagnie à bas coûts, continue de fortement se développer avec une activité encore en expansion : + 16,1 % pour les passagers-kilomètres et + 10,5 % pour les passagers (respectivement + 26,3 % et + 32,0 % en 2016).

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 (+ 7,5 %) ou pour les passagers (+ 4,7 %).

Parmi les neuf 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 Corsair (recul des passagers-kilomètres) et XL Airways France (baisse des passagers). En niveau, les plus fortes progressions sont à mettre au crédit d'Air Caraïbes (1,1 milliard de passagers-kilomètres et 136 milliers de

partie B : entreprises françaises de transport

passagers en plus par rapport à 2016). Pour l'ensemble des compagnies françaises, l'activité est en hausse de 4,7 % pour les passagers-kilomètres et de 4,1 % pour les passagers.

FORTE DÉGRADATION DES COMPTES CONSOLIDÉS DU GROUPE AIR FRANCE-KLM EN 2017

Le chiffre d'affaires de l'ensemble du groupe Air France-KLM sur l'exercice 2017 est en augmentation (+ 3,8 %) pour atteindre 25,8 milliards d'euros. Cette hausse permet au groupe d'afficher un résultat d'exploitation courant consolidé en progrès pour la troisième année consécutive. La modification des plans retraite KLM se solde par des charges non courantes qui s'élèvent à 1 889 millions d'euros suite à l'acceptation par KLM et le syndicat des pilotes de modifier le régime de retraite de ces derniers. Cette charge grève considérablement le résultat des activités opérationnelles et au final le résultat net du groupe Air France-KLM qui passe de + 792 millions d'euros en 2016 à - 275 millions d'euros en 2017.

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 2017 (- 0,3 point). Cette part atteint 32,7 % soit son plus bas niveau depuis dix-sept ans. Ce retrait, entamé depuis 2013, est effectif en Amérique et surtout en Europe. Par contre en Afrique et surtout en Asie/Océanie, ce taux repart à la hausse.

Figure B2.9-2 **Activités des principales compagnies aériennes françaises en 2017**

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

Compagnies françaises	Passagers-km		Passagers	
	2017	2017 /2016	2017	2017 /2016
Groupe Air France :	155 224	4,1	56 993	4,0
AIR FRANCE	143 692	3,3	46 768	3,2
TRANSAVIA FRANCE	8 845	16,1	5 650	10,5
HOP!	2 536	0,9	4 427	0,7
JOON	150	-	148	-
AIR CARAIBES	8 311	15,6	1 561	9,5
CORSAIR	8 283	-4,4	1 224	0,8
AIR AUSTRAL	5 202	5,9	1 150	4,2
XL AIRWAYS FRANCE	4 646	1,7	653	-7,9
AIR TAHITI NUI	3 727	1,1	447	1,8
AIGLE AZUR	2 746	7,2	1 973	4,0
AIRCALIN	1 698	0,3	428	1,3
FRENCH BEE	1 240	-	132	-
AIR CORSICA	1 071	6,6	1 819	5,6
ASL AIRLINES / EUROPE AIRPOST	846	17,8	446	16,5
OPENSKIES	783	0,2	134	0,3
LA COMPAGNIE	335	43,7	57	43,5
AIR TAHITI	291	7,1	843	7,0
CAIRE - AIR GUYANE EXPRESS	100	1,6	377	3,1
Autres Compagnies	292	-31,3	850	-6,8
Total	194 796	4,7	69 087	4,1

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 %

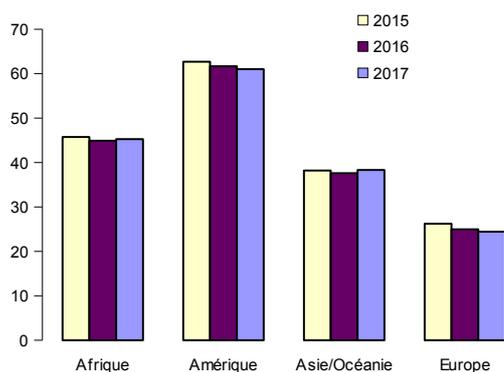
	Niveau 2017	Évolution annuelle 2017
Chiffre d'affaires	25 781	3,8
Produits des activités ordinaires	25 784	3,8
EBITDAR *	4 352	14,9
EBITDA *	3 264	20,3
Résultat d'exploitation courant	1 488	41,8
Résultat des activités opérationnelles	-419	n. s.
Résultat avant impôts des entreprises intégrées	-517	n. s.
Résultat net des entreprises intégrées	-288	n. s.
Résultat net des activités poursuivies	-267	n. s.
Résultat net	-275	n. s.

* 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.

* EBITDAR : Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation, Amortization and Rents. Cet agrégat est adapté aux secteurs tels que celui de l'aérien, finançant une part significative de leurs actifs au moyen de contrats de location opérationnelle. Il est obtenu en excluant de l'EBITDA défini ci-dessus les charges de location opérationnelle des avions.

Source : Groupe Air France-KLM

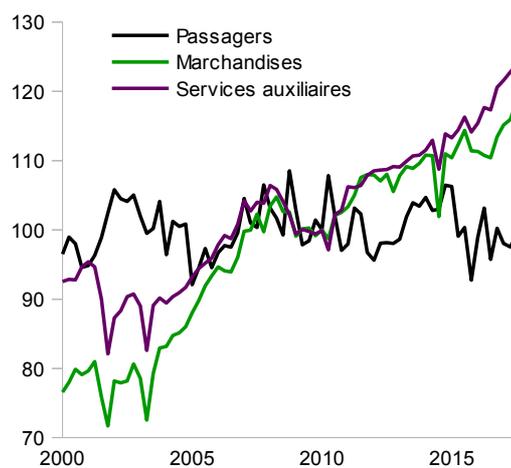
Figure B2.9-4 Parts de marché des compagnies françaises (sur l'ensemble des compagnies) pour les grands faisceaux depuis la métropole
En % des passagers transportés



Source : CNR

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

IAST base 100 en 2000 en moyenne annuelle



Source : SDE

B3.1 Sociétés d'autoroutes concédées

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

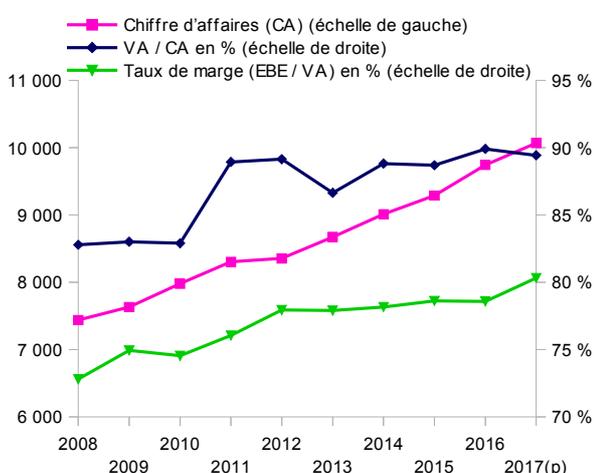
Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	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 %



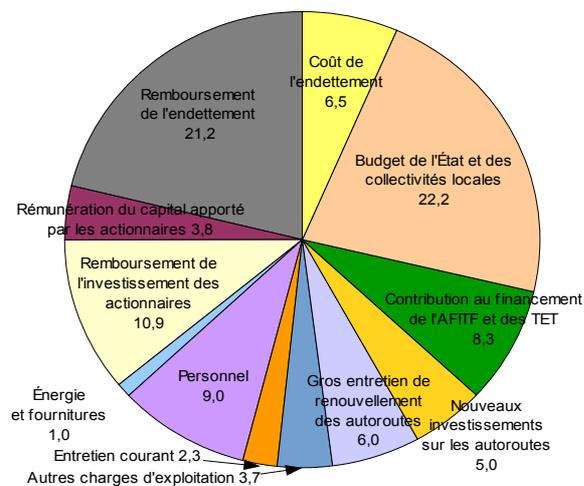
(p) : données 2017 provisoires.
Source : DGITM

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 %

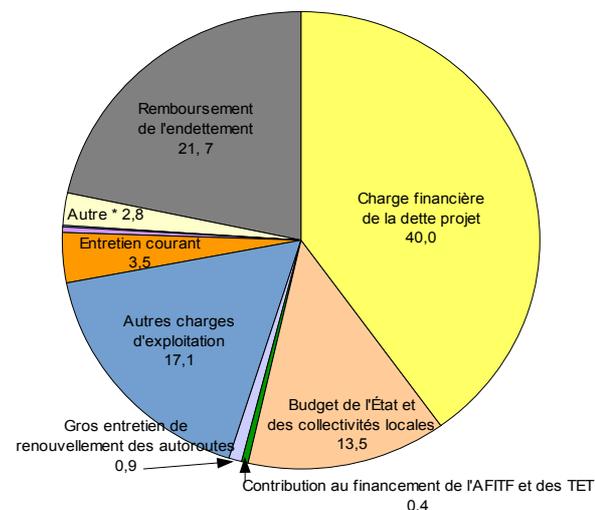


Sociétés historiques : ASF, Escota, Cofiroute, APRR, Area, Sanef, SAPN, ATMB, SFTRF.

Source : DGITM

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

En %



Sociétés récentes : Alis, Alicorne, Adelaç, CEVM, Aliénor, Arcour, Atlantes et Albea.

** Autre : Personnel; Énergie et fournitures; Remboursement de l'investissement des actionnaires; Rémunération du capital apporté par les actionnaires*

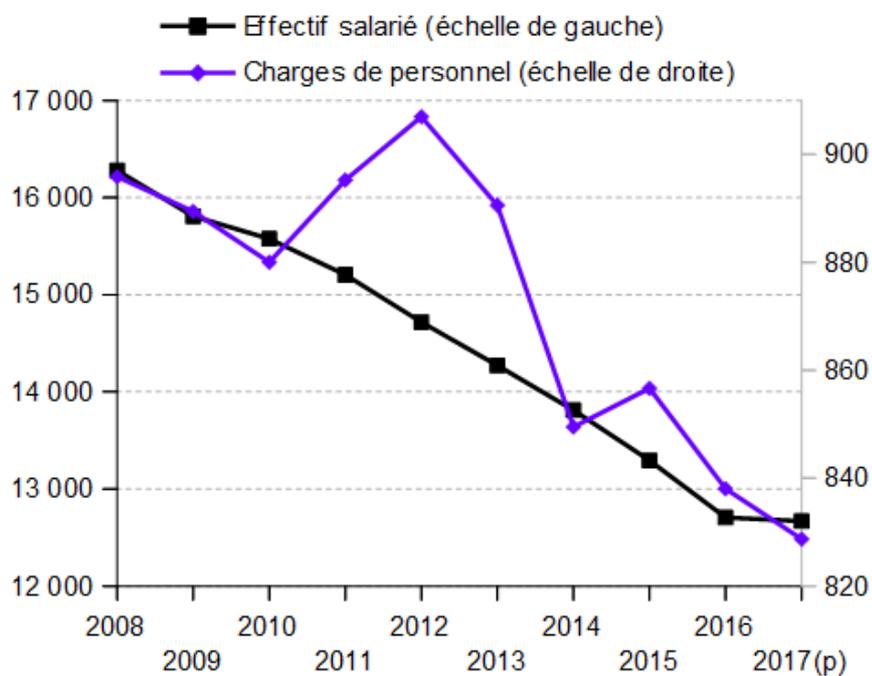
Source : DGITM

2012-2017 : CHIFFRE D'AFFAIRES EN NETTE PROGRESSION ET BAISSÉ 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 (dont Aéroports de Paris)

Avec un chiffre d'affaires de 5,6 milliards d'euros en 2016, les services auxiliaires aériens participent à 2,7 % du chiffre d'affaires des entreprises de transport.

Aéroports de Paris (ADP) est la principale entreprise de services auxiliaires aériens et réalise en 2017 un chiffre d'affaires de 2,8 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, ses soldes sont de nouveau à la hausse. Les investissements progressent encore en 2017 (+ 3,5 %) après les fortes hausses de 2015 (+ 31,3 %) et surtout 2016 (+ 51,2 %) pour atteindre le niveau record de 801 millions d'euros. La dette financière à moyen et long termes augmente pour la septième année en huit ans.

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

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

Figure B3.2-1 Ratios économiques selon la taille des aéroports (2012)

En %, sauf chiffre d'affaires par passager en euros

	Chiffre d'affaires par passager en euro	Part du CA dans le CA des aéroports	Part de l'investissement dans l'investissement des aéroports	Charges d'exploitation /produits d'exploitation	Endettement /chiffre d'affaires	Investissement /chiffre d'affaires
Aéroports de Paris (ADP)	29,4	66,0	69,1	90,6	131,5	23,4
Grands aéroports d'État	16,8	21,8	20,6	92,3	67,8	21,1
Aéroports de taille moyenne (> 500 000 passagers)	17,1	5,3	2,8	95,8	23,8	11,6
Aéroports de taille intermédiaire (100 à 500 000 passagers)	21,4	1,7	1,2	98,5	4,7	15,7
Petits aéroports	83,1	0,4	0,3	95,7	13,9	18,8
Aéroports d'Outremer	21,8	4,8	6,0	98,6	21,7	27,9
Ensemble des aéroports	24,0	100,0	100,0	91,9	102,6	22,3

Source : DGAC

SOLDES INTERMÉDIAIRES DE GESTION D'ADP À NOUVEAU EN HAUSSE

Le chiffre d'affaires en 2017 est en progression de + 2,8 % (+ 76 millions d'euros) et s'élève à 2 820 millions d'euros. Cette augmentation s'explique par la hausse des redevances aéronautiques (+ 53 millions d'euros), portée par la croissance du trafic passager de 4,7 % par rapport à l'année précédente et d'un « effet mix » faisceau favorable (contribution plus importante des vols les plus rémunérateurs *id est* les plus longs). Le produit des redevances spécialisées des activités aéronautiques est en hausse (+ 11 millions d'euros) et en particulier le dégivrage avion (+ 5 millions d'euros) du fait des conditions climatiques du début de 2017. Les redevances d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (PHMR) croissent de 5 millions d'euros en lien avec la hausse du trafic départ. Parmi les autres contributions à l'augmentation du chiffre d'affaires figurent la hausse des activités commerciales (+ 10 millions d'euros), et plus particulièrement des boutiques en zone publique (+ 5 millions d'euros) et des bars et restaurants (+ 4 millions d'euros), portées par la bonne dynamique du trafic ainsi que la hausse des revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire (RLSSA) de 7 millions d'euros. Cette croissance du chiffre d'affaires est cependant freinée par la baisse des

partie B : entreprises françaises de transport

revenus des parkings (- 4 millions d'euros) suite à la baisse du ticket moyen et du taux de fréquentation, la diminution des recettes locatives (- 2 millions d'euros) ainsi que celle des prestations industrielles (- 1 million d'euros) notamment sur le thermique et le frigorifique.

Les consommations intermédiaires sont maîtrisées avec une faible augmentation de 1,7 % principalement imputable à la sous-traitance. Cela impacte favorablement la valeur ajoutée brute (VAb) qui croît à nouveau en 2017 de 3,0 % (depuis 2001, la VAb a augmenté chaque année hormis en 2016). Cela induit une très légère augmentation (+ 0,1 point) du taux de valeur ajoutée (VAb / CA). Les charges de personnel augmentent un peu (+ 0,9 %) malgré la légère baisse des effectifs salariés moyens (- 0,6 %). Les impôts et taxes baissent légèrement (- 1,6 %). Ces faibles variations couplées avec la hausse de la VAb explique l'augmentation de l'excédent brut d'exploitation (EBE) de l'entreprise (+ 4,9 %) en hausse constante depuis 2003 à l'exception de l'année 2016. Il s'élève à plus de 1,2 milliard d'euros. Le taux de marge gagne ainsi 1,1 point et la capacité d'autofinancement (CAF) affiche une quatrième progression annuelle en cinq ans (+ 14,8 %) pour atteindre 934 millions d'euros.

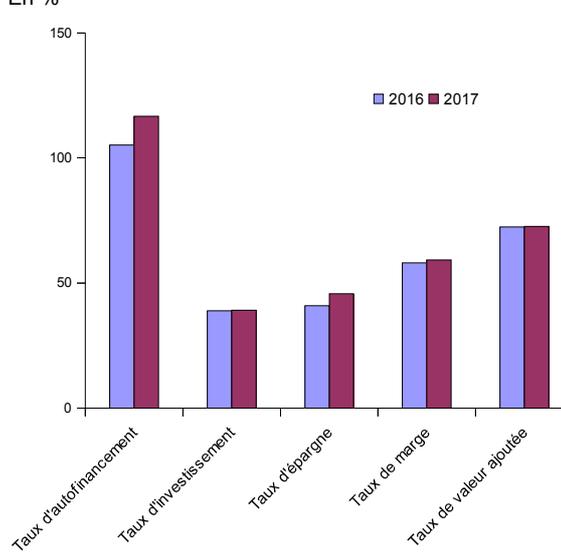
Figure B3.2-2 Les comptes d'Aéroports de Paris (ADP) Figure B3.2-3 Les ratios financiers d'ADP

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2017	Évolutions annuelles				2017/ 2012
		2015	2016	2017		
Chiffre d'affaires	2 820	-0,9	0,3	2,8	1,6	
Consommations intermédiaires	832	-12,2	4,6	1,7	-2,3	
Valeur ajoutée brute	2 047	3,5	-0,6	3,0	3,5	
Charges de personnel	590	0,2	-0,8	0,9	0,8	
Impôts, taxes	247	-2,5	9,1	-1,6	8,1	
Excédent brut d'exploitation	1 211	6,6	-2,3	4,9	4,1	
Charges financières	151	20,9	-8,3	5,6	-4,4	
Capacité d'autofinancement (CAF)	934	2,2	-1,2	14,8	5,3	
Investissements	801	31,3	51,2	3,5	5,4	
Dette financière moyen et long termes	4 736	8,2	-3,0	11,8	7,2	

Source : ADP

En %



Source : ADP

POURSUITE DE LA CROISSANCE DES INVESTISSEMENTS D'ADP

La croissance de la CAF permet à ADP de poursuivre ses investissements qui continuent de croître (+ 3,5 %) après la forte hausse de 2016 (+ 51,2 %).

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 rénovation du terminal 2B et sa jonction avec le terminal 2D, l'achèvement de la construction du nouveau siège social, l'acquisition de la partie Nord de l'immeuble de bureaux « le Dôme » à Roissy-Paris, les travaux de mise aux normes des systèmes de traitement des eaux pluviales.

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 refonte du processus de départ international du terminal Sud, les travaux d'extension des aires Golf et la mise en conformité du virage LGN-LJS, l'extension du Hall 1 d'Orly Ouest, la seconde phase de la rénovation de la piste 4.

Sur l'aéroport de Paris-Le Bourget, les investissements concernent les travaux en prévision de la construction de la future gare du Grand Paris et sur la fiabilisation de la zone Nord Atlas.

partie B : entreprises françaises de transport

Aéroports de Paris a par ailleurs réalisé en 2017 des investissements significatifs pour ses fonctions support et sur des projets communs aux deux plates-formes principales, notamment l'achat d'équipements d'inspection des bagages en soute au standard 3 lié à la réglementation européenne, la mise au standard des sanitaires et des développements informatiques.

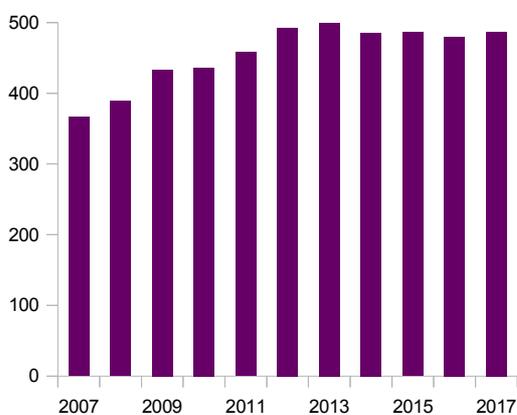
Aéroports de Paris finance globalement son programme d'investissements principalement par autofinancement, et le cas échéant par un recours à de la dette à moyen et long termes.

La dette financière à moyen et long termes d'ADP repart à la hausse pour la septième année (+ 11,8 %) en huit ans et atteint 4,7 milliards d'euros. Cette hausse est entièrement due à l'augmentation des échéances à moyen terme (1 à 5 ans).

En 2017, ADP verse 261 millions d'euros de dividendes (+ 1,2 % par rapport à 2016) soit 2,64 euros par action.

Figure B3.2-4 Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire (ex-taxe d'aéroport)

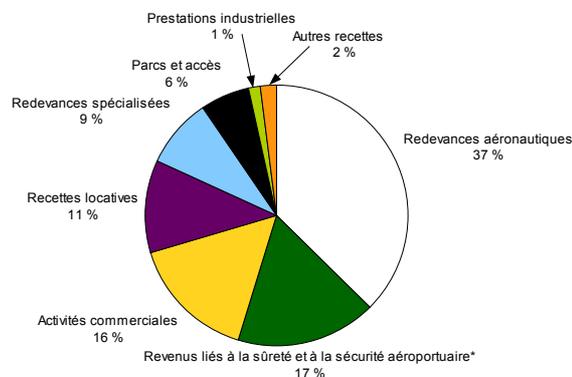
En millions d'euros



Source : ADP

Figure B3.2-5 Répartition du chiffre d'affaires d'ADP en 2017

En %



Source : ADP

partie C

Emploi et salaires

— Au 31 décembre 2017, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1,4 million de salariés, soit 7,5 % des salariés du secteur privé hors intérim. Les effectifs salariés des transports et de l'entreposage augmentent de 0,6 % en un an, et l'emploi intérimaire du secteur de 14,6 %.

Le salaire moyen par tête progresse un peu plus lentement en 2017 (+ 1,1 %) qu'en 2016 (+ 1,3 %). La hausse est plus soutenue dans le transport de marchandises, alors qu'elle est nettement inférieure dans le transport de voyageurs.

Les tensions s'accroissent sur le marché du travail pour les métiers de la conduite, faisant apparaître des difficultés de recrutement.



partie C : emploi et salaires

L'EMPLOI SALARIÉ CONTINUE D'AUGMENTER EN 2017, PORTÉ PAR LE TRANSPORT ROUTIER DE FRET (TRF)

Fin 2017, 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 ralentit par rapport à 2016 (+ 0,6 % après + 1,0 %) et reste inférieure à l'augmentation des effectifs dans l'ensemble du secteur privé (+ 1,2 %, voir figure C-1).

Comme en 2016, la plus forte hausse d'effectifs vient du transport routier de fret (+ 3,9 %, soit + 14 000 emplois). L'entreposage et la manutention continuent de créer des emplois à un rythme soutenu (+ 2,8 % en moyenne annuelle depuis cinq ans, + 4 300 emplois en 2017).

La baisse des effectifs se poursuit en 2017 dans les activités de poste et de courrier (- 3,4 %, - 8 200 emplois) et dans le transport ferroviaire (- 1,6 %, - 2 800 emplois). Pour la première fois depuis 1998, l'emploi salarié se replie dans les transports routiers de voyageurs (TRV) : - 0,5 %, soit - 500 emplois. Après une forte progression en 2016, l'emploi salarié recule de 1,5 % dans le secteur des taxis et VTC.

L'emploi intérimaire du secteur continue de progresser vigoureusement (+ 14,6 % sur un an, + 13,4 % de croissance annuelle moyenne sur cinq ans). Avec 98 900 intérimaires fin 2017, 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 – s'établit à 6,7 % (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			
	2017	2015	2016	2017	2017 / 2012
Transport principalement de voyageurs	480,4	0,2	0,8	-0,4	0,3
Ferroviaire (y c. fret)	164,5	-0,4	-0,9	-1,6	-0,8
Transport collectif urbain (TCU)	101,2	0,8	0,5	0,6	1,1
Transport routier de voyageurs (TRV)	103,8	2,7	3,3	-0,5	2,2
Aérien (y c. fret)	63,8	-3,7	-0,6	0,1	-1,7
Autre transport de voyageurs	47,1	1,6	4,9	1,3	2,0
dont taxis et VTC	25,6	5,0	10,2	-1,5	4,0
Transport de marchandises (hors ferroviaire et aérien)	390,4	1,0	3,2	3,7	1,3
Routier et services de déménagement	378,4	1,4	3,3	3,9	1,4
Par conduites	4,6	-3,0	-0,4	0,2	-1,2
Maritime	6,3	-12,0	-1,3	-1,6	-1,7
Fluvial	1,1	-4,0	1,2	0,3	-3,3
Autres services de transport	282,6	0,8	2,8	1,6	1,3
Entreposage et manutention	115,0	2,7	2,9	3,9	2,8
Organisation du transport de fret	103,6	0,1	3,5	0,5	1,1
Exploitation des infrastructures	64,1	-1,3	1,7	-0,5	-0,7
Activités de poste et de courrier	230,7	-3,1	-3,7	-3,4	-2,8
Transports et entreposage (hors intérim)	1 384,1	-0,1	1,0	0,6	0,2
Transports et entreposage hors "53"⁽¹⁾ (hors intérim)	1 153,4	0,6	2,1	1,5	0,9
Intérim utilisé dans Transports et entreposage	98,9	12,1	22,9	14,6	13,4
Ensemble secteur privé hors intérim (2)	18 538,5	0,3	0,8	1,2	0,4
Intérim utilisé dans l'ensemble du secteur privé	743,4	10,3	16,6	8,2	8,0

(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

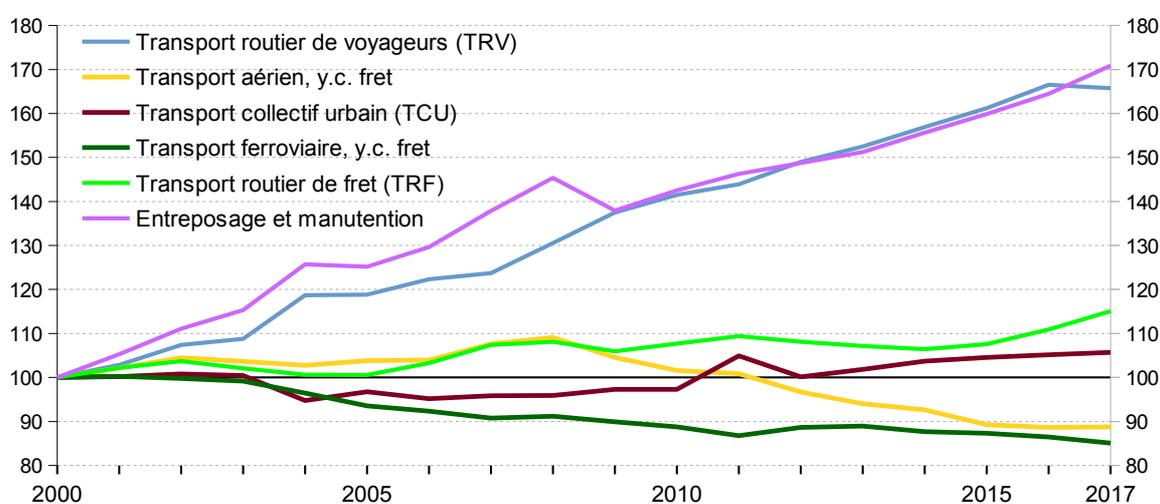
Sources : SDES à partir d'Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Acooss-Urssaf, Dares, Insee ; SNCF

DES ÉVOLUTIONS DE L'EMPLOI SALARIÉ CONTRASTÉES PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ SUR LONGUE PÉRIODE

Depuis 2000 (figure C-2), le dynamisme du secteur de l'entreposage et de la manutention est particulièrement marqué. L'emploi salarié du transport routier de voyageurs, en hausse continue depuis 2000, stagne cette année. Le transport routier de marchandises crée des emplois depuis 2015 malgré des difficultés de recrutement accrues (voir infra § marché du travail). Dans le transport aérien, les effectifs diminuent globalement depuis 2008. Dans le transport ferroviaire, les effectifs sont en baisse depuis 2000.

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 Acooss-Urssaf, Dares, Insee ; SNCF

LA POPULATION DES SALARIÉS CONTINUE DE VIEILLIR

Fin 2015, les salariés des transports et de l'entreposage sont en moyenne âgés de 43,3 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 3,3 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 (14 % contre 22 % pour l'ensemble du secteur privé), sauf chez les conducteurs du TRV (50 %). Le taux d'emploi à temps partiel augmente avec l'âge et les femmes y sont sur-représentées.

HAUSSE DE LA MASSE SALARIALE

La hausse de la masse salariale dans les transports et l'entreposage se poursuit et s'amplifie (+ 1,9 % en 2017 après + 1,5 %). Cette accélération est due au transport de marchandises hors ferroviaire (+ 4,5 % après + 3,0 %) et aux autres services de transport (+ 3,8 % après + 2,7 %).

DAVANTAGE D'HEURES SUPPLÉMENTAIRES EN 2017

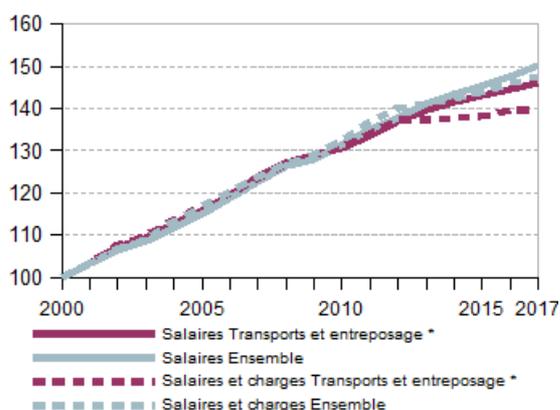
Les transports et l'entreposage se caractérisent par un recours important aux heures supplémentaires qui représentent un complément de rémunération non négligeable. En 2017, le nombre moyen d'heures supplémentaires déclarées par salarié à temps complet dans les entreprises de 10 salariés et plus s'établit à 75,7 par an dans le secteur, soit nettement plus que pour les salariés du secteur privé hors agriculture (41,5 heures). Il a progressé de 3,4 heures par rapport à 2016.

UN COÛT DU TRAVAIL EN HAUSSE MODÉRÉE EN 2017

L'indice du coût du travail, incluant salaires, cotisations sociales et taxes nettes de subventions, augmente de 0,2 % en 2017, après + 0,9 % en 2016 dans les transports et l'entreposage. Cette hausse est plus faible que dans l'ensemble des secteurs marchands non agricoles (+ 1,1 %). En 2016, l'obligation pour les employeurs du secteur privé de proposer une complémentaire santé d'entreprise à leurs salariés, mesure entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2016, avait entraîné une hausse un peu plus forte. En 2017, la progression du coût du travail retrouve son rythme des années antérieures (+ 0,3 % en 2015). Le coût du travail portant uniquement sur les salaires augmente de 1,0 % dans les transports et l'entreposage, soit un peu moins qu'en 2016 (+ 1,2 %). Depuis 2013, l'augmentation de l'indice du coût du travail (salaires seuls) est plus forte dans l'ensemble des emplois des secteurs marchands non agricoles que dans les transports et l'entreposage.

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

En indice base 100 en 2000



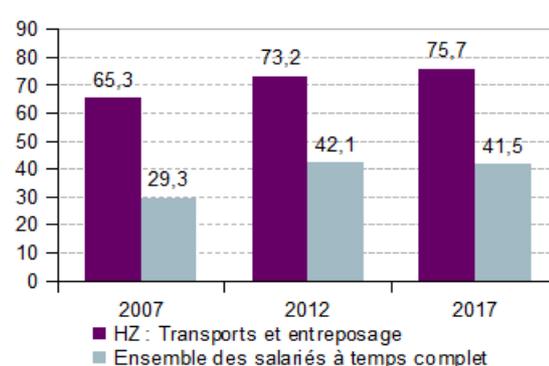
(*) y compris activités postales

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



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

LA PART DES SALARIÉS DU TRANSPORT ET ENTREPOSAGE AU SMIC AUGMENTE EN 2017

Au 1^{er} janvier 2017, l'application des règles annuelles de revalorisation du Smic a porté son montant horaire brut à 9,76 euros, soit une hausse de 0,9 % par rapport à son niveau du 1^{er} janvier 2016. 6,5 % des salariés du secteur des transports et de l'entreposage ont bénéficié de cette revalorisation, contre 5,7 % l'année précédente. 13 % des salariés relevant de la convention de branche des transports routiers (664 600 salariés au 1^{er} janvier 2016) ont été concernés par la hausse du Smic, soit un point de plus que l'année précédente. Cette part est près de deux fois plus élevée qu'en 2011 (6 %). Les salaires conventionnels des conducteurs routiers poids lourds ont été revalorisés au 1^{er} mai 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. 2011 **	1 ^{er} jan. 2014	1 ^{er} jan. 2015	1 ^{er} jan. 2016	1 ^{er} jan. 2017
Ensemble des secteurs	10,6	10,8	11,1	10,5	10,6
Transports et entreposage	2,3	4,1	7,0	5,7	6,5
Transports routiers *	6,0	11,0	15,0	12,0	13,0
SMIC horaire brut	9,00	9,53	9,61	9,67	9,76

Champ : ensemble des salariés sauf apprentis, secteur agricole, État et collectivités locales, associations de type loi 1901 de l'action sociale, intérim, particuliers employeurs, activités extraterritoriales. France métropolitaine.

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

** pas d'enquête au 1^{er} janvier 2012, donc publication des données de 2011

Sources : Dares – enquête Acemo

AUGMENTATION DU SALAIRE MOYEN MENSUEL PAR TÊTE

En 2017, le salaire moyen mensuel par tête (SMPT) s'établit à 2 570 euros par mois dans les transports et l'entreposage, à un niveau très proche de celui de l'ensemble des secteurs concurrentiels (2 580 euros). Il augmente de 1,1 % en moyenne annuelle en 2017, après + 1,3 % en 2016. Cette croissance un peu plus lente du salaire moyen par tête en 2017 par rapport à 2016 est due à un très net ralentissement dans les activités postales.

CROISSANCE STABLE DANS LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Le salaire moyen par tête augmente modestement dans le transport de voyageurs (+ 0,3 % en 2017 après + 0,5 % en 2016). Il progresse de 0,8 % dans le transport ferroviaire (soit autant qu'en 2016) et de 0,7 % dans le transport urbain et suburbain. Le SMPT renoue avec la croissance dans le secteur du transport routier de voyageurs par autocar (+ 0,5 % après - 0,2 %). En revanche, il est quasiment stable en 2017 dans le transport aérien (+ 0,1 %), après avoir augmenté sensiblement les deux années précédentes.

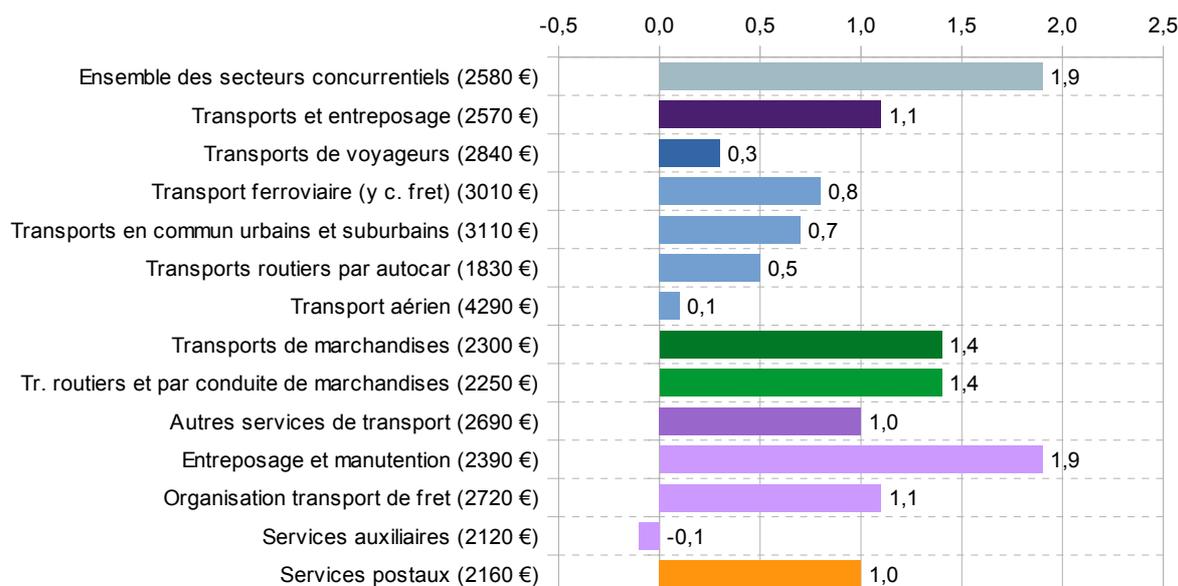
HAUSSE DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LES AUTRES SERVICES DE TRANSPORT, PROGRESSION RALENTIE DANS LES ACTIVITÉS POSTALES

Le salaire moyen par tête s'accroît de 1,4 % en 2017 dans le transport de marchandises, soit une progression plus prononcée qu'en 2016 (+ 1,0 %). Le transport routier de marchandises, qui représente plus de 95 % des effectifs salariés de ce secteur, enregistre la même progression. Cette croissance est la plus forte depuis 2013 dans ce secteur. Dans les autres secteurs du transport de marchandises, la hausse du salaire moyen par tête est sensible, mais ne concerne que peu de salariés. Le salaire moyen par tête augmente en 2017 de 1,0 % dans les autres services de transport (entreposage et manutention, organisation du transport de fret, services auxiliaires), après + 0,6 % en 2016. La plus forte augmentation du SMPT s'observe dans la manutention et l'entreposage avec + 1,9 %. La croissance est régulière dans l'organisation du transport de fret (messagerie, affrètement). À l'inverse, le SMPT diminue dans les services auxiliaires des transports (gestion des infrastructures terrestres, par eau et aériennes), pour la deuxième année consécutive.

Le salaire moyen par tête progresse de 1,0 % dans les activités postales, après + 3,1 % en 2016.

Figure C-6 Évolution du salaire moyen par tête (SMPT) en 2017

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.

Sources : Acoiss, Insee – calculs SDES

partie C : emploi et salaires

STABILITÉ DU POUVOIR D'ACHAT

Le pouvoir d'achat des salariés des transports et de l'entreposage est quasiment stable en 2017 (+ 0,1 %), après avoir augmenté de 1,1 % en 2016. Cette évolution est notamment due à une hausse des prix plus forte que l'année précédente (+ 1,0 % après + 0,2 % en 2016). Sur la période 2012 – 2017, la croissance du pouvoir d'achat s'établit à + 0,7 % par an dans les transports et l'entreposage, soit un niveau plus faible que dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 1,1 %).

UN MARCHÉ DU TRAVAIL SOUS TENSION POUR LE PERSONNEL DE CONDUITE

Fin 2017, 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) augmente de 1,3 % (après - 0,3 % en 2016). Cette hausse est moitié moindre que celle des demandeurs d'emploi dans l'ensemble des métiers (+ 2,5 %).

Parallèlement, le nombre d'offres collectées par Pôle emploi augmente vivement (+ 38,1 % après + 16,9 %). Les tensions (ratio offres/demandes) s'accroissent notamment pour les métiers de conducteurs de poids lourds sur longue distance et de conducteurs de véhicules de transport en commun sur route.

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			
2017	2015	2016	2017	2017/2012		2017	2015	2016	2017	2017/2012
357,2	9,4	16,9	38,1	6,4	Ensemble des métiers du Transport et logistique	548,6	4,6	-0,3	1,3	3,7
164,8	8,5	13,3	31,8	3,4	Manutention et logistique	314,8	5,3	0,1	2,3	4,0
56,5	13,6	50,1	115,5	27,3	Transport de voyageurs sur route	40,8	13,8	11,8	7,9	10,8
112,5	12,0	19,0	30,6	9,5	Transport routier de fret et déménagement	152,7	1,9	-4,3	-3,3	1,1
3,8	9,9	37,0	2,8	-0,5	Transport aérien, maritime et fluvial	18,7	3,7	4,5	6,5	5,6
19,6	1,9	-4,3	11,8	-8,3	Autres métiers du T & L	21,5	5,0	3,1	4,2	5,5
3 344,4	6,1	6,9	17,4	2,5	Ensemble des métiers	5 683,2	4,9	-0,1	2,5	3,9

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

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 %

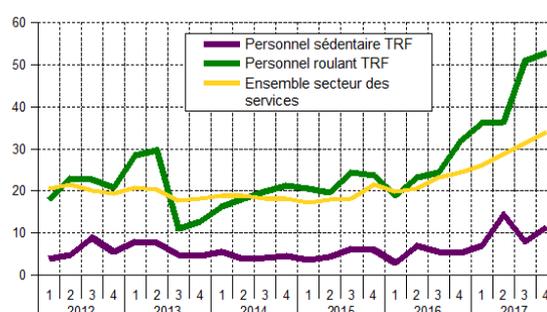


Champ : France métropolitaine, métiers du transport et de la logistique.

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 [SDES St@tinfo](mailto:SDES.St@tinfo)

Insee estimations d'emploi salarié : www.insee.fr/fr/statistiques/2496914

Accoss masse salariale et emploi

Dares, statistiques du marché du travail, emploi intérimaire : dares.travail-emploi.gouv.fr/dares-etudes-et-statistiques/

Le transport routier de marchandises :

Bilan social du transport routier de marchandises SDES / DGITM mai 2018

[www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/Bilans sociaux du transport routier de marchandises](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/Bilans_sociaux_du_transport_routier_de_marchandises)

Le transport routier de voyageurs :

Bilan social du transport routier de voyageurs SDES juin 2018

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publications/p/2764/962/bilan-social-annuel-transport-routier-voyageurs-edition.html

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 Accoss-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.

Les effectifs des trois Épics (SNCF Mobilités, SNCF réseau et SNCF Épic de tête) du groupe public ferroviaire (GPF) sont comptabilisés dans le secteur des transports ferroviaires (49.1 et 49.2). On n'intègre donc pas les effectifs de SNCF Réseau dans son propre secteur d'activité, les Services auxiliaires des transports terrestres 52.21Z.

partie D

Les externalités du transport

— Les transports en France sont responsables de 30 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) et 38 % des émissions de CO₂. Le secteur des transports qui est particulièrement émetteur de gaz à effet de serre est donc un secteur concerné par les actions à mener afin de respecter l'accord de Paris en limitant la hausse des températures.

En 2017, pour la quatrième année consécutive les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports augmentent (+ 0,4 % par rapport à 2016). Cette hausse est principalement due aux transports routiers (95 % des émissions du secteur des transports) et en particulier aux poids lourds (PL) et aux véhicules utilitaires légers (VUL).

L'amélioration de la performance environnementale des véhicules ne compense pas l'accroissement des kilomètres parcourus par la route.

Après trois années consécutives sans diminution, le nombre de tués sur les routes de France métropolitaine est en légère baisse en 2017.

En 2015, les infrastructures de transport occupent 2,9 % de la surface métropolitaine. Elles sont constituées à 90 % de surfaces artificialisées.



D1. Indicateurs de la politique des transports

Les transports en France sont responsables de 30 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) et 38 % des émissions de CO₂.

Les voitures particulières émettent plus de la moitié des émissions de CO₂ des transports, les poids lourds le cinquième alors qu'ils représentent le vingtième de la circulation.

La France s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et à les diviser par quatre entre 1990 et 2050.

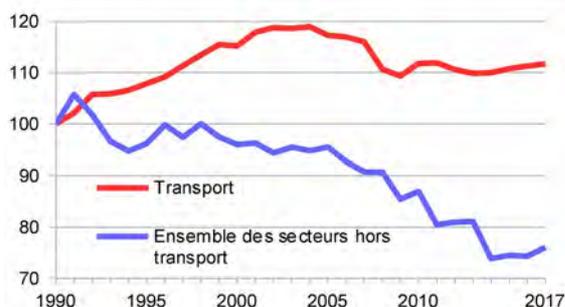
LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE, EN BAISSÉ DEPUIS 2004, REPARTENT LÉGÈREMENT À LA HAUSSE DEPUIS 2015

Depuis 1990, les émissions totales de gaz à effet de serre ont baissé de 16,0 %, toutefois celles dues aux transports ont augmenté de 11,7 %. De 2008 à 2014, les émissions dues aux transports sont restées quasi stables, elles repartent à la hausse depuis 2015 (+ 1,6 % entre 2014 et 2017) avec l'accroissement de la circulation routière.

Depuis 1990, la responsabilité des différents types de véhicules n'a pas beaucoup évolué : le transport routier émet à lui seul 94 % des émissions de gaz à effet de serre des transports en 2016. Les émissions de gaz à effet de serre dues au transport routier ont crû de 12,3 % au total depuis 1990, quand la circulation s'accroissait de 39,3 %.

Figure D1-1 Émissions de gaz à effet de serre dans les transports et dans les autres secteurs

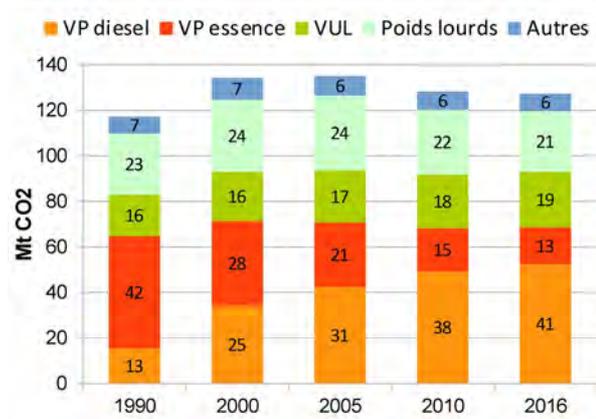
En indice base 100 en 1990



Source : SDES, d'après Citepa

Figure D1-2 Évolution des émissions de CO₂ par type d'émetteur dans les transports

En MtCO₂, poids de chaque émetteur en %



Source : SDES, d'après Citepa

Les voitures particulières émettent plus de la moitié des émissions du transport routier (54 % en 2016, contre 55 % en 1990) : 41,0 % pour les voitures roulant au diesel, 12,8 % pour les voitures roulant à l'essence. La circulation des voitures particulières (françaises et étrangères), 77,7 % de la circulation totale en 2017 en France, a cru de 37,3 % entre 1990 et 2016, tandis que les émissions des voitures particulières se sont accrues au total de 6,0 %.

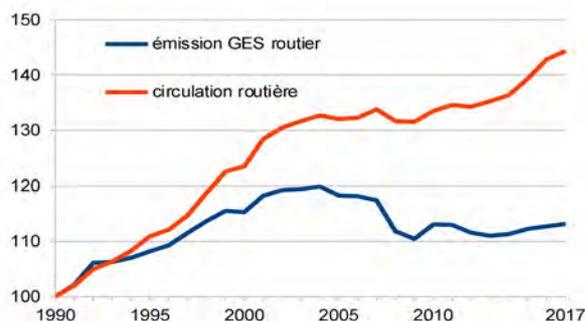
Les véhicules utilitaires légers (VUL) émettent 20,4 % des émissions de CO₂ de la route et représentent 16,5 % de la circulation routière en 2016. Les émissions des VUL ont cru au total de 33,1 % depuis 1990, tandis que leur circulation progressait de 60,0 %.

Les véhicules lourds (poids lourds, bus et cars) sont responsables de 22,3 % des émissions de CO₂ de la route alors qu'ils ne représentent que 5,2 % de la circulation routière. La circulation des poids lourds a baissé de 13 % au total entre 2007 et 2016, alors que leurs émissions de CO₂ ont diminué de 19 %.

partie D : les externalités du transport

Figure D1-3 Évolutions de la circulation routière et des émissions de gaz à effet de serre

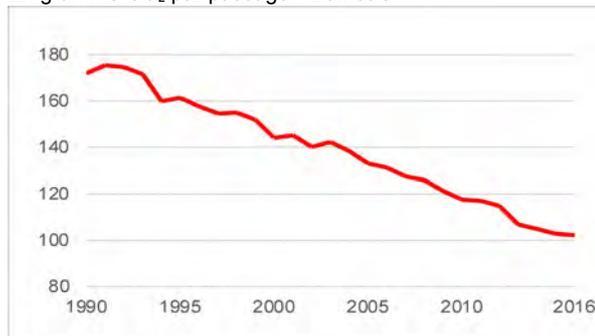
En indice base 100 en 1990



Source : SDES, d'après Citepa

Figure D1-4 Émissions unitaires de CO₂ de l'aérien

En gramme CO₂ par passager-kilomètre



Source : DGAC

Les émissions unitaires du transport aérien (mesurées en gramme CO₂ par passager-kilomètre), en baisse continue depuis 1990, semblent se stabiliser en 2016.

LES CONCENTRATIONS EN NO₂ ET PM₁₀ RESTENT ÉLEVÉES À PROXIMITÉ DU TRAFIC ROUTIER.

Les concentrations en PM₁₀ et NO₂ sont en baisse continue depuis 2000.

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). En 2016, les dépassements de la norme annuelle pour la protection de la santé à long terme concernent 32 % des stations situées à proximité du trafic routier contre 0 % en fond urbain.

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 2016, 2,6 % des stations situées à proximité du trafic routier ne respectent pas la norme journalière pour la protection de la santé à long terme contre moins de 1 % en fond urbain.

LES MODES ALTERNATIFS AU TRANSPORT ROUTIER NE REPRÉSENTENT QU'UNE FAIBLE PART DU TRANSPORT

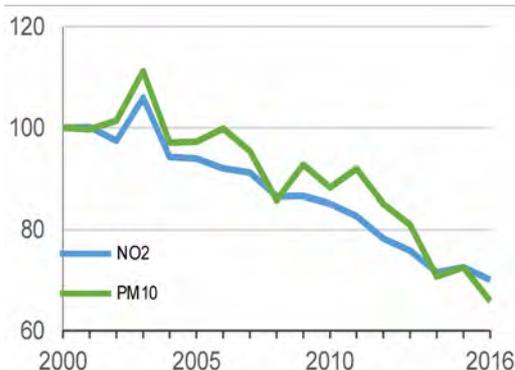
L'axe 2 de la stratégie nationale de transition écologique vers un développement durable prévoit de s'engager dans l'économie circulaire et sobre en carbone.

Dans les transports, un moyen d'action est de favoriser les transports alternatifs à la route qui émettent moins de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et exercent moins de pressions sur l'environnement.

En 2017, les transports alternatifs au transport routier représentent 11,5 % du transport terrestre de marchandises (hors oléoducs); cette part a fortement diminué depuis 1990 (23,2 %).

Figure D1-5 Évolution des concentrations en NO₂ et PM₁₀

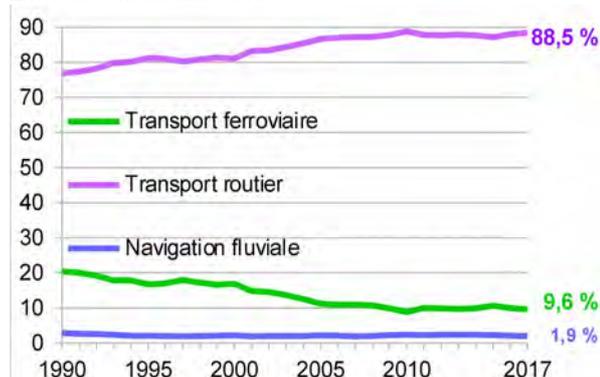
En indice base 100 en 2000



Source : SDES

Figure D1-6 Part modale des transports terrestres de marchandises

En % des tonnes-kilomètres



Source : SDES

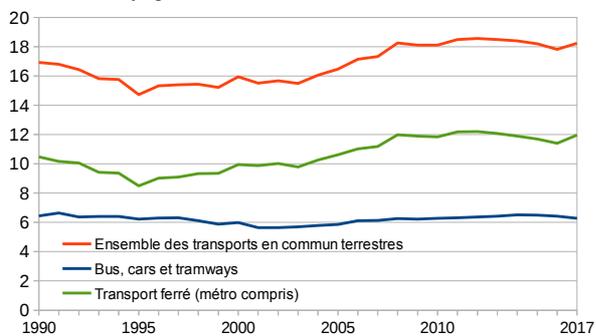
partie D : les externalités du transport

Les transports ferroviaires de voyageurs émettent moins de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques que les autres transports. Les transports routiers collectifs (autobus ou autocars) sont susceptibles de transporter plus de voyageurs par véhicule et, selon leur taux de remplissage et leur dimension, d'avoir des impacts environnementaux plus faibles que les voitures particulières. L'évolution de la part des transports en commun dans l'ensemble des transports intérieurs terrestres de voyageurs permet de suivre la réorientation des déplacements vers des modes plus sobres en énergie et en carbone. En 2017, la part du transport collectif de voyageurs est de 18,2 %, quasi stable depuis 2008, le transport ferré (ferroviaire et métros) assure les deux tiers du transport collectif.

Le nombre de kilomètres de transports collectifs en site propre en province (TCSP), qui permet de fluidifier le transport urbain, est passé de 840 km en 2007 à 1 370 km en 2016.

Figure D1-7 Part modale des transports collectifs de voyageurs (hors aérien)

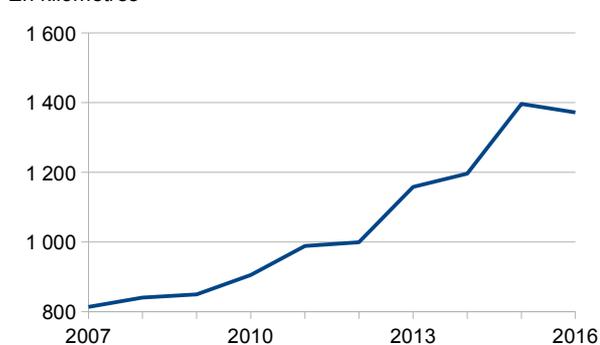
En % des voyageurs-kilomètres



Source : SDES

Figure D1-8 Nombre de kilomètres de TCSP en service hors Île-de-France

En kilomètres



Source : Cerema

D2. Consommation d'énergie de traction dans les transports

Avec 44,0 millions de tonnes équivalent pétrole (Mtep), soit environ 31 % de la consommation finale énergétique en France, la consommation d'énergie de traction dans les transports est en faible augmentation en 2016 (+ 0,3 %). La consommation d'énergie de traction progresse de 0,8 % en 2016 pour le transport de voyageurs. Celle destinée au transport de marchandises recule de 0,6 %. La consommation de produits non pétroliers, qui représente 2 % de la consommation de traction, décroît tandis que la consommation des carburants pétroliers augmente.

LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE DE TRACTION DES TRANSPORTS EST STABLE EN 2016

En 2016, la consommation d'énergie de traction des transports est quasi stable (+ 0,3 %) et s'établit à 44,0 millions de tep. Après avoir crû en moyenne annuelle de près de 2 % entre 1990 et 1999, elle a ralenti (+ 0,6 %) entre 2000 et 2007; à partir de 2008, la consommation d'énergie de traction diminue puis se stabilise depuis 2013 ; en moyenne annuelle, elle diminue de 0,7 % depuis 2011.

Les carburants pétroliers (y compris agrocarburants incorporés) constituent l'essentiel (98,0 % en 2016) de l'énergie consommée dans les transports. Ils sont surtout destinés au transport routier. En 2016, en lien avec la progression de la part modale de la route pour les voyageurs et pour les marchandises, la consommation de carburants à usage routier croît légèrement plus rapidement que celle des autres modes, qu'il s'agisse de produits pétroliers (+ 0,8 % en 2016) ou de gaz naturel pour véhicules (+ 3,6 %), qui reste très faible. Depuis 2015, la consommation d'essence progresse un peu 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 est en recul en 2016.

Figure D2-1 Évolution des consommations d'énergie de traction du transport par mode

Niveau en millions de tep, évolutions en %

	Niveau	Evolution annuelle				2016/ 2011
	2016	2014	2015	2016		
Voyageurs	27,5	0,0	1,8	0,8	0,1	
Transports individuels	24,8	0,4	2,0	1,0	0,1	
Deux roues	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	
Voitures particulières (y compris taxis et VUL étrangers)	23,9	0,4	2,0	1,0	0,1	
Plaisance (essence)	0,4	1,1	0,6	1,1	1,0	
Transport collectif	2,7	-4,1	0,4	-0,3	-0,3	
Transports routiers de voyageurs (gazole uniquement)	0,6	0,6	-0,7	0,9	0,4	
Transports urbains de voyageurs	0,5	-0,6	0,9	-0,1	1,5	
Transports ferroviaires SNCF (1)	0,8	-5,2	1,3	-2,5	-1,6	
Transport aérien (2)	0,8	-8,4	0,1	1,0	-0,5	
Marchandises	16,5	-2,7	-1,1	-0,6	-2,1	
Transports routiers de marchandises	14,9	-0,9	0,1	0,4	-1,0	
<i>Dont VUL français</i>	7,2	0,3	1,8	-0,3	0,2	
<i>Poids lourds français et étrangers</i>	7,6	-2,0	-1,4	1,2	-2,1	
Navigation intérieure (fioul)	0,10	-14,6	-10,6	-10,0	-9,7	
Transport maritime (3)	1,46	-14,8	-10,5	-10,1	-10,0	
Oléoducs (électricité)	0,03	0,0	0,0	0,0	0,0	
Ensemble	44,0	-1,1	0,7	0,3	-0,7	

(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	Evolution annuelle				2016/ 2011
	2016	2014	2015	2016		
Carburants pétroliers	43,1	-1,1	0,7	0,3	-0,8	
<i>Carburants pétroliers routiers</i>	40,2	-0,1	1,2	0,8	-0,3	
<i>Dont : Essence</i>	7,7	-0,4	1,5	1,0	-1,6	
<i>Gazole</i>	32,5	0,0	1,2	0,7	0,1	
<i>Carburants pétroliers non routiers</i>	2,9	-11,7	-6,2	-5,6	-6,4	
Produits non pétroliers	0,9	-2,1	2,2	-1,5	0,5	
<i>GNV</i>	0,1	7,9	4,9	3,6	8,2	
<i>Electricité</i>	0,9	-2,7	2,1	-1,8	0,1	
Ensemble	44,0	-1,1	0,7	0,3	-0,7	

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

62,5 % 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 62,5 %, en légère augmentation depuis 2011 (59,9 %). La part des carburants du transport individuel est passée de 53,9 % en 2011 à 56,4 % en 2016 en lien avec l'augmentation de la circulation routière qui est tirée par le prix bas des carburants.

À l'intérieur des transports collectifs de voyageurs, la consommation du mode aérien (30,0 % des consommations des transports collectifs), qui représente 7,4 % des voyageurs-kilomètres du transport collectif, augmente de 1,0 % en 2016 tandis que le transport aérien intérieur progresse plus fortement (3,8 %). La consommation d'énergie du transport ferroviaire (28,6 % des consommations des transports collectifs) qui représente 46,5 % des voyageurs-kilomètres du transport collectif recule de 2,5 %, le transport ferroviaire reculant de 1,5 %. La consommation d'énergie des transports urbains et routiers de voyageurs (41,4 % des consommations des transports collectifs), qui représente 46,1 % des voyageurs-kilomètres du transport collectif, augmente de 0,4 % en 2016, ce mode de transport progressant de 2,7 %.

Figure D2-3 Évolution des consommations d'énergie et du transport de voyageurs par mode

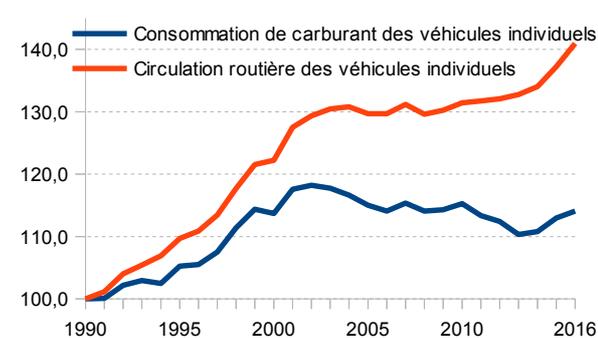
Niveaux : consommation d'énergie en millions de tep, transport en milliards de voyageurs kilomètres ; évolutions en %

	Niveau 2016	Evolution annuelle				2016/ 2011
		2014	2015	2016		
Consommation d'énergie	27,2	-0,1	1,8	0,8	0,1	
Transport individuel	24,5	0,4	2,0	0,9	0,1	
Transport collectif urbain et transport par car	1,1	0,0	0,1	0,4	0,9	
Transport aérien	0,8	-8,4	0,1	1,0	-0,5	
Transport ferroviaire	0,8	-5,2	1,3	-2,5	-1,6	
Transport de voyageurs	956,4	0,9	2,0	2,3	1,2	
Transport individuel	756,4	1,1	2,2	2,7	1,3	
Transport collectif urbain et transport par car	97,4	1,9	1,6	2,7	2,3	
Transport aérien	14,8	-2,3	1,0	3,8	1,9	
Transport ferroviaire	87,8	-1,0	0,4	-1,5	-0,5	

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

Les consommations d'énergie des transports collectifs urbains sont mixtes. La part du gazole (57,4 % en 2011 et 54,2 % en 2016) a tendance à reculer au profit du gaz naturel. La consommation de gaz naturel reste cependant faible (0,03 Tep) malgré une croissance de 8,2 % en moyenne annuelle depuis 2011. La consommation d'électricité augmente de 2,4 %, tandis que la consommation de gazole croît de 0,4 %.

La consommation d'énergie consacrée au transport de marchandises est essentiellement due au transport routier, 43,7 % aux véhicules utilitaires légers, 46,1 % aux poids lourds.

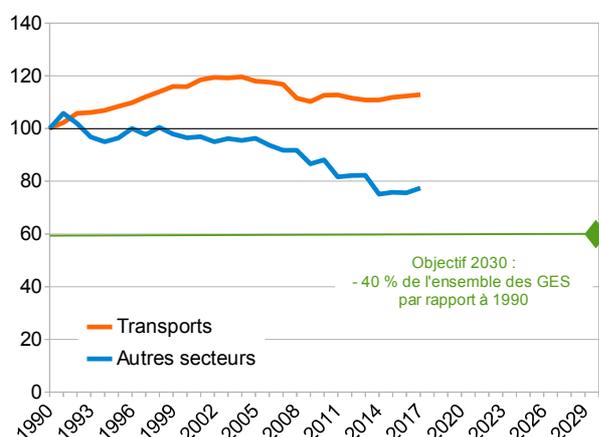
Les données sur les consommations d'énergie sont celles de 2016. Le bilan de l'énergie pour 2017 n'est pas encore disponible. Les données présentées dans cette fiche sont différentes de celles des années passées. En effet, un changement méthodologique important est intervenu dans les données de consommation d'énergie du transport : les soutes aériennes sont désormais déduites, comme les soutes maritimes internationales, de l'approvisionnement (et donc de la consommation), afin que la présentation du bilan soit identique à celle de l'AIE. Ce changement a été appliqué rétroactivement sur l'ensemble des années présentées dans le bilan.

D3.1 Émissions de gaz à effet de serre des transports

En 2017*, pour la quatrième année consécutive, les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports augmentent (+ 0,4 % par rapport à 2016). Cette hausse est principalement due aux transports routiers (95 % des émissions du secteur des transports) et en particulier aux poids lourds (PL) et aux véhicules utilitaires légers (VUL). L'amélioration de la performance environnementale des véhicules ne compense pas l'accroissement des kilomètres parcourus par la route. En 2017, les transports restent le secteur qui émet le plus de GES (30 % du total national). 53 % des émissions de GES des transports sont imputées aux véhicules particuliers (VP).

Figure D3.1-1 Évolution des émissions de GES de 1990 à 2017

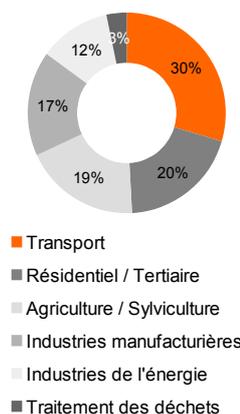
En indice base 100 en 1990



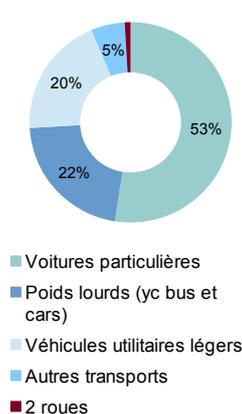
Champ : France et DROM (périmètre Kyoto).
Source : Citepa, rapport Secten 2018

Figure D3.1-2 Répartition des émissions de GES en 2017

TOTAL GES PAR SECTEURS



GES DES TRANSPORTS



Champ : France et DROM (périmètre Kyoto).
Source : Citepa, rapport Secten 2018

LE TRANSPORT, SECTEUR QUI CONTRIBUE LE PLUS AUX ÉMISSIONS DE GES

En 2017, le volume total de GES émis en France est de 466 millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂e), en augmentation de 1,7 % par rapport à 2016. Les secteurs de la transformation de l'énergie et de l'industrie manufacturière sont les principaux contributeurs à cette hausse. Cependant, depuis 1990, les émissions françaises de GES ont diminué de 14,7 %.

Les transports, avec 138 Mt CO₂e, restent, et ce depuis 1998, le secteur qui émet le plus de GES devant le résidentiel/tertiaire (91 Mt CO₂e), l'agriculture (88 Mt CO₂e), l'industrie manufacturière (79 Mt CO₂e), l'industrie de l'énergie (54 Mt CO₂e) et les déchets (15 Mt CO₂e). En 2017, les transports représentent 29,6 % des émissions nationales de GES, une contribution relative plus forte qu'en 1990 (22 %). En effet, entre 1990 et 2017 les GES dus aux transports ont progressé au total de 12,8 % (+ 0,4 % en moyenne annuelle) alors que l'industrie a sensiblement réduit ses émissions et que les autres secteurs ont stabilisé leur niveau d'émissions. L'augmentation des émissions des transports depuis 1990 résulte d'une croissance moyenne annuelle de 1,3 % entre 1990 et 2004 et d'une diminution moyenne annuelle de 0,4 % entre 2005 et 2017.

La hausse des émissions des transports entre 2016 et 2017 (+ 0,4 %) a été plus contenue que celle constatée pour les autres secteurs, hormis l'agriculture et les déchets. Cette progression est essentiellement liée à l'augmentation de la circulation routière des poids lourds et des bus ; les émissions de GES des VP diminuent de 1,8 %.

* 2017 = estimation provisoire

partie D : les externalités du transport

Figure D3.1-3 Émissions de GES par secteurs

Niveau en millions de tonnes équivalent CO₂, évolutions en %

	Niveaux			Evolution 1990 2017
	1990	2016	2017	
Transports	122,3	137,3	137,9	12,8
Routier	114,3	130,0	130,4	14,1
Autres modes	7,9	7,4	7,5	-6,0
Ferroviaire	1,1	0,5	0,5	-56,8
Fluvial français	0,8	1,1	1,2	51,4
Maritime français	1,7	1,0	1,0	-40,1
Aérien français	4,3	4,7	4,8	9,9
Autres secteurs	424,1	320,8	328,2	-22,6
Résidentiel / tertiaire	91,4	89,4	91,0	-0,4
Industrie manufacturière	143,9	77,5	79,0	-45,1
Industrie de l'énergie	78,1	50,0	54,5	-30,3
Agriculture/sylviculture	93,8	88,1	88,4	-5,8
Déchets	16,8	15,8	15,4	-8,8
Total hors UTCF	546,4	458,2	466,1	-14,7
UTCF	-25,8	-36,6	-36,6	41,5
Total avec UTCF	520,5	421,6	429,5	-17,5

Hors bilan	Niveaux			Evolution 1990-2016
	1990	2016	2017	
Maritime international	7,9	5,0	nd	-37,2
Aérien international	8,5	17,2	nd	101,3

Champ : France et DROM (périmètre Kyoto).

UTCF : Utilisation des terres, leurs changements et la forêt

Source : Citepa, rapport Secten 2018

Figure D3.1-4 Émissions de GES du transport routier

Niveau en millions de tonnes équivalent CO₂, évolutions en %

	Niveaux			Evolutions annuelles moyennes			
	1990	2015	2016	1990 2016	1990 2004	2004 2016	2015 2016
Voiture particulière	66,1	70,9	71,5	0,3	1,0	-0,5	0,8
Diesel	15,5	54,3	54,4	5,0	7,6	1,9	0,3
Essence	50,5	16,4	16,8	-4,1	-3,2	-5,2	2,5
GPL	0,2	0,3	0,2	1,5	8,5	-6,0	-10,8
GNV	0,0	0,0	0,0	18,9	34,6	2,9	-4,3
Électriques	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-
Véhicules utilitaires	18,5	25,5	25,3	1,2	1,7	0,6	-0,8
Diesel	11,6	23,5	23,4	2,7	4,1	1,2	-0,6
Essence	6,9	2,0	1,9	-4,8	-5,2	-4,2	-3,0
Véhicules lourds	27,0	27,9	28,1	0,2	1,6	-1,5	0,7
Diesel	27,0	27,8	28,0	0,1	1,6	-1,5	0,7
Essence	0,0	0,0	0,0	-1,7	-1,4	-2,0	20,0
GNV	0,0	0,1	0,1	25,1	38,4	11,2	4,1
Deux roues	0,6	1,5	1,5	3,5	5,9	0,7	-0,5
TOTAL	112,2	125,9	126,5	0,5	1,3	-0,5	0,4
dont diesel	54,0	105,6	105,8	2,6	4,3	0,7	0,2
dont essence	57,4	18,4	18,8	-4,2	-3,4	-5,1	1,9
dont GPL	0,2	0,3	0,2	1,5	8,5	-6,0	-10,8
dont HFC	0,0	3,5	3,6	-	-	2,8	3,9

Champ : France métropolitaine.

Seuls les totaux sont disponibles pour 2017 et indiqués dans le texte, le détail par type de véhicules n'est pas disponible.

Source : Citepa, rapport Secten 2018

DES GES MAJORITAIREMENT IMPUTABLES AUX VOITURES PARTICULIÈRES

La circulation des véhicules en France est à 93 % la circulation de VP et de VUL (77 % des émissions de GES du transport routier) et 5 % la circulation relative aux PL, bus et cars (22 % des émissions de GES du transport routier). Le diesel est à l'origine de 84 % des émissions du transport par la route.

Les VP restent le type de véhicules le plus contributeur aux émissions de GES des transports routiers avec 72,4 Mt CO₂e en 2017. Entre 1990 et 2017, les émissions de GES des VP ont progressé de 7,5 % (+ 0,3 % en moyenne annuelle). Cette hausse s'explique par une forte évolution moyenne annuelle entre 1990 et 2004 (+ 1 %), puis une tendance à la réduction des émissions entre 2004 et 2016 (- 0,5 %). Depuis 1990, la circulation des VP a augmenté de 39 % et les distances moyennes par personne effectuées en VP ont progressé de 13 %. Le parc des VP reste dominé par les moteurs diesels (64 %). Cependant depuis 2014 le parc de véhicules diesel diminue (- 0,3 % entre 2015 et 2016) alors que le nombre de véhicules essence augmentent (+ 3 % entre 2015 et 2016). Cette tendance concernant les équipements n'est pas neutre puisque les VP diesels présentent des émissions unitaires en CO₂ plus élevées que les VP essences (en 2016, pour l'ensemble du parc : 166 grammes de CO₂/km pour l'essence contre 174 g. de CO₂/km pour le diesel).

En 2017, les VUL sont responsables de l'émission de 27 Mt CO₂. Ces émissions ont sensiblement augmenté depuis 1990 : + 42 %, soit 1,3 % d'augmentation par an en moyenne avec une circulation en augmentation de 53 % sur cette même période. Entre 2016 et 2017, les émissions de GES des VUL ont augmenté de 4,2 % ; cette hausse est consécutive à une baisse de 0,8 % entre 2015 et 2016. Avec des émissions unitaires de 234 grammes de CO₂/km, le parc des VUL est davantage émetteur de GES que celui des VP en raison du poids plus important en moyenne des VUL.

La hausse des émissions de GES des PL se poursuit en 2017 (29,8 Mt CO₂e). Depuis 1990, les GES dus à la circulation des PL ont progressé de 8,7 %. Cette tendance est marquée par une croissance entre 1990 et 2004 (+ 1,6 % par an en moyenne) puis une décroissance de 1,1 % par an en moyenne entre 2004 et 2017. Depuis 1990, la circulation routière des PL a augmenté de 49 %. Les PL émettent en moyenne 911 grammes de CO₂ par km.

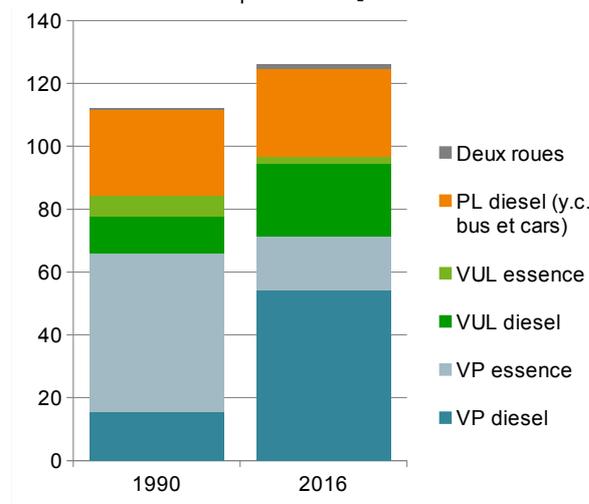
Les émissions de GES présentées dans les figures et les commentaires ci-dessus ne tiennent compte que des émissions directes liées à la circulation des véhicules. En sus des émissions engendrées par la consommation de carburant (1,1 tonnes de CO₂e/hab), en tenant compte des émissions indirectes liées à la

Partie D : les externalités du transport

fabrication des carburants (0,9 tonnes de CO₂e/hab), des véhicules (0,4 tonnes de CO₂e/hab) et, des émissions des services de transport collectif (0,5 tonnes de CO₂e/hab), chaque individu français émet environ 3 tonnes de CO₂e/an pour ses propres déplacements. Plus de la moitié de ces GES sont émis à l'étranger. Pour respecter les objectifs de la COP 21 et limiter le réchauffement climatique à + 2 °C, le niveau d'émission de GES annuel par personne ne devrait pas dépasser 2 tonnes de CO₂e par an pour l'ensemble des postes de consommation (transport, logement, alimentation, loisirs...).

Figure D3.1-5 **GES des transports routiers selon le véhicule et la motorisation**

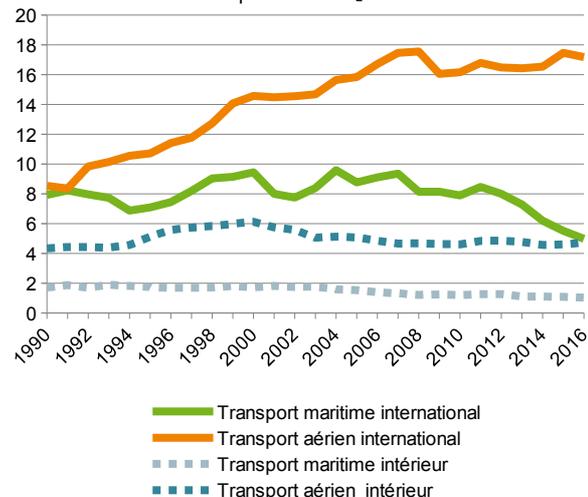
En millions de tonnes équivalent CO₂



Champ : France métropolitaine.
Source : Citepa / rapport Secten 2018

Figure D3.1-6 **Émissions de GES par mode**

En millions de tonnes équivalent CO₂



Champ : France et DOM (périmètre Kyoto).
Source : Citepa / rapport Secten 2018

LE POIDS DU TRANSPORT MARITIME ET AÉRIEN

Dans les inventaires conventionnels, seules sont prises en compte les émissions de GES du trafic maritime et aérien intérieur (départ et destination en France). En 2017, elles représentent respectivement 0,7 % (1 Mt CO₂e) et 3,5 % (4,8 Mt CO₂e) des émissions des transports.

La France transmet le niveau de ses émissions de GES aux Nations unies dans le cadre de la convention pour le changement climatique et les données sur les polluants, pollutions locales et transfrontières à l'Europe. Les conventions de rapportage pour ces deux organismes excluent pour les GES au-delà de la couche limite pour l'aérien qui sont hors total national.

Bien qu'exclues du total national officiel, les émissions du transport international sont néanmoins calculées. Le transport international maritime imputé à la France était en 2016 de 5,0 Mt CO₂e, en réduction de 37,2 % par rapport à 1990. Les émissions françaises de GES afférentes au transport aérien international ont progressé de 101,3 % depuis 1990 et représentaient en 2016 17,2 Mt CO₂e.

À l'échelle mondiale, l'Agence internationale de l'énergie, estime que le transport international (aérien et maritime) représente 3,7 % de l'ensemble des émissions de CO₂. Ces émissions ont augmenté de plus de 88 % depuis 1990, alors que le total mondial des émissions liées aux combustibles fossiles ont augmenté de 57 %.

D3.2 Émissions de polluants atmosphériques des transports

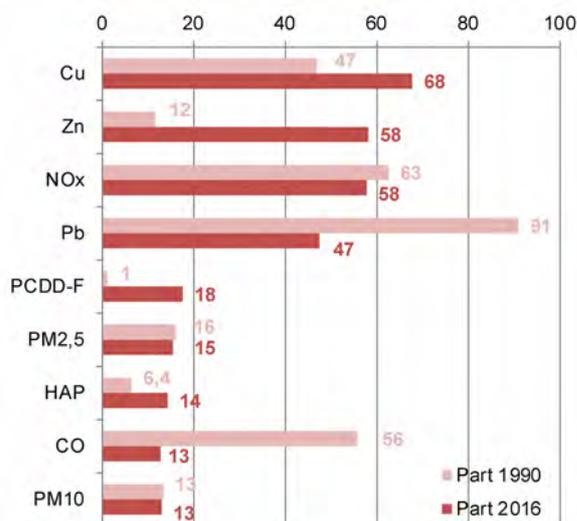
Le transport routier est le mode le plus émetteur de polluants dans l'air et représente entre 75 et 100 % des émissions des transports pour une majorité de polluants. Il est le premier émetteur d'oxydes d'azote (NO_x), de cuivre (Cu), de zinc (Zn) et de plomb (Pb), tous secteurs d'activités confondus. Il contribue également aux émissions d'autres polluants mais dans une moindre mesure. Pour la majorité des polluants, les véhicules diesel sont responsables de plus de 80 % des émissions du transport routier et représentent 77 % de la circulation totale en 2016. 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 2016, 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 47 et 68 %. Pour les particules, plus ces dernières sont fines, plus la part du transport routier est importante : 5 % pour les particules en suspension de toutes tailles à 14 et 15 % 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 13 et 25 % 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 2016

En %



Source : Citepa, avril 2018 – 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	1222	5887	924	75	70	2,9	18	104	3901	258
	2016	486	349	53	33	26	2,7	18	141	53	288
	Evolution	-60	-94	-94	-56	-62	-7,3	-0,14	35	-99	12
Part du transport routier dans les émissions totales	1990	63	56	38	13	16	6,4	1,0	47	91	12
	2016	58	13	8,8	13	15	14	18	68	47	58
Part 2016 des émissions du transport routier par type de motorisation	VP diesel	44	7,4	8,9	53	55	55	70	43	54	48
	VP essence	2,7	46	42	7,5	5,7	7,2	5,4	15	19	16
	VUL diesel	26	8,8	8,7	22	24	16	19	17	21	17
	VUL essence	0,18	9,8	4,6	1,0	0,78	0,77	0,50	1,8	2,3	1,9
	PL diesel	26	10	6,7	15	13	19	3,5	22	1,9	15
	2 roues (essence)	0,66	17	28	0,97	0,94	1,8	1,2	1,3	1,7	1,7
	Autres	0,14	0,80	0,95	0,20	0,14	0,11	0,096	0,50	0,47	0,40

Source : Citepa, avril 2018 – Format Secten

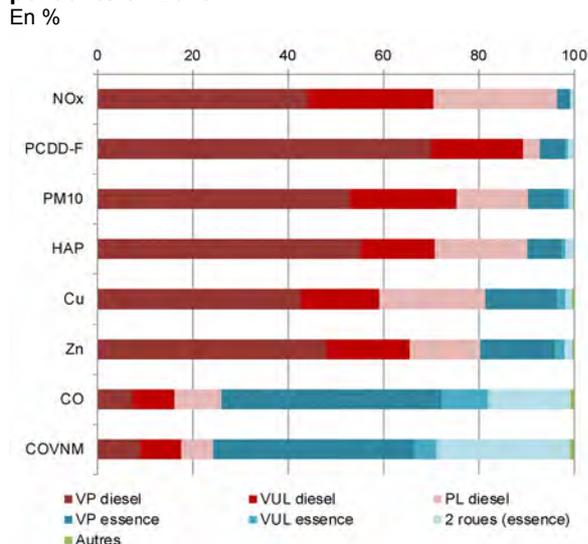
En 2016, les véhicules essence contribuent pour près de 75 % aux émissions de CO et de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) du transport routier alors qu'ils ne représentent que 20 % du parc roulant. À l'inverse, les véhicules diesel sont responsables d'au moins 90 % des émissions du transport routier pour les NO_x, les PCDD-F, les HAP et les particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀) et représentent 77 % du parc roulant.

Sur la période 1990-2016, 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 2016) et l'augmentation de la part des véhicules diesel.

partie D : les externalités du transport

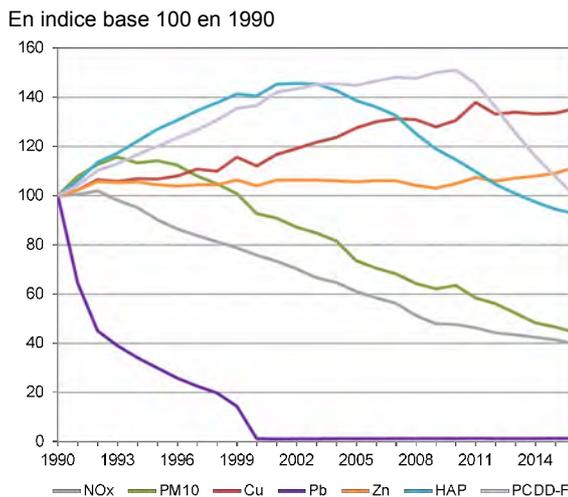
Pour l'As, le Cr, le Cu et le Zn, les émissions du transport routier ont augmenté depuis 1990. Pour le Cu, cette tendance s'explique par la hausse du trafic. Pour les HAP et les PCDD-F, les émissions ont également augmenté mais connaissent depuis quelques années une diminution.

Figure D3.2-3 Émissions du transport routier par type de véhicule et motorisation pour quelques polluants en 2016



Source : Citepa, avril 2018 – Format Secten

Figure D3.2-4 Évolution des émissions des principaux polluants du transport routier

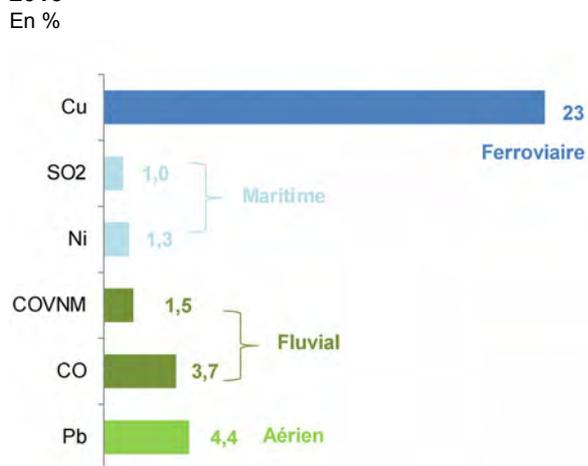


Source : Citepa, avril 2018 – Format Secten

AUTRES MODES DE TRANSPORT : DES CONTRIBUTIONS FAIBLES AUX ÉMISSIONS NATIONALES

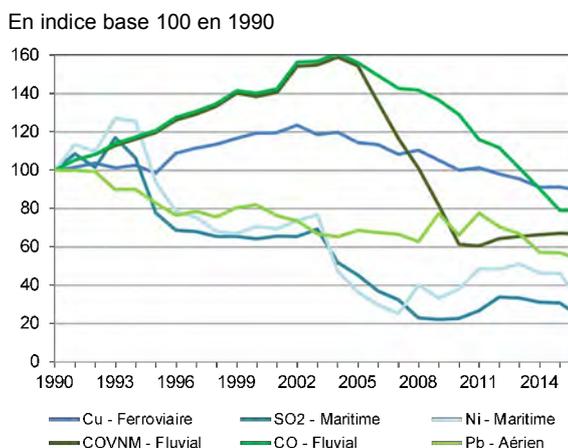
La part des autres modes de transport dans les émissions de polluants atmosphériques est le plus souvent faible, hormis pour le Cu où le transport ferroviaire contribue pour 23 % en 2016. Le Cu, le polluant le plus émis par le transport ferroviaire, provient de l'usure des caténaires. Ces émissions ont augmenté jusqu'au début des années 2000 suite à la hausse du trafic et diminuent depuis.

Figure D3.2-5 Part des autres modes de transports dans les émissions totales de certains polluants en 2016



Source : Citepa, avril 2018 – Format Secten

Figure D3.2-6 Évolution des émissions des principaux polluants des autres modes de transport



Source : Citepa, avril 2018 – Format Secten

partie D : les externalités du transport

Le transport maritime est le mode de transport le plus émetteur de dioxyde de soufre - SO₂ (44 % en 2016) 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 1,3 % des émissions nationales en 2016, et sont dues à la consommation de fioul lourd. S'agissant des particules, le transport maritime émet 0,2 % pour les PM₁₀ et 0,3 % 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 4,4 % des émissions de Pb en 2016. Ces dernières ont diminué de 46 % depuis 1990.

Comment sont calculées les émissions de polluants atmosphériques et de GES ?

Le ministère de la Transition écologique et solidaire a confié au Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa) l'élaboration des inventaires nationaux d'émissions de polluants atmosphériques et de GES dans le cadre de l'arrêté du 24 août 2011 relatif au Système national d'inventaires d'émissions et de bilans dans l'atmosphère.

Conformément aux périmètres de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies et de la directive européenne relative aux plafonds d'émission nationaux, ne sont pas incluses les émissions maritimes internationales et les émissions de la phase croisière (≥ 1000 m) des trafics aériens domestique et international.

Pour estimer les émissions du secteur routier, le Citepa ne s'appuie ni sur les données communiquées par les constructeurs, ni sur les valeurs limites d'émission (VLE) 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 2016, 32 % des stations situées à proximité du trafic routier ne respectent pas les normes européennes 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 2016 la réglementation n'est pas respectée pour 2,6 % 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.

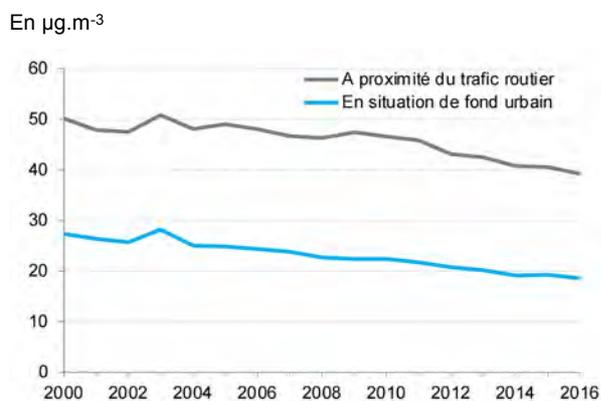
La baisse des émissions de plusieurs polluants atmosphériques se traduit par une amélioration de la qualité de l'air, mais dans des proportions moindres, compte tenu des processus complexes qui interviennent dans l'atmosphère.

DES CONCENTRATIONS ENCORE TROP ÉLEVÉES POUR LE NO₂ ET LES PM₁₀

Entre 2000 et 2016, 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).

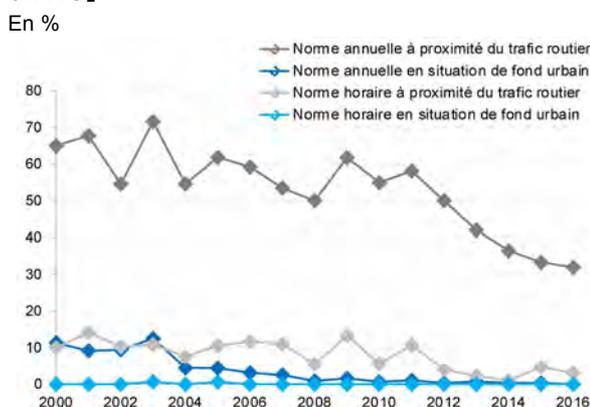
Ainsi, les normes pour la protection de la santé humaine ne sont pas respectées en majorité à proximité du trafic routier. En 2016, les dépassements de la norme annuelle pour la protection de la santé à long terme concernent 32 % des stations situées à proximité du trafic routier contre 0 % en fond urbain.

Figure D3.3-1 Évolution des concentrations annuelles en NO₂ dans l'air



Champ : France métropolitaine et Drom.
Source : Géod'Air, juillet 2017

Figure D3.3-2 Évolution de la part des stations de mesure qui ne respectent pas les normes en NO₂



Champ : France métropolitaine et Drom.
Source : Géod'Air, juillet 2017. Traitements : SDES, mai 2018

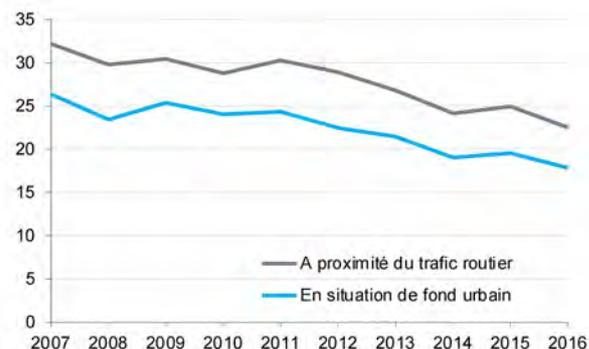
Les teneurs en PM₁₀ sont 1,2 fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain et ont diminué sur la période 2007-2015. Les modalités de mesure des PM₁₀ et des particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}) ont été modifiées en 2007, afin de rendre les résultats équivalents à ceux obtenus par la méthode de référence européenne. Il n'est donc pas possible de comparer les périodes 2000-2006 et 2007-2016.

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 2016, 2,6 % des stations situées à proximité du trafic routier ne respectent pas la norme journalière pour la protection de la santé à long terme contre moins de 1 % en fond urbain.

partie D : les externalités du transport

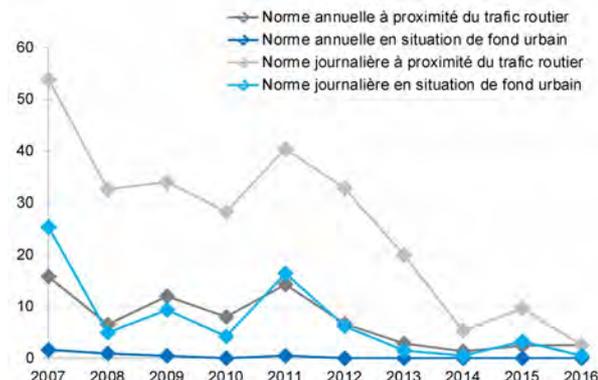
En 2016, la norme européenne en $PM_{2,5}$ pour la protection de la santé humaine à long terme est respectée pour l'ensemble des stations de mesure.

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 2017

Figure D3.3-4 **Évolution de la part de stations de mesure qui ne respectent pas les normes en PM_{10}**
En %



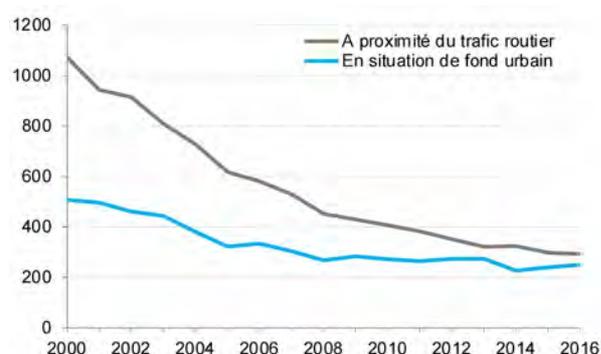
Champ : France métropolitaine et Drom.
Source : Géod'Air, juillet 2017. Traitements : SDES, mai 2018

LA RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE EST RESPECTÉE POUR LE CO ET LE BENZÈNE EN 2016

Entre 2000 et 2016, 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 2016, 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 2016, 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 2017

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, Géod'Air. Seules les stations de mesure concernées par les rapportages à la Commission européenne sont prises en compte. Le Bilan de la qualité de l'air en France en 2016, publié par le CGDD/MTES, sert de référence.

Contentieux européen

De 2009 à 2013, la France a reçu plusieurs avertissements de la Commission européenne (mise en demeure, avis motivé, saisine de la Cour de justice de l'Union européenne) pour le non-respect des normes de qualité de l'air fixées pour les PM₁₀ pour la protection de la santé humaine et pour ne pas avoir mis en place des plans d'action répondant aux ambitions de la directive. 10 zones sont concernées sur le territoire national. Par ailleurs, les normes européennes de qualité de l'air pour la protection de la santé humaine concernant le NO₂ sont entrées en vigueur en 2010 et sont dépassées chaque année dans plusieurs agglomérations. La France a reçu un avis motivé en 2017 pour 13 zones et agglomérations. En mai 2018, la Commission Européenne a décidé de renvoyer la France devant la Cour de justice européenne.

D4.1 Accidentalités aérienne, ferroviaire et maritime

En 2017, on dénombre moins d'accidents corporels aériens mais plus de morts qu'en 2016. Le nombre de personnes décédées dans des accidents ferroviaires et en mer augmente en 2017, à l'inverse des personnes disparues en mer.

LE NOMBRE D'ACCIDENTS AÉRIENS AU PLUS BAS DEPUIS 10 ANS

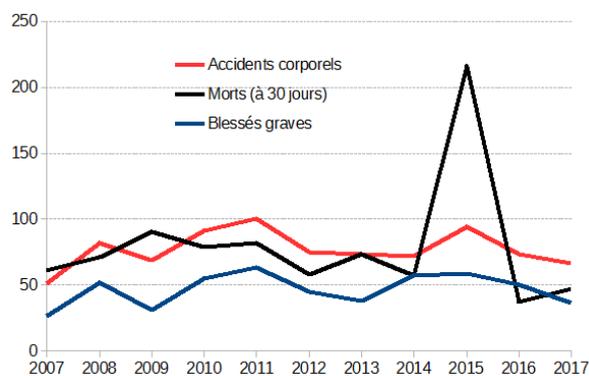
En 2017, on dénombre 66 accidents corporels aériens, soit 7 de moins qu'en 2016. C'est le nombre le plus faible d'accidents corporels depuis 2007. Ces accidents ont provoqué le décès de 47 personnes, soit 10 décès de plus par rapport à 2016. Néanmoins, le nombre de décès reste à un niveau relativement bas. Quant au nombre de blessés graves, il diminue en passant de 50 en 2016 à 36 en 2017.

Avec 61 accidents corporels, l'aviation générale (avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés et privés) concentre 92 % des accidents corporels de l'aérien en 2017, tandis que les autres types de vol, transport public et travail aérien, enregistrent 5 accidents. L'aviation générale concentre également la quasi-totalité de la mortalité aérienne avec 46 décès sur 47. Parmi ceux-ci, les accidents dans les ULM représentent plus de 7 décès sur 10 en 2017, dépassant ainsi largement le nombre de morts dans les accidents d'avions. En effet, le nombre d'accidents mortels d'ULM a fortement augmenté en 2017 (22 contre 14), doublant le nombre de décès (33 décès en 2017 contre 16 en 2016). À l'inverse, le nombre d'accidents mortels impliquant des avions a baissé, faisant diminuer le nombre de morts consécutifs à ces accidents (6 morts en 2017 contre 16 en 2016). C'est le niveau le plus bas atteint depuis 10 ans.

Concernant le transport public (avions et hélicoptères des compagnies aériennes), aucun accident mortel n'est à déplorer en 2017. En revanche, 3 accidents se sont produits, ayant causé 3 blessés graves.

Figure D4.1-1 Accidents aériens sur le territoire français

Nombre d'accidents corporels, de morts et de blessés graves



Champ : accidents corporels sur le territoire français métropolitain, quelle que soit la nationalité de l'avion, couvrant :

- le transport public ou l'aviation commerciale (avions et hélicoptères des compagnies aériennes) ;
- l'aviation générale (avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés, privés) ;
- le travail aérien (avions, hélicoptères et ULM des sociétés et des privés pour épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, 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).

Source : Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) pour la sécurité de l'aviation civile

LE NOMBRE DE TUÉS AUGMENTE DANS LES ACCIDENTS FERROVIAIRES

En 2017, on dénombre 151 accidents graves de chemin de fer sur le réseau ferré national, soit 6 de plus qu'en 2016.

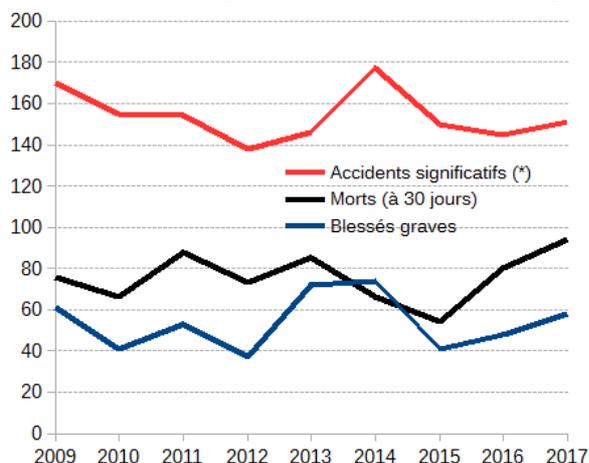
Le nombre de tués dans ces accidents augmente également en 2017 (+ 17,5 %), passant de 80 à 94. C'est le niveau le plus haut atteint depuis 2008. Les personnes non autorisées se trouvant sur les voies représentent toujours la première catégorie des personnes tuées en 2017 (46 décès). Ce chiffre est stable en 2017 mais reste à un niveau élevé. L'augmentation du nombre de tués dans les accidents ferroviaires est essentiellement due aux accidents aux passages à niveau. Bien que moins nombreux (40 en 2017 contre 48 en 2016), ils ont provoqué plus de décès (+ 11 morts par rapport à 2016). L'année 2017 a été marquée, le 14 décembre, par la collision entre un TER et un car de ramassage scolaire au passage à niveau de Millas, dans les Pyrénées Orientales, qui a provoqué le décès de six personnes.

Le nombre de blessés graves est également en hausse : 58 en 2017 contre 48 en 2016. Il reste néanmoins inférieur aux niveaux atteints en 2013 et 2014 (respectivement 72 et 74 personnes).

partie D : les externalités du transport

Figure D4.1-2 **Accidents ferroviaires**

Nombre d'accidents significatifs, de morts et de blessés graves



Champ : accidents se produisant sur le réseau ferré national (RFN) pouvant se décomposer en collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies ou autres.

La définition retenue correspond aux indicateurs de sécurité communs (ISC) qui comptabilisent, pour chaque catégorie d'accidents, les accidents dits significatifs, c'est-à-dire : « tout accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages significatifs au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation. Les accidents survenus dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts sont exclus. »

(*) À partir du 1er janvier 2009, la définition des accidents est modifiée en excluant désormais les suicides et tentatives de suicides.

Morts (ou « tués ») : voyageurs, agents en service et autres ouvriers travaillant sur le réseau ferré national et victimes routières des accidents aux passages à niveau, décédés dans les 30 jours suivant l'accident.

Blessés graves : personnes hospitalisées plus de 24 heures (mais non décédées dans les 30 jours suivants).

Source : SNCF Réseau

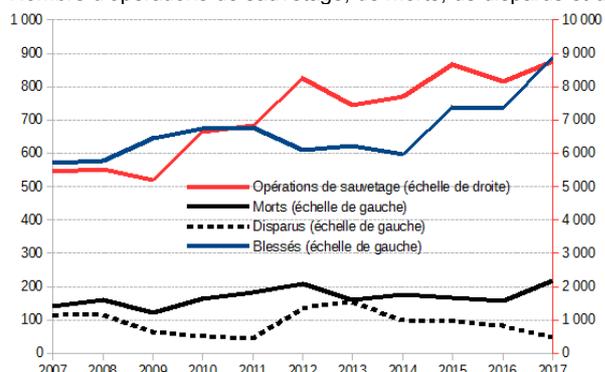
LE NOMBRE D'ACCIDENTS EN MER EST EN HAUSSE

Le nombre d'accidents maritimes (opérations de sauvetage recensées par la Direction des affaires maritimes) augmente en 2017 de 7,5 %, après la baisse de 2016 (- 5,9 %). Avec 61 morts de plus qu'en 2016, le nombre de personnes décédées croît fortement en 2017 (+ 39,1 %) et atteint son plus haut niveau sur les 10 dernières années (217 morts). Le nombre de personnes blessées est également en hausse (888 contre 736 en 2016). À l'inverse, les personnes disparues sont moins nombreuses en 2017 (48 contre 82 en 2016).

Au cours des dix dernières années, le nombre d'accidents maritimes a augmenté à un rythme annuel moyen de 4,9 %. Sur la même période, les nombres de morts et de blessés recensés ont également augmenté, à un rythme moyen de 4,5 % par an.

Figure D4.1-3 **Accidents maritimes (y compris plaisance)**

Nombre d'opérations de sauvetage, de morts, de disparus et de blessés



Champ : zones de sécurité françaises, incluant la France métropolitaine, les départements d'Outre-mer, la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie.

Les zones de sécurité (« Search and Rescue » SAR en anglais) sont des zones de responsabilité de sauvetage que les États ont déclarées auprès de l'OMI (Organisation maritime internationale).

En France, cette mission est dévolue aux Centres régionaux de surveillance et de sauvetage (CROSS), responsables du sauvetage de la vie humaine de la plage jusqu'à la limite de la zone de responsabilité française.

Le bilan humain est fixé dès la clôture de l'opération de sauvetage. Tout nouvel élément comme la découverte de corps vient modifier le statut de la victime de « disparu » en « mort » si le lien est avéré avec une opération du CROSS.

Source : SDES, d'après DGITM / DAM / SM

D4.2 Accidentalité routière

Après trois années consécutives sans diminution, le nombre de tués sur les routes de France métropolitaine est en légère baisse en 2017. Avec 3 448 tués, la mortalité diminue légèrement, alors que le nombre d'accidents corporels est en hausse.

En 2017, le bilan de l'accidentalité routière s'établit en France métropolitaine à 58 613 accidents corporels, pour lesquels on dénombre 3 448 personnes tuées, soit 29 de moins qu'en 2016. Le nombre de tués en 2017 diminue légèrement de 0,8 %, alors que le nombre d'accidents corporels augmente de 1,9 %. Depuis 2015, le nombre de tués se stabilise alors que le nombre d'accidents corporels augmente. En 2017, 5,9 personnes décèdent pour 100 accidents.

On dénombre par ailleurs 73 384 blessés (+ 1,0 %), parmi lesquels 38 % ont été hospitalisés plus de 24 heures. Le nombre de blessés hospitalisés plus de 24 heures est en hausse (+ 2,0 %), au même rythme qu'en 2016.

Dans les cinq départements d'outre-mer, on dénombre 2 088 accidents corporels (+ 9,3 %). 152 personnes ont été tuées en 2017, soit 26 de moins qu'en 2016.

LE NOMBRE D'ACCIDENTS S'ACCROÎT HORS AGGLOMÉRATIONS

Si 27 % des accidents corporels se produisent hors agglomérations (hors autoroutes), ces accidents concentrent 63 % de la mortalité. En 2017, le nombre d'accidents corporels est stable en agglomérations mais augmente hors agglomérations (+ 7,8 %). Il augmente à la fois sur les routes nationales (+ 8,0 %) et départementales (+ 8,8 %). En revanche, après cinq années consécutives de hausse, le nombre d'accidents sur les autoroutes diminue en 2017 (- 1,6 %). Mais ces accidents sur autoroute ont provoqué plus de décès qu'en 2016 (282 tués contre 270). À l'inverse, bien que plus nombreux, les accidents ayant eu lieu hors agglomérations ont provoqué moins de décès en 2017 (- 1,5 %). Le nombre de tués sur les routes nationales diminue fortement.

Figure D4.2-1 **Accidents corporels par localisation et type de réseau**

Nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés en unités; évolutions annuelles en %

	Accidents corporels			Tués			Blessés			dont blessés hospitalisés plus de 24h		
	Évolution			Évolution			Évolution			Évolution		
	2017	2017/ 2016	2017/ 2012	2017	2017/ 2016	2017/ 2012	2017	2017/ 2016	2017/ 2012	2017	2017/ 2016	2017/ 2012
Par localisation												
Autoroutes	5 653	-1,6	28,0	282	4,4	16,5	7 942	-1,4	29,0	1 879	-6,9	-0,8
Agglomérations (hors autoroutes)	37 222	0,1	-12,3	1 010	-0,9	-13,5	43 980	-0,7	-13,5	13 991	2,8	-2,6
Hors agglomérations (hors autoroutes)	15 738	7,8	16,0	2 156	-1,5	13,8	21 462	5,6	13,8	11 862	2,6	9,0
Par type de réseau												
Autoroutes	5 653	-1,6	28,0	282	4,4	16,5	7 942	-1,4	29,0	1 879	-6,9	-0,8
Routes nationales et départementales	24 644	8,7	6,6	2 456	-3,5	-10,9	32 321	6,8	5,2	16 040	3,9	5,4
dont routes nationales	3 230	8,0	-7,8	232	-23,2	-31,6	4 551	8,6	-6,5	1 578	4,4	-13,2
dont routes départementales	21 414	8,8	9,1	2 224	-0,8	-8,0	27 770	6,5	7,4	14 462	3,9	7,9
Autres voies	28 316	-2,7	-13,9	710	7,1	8,6	33 121	-3,5	-15,0	9 813	0,8	-2,2
Ensemble	58 613	1,9	-3,0	3 448	-0,8	-5,6	73 384	1,0	-3,3	27 732	2,0	2,2

Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

LA MORTALITÉ DES PLUS ÂGÉS DIMINUE

Après trois années consécutives de hausse, le nombre de personnes tuées chez les 65 ans et plus diminue (- 1,9 %) en 2017. Cependant, cette catégorie d'âge est la seule dont le nombre de tués augmente depuis 2012 (+ 16,6 %). Cette évolution est due en partie au vieillissement de la population puisque sur cette même période, le nombre de personnes âgées de 65 ans et plus augmente de 14,8 % en France métropolitaine. Le nombre de tués chez les 18-24 ans est en baisse de 5,9 % en 2017. Depuis 2012, le nombre de décès dans cette catégorie d'âge diminue fortement (- 25,4 %).

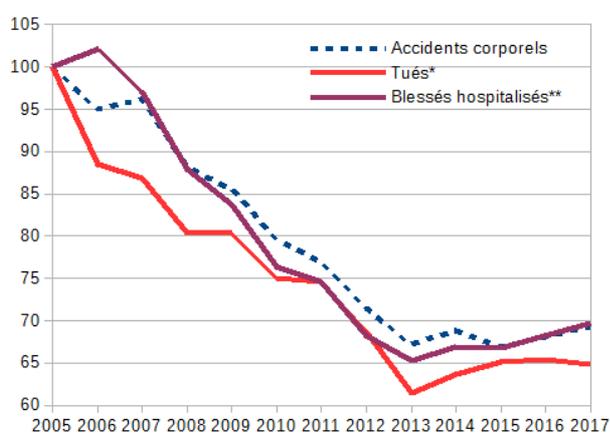
partie D : les externalités du transport

LES PIÉTONS TUÉS SONT MOINS NOMBREUX

Le nombre de piétons tués diminue de 13,4 %, soit 75 personnes de moins qu'en 2016. Les piétons représentent 14 % des tués. Cette évolution est en lien avec la diminution de la mortalité des personnes les plus âgées qui représentent près de la moitié des piétons tués. Après cinq années de baisse, le nombre de motocyclistes tués repart à la hausse en 2017 (+ 9,1 %).

Figure D4.2-2 **Évolution des accidents corporels et du nombre de tués et blessés hospitalisés**

En indice base 100 en 2005



Champ : France métropolitaine.

* victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident (définition nouvelle à partir de 2005).

** victimes non décédées dont l'état nécessite des soins médicaux (blessés) et hospitalisés plus de 24 heures.

Source : ONISR

Figure D4.2-3 **Victimes selon la catégorie d'usagers et l'âge**

Nombre de tués et de blessés hospitalisés plus de 24 heures ; évolutions annuelles en %

Par catégorie d'usagers *	Tués			Blessés hospitalisés Plus de 24h		
	2017	Évolution		2017	Évolution	
		2017/2016	2017/2012		2017/2016	2017/2012
Piétons	484	-13,4	-1,0	4 439	3,5	5,4
Cyclistes	173	6,8	5,5	1 652	13,5	22,2
Cyclomoteuristes **	117	-3,3	-34,6	2 387	-6,5	-26,2
Motocyclistes ***	669	9,1	0,8	6 119	10,0	11,0
Véhicules de tourisme	1 767	0,4	-6,1	11 808	-0,7	4,8
Camionnettes	99	-23,8	-31,7	578	-23,1	-25,9
Poids lourds	51	-7,3	-8,9	233	-8,6	-26,0
Bus et cars	14	16,7	133,3	130	94,0	-19,3
Autres ****	74	13,8	8,8	386	6,3	24,1
Par classe d'âge						
0-14 ans	104	-3,7	-9,6	1921	4,9	-0,5
15-17 ans	101	5,2	-22,9	1813	5,2	-4,8
18-24 ans	562	-5,9	-25,4	5059	2,1	-7,1
25-44 ans	1 008	1,4	-6,8	8387	-1,3	-1,0
45-64 ans	804	1,0	-2,8	6537	2,4	9,7
65 ans et plus	869	-1,9	16,6	4009	5,8	16,7
Ensemble	3 448	-0,8	-5,6	27732	2,0	2,2

Champ : France métropolitaine.

ns : non significatif

* conducteurs et passagers compris.

** y compris scooters <50 cm3.

*** y compris scooters >50 cm3.

**** cette catégorie regroupe les usagers de tracteurs agricoles, de voiturettes et des autres véhicules.

Source : ONISR

LA ROUTE EST RESPONSABLE D'UNE FEMME TUÉE POUR TROIS HOMMES

En 2017, on dénombre sur la route plus de trois hommes tués pour une femme tuée ; cette proportion est stable dans le temps. Parmi les blessés et les blessés hospitalisés plus de 24 heures, la proportion de femmes est un peu plus élevée (respectivement 36 % et 32 %). La répartition des femmes et des hommes parmi les victimes est fortement liée à la répartition femmes-hommes selon les types d'usagers : ainsi 94 % des motocyclistes tués sont des hommes contre 64 % des piétons tués.

LES CAUSES PRINCIPALES D'ACCIDENTS MORTELS RESTENT LES MÊMES : VITESSE, ALCOOL ET STUPÉFIANTS

La vitesse reste la première des causes principales d'accidents mortels, identifiée dans un accident mortel sur trois. Entre 2013 et 2017, les vitesses pratiquées par les véhicules de tourisme ont augmenté sur les routes à 2 x 2 voies et autoroutes de dégagement limitées à 110 km/h, respectivement de 3 et 4 km/h. Sur cette même période, les vitesses pratiquées sur les routes à 2 ou 3 voies limitées à 90 km/h ont augmenté de 2 km/h. En revanche, sur les autoroutes de liaison, les vitesses moyennes observées ont diminué de l'ordre de 1 km/h par rapport à 2016. Ces vitesses moyennes ont également légèrement diminué dans les agglomérations.

Parmi les accidents mortels dans lesquels le taux d'alcoolémie des conducteurs impliqués est mesuré, 30 % des personnes tuées l'ont été dans un accident impliquant au moins un conducteur dont le taux d'alcool était supérieur au taux légal (0,5 g/l). En 2017, 17,7 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel ont un taux d'alcool supérieur au taux légal (0,5 g/l). Cette proportion est supérieure chez les 25-44 ans (25,1 %) et les 18-24 ans (20,5 %). La part des conducteurs impliqués dans un accident mortel avec un test positif aux stupéfiants est de 21,6 % en 2017. Comme pour l'alcool, cette proportion est maximale chez les conducteurs de 25 à 44 ans.

partie D : les externalités du transport

Figure D4.2-4 Victimes selon le sexe, en 2017

En %

Sexe	Tués		Blessés		dont hospitalisés plus de 24h	
	F	H	F	H	F	H
Par catégorie d'usagers *						
Piétons	36	64	51	49	49	51
Cyclistes	13	87	23	77	18	82
Cyclomotoristes **	6	94	16	84	13	87
Motocyclistes ***	6	94	13	87	12	88
Véhicules de tourisme	28	72	47	53	42	58
Camionnettes	11	89	23	77	24	76
Poids lourds	4	96	5	95	5	95
Bus et cars	43	57	56	44	55	45
Autres ****	16	84	28	72	23	77
Ensemble	23	77	36	64	32	68

Champ : France métropolitaine.

* conducteurs et passagers compris.

** y compris scooters < 50 cm³.

*** y compris scooters > 50 cm³.

**** cette catégorie regroupe les usagers de tracteurs agricoles, de voiturettes et des autres véhicules.

Source : ONISR

Figure D4.2-5 Accidents corporels et mortels avec les facteurs alcool et stupéfiants en 2017

En %

	Proportion de conducteurs impliqués, avec un taux d'alcool positif		Proportion de conducteurs impliqués, avec un taux positif de dépistage de stupéfiants	
	dans un accident corporel	dont un accident mortel	dans un accident corporel	dont un accident mortel
Par classe d'âge, dont				
0-17 ans	1,7	5,8	4,8	16,5
18-24 ans	7,6	20,5	12,3	31,9
25-44 ans	7,7	25,1	11,3	32,3
45-64 ans	5,4	13,0	5,7	14,1
65 ans et plus	2,4	5,7	3,1	5,9
Ensemble des conducteurs	6,4	17,7	8,7	21,6

Champ : France métropolitaine.

Lecture : 7,7 % des conducteurs âgés de 25 à 44 ans impliqués dans un accident corporel en 2017 avaient un taux d'alcool positif (supérieur à 0,5 gramme par litre de sang). 31,9 % des conducteurs âgés de 18 à 24 ans impliqués dans un accident mortel en 2017 ont été dépistés positifs à un test de stupéfiants.

Source : ONISR

D4.3 Accidentalité routière impliquant des poids lourds

En 2017, on dénombre 2 850 accidents corporels impliquant au moins un poids lourd (+ 1,9 % par rapport à 2016). Ils représentent 4,9 % des accidents corporels de la route. Le nombre de tués dans ces accidents impliquant un poids lourd diminue fortement (- 15,2 %).

LE NOMBRE DE TUÉS CHUTE FORTEMENT

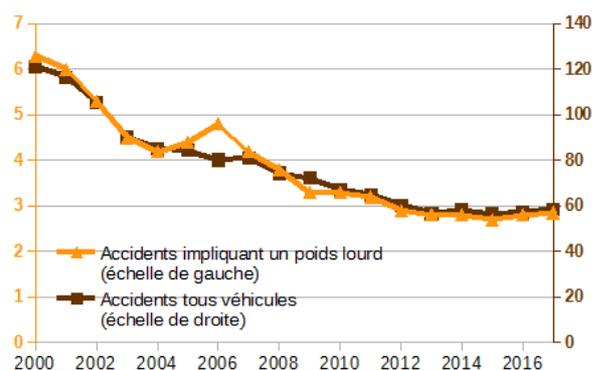
Avec 418 décès en 2017, le nombre de tués dans des accidents impliquant un poids lourd est en baisse de 15,2 %, après une hausse en 2016 de 4,2 %. Entre 2000 et 2017, le nombre de tués a été divisé par plus de deux comme pour l'ensemble des accidents.

Si les accidents impliquant un poids lourd ne représentent que 4,9 % de l'ensemble des accidents, ils représentent 12,1 % des personnes tuées. On compte ainsi 14,7 tués pour 100 accidents impliquant un poids lourd, soit 2,5 fois plus que pour l'ensemble des accidents (5,9 tués pour 100 accidents).

Avec 3 522 blessés en 2017, le nombre de blessés dans ces accidents s'accroît de 3,5 %.

Figure D4.3-1 Évolution du nombre d'accidents corporels de la route

Nombre d'accidents en milliers (double échelle)



Champ : France métropolitaine.
Source : ONISR

Figure D4.3-2 Nombre de tués selon la catégorie de véhicule impliquée dans un accident corporel

Nombres d'accidents corporels, de tués et nombre de tués pour 100 accidents corporels ; évolutions en % et en points

	2017	2017/ 2016	2017/ 2012	2017/ 2000
Nombre d'accidents :				
impliquant un poids lourd	2 850	1,9	-3,3	-54,7
tous véhicules	58 613	1,9	-3,0	-51,6
Nombre de tués dans les accidents :				
impliquant un poids lourd	418	-15,2	-14,0	-60,4
tous véhicules	3 448	-0,8	-5,6	-57,3
Nombre de tués pour 100 accidents :				
impliquant un poids lourd (1)	14,7	-2,9	-1,8	-2,1
tous véhicules (2)	5,9	-0,1	-0,1	-0,8
Risque relatif (1)/(2)	2,5	-0,4	-0,2	0,0

Champ : France métropolitaine.
Source : ONISR

LE NOMBRE D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD AUGMENTE

Pour la deuxième année consécutive, le nombre d'accidents corporels impliquant un poids lourd augmente (+ 1,9 %). Depuis 2012, il a malgré tout diminué de 3,3 % selon une évolution semblable à celle de l'ensemble des accidents (- 3,0 %).

LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD SONT TOUJOURS PLUS FRÉQUENTS SUR AUTOROUTES

Les accidents corporels impliquant un poids lourd ont plus souvent lieu sur les autoroutes (32 %) que l'ensemble des accidents (10 %). Cela s'explique par la structure de la circulation par type de réseau routier des poids lourds et de l'ensemble des véhicules, les poids lourds effectuant une plus grande part de leur parcours sur autoroutes que les autres véhicules. Les autres accidents corporels impliquant un poids lourd sont un peu plus fréquents hors agglomérations qu'en agglomérations (respectivement 36 % et 32 %) contrairement aux accidents concernant l'ensemble des véhicules qui ont très majoritairement lieu en agglomérations (63 %).

partie D : les externalités du transport

LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD SONT PARTICULIÈREMENT GRAVES HORS AGGLOMÉRATIONS

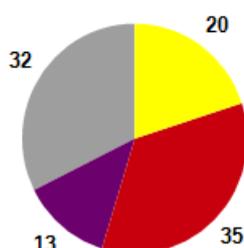
Comme l'ensemble des accidents, ceux impliquant un poids lourd sont plus graves hors agglomérations (hors autoroutes) qu'en milieu urbain. En effet, on dénombre pour 100 accidents impliquant un poids lourd, 23,5 personnes tuées hors agglomérations contre 8,2 en agglomérations et 11,2 sur autoroutes. Concernant l'ensemble des véhicules, le nombre de tués pour 100 accidents est bien inférieur, quelle que soit la localisation : 13,7 hors agglomérations, 2,7 en agglomérations et 5,0 sur autoroutes.

Figure D4.3-3 Répartition des accidents corporels selon le type de réseau en 2017

En %

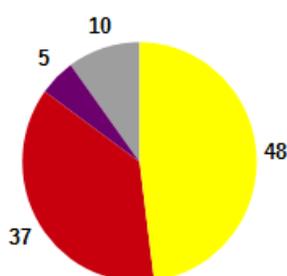
Poids lourds

- Autoroutes
- Routes nationales
- Routes départ.
- Voiries locales



Tous véhicules

- Autoroutes
- Routes nationales
- Routes départ.
- Voiries locales

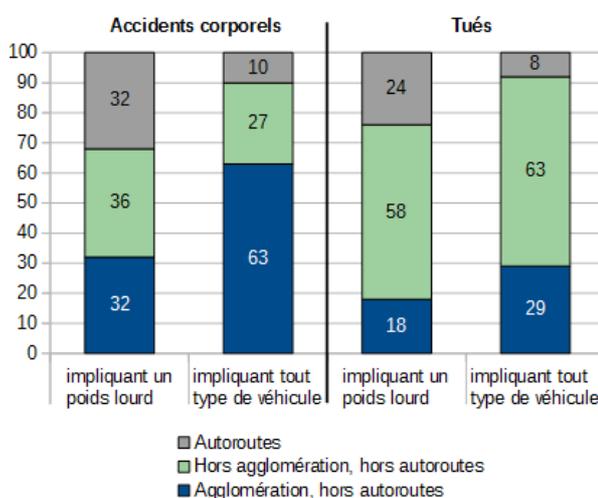


Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

Figure D4.3-4 Accidents corporels et tués selon la localisation en 2017

En %



Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

LES DÉPASSEMENTS DE VITESSE SONT PLUS NOMBREUX SUR LES ROUTES LIMITÉES À 80 KM/H

La vitesse est une cause reconnue d'accidents de la route : quel que soit le type de voie (à l'exception de la circulation en agglomération), les vitesses maximales autorisées sont inférieures pour les poids lourds. En 2017 les taux de dépassement des vitesses maximales autorisées entre poids lourds et véhicules légers sont relativement proches sur les autoroutes de liaison et celles de dégagement. En revanche, ils sont bien plus élevés pour les poids lourds sur les routes à 2 ou 3 voies hors agglomérations (41 % contre 20 %, mesurés à partir d'un échantillon de points) et sur les routes à 2 x 2 voies (64 % contre 32 %). Les taux de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h par les poids lourds sont également les plus élevés sur ce type de route.

LES ACCIDENTS DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MATIÈRES DANGEREUSES RESTENT RARES

Le transport de matières dangereuses peut constituer un facteur d'aggravation des risques d'accidents du travail des conducteurs, de pollution de l'environnement, voire de sécurité civile. De ce fait, il fait l'objet d'une réglementation et d'une comptabilisation spécifiques. Le nombre d'accidents corporels impliquant le transport routier de matières dangereuses a diminué progressivement depuis 2008 sur le réseau public. En 2016, il atteint son minimum : 23 accidents corporels, soit 11 de moins qu'en 2015. On dénombre 8 personnes tuées dans ces accidents mais aucun de ces décès n'est en lien avec les marchandises transportées.

partie D : les externalités du transport

Figure D4.3-5 Taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée (VMA) en 2017

En km/h pour les vitesses maximales autorisées ; taux en %

	Vitesse maximale autorisée (VMA) en km/h (1)		Taux de dépassement de la VMA		Taux de dépassement de la VMA + 10 km/h	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL
Autoroutes de liaison	130	90	23	35	5	1
Autoroutes de dégagement	110	90	29	23	8	1
Routes à 2x2 voies	110	90	32	64	7	17
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomérations	90	80	20	41	5	9
Traversées de petites agglomérations	50	50	37	27	8	8

VL : véhicule léger ; PL : poids lourd à 4 essieux et plus.

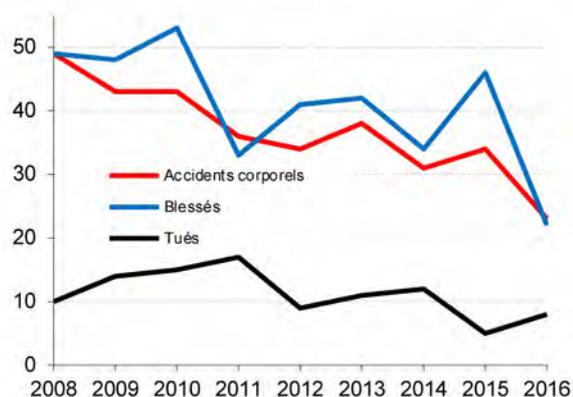
(1) Ces VMA sont celles à respecter quand il n'y a pas d'intempéries et à partir desquelles les taux de dépassement ont été calculés. En pratique, la VMA peut sur certains types d'axes être différente pour certains types de poids lourds.

Champ : échantillon de 215 points de mesure, France métropolitaine.

Source : ONISR

Figure D4.3-6 Nombre d'accidents, de tués et de blessés dans le transport de matières dangereuses

En unités



Champ : France métropolitaine.

Source : MTES / DGPR /Mission Transports de matières dangereuses

Remarque : cette fiche porte sur l'accidentalité de l'ensemble des poids lourds circulant sur le territoire, poids lourds étrangers compris et non sur les seuls poids lourds français.

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...).

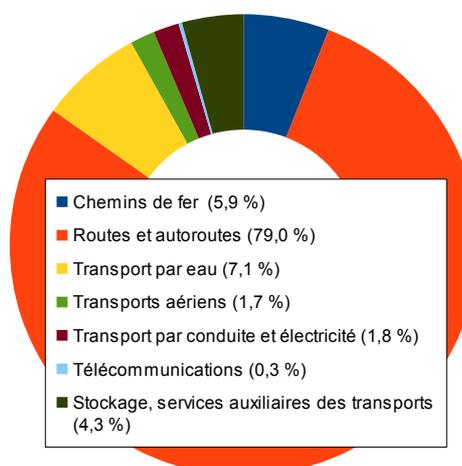
Figure D5-1 Surfaces à usage de transport, par type de transports

Niveaux en milliers d'ha, évolution en %

	Niveaux			Evolution 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 %



Source : enquête Teruti-Lucas du ministère chargé de l'Agriculture, France métropolitaine, dans l'enquête les transports incluant les télécommunications et le transport d'électricité. Ceux-ci représentent néanmoins une part faible des surfaces

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 millions 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.

Source : enquête Teruti-Lucas du ministère chargé de l'Agriculture, France métropolitaine

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...

partie E

Le transport de marchandises

— En 2017, le transport terrestre de marchandises est en forte hausse (+ 6,0 %). Le transport routier progresse de 6,5 %, et le transport ferroviaire de 2,7 %. Depuis 2012, le transport terrestre (hors oléoducs) progresse de 1,1 % en moyenne annuelle, avec une hausse de 1,3 % pour le routier, de 0,5 % pour le ferroviaire et une baisse de 3,0 % pour le fluvial. Les quantités traitées dans les ports français, 365,3 millions de tonnes (352,5 en métropole), sont également en hausse en 2017 (+ 5,9 %). Depuis 2012, elles augmentent de 1,3 % en moyenne annuelle.



E1. Synthèse du transport intérieur

Le transport terrestre de marchandises est en forte hausse en 2017 (+ 6,0 %), hors oléoducs y compris transit. Il s'élève ainsi à 347,8 milliards de tonnes-kilomètres en 2017. Depuis 2012, il croît de 1,1 % en moyenne annuelle. La hausse de 2017 combine une augmentation de 6,5 % du transport routier, principal poste des transports terrestres et du transport ferroviaire (+ 2,7 %). Le transport fluvial poursuit sa baisse (- 1,8 % en 2017).

Avec 308 milliards de tonnes-kilomètres, le transport intérieur routier de marchandises augmente de 6,5 % en 2017, du fait des hausses de 7,1 % du transport sous pavillon français et de 5,6 % du transport sous pavillon étranger. Le transport ferroviaire de marchandises représente 33,4 milliards de tonnes-kilomètres en 2017. Il augmente (+ 2,7 % en 2017 en tonnes-kilomètres), entraîné par un transport international y compris transit qui repart à la hausse (+ 6,2 % en 2017). Le transport fluvial de marchandises s'élève à 6,7 milliards de tonnes kilomètres en 2017. Il a diminué de 1,8 % en 2017, combinant un recul du transport national (- 5,0 %) et une hausse du transport international (+ 3,2 %).

Figure E1-1 Transports intérieurs terrestres par mode

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions annuelles en %

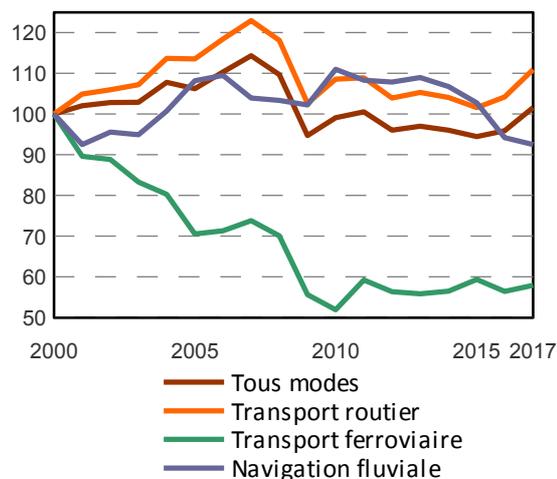
	Niveau 2017	Évolutions annuelles				2017/2012
		2015	2016	2017		
Transport ferroviaire	33,4	5,1	-4,9	2,7	0,5	
Transport routier	307,7	-2,4	2,5	6,5	1,3	
Pavillon français	187,3	-5,7	1,5	7,1	-0,1	
Pavillon étranger	120,4	3,3	4,1	5,6	3,8	
Transport fluvial	6,7	-3,7	-8,4	-1,8	-3,0	
Ensemble des transports terrestres hors oléoducs	347,8	-1,7	1,5	6,0	1,1	
Oléoducs	11,2	3,5	-0,6	-1,7	-5,9	
Produits finis	7,1	-0,5	-1,7	-2,5	-1,0	
Produits bruts	4,1	11,7	1,4	-0,3	-11,9	
Ensemble des transports terrestres yc oléoducs	359,0	-1,5	1,4	5,7	0,9	

Source : SDES

Les quantités traitées dans les ports français, 365,3 millions de tonnes (352,5 en métropole), sont en hausse en 2017 (+ 5,9 %). Depuis 2012, elles diminuent de 1,3 % en moyenne annuelle. Le fret aérien demeure quant à lui très faible en tonnage : 2,5 millions de tonnes de marchandises sont traitées dans les aéroports français. Il concerne essentiellement le transport international de marchandises. Le transport par oléoducs baisse de 1,7 % en 2017. En moyenne annuelle sur cinq ans, il baisse de - 5,9 % du fait de la délocalisation des raffineries vers les pays producteurs de pétrole en début de période.

Figure E1-2 Évolutions des transports terrestres par mode

En indice base 100 en 2000



Source : SDES

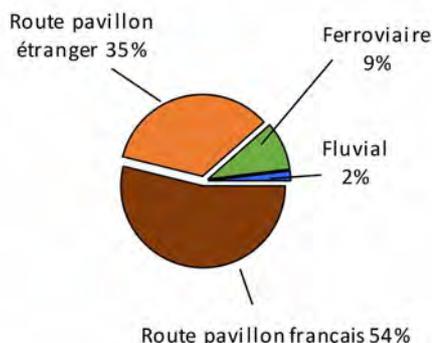
partie E : le transport de marchandises

LE TRANSPORT NATIONAL REPART ET RETROUVE SON NIVEAU DE 2012

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 fortement en 2017 (+ 7,3 %) et retrouve en 2017 son niveau de 2012. La progression de 2017 est due à la reprise du transport routier national par poids lourds (+ 8,1 %) et dans une moindre mesure à la légère augmentation du transport national de fret ferroviaire (0,6 %). Le transport fluvial national poursuit sa baisse en 2017 (- 5,0 %). 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) augmente également en 2017 (+ 4,7 %) du fait de la reprise des transports internationaux fluvial (+ 3,2 %) et ferroviaire (4,9 %). Le transport international y compris transit représente 37 % du transport de marchandises hors oléoducs en 2017.

Figure E1-3 Répartition du transport terrestre (hors oléoducs) par mode

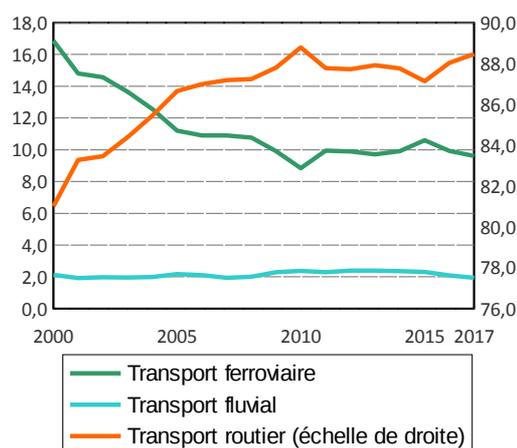
En % des tonnes kilomètres en 2017



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 % 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 est quasi stable à ce niveau, sauf en 2015 où elle était repartie à la hausse. 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 structurelle du transport de combustibles minéraux.

partie E : le transport de marchandises

LA HAUSSE EST GÉNÉRALE POUR TOUS LES PRODUITS

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 5,8 % en 2017 et baisse de 0,6 % en moyenne annuelle sur cinq ans. Le transport intérieur terrestre de marchandises augmente quels que soient les produits. Le transport de produits alimentaires croît sensiblement (+ 9,2 %), retrouvant son niveau de 2012. Les produits alimentaires, boissons et tabac, les produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche et les produits manufacturés sont en large majorité transportés par la route. À l'inverse, les matières premières, coke, produits pétroliers, minéraux et métaux sont transportés à 32,5 % par la route, proportion en diminution par rapport à 2012. La part de la route augmente depuis 2015 pour le transport de produits de l'agriculture passant de 85,1 % à 87,3 %. En effet, la mauvaise campagne céréalière de 2016 a plus fortement impacté les transports de fret par voies fluviale et ferroviaire.

Figure E1-5 Transport national intérieur terrestre par type de marchandises (hors maritime)

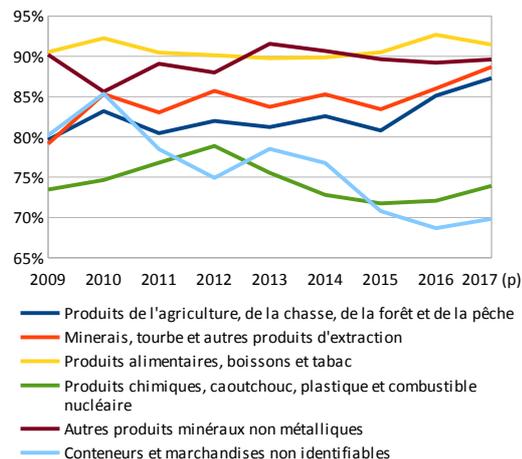
Niveau en millions de tonnes-kilomètres, évolutions annuelles et parts en %

	Niveau 2017	Évolutions annuelles		Part du transport routier	
		2017	2017/ 2012	2012	2017
Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	31 254	5,4	0,7	82,0	87,3
Produits alimentaires, boissons et tabac	25 963	9,2	0,4	90,1	91,5
Produits manufacturés	68 862	3,7	-1,6	84,5	84,0
Matières premières, coke, produits pétroliers, métaux, minéraux	31 611	2,8	-1,1	34,7	32,5
Conteneurs et marchandises non identifiables	42 886	12,0	-0,1	74,9	69,8
Ensemble	200 576	5,8	-0,6	74,8	74,3

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

BAISSE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE CONTENEURS

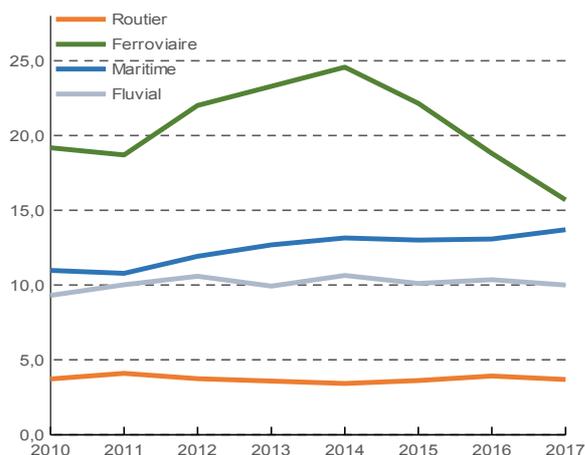
Avec 11,9 milliards de tonnes-kilomètres, le transport de conteneurs représente en France métropolitaine 5,9 % du transport terrestre et baisse de 6,5 % en 2017. En 2017, 50,3 % du transport terrestre de conteneurs est ferroviaire, 44,1 % routier et 5,6 % fluvial. En moyenne annuelle sur cinq ans, le transport terrestre de conteneurs baisse de 3,4 %. Cette diminution provient principalement de la baisse du transport en conteneur par voies ferroviaire et fluviale (réciproquement - 6 % et - 4,2 % en moyenne annuelle depuis 2012). La baisse du transport par conteneur par voie ferroviaire est particulièrement élevée en 2016 et 2017 (- 19,3 % et - 14,1 %).

En 2017, 48,5 millions de tonnes de marchandises conteneurisées ont été débarquées ou embarquées dans les ports français. Ce volume est en forte augmentation en 2017 (+ 11,7 %), plus que la moyenne annuelle des cinq dernières années (+ 4,1 %). Les ports du Havre et de Marseille sont les principaux ports français de conteneurs.

partie E : le transport de marchandises

Figure E1-7 Évolution de la part des conteneurs dans le transport de marchandises par mode

En %



Note : transport routier de plus de 3,5 tonnes sous pavillon français, transport ferroviaire et transport fluvial totaux.

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	Évolutions annuelles			
	2017	2015	2016	2017	2017/2012
Transport terrestre (millions de tonnes-kilomètres)					
Routier	6 008,7	-1,1	9,9	1,2	-0,7
Ferroviaire	5 261,8	-5,2	-19,3	-14,1	-6,0
Fluvial	670,2	-8,6	-6,0	-5,4	-4,2
Total conteneurs	11 932,0	-3,8	-7,1	-6,5	-3,4
Transport total (1)	202 872,5	-4,7	0,0	6,5	-0,3
Transport maritime (Millions de tonnes)					
Conteneurs	48,5	0,0	-1,3	11,7	4,1
Marchandises totales	352,5	1,0	-1,6	6,0	1,2

(1) Transport routier de plus de 3,5 tonnes sous pavillon français, transport ferroviaire et transport fluvial totaux

Source : SDES

E2. Le transport routier : forte reprise de l'activité

Avec 307,6 milliards de tonnes-kilomètres, le transport intérieur routier de marchandises augmente de 6,5 % en 2017, du fait des hausses de 7,1 % du transport sous pavillon français et de 5,6 % du transport sous pavillon étranger. Ce transport est effectué principalement par les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. L'activité nationale des poids lourds du pavillon français progresse de 7,7 %. L'activité reste nettement inférieure à son niveau d'avant la crise de 2008. Au total, 6,5 % du transport national en France métropolitaine relève du cabotage des pavillons étrangers.

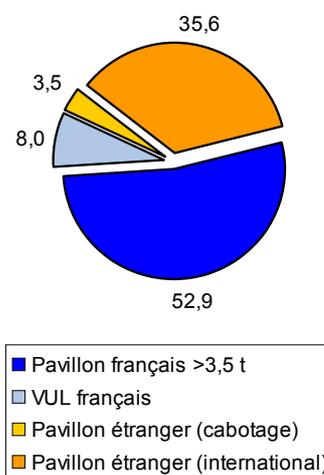
Figure E2-1 Transport intérieur routier de marchandises

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2017	Evolutions annuelles				2017 / 2012
		2015	2016	2017		
Pavillon français	187,3	-5,7	1,5	7,1	-0,1	
National (PTAC>3,5t)	155,9	-6,5	2,1	8,1	-0,1	
<i>Compte propre</i>	36,0	0,5	9,1	2,8	4,1	
<i>Compte d'autrui</i>	119,8	-8,4	0,0	9,8	-1,2	
International et transit (PTAC>3,5t)	6,9	-11,2	-8,1	-1,5	-6,3	
Total PL (PTAC>3,5t)	162,7	-6,8	1,6	7,7	-0,4	
VUL (PTAC≤3,5t) (2)	24,5	2,0	1,4	3,3	1,8	
Pavillon étranger (PTAC>3,5t)	120,4	3,3	4,1	5,6	3,8	
International et transit	109,5	3,0	3,0	5,0	3,2	
Cabotage	10,9	7,8	16,9	12,0	11,2	
Transport intérieur routier	307,6	-2,4	2,5	6,5	1,3	

Figure E2-2 Structure du transport intérieur routier de marchandises en 2017

En %



Sources : SDES – enquête TRM, Eurostat

Sources : SDES – enquête TRM, Eurostat

L'ACTIVITÉ NATIONALE DES POIDS LOURDS SE REDRESSE

En 2017, l'activité des poids lourds immatriculés en France sur le territoire national augmente de 8,1 % (155,9 milliards de tonnes-kilomètres). Cette reprise conforte celle de 2016, qui mettait fin à quatre années consécutives de repli. L'activité annuelle reste toutefois nettement inférieure à celle des années 2000. Depuis 2012, l'activité a baissé en moyenne de 0,1 % par an. Parallèlement à la reprise économique, le transport national pour compte d'autrui progresse fortement (+ 9,8 %). Le transport national pour compte propre (36,0 milliards de tonnes-kilomètres) continue d'augmenter (+ 2,8 % en 2017), mais à un rythme ralenti (+ 9,1 % en 2016). Le transport national routier par des poids lourds étrangers (120,4 milliards de tonnes-kilomètres) progresse de 5,6 % en 2017. Le cabotage, les échanges internationaux et le transit augmentent encore. Le transport routier par des transporteurs étrangers représente 39,1 % du transport routier en 2017 (34,7 % en 2012).

L'ACTIVITÉ DES POIDS LOURDS PROGRESSE POUR TOUS LES GRANDS TYPES DE MARCHANDISES

En 2017, la croissance de l'activité du transport routier sous pavillon français par les poids lourds concerne tous les grands types de marchandises. Le transport de produits agricoles et agroalimentaires (53,0 milliards de tonnes-kilomètres, 32,6 % des produits transportés) augmente de 7,9 %. Celui de produits manufacturés, machines et matériels de transport (46,0 milliards de tonnes-kilomètres, 28,3 % des produits transportés) progresse de 9,1 %. Enfin, le transport de matériaux de construction augmente de 7,9 % (34,1 milliards de tonnes-kilomètres, 21,0 % des produits transportés).

partie E : Le transport de marchandises

Figure E2-3 Le transport intérieur (national et international) sous pavillon français par type de marchandises

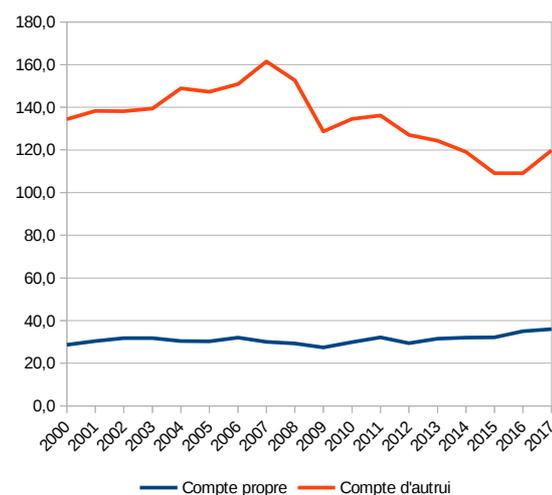
Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau	Evolutions annuelles				2017 / 2012
	2017	2015	2016	2017		
Produits agricoles et agroalimentaires	53,0	-3,0	4,4	7,9	1,3	
Matériaux de construction	34,1	-8,7	4,3	7,9	-0,7	
Produits manufacturés, machines et matériels de transport	46,0	-11,8	-3,7	9,1	-1,6	
Autres	29,5	-2,2	2,0	5,0	-1,0	
Ensemble	162,6	-6,8	1,6	7,7	-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 D'AUTRUI REPREND

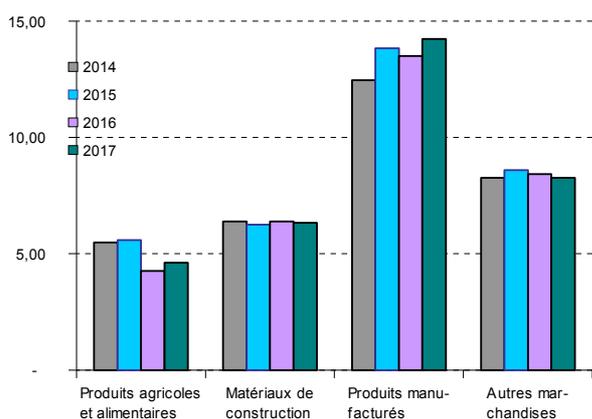
La tendance depuis 2012 est à la baisse du fret pour autrui. Toutefois, l'activité du transport routier pour compte d'autrui se redresse fortement en 2017. Son évolution (+ 9,8 %) devient même supérieure à celle pour compte propre (+ 2,8 %), ce qui n'était pas arrivé depuis 2012 (respectivement - 6,7 % et - 8,6 %). La part de l'activité pour compte propre dans le transport national (23,1 %) a largement progressé en cinq ans (18,8 % en 2012), même si elle a perdu 1,2 point en 2017 par rapport à 2016.

E3. Transport ferroviaire de marchandises : hausse du transport national et international

Le transport ferroviaire de marchandises représente 33,4 milliards de tonnes-kilomètres en 2017. Il augmente (+ 2,7 % en 2017 en tonnes-kilomètres), entraîné par un transport international y compris transit qui repart à la hausse (+ 6,2 % en 2017) après une année marquée par une baisse exceptionnelle (- 6,2 % en 2016), notamment en raison des mouvements sociaux en 2016. Le transport national, qui représente 62 % de l'activité, se redresse (+ 0,6 % en 2017) après avoir enregistré une chute notable l'année précédente (- 4,2 % en 2016). Dans son ensemble, le secteur ferroviaire a été fortement marqué par les années de crise et la concurrence accrue du mode routier. Sur ces cinq années, le transport international y compris transit connaît un essor alors que le transport national se replie : + 4,5 % en moyenne annuelle pour l'international et - 1,4 % pour le national. Le transit connaît sur cette période une augmentation annuelle moyenne élevée (+ 3,3 %). Les tonnages transportés augmentent en 2017 (+ 2,2 %) en conséquence d'une hausse des volumes au national (+ 1,6 %) et à l'international (+ 3,3 %).

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 2017	Evolutions annuelles			
		2015	2016	2017	2017/ 2012
En milliards de t-km					
Ensemble	33,4	5,1	-4,9	2,7	0,5
National	20,6	6,1	-4,2	0,6	-1,4
International	9,2	3,2	-8,3	4,8	4,5
Transit	3,7	4,0	0,0	9,8	3,3
International + transit	12,8	3,4	-6,2	6,2	7,8
En millions de tonnes					
Ensemble	91,1	5,2	-6,7	2,2	0,8
National	57,9	5,2	-6,2	1,6	-0,7
International	27,6	6,3	-7,9	1,5	3,7
Transit	5,5	-0,4	-7,1	13,6	4,2
International + transit	33,2	5,3	-7,8	3,3	3,8

Source : SDES – Collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

HAUSSE DES PRODUITS AGRICOLES ET ALIMENTAIRES

Le transport ferroviaire de produits agricoles et alimentaires repart à la hausse en 2017 (+ 8,1 % en 2017) après une baisse exceptionnelle en 2016 (- 23,6 %). Le transport de produits manufacturés retrouve un dynamisme en 2017 (+ 5,4 %) après une diminution en 2016 (- 2,4 %).

Suite à la libéralisation du transport ferroviaire national en 2006, de nouveaux opérateurs se sont progressivement installés dans le paysage ferroviaire français. Sur le segment du fret ferroviaire en 2017, on dénombre 24 opérateurs disposant d'un certificat de sécurité y compris l'opérateur national historique et ses filiales (Fret SnCF, VFLI par exemple). Les nouveaux opérateurs ont effectué 31 % des transports en tonnes-kilomètres en 2017 (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 : la baisse continue

Le transport fluvial de marchandises s'élève à 6,7 milliards de tonnes kilomètres en 2017. Il a diminué de 1,8 % en 2017, combinant un recul du transport national (- 5,0 %) et une hausse du transport international (+ 3,2 %). Le transport national a diminué en 5 ans avec une baisse moyenne annuelle de 4,4 %. Sur la même période, le transport international a reculé à un rythme moindre (- 0,9 %). Quant au recul des tonnages transportés en 2017 (- 0,4 %), il s'explique par la baisse des volumes constatée pour le transport national (- 3,1 %).

TRANSPORT SUR LE BASSIN DE LA SEINE EN BAISSÉ

Le transport fluvial de marchandises sur les principaux bassins (Nord-Pas-de-Calais, Seine, Rhin et Rhône-Saône) est en baisse en 2017 (- 2,4 %). Le transport sur le bassin de la Seine, qui concentre la moitié des trafics, diminue en 2017 (- 7,9 %). Entre 2012 et 2017, les transports sur le bassin de la Seine diminuent à un rythme annuel moyen de 4,4 %. Le transport sur le bassin Rhône-Saône est en baisse depuis 2011 et diminue de 1,7 % en 2017.

BAISSE DU TRANSPORT DE COMBUSTIBLES MINÉRAUX ET DE PRODUITS AGRICOLES

Le transport fluvial de combustibles minéraux s'effondre depuis 2014 (- 9,5 % en 2017 après - 25,0 % en 2016 puis - 28,6 % en 2015 et - 35,5 % en 2014) après avoir connu une croissance soutenue en 2013 (+ 25,1 %) et en 2012 (+ 8,8 %). Cette baisse s'explique par la réduction du transport de charbon dans un contexte de fermeture des dernières centrales thermiques utilisant ce combustible. Le transport de produits agricoles diminue de 18,6 % en 2017 en raison de la mauvaise récolte céréalière de 2016 dont l'effet perdure au 1^{er} semestre 2017.

Figure E4.1 Transport fluvial de marchandises par bassin

En milliards de tonnes-kilomètres, évolutions annuelles en %

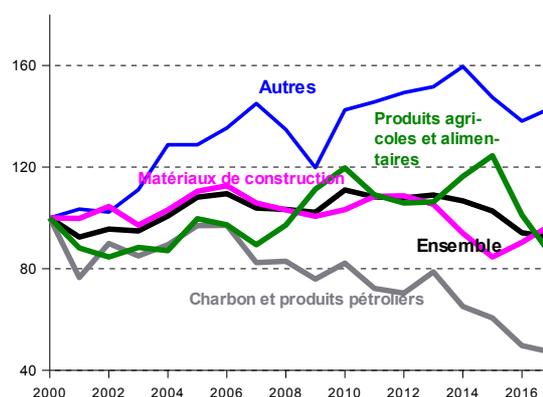
	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution 2017 / 2012
	2017	2015	2016	2017	
Nord-Pas-de-Calais	0,9	-0,4	-8,0	-3,3	-1,4
Seine	3,2	-4,7	-4,2	-7,9	-4,4
Rhin	1,1	-2,3	-14,2	18,2	2,2
Rhône - Saône	1,1	-0,3	-12,9	-1,7	-3,7
Principaux bassins	6,3	-3,0	-7,9	-2,4	-2,8
Autres	0,4	-14,2	-17,6	9,0	-5,6
Ensemble	6,7	-3,7	-8,4	-1,8	-3,0
national	4,0	-4,3	-9,4	-5,0	-4,4
international	2,8	-2,9	-6,8	3,2	-0,9

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 rebondit

Les ports maritimes français ont traité 365,3 millions de tonnes (Mt) de marchandises en 2017, dont 352,5 Mt en métropole. Après plusieurs années de faible augmentation, à + 1,3 % de moyenne annuelle entre 2012 et 2017, le trafic rebondit en 2017, à + 5,9 %. Cette croissance est davantage marquée en entrée (+ 7,2 %) et en sortie (+ 3,5 %). Les conteneurs et les rouliers progressent le plus en 2017.

Figure E5-1 Évolution du trafic maritime selon le type de fret

En millions de tonnes

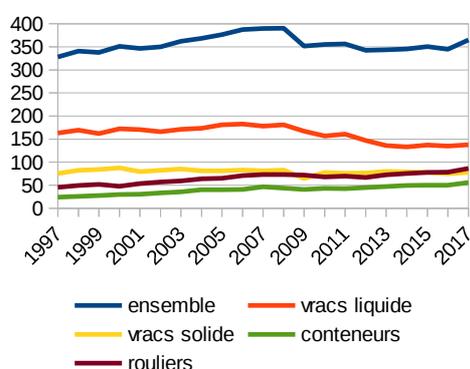


Figure E5-2 Trafic des principaux ports de marchandises et évolution

Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

port	Niveau 2017	Evolutions annuelles			Evolution moyenne 2017/2012
		2015	2016	2017	
MARSEILLE	80 361	4,1	-1,4	-0,3	-1,3
LE HAVRE	72 042	2,1	-4,3	10,2	2,6
CALAIS	50 551	-3,2	2,7	17,6	8,2
DUNKERQUE	50 198	-1,1	0,2	7,5	1,1
NANTES SAINT-NAZAIRE	29 870	-4,2	0,3	17,3	0
ROUEN	20 060	3,9	-6,7	-4,5	-1,1
LA ROCHELLE	8 559	4,4	-5,9	-7,3	0,5
BORDEAUX	7 266	-1,7	-6,5	-7,3	-2,4
ENSEMBLE GPM+CALAIS	318 908	0,9	-1,8	6,6	1,3
OUTRE-MER	12 849	9,2	3,3	2,3	3
TOTAL FRANCE ENTIERE	365 309	1,4	-1,5	5,9	1,3

Source : SDES

Source : SDES

Près des deux tiers du volume traité (238,8 Mt) correspondent à des débarquements de marchandises, tandis que les embarquements rassemblent un tonnage de 126,5 Mt. Les vracs liquides progressent en 2017 de + 2,1 %, portés par le rebond des importations de pétrole brut (+ 2,5 %). Les vracs solides augmentent également en 2017 (+ 4,1 %), malgré les mauvais résultats sur le trafic céréalier (- 24,9 %), qui continue à chuter après les mauvaises récoltes de 2016 dues aux conditions climatiques défavorables.

Les performances du trafic conteneurisé (+ 11,2 %) et des rouliers (+ 10,9 %) confirment l'essor observé depuis une vingtaine d'années sur ces frets. Ils représentent désormais 39 % du tonnage transitant dans les ports français contre 21 % seulement en 1997. Dans le même temps, le poids des vracs liquides dans le fret maritime a nettement décliné : ils ne représentent plus que 38 % du volume traité, contre 50 % en 1997.

Avec 318,9 Mt, les sept grands ports maritimes (GPM) et Calais rassemblent plus de 90 % du trafic portuaire de métropole. Les ports de Calais (+ 17,6 %) et de Nantes (+ 17,3 %) sont ceux où le tonnage augmente le plus en 2017. La croissance de Calais s'inscrit dans la continuité des années précédentes (+ 8,2 % en moyenne entre 2012 et 2017), portée par l'essor du trafic roulier. De son côté, Nantes profite du rebond sur les vracs pétroliers après deux années de retrait sur ce type de fret (maintenance de la raffinerie de Donges en 2015, mouvements sociaux en 2016). Le port du Havre a pratiquement retrouvé son niveau de 2009 pour s'établir à 72 Mt de marchandises traitées en 2017 (+ 10,2 %), dont 28,4 Mt de marchandise conteneurisée. Le Havre confirme ainsi sa position de premier port français de conteneurs, avec 2,9 millions d'équivalent vingt pieds (EVP), devant Marseille (1,4 millions d'EVP) et Dunkerque (373 000 EVP). Rouen (- 4,5 %) et la Rochelle (- 7,3 %) continuent à souffrir des mauvaises récoltes de 2016, leur activité étant fortement tournée vers l'exportation de produits agricoles.

En outre-mer, le trafic s'établit à 12,8 Mt en 2017 (+ 2,3 %), et demeure dominé par les conteneurs, qui représentent plus de la moitié des volumes en transit (54 %). La marchandise conteneurisée est en effet celle qui a le plus progressé ces dernières années, à + 6,5 % de moyenne annuelle entre 2012 et 2017.

BIBLIOGRAPHIE

Le transport routier :

[Les transports routiers de marchandises sous pavillon français en 2016](#), *Datalab* n° 115, juillet 2017

[Données mises en ligne sur le site internet](#), 27 juillet 2017

Le transport ferroviaire :

Le transport ferroviaire de marchandises en 2016, CGDD/SDES, *Datalab Essentiel* n° 136, février 2018

Rapport annuel market monitoring de l'IRG-Rail

www.irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/186,2018.html

Le transport maritime :

Des publications trimestrielles vont être mises en place en 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 2016. En 2016, le pavillon routier français (156 milliards de tonnes-kilomètres), représente 8,5 % du transport routier européen, ce qui le place en quatrième position européenne, gagnant une place par rapport à 2015. La France est en troisième position après l'Allemagne et la Pologne pour le transport ferroviaire (32,6 milliards de tonnes-kilomètres) et en cinquième position pour le transport de fret fluvial européen (8,3 millions de tonnes-kilomètres).

Le transport routier européen en 2016, CGDD/SDES, *Datalab Essentiel* n° 37, février 2018

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publications/p/2753/1700/transport-routier-marchandises-europeen-2016.html

partie F

Le transport de voyageurs

— En 2017, le transport intérieur de voyageurs bénéficie de la reprise de la croissance économique française : 941,3 milliards de voyageurs-kilomètres ont été réalisés, ce qui représente une évolution de + 1,0 % par rapport à l'année 2016. Cette hausse est principalement portée par les transports collectifs (+ 3,4 %).

Les transports ferrés renouent avec la croissance avec une hausse de 6,0 %. Le transport collectif urbain est en augmentation de 1,8 %. Le transport aérien en métropole poursuit la forte croissance entamée en 2016 avec + 4,0 %. Enfin, le trafic maritime, toujours soutenu par les croisières, est quasi stable en 2017 (- 0,2 %). En revanche, les transports collectifs routiers (autocars, autobus et tramways) sont en léger repli (- 1,3 %).

Les parts modales restent stables : le transport individuel en véhicules particuliers est le moyen de transport le plus utilisé (80,5 % des voyageurs-kilomètres), suivi du transport ferré (11,7 %), du transport en autobus, autocars et tramways (6,2 %) et enfin du transport aérien (1,6 %).



F1. Synthèse : le transport intérieur de voyageurs croît modérément en 2017

En 2017, le transport intérieur de voyageurs croît de 1,0 % (en voyageurs-kilomètres), à un rythme équivalent à sa moyenne annuelle depuis 2012 (+ 1,2 %). Les évolutions sont contrastées entre les différents types de transports. Tandis que le trafic en transport collectif routier (autocars, autobus et tramways) recule, ceux des transports aérien, ferré et individuel augmentent.

Au total, l'activité du transport de voyageurs représente 941,3 milliards de voyageurs-kilomètres en 2017. 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 (80,5 %). Les transports ferrés représentent 11,7 % des voyageurs-kilomètres, davantage que les transports collectifs routiers (6,2 %). La part du transport aérien est toujours marginale (1,6 %). Ces parts modales ne prennent pas en compte le transport maritime, ni le transport à vélo, ni la marche.

Figure F1-1 Transport intérieur de voyageurs par mode en 2017

Parts modales en % des voyageurs-kilomètres

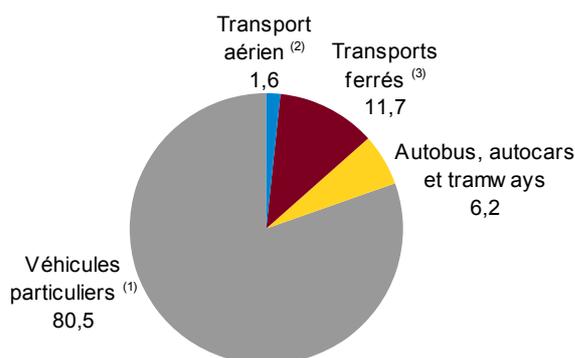
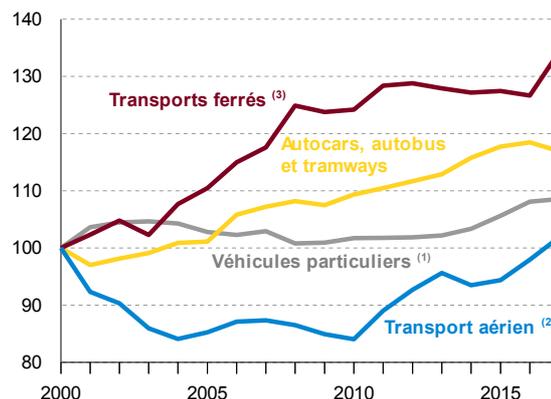


Figure F1-2 Évolution du transport intérieur de voyageurs par mode

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

LA CROISSANCE DU TRANSPORT INDIVIDUEL RALENTIT

La part du transport individuel dans le transport intérieur de voyageurs reste stable (80,5 %). Le nombre de voyageurs-kilomètres réalisés en véhicules particuliers (y compris étrangers) est de 757,3 milliards en 2017. Il augmente de 0,4 %, à un rythme trois fois moins élevé que sa tendance annuelle depuis 2012 (+ 1,3 %). Ce ralentissement de la croissance peut trouver son origine dans le cours élevé du brent, qui a augmenté de 25 % en moyenne annuelle par rapport à 2016, passant de 44,1 \$ en 2016 à 54,3 \$ en 2017. Le prix des carburants est en moyenne plus élevé en 2017 qu'en 2016 : + 11,5 % pour le gazole et + 5,7 % pour l'essence sans plomb. Il aurait donc desservi le développement du transport routier, tant pour le transport individuel que pour le transport collectif.

LE TRANSPORT COLLECTIF INTÉRIEUR CROÎT FORTEMENT

Le transport collectif croît de 3,4 % en 2017, à un rythme près de quatre fois plus rapide que sa moyenne annuelle depuis 2012 (+ 0,9 %). Alors que les transports ferrés, aériens et urbains s'accroissent, le transport routier est en repli.

Avec 58,1 milliards de voyageurs-kilomètres, les transports collectifs routiers (autobus, autocars et tramways) représentent 31,6 % du transport collectif intérieur en 2017. Après plusieurs années de hausses consécutives, ils

partie F : le transport de voyageurs

diminuent de 1,3 %. Cette baisse pourrait être expliquée par l'augmentation du prix des carburants et le report sur le ferroviaire ou l'aérien pour les voyageurs en provenance de l'étranger. Ainsi, le transport occasionnel en autocars étrangers recule de 8,2 %. En revanche, le transport interurbain régulier librement organisé (dit autocars « Macron ») augmente de 7,1 %. C'est la deuxième année pleine pour ce type de transport en autocar, libéralisé par la loi du 6 août 2015. En 2017, 7,09 millions de passagers ont voyagé dans ces autocars, et ce secteur a atteint un niveau de 2,2 milliards de voyageurs-kilomètres.

Figure F1-3 **Transports intérieurs de voyageurs**

Niveau en milliards de voyageurs-kilomètres, évolutions annuelles en %

	Niveau 2017	Évolutions annuelles			
		2015	2016	2017	2017/ 2012
Transport individuel en véhicules particuliers	757,3	2,2	2,4	0,4	1,3
Transports collectifs	184,0	0,8	0,1	3,4	0,9
Transports routiers	58,1	1,7	0,6	-1,3	0,9
Autocars ⁽¹⁾	43,9	1,4	0,4	-2,5	0,2
Dont autocars « Macron »	2,2	-	-	7,1	-
Dont occasionnel en autocars étrangers	6,8	5,0	-4,3	-8,2	-0,1
Autobus et tramways	14,3	2,6	1,5	2,5	3,2
Île-de-France	6,2	2,9	2,4	2,1	4,4
Hors Île-de-France	8,1	2,6	1,5	2,5	2,3
Transports ferrés	110,5	0,2	-0,6	6,0	0,8
Trains à grande vitesse	59,6	0,6	-0,8	8,9	1,6
Trains interurbains (dont « TET ») ⁽²⁾	7,2	-1,9	-7,0	2,9	-3,7
Trains sous convention des conseils régionaux ⁽³⁾	13,7	-0,2	-2,8	5,0	-0,5
Trains et RER d'Île-de-France	19,5	0,6	3,6	1,9	1,7
Métros	10,4	-0,2	0,2	1,6	0,5
Île-de-France	7,8	0,0	-0,1	1,3	0,4
Hors Île-de-France	2,6	-0,6	1,2	2,4	1,0
Transports aériens ⁽⁴⁾	15,4	1,0	3,8	4,0	1,9
Ensemble	941,3	1,9	1,9	1,0	1,2

(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

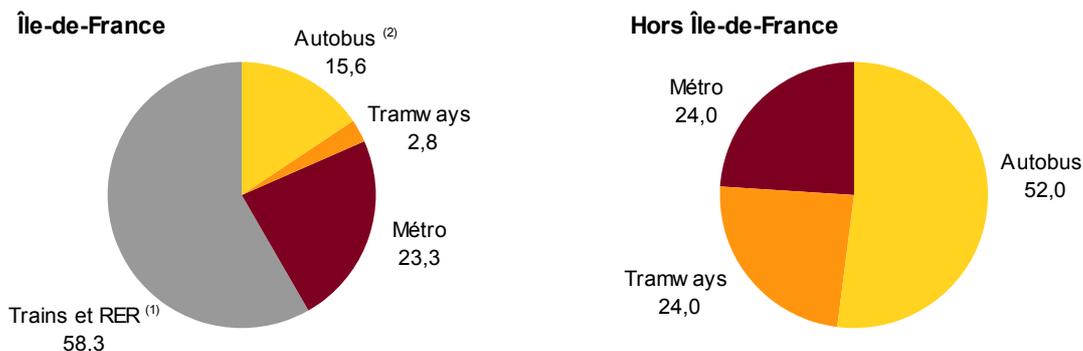
Le transport collectif urbain (TCU) regroupe les autobus, les tramways, les métros et, en Île-de-France, les trains et RER¹. Parmi les 44,2 milliards de voyageurs-kilomètres réalisés en TCU, 76 % ont été réalisés en Île-de-France et 24 % en province. Les parts modales de chacun des segments restent stables. 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.

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)

Sources : Île-de-France Mobilités, calculs SDES

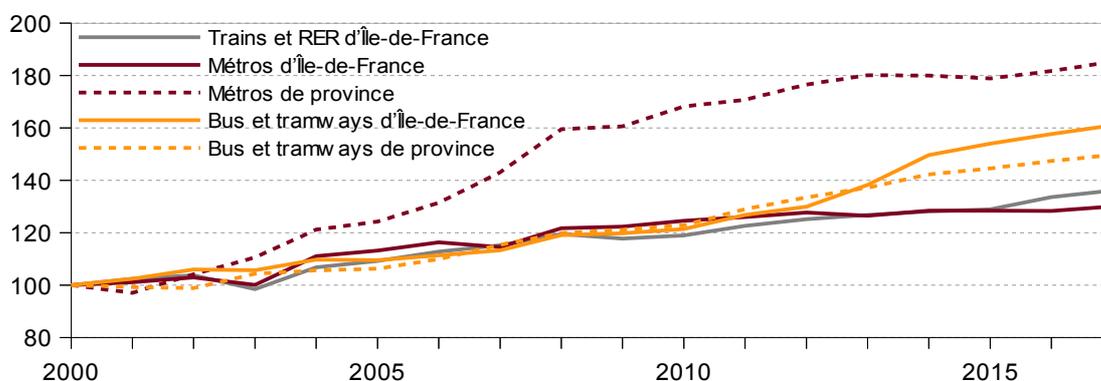
Sources : Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD), calculs SDES

Pour la première fois, les TCU de province progressent à la même vitesse que ceux d'Île-de-France (respectivement + 1,7 % et + 1,8 %). Le trafic augmente pour tous les types de transports. En Île-de-France, la deuxième année complète de mise en application du forfait Navigo toutes zones aurait eu un impact positif sur la fréquentation des branches en banlieue des RER. En grande couronne, l'offre et la fréquentation des bus s'accroissent (+ 4,5 %), résultat d'une politique volontariste d'Île-de-France Mobilités, avec en particulier le plan bus 2013-2016.

En 2016, plus de 60 % de la population française métropolitaine réside dans un ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité (RT)² en province à l'intérieur duquel est organisé un réseau de TCU. La couverture du territoire et de la population par des RT 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 RT. D'où une augmentation continue du nombre de voyageurs-kilomètres réalisés en province depuis 2000 : + 85,0 % pour les métros, + 50,0 % 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.

Sources : SDES, d'après Île-de-France Mobilités-Omnis, 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 transport urbain 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 » (RT).

partie F : le transport de voyageurs

LES TRANSPORTS FERROVIAIRES ET AÉRIENS BONDISSENT EN 2017

Le transport ferroviaire renoue avec la croissance : il croît de 6,5 % en 2017, à un rythme sept fois plus élevé que sa moyenne annuelle depuis 2012 (+ 0,9 %). Cette évolution est portée par tous les types de trains : à grande vitesse, interurbains, sous convention des conseils régionaux et également les trains et RER d'Île-de-France. Elle peut s'expliquer par la reprise économique et le rebond de l'activité touristique, l'absence de mouvements sociaux ainsi que par la mise en place d'une politique commerciale voyageurs de la SNCF, centrée sur de nouvelles offres (ouverture de deux nouvelles lignes à grande vitesse, deuxième année du passe Navigo toutes zones) et des petits prix (création de l'abonnement TGVmax, offres promotionnelles *Intercités*, développement de l'offre low-cost Ouigo). Les 100,1 milliards de voyageurs-kilomètres effectués en transport ferroviaire représentent 54,4 % du transport collectif. Il reste le mode de transport collectif privilégié pour les déplacements.

Le transport intérieur aérien continue de s'accroître : + 4,0 % de voyageurs-kilomètres en 2017, soit un rythme plus de deux fois plus rapide que sa tendance annuelle depuis 5 ans (+ 1,9 %). Cette augmentation est notamment portée par le trafic sur les lignes transversales (province-province) : + 8,3 % contre + 0,8 % sur les lignes radiales (Paris-province). 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 6,0 % et 6,7 %. Les touristes étrangers semblent avoir moins peur d'un risque d'attentat en France et sont donc plus enclins à y voyager.

LE TRANSPORT MARITIME SE STABILISE

28 millions de passagers ont transité dans les principaux ports français en 2017. Soutenu par les croisières qui représentent 15 % des passagers, le transport maritime est stable. Il diminue en France métropolitaine (- 1,0 %) mais progresse fortement en outre-mer (+ 13,3 %) grâce au développement de l'activité de croisières. Les évolutions sont contrastées entre la façade Manche-mer du Nord et celle de la Méditerranée : la première voit son trafic de passagers hors croisières diminuer et celui des croisiéristes augmenter, tandis que l'inverse se produit sur la seconde. 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.

Les liaisons avec la Grande-Bretagne sont principalement effectuées en transport ferroviaire (46,6 %). Malgré une forte croissance du transport aérien sur ces liaisons (+ 5,9 %), il reste le mode le moins utilisé pour rallier l'outre-Manche (19,8 %). En revanche, il est privilégié pour les liaisons avec la Corse (55,3 %). Le nombre de passagers aériens entre la Corse et le continent croît de 8,3 % en 2017, alors que le trafic maritime croît légèrement (+ 0,4 %).

Figure F1-6 **Transport maritime : passagers débarqués dans les principaux ports français**

Niveau en milliers de passagers, évolutions en %

	Niveau 2017			Évolution annuelle 2017/2016		
	hors croisières	croisières	ensemble	hors croisières	croisières	ensemble
Métropole	23 131	3 339	26 470	-0,8	-2,5	-1,0
Mer du Nord et Manche	14 928	461	15 390	-3,5	9,0	-3,2
Méditerranée	8 202	2 877	11 080	4,6	-4,1	2,2
Outre-Mer	993	856	1 849	5,1	24,5	13,3
Ensemble des ports français	24 124	4 195	28 319	-0,5	2,0	-0,2

Sources : SDES et Observatoire régional des transports de la Corse (ORTC)

Les taxis et VTC

Les taxis et VTC (voitures de transport avec chauffeur) constituent avec les motos-taxis le transport public particulier de personnes (T3P). Ce secteur a connu une profonde évolution depuis quelques années avec le développement rapide des VTC, qui a conduit les pouvoirs publics à revoir la réglementation, notamment avec les lois dites « Thévenoud » et « Grandguillaume ». L'encadrement de la profession d'exploitants de VTC a été renforcée en 2017 et 2018 en interdisant l'exercice sous le seul statut « LOTI », statut qui doit être réservé au transport occasionnel de groupes.

Fin 2017, près de 82 000 véhicules circulaient pour le compte du transport public particulier de personnes, dont environ 56 000 taxis (68 %) et 26 000 VTC enregistrés (32 %). La région parisienne concentre un tiers des taxis et près de 70 % des VTC. Avec les nouvelles règles entrant en vigueur le 1^{er} janvier 2018 et des nouveaux examens en 2017, le rythme d'inscription sur le registre des exploitants de VTC a été élevé fin 2017. En moyenne, ce sont plus de 1 000 exploitants qui se sont inscrits en moyenne par mois, dont une partie de chauffeurs exerçant auparavant sous statut LOTI.

Sources : les données des taxis sont issues, d'une part, du recensement des informations sur les autorisations de stationnement (ADS) effectué en 2016 par la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) ; d'autre part, de la préfecture de police de Paris pour les taxis parisiens. Les informations concernant les VTC proviennent du registre national des VTC (ReVTC), géré depuis 2015 par le ministère en charge des Transports.

Pour plus d'informations : Observatoire national des T3P, *Les taxis et VTC en 2016-2017*.

F2. Hausse modérée du transport collectif urbain

Avec 44,2 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2017, le transport collectif urbain représente 24,0 % du transport collectif. Il progresse de 1,8 % en voyageurs-kilomètres, au même rythme que depuis 2012 (+ 1,9 %). Cette évolution est identique à celle constatée sur les réseaux d'Île-de-France et de province.

LE TRAFIC EN ÎLE-DE-FRANCE CROÎT SUR TOUS LES SEGMENTS, EXCEPTÉ LES BUS PARISIENS

En 2017, la part des voyageurs-kilomètres transportés sur les différents segments en Île-de-France est stable : elle est respectivement de 81,6 %, 2,8 % et 15,6 % pour les modes ferrés (58,3 % en trains et RER, 23,3 % en métros), les tramways et les autobus. Le trafic des trains et RER ralentit : il croît de 1,9 % après une évolution de + 3,6 % en 2016. Le trafic en métro repart à la hausse (+ 1,3 %) après deux années successives de stagnation. Le transport en tramways continue de progresser (+ 2,8 %), notamment grâce à la mise en service de la ligne T11 Express, mais à un rythme beaucoup moins soutenu que les quatre années précédentes. Le fort accroissement du trafic entre 2013 et 2015 était lié à l'ouverture de nouvelles lignes (T5, T6, T7, T8). Le transport en autobus augmente de 2,0 %, davantage qu'en 2016. Les évolutions sont contrastées entre Paris et la banlieue : - 2,4 % à Paris, + 1,1 % en petite couronne et + 4,5 % en grande couronne.

HORS ÎLE-DE-FRANCE, LE RALENTISSEMENT DE LA CROISSANCE SE CONFIRME

En province, le transport collectif urbain continue de croître (+ 1,7 %), mais à un rythme plus faible que depuis 2012. L'évolution varie selon la taille des agglomérations : en nombre total de voyages, le trafic augmente dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants (+ 2,2 %) et dans celles de 100 000 à 250 000 habitants (+ 1,3 %) ; il est quasi stable dans les agglomérations plus petites (- 0,8 %). Le transport en métro continue sa progression (+ 2,0 % après + 1,6 % en 2016) tandis que celui en tramways et bus ralentit.

Figure F2-1 Évolution du transport collectif urbain

Niveau en millions de voyageurs-kilomètres, évolution en %

	Niveau 2017	Évolutions annuelles			2017/ 2012
		2015	2016	2017	
Île-de-France	33 526	0,9	2,5	1,8	1,8
Modes ferrés	27 362	0,4	2,5	1,8	1,3
<i>Trains et RER</i> ⁽¹⁾⁽²⁾	19 545	0,6	3,6	1,9	1,7
<i>Métros</i>	7 817	0,0	-0,1	1,3	0,4
Tramways	939	14,7	6,9	2,8	21,5
Bus	5 225	1,1	1,6	2,0	2,5
<i>Paris</i>	843	-2,3	0,4	-2,4	-0,3
<i>Petite couronne</i>	2 074	0,1	1,6	1,1	2,3
<i>Grande couronne</i>	2 217	2,5	2,0	4,5	3,6
<i>Noctiliens</i> ⁽³⁾	91	2,6	5,0	8,8	14,0
Province ⁽⁴⁾	10 660	1,1	1,9	1,7	2,0
Métros ⁽⁴⁾	2 557	-0,6	1,6	2,0	1,0
Tramways et bus ⁽⁴⁾	8 103	1,6	1,9	1,6	2,3
Ensemble TCU	44 186	0,9	2,3	1,8	1,9

(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 2017 sont estimés à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP

Sources : Île-de-France Mobilités-Omnill ; enquêtes annuelles transport collectif urbain (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) ; calculs SDES

L'OFFRE KILOMÉTRIQUE DE PROVINCE REPART À LA HAUSSE

Parmi les 321 ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité (RT) existant en France métropolitaine (hors Île-de-France) au 1^{er} janvier 2016, 252 ont été retenus dans le présent rapport. Afin de comparer les évolutions des indicateurs de transport collectif urbain, les réseaux de ces 252 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 2016, il existe :

- 28 RT de 100 000 habitants ou plus dotés d'un TCSP « lourd » ;
- 52 RT de 100 000 habitants ou plus non dotés d'un TCSP « lourd » ;
- 82 RT de 50 000 habitants à moins de 100 000 habitants ;
- 90 RT de moins de 50 000 habitants.

L'offre kilométrique est d'autant plus élevée que les ressorts territoriaux sont peuplés :

- 36,8 véhicules-kilomètre/habitant dans les RT de 100 000 habitants ou plus dotés d'un TCSP « lourd » ;
- 27,3 véhicules-kilomètre/habitant dans les RT de 100 000 habitants ou plus non dotés d'un TCSP « lourd » ;
- 16,9 véhicules-kilomètre/habitant dans les RT de 50 000 habitants à moins de 100 000 habitants ;
- 13,1 véhicules-kilomètre/habitant dans les RT de moins de 50 000 habitants.

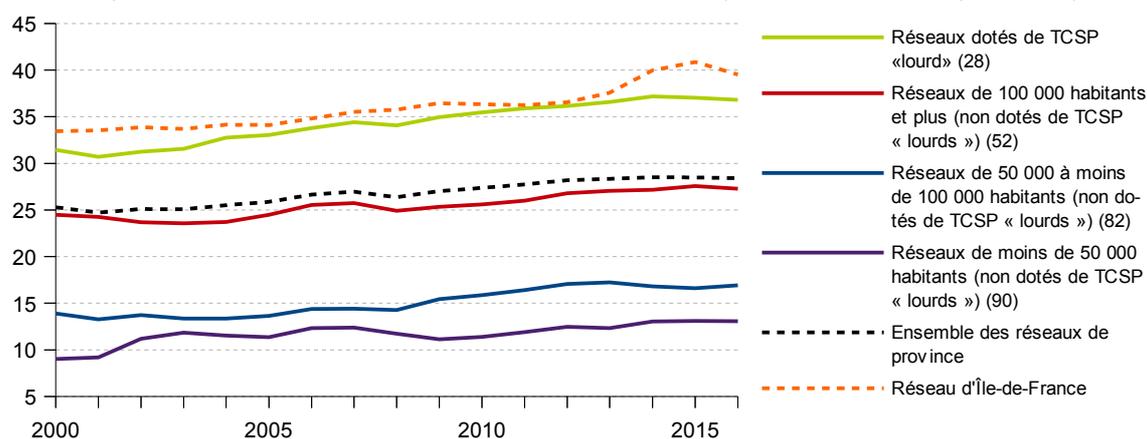
Après une année de baisse, l'offre kilométrique à l'intérieur des 252 périmètres de transport urbain de province renoue avec la croissance. Elle augmente de 4,5 % et atteint 28,4 véhicule-kilomètre par habitant en 2016.

UNE OFFRE KILOMÉTRIQUE PLUS ÉLEVÉE EN ÎLE-DE-FRANCE

Aux 252 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 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 : 39,6 véhicules-kilomètres par habitant contre 27,3 pour les 28 TCSP « lourds ». Pour la première fois depuis 2000, la production kilométrique baisse (- 2,8 %) et atteint 481 millions de véhicules-kilomètres en 2016.

Figure F2-2 **Évolution de l'offre kilométrique de transport collectif urbain**

Offre kilométrique annuelle du RT, de 2000 à 2016, 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 : reprise en 2017

Avec 100,1 milliards de voyageurs-kilomètres transportés, le transport ferroviaire de voyageurs, hors navettes Eurotunnel, représente 54,4 % du transport collectif. Après plusieurs années de baisse, il repart fortement à la hausse avec une augmentation de 6,5 % du trafic en 2017, grâce à la reprise de l'activité économique, à l'absence de mouvements sociaux ainsi qu'à la politique commerciale voyageurs de la SNCF centrée sur de nouvelles offres et des petits prix.

LE TRANSPORT EN TRAIN À GRANDE VITESSE AUGMENTE CONSIDÉRABLEMENT

Le trafic de voyageurs sur les trains à grande vitesse représente 59,6 % du transport ferroviaire de voyageurs (contre 58,3 % en 2016). Après un recul en 2016, il croît fortement en 2017 (+ 8,9 %) et permet d'inverser sa tendance sur cinq ans : elle repart à la hausse avec 1,6 % d'augmentation annuelle moyenne depuis 2012. Le nombre de voyageurs a notamment augmenté grâce à la mise en service le 2 juillet 2017 de deux nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse : de Tours à Bordeaux et du Mans à Rennes. Par ailleurs, le lancement de l'abonnement TGVmax a pu rendre le train plus attractif sur le plan tarifaire pour les 16-27 ans ; tout comme l'offre low-cost Ouigo, qui continue de se développer et commence à être déployée depuis les gares parisiennes, et non plus seulement depuis les gares périphériques d'Île-de-France.

LE TRAFIC DES TRAINS INTERURBAINS HORS TAGV REPART À LA HAUSSE

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 2017, il repart la hausse (+ 2,9 %) après cinq années de décroissance, notamment grâce aux offres promotionnelles *Intercités*.

LE TRANSPORT EN TER PROGRESSE FORTEMENT

En 2017, le transport en trains sous convention des conseils régionaux croît de 5,0 % après plusieurs années de baisse. Il atteint un niveau de 13,7 milliards de voyageurs-kilomètres. Suite aux accords entre l'État et six régions, ces dernières deviennent progressivement autorités organisatrices de 18 lignes TET dont l'offre est liée avec celles des TER. Une partie des lignes TET deviennent des lignes TER. Les reprises de lignes ont débuté au 1^{er} janvier 2017 avec la région Grand-Est qui a repris deux lignes de TET (Hirson-Metz et Reims-Dijon). Ce report des voyageurs-kilomètres des trains TET aux TER a contribué à la progression de ces derniers.

LE TRAFIC FRANCILIEN CROÎT MODÉRÉMENT (cf. fiche F2)

Avec 19,5 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2017, le trafic des trains et RER d'Île-de-France représente 19,5 % du transport ferroviaire.

Figure F3-1 **Transport ferroviaire de voyageurs**

Niveau en millions de voyageurs-kilomètres, évolution en %

	Niveau 2017	Évolutions annuelles				
		2015	2016	2017	2017/ 2012	
Trains à grande vitesse ⁽¹⁾	59 647	0,6	-0,8	8,9	1,6	
Trains interurbains ⁽¹⁾⁽²⁾	7 206	-1,9	-7,0	2,9	-3,7	
Trains sous convention des conseils régionaux ⁽³⁾	13 693	-0,2	-2,8	5,0	-0,5	
<i>Total hors RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités</i>	<i>80 546</i>	<i>0,2</i>	<i>-1,8</i>	<i>7,7</i>	<i>0,7</i>	
Ensemble y compris RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités	100 091	0,3	-0,7	6,5	0,9	

(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 à partir de : ensemble des opérateurs ferroviaires, Île-de-France Mobilités-Omnibus

F4. Transport aérien : forte croissance en 2017

En 2017, le transport aérien intra-métropole représente 8,4 % du transport collectif de voyageurs (en voyageurs-kilomètres). En nombre de passagers (25,6 millions), il augmente de 3,3 % et contribue à la croissance du transport aérien total (+ 6,1 %), aussi portée par le trafic d'outre-mer (+ 4,7 %), mais surtout par l'international (+ 6,7 %). Le nombre de mouvements d'avion est en hausse de 1,2 %. Le nombre moyen de passagers par avion, toutes liaisons confondues, s'accroît. La fréquentation des aéroports augmente, et plus fortement en province.

LE TRANSPORT EN MÉTROPOLE EST TOUJOURS EN HAUSSE

Le nombre de passagers sur les vols intra-métropole croît pour la troisième année consécutive (+ 3,3 %). Le trafic sur les liaisons radiales (Paris-province) augmente de 0,8 %, celui sur les liaisons transversales de 8,3 %. 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-Toulouse reste la ligne intérieure métropolitaine la plus fréquentée. Paris-Bordeaux enregistre une baisse de 7 %, due à l'ouverture de la ligne à grande vitesse entre ces deux villes en juillet 2017.

LA CROISSANCE DU TRANSPORT INTERNATIONAL AUGMENTE

Avec 129,3 millions de passagers (81,2 % du trafic), le nombre de passagers de métropole sur les vols internationaux s'accroît de 6,7 %, soit l'augmentation la plus importante depuis 2011. Le trafic aérien avec l'Afrique enregistre la plus grande hausse (+ 8,9 %), avec une forte augmentation du nombre de passagers avec la Tunisie (+ 15 %) et le Maroc (+ 11 %). Néanmoins, deux passagers de métropole sur trois restent en Europe : l'Espagne et le Royaume-Uni sont les principales destinations. Après la baisse de 2016, le trafic aérien avec l'Asie repart à la hausse en 2017 (+ 6,2 %).

Figure F4-1 La demande de transport aérien en 2017

Niveau en milliers de passagers ⁽¹⁾ ; évolution en %

	Niveau 2017	Évolutions annuelles			
		2015	2016	2017	2017/2012
Total Métropole	159 100	3,5	3,0	6,2	3,7
Métropole	25 610	1,0	3,2	3,3	1,5
dont Paris – province	16 630	0,8	1,4	0,8	0,2
dont province – province	8 980	1,3	6,8	8,3	4,0
International	129 250	4,2	3,0	6,7	4,2
dont Paris – international	80 640	3,7	1,8	5,2	3,3
dont province – international	48 610	5,0	5,0	9,4	5,7
Outre-mer	4 240	0,3	4,4	6,0	2,8
Total Outre-mer	9 180	2,1	5,4	4,7	2,9
Métropole	4 240	0,3	4,4	6,0	2,8
International	2 610	4,5	7,8	5,2	4,0
Outre-mer	2 330	2,8	4,6	1,7	1,9
Total France ⁽²⁾	164 040	3,5	3,1	6,1	3,6

(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 2018

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 5,8 % en 2017. La fréquentation des aéroports de Paris, en franchissant le seuil des 100 millions de passagers, augmente de 4,5 % : + 5,4 % pour Paris-Charles de Gaulle et + 2,6 % pour Paris-Orly. La fréquentation des aéroports de province progresse de 7,4 %, en lien avec les augmentations de trafic à la fois sur les liaisons transversales (+ 8,3 %) et sur les liaisons internationales (+ 9,4 %). C'est le cas notamment à Nantes-Atlantique et Toulouse-Blagnac (respectivement + 15 % et + 14 %).

F5. Le transport maritime continue à croître en Méditerranée mais s'infléchit en Manche et mer du Nord

En 2017, 28,3 millions de passagers ont transité dans les principaux ports maritimes français : 15,4 millions en Manche et mer du Nord, 11,1 millions en Méditerranée et 1,8 million en outre-mer. Par rapport à 2016, le trafic maritime de passagers stagne à - 0,2 % : il diminue en France métropolitaine (- 1,0 %), mais progresse fortement outre-mer (+ 13,3 %) grâce à la croissance importante de l'activité de croisières (+ 24,5 %).

Les passagers hors croisières représentent en 2017 un total de 24,1 millions de personnes, soit 85 % du trafic total de voyageurs dans le maritime. Calais conserve sa position de premier port français de passagers avec 9 millions de voyageurs, bien que le trafic se soit légèrement infléchi en 2017 (- 1,4 %). Cette baisse est toutefois moins prononcée qu'en 2015 (- 8,8 %) et 2016 (- 6,7 %). Avec Dunkerque, ces deux ports concentrent 78 % du trafic hors croisière sur la façade Manche-mer du Nord.

La quasi-totalité du trafic trans-Manche (95 % en 2016) concerne les échanges avec la Grande-Bretagne. Sur la façade méditerranéenne, les trafics de passagers hors croisières concernent principalement les échanges avec la Corse (71,6 % en 2016).

En 2017, les croisières rassemblent 3,3 millions de passagers³ dans les ports de métropole. La Méditerranée concentre la majeure partie de ce trafic (86 %) et Marseille se positionne en tête avec la moitié des croisiéristes de cette façade (51,5 %). En Manche-mer du Nord, le trafic de croisières demeure marginal, sauf au Havre qui concentre 84 % des croisiéristes de cette façade.

Figure F5-1 Nombre de passagers dans les principaux ports français

Nombre de passagers en milliers ; parts de croisiéristes et évolutions en %

	Niveau 2017	Part des croisiéristes 2017	Évolutions annuelles	
			2017	2017/2012
Manche et mer du Nord	15 390	3,0	-3,2	-0,2
dont Calais	8 991	0,0	-1,4	-0,8
dont Dunkerque	2 675	0,0	-8,1	1,4
dont Caen	920	0,1	-6,0	-0,3
dont Le Havre	529	73,1	8,6	4,4
Méditerranée	11 080	26,0	2,2	1,5
dont Marseille (1)	2 684	55,2	-1,1	1,9
dont Bastia	2 181	0,2	0,2	0,0
dont Toulon	1 785	13,4	3,3	2,8
dont Ajaccio	1 404	27,9	-4,5	-1,3
Ensemble des ports français (yc DOM)	28 319	14,8	-0,2	1,0

(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 2016
Manche et mer du Nord (8 ports)	15 469
dont Grande-Bretagne	14 679
dont Douvres	12 005
dont Portsmouth	1 797
Méditerranée (9 ports)	7 840
dont métropole-Corse (1)	5 610
dont Italie	1 532
dont Maghreb (Maroc, Algérie, Tunisie)	697

Lecture : 12 millions 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

Par rapport à 2016, la fréquentation des passagers dans les principaux ports maritimes de métropole diminue légèrement (- 1,0 %). Cette baisse affecte surtout la façade Manche-mer du Nord (- 3,2 %), tandis que le trafic augmente en Méditerranée (+ 2,2 %), porté par les passagers hors croisière (+ 4,6 %). À l'inverse, le nombre de croisiéristes en Méditerranée se rétracte pour la première fois depuis 2004 : - 4,1 % en 2017 après une année 2016 exceptionnelle (+ 15,8 %). Depuis 2012 en effet, la progression observée en métropole provenait surtout du dynamisme des croisières, dont le trafic a augmenté chaque année en moyenne de 4,8 %. Comme en métropole, l'activité de croisières s'est fortement développée outre-mer, avec une croissance annuelle moyenne de + 24,9 % depuis 2012. Les croisiéristes représentent désormais près de la moitié du trafic passagers outre-mer (46 %), alors que cette proportion n'était que de 24 % en 2012.

³ Les excursionnistes de croisière ne sont dorénavant comptés que dans les débarquements ; les séries ont été réropolées dans ce sens.

F6. Le transport à vélo concerne 2,1 % des actifs se rendant à leur travail

En 2017, 2,1 % des actifs se rendent à leur travail en vélo. Les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) continuent de progresser.

LE VÉLO PLUS FRÉQUEMMENT UTILISÉ PAR LES HABITANTS DES CENTRES DES GRANDS PÔLES URBAINS

En 2017, 2,1 % des actifs ayant un emploi (environ 500 000 personnes)¹ vont travailler principalement à vélo (personnes de 15 à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage, en France hors Mayotte). Cette part est en légère progression de 0,2 point depuis 2015. L'utilisation du vélo est plus importante dans les villes-centres des grands pôles urbains. Dans ces communes où résident plus d'un actif sur cinq, 4,5 % d'entre eux utilisent le vélo pour aller travailler, soit 2 fois plus que pour l'ensemble du territoire. Parmi les communes de 100 000 habitants ou plus, Grenoble et Strasbourg sont celles où le vélo est le plus utilisé (respectivement 16,4 % et 15,9 %). Les cadres recourent plus souvent au vélo que les autres catégories socio-professionnelles. L'usage du vélo concerne davantage les hommes que les femmes (2,5 % contre 1,6 %). En revanche, il varie peu en fonction de l'âge.

LES VENTES DE VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE PROGRESSENT RAPIDEMENT

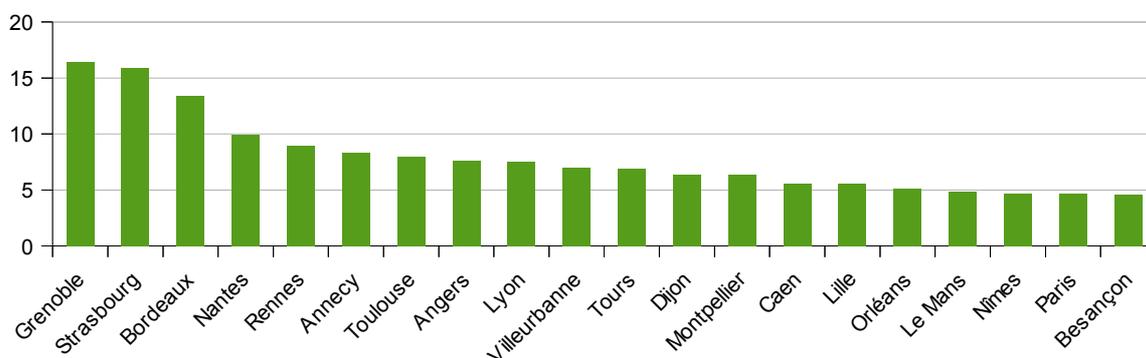
Depuis leur mise en circulation sur le marché, l'utilisation des VAE s'est beaucoup développée. Après une hausse de 31 % en 2016, les ventes de VAE accélèrent. En 2017, 255 000 VAE ont été vendus en France, soit pratiquement le double par rapport à 2016 (134 000)². L'aide de l'État pour l'acquisition d'un VAE, ainsi que les contributions de certaines municipalités ont participé à cette forte croissance. En comparaison, environ 2,8 millions de vélos « classiques » ont été vendus en 2017 (+ 0,2 % par rapport à 2016), soit 10 fois plus que de VAE.

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.

En 2017, la fréquentation des itinéraires interurbains – les véloroutes (cf. définitions) – a augmenté de 8 %³. 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. Au 1^{er} janvier 2018, sur les 22 870 km du schéma national vélo, on dénombre 15 120 km ouverts, dont 48 % en site propre.

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 2017

¹ Enquête annuelle de recensement 2017, Insee.

² Source : Union Sport & Cycle.

³ Analyse des données de fréquentation vélo 2017, Départements et régions cyclables.

BIBLIOGRAPHIE

Vue d'ensemble :

Vingt-cinq années de transport intérieur de voyageurs, CGDD/SoeS, *Études & documents*, mai 2016 [Vingt-cinq années de transport intérieur de voyageurs](#)

Le transport routier :

Bilan de la circulation, partie G des rapports CCTN [rapports CCTN](#)

Arafer-observatoire des transports et de la mobilité, publications trimestrielles [Arafer-observatoire des transports](#)

Le transport ferroviaire :

Données transmises par l'ensemble des opérateurs, enquêtes du SDES

Arafer-observatoire des transports et de la mobilité, publications annuelles [Arafer-observatoire des transports](#)

Les transports collectifs urbains :

Île-de-France- mobilités [Transports en commun en chiffres Île-de-France](#)

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) [bulletins statistiques du trafic aérien commercial](#)

Le transport maritime :

Données transmises au SDES par les ports français

Le transport à vélo :

Départements et régions cyclables - avril 2018, [analyse des données de fréquentation vélo 2017](#)

Le transport public particulier de personnes :

Observatoire national des transports publics particuliers de personnes, rapport sur [Les taxis et VTC en 2016-2017](#)

Annexe méthodologique

RÉVISION DES SÉRIES DE TRANSPORT FERROVIAIRE

En 2018, SNCF Mobilités a modifié sa méthode de calcul des voyageurs-kilomètres pour les « trains à grande vitesse », les « trains intercités », les « trains sous convention des conseils régionaux » et les « trains sous convention Île-de-France Mobilités » exploités par la compagnie. Ces révisions portent sur les données 2015 à 2017 inclus. Afin de présenter des niveaux de voyageurs-kilomètres en série longue, une réropolation de ces quatre séries a été réalisée en appliquant les évolutions annuelles calculées les années précédentes.

La nouvelle méthode de calcul concernant les « trains sous convention des conseils régionaux » permet notamment de distinguer les trains TER des cars TER. Ces derniers ont été réintégrés dans la série des autocars.

Par ailleurs, la nouvelle méthode de calcul permet de distinguer les noctiliens SNCF des transiliens SNCF, qui auparavant étaient confondus dans la même série. Les noctiliens sont à présent comptabilisés dans le transport collectif routier.

RÉVISION DES SÉRIES D'AUTOCARS

Les parts modales des transports individuel et collectif – respectivement 80,4 % et 19,6 % en 2017 – ne sont pas comparables avec celles présentées dans *Les comptes des transports en 2016* – respectivement 79,1 % et 20,9 % (voir page 154, figure F1-2). L'écart de 1,3 point provient d'une révision importante concernant le transport par autocar.

Jusqu'à l'année dernière, les quatre séries du transport par autocar (transports interurbain régulier, occasionnel, scolaire et de personnel) étaient révisées en fonction de l'activité des secteurs « transports routiers réguliers de voyageurs » (code 49.39A de la nomenclature d'activité française (NAF)) et « autres transports routiers de voyageurs » (code 49.39B de la NAF). À la suite de travaux méthodologiques de comparaison avec les kilométrages des véhicules relevés lors des contrôles techniques, il est apparu que l'activité, mesurée par l'indice du chiffre d'affaires des deux secteurs, surestimait le trafic des autocars.

Le calcul des voyageurs-kilomètres s'établit maintenant à partir de celui des sièges-kilomètres. Ce dernier s'obtient en multipliant les véhicules-kilomètres pour chaque catégorie de taille d'autocar (10 à 39 places, 40 à 59 places et plus de 60 places assises) par la capacité moyenne. Une hypothèse d'un taux de remplissage constant de 34 %, obtenu à partir de l'enquête « Transports routiers de voyageurs » (TRV) de 2005, est utilisée pour obtenir le nombre de voyageurs-kilomètres. La conséquence de la révision est qu'il n'est plus possible de répartir les transports par autocar selon la nature des services : régulier, occasionnel, scolaire et de personnel, comme cette information n'est pas disponible dans les fichiers des contrôles techniques. De fait, tous les autocars sont inclus dans cette série, cela signifie que les cars TER y sont également comptabilisés.

La série des transports par autocars étrangers a été modifiée suite à la révision de l'hypothèse du taux de remplissage des autocars. En prenant comme point de comparaison celui des cars « Macron », il a été revu à 50 %. La capacité moyenne des autocars étrangers a été estimée par la capacité des autocars français de plus de 60 places assises.

partie G

Bilan de la circulation

— En 2017, la circulation routière augmente de 1,1 %. La circulation des voitures particulières à essence progresse fortement (+ 6,0 %) alors que celle des diesels recule (- 1,5 %). Au total, la circulation des voitures particulières augmente faiblement (+ 0,5 %).

À l'exception du marché des autobus et autocars qui régresse depuis deux ans (- 3,9 % après - 10,2 %), les immatriculations de véhicules neufs sont en hausse : voitures particulières (+ 4,8 %), véhicules utilitaires légers (+ 7,1 %) et poids lourds (+ 6,7 %). Au final, le parc roulant progresse (+ 1,1 %).

Les livraisons de supercarburant sont en hausse (+ 4,8 %) et celles de gazole reculent légèrement (- 0,2 %).

Après plus de 20 ans de croissance ininterrompue, la part des diesels dans le parc des voitures particulières recule pour la deuxième fois en 2017 (61,1 % après 61,9 % en 2016). La part des voitures neuves affectées d'un bonus a continué de baisser (0,9 point de moins qu'en 2016) ; celle des voitures bénéficiant d'un malus a progressé de 6 points.

Le parcours moyen des voitures particulières à essence s'allonge (+ 3,4 % contre - 1,4 % pour les diesels), de même que celui des VUL (+ 2,1 %) et des poids lourds (+ 1,2 %).



G1 Bilan de la circulation routière

En 2017 la circulation routière augmente (+ 1,1 %) moins qu'en 2016, mais à un rythme comparable à sa moyenne annuelle depuis 2012 (+ 1,5 %). La circulation des voitures particulières à essence progresse fortement (+ 6,0 %) 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 progresse de + 3,3 %. La circulation des véhicules lourds progresse de + 2,5 % sous l'impulsion d'une augmentation de la circulation des poids lourds français (+ 1,7 %) et des véhicules lourds étrangers (+ 4,7 %).

LA CIRCULATION DES VOITURES PARTICULIÈRES AUGMENTE POUR LES VÉHICULES À ESSENCE ET BAISSÉ POUR LES DIESELS

En 2017, la circulation des voitures particulières (françaises et étrangères) en France métropolitaine augmente faiblement (+ 0,5 %), mais de façon contrastée entre une forte augmentation pour les véhicules à essence (+ 6,0 %) et une baisse pour les diesels (- 1,5 %).

La circulation des véhicules essence immatriculés en France augmente fortement (+ 6,8 %) sous l'effet combiné de la poursuite du redressement du parc amorcé en 2015 (+ 0,4 % et + 3,2 % en 2016) après plusieurs années de baisse (fiche G2), et de l'accroissement des parcours (+ 3,4 %) dû à l'arrivée dans le parc essence de véhicules neufs de grosses cylindrées. Les ménages qui possèdent une voiture de forte cylindrée roulent plus que ceux qui ont une voiture de plus petite cylindrée. Une partie des ménages remplaçant leurs véhicules diesel de forte cylindrée par des véhicules essence, le parcours moyen des véhicules essence augmente.

La baisse de la circulation des voitures diesel est consécutive à la diminution et au vieillissement du parc. La poursuite de la hausse du prix des carburants commencée en 2016 (+ 11,5 % en 2017 pour le gazole et + 5,7 % pour l'essence) a pu contribuer à réduire davantage la circulation en augmentant la contrainte budgétaire sur les ménages et en les incitant à une moindre utilisation des véhicules, plus particulièrement les véhicules diesel du fait de la forte hausse du gazole.

Le parcours moyen des voitures diesel (15 910 km) repart à la baisse après deux années consécutives d'augmentation (+ 2,5 % en 2016 et + 2,0 % l'année précédente). Le parcours moyen des véhicules essence (8 935 km) reste presque moitié plus faible que celui des diesels, mais progresse de façon accélérée (+ 3,4 % en 2017 après + 2,0 % en 2016 et + 1,5 % en 2015). La circulation en France des véhicules particuliers étrangers (y compris les véhicules utilitaires légers) en 2017 est en augmentation par rapport à 2016 (+ 1,0 %).

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 2017	évolutions annuelles				Niveau 2017	évolutions annuelles			
	2015	2016	2017	2017/2012	2015	2016	2017	2017/2012		
Véhicules légers					574,2	2,3	2,5	1,0	1,5	
Voitures particulières	13 194	1,9	2,1	-0,6	0,8	458,1	2,4	2,8	0,5	1,5
essence	8 935	1,5	2,0	3,4	1,8	130,4	1,9	3,4	6,0	2,1
diesel	15 910	2,0	2,5	-1,4	0,4	327,7	2,6	2,6	-1,5	1,2
dont VP et VUL étrangers						29,1	2,0	0,0	1,0	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 VP/VUL étranger)	16 601	1,4	0,4	2,1	1,1	102,1	2,3	1,4	3,3	1,9
essence	7 859	1,5	2,0	2,0	1,5	2,1	-9,8	-9,2	-2,8	-8,9
diesel	16 994	1,0	0,0	2,0	0,7	100,0	2,6	1,7	3,5	2,2
Véhicules lourds	33 227	-3,2	4,0	0,9	-0,2	31,9	-0,6	3,1	2,5	0,8
Poids lourds	32 488	-3,9	4,3	1,2	-0,4	28,1	-0,9	3,2	2,9	0,7
Bus et cars	37 544	0,5	2,3	-0,2	0,8	3,7	1,5	2,3	-0,4	1,3
dont véhicules lourds étrangers						10,6	5,0	3,2	4,7	3,8
Ensemble	14 062	1,6	1,9	0,0	0,8	606,0	2,2	2,5	1,1	1,5

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation

LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS CONTINUE D'AUGMENTER

La circulation des véhicules lourds augmente pour la deuxième année consécutive (+ 2,5 % en 2017 après + 3,1 % en 2016) grâce à la dynamique de la circulation des poids lourds immatriculés en France (+ 1,7 %) et des véhicules lourds étrangers (+ 4,7 %). Le parc roulant des poids lourds immatriculés en France augmente de 0,6 % (après un recul de - 1,2 % en 2016) alors que le parcours moyen augmente de 1,2 %. L'activité de

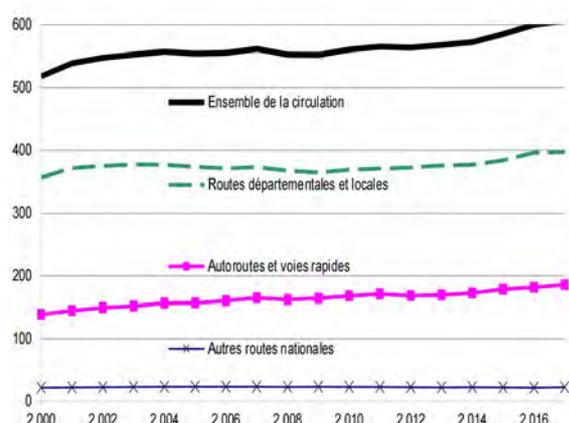
partie G : bilan de la circulation

transport routier de marchandises des poids lourds français reste dynamique en 2017 (fiche E2) (+ 7,7 % en tonnes-kilomètres).

La circulation intérieure des poids lourds étrangers en France (y compris transit) est estimée en progression de 5,0 %. Tous pavillons confondus, la circulation des poids lourds sur le réseau routier concédé, qui supporte la majeure partie de la circulation des pavillons étrangers, augmente de 4,7 %. Sur l'ensemble du réseau, la circulation des poids lourds progresse de 2,9 % en 2017.

La circulation des bus et cars français augmente faiblement (+ 0,1 % en 2017) sous l'effet d'une faible progression du parc (+ 0,3 %) et d'un recul du parcours moyen (- 0,2 %).

Figure G1-2 **Circulation routière par réseau routier**
Circulation en milliards véhicules kilomètres

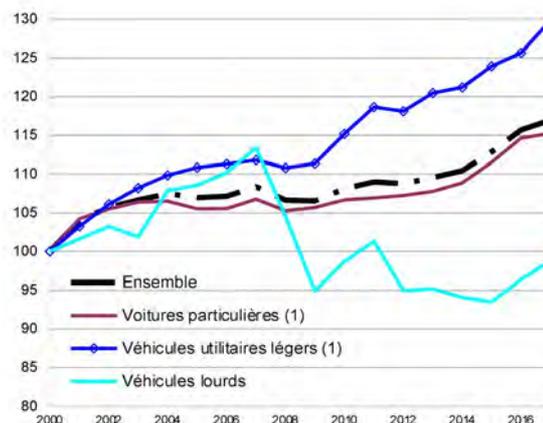


Note : hors effet de la décentralisation du réseau routier de 2006 : la ventilation de la circulation entre le réseau routier national et les autres routes hors réseau national a été faite en appliquant à la partie transférée du RRN vers le RRD la même évolution sur la période 1990-2006 que celle du 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 CONTINUE D'AUGMENTER

Sur le réseau routier national, la circulation augmente de 2,5 % : elle continue d'augmenter sur les autoroutes et voies rapides (+ 2,3 % dont + 1,9 % sur les autoroutes concédées) et sur les autres routes nationales (+ 4,2 %). La circulation sur les routes départementales et locales (réseau secondaire) augmente faiblement (+ 0,3 %).

Figure G1-4 **Évolution de la circulation routière en France métropolitaine par catégorie de réseau**

Niveau : Circulation en milliards véhicules km, évolutions en %

	Niveau 2017	évolution annuelle			
		2015	2016	2017	2017/2012
Autoroutes et voies rapides	185,9	3,4	1,8	2,3	2,0
Autoroutes concédées (1)	94,4	2,8	3,2	1,9	2,4
Autoroutes interurbaines (1)	25,9	6,8	2,6	-0,2	1,8
Autoroutes et voies rapides urbaines (1)	37,0	1,6	-0,9	4,1	1,1
RN interurbaines à caractéristiques autoroutières (1)	28,6	4,5	0,1	3,3	1,9
Autres routes nationales (1)	22,9	-1,5	-2,2	4,2	0,1
Circulation d'ensemble réseau 'national' (1)	208,7	2,8	1,4	2,5	1,8
Circulation sur le Réseau national	208,7	2,8	1,4	2,5	1,8
Circulation sur les Autres routes	397,3	1,9	3,1	0,3	1,3
Circulation sur l'Ensemble des réseaux	606,0	2,2	2,5	1,1	1,5

(1) Évolution à réseau constant : indice de circulation du Cerema

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, bilan de la circulation, Cerema (données provisoires de l'indice mensuel conjoncturel), ASFA

G2. Immatriculations de véhicules neufs et parc de véhicules

Avec 2,08 millions d'immatriculations en 2017, les immatriculations de voitures particulières neuves restent dynamiques (+ 4,8 % après + 5,2 % en 2016). Les immatriculations de véhicules utilitaires légers continuent également de progresser (+ 7,1 % en 2017 après + 8,1 % en 2016) tandis que celles des véhicules lourds destinés au transport de marchandises ralentissent plus nettement (+ 6,7 % en 2017 après + 13,5 % en 2016). En 2017, le parc roulant moyen (39,3 millions de véhicules) augmente de nouveau (+ 1,1 % après + 0,8 % en 2016).

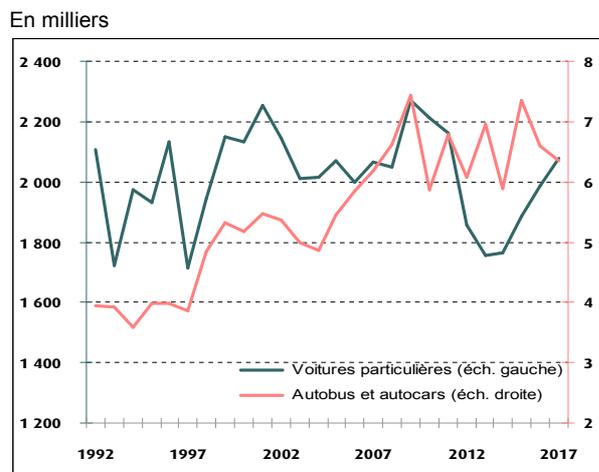
LES IMMATICULATIONS DE VOITURES NEUVES RESTENT DYNAMIQUES

Les immatriculations de voitures particulières neuves restent dynamiques en 2017 : + 4,8 % après + 5,2 % en 2016. Ce marché est en hausse pour la quatrième année consécutive, après quatre années de repli de 2010 à 2013. Il dépasse la barre des 2 millions d'immatriculations pour la première fois depuis 2011 après avoir été au plus bas en 2013 (1,76 million d'immatriculations).

Cette hausse profite uniquement aux motorisations essence et alternatives. En effet, les immatriculations de voitures essence progressent de 13,4 %, soit une cinquième année consécutive de hausse (+ 19,0 % en 2016). La part de ces véhicules dans les immatriculations totales s'accroît de 3,6 points à 47,8 % après être descendue à 22,2 % en 2008. Pour la première fois depuis 2000, la part des immatriculations de voitures essence est supérieure à celle des voitures diesel, qui se replie depuis 2013. Ainsi, cette dernière ne représente plus que 47,0 % des immatriculations en 2017 contre 77,3 % en 2008, son niveau le plus haut. La part des voitures électriques augmente légèrement (+ 0,1 point) et s'établit à 1,2 % (24 900 unités) et celle des voitures hybrides se redresse de 1,0 point à 3,9 % (81 500 unités) après une baisse de 0,3 point en 2016. Ainsi, la part des motorisations électriques et hybrides dans les immatriculations totales est en hausse de 1,1 point et s'établit à 5,1 %.

Les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves s'établissent à 110,9 g/km en 2017. Elles sont en hausse (+ 0,6 g/km par rapport à 2016) pour la première fois depuis 2003¹. La part des immatriculations de voitures neuves bénéficiant du bonus écologique est de 2,5 % (en baisse de 0,9 point par rapport à 2016). Cette part a fortement reculé depuis 2014 en lien avec un versement de bonus de plus en plus restrictif chaque année. La part des voitures neuves affectées d'un malus augmente de 6,0 points en 2017, après deux années de baisse, et s'établit à 17,6 %.

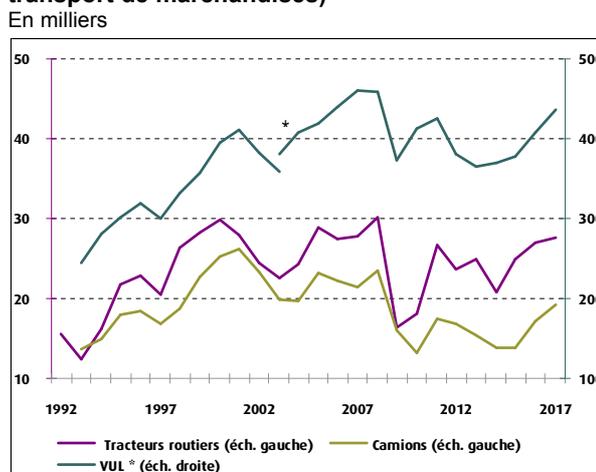
Figure G2-1 Immatriculations annuelles de voitures particulières, bus et cars neufs



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

¹ Année de début de calcul de cet indicateur.

partie G : bilan de la circulation

Les immatriculations de motocyclettes neuves (y compris tricyles et quadricycles) sont en repli de 6,5 % en 2017 compte tenu d'une chute des immatriculations de quadricycles (- 58,5 %). Cette chute apparente s'explique essentiellement par l'immatriculation d'une majorité de ces quadricycles en véhicule agricole (tracteur agricole ou machine agricoles automotrice) suite à l'entrée en vigueur d'un nouveau règlement européen. Le marché des motocyclettes neuves avait bondi en 2016 (+ 5,3 %) en raison du nombre élevé d'immatriculations avant l'entrée en vigueur de la norme Euro 4 au 1^{er} janvier 2017. De même, les immatriculations 2017 de cyclomoteurs ont progressé de 15,7 % (107 900) avant le passage à la norme euro 4 au 1^{er} janvier 2018. Ce marché s'était redressé en 2016 (+ 2,9 %) après quatre années consécutives de baisse.

LA PROGRESSION DES IMMATICULATIONS D'UTILITAIRES SE POURSUIT

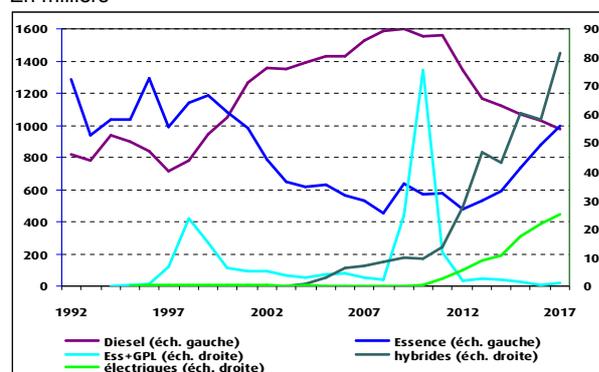
Les immatriculations de véhicules utilitaires légers² continuent de croître avec une hausse de 7,1 % après celle de 8,1 % en 2016. Ce marché a progressé en moyenne de 2,8 % par an depuis 2012 et atteint son niveau d'immatriculations (436 900) le plus élevé depuis 2008 (458 900).

Les immatriculations de véhicules lourds, destinés au transport de marchandises, ralentissent (+ 6,7 % après + 13,5 % en 2016 et + 11,9 % en 2015). Comme en 2016, la hausse est plus marquée pour les immatriculations de camions (+ 12,8 %) que pour celles des tracteurs routiers (+ 2,8 %). De fait, la part des tracteurs routiers dans les immatriculations de poids lourds continue de reculer (- 2,2 points après - 3,2 points en 2016) et s'établit à 58,9 %.

Le marché des autobus et autocars continue de se replier mais moins fortement qu'en 2016 (- 3,9 % après - 10,2 %). Sur la période 2012-2017, il a néanmoins progressé en moyenne de 0,8 % par an.

Figure G2-3 Immatriculations annuelles de voitures particulières par motorisation

En milliers



Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, RSVERO

Figure G2-4 Immatriculations annuelles de véhicules routiers à moteur neufs

Niveau en milliers (*), évolutions en %

	Niveau 2017	Evolution annuelle			2017/2012
		2015	2016	2017	
Cyclomoteurs	107,9	-8,4	2,9	15,7	-3,4
Motocycles	170,8	-1,4	5,3	-6,5	-2,9
Voitures particulières	2 079,5	6,8	5,2	4,8	2,3
dont électriques	24,9	63,4	26,0	14,5	34,5
dont hybrides	81,5	40,1	-3,6	39,9	24,0
VUL (camionnettes et VASP ≤ 3,5 t)	436,9	1,9	8,1	7,1	2,8
Véhicules lourds de transport de marchandises	46,9	11,9	13,5	6,7	3,0
dont camions	19,3	-0,3	23,6	12,8	2,8
dont tracteurs routiers	27,7	20,0	7,9	2,8	3,1
VASP > 3,5 t	4,8	-0,8	5,2	8,9	-1,4
Autobus et autocars	6,3	24,6	-10,2	-3,9	0,8
TOTAL	2 853,2	5,0	5,6	4,8	1,8

(* En raison des arrondis, le total peut différer légèrement de la somme.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, RSVERO

LE PARC ROULANT ACCÉLÈRE LÉGÈREMENT

Le parc roulant moyen (39,3 millions de véhicules au total) accélère légèrement : + 1,1 % en 2017 (+ 424 000 véhicules) après + 0,8 % en 2016 et + 0,6 % en 2015.

Le parc des voitures particulières progresse de 1,1 % (+ 350 000 véhicules) alors qu'il a crû en moyenne de 0,6 % par an entre 2012 et 2017. La baisse de la part des voitures diesel dans le parc, amorcée l'année dernière, se poursuit (- 0,8 point après - 0,4 point en 2016). La part des voitures diesel s'établit ainsi à 61,1 % en 2017.

² Les véhicules utilitaires légers (VUL) correspondent, ici, aux camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés de PTAC inférieur ou égal à 3,5 t.

partie G : bilan de la circulation

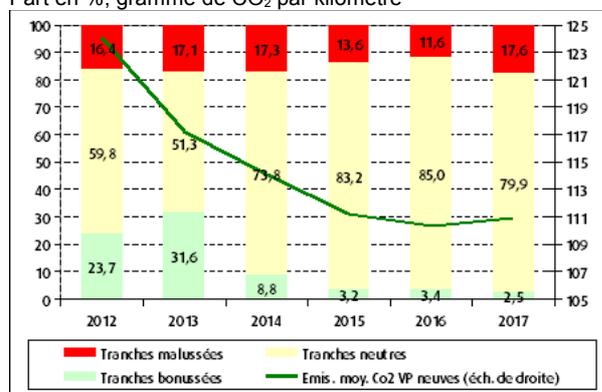
Le parc des VUL progresse de 1,2 % (+ 71 000 véhicules). Cette évolution est légèrement supérieure au taux de croissance annuel moyen observé entre 2012 et 2017 (+ 0,8 %). La part des VUL diesel continue de croître mais à un rythme moindre depuis six ans : + 0,3 point en 2017 contre + 1,7 point en 2011. Elle atteint 95,7 % en 2017.

Le parc de poids lourds de transport de marchandises est en hausse de 0,6 % (+ 3 000 véhicules) après quatre années consécutives de baisse. Il a diminué en moyenne de 0,5 % par an entre 2012 et 2017.

Le parc des bus et cars continue de progresser en 2017 (+ 0,3 %) mais à un rythme inférieur à son taux de croissance annuel moyen entre 2012 et 2017 (+ 0,6 %).

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, RSVÉRO

Figure G2-6 Parc roulant moyen de véhicules immatriculés en France

Niveau en milliers, évolutions annuelles en %

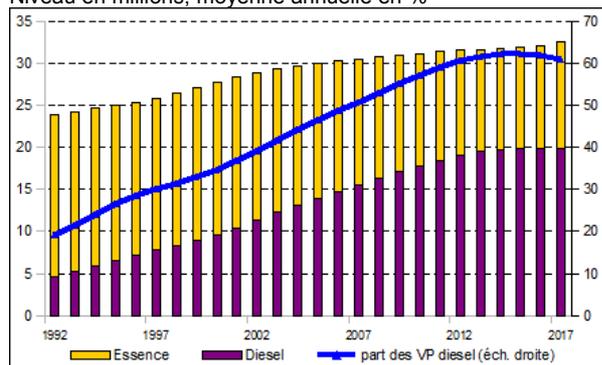
	Niveau 2017	Evolution annuelle			Moyenne annuelle 2017/2012
		2015	2016	2017	
Voitures particulières	32 520	0,6	0,8	1,1	0,6
dont essence	12 665	0,4	2,0	3,2	0,3
dont Diesel	19 855	0,6	0,2	-0,2	0,8
Véhicules utilitaires légers	6 152	0,8	1,0	1,2	0,8
dont essence	265	-11,2	-11,0	-4,7	-10,3
dont Diesel	5 886	1,6	1,7	1,4	1,5
Véhicules lourds	640	0,0	-0,9	0,5	-0,3
dont poids lourds	547	-0,1	-1,2	0,6	-0,5
dont bus et cars	94	0,7	0,5	0,3	0,6
Total véhicules usuels	39 312	0,6	0,8	1,1	0,6

(*) En raison des arrondis, le total peut différer légèrement de la somme.

Champ : France métropolitaine.
Source : CCFA, SDES

Figure G2-7 Parc roulant de voitures particulières selon la motorisation

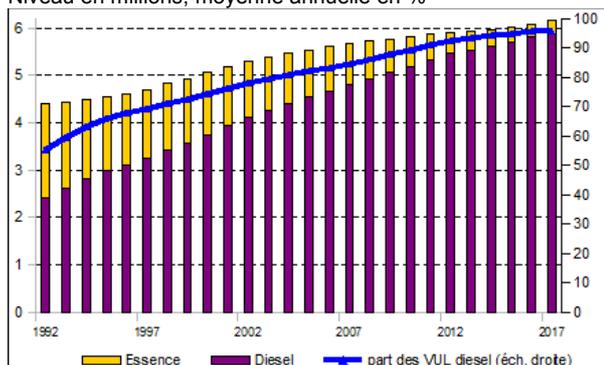
Niveau en millions, moyenne annuelle en %



Champ : France métropolitaine.
Source : CCFA, SDES

Figure G2-8 Parc roulant de véhicules utilitaires légers selon la motorisation

Niveau en millions, moyenne annuelle en %



Champ : France métropolitaine.
Source : CCFA, SDES

G3. Consommation de carburants routiers

Les livraisons de supercarburants continuent d'augmenter (+ 4,8 %) alors que celles de gazole ont baissé (- 0,2 %). Entre 2012 et 2017 les livraisons ont progressé de 0,3 % en moyenne annuelle pour le gazole et de 1,1 % pour les supercarburants. La hausse des prix des carburants amorcée en 2016 s'est accélérée, amenant les prix moyens de 2017 au-dessus de ceux de 2015. La consommation de gazole pour usage routier augmente de 0,9 % et celle d'essence de 5,9 %. La tendance à la baisse de la consommation unitaire moyenne des véhicules fait place à une augmentation de 0,6 % soutenue par le changement de la structure des parcs : présence de voitures de forte cylindrée dans les nouvelles immatriculations à essence et vieillissement du parc des voitures particulières diesel.

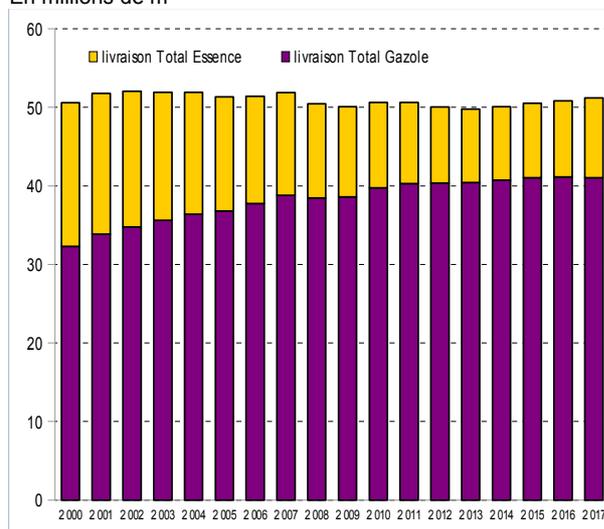
REMONTÉE PROGRESSIVE DES PRIX À LA POMPE

La remontée du prix du baril de pétrole en dollar commencée au 1^{er} trimestre 2016 s'est accélérée au 2^e semestre 2017. Le prix moyen du baril s'élève à 54,8 dollars en 2017, soit 25 % de plus que l'année précédente. La variation du prix moyen du baril en euro est un peu moins forte (+ 22 %). Les prix à la pompe ont aussi continué d'augmenter : en moyenne 11,5 % pour le gazole, 5,7 % pour le super et 4,6 % pour le GPL ; ils se situent au-dessus des prix de 2015.

En moyenne annuelle, 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 5 % aux Pays-Bas à 8 % pour le Royaume-Uni) que pour le gazole (de 7,0 % aux Pays-Bas à 12 % en Belgique). Au Royaume-Uni et dans une moindre mesure en Suisse, la hausse des prix des carburants exprimés en euro a été beaucoup moins importante du fait de la dépréciation de la livre sterling et du franc suisse par rapport à l'euro.

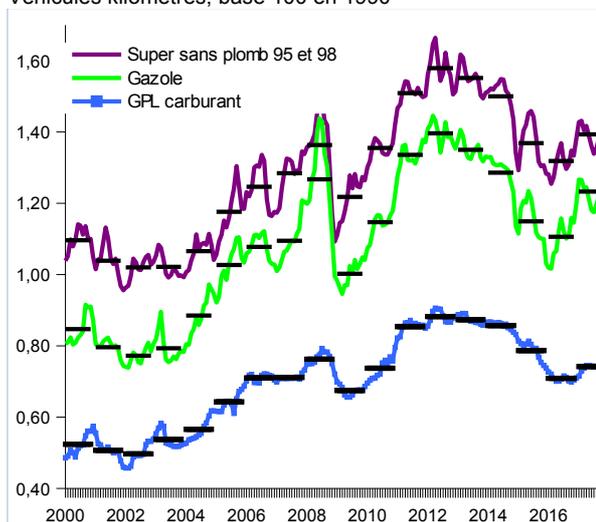
Les prix du gazole sont inférieurs en France à ceux de ses voisins, à l'exception de l'Espagne et du Luxembourg, et dans une moindre mesure l'Allemagne et les Pays-Bas. Pour l'essence, les prix de l'Espagne et du Luxembourg restent inférieurs à ceux de la France.

Figure G3-1 Livraisons annuelles de carburants
En millions de m³



Source : CPDP

Figure G3-2 Prix des carburants à la pompe (France)
Véhicules kilomètres, base 100 en 1990



Note : En trait noir horizontal, la moyenne annuelle.
Sources : DGEC, CPDP, calculs SDES

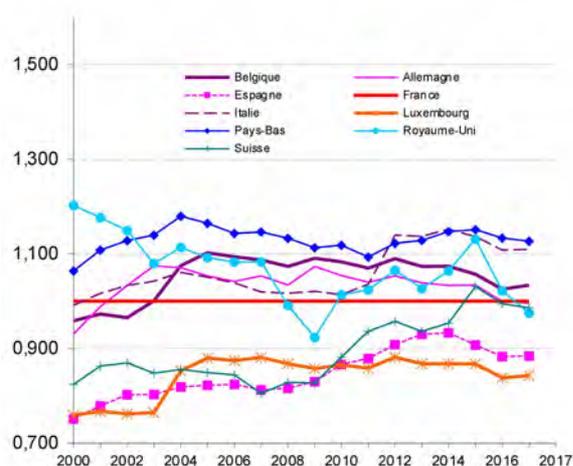
AUGMENTATION DES LIVRAISONS POUR LES SUPERCARBURANTS ET BAISSÉ POUR LE GAZOLE

Les livraisons de supercarburants augmentent (+ 4,8 %) du fait de l'accroissement du parc de voitures particulières essence, et de la hausse de leur parcours moyen (+ 3,4 %).

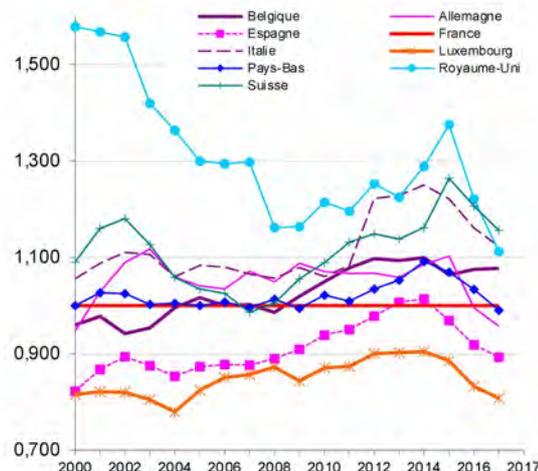
Les livraisons de gazole reculent faiblement (- 0,2 %) consécutivement à la baisse de la consommation des véhicules particuliers à motorisation diesel (- 1,3 %). En dépit de cette baisse, la consommation totale de gazole sur route a progressé de 0,9 % du fait de l'augmentation de la circulation des véhicules utilitaires légers à motorisation diesel (+ 3,5 %) et des véhicules lourds (+ 2,5 %) combinée à l'augmentation de leur consommation unitaire (respectivement + 0,2 % et + 0,6 %).

Figure G3-3 Prix annuels des carburants en Europe, rapportés aux prix français

Supercarburants Prix TTC rapportés aux prix français



Gazole Prix TTC rapportés aux prix français



Source : Agence internationale de l'énergie

LA CONSOMMATION UNITAIRE AUGMENTE POUR TOUTES LES CATÉGORIES DE VÉHICULES

En 2017, la consommation unitaire moyenne est estimée à 6,1 litres aux 100 km pour les voitures particulières diesel contre 7,4 litres pour les voitures à essence. Les effets structurels de l'amélioration des performances techniques des véhicules qui ont permis une diminution régulière de la consommation unitaire ne sont pas perceptibles en 2017. Elle a augmenté de 0,6 % pour les voitures particulières, mais de façon plus marquée pour les voitures essence (+ 0,6 % contre + 0,2 % pour les diesels).

En moyenne annuelle la consommation unitaire a diminué pour les deux types de motorisation (- 0,9 % pour le diesel et - 0,8 % pour l'essence).

L'augmentation de la part des véhicules de forte cylindrée dans la motorisation essence et le vieillissement du parc des diesels contribuent à augmenter la consommation moyenne.

La consommation unitaire des véhicules lourds a augmenté de 0,6 % en 2017 rompant avec la tendance continue à la baisse observée depuis plusieurs années (- 0,6 % en moyenne annuelle entre 2012 et 2017).

partie G : bilan de la circulation

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	Evolutions annuelles				Niveau	Evolutions annuelles			
	2017	2015	2016	2017	2017 / 2012	2017	2015	2016	2017	2017 / 2012
Voitures particulières (yc étrangers)	29 529	2,1	1,0	1,1	0,5	6,4	-0,4	-1,8	0,6	-0,9
essence	9 597	1,9	1,3	6,6	1,1	7,4	0,0	-2,0	0,6	-0,9
diesel	19 932	2,1	0,8	-1,3	0,2	6,1	-0,5	-1,7	0,2	-0,9
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	8 963	1,8	-0,3	3,5	1,0	8,8	-0,5	-1,7	0,2	-0,9
essence	165	-9,8	-11,0	-2,2	-9,8	7,9	0,0	-2,0	0,6	-0,9
diesel	8 798	2,1	-0,1	3,6	1,3	8,8	-0,5	-1,7	0,2	-0,9
véhicules lourds (yc étrangers)	10 523	-1,3	1,2	3,1	0,2	33,0	-0,7	-1,9	0,6	-0,6
PL marchandises	9 405	-1,4	1,2	3,5	0,1	33,4	-0,5	-1,9	0,5	-0,6
bus et cars	1 119	-0,5	0,4	0,2	0,3	29,9	-1,9	-1,8	0,6	-1,0
dont véhicules étrangers	5 509	3,5	-0,1	3,8	2,3	13,9	0,7	-0,9	1,8	-0,1
VP+VUL étrangers	2 091	1,8	-1,9	1,4	1,0	7,2	-0,2	-1,9	0,4	-1,0
Véhicules lourds étrangers	3 418	4,6	1,1	5,3	3,2	32,3	-0,4	-2,0	0,6	-0,6
Ensemble (usages route)	49 711	1,3	0,8	1,9	0,5	8,2	-0,9	-1,7	0,9	-0,9
essence	10 458	1,5	1,0	5,9	0,8	7,1	0,0	-1,8	0,7	-0,8
diesel	39 253	1,2	0,7	0,9	0,5	8,5	-1,2	-1,7	1,1	-0,9
consommation hors route	906	0,1	-1,7	-0,2	-1,7					
essence	548	0,5	0,4	0,7	0,6					
diesel	358	-0,5	-4,6	-1,5	-4,7					
Livraisons de carburant	51 193	0,9	0,6	0,7	0,5					
essence	10 140	1,2	2,0	4,8	1,0					
diesel	41 054	0,8	0,2	-0,2	0,3					
Solde aux frontières et ajustement statistique	576									
essence	-867									
diesel	1 443									

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
- Sites internet
- 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

Cadrage1.a	Le produit intérieur brut et ses composantes à prix courants
Cadrage1.b	Evolution annuelle du produit intérieur brut et ses composantes à prix courants
Cadrage1.c	Le produit intérieur brut et ses composantes en volume aux prix de l'année précédente chaînés
Cadrage1.d	Évolution du produit intérieur brut et ses composantes en volume aux prix de l'année précédente chaînés
Cadrage1.e	Évolution du prix du produit intérieur brut et de ses composantes
Cadrage1.f	Contributions à l'évolution du produit intérieur brut aux prix de l'année précédente
Cadrage1.g	Prix du Brent daté
Cadrage1.h	Indice des prix des matières premières importées
Cadrage 2.a	Production des branches en volume aux prix de l'année précédente chaînés
Cadrage 2.b	Importations de biens et de services par produit en volume aux prix de l'année précédente chaînés
Cadrage 2.c	Exportations de biens et de services par produit en volume aux prix de l'année précédente chaînés
Cadrage 2.d	Valeur ajoutée brute par branche en volume aux prix de l'année précédente chaînés
Cadrage 3.a	Réseaux de transport en France
Cadrage 3.b	Evolution des linéaires ferrés de transport urbain
Cadrage 3.c	Longueur des autoroutes dans les principaux pays européens
Cadrage 3.d	Longueur des routes nationales dans les principaux pays européens
Cadrage 3.e	Longueur des voies ferrées dans les principaux pays européens
Cadrage 3.f	Longueur des voies navigables dans les principaux pays européens
Cadrage 3.g	Densité par rapport à la population en autoroutes dans les principaux pays européens
Cadrage 3.h	Densité par rapport à la population en routes nationales dans les principaux pays européens
Cadrage 3.i	Densité par rapport à la population en ligne ferroviaires dans les principaux pays européens
Cadrage 4.a	Nombre de voyageurs dans les gares hors Île-de-France où passent plus de un million de voyageurs par an
Cadrage 4.b	Nombre de voyageurs dans les 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
Cadrage5.a	Les entrepôts et plates-formes logistiques d'au moins 5 000 m ² , par région métropolitaine
Cadrage5.b	Répartition des entrepôts et plates-formes logistiques de plus de 5 000 m ² en 2015, par surface
Cadrage5.c	Les entrepôts et les plates-formes logistiques d'au moins 5 000 m ² en 2015, par secteur d'activité de l'entreprise exploitante

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	Consommation des ménages en transport - Evolution en prix - Indice base 100 l'année n-1
A3.d	Consommation des ménages en transport - Evolution en prix - Indice base 100 en 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'Etat (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'Etat (dont AFITF) et des Odac transport tous modes de transport confondus
A4.j	Les dépenses des administrations publiques locales en transport
A4.k	Les transferts entre APU pour les dépenses de transport
A5.1-a	Transferts des administrations publiques aux opérateurs de transport collectif de voyageurs (SNCF, RATP, TCU de province) par type de réseaux
A5.1-b	Transferts des administrations publiques vers SNCF mobilités hors caisses de retraite
A5.1-c	Les transferts de l'État et des collectivités locales vers l'activité TER de SNCF Mobilités
A5.1-d	Versements publics pour l'activité Transilien
A5.1-e	Transferts de l'État et des collectivités locales à l'épic RATP
A5.1-f	Subventions des administrations publiques au profit des entreprises de transport public urbain de province
A5.2-a	Transferts publics au profit de SNCF Réseau
A5.2-b	Investissements de SNCF Réseau (ex RFF) y compris partenariats publics privés
A.5.2-c	Versements des administrations publiques à VNF
A6.a	Recettes publiques diverses liées aux transports (hors carburants)
A6.b	Rendement fiscal des taxes sur les carburants
A6.c	Produit du versement transport
A7.1	Investissements en infrastructures de transport
A7.2-a	Recettes et dépenses de l'AFITF
A7.2-b	Détail des dépenses d'intervention de l'AFITF
A8	Les échanges FAB-FAB de services de transport en base 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 (y compris 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
- 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 ports maritimes métropolitains
- Bz.8** Compte de Voies Navigables de France (VNF)

PARTIE C : TRANSPORT, EMPLOI ET RÉMUNÉRATION

- C1.a** Effectifs salariés
- C1.b** Effectifs salariés et non-salariés
- C1.c** Répartition des non-salariés
- C2.a** Évolution annuelle de la masse salariale, du salaire moyen par tête (SMPT) et du pouvoir d'achat du SMPT
- C2.b** Nombre moyen d'heures supplémentaires déclarées par salarié à temps complet selon le secteur d'activité de l'entreprise
- C2.c** Évolution annuelle de l'indice du coût du travail
- C2.d** Part des salariés ayant bénéficié de la revalorisation du SMIC
- C3.a** Évolution annuelle du salaire horaire brut de base ouvrier et de son pouvoir d'achat
- C5.a** Offres d'emploi selon le métier proposé
- C5.b** Demandeurs d'emploi en fin d'année
- C5.c** Indicateur de tension

PARTIE D : TRANSPORT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

- D1.a** Emission de CO₂ par passager km aérien
- D1.b** Emission de CO₂ par PKT- équivalent aérien
- D1.c** Transports collectifs de province en site propre
- D2.a** Indicateurs généraux sur la consommation d'énergie
- D2.b** Part des secteurs d'activité dans la consommation énergétique finale de produits pétroliers
- D2.c** Prix des principaux carburants
- D2.d** Part des taxes dans le prix des carburants
- D2.e** Ventilation par mode des consommations d'énergie de traction des transports sur le territoire métropolitain
- D3.1.1-a** Émissions de CO₂ 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 CH₄
- D3.1.1-e** Émission de N₂O
- D3.1.1-f** Émissions de CO₂ des véhicules routiers
- D3.1.1-g** Émissions de GES en PRG des véhicules routiers
- D3.1.2-a** Émissions de CO₂ 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 CO₂ des véhicules routiers
- D3.1.2-e** Émissions de GES en PRG des véhicules routiers
- D3.2-a1** Émissions de NO_x en France métropolitaine
- D3.2-a2** Émissions de COVNM en France métropolitaine
- D3.2-a3** Émissions de CO en France métropolitaine
- D3.2-a4** Émissions de PM₁₀ en France métropolitaine
- D3.2-a5** Émissions de PM_{2,5} en France métropolitaine
- D3.2-a6** Émissions de PM₁ 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 SO₂ en France métropolitaine
- D3.2-a16** Émissions de Ni en France métropolitaine
- D3.2-b1** Émissions de NO_x du transport routier par type de véhicule et motorisation
- D3.2-b2** Émissions de COVNM du transport routier par type de véhicule et motorisation
- D3.2-b3** Émissions de CO du transport routier par type de véhicule et motorisation
- D3.2-b4** Émissions de PM₁₀ du transport routier par type de véhicule et motorisation

- D3.2-b5** Émissions de PM_{2,5} du transport routier par type de véhicule et motorisation
- D3.2-b6** Émissions de PM₁ 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 et de morts depuis 2003
- D4.2-a** Nombres d'accidents corporels de la circulation routière et de tués depuis 1976
- D4.2-b** Nombre d'accidents corporels selon le milieu et selon la catégorie de route depuis 2006
- D4.2-c** Nombre de tués selon le milieu et selon la catégorie de route depuis 2006
- D4.2-d** Nombre de blessés selon le milieu et selon la catégorie de route depuis 2006
- D4.2-e** Nombre de tués selon la catégorie d'usagers et selon l'âge depuis 2006
- D4.2-f** Nombre de blessés selon la catégorie d'usagers et selon l'âge depuis 2006
- D4.2-g** Évolution du nombre de tués dans les accidents de la circulation par million d'habitants dans les cinq principaux pays européens
- D4.2-h** Évolution du nombre de tués dans les accidents de la circulation par million d'habitants dans les pays européens depuis 2010
- D4.2-i** Évolution du nombre de tués dans les accidents de la circulation par milliard de véhicules-kilomètres parcourus dans les pays européens depuis 2010
- D4.3** Nombre d'accidents corporels (dont accidents impliquant un poids lourd), de tués et blessés selon la catégorie de route depuis 2006

PARTIE E : TRANSPORT DE MARCHANDISES

- E1.a** Les transports intérieurs terrestres de marchandises
- E1.b1** Parts modales du transport terrestre de marchandises (yc transit)
- E1.b2** Parts modales du transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, yc transit)
- E2.a** Les transports routiers intérieurs terrestres de marchandises
- E2.b** Le transport intérieur routier des véhicules de plus de 3,5 tonnes (national et international) sous pavillon français par type de marchandises en milliards de tonnes-kilomètres
- E3.a1** Transport ferroviaire de marchandises par type de transport 2008 - 2017 (en tonnes-kilomètres)
- E3.a2** Transport ferroviaire de marchandises par type de transport 2008 - 2017 (en milliers de tonnes)
- E3.b1** Transport ferroviaire de marchandises par type de conditionnement 2008 - 2017 (millions de tonnes-kilomètres)
- E3.b2** Transport ferroviaire de marchandises par type de conditionnement 2008 - 2017 (en milliers de tonnes)
- E3.c** Répartition par produit du transport intérieur ferroviaire de marchandises, en nouvelle NST tous opérateurs
- E4.a1** Transport fluvial de marchandises par type de transport (en tonnes-kilomètres)
- E4.a2** Transport fluvial de marchandises par type de transport (en tonnes)
- E4.b** Répartition par produit du transport intérieur fluvial de marchandises (hors transit) (NST 2007)
- E4.c** Transport fluvial pour les principaux bassins fluviaux
- E4.d** Le fret trans-Manche passant par la France
- E5.a** Répartition par produit des marchandises traitées dans l'ensemble des ports français
- E5.b** Ensemble des volumes traités dans les principaux ports français de métropole
- E5.c** Activités des ports français
- E5.d** Transport maritime de marchandises dans les principaux ports européens
- E6.a** Transport terrestre de conteneurs
- E6.b** Volumes de marchandises traitées dans les ports de métropole
- E6.c** Transport maritime de conteneurs dans les principaux ports européens
- E7.a** Transport de marchandises par route dans l'Union européenne

E7.b Transport de marchandises par chemin de fer dans l'Union européenne

E7.c Transport de marchandises par voie fluviale dans l'Union européenne

PARTIE F : TRANSPORT DE VOYAGEURS

F1 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

G2 Parcours annuels moyens (véhicules immatriculés en France)

G3.a Consommations sur le territoire français et livraisons de carburants

G3.b Consommations unitaires des véhicules immatriculés en France

Nomenclatures utilisées dans le rapport

NOMENCLATURES DES TABLEAUX 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>yc fret</i>)	49.10Z, 49.20Z
Transport collectif urbain	49.31Z
Routier (<i>cars</i>)	49.39A, 49.39B
Aérien (<i>yc 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).

Sites internet¹

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.aftral.com

Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Cereq) : www.cereq.fr

Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) : www.securite-sociale.fr

www.risquesprofessionnels.ameli.fr

Dares, au sein du Ministère du travail, de l'emploi et de la santé travail-emploi.gouv.fr, rubrique : Etudes/Recherche, statistiques de la Dares

Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) : www.securite-routiere.gouv.fr

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 24 juillet 2018.

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-transports-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
- Across** : 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
ou
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
CO_{2e} : 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
Drast : Direction de la recherche et de l'animation scientifique et technique
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 : hydrofluocarbures
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
Inrets : Institut national de recherche en économie sur les transports et leur sécurité
Insee : Institut national de la statistique et des études économiques
IPTFM : indice de prix du transport fluvial de marchandises
IPTRM : indice de prix du transport routier de marchandises
ISBLSM : Institution sans but lucratif au service des ménages
ISL : Institute of shipping economics and logistics
KLM : KLM Royal Dutch Airlines, KLM : Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (« *Compagnie royale d'aviation* »)
LAT : Ligne aérienne transversale
LAET : Laboratoire Aménagement Economie 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

TSP : 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

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

UTC : 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

Zn : zinc

ZL : zone longue

Quelques explications, définitions

Circulation routière

Nombre de kilomètres total parcourus par l'ensemble des véhicules.

Mode de transport

Un mode de transport désigne une forme particulière de transport qui se distingue principalement par le véhicule mis en œuvre, et par conséquent par l'infrastructure utilisée.

Sont distingués :

- le transport routier ;
- le transport ferroviaire ;
- les autres transports guidés (tramways, téléphériques, funiculaires...) ;
- le transport par conduites (gazoducs, oléoducs...) ;
- le transport fluvial (ou par voies navigables) ;
- le transport maritime ;
- le transport aérien ;
- le transport spatial.

Le transport multimodal correspond à l'association de plusieurs modes de transport.

En plus de ces modes, un regroupement des transports en ville est désigné sous le terme de transport collectif urbain. Cette catégorie comprend des transports déployant des technologies et des infrastructures diverses : route pour le bus, rail pour le métro, RER et Transilien, etc.

Pavillon

Pays d'immatriculation d'un véhicule

PECO membres de l'UE

Au sein des Pays de l'Europe centrale et orientale (Peco), 11 sont membres de l'Union européenne (UE) : Bulgarie, Croatie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovénie, Slovaquie.

Transport pour compte d'autrui

Transport rémunéré de voyageurs ou de marchandises pour le compte de tiers. On parle aussi de transport public.

Dans le transport de marchandises, le transporteur n'est pas propriétaire de la marchandise.

Transport pour compte propre

Le transport pour « compte propre » des ménages et des entreprises correspond à la production faite par et pour eux-mêmes. Ce transport n'est pas réalisé par un prestataire de service (public ou privé) en échange d'un paiement, il ne donne pas lieu à livraison de service à autrui et sa valeur n'est pas observable sur un marché.

Le compte satellite s'écarte du cadre central de la Comptabilité nationale sur la notion de production. En effet, il intègre, en sus de la définition standard de la production de service vue comme livraison de ce service à autrui, le transport pour compte propre, dont il estime la valeur, en le considérant comme un transport autoproduit dit en « compte propre ». La voiture particulière est le moyen de transport majoritairement employé dans le cadre de la production des ménages pour compte propre.

Véhicule-kilomètre (veh-km)

Le 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.

CADRAGES

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.

A | TRANSPORT ET ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

Branche et secteur

Une branche (branche d'activité) regroupe des unités de production homogènes, c'est-à-dire qui fabriquent des produits (ou rendent des services) qui appartiennent au même item de la nomenclature d'activité économique considérée.

Un secteur regroupe des entreprises qui ont la même activité principale (selon la nomenclature d'activité économique considérée). L'activité d'un secteur n'est donc pas tout à fait homogène et comprend des productions ou services secondaires qui relèveraient d'autres items de la nomenclature que celui du secteur considéré.

En 2012 : seulement 2,9 % du chiffre d'affaires hors taxes (CAHT) de la branche transport stricto sensu (divisions 49 à 52 de la NAF rév. 2) ne font pas partie du secteur des transports ; seulement 2,7 % du CAHT du secteur des entreprises de transport ne fait pas partie de la branche transport. Ces ratios sont assez robustes puisqu'ils s'élèvent respectivement à 3,3 % et 3,4 % en 2011, et à 2,8 % et 3,6 % en 2010.

Mais à un niveau plus fin de la nomenclature, il existe des différences importantes entre le CA des branches et celui des secteurs. C'est par exemple le cas pour le transport ferroviaire :

La SNCF a pour activité principale le transport ferroviaire de voyageurs et est classée dans le secteur « transport ferroviaire de voyageurs » ; mais elle réalise une très grosse partie du transport de fret ferroviaire, du transport urbain ou suburbain de voyageurs et des services auxiliaires des transports terrestres. Alors que le CA du secteur transport ferroviaire de voyageurs est de 19,7 milliards d'euros, celui de la branche transport ferroviaire de voyageurs n'est que de 6,3 milliards d'euros.

Branches utilisatrices de transport

Sous cette appellation sont regroupées les branches qui produisent des biens ou réalisent des services nécessitant du transport. Il s'agit de l'agriculture, sylviculture et pêche, des branches manufacturières (industries, cokéfaction et raffinage), de la construction et du commerce, réparation d'automobiles et de motocycles.

Brent

Le Brent est un pétrole assez léger, issu d'un mélange de la production de 19 champs de pétrole situés en mer du Nord. Il est coté à Londres. Malgré une production limitée, la cotation du Brent (avec le West Texas Intermediate - WTI) sert de prix de référence au niveau mondial.

Produit intérieur brut (PIB)

Valeur de tous les biens et services produits diminuée de la valeur des biens et services utilisés pour leur production. C'est un agrégat représentant le résultat final de l'activité de production des unités productrices résidentes, dont l'objet est de mesurer l'activité économique.

Il peut se définir de trois manières :

la somme des valeurs ajoutées brutes des différents secteurs institutionnels ou des différentes branches d'activité, augmentée des impôts et diminuée des subventions sur les produits (lesquels ne sont pas affectés aux secteurs et aux branches d'activité) ;

la somme des emplois finals intérieurs de biens et de services (consommation finale effective, formation brute de capital fixe, variations de stocks), augmentée des exportations, diminuée des importations ;

la somme des emplois des comptes d'exploitation des secteurs institutionnels (rémunération des salariés, impôts sur la production) augmentée des importations et diminuée des subventions, excédent brut d'exploitation et revenu mixte.

B | DÉMOGRAPHIE DES ENTREPRISES

Auto-entrepreneur (auto-entreprise) devenu(e) micro-entrepreneur (microentreprise)

Le régime de l'« auto-entrepreneur » s'applique depuis le 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)*).

<http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/auto-entrepreneur.htm>

<http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/regime-fiscal-micro-entrep.htm>

<http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/microentreprise.htm>

Création d'entreprise

La création d'entreprise est définie comme la mise en œuvre de nouveaux moyens de production. Concept harmonisé au niveau européen, une création d'entreprise correspond à l'apparition d'une unité légale exploitante n'ayant pas de prédécesseur. Ceci inclut les réactivations d'entreprises dont la dernière cessation remonte à plus d'un an et les reprises s'il n'y a pas continuité de l'entreprise.

Défaillance d'entreprise

Les défaillances d'entreprises sont comptabilisées à la date du jugement. Le concept de défaillance traduit la mise en redressement judiciaire de l'entreprise qui peut avoir diverses issues : la liquidation, la poursuite de l'activité à la suite d'un plan de continuation, la reprise à la suite d'un plan de cession. Une défaillance ne conduit donc pas toujours à une disparition d'entreprise ou cessation, de même qu'une cessation se produit le plus souvent sans qu'il y ait eu préalablement défaillance.

Immatriculation (création) de microentreprise

Le nombre de créations de microentreprises intègre toutes les entreprises créées sous ce régime, qu'elles aient ou non effectivement démarré leur activité, y compris celles à qui ce régime a été refusé après la déclaration de création : le terme *immatriculation* est donc préférable à *création* pour ce régime particulier.

Taux de créations d'entreprises

Rapport entre les créations d'entreprises pour une année n et le nombre (stock) d'entreprises au 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 :

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/zones/2117519> (démographie d'entreprises en 2015)

ou encore <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2015204> (création d'entreprises au quatrième trimestre 2016).

II) Insee-Ésane

Resane (Refonte des statistiques annuelles d'entreprises) est le système de l'Insee qui a refondu les comptes d'entreprises à partir de l'exercice 2008. Pour estimer ses comptes annuels, le dispositif Ésane (Élaboration des Statistiques Annuelles d'Entreprises) identifie la population d'entreprises présente dans le répertoire Sirene :

- la première phase consiste à identifier les Sirens qui sont réellement « actifs » (c'est-à-dire « vivants ») car l'actualisation de Sirene (avec notamment la déclaration de « morts » (cessations)) nécessite du temps ;
- ensuite, il faut sélectionner parmi ces Sirens actifs, ceux qui ont une activité plus ou moins économique ;
- enfin, il faut corriger si nécessaire le code d'activité du Siren si celui-ci est inadéquat.

Une fois ce « nettoyage » terminé, les comptes annuels d'entreprises sont estimés en considérant les Sirens comme des entreprises.

a) *Insee-Ésane (Siren : « unité légale »)*

Dans un premier temps et dans la continuité de l'ancien système, l'Insee a publié les agrégats des comptes d'entreprises selon les secteurs d'activité des Sirens (« unités légales » dans la terminologie Insee) pour les exercices 2009 à 2013, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2409369?sommaire=2410634>.

b) *Insee-Ésane (« entreprise profilée »)*

Depuis 2016, Ésane estime aussi des données comptables selon une autre définition de l'entreprise, préconisée par Eurostat : « L'entreprise est la plus petite combinaison d'unités légales qui constitue une unité organisationnelle de production de biens et de services jouissant d'une certaine autonomie de décision, notamment pour l'affectation de ses ressources courantes. ».

L'entreprise n'est donc plus assimilée au Siren mais à une nouvelle unité statistique intitulée « entreprise profilée (EP) » c'est-à-dire une unité ayant une certaine autonomie de décision. Pour tous les Sirens indépendants (n'appartenant pas à un groupe d'entreprises) qui représentent environ 97 % de l'ensemble des Sirens, le « profilage » est très simple, l'entreprise profilée correspond toujours au « Siren ». Pour tous les autres Sirens, qui appartiennent donc à un groupe, le profilage essaie d'identifier les sous-ensembles de Sirens du groupe qui forment des unités jouissant d'une certaine autonomie décisionnaire au sein de ce groupe. Par exemple fin 2016, le groupe La Poste qui comprend environ 600 Sirens est scindée en 3 entreprises profilées : une EP « Services-Courriers-Colis », une EP « Geopost » et une EP « La Banque Postale ».

L'Insee publie donc des agrégats sectoriels annuels « n » selon le concept des entreprises profilées depuis l'exercice 2013 ainsi que des agrégats sectoriels annuels « n-1 (champ n) » depuis l'exercice 2012, disponibles sur <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2020369> et <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2384048>.

La source *Insee-Ésane (« entreprise profilée »)* n'est pas encore utilisée pour ce rapport afin de ne pas afficher de ruptures de séries dans les données.

B | COMPTES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT

Comptes de l'ensemble du secteur

Les comptes des entreprises sont donnés par le dispositif Ésane de l'Insee, qui succède au système unifié de statistiques d'entreprises (Suse) et aux enquêtes annuelles sur les entreprises (EAE).

Le dispositif Ésane combine des données administratives (fiscales et sociales) et des données obtenues à partir d'un échantillon d'entreprises (enquête sectorielle annuelle/ESA).

L'enquête sectorielle annuelle (ESA) aborde les thèmes de l'activité principale exercée, l'emploi, la répartition du chiffre d'affaires par produit ainsi que les modifications des conditions d'exercice de l'activité (restructurations). Cette enquête est adressée à environ 120 000 entreprises en France métropolitaine.

Capacité d'autofinancement (CAF)

La capacité d'autofinancement représente les ressources brutes restant à l'entreprise à l'issue de l'exercice. L'entreprise peut choisir soit de les distribuer, soit de les réserver au financement de ses investissements. Au contraire du résultat net comptable, elle ne prend pas en compte les flux se rapportant aux opérations d'appréciation ou de dépréciation du capital.

La capacité d'autofinancement est le montant dégagé par l'activité de l'entreprise disponible pour financer des investissements.

Chiffre d'affaires (CA)

Le chiffre d'affaires représente le montant des affaires (hors taxes) réalisées par l'entreprise avec les tiers dans l'exercice de son activité professionnelle normale et courante. Il correspond à la somme des ventes de marchandises, de produits fabriqués, des prestations de services et des produits des activités annexes.

Consommation de capital fixe

C'est la dépréciation subie par le capital fixe au cours de la période considérée par suite d'usure normale et d'obsolescence prévisible.

Le terme « brut » dans les expressions comme « produit intérieur brut » ou « formation brute de capital fixe » signifie que la consommation de capital fixe n'a pas été soustraite. Quand on la soustrait de ces grandeurs, leur valeur est dite « nette ».

Consommations intermédiaires (CI)

Ce sont les valeurs des **biens** et **services** transformés ou entièrement consommés au cours du processus de production. L'usure des actifs fixes mis en œuvre n'est pas prise en compte ; elle est enregistrée dans la **consommation de capital fixe**.

Coût du personnel de conduite (dans le transport routier de fret)

Le coût du personnel de conduite intègre les salaires (et charges sociales) ainsi que les frais de déplacement.

Pour plus d'information sur les différentes spécificités nationales au sein de l'UE *cf. Comparatif du coût du personnel de conduite et des règles sociales applicables dans le TRM de quelques pays européens*

www.cnr.fr/Publications-CNR/Comparatif-du-cout-du-personnel-de-conduite-et-des-regles-sociales-applicables-dans-le-TRM-de-quelques-pays-europeens

Excédent brut d'exploitation (EBE)

Il est égal à la valeur ajoutée, diminué de la rémunération des salariés, des autres impôts sur la production (voir « **Impôts sur la production et les importations** ») et augmenté des subventions d'exploitation. Pour les **entreprises individuelles**, le solde du compte d'exploitation est le **revenu mixte**. L'excédent d'exploitation peut être calculé net, si l'on retranche la **consommation de capital fixe**.

Formation brute de capital fixe (FBCF)

La formation brute de capital fixe (FBCF) est constituée par les acquisitions moins 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.

Demandeur d'emploi

Les **demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM)** sont les personnes inscrites à Pôle emploi à la fin du mois ou du trimestre considéré.

Les catégories de demandeurs d'emploi

Les demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi sont regroupés en différentes catégories, conformément aux recommandations du rapport du Conseil national de l'information statistique (Cnis) sur la définition d'indicateurs en matière d'emploi, de chômage, de sous-emploi et de précarité de l'emploi (rapport n° 108 - septembre 2008).

Il existe cinq catégories statistiques qui regroupent les demandeurs d'emploi en fonction de leur position actuelle face à l'emploi (catégories A à E). Dans les fichiers administratifs de Pôle emploi, huit catégories de demandeurs d'emploi sont utilisées (catégories 1 à 8). Ces dernières catégories ont été définies par arrêté (arrêté du 5 février 1992 complété par l'arrêté du 5 mai 1995). Depuis le mois de mars 2009, les publications sont fondées sur les catégories statistiques et non plus sur les catégories administratives.

Le tableau suivant présente les catégories utilisées à des fins de publication statistique à partir de mars 2009 et la correspondance avec les catégories administratives auxquelles Pôle emploi a recours dans sa gestion des demandeurs d'emploi.

Catégories statistiques		Catégories administratives
Catégorie A	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, sans emploi	Catégories 1, 2 et 3 hors activité réduite
Catégorie B	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite courte (<i>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

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'Acoss disponibles pour l'année 2017.

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.

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.

Roulier (navire) dénommé Ro-Ro

Un roulier est un navire utilisé pour transporter entre autres des véhicules, chargés grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. On les dénomme aussi Ro-Ro, (de l'anglais Roll-On, Roll-Off littéralement « roule dedans, roule dehors ») pour faire la distinction avec les navires de charge habituels où les produits sont chargés à la verticale par des grues.

L'appellation Ro-Ro fait référence avant tout à la technique de manutention : on charge et décharge les colis en les faisant rouler depuis la rampe Ro-Ro portuaire (quand elle existe) vers la rampe mobile du navire, ce qui permet ainsi de conduire tout ce qui est roulant dans le garage du navire ou de l'en évacuer dans l'autre sens. Le Ro-Ro est particulièrement adapté au transport de camions, de semi-remorques, de tracteurs, pelleteuses, etc... Il est également adapté au transport de conteneurs ou de caisses mobiles acheminés dans le garage du navire au moyen de chariots à fourche ou de remorques esclaves (plus familièrement appelés mafis du nom de la société allemande qui les a conçues).

Tonnage de port en lourd

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.

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 9 février 2018
- Réunion plénière de la Commission du 11 juillet 2018



Compte-rendu de la réunion de la CCTN du 9 février 2018

Sous la présidence de

M. LAHOUCHE, 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
Direction générale des douanes et droits indirects	(DGDDI)	M. GANCARZ
Institut national de la statistique et des études économiques	(INSEE)	Mme JALLET
Direction générale du Trésor	(DGT)	M. SALEZ
France Stratégie – Commissariat général à la stratégie et à la prospective	(CGSP)	M. NI
Banque de France	(BdF)	M. BRUNET
Société nationale des chemins de fer français	(SNCF,EPIC de tête)	Mme CAILLAUX
Société nationale des chemins de fer français- Réseau	(SCNF Réseau)	M. BRUNEL
Société nationale des chemins de fer français- mobilités	(SNCF mobilités)	M. DUTRIEUX
Syndicat des transports d'Île-de-France	(STIF)	M. MAHIEU
Union des Transports Publics et ferroviaires	(UTP)	Mme LOPES d'AZEVEDO
Association des sociétés françaises d'autoroutes	(Asfa)	Mme LHENORET
Comité national routier	(CNR)	M. GIRET
Union Routière de France	(URF)	M. AZUAR
Comité des constructeurs français d'automobiles	(CCFA)	Mme GUILLON
Fédération nationale des transports routiers	(FNTR)	M. SORMANI M. EDELINE
Transport et logistique de France	(TLF)	M. VANDALLE
Association des utilisateurs de transport de fret	(AUTF)	M. ROSE
Fédération française des 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 M. LAUNAY
Fédération des Transports et de la Logistique	(FO-UNCP)	M. LEFEBVRE M. GENON
Personnalités qualifiées :		M. LATERRASSE M. SAVY

Pour le Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable (SEEIDD) :

M. BRENDER, M. CORI, M.KOLLI, M. MEUNIER, M. ROUCHAUD

Pour le SDES:

M. MOREAU, M. COSTER, M. DRUILLE, M. LAVERTU, M. LUTINIER, Mme PAQUEL, Mme PLACE, M. RAGEAU, Mme SARRON (secrétaire de la commission), M. SERRE

Excusés : M. BERNADET, M. SAUVANT, M. VANDALLE, M. ROCHE, Mme RICOCH

M. LAHOUCHE ouvre la séance, remercie les participants de leur présence, cite les membres et collaborateurs de la Commission qui se sont excusés et présente l'ordre du jour de la réunion :

- 1) Les transport au cours des trois premiers trimestres 2017
- 2) les premières propositions du SDES de rénovation du rapport de la CCTN
- 3) l'étude des non-salariés dans le secteur des transports et de l'entreposage

4) l'étude du transport routier français de marchandises entre 1996 et 2016

5) l'étude prospective des transports à l'horizon 2050

M. Lahoche précise en outre qu'il fera une communication à l'issue de la réunion.

L'ensemble des powerpoints de présentation seront transmis aux membres de la Commission à l'issue de la réunion.

1) les transports au cours des trois premiers trimestres de l'année 2017 :

Mme Sarron (SDES) présente les tendances des transports au cours des trois premiers trimestres de 2017, en comparaison avec celles des trois premiers trimestres de 2016.

M. Launay (CGT-UIT) indique que, comme évoqué de la dernière réunion du CNTE, l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre est liée à l'augmentation de la circulation routière dans sa globalité et n'a pas été prise en compte dans l'étude, constate la stagnation du trafic des taxis/VTC et regrette l'absence de données séparées entre taxis et VTC, note l'augmentation du transport de petits colis et demande quelle est la part du e-commerce dans cette évolution.

Il demande s'il serait possible d'avoir une étude sur l'impact du e-commerce sur le développement de la circulation routière, constate une légère reprise du fret ferroviaire, une reprise du transport ferroviaire de voyageurs mais des baisses d'effectifs salariés, ce qui traduit sans doute des gains de productivité du secteur.

M. Lahoche (vice-président) indique que la baisse observée du trafic des taxis/VTC devrait se poursuivre en fin d'année 2017 et en 2018 du fait de la loi de 2016 relative à la régulation, la responsabilisation et la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes dite loi « Grandguillaume » (impact sur le niveau de qualifications requis pour exercer le métier de chauffeur VTC).

Mme Place (SDES) précise que dans le cadre de l'observatoire de transport de personnes (T3P), des travaux ont débuté afin de produire des statistiques différenciées VTC et taxis.

M. Lahoche (vice-président) demande si ces statistiques seront bien présentées dans le rapport de la CCTN publié en 2018.

Mme Place (SDES) répond par l'affirmative.

M. Savy indique qu'il manque les données du pavillon étranger pour avoir la vision globale de l'activité du secteur.

M. Lahoche (vice-président) précise que ces données seront diffusées dès qu'elles seront disponibles.

M. Lefebvre (FO-UNCP) demande si les LOTI sont bien pris en compte dans l'étude en cours sur les taxis et les VTC.

Mme Place (SDES) précise que les LOTI ne rentrent pas dans le périmètre de l'étude.

2) Projet de rénovation du rapport de la CCTN :

M. Moreau (SDES) introduit le projet de rénovation du rapport de la CCTN en précisant qu'il s'inscrit dans le cadre de l'élargissement des missions du service qui s'appelle depuis 2017 le SDES (service de la donnée et des études statistiques) et porte désormais une mission d'administration des données.

Dans le futur rapport rénové, la mise à disposition des données et leur mise en perspective seront développées.

Le CGDD ayant pour objectif la dématérialisation complète de l'offre éditoriale, il lui revient d'élaborer à l'horizon de deux ans, un support de diffusion du rapport dont les fonctionnalités vont au-delà du format pdf actuel. La démarche de rénovation du rapport de la CCTN sera notamment basée sur l'analyse des téléchargements de la publication sur le site internet du SDES et sur un benchmarking des autres rapports des comptes. En accord avec le vice-président, les membres de la Commission seront consultés sur le projet de rénovation et un groupe de travail sera créé à cet effet. La rénovation sera réalisée en deux étapes en 2018 et 2019.

Mme Sarron (SDES) présente les trois orientations du projet de rénovation du rapport de la CCTN

Mme Lopes d’Azevedo (UTP) demande si les analyses des externalités de transport seront présentes dans le rapport.

Mme Sarron (SDES) précise que le chapitre relatif aux externalités de transport sera rénové en 2019.

M. Giret (CNR) demande quelles seront les suppressions réalisées dans le cadre de la rénovation.

Mme Sarron (SDES) indique qu’il n’y aura pas de suppression de chapitres mais la réalisation de synthèses mettant en avant les données récentes disponibles. L’analyse dans le rapport de la CCTN de données déjà publiées par ailleurs sera réduite.

M. Moreau (SDES) précise qu’il s’agit de simplifier le document en garantissant et facilitant l’accès aux séries longues disponibles. Le rapport sera désormais davantage axer sur des analyses de synthèse.

M. Savy salue l’effort de lisibilité et de modernisation du rapport et pose la question de la place du secteur de la logistique dans le rapport notamment dans le cadre de la mission en place du réseau d’observation de la logistique.

M. Lahoche (vice-président) indique que la logistique aura pleinement sa place dans le futur rapport.

M. Mahieu (STIF) souhaite avoir des précisions sur les données plus détaillées qui seront disponibles concernant le parc de véhicules.

Mme Sarron (SDES) précise que le SDES réalise actuellement un investissement méthodologique d’appariement du fichier des immatriculations et de celui des contrôles techniques qui permettra de suivre le parcours des véhicules et d’obtenir des données de parc détaillées en 2019.

M. Launay (CGT-UIT) rappelle l’importance de l’étude des données d’emploi et souhaite avoir des précisions sur les allègements envisagés.

Mme Sarron (SDES) indique que le SDES réalise de nombreuses publications portant sur l’emploi dans les transports (bilans sociaux du transport de marchandises et du transport de voyageurs notamment). Il s’agira de synthétiser les analyses déjà présentes dans d’autres publications et de faire référence à ces publications au sein du rapport.

M. Lahoche (vice-président) confirme qu’un groupe de travail dont il a confié l’animation à M Pierre-Alain Roche est créé afin de recueillir les avis des membres de la Commission. Il invite les membres de la Commission à participer au groupe et précise que des contributions écrites pourront être transmises au secrétariat par les personnes non disponibles aux dates de réunion du groupe qui seront proposées.

M. Moreau (SDES) précise que les candidatures pour les groupes de travail, ainsi que les contributions écrites, sont à transmettre au secrétariat de la CCTN.

3) Étude du SDES sur les non-salariés dans le secteur des transports et de l’entreposage :

M. Rageau (SDES) présente l’étude et souligne la hausse des effectifs et la baisse du revenu d’activité entre 2009 et 2014.

M. Rose (AUTF) demande s’il est possible d’étudier séparément les VUL et les poids lourds.

M. Rageau (SDES) précise que les données disponibles ne permettent pas d’isoler les non-salariés utilisant des VUL ou des poids lourds.

M. Rouchaud (SEEIDD) demande si la baisse de revenus est en euros constants.

M. Rageau (SDES) confirme que la baisse de revenus est en euros constants.

M. Lahoche (vice-président) demande si les gérants des sociétés anonymes sont pris en compte dans l’étude.

M. Rageau (SDES) précise que les gérants de SA ne sont pas inclus dans la base de données utilisée pour l’étude.

M. Launay (CGT-UIT) demande si, puisque 31,7 % des jeunes ont opté pour le statut d’autoentrepreneur, il est possible de connaître la part des jeunes par secteur et notamment pour les taxis/VTC et quels sont les secteurs du transport routier de voyageurs les plus concernés par la multi activité.

M. Rageau (SDES) indique que le croisement des données secteur et âge est disponible. Cependant, l’étude porte sur la période 2009-2014, soit avant le développement des VTC en France. Le revenu des artisans taxis avait baissé avant le développement accéléré des VTC. La pluriactivité dans le secteur du transport routier de

voyageurs est plus fréquente dans le secteur « autres transports occasionnels » mais également dans une moindre mesure dans le transport régulier de voyageurs.

M. Giret (CNR) demande où les statuts juridiques minoritaires du transport voyageur (présents jusqu'à fin 2017) sont classés et demande s'il est prévu que cette étude soit rééditée dans le futur.

M. Rageau (SDES) indique que la nomenclature Insee du secteur d'activité (NAF) a été utilisée pour l'étude et qu'il n'est pas possible de rattacher l'individu à son entreprise au niveau individuel. Tous les VTC devraient en théorie être classés dans le secteur transport de voyageurs. Une réédition de l'étude est envisageable dans 3-4 ans.

Mme Place (SDES) précise que les exploitations en cours des registres des VTC montrent qu'une part des VTC sont classés dans « autres transports routiers de voyageurs ».

M. Giret (CNR) précise sa question : où sont classés les LOTI ?

Mme Place (SDES) répond que les LOTI devraient être classés dans « autres transports de voyageurs ».

M. Lefebvre (FO-UNCP) indique que Uber est arrivé sur le marché français dès 2010 et demande où les TPMR (transports de personnes à mobilités réduites) sont classés.

Mme Place (SDES) répond qu'en théorie les TPMR relèvent du secteur des ambulances qui est hors du champ de l'étude.

M. Lefebvre (FO-UNCP) précise que la pluriactivité est fréquente concernant les TPMR et qu'il est probable qu'une partie des entreprises de TPMR soient dans le secteur transport de voyageurs.

4) Étude du SDES sur le transport routier de marchandises français entre 1996 et 2016 :

M Lutiner présente l'étude en soulignant les impacts de la crise économique de 2008 et du développement de la concurrence étrangère notamment.

Mme Ghemard (FNAUT) demande si le transport de matières dangereuses a augmenté à cause de l'augmentation du transport de produits pétroliers et si l'on dispose d'éléments d'explication quant à l'augmentation du transport de produits pétroliers.

M. Lutinier (SDES) confirme ce point.

M. Lefebvre (FO-UNCP) indique que de plus en plus de types de carburants différents sont disponibles ce qui peut expliquer l'augmentation du trafic observée (chargements partiels).

M. Brunet (BdF) précise que la baisse du nombre de raffineries en France peut également générer davantage de transport de produits pétroliers.

M. Rose (AUTF) indique que l'analyse selon laquelle l'augmentation du compte propre proviendrait d'une internalisation des transports par les chargeurs est à prendre avec prudence. En effet, cette augmentation du compte propre pourrait provenir plus simplement d'une augmentation de l'activité de vente des industriels et distributeurs qui livrent également en propre. Celui-ci demande comment est comptabilisée l'activité de location de véhicules avec conducteurs, en compte d'autrui ou en compte propre.

M. Lutinier (SDES) précise que la location est prise en compte pour l'entreprise utilisatrice.

M. Edeline (FNTR) demande si l'on dispose d'éléments d'explication au recul du TRM français : charges élevées en France, augmentation des VUL des pays de l'Est qui concurrencent les transporteurs français par exemple.

M. Lutinier (SDES) indique que l'enquête répond à un règlement européen qui est pour l'instant sur le périmètre des poids lourds uniquement. En l'absence de règlement européen sur les VUL, nous ne disposons pas de données pour les autres pays européens.

M. Rouchaud (SEEIDD) demande si l'on dispose d'une mesure de l'importance du transport par pays tiers (un pays qui transporte, deux autres pays concernant l'origine et la destination).

M. Lefebvre (FO-UNCP) indique que l'on observe une baisse du transport sur moins de 500 km depuis 2015 et que l'on constate une augmentation des immatriculations des VUL dans les pays d'Europe de l'Est.

M. Giret (CNR) précise que les rémunérations baissent du fait de la baisse des longues distances et donc de la baisse des heures supplémentaires.

réunions : comptes-rendus des réunions plénières

M. Launay (CGT-UIT) indique que la connaissance des VUL est un sujet très important pour la compréhension de l'évolution du pavillon étranger.

M. Lutinier (SDES) précise que les données sur les VUL étrangers sont non disponibles. Les informations sont disponibles uniquement pour les véhicules immatriculés en France et les entreprises implantées sur le sol français.

Mme Sarron (SDES) indique le SDES a commencé à réfléchir à la réédition d'une enquête sur les VUL en 2019.

M. Savy souhaite savoir si l'étude sur les entreprises françaises non établies en France qui avait été présentée à la CCTN sera ré-éditée.

Mme Paquel (SDES) précise que l'étude sur les entreprises françaises à l'étranger devrait être réactualisée au printemps.

M. Giret (CNR) indique que cette étude sur séries longues est très intéressante et demande pourquoi le SDES n'est pas sur Twitter. Celui-ci demande si un format long de l'étude est disponible.

M. Lutinier (SDES) répond qu'il est possible de transmettre des données complémentaires sur demande (pas de format long disponible).

5) Étude prospective du SEEIDD sur le transport et la mobilité à l'horizon 2050 :

MM Kolli (SEEIDD) et Pochez (DGITM) présentent l'étude.

M. Laterrasse souhaiterait avoir les données détaillées de cette étude. Il précise que la prospective est un exercice complexe et que d'autres variables d'actions que celles présentées dans l'étude pourraient être envisagées.

Ainsi une étude de 2006 se basait sur la stabilité des parts modales qui est une hypothèse forte et ce d'autant plus que les données de UITP montrent que le transport collectif en France est dans la fourchette basse de l'UE et qu'il y a donc certainement des marges d'action pour que cette part augmente.

La manière de prendre en compte les leviers d'actions est cruciale et notamment l'évolution importante récente du prix de stationnement, l'évolution du prix de l'énergie. Il se montre par ailleurs sceptique sur les hypothèses de développement des véhicules autonomes retenues.

M. Brender (SEEIDD) confirme que des ruptures induisant une augmentation du recours au TC substantielle ont été envisagées dans un des trois scénarios de synthèse avec une augmentation de 60 % des déplacements de courte distance en TC par rapport au niveau retenu dans le scénario de référence.

M. Kolli (SEEIDD) précise que la modélisation a été réalisée via une segmentation de l'offre et un tarif différencié en fonction du service rendu. Une hypothèse de 6 % de covoiturage a été prise en compte. Aujourd'hui, le covoiturage courte-distance n'est pas plébiscité à l'inverse du covoiturage longue distance.

M. Dutrieux (SNCF mobilités) demande si le porte à porte est pris en compte dans cette étude (fin de parcours et rabattement).

M. Pochez (DGITM) confirme que le modèle tient compte du rabattement vers les gares et les aéroports. L'évolution des types d'énergie a été analysée dans les projections publiées en juillet 2016 avec un scénario compatible avec la stratégie nationale bas-carbone.

6) Communication de M.Lahoche Vice-président de la CCTN

« Mesdames et Messieurs les membres de la Commission,

Le vice-président de votre Commission est habituellement le président en exercice de la section en charge des transports au Conseil général de l'environnement et du développement durable, et il préside vos réunions en l'absence du ou de la Ministre.

J'ai été président de cette section jusqu'en septembre 2016 et j'ai donc eu l'honneur de présider les réunions de votre commission jusqu'à cette date.

À cette date, atteint par la limite d'âge, je suis parti en retraite.

Madame Ségolène Royal, alors ministre, m'a cependant fait l'honneur et l'amitié de me nommer vice-président de la commission après mon départ en retraite, par un arrêté de mai 2017, et je lui en suis reconnaissant.

D'un commun accord avec le cabinet de Madame la Ministre Élisabeth Borne, j'ai pris en juin dernier, l'engagement d'assurer la vice-présidence pendant un an, et de remettre ensuite mon mandat de vice-président à Madame la Ministre.

Au moment où votre Commission prépare la rénovation de son rapport annuel, ses premières orientations vous ont été présentées ce jour, et où se met en place le groupe de travail dont j'ai confié l'animation à Pierre-Alain Roche, il m'a paru opportun de remettre sans tarder mon mandat de vice-président à Madame la Ministre Élisabeth Borne, afin que mon successeur puisse finaliser cette rénovation dans un sens qui lui paraîtra avec vous tous et avec le SDES, le plus approprié.

J'ai donc remis ma démission à Madame la Ministre en lui demandant qu'elle prenne effet après notre réunion de ce jour (9 février).

Votre commission est un vivier exceptionnel de compétences et d'expériences d'horizons très variées.

Elle est aussi, un centre de données également exceptionnel, qui alimente le suivi et l'évaluation des politiques publiques et permet la réalisation de nombreuses études statistiques et économétriques.

C'est pourquoi présider les réunions de votre commission a été pour moi un honneur et une grande satisfaction.

Je vous remercie de vos contributions et interventions, toutes marquées d'une connaissance pointue des sujets et d'une solide expérience.

Je remercie également le service économie, évaluation et intégration du développement durable (SEEIDD) pour son apport précieux en études de grande qualité et aujourd'hui même pour sa réflexion prospective qui nous a fait regarder l'horizon 2050.

Je remercie enfin, avec une mention particulière de reconnaissance, le service de la donnée et des études statistiques (SDES), sans lequel la Commission et le rapport annuel n'existeraient pas.

Un grand merci à son chef de service Sylvain Moreau, à Nathalie Caron, sous-directrice, qui a rejoint récemment le service statistique du ministère de l'Éducation nationale.

Un grand merci à leurs collaboratrices qui assurent avec compétence et dévouement le secrétariat de la commission et la production du rapport annuel, Layla Ricroch, rapporteur de la Commission, Clotilde Sarron, adjointe de Layla Ricroch et secrétaire de la Commission, qui a succédé à Véronique Paquel, qui a brillamment assuré le secrétariat de la réunion et a posé les premières pierres de la rénovation du rapport annuel, permettez-moi de la féliciter chaleureusement au nom de la Commission.

Je souhaite un bel avenir à la Commission des comptes des transports de la Nation et vous remercie de votre attention.

Pierre Lahoche »

La prochaine réunion de la Commission des comptes des transports de la Nation aura lieu le 11 juillet 2018 matin.

Compte-rendu de la réunion de la CCTN du 11 juillet 2018

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
Direction générale des douanes et droits indirects	(DGDDI)	M. GANCARZ
Direction générale du Trésor	(DGT)	M. SALEZ
Direction générale des finances publiques	(DGFIP)	M. AMAIRA
France Stratégie – Commissariat général à la stratégie et à la prospective	(CGSP)	M. NI
Banque de France	(BdF)	M. BRUNET
Société nationale des chemins de fer français	(SNCF, EPIC de tête)	Mme CAILLAUX
Société nationale des chemins de fer français - Réseau	(SCNF Réseau)	M. BRUNEL
Régie autonome des transports parisiens	(RATP)	Mme MORIN
Union des Transports Publics et ferroviaires	(UTP)	Mme LOPES d'AZEVEDO
Association des sociétés françaises d'autoroutes	(ASFA)	Mme SOGUET
Société nationale des chemins de fer français - mobilités	(SNCF mobilités)	M. CANDOT M. DUTRIEUX
La Banque Postale		Mme DROUVILLE
Association des sociétés françaises d'autoroutes	(Asfa)	Mme SOGUET
Comité national routier	(CNR)	M. GIRET
Union Routière de France	(URF)	M. AZUAR
Comité des constructeurs français d'automobiles	(CCFA)	Mme BECK Mme GUILLON
Fédération nationale des transports routiers	(FNTR)	M. SORMANI
Association des utilisateurs de transport de fret	(AUTF)	M. ROSE
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 M. GENON
Autorité de la qualité de service dans les transports	(AQST)	M. SAUVANT
Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières	(ARAFER)	M. QUINONES-GIL
Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique	(CITEPA)	M. ANDRÉ
Observatoire national interministériel de la sécurité routière	(ONISR)	Mme SALATHE
Personnalités qualifiées :		M. LATERRASSE M. BUREAU

Pour le Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable (SEEIDD) :

M. MEUNIER, M. DOMERGUE, M. ROUCHAUD, M. TASZKA

Pour le SDES:

M. MOREAU, Mme BESSIERE, Mme BRASSEUR, Mme DOROLLE, M. DRUILLE, Mme GUILLON, M. LAMBREY, M. LAVERTU, M. MARTIN, M. MATHIEU, Mme PAQUEL, Mme PENARD, M. RAGEAU, Mme RICOCH (rapporteur de la commission), Mme SARRON (secrétaire de la commission), M. SERRE

Excusés : Mme BANOUN, M. BERNADET, M. CHANG, M. FARGUES, Mme JALLET, M. MADRE, M. NATY, Mme NIKITSENKA, M. SAVY, M. TAILLANT, M. VANDALLE

M. Roche (vice-président) : ouvre la séance et remercie les participants de leur présence. Pierre-Alain Roche, président de la section Mobilité et Transports au CGEDD (Conseil général de l'Environnement et du Développement durable), a été nommé vice-président de la CCTN le 28 juin 2018 en remplacement de Pierre Lahoche. M. Pierre Lahoche avait eu en charge par intérim la présidence de la Section et avait été nommé officiellement vice-président de la Commission des comptes des transports seulement au moment de son départ en retraite. Il propose de transmettre à Pierre Lahoche les remerciements de la commission pour le travail qu'il y a accompli. Il remercie également Véronique Paquel qui part à la retraite et a été pendant plusieurs années secrétaire de la Commission. Celle-ci présentera une étude sur le financement des TCU.

Il présente l'ordre du jour de la réunion :

Bilan des groupes de travail pour la rénovation du rapport ;

Présentation du rapport de la CCTN 2017 ;

Le financement des transports collectifs urbains ;

Le système statistique sur les ports ;

Les flottes d'entreprises.

1) Bilan des groupes de travail pour la rénovation du rapport

Mme Sarron présente un point d'étape de la rénovation du rapport de la Commission des comptes des transports.

M Roche (vice-président) rappelle que la première phase de la rénovation du rapport a été préparée dès mars par des petits groupes qui ont très bien fonctionné et apporté des contributions très utiles. Il conviendra certainement de poursuivre de la même façon pour les chapitres qui ne sont pas encore rénovés.

M. Laterrasse considère que les décisions prises pour la rénovation du rapport vont dans le bon sens. Sur le contenu, dans le cadre de la transition énergétique, des objectifs très ambitieux ont été définis en matière de conversion des véhicules individuels ou en matière de transport collectif. En même temps, d'autres objectifs portent sur une réduction des capacités en matière d'électronucléaire. Ces enjeux considérables ont des dimensions socio-économiques fortes et l'ensemble des acteurs concernés par cette transition ne sont pas nécessairement en ligne avec les objectifs qui ont été énoncés. De ce point de vue, même si ce chantier dépasse le cadre de la Commission, il serait bien d'apporter des contributions plus importantes sur les problématiques socio-économiques.

Mme Ghemard (FNAUT) rejoint les préoccupations de M. Laterrasse et regrette la disparition des tomes 2 des comptes des transports. Ils apportaient certaines années des éléments de calcul pour comparer les différentes externalités des différents modes de transport et permettaient ainsi aux acteurs de faire des choix en fonction de leurs objectifs par rapport à la transition énergétique.

M Roche (vice-président) note qu'il n'y a pas de remarques concernant la forme rénovée des chapitres qui ont été retravaillés.

2) Présentation du rapport de la CCTN 2017

Mme Sarron et Mme Ricroch présentent le rapport de la commission pour l'année 2017.

Lecture de M. Roche (vice-président) de deux contributions reçues de membres n'ayant pas pu assister à la séance :

Contribution de Mme Banoun (CGEDD)

1) En général on oublie que la marche représente au moins un quart de nos déplacements puisque près d'un quart sont effectués intégralement à pied (source ENT D 2008). Le mot même n'est pas utilisé, ne serait-ce que pour préciser qu'on n'en parlera pas.

2) Je trouve que la place faite au vélo est incohérente avec celle qui est faite à d'autres modes de transports. Il n'apparaît qu'à deux reprises dans le document :

Au détour de l'étude Insee sur les déplacements domicile-travail en F6, la page donnant en vrac bien d'autres informations : le nombre de vélos vendus, le nombre de kilomètres du schéma national des véloroutes et voies vertes réalisés sans rappeler que les déplacements domicile-travail ne représentent qu'un quart de nos déplacements et qu'ils sont souvent de portée supérieure à d'autres types de déplacement puisque les deux tiers de la totalité de nos déplacements sont inférieurs à 3 km et en F1 au sein de la mention : au total, l'activité du transport de voyageurs représente 941,7 milliards de voyageurs-kilomètres en 2017. 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 (80,4 %). Les transports ferrés représentent 11,8 % des voyageurs-kilomètres, davantage que les transports collectifs routiers (6,2 %). La part du transport aérien est toujours marginale (1,6 %). Ces parts modales ne prennent pas en compte le transport maritime, ni le transport à vélo et qu'il conviendrait selon moi de compléter par « ni la marche, qui correspond à un quart de l'ensemble des déplacements effectués en France entière, même si on ne mentionne que les déplacements effectués intégralement à pied ».

Or, il me semble que la place du vélo ne serait pas ridicule. Il ne serait pas du tout inutile de faire apparaître les infrastructures cyclables par exemple dans le cadrage 3 « Infrastructures linéaires de transports », dès lors que le linéaire réalisé du seul schéma des véloroutes et voies vertes est de 15 100 km dont 48 % en site propre dont 710 ont été réalisés en 2017, à 31 % en site propre, (bien plus que le linéaire de TCSP), sans compter les milliers de kilomètres réalisés dans les zones urbaines (à titre d'illustration, pour le seul département des Yvelines, 370 kilomètres de voies nationales équipées de pistes cyclables et je ne parle ni de Paris, ni de Lyon, Grenoble ou Strasbourg où les aménagements cyclables sont à chaque fois entre 500 et 1000 km). De même dans la partie A1, comptes satellites ou A3 dépenses des ménages, il ne paraît pas négligeable de citer le vélo, dès lors qu'il pèse pour les seuls achats pour 2 milliards d'euros de chiffre d'affaires annuel avec presque 3 millions de vélos vendus chaque année. Ce n'est pas loin de la somme ferroviaire (train, métro, tramway) du tableau par exemple. Le nombre d'emplois concernés (de l'ordre de 30 000) n'est pas non plus négligeable et pas très différent d'autres secteurs (taxis et VTC par exemple).

Je suis par ailleurs étonnée que les externalités indiquées ne soient que négatives : le vélo n'est même pas mentionné dans les alternatives au transport routier (p. 111), p.123 en aucun cas les externalités de santé des transports collectifs et du vélo en termes de réduction de la sédentarité (un comportement qui représente une source importante de décès prématurés, très supérieure aux effets de la pollution de l'air, plus médiatisés) ne sont évoquées malgré leur importance : réduction de 11 % à 40 % de la prévalence des maladies chroniques telles le diabète ou l'hypertension mais aussi certains cancers courants, cancer du sein, du côlon à partir de 15 minutes de vélo par jour.

Contribution de M. Savy

Le projet de rapport pour 2017 est évidemment un document très riche et solide, dont il faut remercier les divers auteurs.

L'exemple de l'observatoire de l'Arafer montre que certains aspects du système de transport, jusque-là mal connus, peuvent être utilement saisis à condition que l'organisme en charge du recueil et du traitement des données en ait les moyens légaux. Une amélioration de l'accès aux données (auprès des gestionnaires d'infrastructures, des opérateurs de transport et des collectivités publiques) du service statistique du ministère des Transports pourrait figurer parmi les dispositions de la future loi d'orientation des mobilités.

Parmi les évolutions notoires du rapport, le chapitre sur les entrepôts est une étape bienvenue vers l'élargissement de l'observation du transport à celle de la logistique, quand transport, entreposage et manutention sont de plus en plus associés. Les données correspondantes sur l'emploi logistique, que le SDES a étudié, seraient un enrichissement supplémentaire.

Le récent rapport du député Damien Pichereau sur l'usage des VUL a fait de l'amélioration des statistiques sur ce type de véhicule la première de ses 33 propositions.

La mission de préfiguration d'un réseau d'observation de la logistique a poursuivi son travail et est sur le point de remettre son rapport de conclusion. Elle associe le SDES, l'IFSTTAR, le CNR, la CNS (Conférence nationale des services) et des représentants du ministère en charge des Transports (DGITM) et du ministère de l'Économie (DGE). À titre de test de faisabilité, une première maquette d'un tableau de bord des performances logistiques de notre pays (sous l'angle économique, social et environnemental) a été établie avec succès par l'IFSTTAR. On peut en conclure que l'organisation d'un réseau d'observation de la logistique, amenant à mieux coopérer l'ensemble des sources d'information de nature administrative, territoriale, professionnelle, universitaire, etc., est à la fois opportune et possible. Elle est même nécessaire, comme le montrent de nombreux pays étrangers, souvent mieux classés que la France selon l'indice de performance logistique de la Banque mondiale. Les quatre organismes et les deux ministères associés à cette préfiguration pourraient être le noyau initial d'un tel

réseau, dont l'IFSTTAR a proposé d'assurer le secrétariat. Il conviendra, le moment venu, de préciser la manière dont ses travaux seront présentés à la CCTN.

Enfin et pour information, le ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation a mis en place un conseil sectoriel national pour la logistique. Dans son rapport, celui-ci souligne l'importance cruciale de la formation dans la performance logistique, constate à la fois la richesse et la complexité de l'offre pédagogique supérieure en la matière et propose d'en améliorer la lisibilité et l'attractivité pour les étudiants.

M. Roche (vice-président) précise que la présentation du rapport des comptes présentée ce jour correspond au tome 1. Auparavant des études étaient également réalisées sous l'égide de la Commission et faisaient l'objet d'un tome 2. Cette publication d'études a été interrompue sous ce format (tome 2) depuis quelques années, ce qui n'a pas empêché la réalisation d'études sur d'autres supports (directement sous le timbre du CGDD notamment).

Il propose de réfléchir à un mode de fonctionnement qui permettrait à la Commission des comptes du transport de mettre en place un programme d'études incluant par exemple des thèmes de la logistique dans le cadre de l'observatoire. Pour ce faire, les études identifiées doivent s'inscrire dans un calendrier cohérent entre le travail de production et les délais internes de la commission pour le processus de validation. Ces études pourraient faire l'objet d'un tome 2. Les propositions de la commission pourront trouver une réponse selon leur nature soit dans les comptes avec des chroniques mais aussi dans des études ponctuelles dont la périodicité sera à définir en fonction de l'évolution des mécanismes et faire l'objet d'analyses en dehors du tome 1 du rapport de la commission des comptes. Cela fait partie des éléments à aborder au sein de la commission dans les discussions à venir.

Mme Lopes d'Azevedo (UTP) réitère sa demande de mentionner les grèves dans le transport ferroviaire en 2016 pour expliquer les évolutions du transport ferroviaire entre 2016 et 2017. L'explication des évolutions du transport du ferroviaire seulement en fonction des politiques commerciales de la SNCF ne lui apparaît pas comme satisfaisante.

Mme Ricroch (SDES) précise que les éléments explicatifs des évolutions proviennent des échanges avec la SnCF lors des réunions trimestrielles de conjoncture. Un effet des grèves sera bien sûr apparent pour les données 2018 qui seront publiées l'année prochaine. Dans le rapport de 2016, les grèves et les mauvaises conditions météorologiques avaient été indiquées.

M. Le Merrer (CGT) remercie tout d'abord le travail qui a été réalisé sur ce rapport. Il éclaire la trajectoire opposée aux ambitions que l'on porte sur la transition écologique avec une hausse des transports qui se confirme également via l'étude prospective qui avait été présentée lors de la réunion de la commission de février à l'horizon 2050. Si nous n'opérons pas un virage à 180 degrés, sur à la fois les énergies utilisées et sur les parts modales, M. Le Merrer pense que nous aurons des lendemains qui déchantent. En effet, nous observons une hausse de 0,4 % des émissions de gaz à effet de serre et une hausse de 3,6 % selon la stratégie nationale bas carbone. Il y a urgence à prendre en compte l'ensemble des acteurs pour pouvoir assurer un avenir meilleur et limiter à 2 % le réchauffement de la planète. En complément des données disponibles dans le rapport, il serait intéressant de disposer d'informations sur les embranchements des entrepôts sur des modes alternatifs au routier ainsi que sur le transport sanitaire qui sera en forte hausse avec la politique de santé qui est mise en place en France (regroupement des hôpitaux qui va générer des besoins de transport complémentaires). Quelques inquiétudes sur l'avenir : la part modale du ferré (11 %) est largement en dessous des besoins et les entreprises qui opèrent sur le transport de fret ferroviaire contractent leur outil de production ou cessent leur activité. Ce rapport montre la responsabilité que l'on porte pour le rééquilibrage des parts modales. Il est désolant de voir que les immatriculations de véhicules malusés sont en hausse. Il y a en effet une responsabilité des constructeurs sur ce sujet pour faire évoluer la situation afin qu'elle réponde aux enjeux de la transition écologique.

M. Brunet (Banque de France) remercie pour ces deux présentations très riches et demande si les informations présentées par l'observatoire des T3P le 9 juillet sont publiques et comment y accéder. Sinon, le complément sur les taxis-VTC qui sera fait dans le rapport pourra-t-il reprendre les principaux éléments produits par l'observatoire ? Concernant les stations à proximité du trafic routier et ne respectant pas les normes sanitaires, il demande s'il s'agit des mêmes stations au fil du temps et si l'on dispose de données en évolution.

Mme Ricroch (SDES) : Le chapitre D du rapport de la commission n'a pas encore fait l'objet d'une rénovation et son contenu est similaire à celui du rapport de 2016. Un groupe de travail sera mis en place pour réfléchir sur l'évolution du contenu du chapitre D en fonction des demandes qui émanent des membres de la Commission. Concernant l'observatoire des T3P, le rapport sur les taxis et le VTC est public. Il sera disponible prochainement en ligne sur le site du SDES. Nous allons expertiser la question concernant les stations qui ne respectent pas les normes de pollution. Le transport sanitaire n'est actuellement pas pris en compte dans les données du rapport. Concernant les entrepôts, le SDES a mené en 2017 une enquête qui permet notamment d'identifier les entrepôts

qui disposent d'embranchements ferroviaires ou fluviaux. Une publication valorisant les données de cette enquête paraîtra prochainement.

Mme Bessière (SDES) : Le SDES a publié en 2017 un *Atlas des entrepôts* très complet qui est disponible sur notre site ([atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015](#)).

M. Lang (FNE) se félicite que les externalités soient étudiées de manière précise dans ce projet de rapport. Cependant, il regrette que cette présentation soit limitée à des données statistiques portant sur des quantités d'émissions de gaz à effet de serre, de polluants sans fournir d'informations sur le coût de ces externalités. De même, le bruit, qui est considéré par les Français comme la seconde nuisance après la pollution de l'air, n'est pas inclus dans les externalités présentées dans le rapport. Il faudrait pouvoir mesurer cette externalité et estimer son impact sur la vie en collectivité. M. Lang constate une approche sensiblement différente dans le rapport entre le chapitre D consacré aux externalités et les autres chapitres du rapport. Ceci est dû au périmètre d'études du rapport basé sur les échanges marchands, ce qui pose problème car tous les échanges marchands ne créent pas de la richesse. Par exemple, une marée noire génère des échanges marchands et accroît le PIB sans augmenter la richesse nationale. L'héritage en biens libres que nous avons reçu n'est pas pris en compte, c'est-à-dire l'air et l'eau qui sont essentiels à la qualité de la vie. Cela conduit à l'utilisation de termes qui ne me semblent pas appropriés dans les premiers chapitres du rapport comme « l'environnement économique est favorable à la croissance du transport », « la croissance mondiale est la plus élevée depuis 2012 ». Ces parties devraient être revues car elles donnent l'impression que la France qui a largement contribué à la signature des accords de Paris ne cherche pas à réduire les transports. Le transport est en effet le secteur d'activité au sein duquel les émissions de GES et de polluants sont les moins bien maîtrisés. La croissance des transports ne peut donc pas être un objectif en soi. Il faudrait à l'inverse viser la réduction des transports. Concernant les infrastructures linéaires de transport, les infrastructures pour les vélos doivent être ajoutées en comptabilisant les vrais linéaires de transport pour les modes actifs, ce même si ces modes de transport ne font pas croître le PIB.

M. Roche (vice-président) rappelle que les comptes permettent de constater les évolutions sans y apporter de connotations appréciatives.

M. Sauvant (AQST) félicite l'équipe pour la qualité du travail accompli. Il partage les inquiétudes sur le retour à la hausse depuis plusieurs années des émissions de GES. La hausse de cette année est d'autant plus préoccupante que le prix du carburant a augmenté. Dans le domaine du transport ferroviaire (fiche F3), la forte reprise du trafic ferroviaire peut être expliquée, outre comme un contre-effet des grèves de 2016, par la hausse touristique en France en 2017. Par exemple la chaîne Accor indique que son revenu par chambre a augmenté de 6,2 % en 2017 à Paris. L'embellie du tourisme est significative. Concernant les nouvelles offres commerciales de la SNCF, les données de la fiche B2.6 montrent en effet une évolution à la baisse du produit moyen du trafic grandes lignes qui confirme l'hypothèse d'une inflexion de la politique commerciale de la SNCF au bénéfice du voyageur. Ceci explique peut-être également l'évolution à la baisse du service librement organisé par autocars en 2017. Concernant les T3P, M. Sauvant indique qu'en page 72 portant sur les données Ésane du rapport était indiqué uniquement « taxi ». Il serait préférable d'ajouter systématiquement « et VTC ». Il salue l'avancée faite dans la connaissance de ce secteur lors de la présentation il y a quelques jours dans le cadre du Comité national des T3P. Il n'y a pas actuellement de données sur les voyageurs-km des T3P ; indicateur dont il serait intéressant de disposer. En effet, si l'on considère environ 90 000 véhicules (taxis+VTC) parcourant chacun 60 000 km par an, on obtient un total proche de 5 milliards de voyageurs-km ce qui correspond à 40 % des voyageurs-kilomètres des bus urbains en France, ce qui est important. Comme chaque année, M. Sauvant émet la demande de rajout d'éléments sur la qualité de service dans le rapport. Des données sont disponibles auprès de l'AQST.

M. Rose (AUTF) s'associe aux félicitations faites aux rédacteurs de ce rapport. Concernant les grèves ferroviaires, il sera nécessaire pour le rapport de l'année prochaine d'indiquer l'effet des grèves de 2018 sur la baisse importante dans le transport de fret ferroviaire (5 milliards de tonnes-kilomètres). Au sujet de la baisse du transport fluvial, il est à noter que nous observons cette année un découplage entre l'augmentation de l'activité dans les ports maritimes en matière de conteneurs et la forte baisse du transport fluvial de conteneurs en pré et post-acheminement. Cette situation est nouvelle et inquiétante. La réduction des transports est un sujet de débat. Il serait intéressant de comparer l'évolution des transports à celle de la production industrielle ou au commerce. Il s'agit davantage d'optimiser les transports que de les réduire. Les émissions de CO₂ pourraient également être rapportées à l'activité (tonnes transportées) afin de mesurer les efforts réalisés par les acteurs économiques du transport pour réduire les émissions de polluants, en complément de la mesure des émissions totales.

Mme Ghemard (FNAUT) s'interroge sur les recettes publiques liées au transport, car il est indiqué que ni ADP ni Air France n'ont versé de dividendes à l'État depuis 2013. Cependant, le premier ministre a déclaré que ADP

avait versé 174 millions de dividendes par an à l'État. Page 120 du rapport est écrit « Conformément aux périmètres économiques pour l'Europe des Nations unies et de la directive européenne relative aux plafonds d'émissions nationaux, ne sont pas incluses les émissions maritimes internationales et les émissions de la phase croisière (>1000 m) des trafics aériens domestique et international ». Il faudrait prendre en compte les émissions de CO₂ des avions quand ils volent au-dessus de 1000 mètres dans le calcul du coût des externalités.

M. André (Citepa) : Le Citepa est l'organisme en charge des inventaires d'émissions. La France transmet le niveau de ses émissions de GES aux Nations dans le cadre de la convention pour le changement climatique et les données sur les polluants, pollutions locales et transfrontières à l'Europe. Les conventions de rapportage pour ces deux organismes excluent pour les GES le transport maritime international et au-delà de la couche limite pour l'aérien qui sont hors total national.

M. Guittet (DGAC) : en complément, la DGAC publie chaque année une publication sur les émissions du transport aérien en tenant compte des phases croisières et qui est disponible sur le site du ministère. M. Guittet se renseignera sur les dividendes.

Réponse hors séance : ADP a versé des dividendes d'un montant de 132 millions d'euros pour l'année 2017, 131 millions d'euros pour l'année 2016 et aucun dividende pour l'année 2015.

M. Bureau : la part des émissions nationales de GES relevant des transports dans l'empreinte carbone pourrait être ajoutée dans le rapport.

M. Giret (CNR) : les indicateurs du CNR corroborent les données du TRM présents dans le rapport tant sur la hausse d'activité que l'amélioration des indicateurs financiers. La norme euro VI a eu un impact à la baisse des consommations unitaires et non à la hausse comme indiqué dans le rapport, même s'il y a eu une crainte initiale d'un impact négatif de la norme euro VI sur la hausse de la consommation unitaire, qui a ensuite été contredite par l'observation des professionnels.

M. Le Merrer (CGT) s'interroge sur le dividende versé par la SNCF à l'État qui serait de 274 millions d'euros (contrat de performance État – SNCF) et dont le montant est nul dans le rapport.

Réponse hors séance : les données comptables fournies par la DGFIP pour le provisoire 2017 ne font pas mention de dividendes versés par la SNCF. Par contre, la SNCF a versé une subvention d'investissement pour des opérations de régénération ferroviaire de 296 millions d'euros au titre de l'année 2017. Cette recette de l'État n'est pas prise en compte dans la fiche A6. Par contre, les recettes liées à la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires, d'un montant de 226 millions d'euros en 2017, sont bien intégrées dans la fiche A6. Ce montant était nul en 2016.

Mme Guillon (CCFA) confirme l'impact de l'augmentation de la part des motorisations essence sur l'évolution des émissions de CO₂.

M. Roche (vice-président) précise que les demandes complémentaires peuvent être transmises au secrétariat de la Commission jusqu'à la fin de la semaine prochaine (20 juillet). Il propose de préparer avec les services un programme d'études autour des thématiques soulignées par les membres de la Commission en distinguant les études qui relèvent des comptes ou des études ponctuelles. La discussion de ce programme d'études sera à l'ordre du jour de la prochaine réunion de la Commission. Le programme de travail pourrait être triennal afin de programmer les études qui seront réalisées. M. Roche propose à partir de cet automne de poursuivre la démarche de travail pour la rénovation du rapport, par consultation écrite ou par réunions selon les chapitres. M. Roche remercie les membres de la Commission pour leurs observations et leurs contributions. Celles-ci seront intégrées selon leur nature dès le rapport de cette année soit dans les travaux des années à venir.

3) Le financement des transports collectifs urbains

Mme Paquel (SDES) présente une étude du SDES portant sur l'analyse sur longue période du financement des transports collectifs urbains.

Mme Lopes-d'Azevedo (UTP) remercie Véronique Paquel pour la qualité de son travail et salue la pertinence de sa présentation qui présente tout d'abord la densité de population des territoires desservis qui est la donnée d'entrée principale des TCU.

M. Le Merrer (CGT) : la puissance publique a en effet un rôle important dans le développement des TCU qui sont utiles tant pour les particuliers que pour les entreprises (dans le cadre des déplacements domicile-travail). Cette étude met en avant des différences entre l'Île-de-France et la province.

M. Roche (vice-président) : il serait intéressant d'avoir des éléments de distributions afin de disposer d'indicateurs de la significativité des écarts selon les strates.

M. Bureau : l'étude présente quatre groupes, les concepts de formes urbaines pourraient compléter l'analyse.

4) Le système statistique sur les ports

M. Martin (SDES) présente le système statistique des ports (SDES).

M. Roche (vice-président) confirme que cette nouvelle diffusion de ces données est attendue avec intérêt par toutes les parties prenantes. Concernant les ports européens, un rapport de parangonnage réalisé par le CGEDD devrait être rendu public prochainement.

M. Bureau confirme l'intérêt de ces nouvelles données et demande si le prix du fret maritime par catégorie de fret est disponible.

M. Martin (SDES) précise que la directive européenne est axée sur une comptabilisation des volumes physiques. Le SDES ne collecte pas d'information sur la valeur des biens transportés.

M. Roche (vice-président) indique qu'il serait utile de distinguer les flux de transbordement des flux entrants réellement si les données le permettent.

5) Les flottes d'entreprises

M. Tazska et M. Domergue (SEEIDD) présentent une étude du SEEIDD sur les flottes de véhicules d'entreprises.

M. Lang (FNE) demande quel est le périmètre des véhicules alternatifs.

M. Domergue (SEEIDD) précise qu'il s'agit dans l'étude de tous les véhicules « propres », c'est-à-dire électriques, hybrides rechargeables, hybrides essence, hybrides diesel, GNV et GPL.

M. Lang (FNE) indique que le véhicule électrique est propre à l'échappement mais pas sur l'ensemble du cycle de vie des éléments qui servent à son fonctionnement.

M. Le Merrer (CGT) : M. Hulot, ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire a présenté au début du mois de juin le plan hydrogène vert qui inclut le développement des véhicules utilisant ce carburant. Il serait intéressant d'intégrer ces orientations au périmètre de l'étude.

M. Domergue (SEEIDD) : l'objectif de l'étude est d'abord un diagnostic quantitatif. La LTECV (Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte) prévoit en effet pour les entités publiques, l'obligation d'acheter un pourcentage de véhicules à faibles émissions.

M. Le Merrer (CGT) a noté que les véhicules d'entreprises sont revendus assez rapidement et peuvent accélérer la transition vers des véhicules propres. Les véhicules à hydrogène et le développement des stations est sans doute une problématique associée.

M. Tazska (SEEIDD) indique que l'étude est une photographie à une date donnée du parc et que par conséquent on ne retrouve pas de véhicules à hydrogène dans le parc analysé.

M. Roche (vice-président) : Le CGEDD avait étudié la question des locations de longue durée. Il était apparu que les acteurs de la LLD étaient capables de basculer assez rapidement vers des nouvelles motorisations et pouvaient être vecteur d'accélération de la transformation du parc.

M. Domergue (SEEIDD) confirme qu'en effet l'étude montre qu'en LLD la part des véhicules propres est très faible tandis qu'en propriété la part de ces véhicules est plus importante. Ce constat est peut-être lié au fait que l'article de la LTECV concerne les loueurs courte-durée mais ne concerne pas les loueurs de longue durée.

M. Tazska (SEEIDD) précise que les véhicules électriques sont peu présents dans les catalogues des loueurs en raison du risque lié à la revente du véhicule, même si cette part est en augmentation.

Mme Ghemard (FNAUT) 'étude indique des différences entre les flottes d'entreprises et les flottes des administrations. Il semble important de distinguer ces deux ensembles dans les statistiques.

M. Domergue (SEEIDD) confirme que l'étude distingue trois secteurs : les services, la production et les administrations publiques (administrations, santé et éducation). La taille de l'échantillon ne permet néanmoins pas de descendre à un niveau de détail plus fin.

M. Lang (FNE) la distance moyenne parcourue par les véhicules d'entreprises, de l'ordre de 150 km par jour ne paraît pas être un frein au déploiement des véhicules électriques.

M. Roche (vice-président) précise que l'achat des véhicules électriques est plus attractif lorsque celui-ci est fréquemment utilisé. La distance d'une centaine de kilomètres n'est-elle pas celle qui correspond à la distance

de fonctionnement adaptée pour l'utilisation de ce type de véhicule ?

M. Domergue (SEEIDD) indique qu'en effet les véhicules électriques ont un coût fixe élevé et un coût variable faible. Plus ces véhicules roulent, plus ils deviennent rentables par rapport aux autres solutions. Cependant, l'autonomie des batteries reste perçue par les entreprises comme un facteur limitant (même si d'environ 300 km actuellement). L'indicateur du nombre de kilomètres parcourus permet d'identifier les secteurs dans lesquels il y a un potentiel de déploiement des véhicules électriques, ici les administrations.

M. Lang (FNE) souhaiterait que les différents types de carburants soient étudiés séparément car présentant des qualités différentes. Il n'est pas possible de regrouper les véhicules électriques et ceux roulant au GNV. En effet, un véhicule roulant au GNV, et notamment au bio-GNV, a une empreinte écologique largement inférieure à celui du véhicule électrique. Le GNV pour les véhicules légers est pour l'instant peu mis en avant, comme c'est déjà le cas pour les véhicules lourds.

M. Roche (vice-président) remercie l'ensemble des membres de la Commission. À l'automne, nous travaillerons sur le programme d'études, la rénovation du rapport et les réflexions sur les dispositions de la LOM qui nous offrira des outils d'observation complémentaires.

Mme Bessière (SDES) : des exemplaires papier du rapport de l'observatoire des T3P qui sera prochainement mis en ligne sont disponibles pour ceux qui le souhaitent.

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 2018

Version modifiée en septembre 2018.

ISSN : 2557-8138 (en ligne)

ISBN : 2555-7580 (imprimé)

Impression : imprimerie intégrée du MTES, imprimé sur du papier certifié ecolabel européen www.eco-label.com

Directeur de la publication : Sylvain Moreau

Coordination éditoriale : Romain Huck

Maquettage et réalisation : Romain Huck et Céline Carrière



Ce rapport dresse un panorama des transports en 2017, marqué par la reprise économique et le rebond du prix du pétrole.

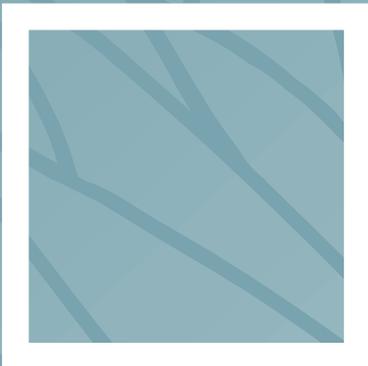
Le transport de marchandises augmente fortement, tiré par le transport routier pour compte d'autrui.

La croissance du transport intérieur de voyageurs provient de l'augmentation de la circulation des voitures particulières, de l'aérien et du ferroviaire.

En 2017, les émissions de GES ont de nouveau augmenté. Cette hausse est principalement due aux transports routiers, dont l'amélioration de la performance environnementale des véhicules n'a pas compensé l'accroissement des kilomètres parcourus.

Les dépenses publiques liées aux transports progressent du fait de la forte hausse des investissements.

Les comptes des transports en 2017
55^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

