

Les comptes des transports en 2007

(tome 1)

**45^e rapport
de la Commission des comptes
des transports de la Nation**

Juin 2008

La Commission des comptes des transports de la Nation

Missions et composition de la Commission

La Commission des comptes des transports de la Nation, dans sa forme actuelle, a été créée par le décret n°92-918 du 2 septembre 1992. Placée auprès du ministre en charge des transports, elle a pour mission « *d'assurer le rassemblement, l'analyse et la publication des données décrivant les activités de production de services de transports, ainsi que l'utilisation de ces services par les différents agents économiques. Cette description doit permettre de situer l'activité de transport dans l'économie de la nation. Elle contribue notamment à l'évaluation des coûts et résultats économiques des différents modes de transport et de la participation des pouvoirs publics au financement de ces activités.* »

L'article 12 de la loi de finances rectificative n° 2002-1050 du 6 août 2002 précise et complète les missions de cette Commission. Au terme de cet article de loi, « *la Commission des comptes des transports de la Nation remet un rapport annuel au Gouvernement et au Parlement retraçant et analysant l'ensemble des flux économiques, budgétaires et financiers attachés au secteur des transports. Ce rapport annuel :*

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

La Commission est placée sous la présidence du Ministre en charge des transports. Elle regroupe 52 membres issus du monde des transports, des syndicats de salariés, de l'administration... ainsi que des personnalités qualifiées et des élus locaux. Monsieur Claude Gressier, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, en assure la vice-présidence tandis que le Service économie, statistiques et prospective (SESP) du Ministère en charge des transports et l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) en sont les rapporteurs. La Commission se réunit deux fois par an, généralement fin mars et fin juin.

Le 45^{ième} rapport de la Commission

Le rapport ci-après, examiné par les membres de la Commission lors de la plénière du 30 juin 2008, comporte :

- **Un rapport sur la situation dans les transports en 2007 (tome 1).** Il se compose d'une synthèse et d'une cinquantaine de fiches thématiques organisées en 8 domaines, répondant aux trois premiers alinéas de l'article 12 de la loi de finances rectificative n°2002-1050. Les niveaux présentés sont ceux de la dernière année pour laquelle on dispose des données, en général 2007, mais la plupart revêtent encore un caractère provisoire.
- **Deux rapports thématiques (tome 2)** visant à « *mettre en valeur les résultats obtenus par rapport aux moyens engagés* » conformément à l'alinéa 4 de ce même article 12. Les thèmes développés cette année sont :
 - o les politiques de transport collectif urbain de province : cas des 15 réseaux équipés de TCSP sur la période 1995-2005;
 - o l'évaluation des aides publiques au secteur du transport fluvial de marchandises (plan de résorption des surcapacités et modernisation de la flotte) et de la libéralisation du marché.

Ont participé à la rédaction de ce rapport Mesdames Karine Gormon et Françoise Jacquesson et Messieurs Frédéric Boccara (rapporteur), Emmanuel Caicedo (secrétaire), Carlo Colussi, Franz Kohler, Guillaume Wemelbeke du SESP, ainsi que Monsieur Alain Nolin, de l'Insee. La réalisation des dossiers du tome 2 a été assurée par Madame Isabelle Cabanne et Messieurs Jean-Jacques Becker, Emmanuel Favre-Bulle et Didier Rouchaud du SESP.

Table des matières

Synthèse	7
Chronologie	11
Fiches	
A – Les données macro-économiques	17
A1 – Le contexte économique de l'année 2007	18
A2 – Les activités sectorielles en France	20
A3 – L'activité marchande de transports	22
A4 – Les ménages et les transports	24
A5 – Les échanges extérieurs de services de transports	26
A6 – La consommation d'énergie dans les transports	28
M – Les transports de marchandises	31
M1 – Le transport intérieur terrestre de marchandises	32
M2 – Le transport intérieur routier de marchandises	34
M3 – Le transport intérieur ferroviaire de marchandises	36
M4 – Le transport intérieur fluvial de marchandises	38
M5 – Le transport maritime de marchandises	40
V – Les transports de voyageurs	43
V1 – Les transports intérieurs de voyageurs	44
V2 – Le transport aérien de voyageurs	46
V3 – Le transport ferroviaire de voyageurs	48
V4 – Les transports collectifs urbains	50
V5 – Les liaisons trans-Manche et avec la Corse	52
C – Le bilan de la circulation	55
C1 – Le bilan de la circulation	56
C2 – Le parc de véhicules	58
C3 – Les carburants	60
S – Les entreprises et l'emploi	63
S1a – La démographie des entreprises	64
S1b – L'emploi dans le secteur des transports	66
S1c – Les conditions de travail	68
S1d – Le marché du travail des métiers transports et logistique	70
S1e – Les comptes des entreprises de transports en 2006	72
S2a – Les entreprises de TRM	74
S2b – L'emploi et les salaires dans les entreprises de TRM	76
S2c – Les entreprises de TRM en Europe en 2005	78
S3 – Les entreprises de la messagerie	80
S4 – Les entreprises de transport collectif urbain	82
S5 – Les entreprises de transport ferroviaire	84
S6 – Les entreprises de transport fluvial	86
S7 – Les entreprises de transport maritime	88
S8 – Les compagnies aériennes françaises	90
S9 – Aéroports de Paris	92

I – Les infrastructures de transports	95
I1 – La gestion des infrastructures de transports	96
I2 – Les investissements en infrastructures de transport	98
I3 – L'agence de financement des infrastructures de transports (AFITF)	100
E – Les transferts de l'État et des collectivités locales	103
E1 – Les recettes des administrations liées aux transports	104
E2 – Les dépenses des administrations publiques centrales	106
E3 – Les dépenses des administrations publiques locales	108
E4 – Les transferts financiers à la SNCF	110
E5 – Les transferts aux transports collectifs urbains	112
E6 – Les transferts aux gestionnaires d'infrastructures	114
D – Transports et développement durable	117
D1 – L'accidentologie routière	118
D2 – L'accidentologie poids lourds en 2006	120
D3 – L'accidentologie ferroviaire, aérienne et maritime	122
D4 – La pollution locale liée aux transports	124
D5 – Les émissions de GES des transports	126
Annexes	129
Liste des annexes dématérialisées	130
Bibliographie	134
Sites Internet	138
Sigles et abréviations	140
Réunion plénière de la Commission du 30 juin 2008	
Liste des participants	144
Remarques des membres de la Commission	145

Synthèse

En 2007 la mobilité globale des **voyageurs** est en hausse (+ 0,9 %, fiche V1) après deux années de recul. Cette évolution recouvre une légère reprise de la circulation des voitures particulières (+ 0,6 %) et une poursuite de la croissance des transports collectifs (+ 2,5 % après 2,7 %).

Pour les **marchandises**, les tonnages traités dans les ports métropolitains ralentissent fortement (+ 0,5 %) malgré la forte croissance des conteneurs (+ 17 %). À l'inverse, les transports intérieurs terrestres restent en forte hausse (+ 3,0 % après + 4,2 %) et notamment le transport ferroviaire dont la croissance (+ 4,1 % tous opérateurs confondus) est supérieure à celle de la route (fiche M1).

La demande de mobilité s'accroît en 2007 pour les voyageurs

La reprise de la mobilité des ménages est favorisée côté demande par la conjoncture économique (fiches A1 et A2) : bonne tenue de l'activité économique, augmentation du nombre de personnes employées, pouvoir d'achat du revenu disponible brut des ménages en accélération (+ 3,3 % après + 2,6 %).

En outre, la succession de deux hivers doux a allégé la contrainte budgétaire des ménages liée aux dépenses de chauffage. Dans ce contexte, l'augmentation du tourisme intérieur métropolitain, après deux années de baisse, participe à la demande de mobilité. Le nombre de touristes étrangers séjournant en France est également en hausse, notamment sous l'effet de la coupe du monde de rugby à l'automne 2007.

Enfin, jusqu'en août la contrainte de coût ne contredit pas la demande de mobilité des ménages : ils bénéficient jusque là de prix des carburants plus faibles qu'en 2006, ceux-ci n'étant dépassés qu'à partir de septembre pour finir l'année à un niveau jusqu'alors inégalé (fiche C3).

La légère reprise de la circulation routière ne remet pas en cause la croissance des transports collectifs et les reports modaux

La légère reprise de la circulation routière des voitures particulières en 2007 (+ 0,6 %) semble se concentrer sur les trajets longue distance, elle est en partie due à la hausse des déplacements touristiques de l'été, même si une légère croissance est également observée pour les déplacements quotidiens (fiche C1).

Malgré ce constat, les transferts modaux semblent se poursuivre sur la plupart des segments de la mobilité, bénéficiant aux entreprises de transport collectif, pour tous les modes. Avec une hausse des livraisons de carburants de 0,9 %, les émissions de CO₂ des transports, liées à la circulation des voitures et des poids lourds, ne devraient connaître qu'un léger rebond en 2007.

Les transports intérieurs de voyageurs

	Structure (%)		Niveau 2007 (Gv-km)	2007/2006 (%)
	2000	2007		
Voitures particulières	83,4	82,6	727,8	0,6
Transports urbains (*)	3,7	4,1	36,1	2,4
Ferroviaire SNCF (*)	7,2	7,9	69,2	1,5
TGV	4,1	5,3	46,6	5,8
TER	1,0	1,3	11,6	4,3
Autres SNCF (*)	2,0	1,2	10,9	-15,7
Transport collectif routier	3,9	3,9	34,8	5,3
Transport aérien métropolitain	1,8	1,5	13,2	0,3
Total transports	100,0	100,0	881,1	0,9

Sources : SNCF, VNF, Meie/OE, MEEDDAT/SESP et Eurostat

(*) le Transilien est compté en transports urbains

Sur les réseaux de transport urbain, la croissance reste dynamique, bénéficiant de l'accroissement de l'offre et de la hausse toujours modérée de leurs prix à la consommation : le nombre de voyages progresse de 6,3 %, notamment dans les grandes villes de province (fiche V4). En Ile-de-France, les voyageurs-kilomètres de la RATP sont en baisse en raison de l'impact des grèves contre la réforme des régimes spéciaux de retraite qui ont limité le trafic au mois d'octobre et novembre, mais cela ne semble pas enrayer la dynamique de croissance de l'ensemble de l'année.

Sur le réseau principal de la SNCF, bien qu'en ralentissement, le nombre de voyageurs-kilomètres continue de progresser (+ 1,8 % hors Transilien) : la poursuite de la hausse des transports de voyageurs sur les réseaux TER (+ 4,3 %) et sur l'Eurostar, conjuguée à la mise en service de la LGV Est et à la croissance des lignes TGV – Jonction (région-région) compensent l'atonie sur les autres lignes TGV et la baisse du nombre de voyageurs sur les grandes lignes classiques (fiche V3).

Malgré une stagnation de la fréquentation des vols métropolitains, avec un net recul des liaisons vers Strasbourg et Bâle-Mulhouse, la croissance du transport aérien se poursuit, tirée par les passagers internationaux au départ des aéroports français (+ 8,0 %). Les liaisons intra-UE confirment leur progression

des dernières années tandis que les longs courriers continuent à croître mais à un rythme moindre (fiche V2).

La demande de mobilité s'accroît aussi pour les marchandises

Le ralentissement du Pib ne pèse pas directement sur la demande de fret dans la mesure où les importations de marchandises restent vigoureuses et contribuent positivement à la demande intérieure. Celle-ci accélère (+ 2,9 % après + 2,6 %) de même que la production manufacturière (+ 2,4 % après + 2,0 %) stimulant la demande de transport de produits manufacturés, au moins durant les trois premiers trimestres de l'année. En revanche, le commerce international avec nos principaux voisins ralentit et la demande de transports de produits énergétiques diminue (pétrole).

Légère augmentation de la part modale du fret ferroviaire malgré la bonne tenue du TRM

Les transports intérieurs terrestres de marchandises

	Structure (%) hors transit)		Niveau 2007 (Gt-km)	2007/ 2006 (%)
	2000	2007		
Transport ferroviaire (*)	15,8	11,4	37,9	5,1
Transport routier (*)	74,8	79,9	266,3	3,9
dont PL français (*)	59,9	61,9	206,4	4,0
dont PL étrangers (*)	8,8	11,3	37,7	5,1
Transport fluvial	2,4	2,3	7,5	-5,1
Oléoducs	7,1	6,5	21,7	-2,1
Ensemble hors transit	100,0	100,0	333,5	3,4
Transit ferroviaire	-	-	4,8	-3,2
Transit routier	-	-	57,0	1,0
Ensemble	-	-	395,2	3,0

Sources : SNCF, VNF, OE, MEEDDAT/SESP et Eurostat

(*) hors transit

Le transport routier intérieur de marchandises du pavillon français profite de la demande intérieure et augmente de 3,4 %, celui pour compte d'autrui progresse de 7,0 % en tonnes-kilomètres, en partie au détriment du compte propre qui recule (fiche M2). Le pavillon français recule à l'international, tandis que le pavillon étranger, plus calme, se ressent du ralentissement du commerce extérieur avec nos principaux partenaires.

Le fer semble avoir capté une part notable de la demande de transport combiné de conteneurs, en lien avec la croissance des entrées dans les ports favorisées par de nouvelles infrastructures (fiche M3). La SNCF a ainsi stabilisé ses tonnes-kilomètres transportées (- 0,1 %) tout en poursuivant une réorganisation de son fret : fermeture de 262 de ses gares au « wagon isolé », massification des flux à horizon 2009, ouverture de nombreuses lignes de transport combiné,

entrée sur le marché de VFLI, filiale de la SNCF, poursuite des expériences d'autoroute ferroviaire. Malgré tout, les produits du trafic fret SNCF reculent légèrement (- 1,4 %, fiche S5), y compris en raison de la concurrence des nouveaux opérateurs ferroviaires qui ont vu leur transport progresser de façon soutenue pour atteindre 5 % de part de marché (en tonnes-kilomètres).

Le transport fluvial diminue. Il souffre du recul de la demande en produits pondéreux et énergétiques insuffisamment compensée par la hausse des nouveaux marchés, notamment les conteneurs (fiche M4).

L'État poursuit la réorganisation de ses financements et repositionne sa relation à la demande avec le Grenelle de l'environnement

L'État oriente certains choix modaux par l'attribution de ses aides à la construction de nouvelles infrastructures de transports. Outre l'inauguration de la LGV Est le 10 juin 2007 et la mise en service des infrastructures portuaires du Havre qui ont permis un net accroissement du traitement de conteneurs, l'année est marquée par la forte hausse des dépenses d'intervention de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF – fiche I3). Celles-ci passent de 1 687 millions d'euros en 2006 à 2 171 millions en 2007 tandis que celles directes de l'Etat diminuent de 491 millions. Hors poursuite de la mise en œuvre des précédents Contrats de plan État – régions, dans lesquels la route continue de représenter la majeure partie (800 millions), la hausse se concentre sur les transports collectifs urbains (+ 172 millions) et les aides au rail (+ 278 millions) en partie compensées par une baisse des subventions d'investissement versées directement par l'État à RFF (- 140 millions). Dans une moindre mesure, les transports maritimes et fluviaux bénéficient également de ces dépenses dans le cadre des projets Fos-XXL et du canal Seine-Nord-Europe.

Par ailleurs, l'Etat continue de réorganiser les rôles des différents acteurs dans le domaine des transports, notamment en renforçant celui des collectivités territoriales (encadré).

En lien avec le Grenelle de l'environnement, l'État met en œuvre des outils visant à limiter l'impact environnemental des transports routiers : le nouveau « bonus-malus » orientant les choix à l'achat des voitures particulières été mis en place en deux temps, décembre 2007 puis en janvier 2008. Il a produit de premiers effets de hausse des achats de véhicules de

grosse cylindrée au mois de décembre 2007, en raison d'un comportement d'anticipation et ne pourra produire ses autres effets attendus qu'à partir de 2008 (fiche C2). Par ailleurs, la hausse du taux d'incorporation de biocarburants dans les carburants pétroliers, qui atteint 3,5 % en 2007, a des effets à la baisse sur la comptabilisation des émissions nettes de CO₂ (fiches C3 et D4).

Par leurs compétences accrues dans le domaine des transports, les collectivités locales orientent également les choix modaux

Les autorités organisatrices de transports urbains récoltent en 2007 les fruits des investissements des années précédentes avec l'ouverture de lignes de métro et de tramway à Nice, Marseille, Le Mans, Toulouse et Paris. Elles poursuivent leurs efforts d'investissement, tant en matériel roulant qu'en infrastructures, qui appellent une poursuite des dépenses ultérieures d'exploitation (fiche E5) ; le versement transport, principale source de financement de ces actions, s'établirait à 5 550 millions d'euros si son rythme d'augmentation de 2006 se maintient à 5,5 % (y compris Ile-de-France, fiche E1). Enfin, les autorités organisatrices améliorent la solvabilité de la demande des ménages par le développement des cartes, des aides et des forfaits, y compris intermodaux, financés par les collectivités territoriales.

Les départements, qui gèrent désormais la moitié de l'ex-réseau routier national, connaissent un fort accroissement de leurs dépenses pour la route en 2006 (+ 539 millions d'euros, fiche E3) et probablement en 2007 puisque l'État a consacré 262 millions de moins aux infrastructures routières cette année. Pour autant, même si leurs dépenses routières représentent l'essentiel de leur budget transport, ils consacrent aussi une part importante et croissante au fonctionnement des transports scolaires (+ 121 millions en 2006). Enfin, les versements pour les autres infrastructures de transports progressent également avec une hausse des versements à RFF (177 millions en 2007 contre 103 en 2006) et dans le cadre de la décentralisation de 18 ports d'intérêt national.

Les Régions poursuivent quant à elles leurs efforts sur les TER, avec une hausse du financement de leur exploitation (+ 118 millions d'euros en 2007) et de l'achat de matériel roulant (+ 175 millions), pour un montant global désormais proche de 3 milliards d'euros (fiche E4). D'autre part, elles développent des approches partenariales avec les entreprises

et la SNCF pour favoriser le transport ferroviaire de marchandises sur leur territoire, comme en témoigne la mise en place de Proxirail dans la région Centre. Enfin, elles continuent de participer au financement de l'infrastructure ferroviaire, avec une hausse de 9,4 % de leurs versements à RFF.

Modifications du contexte institutionnel

Outre son rôle de financeur direct des infrastructures nationales de transports, de plus en plus dévolu à l'AFITF, l'Etat se recentre sur un rôle de régulateur. Il modifie la répartition du rôle des acteurs institutionnels du transport et certaines règles. Cela concerne :

- les collectivités territoriales, de plus en plus intégrées dans une politique locale avec des transferts de compétences par l'Etat (la moitié de l'ex-réseau routier national, 30 000 agents des DDE, 18 ports d'intérêt national),
- les entreprises, avec des incitations à la concurrence (fret ferroviaire), des privatisations (aéroports de province, cession aux ports autonomes des rails situés sur leur domaine), des allègements de prélèvements fiscaux, des modifications des règles sociales (réforme des régimes spéciaux de retraite, loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs), la reprise, au 31 décembre 2007, de la partie de la dette de la SNCF localisée dans le Service annexe d'amortissement de la dette.

Ces règles et normes jouent aussi sur les comportements environnementaux à travers le bonus-malus à l'achat des véhicules neufs et l'obligation d'incorporer une part croissante de biocarburants dans les carburants pétroliers. Elles visent aussi à orienter le partage modal dans le cadre d'une politique d'intégration des transports dans une approche transversale matérialisée par la création du MEEDDAT (Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire) et par le processus du « Grenelle de l'environnement ».

Dans ce contexte de demande et d'offre, la production marchande de transports est en forte hausse

Le volume de la production de la branche transport (fiche A3) augmente de 3,7 % en 2007, soit à un rythme comparable à 2006 (+ 3,5 %). Comme l'année précédente, cette hausse est supérieure à celle de l'ensemble des branches de l'économie (+ 2,5%). La production des transports de marchandises accélère fortement, avec une croissance de 4,1 %, tirant avec elle celle des services auxiliaires de transports (+ 3,3 %) ; celle de transports de voyageurs reste sur un rythme élevé (+ 3,9 %).

Les entreprises augmentent globalement leurs recettes et en 2007 accroîtraient leurs marges

La croissance du transport réalisé par les entreprises de TRM ainsi que la progression rapide des prix (+ 4,0 %) conduit à une hausse de la valeur de leur production proche de 9%. La croissance de leurs dépenses de carburants restant modérée, les marges du secteur se redressent pour la deuxième année consécutive (fiche S2a) mais les situations restent probablement contrastées : la vivacité des créations et disparitions d'entreprises témoignent d'un processus de restructuration du secteur et de développement des groupes (fiche S1a).

Après les fortes hausses des dernières années, le chiffre d'affaires des entreprises de transport fluvial est orienté vers une probable diminution liée au recul de la quantité de transport qu'elles effectuent. Ces entreprises apparaissent toutefois en pleine modernisation de leur appareil productif et en rajeunissement de leurs salariés, qui va de pair avec une augmentation de la capacité moyenne de leurs bateaux (fiche S6).

Les recettes du trafic des entreprises de transports urbains restent largement orientées à la hausse : + 7,3 % pour les réseaux de province et + 2,0 % à la RATP (fiche S4). Pour cette dernière, la hausse des compensations tarifaires versées par le Stif ainsi que la moindre hausse des dépenses énergétiques et de la masse salariale en 2007, permettent une amélioration du taux de marge (+ 1,4 point).

Les produits du trafic voyageurs à la SNCF restent orientés à la hausse (+ 5,5 %). D'une part, comme on l'a vu, le nombre de voyageurs-kilomètres continue de progresser (+ 1,8 % hors Transilien) d'autre part, le produit moyen voyageur continue d'augmenter, reflétant en partie des effets de structure. Enfin, les versements des autorités organisatrices s'accroissent (fiche E4).

Au total (y compris fret), la production de l'établissement public augmente de 3,9 %, mais sa valeur ajoutée s'accroît moins vite (+ 1,7 %) se ressentant d'une hausse des charges énergétiques et des péages

(fiche S5). Dans un contexte de diminution de l'emploi, les frais de personnel progressent peu et contribuent à une amélioration sensible du taux de marge de l'EPIC (+ 0,6 point). Le résultat courant ressort à 658 millions d'euros contre 444 millions en 2006.

Enfin, les entreprises résidentes de transport aérien répondent de façon plutôt dynamique à la demande de transports intérieurs transversaux pour les vols nationaux, et surtout se recentrent largement sur les destinations internationales lointaines, plus rémunératrices. Ainsi, en voyageurs-kilomètres, on observe un gain de parts de marché sur les liaisons long-courrier qui s'accompagne d'une perte sur les vols intra-européens, au profit des compagnies « *low-cost* » (fiche S8).

Confirmation en 2007 de la croissance de l'emploi marchand dans les transports

En 2007 la seconde année de dynamisme de l'activité entraîne une accélération des créations d'emploi dans les entreprises du secteur des transports (+ 2,1 %, fiche S1b). Aux entreprises publiques qui enregistrent une diminution des effectifs, s'oppose une croissance du nombre de salariés dans le secteur privé. Ce sont les secteurs du TRM, du TRV et de la manutention-entreposage qui contribuent le plus à cette croissance. Dans le même temps, le secteur des transports a nettement plus utilisé l'intérim, le taux de recours progressant de 11 %, presque deux fois plus vite que le reste de l'économie (+ 6,3 %).

Certains secteurs semblent buter, de façon précoce par rapport à la reprise précédente, sur des contraintes d'offre du côté de l'emploi. En témoigne le niveau élevé de l'indicateur de tension du marché du travail concernant les conducteurs de TRM, cette élévation des tensions s'étend à présent à d'autres métiers du transport et de la logistique, tout particulièrement aux agents de stockage (le nombre d'offres déposées par les entreprises tend à y être supérieur au nombre de demandes, fiche S1d). Toutefois, le recul de l'activité du TRM en fin d'année pourrait alléger cette tension.

Chronologie

Général

1^{er} janvier : la Bulgarie et la Roumanie entrent dans l'Union européenne ; toutefois, les pavillons routiers de ces pays ne pourront pas réaliser de cabotage avant 2010 ou 2012 dans les autres pays de l'UE.

1^{er} janvier : En vertu de la décision du conseil des ministres européens du 24/10/2005, les régions françaises sont autorisées à appliquer une surtaxation ou une décote jusqu'à 1,15 euros par hectolitre sur la TIPP du gazole et 1,77 euros par hectolitre sur la TIPP du super. En réalité, les régions n'utiliseront cette faculté que dans le sens d'une augmentation ; huit régions appliquent la surtaxe maximum pour le gazole et six pour le super ; deux régions n'appliquent aucune surtaxe.

30 mars : un décret autorise la Société anonyme de gestion des stocks de sécurité (SAGESS) à construire et exploiter une canalisation d'intérêt général destinée au transport d'hydrocarbures liquides entre Manosque et la zone pétrolière de Fos-sur-Mer.

6 juillet : Jean Louis Borloo lance le « Grenelle de l'environnement » qui vise à créer les conditions favorables à l'émergence d'une « nouvelle donne en faveur de l'environnement ». Dans la première phase, six groupes de travail composés de quarante membres répartis en cinq collèges (Etat, collectivités locales, ONG, employeurs, salariés) sont constitués pour élaborer des propositions.

21 août : la loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs (n°2007-1224 du 21 août 2007) est votée.

27 septembre : les synthèses des groupes de travail du Grenelle de l'environnement sont remis à Jean-Louis Borloo et Nathalie Kosciusko-Morizet et ouvrent sur une phase de consultation.

24, 25 et 26 octobre : dans le cadre du Grenelle de l'environnement, quatre tables rondes de négociation se tiennent à l'Hôtel de Roquelaure en présence des cinq collèges. Le Président de la République clôt les journées par un discours de restitution des conclusions.

21 novembre : Jacques Barrot, commissaire européen en charge des transports, présente au Parlement européen les propositions de la Commission pour le programme pluriannuel 2007-2013 de financement des réseaux transeuropéens de transport.

29 novembre - 3 décembre : le Conseil européen des ministres des transports se réunit. Il sort Galiléo de l'impasse, notamment en engageant 2,4 milliards d'euros sur le budget communautaire et en décidant des lieux d'implantation des principaux centres de contrôle. Par ailleurs, il publie son livre vert sur les transports urbains dans lequel il préconise d'instaurer des péages urbain et de rendre plus strictes les interdictions de stationnement. Enfin, il confirme l'ouverture à la concurrence de la distribution du courrier de moins de 50 grammes dès le 1^{er} janvier 2011.

3 décembre : À Bruxelles, première rencontre parlementaire sur les transports intitulée « pour une co-modalité des transports ».

Ferroviaire

14 janvier : *Seco-Rail* (groupe *Bouygues*) fait circuler son premier train de marchandises sur le réseau français, entre Saint-Varent (Deux-sèvres) et Gennevilliers (Hauts-de-Seine), pour le compte de la société *Colas*.

15 janvier : Le tribunal de commerce de Paris approuve définitivement le « plan de sauvegarde » d'Eurotunnel, qui prévoit l'abandon par les créanciers d'environ 50 % de la dette.

12 mars : *Alstom* et le gouvernement chinois signent deux contrats, l'un pour la fabrication de 500 locomotives électriques de fret (310 millions d'euros), l'autre pour l'électrification d'une LGV (42 millions d'euros).

13 mars : la région Bretagne et la *SNCF* renouvellent la convention pour les TER ; le 2 avril, la région Picardie suit.

3 avril : le TGV bat son propre record du monde de vitesse sur rails en atteignant 574,8 km/h.

16 avril : l'avant-projet de LGV entre Tours et Angoulême est adopté ; l'ouverture de la ligne est prévue en 2016.

10 juin : inauguration de la LGV Est

25 juin : le tunnel ferroviaire du Lötschberg (Suisse) est inauguré ; sur un axe nord-sud, il permet de relier l'Italie à l'Allemagne et au Bénélux.

28 juin : la SNCF obtient son certificat de sécurité de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

2 juillet : la SNCF signe à Bruxelles, avec les principaux opérateurs des pays européens voisins, l'alliance *Railteam*, à laquelle prennent part la SNCB (Belgique), les CFF (Suisse), la DB (Allemagne), NS Hispeed (Pays-Bas), les ÖBB (Autriche) et Eurostar UK, ainsi que leurs filiales Thalys, Lyria et Aléo en tant que membres associés ; cette coopération dans le domaine de la grande vitesse ferroviaire pour les voyageurs vise à concurrencer le mode aérien et les grandes alliances des compagnies aériennes sur le marché européen.

10 juillet : la région Poitou-Charentes lance une expérimentation d'utilisation de biocarburant sur des rames TER.

26 septembre : *Fret SNCF* et *Proffer Centre* (association de chargeurs) signent un accord pour la création de *Proxirail*, entreprise de fret ferroviaire de proximité.

3 octobre : les opérateurs ferroviaires privés *Crossrail* (suisse) et *Dillen & Lejeune* (belge) fusionnent.

3 octobre : l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) délivre un certificat de sécurité à VFLI, filiale de la SNCF.

5 octobre : Naviland Cargo inaugure la ligne Port 2000 (Le Havre) – Cognac et la ligne Anvers – Hendaye (partenariat avec Hupac).

29 octobre : l'EPSF a délivré le 29 octobre un certificat de sécurité à Europorte 2, filiale d'Eurotunnel, dont la mission principale est de développer le fret transmanche. Cette autorisation permettra aux trains de cette société d'accéder à Calais-Frethun pour des trafics à destination ou en provenance de la Grande-Bretagne via le tunnel sous la Manche.

Octobre-novembre : dans le cadre du projet de réforme des régimes spéciaux de retraite, un mouvement de grève touche la RATP et la SNCF les 18 et 19 octobre puis durant plusieurs jours à partir du 14 novembre.

Novembre : *La Poste* et la SNCF créent *Fret GV*, filiale commune pour du fret ferroviaire à grande vitesse.

13 novembre : l'Eurostar abandonne la gare de Waterloo et arrive pour la première fois à Saint-Pancras (Londres)

20 novembre : inauguration du terminal de transport combiné rail route de Clesud (Miramas - 13)

23 novembre : le percement du tunnel ferroviaire du Perthus, devant permettre aux TGV de relier Barcelone à Perpignan, s'achève.

30 novembre : la SNCF annonce la fermeture de 262 gares françaises au trafic de « wagons isolés ».

9 décembre : le « cadencement » sur l'ensemble du réseau TER en Rhône-Alpes est mis en place.

13 décembre : l'EPSF délivre un certificat de sécurité à CFL Cargo, joint venture entre CFL, la SNCFL et le groupe Arcelor-Mittal.

Maritime et fluvial

15 janvier : l'enquête publique relative à la réalisation du canal fluvial à grand gabarit Seine-Nord Europe est lancée pour deux mois ; la Commission d'enquête rendra un avis favorable pour l'obtention de la déclaration d'utilité publique le 6 juillet. Par ailleurs, une mission concernant le financement de l'opération a été constituée (conjointe aux ministères de l'équipement et des finances).

31 janvier : la Commission décide de modifier les deux directives définissant la teneur en soufre dans les carburants utilisés pour la navigation intérieure avec un objectif affiché d'atteindre les 10 ppm d'ici 2012.

15 février : le port de Mulhouse-Ottmarsheim sur le Rhin inaugure un nouveau portique.

Mars : le port autonome de Marseille est paralysé par 18 jours de grève des personnels ouvriers de l'établissement qui refusent que le futur terminal méthanier soit opéré par des personnels de GDF.

21 mars : signature du plan « Rhône 2007-2013 », contrat de projet interrégional décidé par le Comité interministériel à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires (CIACT) du 6 mars 2006, entre l'Etat et cinq régions.

17 avril : la Commission inter-gouvernementale franco-espagnole sur les autoroutes de la mer lance un appel à projet pour la mise en place d'autoroutes de la mer sur la façade atlantique. L'appel à projets s'est terminé le 5 novembre 2007 après prolongation du délai initialement fixé au 3 septembre, accordée à la demande des candidats potentiels. La Commission intergouvernementale franco-espagnole communiquera le moment venu sur cet appel à projets, l'objectif qu'elle s'est fixé étant d'être en mesure de proposer d'ici la fin du premier semestre 2008 aux deux Gouvernements un ou plusieurs projets.

1^{er} juin : le conseil d'administration du port autonome de Marseille décide du lancement des études sur Fos 3XL et Fos 4XL.

29 juin : le port fluvial de tourisme de Mittersheim, en Moselle, est inauguré

3 juillet : lors du discours d'inauguration du tramway de Marseille, le Président de la République annonce les orientations de la réforme portuaire.

11 juillet : lancement de l'étude technique et environnementale pour la réalisation du canal Saône-Moselle, projet de 200 à 250 km de canal grand gabarit.

20 juillet : signature entre la France, la Wallonie, la Flandre et les Pays-Bas d'une déclaration de coopération pour l'exploitation des voies d'eau Seine-Escaut, avec notamment le lancement d'un groupe de travail visant à une tarification commune.

10 octobre : Ouverture de la ligne régulière Bilbao – Zeebrugge par la compagnie néerlandaise *Transfennica*.

30 octobre : l'entreprise *GSM*, filiale d'*Italcementi*, et VNF signent un contrat de partenariat pour le développement du transport fluvial de matériaux de construction.

21 novembre : le projet de la Commission européenne pour son programme pluriannuel de financement des réseaux transeuropéens de transport (2007-2013) fait la part belle au projet Seine-Escaut, qui devrait bénéficier de 420 millions d'euros, dont 350 millions au seul canal Seine-Nord Europe.

Transports urbains

12 février : le conseil de la ville Paris adopte son plan de déplacement : celui-ci prévoit à terme l'interdiction de circulation aux véhicules ne respectant pas les normes Euro III, d'augmenter de 60 % les tonnages de marchandises transportés par rail et de 40 % ceux transportés par voie d'eau.

5 mars : la holding *RATP Développement* rachète les *Cars Giraux*, exploitant des lignes de bus dans l'ouest de la grande couronne parisienne

30 juin : le tramway est de retour à Marseille, avec la mise en service de ligne 1 ; à la même date, la ligne B du métro toulousain est ouverte.

17 juillet : le Velib' fait son apparition à Paris.

3 septembre : ouverture, sous forme de voie spécialisée partagée (VSP), de la bande d'arrêt d'urgence de l'A48 aux autocars du Conseil général de l'Isère sur 4 km au nord de Grenoble.

Octobre-novembre : dans le cadre du projet de réforme des régimes spéciaux de retraite, un mouvement de grève touche la RATP et la SNCF les 18 et 19 octobre puis durant plusieurs jours à partir du 14 novembre.

17 novembre : la ville du Mans ouvre sa première ligne de tramway, la première réalisée en France sans aucun financement de l'Etat.

24 novembre : la ville de Nice met en service sa première ligne de tramway.

Aérien

3 janvier : la compagnie française *L'avion* réalise son premier vol commercial entre Paris et New York, inaugurant le segment du « *low-cost* » classe affaires.

25 janvier : accident d'un avion de la compagnie *Régional* à Pau.

2 mars : un arrêté approuve la délégation de la gestion des deux aéroports de Lyon (Saint-Exupéry et Bron) à la société *Aéroports de Lyon*. Le capital de cette société (148 000 €) est réparti entre l'État, actionnaire à hauteur de 60 %, la CCI de Lyon pour 25 % et les trois collectivités territoriales, le Grand Lyon, le conseil général du Rhône et le conseil régional de Rhône-Alpes (5 % chacune) ; à terme, le capital pourrait être ouvert à des actionnaires privés.

16 mars : un arrêté autorise le transfert de la concession de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac à la société *Aéroport Toulouse-Blagnac*

27 mars : le dernier A300 sort des chaînes d'assemblage d'Airbus.

17 avril : un arrêté autorise le transfert de la concession de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac à la société *Aéroport de Bordeaux-Mérignac*

24 mai : Air-France – KLM publie ses résultats annuels, pour la période allant du 1^{er} avril 2006 au 31 mars 2007 ; le premier trimestre 2007 est marqué par un résultat d'exploitation négatif pour le fret aérien ; malgré une bonne conjoncture internationale, la recette unitaire continue de diminuer (- 0,7 % sur 1 an) en raison du basculement de certains produits vers le maritime (exemple des écrans plats au printemps 2006 pour la coupe du monde) ; selon la direction générale d'Air France Cargo, l'évolution moyen terme des tonnages maritimes est de 9 % contre 3,5 % pour l'aérien.

5 juin : la construction de la nouvelle gare de fret d'Orly est lancée.

16 juillet : un accord intervient pour la fin de la direction bicéphale à EADS.

17 juillet : l'accident d'un Airbus A320 de la compagnie brésilienne TAM après son décollage à l'aéroport de *Congonhas* (Sao Paulo) est à l'origine de 189 morts.

15 octobre : le premier A380 est livré à la compagnie Singapore Airlines.

15 novembre : accident au sol d'un A340, sur le site Airbus de Toulouse.

Transport routier de marchandises et infrastructures routières

1^{er} janvier : la limitation de vitesse à 90 km / h en vigueur pour les poids lourds de plus de 12 t de PTAC est étendue à l'ensemble des véhicules de plus de 3,5 t de PTAC.

1^{er} janvier : la TP est désormais plafonnée à 3,5 % de la valeur ajoutée pour toutes les entreprises, quel que soit leur chiffre d'affaires ; le dégrèvement par camion reste fixé à 366 euros par PL dont le PTAC est entre 7,5 et 16 t et à 700 euros pour ceux dont le PTAC est supérieur à 16t.

13 janvier : début de la mobilisation des routiers en Italie.

16 janvier : un accord salarial devant entrer en vigueur le 1^{er} février est signé dans le déménagement ; le précédent accord, datant de juin 2006, sera lui étendu à toute la profession le 21 février.

28 janvier : le premier tunnel respectant les nouvelles normes de sécurité instaurées suite à l'accident du tunnel du Mont-Blanc est ouvert, sur le contournement routier de Schirmeck et de La Broque (Alsace) ; en moyenne, 10 000 véhicules légers et 1 400 poids lourds par jour emprunteront ce tunnel.

29 janvier : mise en service par COFIROUTE de la section Bourgueil - Langeais sur l'A85 (25,8 km).

30 janvier : l'entreprise *Nexia* (19 sites, 1 400 emplois et 160 M€ de chiffre d'affaires) dépose son bilan ; ses actifs seront repris le 24 avril par la holding luxembourgeoise DKTrans pour le compte de *Ebrex France* (92), filiale française du groupe hollandais *Ebrex International*. Le 16 octobre, *Ebrex France* annonce son intention de vendre son parc immobilier pour en devenir locataire et de supprimer une centaine d'emplois.

1^{er} février, création de la FFD, Fédération française des déménageurs.

8 février : Jean-Pierre Beltoise remet son rapport qui recommande la modulation des tarifs de péages autoroutiers en fonction des normes Euro des poids lourds.

5 mars : signature par TLF d'un accord sur la revalorisation des garanties annuelles de rémunération des conducteurs : pour les grands routiers 23 439,50 euros pour 200 heures, pour les « courte distance » 19 944,06 pour 169 heures.

9 mars : l'accord de revalorisation salarial dans les entreprises de transport routier et d'activités auxiliaires de transports signé le 7 décembre 2006 et applicable au 1^{er} janvier 2007 aux entreprises adhérentes à TLF est étendu à l'ensemble des entreprises du secteur.

21 mars : mise en service par AREA de la section Coynele - Col du Fau sur l'A51 (10,5 km).

1^{er} avril : lancement du télépéage Poids Lourds.

3 avril : l'extension de l'accord sur la revalorisation salariale dans le transport de fonds et valeurs, intervenu en novembre 2006, est publié au JO.

30 avril : décret déclarant d'utilité publique les travaux de construction du dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier, compris entre Lunel-Viel à l'est et Fabrègues à l'ouest.

9 mai : l'arrêté de transposition de la directive 2006/22/CE du 15 mars 2006 relatif à l'organisation des contrôles routiers est publié au JO.

9 mai : un décret fixe à 1 500 euros les pénalités encourues pour des pratiques de location transfrontalière de véhicules industriels avec conducteur.

10 mai : l'Unotra décide en assemblée générale extraordinaire de quitter l'UPR, créée 4 ans plus tôt avec TLF, l'OTRE et l'Aftri

23 mai : la Commission européenne a adopté dans le cadre d'un "paquet routier" (accès à la profession et au marché du transport routier de marchandises et de voyageurs) une proposition de règlement tendant à régir l'accès au marché du transport international de marchandises par route, prévoyant en particulier l'encadrement de l'activité de cabotage au sein de l'Union européenne, lequel devra obligatoirement être consécutif à un transport international.

21 juin : première réunion du « Comité technique porte-voitures » piloté par la ville de Paris.

4 juillet : *Chronopost* inaugure son site de Corbas, première étape dans la rénovation de 12 sites visant à redensifier le réseau français de l'entreprise pour faire moins appel à l'aérien et pallier les pertes de temps liées à la nouvelle limitation de vitesses des PL de plus de 3,5 t de PTAC.

16 juillet : les autorisations de 44 tonnes pour la campagne betteravière sont reconduits à l'identique.

20 juillet : l'entreprise *Transalliance* de groupage – distribution rachète *Munster*.

13 septembre : la durée de la FCOS (formation continue) est étendue à 35 heures par décret de transposition la directive 2003/59/CE.

17 septembre : le groupe *Géodis* et le géant américain *Xpedit* (groupe International *Paper*) annoncent la signature d'un accord de partenariat pour l'exploitation de leurs infrastructures.

1^{er} octobre : le disque de stationnement limitant le temps de livraison à 30 minutes devient obligatoire à Lyon.

12 octobre : le groupe *Norbert Dentressangle* annonce son intention de racheter le britannique *Christian Salvesen* (1,3 milliards d'euros de chiffre d'affaires) pour 365 millions d'euros et lance une OPA amicale ; le groupe devient ainsi le propriétaire du premier parc européen ; l'entreprise *Darfeuille*, filiale de *Christian Salvesen* en France, passe du même coup sous contrôle de *Dentressangle*.

Octobre : début du chantier de raccordement des autoroutes A75 et A9. ASF entreprend la construction de ces 5 km dont la mise en service est prévue pour le 1^{er} semestre 2010.

26 novembre : mise en service du 1^{er} tronçon d'une longueur de 15 km sur l'A88 entre Argentan et Sées, construit par l'Etat. Celui-ci a confié la concession de l'A88 entre Caen et Sées au groupement ALICORNE depuis le 1^{er} février 2008.

30 novembre : l'entreprise *Gefco* se retire du marché allemand de la messagerie nationale (16 sites et 15 agences exploitées en partenariat avec *CargoConcept*) en raison de la forte concurrence des grands opérateurs (*DHL* et *Schenker* notamment).

6 décembre : Décret déclarant d'utilité publique les travaux de construction de l'A432, section Les Echets – La Boisse (environ 11,5 km), entre l'autoroute A46 Nord et les autoroutes A42 et A432.

18 décembre : mise en service par COFIROUTE de la section Saint Aignan - Druye sur l'A85 (62,7 km).

Multimodal

3 avril : inauguration du CDGVAL à l'aéroport Roissy - Charles de Gaulle

23 avril : *Districhrono*, entreprise du groupe SNCF ouvre une nouvelle plate-forme multimodale à Champigneulle, près de Nancy.

24 avril : les Ministres français et italien des transports décident de prolonger l'expérience de l'*Autoroute ferroviaire alpine* (AFA) entre Aiton (Chambéry) et Orbassano (Turin) jusqu'en fin 2008.

10 septembre : le premier train Perpignan – Bettembourg circule, à raison d'une rame de 20 wagons porte-remorques tous les deux jours dans chaque sens. La fréquence a été portée à un aller-retour par jour et par sens en novembre.

Septembre : la *Sernam* ouvre son site de Valenton (94) dont l'objectif est de doper la productivité sur l'express grande distance ; le premier train de groupage TBE (« train – block - express » de 32 wagons) circule le 17 septembre sur les rails TGV à 200 km/h.

14 novembre : Ouverture de la ligne de transport combiné Gennevilliers-Milan (*Open Kombi*)

Début décembre : Monoprix fait circuler son premier train de livraison arrivant en gare de Bercy dans le XII^{ème} arrondissement de Paris, opéré par la SNCF.

A – Les données macro-économiques

A1 - Le contexte économique de l'année 2007

L'année 2007 marque la quatrième année de croissance mondiale soutenue, malgré un très léger ralentissement. D'une part, la forte hausse des prix du pétrole qui pèse sur les coûts de production semble compensée par une participation de plus en plus active des pays en développement au commerce mondial, intensifiant la concurrence, une baisse des prix des produits finis et un ralentissement de l'inflation à travers le monde. D'autre part, en 2007, la crise financière partie des Etats-Unis a été contenue géographiquement aux pays développés.

Ralentissement américain et poursuite des rééquilibrages mondiaux

Les pays émergents comme la Chine, l'Inde ou le Brésil ont à nouveau connu une forte croissance de leur PIB en 2007, entraînant derrière eux les économies régionales. L'émergence d'une demande intérieure dans les pays en développement (consommation et investissement, y compris en infrastructures et en services publics) a ainsi compensé pour partie la faiblesse de l'économie américaine et la contraction de ses importations sur 2007.

Les pays en développement et émergents ont poursuivi leurs efforts pour diminuer leurs dépenses publiques, contenir l'inflation, renforcer leur attractivité, qui génère un afflux de liquidités, et cependant éviter la surchauffe.

Indices de surchauffe sur les matières premières et crise financière

Un large nombre de pays a engagé en 2007 un resserrement de la politique monétaire, y compris par la hausse des taux d'intérêt. Pour autant, certains pays ont présenté des signes de surchauffe (Inde, Roumanie, Bulgarie, pays Baltes). Dans les pays exportateurs de pétrole la hausse des cours a inséré une importante quantité de liquidités dans l'économie nationale qui constitue un facteur spécifique d'inflation.

Surtout, pour l'ensemble des pays en développement, la tenue de la croissance se conjugue à un ralentissement de l'inflation par rapport aux années 90. Elle s'accompagne également par des investissements lourds sur des secteurs stratégiques comme l'énergie et les infrastructures de transports et de télécommunications, qui devraient renforcer leur attractivité tout en améliorant le potentiel de croissance intérieure.

Forte hausse des prix des produits de base

Outre la hausse des produits pétroliers (fiche C3), l'année 2007 est marquée par une forte hausse des produits agricoles et alimentaires : les cours du blé ont presque doublé en 6 mois mais cela concerne également les autres céréales, le cacao, le café, les huiles et les matières grasses... Seul le cours du sucre est à la baisse. De nombreux facteurs entrent en jeu : la demande en forte croissance dans l'ensemble des pays en développement, qui bénéficient d'une hausse des revenus, notamment dans les pays de l'OPEP, mais également la sécheresse, la faiblesse des stocks, l'utilisation croissante de produits agricoles primaires pour des biocarburants, y compris pour lutter contre l'inflation pétrolière. Cette hausse a eu un impact lourd sur les économies d'Afrique subsaharienne, fortement importatrices de produits agricoles de base, via la dégradation de leurs termes de l'échange.

Ralentissement au quatrième trimestre dans la zone Euro

La croissance de la zone Euro reste relativement soutenue (+ 2,6 % contre + 2,4 % pour l'OCDE), malgré un net ralentissement au quatrième trimestre touchant particulièrement l'Allemagne, la France et l'Italie avec, pour celle-ci, un recul exceptionnel de la production industrielle (- 2,2 %). Les autres pays, et notamment l'Espagne, continuent de connaître une croissance vigoureuse en 2007.

Le net repli de la consommation en Allemagne suite à la hausse de la TVA est compensé par la hausse des exportations. Ce n'est pas le cas des exportations des autres pays où par ailleurs la consommation des ménages progresse certes mais reste limitée par l'évolution du pouvoir d'achat. L'investissement reste soutenu en Allemagne grâce aux mesures d'amortissement élargi s'achevant le 31 décembre 2007, mais il amorce un ralentissement dans les autres pays, y compris en Espagne où il a fortement tiré la construction. Enfin, les échanges internes à la zone Euro ralentissent également.

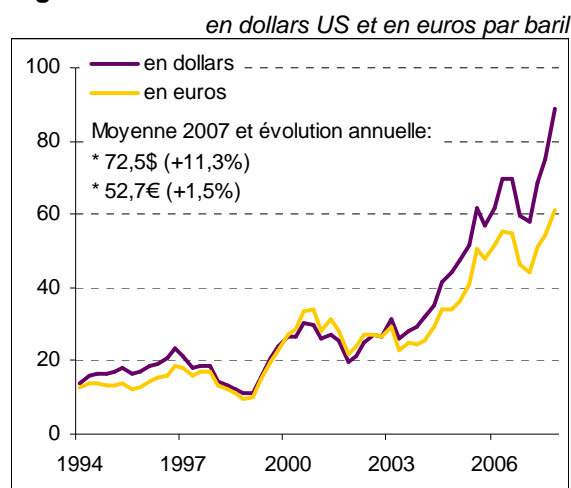
France : une demande intérieure plus vive

En France, la demande intérieure accélère en 2007 (+ 2,9 % après + 2,6 %) tandis que le commerce extérieur ralentit. Les importations restent vivaces pesant sur la croissance du Pib qui ralentit. La reprise fléchit au 4^{ème} trimestre.

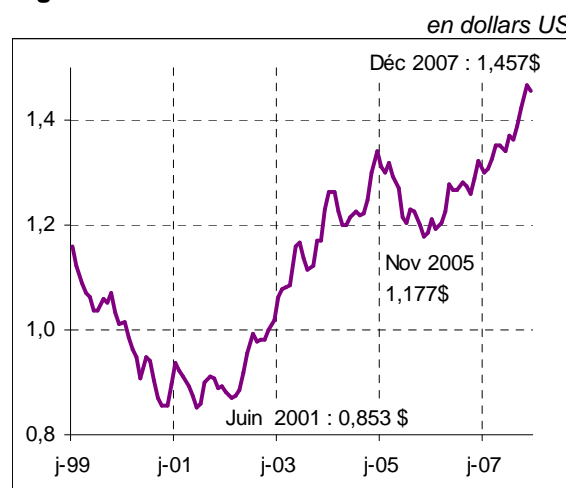
Figure A1.1 Évolution des principaux indicateurs en volume pour les principaux pays

	PIB			Importations			Exportations		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007
France (4)	1,9	2,4	2,1	5,4	7,1	5,9	3,2	5,6	3,2
Allemagne (1)	1,0	3,1	2,6	6,9	11,5	5,0	7,4	12,9	8,0
Italie (1)	0,7	1,9	1,4	2,7	6,0	4,0	1,8	6,4	4,5
Espagne (1)	3,6	3,9	3,8	7,7	8,3	6,6	2,6	5,1	5,3
Zone EURO (2)	1,7	2,9	2,6	5,8	7,5	5,3	5,0	7,8	5,9
Royaume-Uni (1)	1,9	2,9	3,0	7,0	10,0	-2,9	7,9	11,0	-5,3
Japon (1)	1,9	2,4	2,0	5,8	4,2	1,8	6,9	9,7	8,6
Etats-Unis (1)	3,1	2,9	2,2	5,9	5,9	1,9	6,9	8,4	8,1
Total OCDE (1)	2,4	2,8	2,4	5,9	6,5	2,7	6,3	8,6	6,5
Chine (3) (*)	10,5	11,7	12,0	17,7	19,9	20,8	28,4	27,2	25,7
Inde (3)	9,1	9,8	9,3	45,6	24,5	7,7	14,8	18,9	7,5
Brésil (3)	3,2	3,8	5,4	8,5	18,3	20,7	9,3	4,7	6,6
Russie (3)	6,3	7,3	8,1	16,6	21,6	30,4	6,5	7,3	7,4
Pays en développement (3)	6,8	7,5	7,4						
MONDE (3)	3,4	3,9	3,6						

Sources : (1) OCDE, (2) Eurostat au 04/03/2008, (3) Banque mondiale, (4) Insee, données cjo
(*) importations et exportations en valeur

Figure A1.2 Prix du Brent daté

Source : Insee

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

Source : Banque de France

Figure A1.4 Équilibre ressources-emplois en volume pour la zone Euro

prix de l'année n-1 chaînés, données cjo-cvs

	2005	2006	2007	2007			
				T1	T2	T3	T4
PIB	1,7	2,9	2,6	0,8	0,4	0,7	0,3
Importations	5,8	7,5	5,3	1,6	0,2	2,4	-0,3
Demande intérieure							
Dépenses de consommation des ménages	1,7	1,9	1,6	0,2	0,6	0,4	-0,1
Dépenses de consommation des APU	1,5	2,0	2,3	0,9	0,3	0,8	0,0
FBCF Totale	3,3	5,4	4,3	1,2	0,0	0,9	1,0
Exportations	5,0	7,8	5,9	0,9	0,9	2,2	0,3
Contributions à la croissance							
Demande intérieure (hors stocks)	2,0	2,6	2,3	0,5	0,4	0,6	0,2
Variation de stocks	0,0	0,0	0,0	0,5	-0,3	0,1	-0,1
Commerce extérieur	-0,2	0,2	0,3	-0,3	0,3	0,0	0,2

Source : Eurostat, d'après Note de conjoncture de l'Insee, juin 2008

Figure A1.5 Équilibre ressources-emplois en volume pour la France

prix de l'année n-1 chaînés, données cjo-cvs

	2005	2006	2007	2007			
				T1	T2	T3	T4
PIB	1,9	2,4	2,1	0,6	0,5	0,7	0,4
Importations	6,0	6,5	5,9	2,0	1,9	1,8	-1,1
Demande intérieure	2,6	2,6	2,9	1,0	0,6	1,0	-0,1
Dépenses de consommation des ménages	2,6	2,5	2,5	0,8	0,7	0,8	0,5
Dépenses de consommation des APU	1,3	1,4	1,4	0,3	0,4	0,4	0,3
FBCF Totale	4,4	5,0	4,9	1,3	0,6	1,0	1,0
FBCF entrep non fin.	3,8	5,4	7,3	2,0	1,1	1,7	1,1
FBCF ménages	5,3	7,1	3,0	0,5	0,3	0,3	0,8
Exportations	3,5	5,6	3,2	0,8	1,5	0,7	0,3
Contributions à la croissance							
Demande intérieure (hors stocks)	2,6	2,7	2,7	0,8	0,7	0,8	0,5
Variations de stocks	0,0	-0,1	0,2	0,2	0,0	0,3	-0,6
Commerce extérieur	-0,7	-0,3	-0,8	-0,4	-0,1	-0,3	0,4

Source : Insee – Comptes trimestriels, 15 mai 2008

A2 - Les activités sectorielles

En France, la demande de consommation des ménages fléchit au deuxième semestre, ce qui se répercute sur les importations (- 1,1 % au quatrième trimestre). Mais la bonne tenue de l'investissement permet de maintenir la demande intérieure sur un rythme relativement élevé et de soutenir la croissance. La production de l'ensemble des branches de l'économie croît, elle, de 2,5 % en volume.

Fortes disparités dans l'industrie

La production de l'industrie manufacturière se stabilise en 2007 à un niveau haut par rapport aux années précédentes, avec une croissance de 2,4 %, soit une légère accélération par rapport aux années précédentes. Malgré une hausse des exportations de produits manufacturés, le déficit se creuse suite à une nouvelle hausse des importations, tant vis-à-vis de la zone Euro que du reste du monde.

Les secteurs phares comme la pharmacie et l'aéronautique continuent de contribuer fortement à la hausse de la production et à celle des exportations, avec notamment la première livraison d'un A380. Parallèlement, la situation de l'industrie automobile française se redresse grâce à la reprise chez les équipementiers et malgré une forte baisse de la production de véhicules particuliers, de plus en plus délocalisée hors de France. Enfin, la fabrication d'autres matériels de transports (chantiers navals et matériel de transport ferroviaire) clôture sur une très bonne année.

Ces secteurs tirent derrière eux l'industrie de la plasturgie ou du travail des métaux, qui bénéficient en outre de la demande du secteur de la construction, à l'instar de l'industrie des équipements électriques et électroniques qui connaît une année mitigée.

A l'inverse, des secteurs plus traditionnels comme la sidérurgie, le travail des métaux non ferreux ou la chimie minérale reculent, subissant des restructurations, des délocalisations et les fortes fluctuations des prix des métaux : hausse des prix de l'aluminium et chute des cours du zinc et du cuivre dès l'été 2007. La production dans l'habillement poursuit son déclin, concurrencée par la Chine et les pays méditerranéens.

La conjoncture de construction reste très bonne en 2007

La croissance de la production des entreprises du secteur de la construction atteint 4,2 % en 2007, après 5,4 % en 2006. Les segments du bâtiment non résidentiel neuf et des travaux publics ont enregistré les évolutions les plus fortes, tirés respectivement par l'investissement des entreprises et la commande publique. Mais l'entretien et l'amélioration du logement et la construction de logements neufs restent dynamiques, avec une stabilisation à un niveau haut de l'investissement des ménages : les mises en chantiers de logements neufs atteignent un niveau inégalé depuis près de 30 ans.

Effervescence dans l'agriculture

La production française de la branche agricole est stable en 2007 (- 0,3 %), après deux années de décroissance. Les productions de pommes de terre (+ 3,3 % en tonnes) et de betteraves (+ 7,4 %) bénéficient d'une hausse des rendements. Mais, pour la troisième année consécutive, la production céréalière est en baisse. Notamment, la production de blé tendre chute de 6 % dans un contexte de flambée des prix incitant les producteurs au stockage ; parallèlement, on assiste à une réorientation des exportations françaises vers l'Union européenne avec une année de sécheresse à l'est (Hongrie, Roumanie, Bulgarie, Autriche...). La production de maïs est en légère hausse ; mais sur un marché mondial excédentaire et dans un contexte de hausse des prix des autres alimentations animales (blé fourrager), la demande en maïs a été plus forte cette année, impliquant pour la première fois des importations. Enfin, la hausse de la production d'oléagineux (colza) se poursuit, notamment pour répondre à la forte demande en agro-carburants.

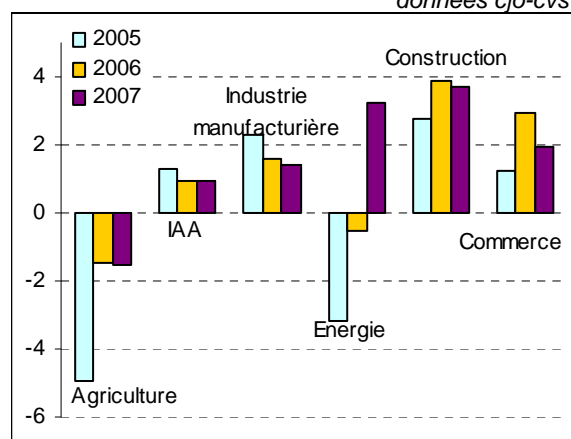
L'activité dans le commerce ralentit

Malgré une accélération de la consommation des ménages en produits manufacturés sur l'ensemble de l'année, à l'exception de la consommation de produits électroménagers qui ralentit, l'activité de la branche commerce connaît, en 2007, une croissance de la production moins vive : + 3,1 % après + 4,0 % en 2006.

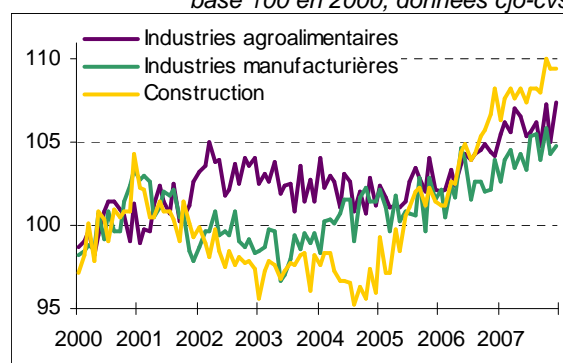
Figure A2.1 Evolution de la production par branche aux prix de 2000*variations annuelles et trimestrielles en %, données cjo-cvs*

Branches	2005	2006	2007	2007			
				T1	T2	T3	T4
Agriculture	-2,0	-1,8	-0,3	0,0	-0,2	-0,1	0,0
Ensemble des branches industrielles	1,5	1,7	2,0	0,7	0,8	1,1	0,1
I.A.A.	-0,5	0,5	1,3	0,5	0,3	0,1	0,2
Branches manufacturières	1,5	2,0	2,4	1,2	0,4	1,5	-0,1
- Biens de consommation	0,7	2,6	1,8	0,5	-0,1	1,4	-1,8
- Industrie automobile	-1,9	-2,8	2,1	3,1	-1,2	0,8	4,0
- Biens d'équipement	5,6	4,7	4,3	1,5	1,3	4,1	-0,5
- Biens intermédiaires	0,6	1,7	1,5	0,8	0,5	0,0	-0,3
Energie	3,4	1,0	-0,1	-2,1	4,0	0,1	0,8
Ensemble des branches non industrielles	2,9	3,6	2,9	0,6	0,7	0,7	0,6
dont construction	4,5	5,4	4,2	1,1	0,5	0,4	1,2
dont commerce	1,5	4,0	3,1	0,9	0,6	1,0	0,1
Ensemble des branches	2,4	2,9	2,5	0,6	0,7	0,8	0,4

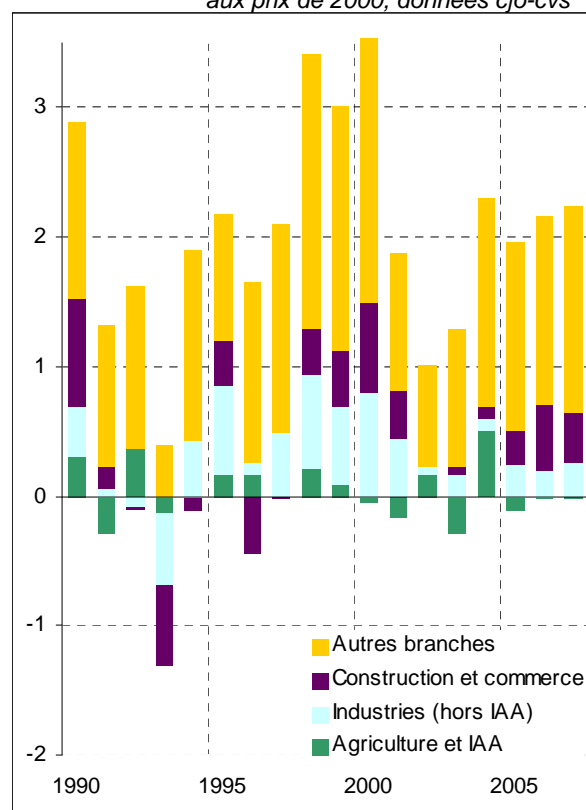
Source : Insee - Comptes trimestriels, mai 2008

Figure A2.2 Evolution de la valeur ajoutée des principales branches, aux prix de 2000*variation annuelle moyenne en %, données cjo-cvs*

Source : Insee - Comptes trimestriels, mai 2008

Figure A2.3 Evolution de l'indice de la production industrielle*base 100 en 2000, données cjo-cvs*

Source : Insee-IPI, le 23/06/2008

Figure A2.4 Contribution à la croissance de la valeur ajoutée des grandes branches*en points de croissance du total des branches aux prix de 2000, données cjo-cvs*

Source : Insee - Comptes trimestriels, mai 2008, calculs MEEDDAT/SESP

A3 - L'activité marchande de transports

Le volume de la production de la branche transport augmente de 3,7 % en 2007, soit à un rythme comparable à 2006 (+ 3,5 %). Comme l'année précédente, cette hausse est supérieure à celle de l'ensemble des branches de l'économie (+ 2,5%). Les prix de la production évoluent également plus vite dans les transports (+ 2,8 %) que dans l'ensemble de l'économie ; cela peut s'expliquer par une répercussion des hausses des prix de l'énergie, qui constitue une part importante des consommations intermédiaires de la branche, mais aussi par le dynamisme de la demande intérieure et par la croissance des échanges internationaux, notamment dans le transport maritime.

La route consolide la croissance du transport de marchandises

Le volume de la production des transports de marchandises accélère fortement en 2007, avec une croissance de 4,1 % (après + 2,8 % en 2006). Dans le même temps, les prix accélèrent également et progressent de 4,2 % en 2007.

Seuls le transport fluvial et le transport par conduites enregistrent un recul de la production, en raison notamment du net repli de la demande en produits énergétiques suite à deux hivers doux (fiches M1 et M4). Les autres modes connaissent des croissances annuelles entre 3,5 % et 4,7 %.

Le transport routier de marchandises bénéficie pleinement de la hausse de la demande intérieure (marges et consommations intermédiaires) : la production en volume progresse de 4,5 % tandis que les prix progressent vivement pour la troisième année consécutive, permettant aux entreprises de continuer à refaire leurs marges (fiche S2a).

La production de services de transports ferroviaires de marchandises poursuit son redressement, avec une année de forte croissance qui se focalise sur les nouveaux opérateurs ; les prix restent stables cette année encore, après la forte hausse de 2005 qui visait à établir l'équilibre financier de l'activité fret de la SNCF.

Enfin, le transport maritime (+ 4,7 %) ainsi que le transport aérien (+ 3,5 %) profitent toujours de la croissance du commerce mondial. Pour ces deux modes, les prix semblent se détendre légèrement : dans l'aérien, les déséquilibres dans les flux continuent de peser sur la

tarification du fret tandis que, pour le mode maritime, la résorption des capacités de transports et les concentrations du secteur permettent un ralentissement de la hausse, qui reste néanmoins importante.

L'activité des services auxiliaires suit l'évolution du transport de marchandises

À l'instar du transport de marchandises, les services auxiliaires accélèrent mais à rythme moins élevé (+ 3,3 % après + 2,8 % en 2006, y compris transport spatial). Cette accélération s'explique par la forte croissance de la production des organisateurs de transports internationaux (+ 6,9 %). Les gestionnaires d'infrastructures (+ 2,5 %), la manutention et l'entreposage contribuent également à la croissance des auxiliaires : l'entreposage frigorifique bénéficie du regain de croissance de la production des industries agroalimentaires, et les services de manutention portuaire connaissent un redressement de leur production, avec la forte hausse des conteneurs transitant par le Havre.

Ralentissement dans les transports de voyageurs

Côté voyageurs, le volume de la production est en hausse de 3,9 %, soit un léger ralentissement par rapport à la croissance exceptionnelle de 2006 (+ 5,4 %) mais qui, malgré les grèves du 4^{ème} trimestre, reste supérieure à la croissance annuelle moyenne de ces dernières années (+ 3,2 % en moyenne dans la nouvelle base de comptabilité nationale, c'est-à-dire depuis 1999).

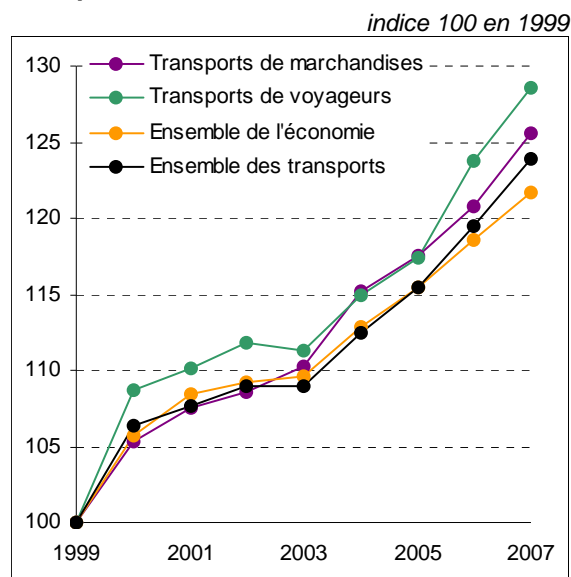
Les transports urbains de voyageurs confirment leur redressement. Ils retrouvent une croissance de 3,8 %, supérieure à celle de moyen terme (+ 2,5 % depuis 1999) et ce malgré les grèves de fin d'année, malgré aussi une hausse des prix (+ 2,4 %) relativement importante par rapport aux années précédentes. Les autres transports routiers collectifs de voyageurs connaissent également une forte hausse de la production.

À l'inverse, le volume de la production de transports ferroviaires de voyageurs (+ 1,9 %) ralentit nettement après trois années de forte croissance, et ce malgré la mise en service de la LGV Est et la bonne tenue des TER (fiche V3). Les transports aériens ralentissent également après une année 2006 exceptionnelle mais leur croissance reste soutenue (+ 4,0 % en volume après + 9,1 %).

Figure A3.1 Production en valeur aux prix de base (hors TVA) et partage volume-prix de son évolution en 2007

	évolutions des moyennes annuelles en %					
	2006 niveau	Evolutions Volume Prix Valeur			2007 niveau	2007 Structure
Transport ferroviaire de voyageurs	7 796	1,9	2,6	4,5	8 148	5,4
Transport ferroviaire de marchandises	1 913	3,8	-0,1	3,7	1 984	1,3
Transport urbain de voyageurs	8 995	3,8	2,4	6,3	9 563	6,4
Transport routier interurbain de voyageurs	4 605	7,3	-1,9	5,3	4 847	3,2
Autres transports terrestres de voyageurs	3 546	2,9	2,2	5,2	3 729	2,5
Transport urbains et routiers interurbains de voyageurs	17 146	4,6	1,1	5,8	18 139	12,1
Transport routier de marchandises	38 291	4,5	3,6	8,2	41 434	27,6
Autres transports terrestres de marchandises	3 338	-0,8	5,5	4,7	3 494	2,3
Transport routier et autre transport de marchandises	41 629	4,1	3,7	7,9	44 928	29,9
Transport fluvial	545	-4,0	7,3	2,9	561	0,4
Transport maritime	8 943	4,7	8,2	13,3	10 133	6,8
Transport aérien de voyageurs	14 959	4,0	1,1	5,1	15 729	10,5
Transport aérien de marchandises	2 833	3,5	0,7	4,2	2 953	2,0
Transport aérien	17 792	4,0	1,0	5,0	18 682	12,4
Manutention	2 111	3,5	1,6	5,2	2 221	1,5
Entreposage	8 396	1,2	1,1	2,3	8 593	5,7
Manutention et Entreposage	10 507	1,7	1,2	2,9	10 814	7,2
Gestion d'infrastructure	20 234	2,5	3,5	6,0	21 446	14,3
Messagerie, fret express	5 179	3,3	1,1	4,5	5 410	3,6
Affrètement, organisation de transports internationaux et transport spatial	9 100	6,9	1,1	8,1	9 833	6,6
Ensemble transports	140 784	3,7	2,8	6,6	150 078	100,0
dont transport de voyageurs	40 750	3,9	1,4	5,3	42 905	28,6
dont transport de marchandises	55 014	4,1	4,2	8,5	59 670	39,8
dont autres	45 020	3,3	2,2	5,5	47 503	31,7

Source : Insee – Comptes des transports

Figure A3.2 Evolution de la production de transports en volume

Source : Insee – Comptes des transports

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

	évolutions en % aux prix de l'année n-1			Valeur 2007 (M€)
	2005 (déf)	2006 (sd)	2007 (p)	
Production de la branche (prix de base)	2,6	3,5	3,7	150 078
dont sous-traitance	0,0	3,3	1,6	10 622
Produit fatal & production des branches non marchandes	-1,4	1,0	3,2	525
Importation totale	3,7	-2,4	0,7	26 926
dont ajustement CAF/FAB	9,8	-7,0	-0,9	-13 497
Impôts sur les produits	2,3	5,4	3,4	1 107
Subventions sur les produits	1,4	2,0	2,9	-6 671
Consommation intermédiaire (hors sous-traitance et marge)	2,0	6,2	4,1	54 284
Marge de transport (y c marge transitant par le commerce)	2,4	3,7	3,4	49 164
Consommation finale	4,2	4,9	3,3	28 840
Exportation totale	2,4	-3,4	4,1	20 043

Source : Insee – Comptes des transports

Figure A3.4 L'emploi salarié de la branche

	évolution annuelle en % (équivalents temps pleins)						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 (sd) 2007 (p)
Toutes branches	3,2	2,5	1,0	0,2	0,0	0,5	0,8 1,4
Branche transports	4,5	3,6	1,8	0,0	0,1	-2,0	0,6 1,4

Source : Insee – Comptes des transports

A4 - Les ménages et les transports

En 2007, les dépenses des ménages au titre de la fonction transport repartent à la hausse (+ 4,3 % en valeur). Cette croissance est inférieure à celle de la consommation totale des ménages (+ 4,5 %), induisant une nouvelle diminution du coefficient budgétaire des ménages pour la fonction transports. Celle-ci traduit en fait une lente modification de la structure de la consommation en transports des ménages, de plus en plus portée sur les services collectifs dont les prix augmentent moins vite que ceux liés à l'utilisation des véhicules particuliers.

En valeur, les dépenses des ménages en transports progressent de 4,3 %

Les dépenses d'utilisation, hors carburants, qui représentent environ la moitié des dépenses des ménages en transports, contribuent pour près de 2 points à cette croissance. En volume, la plupart des dépenses d'utilisation sont quasiment stables, à l'exception des dépenses en infrastructures (péages, parkings, location de garages) et des dépenses en location de voitures (+ 6,9 %). Mais la forte hausse des prix, tant pour l'entretien et la réparation de véhicules automobiles (+ 4,3 %) que pour les pièces détachées (+ 4,4 %) tire à la hausse la valeur des dépenses sur ce poste.

Les dépenses en achats de véhicules aussi progressent fortement (+ 4,7 %) et expliquent 1,2 point de la croissance de l'ensemble des dépenses en transports. Elle est à mettre en lien avec la hausse des immatriculations de véhicules neufs, qui s'explique, en partie, par le lancement de nouveaux modèles et, en fin d'année, par l'anticipation du malus écologique applicable au 1^{er} janvier 2008 (fiche C2). À l'inverse des prix de l'entretien et des réparations, les prix des véhicules ne progressent que modérément (+ 1,5 %).

En revanche, après trois années de forte croissance, les dépenses en carburants ne progressent que faiblement (+ 1,7 % en 2007) bénéficiant d'une détente de la croissance des prix en moyenne annuelle et d'un profil singulier de hausse concentrée après l'été, sur les trois derniers mois de l'année.

Les dépenses en services collectifs de transports restent sur une forte croissance

Les dépenses des ménages en services de transports progressent de 5,5 % en 2007, soit la quatrième année consécutive de croissance supérieure à 5 %. La poursuite de la faible

croissance des prix (+ 1,3 % en 2007) favorise la hausse des dépenses en volume (+ 4,1 %). Ainsi, malgré un poids relativement limité dans les budgets des ménages, les services de transports contribuent pour 0,8 point à la croissance des dépenses des ménages en transports (+ 4,3 %).

Les dépenses en transports aériens restent dynamiques malgré un repli par rapport aux croissances observées les années précédentes (+ 4,6 % en volume, en 2007). Le constat est similaire pour les dépenses en transports routiers qui augmentent de 6,3 % en volume après 7,2 % et 7,3 % en 2006 et 2005.

Les dépenses en transports ferroviaires de voyageurs accélèrent (+ 3,6 % en volume) tandis que les transports urbains de voyageurs restent, pour la troisième année consécutive, sur une croissance plus que modérée (+ 1,5 % en 2007).

Dépenses des ménages et consommation effective

En plus de leurs dépenses de consommation, les ménages bénéficient de transferts sociaux, versés pour l'essentiel par les administrations publiques (par exemple, certaines des réductions SNCF : familles nombreuses...). La consommation effective des ménages comprend donc les dépenses de consommation et les dépenses prises en charge directement par les administrations publiques et les institutions sans but lucratif au service des ménages.

Le texte ci-dessus ne prend en compte que les dépenses de consommation.

Prix de production aux prix de base et prix de dépense de consommation des ménages.

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

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

Figure A4.1 Consommation des ménages en transport

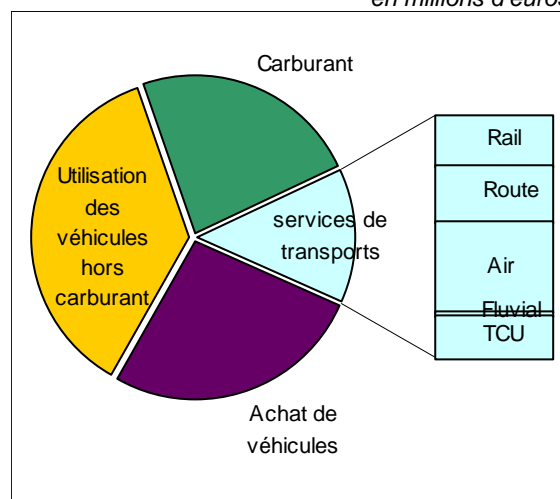
niveaux en milliards d'euros courants (y compris TVA), évolutions en %, prix chaînés

	Niveau 2006 sd	Evolution annuelle			Niveau 2007 p
		volume	prix	valeur	
Dépenses de consommation des ménages (ensemble)	1 002	2,5	2,0	4,5	1 047
Achats de véhicules	37,8	3,2	1,5	4,7	39,6
Dépenses d'utilisation de véhicules	88	0,6	3,2	3,8	91,8
<i>dont carburants et lubrifiants</i>	35,1	-0,1	1,8	1,7	35,7
Services de transports	20,6	4,1	1,3	5,5	21,7
<i>dont Transports de voyageurs par rail</i>	4,2	3,6	2,2	5,9	4,4
<i>Transports de voyageurs par route</i>	4,6	6,3	-1,0	5,3	4,9
<i>Transports de voyageurs par air</i>	7,3	4,6	1,9	6,6	7,8
<i>Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intérieures</i>	0,3	3,4	1,4	4,9	0,4
<i>Titres de transports combinés et autres achats de services de transports</i> <i>(transports urbains de voyageurs)</i>	3,5	1,5	1,7	3,3	3,6
Dépenses de consommation en transport	147	1,7	2,5	4,3	153
Dépenses en mode individuel de déplacement	126,3	1,3	2,7	4,1	131,4
Dépenses en mode collectif de déplacement (services de transports)	20,6	4,1	1,3	5,5	21,7

Source : Insee – Comptes nationaux, juin 2008

Figure A4.2 Structure des dépenses de transport des ménages en 2006

en millions d'euros



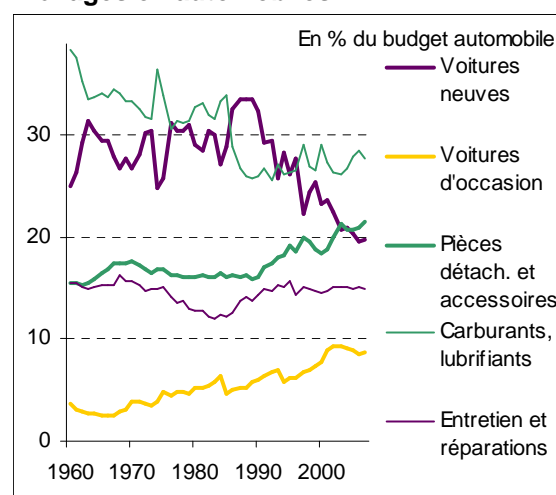
Source : Insee – Comptes nationaux, juin 2008

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

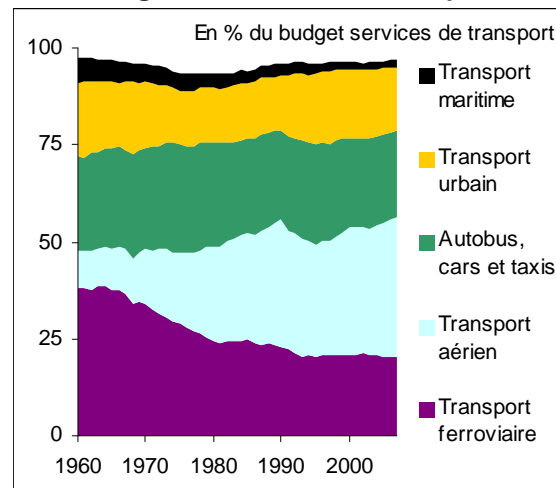
en % de l'ensemble des dépenses

	1990	1995	2000	2005	2006 (sd)	2007 (p)
Achats de véhicules	5,4	4,4	4,4	4,0	3,8	3,8
Dépenses d'utilisation des véhicules	8,3	8,7	9,0	8,9	8,8	8,8
<i>dont carburants et lubrifiants</i>	3,5	3,4	3,8	3,5	3,5	3,4
Services de transports	1,8	1,7	1,9	2,0	2,1	2,1
Fonction transports	15,5	14,8	15,4	14,9	14,7	14,6

Source : Insee – Comptes nationaux, juin 2008

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

Source : Insee – Comptes nationaux, juin 2008

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

Source : Insee – Comptes nationaux, juin 2008

A5 - Les échanges extérieurs de services de transports

D'après les premières estimations (encadré), le solde des échanges de services de transports se dégrade à nouveau en 2007, mais de façon moins prononcée que les années précédentes. Le déficit s'établirait à 7,4 milliards d'euros, soit une dégradation de 0,3 milliards par rapport à 2006. Mode par mode, le solde se redresserait sur deux branches : le transport aérien de marchandises et le transport maritime de marchandises (0,3 milliard d'euros chacun). Pour tous les autres modes, le solde continue de se dégrader, à l'instar du solde concernant les organisateurs de transport de fret.

Les importations continuent de croître fortement, de 1,1 milliard d'euros par rapport à 2006, pour s'établir à 27 milliards d'euros (+ 4,3 % sur l'année). Les transports aériens de marchandises et les transports maritimes de marchandises, qui représentent près du quart des importations de services de transports (6,4 milliards d'euros), sont en légère diminution (- 3 %). Tous les autres modes de transport connaissent une augmentation des importations : tirées par le développement des compagnies « low-cost », les importations de transports aériens de voyageurs augmentent de 0,6 milliard d'euros (+ 5,6 %) ; de même, les importations de transports routiers de marchandises progressent de 0,5 milliard d'euros (+ 9,5 %). Mais les organisateurs de transports internationaux participent également de la hausse des importations, avec une croissance de 5,2 % (0,4 milliard d'euros).

Les exportations semblent connaître une accélération, avec une progression de 0,8 milliards d'euros (+ 4,5 % par rapport à 2006). A l'exception des exportations de transports fluviaux et de transports ferroviaires, stables, tous les modes seraient à la hausse : les transports aériens de 0,25 milliard d'euros (+ 3,4 % par rapport à 2006), les transports maritimes de marchandises de 0,2 milliard (+ 6,8 %) et les transports routiers de marchandises de 0,1 milliard (+ 6,0 %). Les organisateurs de transports de fret assurent un tiers de la croissance globale des exportations de la branche avec une augmentation de 0,3 milliard par rapport à 2006.

Les échanges de services de transports

Dans la nouvelle base de la comptabilité nationale (base 2000), la méthode d'évaluation des importations et des exportations de services s'appuie sur la source *Balance des paiements*. Cette source décrit l'ensemble des paiements effectués entre des entités résidentes et des entités non résidentes.

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

Pour la mesure des importations de *services de transports* l'estimation s'appuie également sur l'*ajustement CAF-FAB* : les importations de marchandises étant mesurées par les douanes en valeur CAF (incluant les coûts d'assurance et de fret), les importations de services de transports s'appuient sur l'estimation réalisée par la DGDDI de la part des transports dans la valeur des importations de marchandises.

Or, cette part qui avait été fixée à 2 % lors de la constitution de la base 2000 a été réévaluée à 3 % suite à la réalisation d'une nouvelle enquête relative à l'année 2004. Cette évolution traduit l'augmentation importante des coûts du transport maritime dans un contexte de forte croissance des échanges mondiaux et la hausse des prix du pétrole qui se répercute sur les coûts du transport. L'accroissement de la part des transports dans la valeur des marchandises s'est traduit par un choc à la hausse sur les importations de services de transports d'environ 4 milliards d'euros. L'intégration de ce montant dans les comptes nationaux a été répartie sur les années 2004 et 2005, pour une valeur d'environ 2 milliards d'euros chaque année, faisant porter sur ces deux années une évolution qui avait peut-être été plus progressive.

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

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

en millions d'euros courants

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004 (2)	2005 (2)	2006 sd	2007 p
Exportations de services de transport															
Transports ferroviaires	1 090	1 067	1 223	1 094	1 426	1 432	1 307	1 376	1 216	1 360	1 197	1 401	1 328	1 232	1 211
<i>dont voyageurs</i>	394	370	432	383	529	479	572	546	511	604	563	774	769	711	699
<i>dont marchandises</i>	696	697	791	711	897	953	735	830	705	756	634	627	559	521	512
Transports routiers	723	948	1 138	1 115	1 267	1 434	1 456	1 636	2 160	2 091	2 211	1 737	1 451	1 391	1 474
Transports fluviaux	14	15	17	15	16	15	14	17	23	25	26	25	21	19	18
Transports maritimes	1 393	1 474	1 475	1 376	1 494	1 420	1 773	2 569	3 261	3 243	3 133	3 599	3 741	3 634	3 882
<i>dont voyageurs</i>	206	190	173	137	169	181	211	242	252	288	280	303	297	301	332
<i>dont marchandises</i>	1 187	1 284	1 302	1 239	1 325	1 239	1 562	2 327	3 009	2 955	2 853	3 296	3 444	3 333	3 550
Transports aériens	3 190	3 010	3 047	3 251	5 102	5 798	6 083	6 470	6 266	6 282	6 074	6 177	6 895	7 343	7 595
<i>dont voyageurs</i>	2 540	2 318	2 335	2 524	4 322	5 143	5 336	5 430	5 084	5 129	5 100	5 238	5 580	5 862	5 980
<i>dont marchandises</i>	650	692	712	727	780	655	747	1 040	1 182	1 153	974	939	1 315	1 481	1 615
Transport par conduites	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total des modes	6 410	6 514	6 900	6 851	9 305	10 099	10 633	12 068	12 926	13 001	12 641	12 939	13 436	13 619	14 180
Autres transports (1)	4 883	4 967	5 616	5 624	4 509	4 253	3 907	4 353	4 217	4 341	3 691	3 892	4 971	5 084	5 363
Total transport	11 293	11 481	12 516	12 475	13 814	14 352	14 540	16 421	17 143	17 342	16 332	16 831	18 407	18 703	19 543
Importations de services de transport															
Transports ferroviaires	750	670	775	739	896	985	1 031	943	922	1 126	1 018	903	905	868	957
<i>dont voyageurs</i>	244	209	243	223	266	287	471	289	342	473	438	421	421	439	469
<i>dont marchandises</i>	506	461	532	516	630	698	560	654	580	653	580	482	483	429	488
Transports routiers	2 173	2 161	2 446	2 302	2 393	2 691	2 699	3 138	3 462	3 197	3 198	3 999	4 868	5 005	5 478
Transports fluviaux	46	49	56	52	53	51	53	62	64	61	61	66	72	77	78
Transports maritimes	3 000	2 988	2 979	2 729	2 845	2 930	2 573	3 295	2 985	2 951	2 543	3 443	4 669	4 941	4 886
<i>dont voyageurs</i>	47	48	29	45	54	53	40	63	76	115	103	132	128	119	153
<i>dont marchandises</i>	2 953	2 940	2 950	2 684	2 791	2 877	2 533	3 232	2 909	2 836	2 440	3 311	4 541	4 822	4 733
Transports aériens	3 724	3 827	4 059	4 140	4 399	4 555	4 500	5 210	5 391	4 846	4 596	5 773	6 917	7 296	7 494
<i>dont voyageurs</i>	3 011	2 977	3 108	3 171	3 364	3 526	3 517	4 161	4 197	3 893	3 711	4 410	5 264	5 522	5 833
<i>dont marchandises</i>	713	850	951	969	1 035	1 029	983	1 049	1 194	953	885	1 363	1 653	1 774	1 661
Transport par conduites	118	128	143	133	137	118	121	125	126	112	114	131	148	160	164
Total des modes	9 811	9 823	10 458	10 095	10 723	11 330	10 977	12 773	12 950	12 293	11 530	14 315	17 579	18 347	19 057
Autres transports (1)	4 051	3 883	3 948	3 959	4 213	4 369	4 405	5 201	5 149	4 788	5 583	6 846	6 782	7 528	7 922
Total transport	13 862	13 706	14 406	14 054	14 936	15 699	15 382	17 974	18 099	17 081	17 113	21 161	24 361	25 875	26 979
Solde des échanges															
Transports ferroviaires	340	397	448	355	530	447	276	433	294	234	179	498	423	364	254
<i>dont voyageurs</i>	150	161	189	160	263	192	101	257	169	131	125	353	348	272	230
<i>dont marchandises</i>	190	236	259	195	267	255	175	176	125	103	54	145	76	92	24
Transports routiers	-1 450	-1 213	-1 308	-1 187	-1 126	-1 257	-1 243	-1 502	-1 302	-1 106	-987	-2 262	-3 417	-3 614	-4 004
Transports fluviaux	-32	-34	-39	-37	-37	-36	-39	-45	-41	-36	-35	-41	-51	-58	-60
Transports maritimes	-1 607	-1 514	-1 504	-1 353	-1 351	-1 510	-800	-726	276	292	590	156	-928	-1 307	-1 004
<i>dont voyageurs</i>	159	142	144	92	115	128	171	179	176	173	177	171	169	182	179
<i>dont marchandises</i>	-1 766	-1 656	-1 648	-1 445	-1 466	-1 638	-971	-905	100	119	413	-15	-1 097	-1 489	-1 183
Transports aériens	-534	-817	-1 012	-889	703	1 243	1 583	1 260	875	1 436	1 478	404	-22	47	101
<i>dont voyageurs</i>	-471	-659	-773	-647	958	1 617	1 819	1 269	887	1 236	1 389	828	316	340	147
<i>dont marchandises</i>	-63	-158	-239	-242	-255	-374	-236	-9	-12	200	89	-424	-338	-293	-46
Transport par conduites	-118	-128	-143	-133	-137	-118	-121	-125	-126	-112	-114	-131	-148	-160	-164
Total des modes	-3 401	-3 309	-3 558	-3 244	-1 418	-1 231	-344	-705	-24	708	1 111	-1 376	-4 143	-4 728	-4 877
Autres transports (1)	832	1 084	1 668	1 665	296	-116	-498	-848	-932	-447	-1 892	-2 954	-1 811	-2 444	-2 559
Total transport	-2 569	-2 225	-1 890	-1 579	-1 122	-1 347	-842	-1 553	-956	261	-781	-4 330	-5 954	-7 172	-7 436

Source : Insee

(1) entreposage, manutention, gestion des infrastructures, organisation du transport de fret et transport spatial.

(2) Voir modification du « taux de fabisation » dans l'encadré ci-contre.

A6 - La consommation d'énergie dans les transports

Le secteur des transports est à l'origine de 69 % de la consommation énergétique de produits pétroliers en France (figure A6.3). Cette part n'a cessé de progresser durant la dernière décennie en contrepartie de la baisse relative du résidentiel tertiaire et de l'industrie.

Des carburants pétroliers prépondérants

Les carburants issus du pétrole constituent 95 % de la consommation totale du secteur, l'électricité 2 % et les bio-carburants 3 %. Parmi les carburants routiers, la consommation de gazole, biocarburants inclus, est la seule à augmenter et elle accélère sa croissance avec + 3,3 %. Les ventes de GPLc, déjà à un niveau très faible, accentuent leur tendance baissière avec - 9,1 %. En 2007, le gazole représente 77 % des ventes de carburants routiers (+ 1,5 point) et les supercarburants 23 %.

Doublement des biocarburants incorporés

D'importantes quantités de biocarburant irriguent le marché national (EMVH₁₇, éthanol pur et ETBE₁₈) : on observe un quasi doublement des quantités agréées produites avec 1,57 millions de tonnes correspondant à 1,34 Mtep (contre 0,68 en 2006, fiche C3). Ces fortes progressions concernent chacune des deux filières (biodiesel et bioéthanol). En l'absence d'information sur les productions et importations non agréées, le taux d'incorporation des biocarburants est estimé par l'Observatoire de l'énergie à 3,5 % dans les quantités d'essence et de gazole mises en vente, soit le double de celui de 2006.

En 2007, l'énergie de traction des transports progresse de 1,1 %

Après avoir progressé en moyenne de plus de 2 % par an au cours des années quatre-vingt-dix, la consommation d'énergie de traction des transports est presque stable depuis 2000 (+ 0,2 % par an en moyenne). L'année 2007 marque cependant une augmentation de 1,1 % succédant à la stabilité et à la baisse enregistrées respectivement en 2006 et 2005.

Sur moyenne période, les transports individuels, essentiellement les voitures particulières, contribuent fortement à cette modération, les consommations énergétiques étant désormais orientées à la baisse. Les voitures particulières sont responsables de 44 % de la consommation d'énergie de traction des transports contre 51 % en 1990. L'amélioration des performances énergétiques

des moteurs mais également, depuis plusieurs années, la stabilisation de la circulation routière, expliquent cette diminution des consommations. Cette année, la légère hausse observée (+ 0,2 %) est liée au léger rebond de la circulation routière des voitures particulières (fiche C1) mais probablement aussi à d'autres facteurs comme les conditions de circulation qui ont pu participer à un accroissement des consommations des véhicules.

Responsable de 34 % de la consommation d'énergie de traction des transports en 2007, le TRM contribue en revanche sensiblement à la croissance de moyenne période (+ 1,0 % par an depuis 2000). Après deux années de relative stabilité, le TRM voit sa consommation croître (+ 1,3 %) un peu au-dessus de son rythme de moyenne période et contribue pour moitié à la croissance de cette année, tout en restant nettement en-deçà de son rythme des années quatre-vingt-dix (+ 3,0 %).

Le transport aérien, autre contributeur important à la hausse tant sur moyenne période qu'en 2007, voit sa consommation accélérer. Celle-ci, mesurée par les livraisons sur le territoire, tire nettement à la hausse la consommation des années 2000, et la croissance de 2007 se situe, avec + 3,2 %, nettement au-dessus de son rythme annuel de moyenne période (+ 1,6 %) amenant sa contribution cette année au même ordre de grandeur que le TRM (+ 0,4 point). Son poids dans le volume de consommation est cependant, avec 13 % presque 3 fois inférieur à celui du TRM.

Le transport maritime voit lui aussi sa consommation accélérer (+ 2,5 %) et dépasser son rythme de moyenne période avec une contribution à l'évolution de cette année du même ordre de grandeur que celle du TRM. Cependant, les liaisons internationales étant largement prépondérantes, il est encore plus délicat d'inférer l'évolution de la consommation totale du secteur des seules livraisons de carburant en France. Il est d'autre part difficile de connaître année après année la part de la consommation effective qui est due à des transports maritimes générés par l'activité France.

A noter que le transport ferroviaire représente 1,6 % de la consommation totale d'énergie de traction des transports, ramenée en TEP (pour 11 % des t-km terrestres intérieures et 8 % des voyageurs-km).

Figure A6.1 Les consommations d'énergie de traction des transports

en millions de TEP

	Niveaux					évolutions / an		
	1990	2000	2005	2006	2007p	2007p/ 2006	1999/ 1990	2007 / 1999
Transports ferroviaires SNCF	0,87	0,91	0,88	0,87	0,86	-1,3	0,3	-0,4
dont électricité	0,53	0,67	0,68	0,68	0,68	0,6	2,3	0,6
Transports routiers de marchandises	12,84	16,73	17,73	17,79	18,02	1,3	3,0	1,0
Essence (français)	1,67	0,82	0,58	0,53	0,49	-7,6	-6,9	-7,0
Gazole (tous P.T.M.A.)	11,15	15,89	17,11	17,23	17,50	1,6	3,9	1,3
P.T.M.A. <=5t (VUL français)	3,23	5,61	6,53	6,59	6,71	1,9	6,1	2,5
P.T.M.A. > 5t, français + étrangers	7,92	10,28	10,58	10,64	10,79	1,4	2,9	0,6
GPLc (VUL français, P.T.M.A. <= 5t)	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	-9,1	-7,4	7,8
Gaz naturel véhicules (utilitaires français)	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	-4,9		
Transports urbains de voyageurs	0,29	0,35	0,40	0,41	0,41	1,1	2,1	2,1
Gazole	0,21	0,25	0,26	0,26	0,26	2,4	2,0	0,7
Electricité	0,08	0,09	0,10	0,10	0,10	0,6	1,3	1,4
Gaz naturel véhicules	0,00	0,01	0,04	0,05	0,05	-4,9		
Transports routiers de voyageurs (gazole uniquement)	0,44	0,54	0,55	0,56	0,58	3,5	2,1	1,1
Navigation intérieure (fioul)	0,07	0,06	0,06	0,07	0,06	-5,0	-1,7	0,4
Transport maritime (diesel marine, fioul) (1)	2,47	2,92	2,68	2,78	2,85	2,5	1,5	0,1
Transport aérien (carburacteur, essence aviation) (2)	3,95	6,29	6,44	6,70	6,91	3,2	4,9	1,6
Oléoducs (électricité)	0,04	0,04	0,04	0,04	0,03	-25,0	0,0	-3,5
Transports individuels	22,36	24,55	24,07	23,71	23,79	0,3	1,3	-0,7
Deux roues	0,18	0,23	0,29	0,30	0,33	8,5	2,8	4,5
Voitures particulières (y compris taxis et VUL étrangers)	22,18	24,31	23,78	23,41	23,46	0,2	1,3	-0,7
Essence	17,66	13,75	10,85	10,00	9,45	-5,5	-2,1	-5,3
Gazole	4,48	10,34	12,80	13,28	13,90	4,6	9,5	4,1
GPL	0,04	0,22	0,13	0,12	0,11	-9,1	20,2	-7,7
Ensemble	43,33	52,39	52,84	52,92	53,51	1,1	2,2	0,2

Sources : MEEDDAT/OE, MEEDDAT/SESP, CPDP ; estimations MEEDDAT/SESP

(1) livraisons en France aux soutes maritimes françaises et étrangères, hors lubrifiants

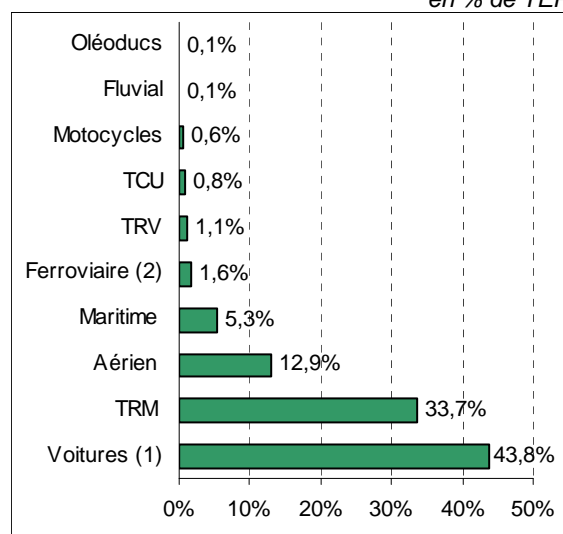
(2) livraisons en France aux avions français et étrangers

(p) données provisoires

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

Figure A6.2 Les consommations d'énergie de traction des transports en 2007

en % de TEP



Sources : OE, Direm, MEEDDAT/SESP

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

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

Figure A6.3 Part des secteurs d'activité dans la consommation énergétique de produits pétroliers

En % de TEP, consommation corrigée du climat

	1990	2000	2005	2006	2007p
Sidérurgie	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0
Industrie (hors sidérurgie)	12,7	9,5	8,4	8,8	8,3
Résidentiel Tertiaire	25,1	21,6	20,7	20,4	19,6
Agriculture	3,8	3,3	3,1	3,0	3,0
Transports (*)	57,9	65,5	67,8	67,8	69,0
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Observatoire de l'Energie

* hors soutes maritimes internationales

M – Les transports de marchandises

M1 - Le transport intérieur terrestre de marchandises

L'année 2007 marque une deuxième année consécutive de croissance des transports intérieurs terrestres de marchandises, avec une hausse de 3,0 % des tonnes-kilomètres réalisées. Les transports nationaux (+ 4,5 %) assurent l'essentiel de cette croissance, les transports internationaux (+ 0,5 % mais + 1,4 % hors oléoducs) et en transit (+ 0,6 %) étant en net ralentissement par rapport aux années précédentes.

Hausse des transports terrestres malgré le ralentissement du Pib en fin d'année et la baisse de la demande énergétique

Malgré une croissance économique en ralentissement, la progression du Pib français pour l'année 2007 s'appuie, comme en 2006 ou en 2004, sur une relative bonne tenue des branches les plus consommatrices de transports de marchandises : l'agriculture, l'industrie, la construction et le commerce contribuent en 2007 pour environ 30 % à la croissance de l'ensemble des branches de l'économie, impliquant une demande en transports de produits pondéreux relativement soutenue. En revanche, le quatrième trimestre marque un retournement d'activité : avec un Pib en ralentissement (+ 0,3 %), les transports intérieurs terrestres sont en net recul.

D'une part, la douceur de l'hiver 2006-2007 tire à la baisse la demande en produits énergétiques, notamment les livraisons de fioul domestique de 11,5 %. D'autre part, les raffineries françaises ont prélevé sur leurs stocks de pétrole brut pour une activité de raffinage en léger recul par rapport à 2006. Au total, les importations de produits bruts et les exportations de produits raffinés sont en forte baisse (respectivement - 1,2 % et - 9,0 %). Cela influence à la baisse l'activité des ports maritimes français (fiche M5) mais également les transports fluviaux et ferroviaires ainsi que les transports par oléoducs (- 2,1 %) qui pèsent sur la croissance à l'international : hors oléoducs, les transports intérieurs terrestres internationaux sont en hausse de 1,4 %.

La croissance, toujours assurée par les produits manufacturés, bénéficie à l'ensemble des modes et notamment au fret ferroviaire

La mauvaise campagne céréalière française, accentuée par une flambée des prix qui a favorisé le stockage du grain, explique un recul des transports de produits agricoles pour les

modes fluvial et ferroviaire. À l'inverse, les transports par route connaissent une croissance sur ce segment, y compris pour les céréales et les produits dérivés (+ 1,4 %), phénomène qui peut s'expliquer par un repositionnement des exportations de céréales françaises vers l'intra-européen au détriment des exportations de grain vers des pays tiers via les ports européens, mieux connectés aux réseaux fluvial et ferroviaire.

Côté matériaux de construction, la conjoncture toujours favorable du BTP ne profite pas véritablement non plus aux modes fluvial et ferroviaire pour lesquels le transport de matériaux de construction serait à peu près stable. La route enregistre en revanche une forte croissance (+ 5,1 %) sur ces produits, soit près de 2 Gt-km supplémentaires.

Outre les matériaux de construction, ce sont donc majoritairement les produits manufacturés qui tirent à la hausse les transports terrestres de marchandises. Ce segment à haute valeur ajoutée profite à l'ensemble des modes, avec une croissance tous modes de 6,4 %. Cette évolution est à mettre en regard de la croissance de l'indice de production industrielle française (+ 1,5 %) et de la consommation des ménages en produits manufacturés.

La montée en puissance des infrastructures portuaires du Havre a permis une hausse de 30 % des conteneurs débarqués en France, tirant à la hausse le transport fluvial de conteneurs sur le Seine. De son côté, le mode ferroviaire a également pu bénéficier de la demande de transports de produits manufacturés avec la mise en place de nombreuses lignes régulières de conteneurs.

Ralentissement à l'international et pour le transit

À l'international (+ 1,4 % hors oléoducs), le ralentissement des échanges français avec les autres pays de la zone Euro pèse sur les transports terrestres de marchandises. Par ailleurs, au national, la croissance des tonnages traités dans les ports français relativement aux autres ports européens a pu impliquer, en partie, un report des transports terrestres internationaux à destination des ports étrangers sur des transports nationaux à destination des ports français. Les transports en transit sont également en faible croissance (+ 0,5 %).

Figure M1.1 Les transports intérieurs terrestres par mode

évolutions en %, niveaux en Gt-km

	2005/ 2004	2006/ 2005	2007/ 2006	2007 (p)
Transport ferroviaire (1)	-12,2	0,6	4,1	42,6
National	-11,1	5,7	8,1	24,7
International	-10,7	-5,2	-0,1	13,2
Transit	-20,0	-5,0	-3,2	4,8
Transport routier (2)	-0,4	4,2	3,4	323,3
Pavillon français	-1,8	2,8	3,7	228,8
National (PTAC>3,5t)	-1,0	3,0	4,6	191,3
Compte propre	-0,5	5,7	-6,6	29,8
Compte d'autrui	-1,1	2,5	7,0	161,4
International (PTAC>3,5t)	-13,2	1,8	-3,6	15,1
National (PTAC<3,5t)	1,4	1,9	1,9	22,2
Transit	ns	ns	ns	0,3
Pavillon étranger	3,4	7,5	2,6	94,5
Transit	0,6	10,6	1,0	56,7
International	5,5	6,5	5,2	32,6
Cabotage	0,8	2,0	4,6	5,2
Transport fluvial (3)	7,4	1,2	-5,1	7,5
National	11,5	0,1	-5,8	4,4
International	2,0	2,8	-4,2	3,2
Oléoducs (4)	1,4	6,4	-2,1	21,7
Transports terrestres	-1,9	4,2	3,0	395,2
National	-1,3	2,9	4,5	247,7
International	-3,4	4,4	0,5	85,7
Transit	-1,9	9,1	0,6	61,8

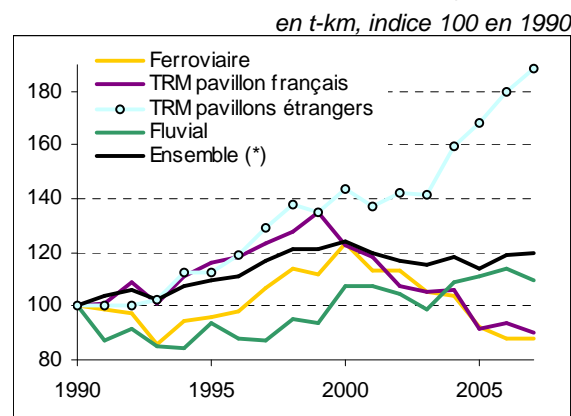
Sources : MEEDDAT/SESP, Eurostat, entreprises ferroviaires opérant en France, VNF, OE

(1) y compris transports réalisés par les nouveaux opérateurs ferroviaires, comptabilisés en national Pour la SNCF : t-km taxées sur le réseau, y compris marchandises en provenance d'autres réseaux ; transports par wagon, y compris t-km de service et non compris les wagons de particuliers vides, les transports routiers, ni les expéditions.

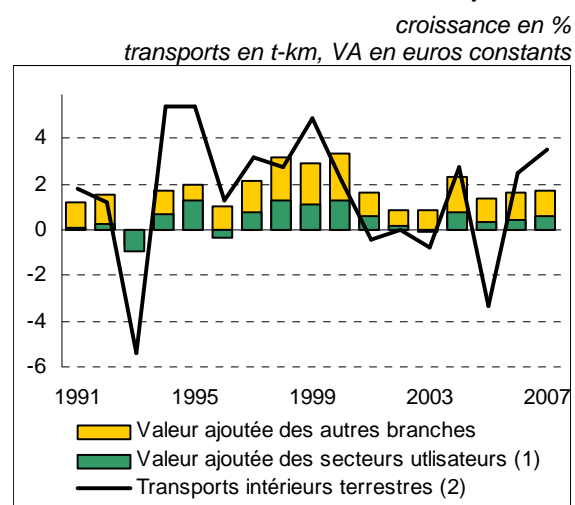
(2) voir notes tableau M2a.1 sur le transport routier

(3) hors transit rhénan et fluvio-maritime

(p) données provisoires

Figure M1.4 Les transports terrestres internationaux sur le territoire français

Source : voir figure M1.1 (*) y compris oléoducs

Figure M1.2 Les transports intérieurs terrestres et la croissance économique

Sources : MEEDDAT/SESP, entreprises ferroviaires opérant en France, VNF, Insee

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

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

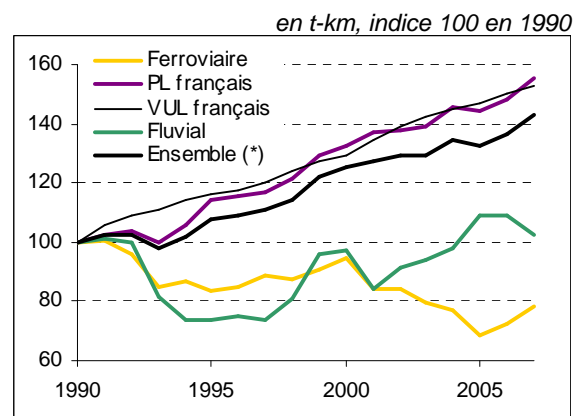
Figure M1.3 Les transports intérieurs terrestres par type de marchandises

évolutions des t-km intérieures en %

	Route	Rail	Fluvial	Ensemble
Produits agricoles	3,4	-1,4	-9,2	2,2
Produits alimentaires	0,9	-13,1	-4,4	-0,7
Matériaux de construction	5,1	-5,8	-6,1	3,2
Produits manufacturés	6,5	6,2	7,3	6,4
Autres	-0,8	0,1	-4,8	-0,7

Sources : MEEDDAT/SESP, SNCF, VNF

Champ : pour la route, ne sont pris en compte que les transports réalisés par des poids lourds immatriculés en France ; pour le ferroviaire, seuls les transports réalisés par la SNCF

Figure M1.5 Les transports terrestres nationaux

Source : voir figure M1.1 (*) y compris cabotage

M2 - Le transport intérieur routier de marchandises

Le transport intérieur routier de marchandises (c'est-à-dire, réalisé sur le territoire français) augmente pour la deuxième année consécutive. Le transport réalisé par les poids lourds immatriculés en France connaît une hausse de 4,1 % cette année, après 2,9 % en 2006, dépassant assez nettement les 200 milliards de tonnes-kilomètres.

Hausse du transport national pour compte d'autrui

Au national, la croissance du TRM français s'accélère : en moyenne annuelle, elle est de 4,7 % en 2007 (hors VUL) après 3,0 % en 2006. Elle bénéficie en fait d'un important acquis en début d'année, après une forte croissance au quatrième trimestre de 2006 (+ 3,9 %, données cjo-cvs). Les transports routiers se stabilisent ensuite à un niveau élevé au cours des trois premiers trimestres de 2007, avant la baisse observée au quatrième trimestre (- 2,3 % données cjo-cvs).

Seul le compte d'autrui progresse, tant sur la courte distance que sur la longue distance. Les tonnes-kilomètres réalisées pour compte propre sont, elles, en baisse de 6,1 % en moyenne annuelle 2007 par rapport à 2006.

Ce sont les transports de produits manufacturés qui assurent les deux tiers de la croissance (+ 6,5 % sur l'année, soit 5 milliards de tonnes-kilomètres supplémentaires), bénéficiant de la bonne tenue de la production industrielle française (fiche A2) et de la consommation des ménages. Le reste de la croissance est assuré par le transport de produits de construction (+ 5,1 %) pour lesquels la demande a été forte et de produits agricoles (+ 3,8 %), y compris de céréales.

Nouvelle baisse du pavillon français à l'international

Pour les échanges routiers internationaux, le pavillon français, qui n'en représente plus qu'une faible part enregistre une baisse de 3,1 % après une année 2006 qui semblait avoir enrayé la chute observée, depuis le point haut de 1999. Cette nouvelle érosion concerne particulièrement les échanges du pavillon français avec l'Italie, l'Espagne et la Belgique (avec des baisses respectivement de 5,8 %, 5,1 % et 4,0 %) tandis qu'ils seraient stables pour les transports réalisés entre la France et l'Allemagne.

Dans le même temps, les transports d'échange entre la France et le reste de l'Europe réalisés par les pavillons routiers étrangers connaissent une croissance d'environ 5,2 %, notamment pour les flux entrants (importations). Cette croissance s'explique par la hausse des transports réalisés par les pavillons des pays d'échange mais également par la hausse des transports réalisés par les pavillons tiers qui représentent plus de 2 points de croissance.

Pour les pavillons des pays d'échange (+ 3,9 %), la croissance concerne notamment les échanges de la France avec l'Espagne, l'Allemagne mais aussi avec la Pologne et la Slovaquie. A l'inverse, les échanges routiers avec les Pays-Bas sous pavillon néerlandais sont en forte baisse, traduisant probablement un rééquilibrage des échanges maritimes de la France vers les ports français relativement à Rotterdam ou Anvers. En ce qui concerne le transport pour pays tiers, la croissance est tirée par le pavillon polonais qui prendrait la première place pour les échanges internationaux français, tant à l'importation qu'à l'exportation, devant les Pays-Bas et la Belgique qui détenaient le *leadership* sur ce segment. Les autres pavillons des nouveaux Etats membres de l'UE connaissent également une croissance soutenue sur ce créneau (Slovaquie, Hongrie, Lituanie, République Tchèque), tout comme le pavillon allemand et le pavillon belge.

Faible croissance du transit routier

En transit, la croissance des tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire français est beaucoup plus modérée que les années précédentes (estimée à + 1,0 % en 2007).

Le transit généré par l'Espagne reste en légère hausse, y compris grâce aux transporteurs non espagnols, mais ralentit nettement par rapport aux années précédentes : le dynamisme des importations espagnoles en provenance du Bénélux ou d'Italie contraste avec le recul des importations en provenance d'Allemagne et du Royaume-Uni, mais surtout avec le recul des exportations espagnoles vers l'ensemble de ces pays.

Les transits routiers générés, en France, par les échanges de marchandises du Portugal et du Royaume-Uni seraient en recul.

Figure M2.1 Le transport intérieur routier de marchandises

en Gt-km, évolutions en %

	2000	2006	2007	2007/ 2006
Pavillon français (1)	218,5	220,6	229,2	3,9
Total PL (PTAC>3,5t)	197,4	198,8	207,0	4,1
National (PTAC>3,5t)	179,2	182,8	191,5	4,7
Compte propre	30,4	32,0	30,0	-6,1
Compte d'autrui	148,9	150,8	161,5	7,0
International (PTAC>3,5t)	17,8	15,7	15,2	-3,1
Transit	0,4	0,3	0,3	ns
VUL (PTAC<3,5t) (2)	21,0	21,7	22,2	1,9
Pavillon étranger (1) (3)	82,9	92,1	94,5	2,6
Transit (3)	50,5	56,2	56,7	1,0
International (3)	27,5	31,0	32,6	5,2
Cabotage (4)	4,8	5,0	5,2	4,7
Tous pavillons	301,4	312,7	323,7	3,5
TRM national	205,1	209,5	218,9	4,5
TRM international	45,3	46,7	47,8	2,4
Transit	50,9	56,5	57,0	1,0
TRM hors transit	250,5	256,2	266,7	4,1

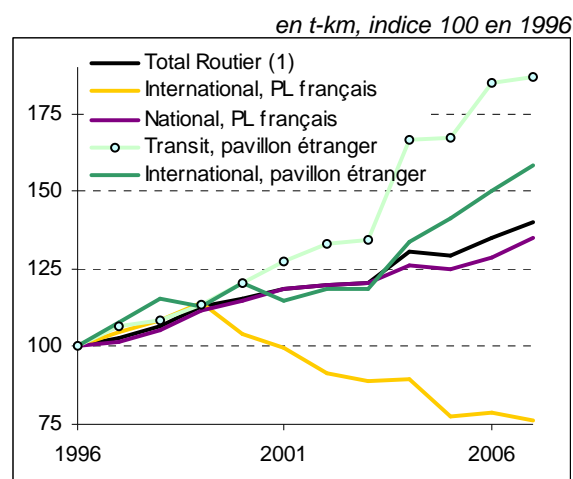
Source : MEEDDAT/SESP, Eurostat

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

(2) Les transports par VUL sont classés en national ; croissance tendancielle pour 2007 ;

(3) Voir encadré ci-contre

(4) Estimation 2006 conservatoire : évolution similaire à celle des PL français au national.

Figure M2.3 Évolution du transport intérieur routier de marchandises

Source : MEEDDAT/SESP

(1) y compris VUL, transit réalisé par le pavillon français et cabotage

Avertissement

Les niveaux des transports intérieurs terrestres sont en cours de réévaluation.

Concernant le pavillon étranger, les séries en cours, qui sont basées sur l'enquête « Transit 1993-1994 » et sur les données douanières (en tonnes) semblent sensiblement sous-évaluées.

En effet, année après année, le pavillon étranger opère de plus en loin en France : d'un transport d'échange transfrontalier au début des années 90, le pavillon étranger est devenu un acteur prépondérant pour les transports d'échange avec l'ensemble des régions françaises. Structuellement, pour des mêmes tonnages en échange, les trajets en France se sont donc rallongés. L'évolution des tonnes-kilomètres intérieures à partir des tonnages a donc été tendanciellement sous-estimée.

Les travaux en cours pour estimer de nouveaux niveaux et rétropoler les séries sur longue période s'appuient très largement sur le système européen harmonisé d'enquêtes TRM ainsi que sur la nouvelle enquête « Transit » (2004-2005). Leur finalisation est en attente d'une matrice origine-destination issue de la base de données Sitram, des résultats du sondage de la circulation 2004-2005 et des retours des travaux d'Eurostat visant à la « territorialisation » de l'ensemble des transports routiers réalisés en Europe.

À ce stade, les travaux intermédiaires donnent, pour l'année 2004 :

- 46,3 Gt-km au lieu de 27,5 Gt-km dans les séries actuelles pour l'international (échange),
- 60 Gt-km au lieu de 50,5 Gt-km dans les séries actuelles pour le transit,

Par la même occasion, de nouvelles estimations seront réalisées pour les véhicules utilitaires légers immatriculés en France, sur la base des enquêtes VUL 2001 et VUL 2006.

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

évolutions en %, niveaux en Gt-km

	06/05	07/06	2007
Produits agricoles et alimentaires	0,8	2,3	57,1
Minéraux et matériaux de construction	8,0	5,1	38,9
Machines, véhicules, produits manufacturés	1,1	6,5	83,2
Autres	6,4	-0,4	27,6
Ensemble	2,9	4,1	206,7

Source : MEEDDAT/SESP

Champ : PL immatriculés en France, hors transit

M3 - Le transport ferroviaire de marchandises

Forte croissance du transport ferroviaire de marchandises en 2007

L'année 2007 connaît une forte accélération de la croissance du transport ferroviaire de marchandises (+ 4,1 % en données provisoires après + 0,8 % en 2006). Elle est du même ordre de grandeur que la croissance des transports intérieurs terrestres de marchandises. Elle marque une deuxième année de stabilisation des tonnes-kilomètres réalisées par la SNCF, malgré les grèves de novembre qui ont pénalisé le trafic. L'augmentation globale du transport ferroviaire est donc assurée par l'apparition des nouveaux opérateurs qui accroissent à nouveau leur part de marché : après le lancement du service commercial de trois nouvelles entreprises ferroviaires en 2006, l'année 2007 voit l'apparition de trois autres concurrents (fiche S5).

Baisse sensible du fret conventionnel à la SNCF, en lien avec la conjoncture

Le transport ferroviaire conventionnel réalisé par la SNCF, fortement soumis à l'activité de ses principaux clients, est en baisse de 2,4 %. Cela s'explique par l'importante diminution des transports de produits agricoles (- 1,4 %), notamment au deuxième semestre, dans un contexte de baisse de la production céréalière française (fiche A2) mais également, tout au long de l'année, par la diminution des transports de produits alimentaires (- 13,1 %) dont la baisse est accentuée par la politique de réduction des dessertes et l'apparition de la

concurrence. La baisse concerne également les matériaux de construction (- 5,8 %), qui bénéficient pourtant d'une conjoncture encore porteuse : cela s'explique par le report sur d'autres opérateurs et par l'achèvement du chantier de la LGV Est représentant un marché captif.

Ces segments contrastent avec la bonne tenue de la demande de l'industrie en transports ferroviaires : les transports en minerais et produits métallurgiques par la SNCF sont stables par rapport à 2006 tandis que les transports de produits manufacturés connaissent une nette hausse (+ 6,2 %).

Le transport combiné repart nettement à la hausse

A l'inverse, dans la suite du redressement observé en 2006, le transport combiné connaît une forte croissance en 2007 : la progression est de 8,3 % en tonnes-kilomètres pour la seule SNCF. Le transport combiné bénéficie de l'ouverture de nombreuses lignes au cours de l'année, opérées principalement pour le compte de Novatrans et Naviland Cargo : Fos - Vénissieux, Clermont-Ferrand - Vénissieux, Le Havre - Valenton, Lille - Bordeaux - Bayonne, Anvers - Perpignan, Rotterdam - Vénissieux, Le Havre - Cognac... Ces liaisons se développent donc au départ ou à l'arrivée des principaux ports et / ou sur des longues distances, quasi-assimilables à du transit. Le ferroviaire se repositionne donc sur les hinterlands maritimes, à l'instar du transport fluvial.

Le « Haut débit ferroviaire »

La restructuration à la SNCF se poursuit en 2007 avec le lancement du « Haut débit ferroviaire », plan à horizon 2009 qui concerne notamment l'acheminement du wagon isolé. Le plan vise à la pérennisation de cette activité en France et en Europe, notamment face à la croissance externe de Railion (DB-fret) dans de nombreux pays européens, y compris en France (rachat de parts dans EWS, opérateur britannique sur le réseau français).

Lancé en milieu d'année 2007 ce plan prévoit une massification des flux construite autour de 3 ou 4 « hubs » connectés à une trentaine de plate-formes de tri et de distribution locales ainsi qu'au réseau européen, grâce aux partenariats passés pour accroître l'interopérabilité européenne (Aline avec CFF ; Sibelit avec B-Cargo, CFL et CFF par exemple). Ces flux bénéficieront d'une intensification des fréquences (fonctionnement des centres de tri 24h/24, départs fréquents) et d'un acheminement en 48 heures. Cette réorganisation doit permettre de mieux utiliser les moyens de production.

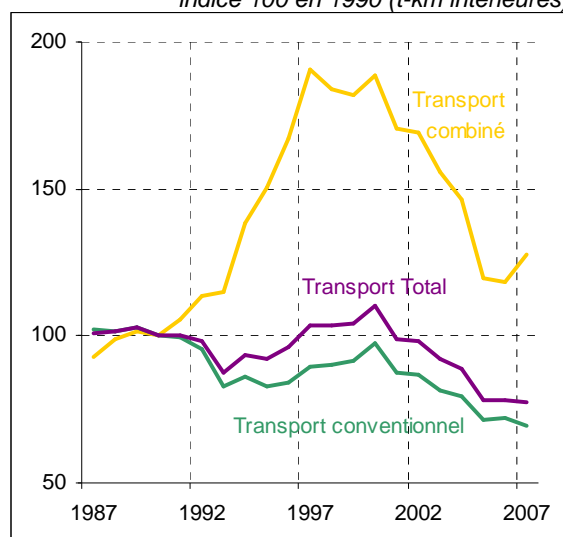
La mise en place du haut débit s'accompagne de la fermeture de 262 gares au wagon isolé dont les trafics ont vocation à être reportés et concentrés sur des gares proches. La desserte finale pourrait aussi être réalisée grâce à la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité. La démarche a également débouché sur la création de Proxirail, exemple de partenariat entre chargeurs, partenaires financiers et la SNCF (transporteur ferroviaire) visant à la mise en place d'un opérateur ferroviaire de proximité sur la région Centre ; parallèlement, la région Centre et l'Etat se sont engagés pour 30 M€ pour la régénération du réseau régional.

Figure M3.1 Le transport intérieur ferroviaire de marchandises*niveaux en Gt-km, évolutions en %*

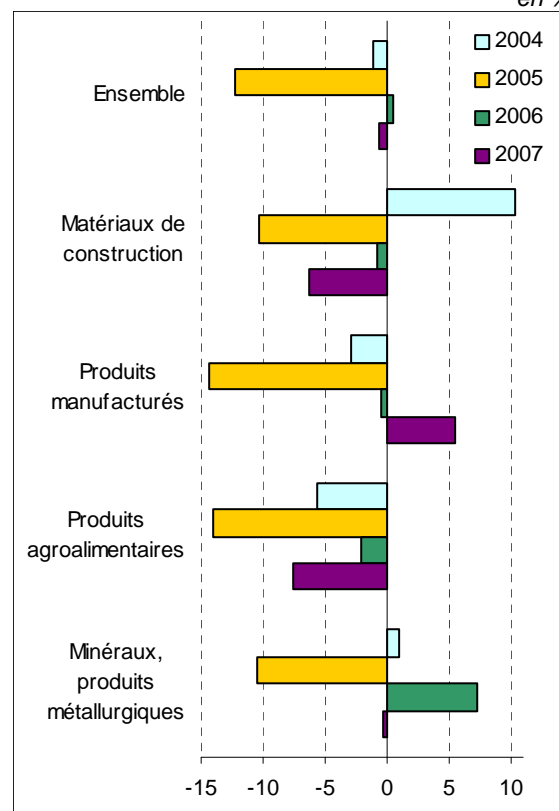
	2000	2006	2007	2007/ 2006	TCAM 2006/ 2000
Ferroviaire (*)	57,7	40,9	42,6	4,1	-5,6
dont SNCF	57,7	40,7	40,6	-0,1	-5,7
national	29,9	22,6	22,7	0,6	-4,6
international	18,5	13,2	13,2	-0,1	-5,5
transit	9,3	4,9	4,8	-3,2	-10,1

Source : MEEDDAT/SESP,

(*) y compris nouveaux opérateurs ferroviaires, à l'exception de B-Cargo et de CFL pour l'année 2006 dont l'activité commerciale a débuté respectivement les 11 et 16 décembre 2006.

Figure M3.2 Évolution du transport combiné et conventionnel à la SNCF*indice 100 en 1990 (t-km intérieures)*

Source : SNCF

Figure M3.3 Évolution annuelle des principales marchandises transportées par rail à la SNCF*en %*

Source : SNCF

M4 - Le transport intérieur fluvial de marchandises

Après deux ans et demi de très bonne tenue du transport fluvial l'année 2007 est marquée par un net recul en rythme annuel. La diminution des tonnes-kilomètres (- 5,1 %) se fait sentir tant au national (- 5,8 %) qu'à l'international (- 4,2 %). Malgré ce retournement à la baisse, le niveau des transports fluviaux de marchandises reste élevé par rapport à la période précédant 2004. De plus, les tonnages transportés ne diminuent que de 0,9 %, l'écart avec les tonnes-kilomètres s'expliquant par une diminution de la distance moyenne parcourue sur le territoire.

La baisse des transports fluviaux provient des transports de pondéreux en vrac

La baisse des tonnes-kilomètres en mode fluvial s'explique majoritairement par la diminution du transport de pondéreux : charbon, pétrole brut, céréales et sel représentent à eux seuls une baisse de 0,5 milliard de tonnes-kilomètres, à comparer à une baisse totale pour le transport fluvial de 0,4 milliard. La baisse des tonnages transportés pour ces types de produits est particulièrement marquée sur le bassin Rhône-Saône où les distances parcourues sont plus importantes, notamment que sur le bassin de la Seine, ce qui explique l'écart entre les évolutions des tonnages transportés et des tonnes-kilomètres réalisées.

Dans un contexte de baisse de la production française de céréales et d'effervescence sur les marchés mondiaux (fiches A), le transport fluvial de produits agricoles et alimentaires connaît une baisse de 8,1 %. La diminution des transports de blé, de plus de 10 %, contribue largement à cette baisse, mais les autres céréales et les produits dérivés (farines) sont également en net repli. A l'inverse, les transports fluviaux d'engrais connaissent une hausse de plus de 40 % qui ne compense pas la baisse sur les céréales.

Les transports de combustibles fossiles sont également en forte baisse : les transports de charbon diminuent de 18 % en raison de la douceur de l'hiver qui a limité la demande ; ceux de pétrole brut ont diminué de plus de moitié, en partie en raison de la fermeture technique de la raffinerie de Feyzin (Lyon).

La douceur de l'hiver a également affecté le transport de sel qui accuse une baisse de

124 millions de tonnes-kilomètres. Les transports d'autres minéraux et des matériaux de construction sont également en légère baisse malgré la bonne tenue de l'activité dans le secteur du BTP.

Cette baisse des transports fluviaux de produits pondéreux est accentuée par la baisse des transports fluvio-maritimes sur le réseau fluvial français (- 5 % en tonnes-kilomètres et - 25 % en tonnes). En effet, malgré une bonne tenue pour le transport de minerais, le transport fluvio-maritime subit une baisse importante sur le transport de charbon (- 15 %) et, dans une moindre mesure, sur le transport de produits pétroliers.

À l'inverse, le transport fluvial de conteneurs toujours à la hausse

Les transports de marchandises conteneurisées continuent de croître fortement (+ 7,3 % en tonnes-kilomètres, soit une croissance de 9,6 % en EVP pour 460 000 unités). Cette croissance s'explique à nouveau par les trafics de conteneurs au départ des deux principaux ports maritimes français de conteneurs. Sur le bassin Seine - Oise (+ 29,2 % en EVP), le transport fluvial s'affirme sur l'interland maritime du port du Havre où il bénéficie de la mise en service de Port 2000 qui a permis une hausse de 25 % des conteneurs maritimes traités (fiche M5) ; mais il profite également de nouveaux trafics pour l'accès à Paris et à l'Île-de-France. Le bassin Rhône - Saône connaît également une forte croissance de son trafic de conteneurs (+ 9,5 % en EVP), s'affirmant comme un axe essentiel pour la desserte du port de Marseille.

Le transport fluvial ne semble donc pas subir de concurrence de la part du transport ferroviaire pour lequel le transport de conteneurs est également en croissance cette année, y compris avec l'ouverture de lignes de conteneurs au départ des ports du Havre et de Marseille.

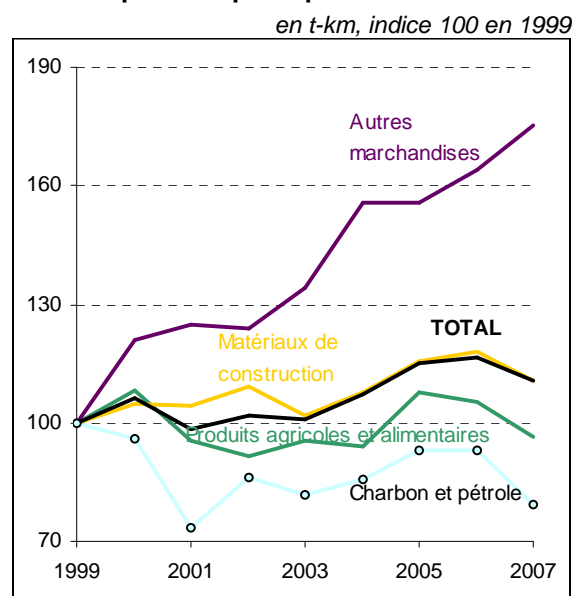
Les autres bassins ne bénéficient pas d'une telle croissance. Notamment, le nombre d'EVP sur les ports français du Rhin est en baisse de 6 %, malgré la mise en service de nouveaux portiques au port de Mulhouse-Ottmarsheim.

Figure M4.1 Évolution du transport fluvial en 2007

	évolutions en %			
	2000	2006	2007	07/06
En millions de tonnes				
Ensemble	58,7	62,3	61,7	-0,9
Transport national	26,7	30,6	29,9	-2,1
Transport international	32,0	31,8	31,8	0,2
En millions de t-km				
Ensemble	7261	7950	7544	-5,1
Transport national	4141	4645	4378	-5,8
Transport international	3120	3305	3166	-4,2
Fluvio-maritime (Mt-km)	286	398	378	-5,0
Conteneurs (milliers d'EVP)	204	419	459	9,6

Source : VNF

Champ : hors fluvio-maritime et transit rhénan

Figure M4.3 Évolution des transports fluviaux pour les principales marchandises

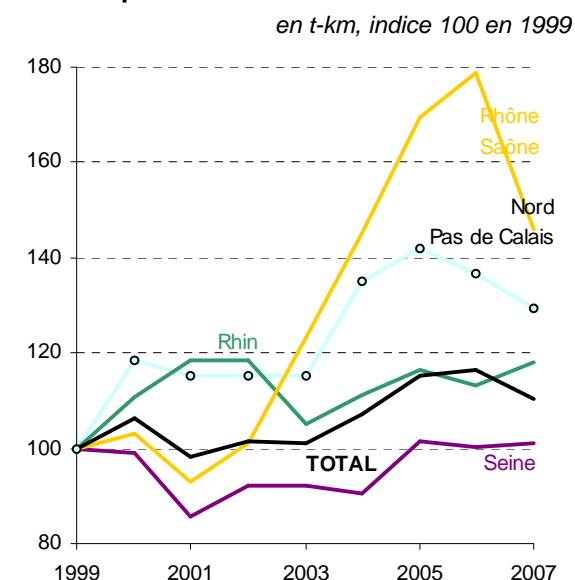
Source : VNF

Figure M4.2 Évolution du transport fluvial en 2007 par type de marchandises (*)

	niveaux en M t-km, évolutions en %			
	2000	2006	2007	07/06
Produits agricoles	1539	1511	1372	-9,2
Denrées alimentaires, fourrages	487	460	439	-4,4
Combustibles minéraux	773	761	617	-18,9
Produits pétroliers	708	676	603	-10,8
Minerais, déchets métallurgiques	203	269	266	-1,1
Produits métallurgiques	408	383	423	10,4
Minéraux bruts et matériaux de construction (yc sel)	2376	2678	2515	-6,1
Engrais	159	179	250	39,4
Produits chimiques	390	424	403	-4,9
Machines, véhicules, transactions spéciales (conteneurs)	217	611	656	7,3
Total fluvial (*)	7261	7952	7544	-5,1

Source : VNF

(*) hors fluvio-maritime et transit rhénan

Figure M4.4 Évolution des transports fluviaux par bassin

Source : VNF

M5 - Le transport maritime de marchandises

Après plusieurs années de forte hausse des tonnages de marchandises traitées dans les ports français, leur croissance ralentit en 2007, avec une progression de 0,5 % après 2,8 % en 2006. Les tonnages de vracs sont en baisse cette année et contribuent fortement à ce ralentissement. Hors pétrole brut et raffiné les tonnages traités augmentent de 2,8 %. À l'inverse du vrac, les marchandises diverses connaissent une très forte croissance, et notamment les conteneurs (+ 17 %) qui bénéficient de la mise en service des nouvelles infrastructures portuaires au Havre.

La baisse s'explique par celle des tonnages de vracs

Les vracs liquides traités dans les ports maritimes français sont en forte baisse : tant le pétrole brut en entrée (- 1,7 %) que les trafics de produits raffinés (- 4,2 %) expliquent cette forte baisse. A Marseille, principal port français pour les produits pétroliers, la baisse des tonnages est en partie liée à la fermeture de la raffinerie de Feyzin sur le Rhône, qui a fortement limité la demande en transports de vracs liquides. Mais la baisse concerne également les entrées de pétrole brut et de produits raffinés dans les autres ports : elle s'explique en partie par la douceur de l'hiver 2006-2007 qui a limité la demande énergétique, notamment en fioul domestique, mais également l'activité des raffineries françaises. Les sorties de produits raffinés se portent mieux, avec une quasi-stabilité sur l'ensemble des ports, malgré la forte baisse enregistrée au Havre.

Les tonnages de vracs solides sont également à la baisse (- 2 % en métropole). Les entrées connaissent une moindre baisse, les matériaux de construction restant orientés à la hausse, à l'instar des engrais et de la nourriture pour animaux, tirées par les importations visant à satisfaire la demande intérieure. Mais les entrées de charbon et de minerais connaissent une forte baisse en raison de la douceur de l'hiver et de la hausse des prix des matières premières qui a pu ralentir la demande en

inputs industriels. Ce sont les sorties (- 9,7 %) qui expliquent majoritairement la baisse des tonnages, touchant tant le Havre que Dunkerque. La baisse des exportations françaises de céréales via les ports européens français explique les trois quarts de cette baisse, mais les autres vracs liquides sont également en baisse.

Forte hausse sur les conteneurs

L'année 2007 est à l'inverse marquée par la forte hausse des tonnages de conteneurs (+ 17,1 % pour l'ensemble des ports métropolitains).

Elle est tirée par la mise en service des nouvelles infrastructures au Havre, qui connaît une progression de 25 % des tonnages de conteneurs traités (+ 30 % en entrée et + 20 % en sortie). Le Havre représente désormais 63 % des trafics de conteneurs en métropole et reprend, cette année, des parts de marché aux autres grands ports de la façade de la Manche, qui connaissent malgré tout des croissances fortes : Zeebrugge, Rotterdam et Anvers affichent également une croissance sur les conteneurs à deux chiffres, tandis que les ports allemands progressent de 7,6 %. Mais le repositionnement du port du Havre se fait également au détriment des ports français proches (Dunkerque et Rouen).

A Marseille, la hausse est également soutenue (+ 8,1 %) et les conteneurs atteignent la barre des 10 millions de tonnes traitées. Mais la progression reste inférieure à celle de ses concurrents sur la façade méditerranéenne, avec une croissance à deux chiffres à Valence, Barcelone ou Gênes.

Les tonnages en autres marchandises diverses progressent plus modérément (+ 1,7 %) : Marseille et Dunkerque progressent assez fortement mais la stabilité du trafic roulier de marchandises à Calais, après la forte progression de 2006, pèse sur l'évolution des tonnages globaux.

Figure M5.1 Activité des principaux ports de commerce français en 2007

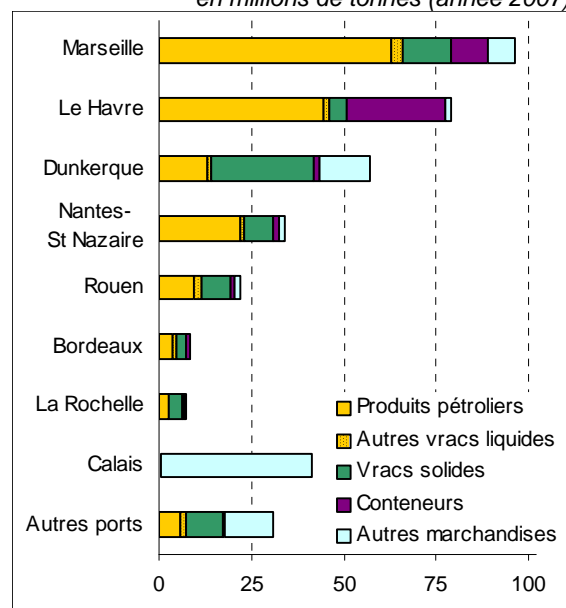
en millions de tonnes, évolutions en %

	Entrées		Sorties		Total	
PORTS AUTONOMES (7 ports)	221,2	-0,1	83,2	0,9	304,4	0,2
Vracs liquides	137,9	-3,1	30,0	-0,6	167,9	-2,6
dont pétrole brut	93,3	-17	0,1	-61,3	93,4	-2,0
dont produits raffinés	26,8	-7,6	24,9	-0,2	51,7	-4,2
Vracs solides	51,4	-0,8	16,5	-9,7	67,8	-3,1
dont céréales	0,6	1709,2	10,4	-11,7	11,0	-7,0
dont charbon	16,3	-6,2	2,3	-4,2	18,5	-6,0
dont minerais	20,4	-9,4	0,2	-23,5	20,5	-9,5
March. diverses	31,9	17,1	36,7	8,0	68,7	12,0
dont conteneurs	19,4	217	22,3	13,4	41,7	17,1
dont Ro/Ro (véh. embarqués)	8,5	2,0	10,5	6,1	19,0	8,7
P.I.N. (12 ports)	38,5	2,6	34,0	-0,7	72,5	1,0
Vracs liquides	6,1	-2,6	13	2,8	7,4	-0,2
Vracs solides	7,8	13,0	2,8	-9,9	10,6	6,0
Marchandises diverses	24,5	0,9	29,9	-0,3	54,5	0,3
dont Calais*	18,5	0,6	23,1	-0,5	41,5	0,0
Total métropole (20 ports)	259,7	0,3	117,2	0,4	376,9	0,4
Outre-mer (3 ports)	8,6	3,6	2,3	9,9	10,8	4,9
TOTAL (23 ports)	268,3	0,4	119,5	0,6	387,8	0,5

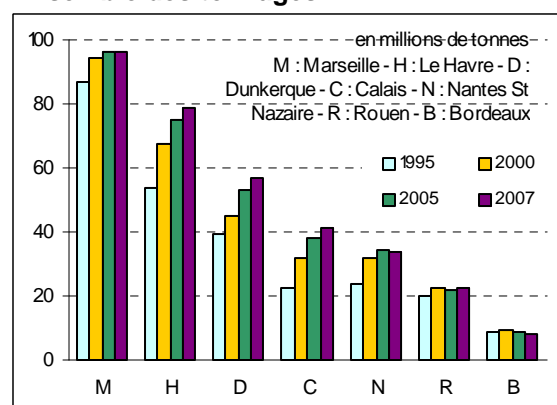
Source : DTMRF

Figure M5.2 Les marchandises traitées dans les principaux ports de métropole

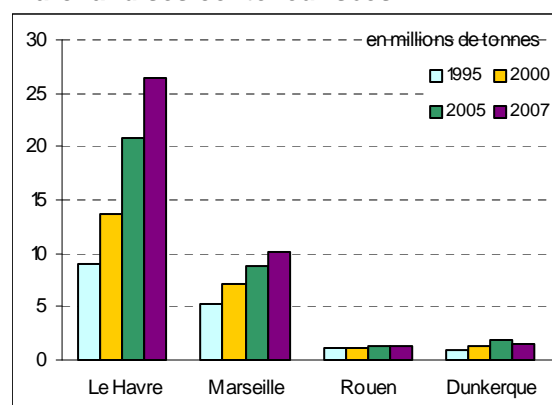
en millions de tonnes (année 2007)



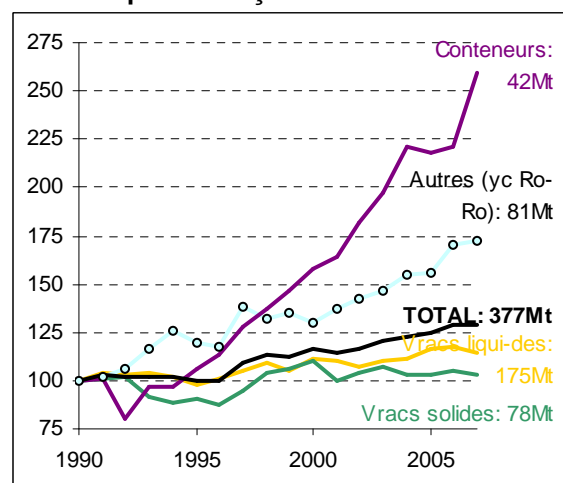
Source : DTMRF

Figures M5.3 et M5.4 Tonnages dans les principaux ports français**Ensemble des tonnages**

Source : DTMRF

Marchandises conteneurisées

Source : DTMRF

Figure M5.5 Les marchandises traitées dans les ports français

Source : DTMRF

Figure M5.6 L'activité des principaux ports européens de conteneurs

en millions de tonnes, évolutions en %

	Ensemble des tonnages		Marchandises conteneurisées	
Le Havre	78,8	6,7	26,4	25,3
Hambourg	140,4	4,1	95,8	7,1
Brême	69,2	6,3	48,8	8,7
Rotterdam	406,8	8,0	104,6	11,5
Anvers	182,9	9,3	94,5	17,0
Zeebrugge	42,1	6,6	20,3	13,0
Bilbao	38,4	3,3	5,9	5,2
Marseille	96,3	-3,7	10,1	8,1
Algeciras	69,3	4,3	42,4	8,4
Valence	53,3	12,6	25,4	12,6
Barcelone	50,0	7,8	32,5	15,5
Gênes	57,2	4,0	18,8	13,4
La Spézia	19,4	0,6	13,4	8,0

Source : DTMRF

V – Les transports de voyageurs

V1 - Les transports intérieurs de voyageurs

Le transport intérieur de voyageurs repart à la hausse en 2007 (+ 0,9 %), après deux années de légère décroissance, ce qui peut notamment s'expliquer par une accélération de la croissance de l'emploi total, impliquant des déplacements domicile-travail plus nombreux, mais également par des départs en vacances en voiture particulière plus nombreux. Cette inversion de tendance est liée à la reprise de la circulation des voitures particulières (+ 0,6 %), qui avait connu un recul les deux années précédentes. Les transports collectifs (+ 2,5 %) restent sur une bonne dynamique malgré les grèves qui ont perturbé le trafic à la SNCF et à la RATP à l'automne 2007.

La circulation automobile repart à hausse...

La croissance de la circulation des voitures particulières en 2007 est estimée à 0,6 % en moyenne annuelle (fiche C1). La croissance du parc moyen (+ 1,0 %), en légère accélération par rapport à l'année précédente, conjuguée à une baisse des parcours annuels moyens, moins marquée que les années précédentes (- 0,4 % après - 1,4 % en moyenne entre 2001 et 2006), rendent compte de cette évolution.

La moindre baisse des parcours moyens peut s'expliquer par la quasi-stabilité, en moyenne annuelle, des prix des carburants : les relevés de prix de la Direm font état d'une progression de 2,9 % pour le supercarburant et de 1,5 % pour le gazole, à comparer à une hausse de 1,5 % de l'indice général des prix de l'Insee. Cette stabilisation des prix a pu permettre de mieux satisfaire la demande en mobilité, tendanciellement croissante. En 2007, cette demande semble s'être portée tout particulièrement sur les déplacements touristiques des français durant l'été, qui ont induit une hausse de la circulation liée aux trajets longue distance. Plus ponctuellement, la hausse de la circulation a également pu être influencée par les conditions de circulation et d'utilisation des véhicules (par exemple, moindre baisse des vitesses) ou par des déplacements contraints en véhicule personnel, lors des grèves à la SNCF et à la RATP en fin d'année.

La progression de la circulation routière semble se porter tout particulièrement sur les trajets longue distance, comme en témoigne la croissance observée sur les autoroutes

concedées (+ 3,2 % pour les véhicules légers). Mais cela ne suffit pas à expliquer l'ensemble : il semble que, contrairement aux années précédentes, la circulation soit également en légère hausse sur les autres réseaux (+ 0,3 %) et donc, probablement, sur les courts trajets.

...mais ne remet pas en cause la croissance des transports collectifs

Les transports collectifs de voyageurs continuent de croître assez fortement cette année.

L'accroissement de l'offre dans les réseaux urbains de province semble porter ses fruits : le nombre de voyageurs est en hausse de 6,3 % (source UTP) par rapport à 2006. Parallèlement, le TER enregistre une croissance de 4,3 % sur l'année résultant d'un élargissement de l'offre lié à la restructuration des lignes autour de la LGV Est mais également par une diminution des trafics lors des grèves de novembre. La mise en place de systèmes de tarification et de billettique intégrés a également pu bénéficier à l'ensemble de ces réseaux. En Ile-de-France, la mesure des voyageurs-kilomètres sur l'année est fortement perturbée par les grèves d'octobre et de novembre à la RATP et à la SNCF. Pour autant, il semble que la fréquentation sur ces réseaux s'est accélérée : les transports de voyageurs sur le réseau Transilien affichent une progression de 5,2 % tandis que la RATP estime à 2,9 % la croissance « hors effet grève » (après respectivement 3,9 % et 1,9 % en 2006).

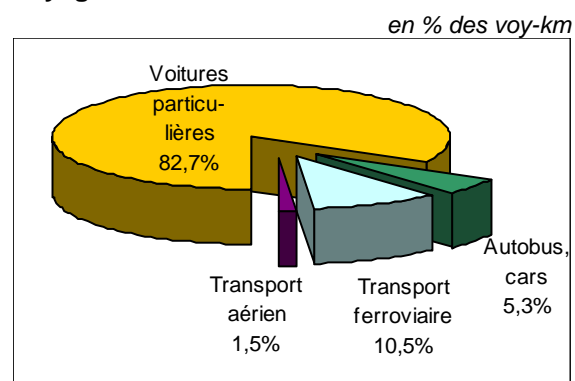
Sur la plus longue distance, l'année est marquée par la mise en service de la LGV Est. Celle-ci a pénalisé la croissance des transports aériens métropolitains dont le léger recul s'explique par la baisse de la fréquentation sur les liaisons entre Paris et Strasbourg ou Bâle-Mulhouse. Pour autant, la croissance des transports sur les autres lignes TGV au départ de Paris ralentit, exception faite de l'Eurostar, alors que les transports aériens sur les radiales stagnent. À l'inverse, les transports aériens nationaux connaissent une forte croissance sur les liaisons transversales (+ 5,6 % en nombre de passagers), à l'instar des liaisons TGV – Jonctions (+ 4,2 % en voyageurs-kilomètres).

Figure V1.1 Les transports intérieurs de voyageurs

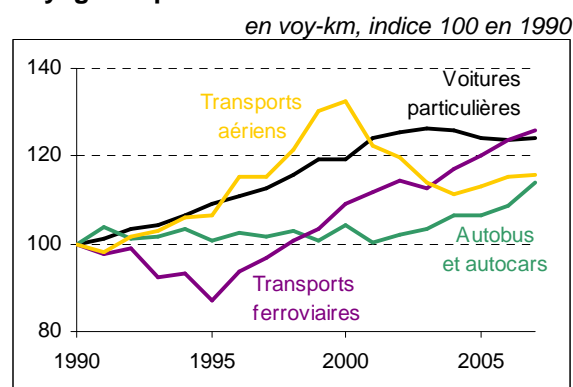
évolutions en %, niveaux en G voy-km

	évolution				Niveau
	2004	2005	2006	2007	2007
Voitures particulières	-0,2	-1,3	-0,5	0,6	727,8
Transports collectifs	3,2	1,6	2,7	2,5	153,3
Autobus, cars	3,0	-0,4	2,3	5,0	47,1
dont RATP	4,5	-0,2	0,8	1,1	2,8
Transports ferrés	4,2	2,7	2,9	1,6	92,9
dont SNCF	3,6	2,9	3,0	1,9	80,3
(TGV)	4,6	3,1	3,0	5,8	46,6
dont RATP	8,0	1,2	2,3	-1,4	11,7
Transports aériens	-2,2	1,4	2,2	0,3	13,2
Ensemble	0,3	-0,8	0,0	0,9	881,1

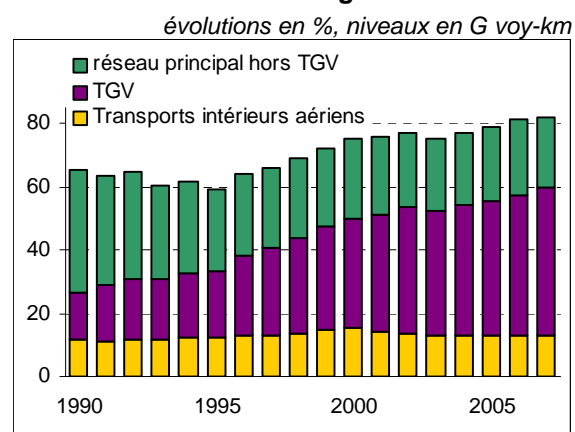
Sources : SNCF, RATP, DGAC, Optile, MEEDDAT/SESP, Certu, Bilan de la circulation

Figure V1.2 Les transports intérieurs de voyageurs

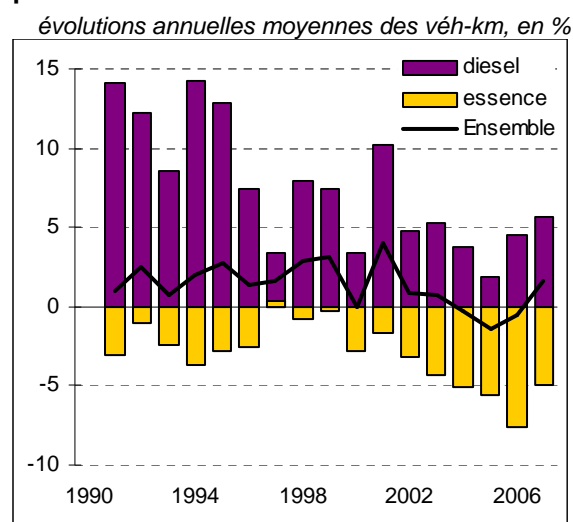
Sources : SNCF, RATP, DGAC, Optile, MEEDDAT/SESP, Certu, Bilan de la circulation

Figure V1.3 Les transports intérieurs de voyageurs par mode

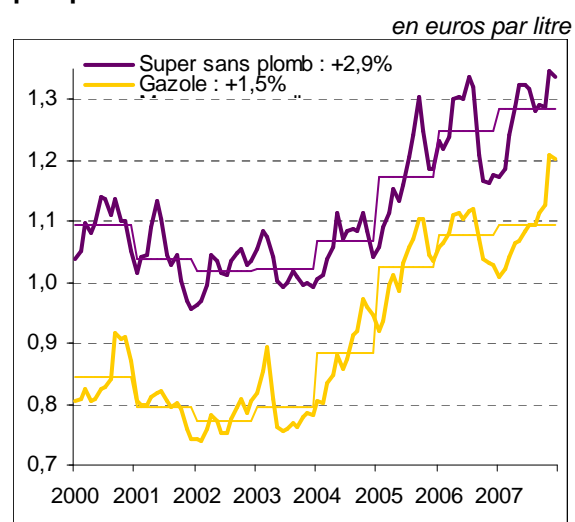
Sources : SNCF, RATP, DGAC, Optile, MEEDDAT/SESP, Certu, Bilan de la circulation

Figure V1.4 Les transports intérieurs aériens et ferroviaires longue distance

Sources : SNCF, DGAC

Figure V1.5 La circulation des voitures particulières en France

Source : Bilan de la circulation

Figure V1.6 Les prix des carburants à la pompe

Source : Direm, CPDP, calculs MEEDDAT/SESP

V2 - Le transport aérien de voyageurs

La croissance du transport aérien se poursuit en 2007. Mesurée en nombre de passagers, elle augmente de 6,2 % au total. Cette année encore, ce dynamisme trouve son origine dans la progression de la fréquentation des vols internationaux, en hausse de 8,0 %. Celle des vols intérieurs enregistre une légère baisse (- 0,4 %) après la hausse de l'année précédente (+ 2,2 %).

La croissance s'appuie essentiellement sur l'international

L'augmentation de l'activité est particulièrement significative pour les destinations internationales. Elle croît de 8,0 % dans l'ensemble, et même de 8,6 % avec l'Union Européenne. Les relations avec deux régions sont particulièrement dynamiques : le Moyen-Orient et le Maghreb. Parmi les 25 liaisons les plus importantes, les destinations hors UE particulièrement dynamiques sont l'Égypte, qui récupère partiellement les pertes de 2006, le Brésil et le Maroc.

Les relations intra-communautaires confirment leur progression des trois dernières années et augmentent encore, au rythme de 8,6 %. La clientèle touristique européenne, qui s'était effritée au cours des trois dernières années, contribue désormais à cette hausse.

Avec 18,6 % de croissance, les relations aériennes (passagers) avec l'Espagne dépassent celles avec l'Allemagne en niveau et se placent au deuxième rang. Le Royaume-Uni reste le premier pays partenaire mais sa croissance ralentit. C'est parmi les nouveaux entrants dans l'Union Européenne qu'on trouve les progressions les plus fortes, même si le nombre de passagers est encore faible : les pays Baltes avec 41 % pour la Lettonie, 37 % pour l'Estonie, 27 % pour la Lituanie et 22 % pour la Roumanie.

La croissance de l'activité intra-européenne a aussi pour moteur l'offre des compagnies à bas coûts. En passagers, elles contribuent à une grande part de cette croissance (7,8 points sur 8,6 %). Ainsi, le nombre de sièges offerts par ces compagnies a particulièrement progressé avec l'Espagne.

Faible recul pour les transports aériens nationaux

Le transport intérieur métropole-métropole (- 0,4 % en 2006 en passagers) décroît à un rythme très modéré, mais cette tendance

d'ensemble recouvre des évolutions très variées.

La fréquentation des vols entre Paris et les régions diminue nettement (- 2,3 %). Cette évolution négative est imputable pour 1,9 point à la baisse de l'activité sur la ligne Paris – Strasbourg après la mise en service du TGV Est au 2^{ème} trimestre 2007, ainsi qu'à la baisse sur la ligne Paris – Bâle-Mulhouse. Les autres destinations connaissent en 2007 une quasi-stagnation, ou une légère décroissance, mis à part la ligne Paris – Bordeaux qui progresse de 3,1 %.

La croissance des liaisons transversales depuis 2005 se confirme encore : le nombre de passagers augmente de 5,6 %. Même si les lignes les plus importantes en termes de passagers restent les mêmes, Lyon-Toulouse dépasse Bastia-Marseille. Mais ce sont de nouvelles liaisons qui expliquent cette année la croissance : + 12,6 % pour Marseille-Nantes, + 5,1 % pour Bordeaux-Marseille. Le transport aérien de passagers à destination des DOM reprend nettement en 2007 avec une hausse de 8 %, après une période de recul dû en partie à l'épidémie de chikungunya à La Réunion.

La fréquentation des aéroports.

Au total, la fréquentation des aéroports de la métropole est en hausse de 5,1 %. Les aéroports parisiens contribuent à plus de la moitié de cet accroissement ; ils poursuivent tous deux leur croissance à un rythme voisin de celui de 2006. En province, sont en essor les aéroports de Marseille (+ 14 %, après l'ouverture fin 2006 de l'aérogare MP2, destiné aux compagnies à bas coûts, et la création d'une dizaine de nouvelles liaisons), de Beauvais (+ 14 %) et de Lille (+ 12 %). À l'inverse, l'aéroport de Strasbourg connaît une baisse de fréquentation (- 15 %), liée au nouveau TGV Est.

La situation des aéroports d'outre-mer est elle aussi bien meilleure : la reprise de la fréquentation se confirme. Après un fort recul en 2006, Saint-Denis de la Réunion enregistre une hausse conséquente (+ 16 %), qui ne lui permet toutefois pas de retrouver le niveau enregistré en 2005.

Figure V2.1 La demande de transport aérien en 2007*en milliers de passagers, évolutions en %*

	Passagers		Mouvements d'avions	
	2007	07/06	2007	07/06
Métropole - International	94 769	8,0	975	5,3
Paris - International	65 324	6,8	559	5,0
Régions - International	29 445	10,5	416	5,6
Métropole - Métropole	23 217	-0,4	927	4,4
Paris - Régions	17 452	-2,3	581	3,9
Régions - Régions	5 765	5,6	443	6,5
Total hors Outre mer	117 985	6,2	1 275	2,5
Métropole - Outre mer	3 390	5,5	9	5,4
Outre mer - Intérieur	2 255	2,2	95	0,5
Outre mer - International	2 054	9,7	65	7,4
Total Outre mer	7 699	5,6	169	3,3
TOTAL FRANCE	125 684	6,2	1 540	3,1

Source : DGAC

Figure V2.2 La fréquentation des principaux aéroports français*en milliers de passagers, évolutions en %*

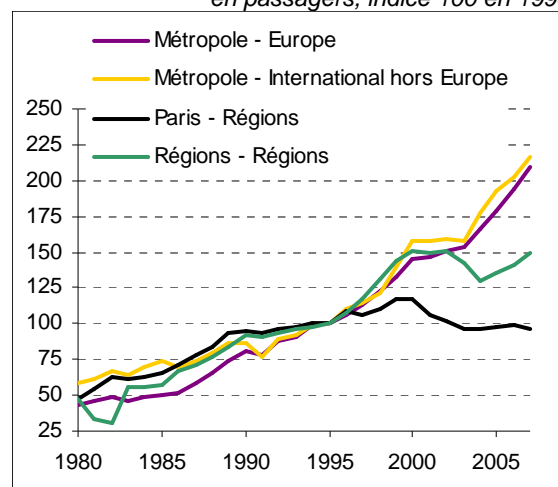
	Passagers locaux*		Mouvements d'avions**	
	2007	07/06	2 007	07/06
PARIS	85 965	4,8	777	1,9
Paris-CDG	59 550	5,5	544	2,0
Paris-Orly	26 416	3,2	233	1,6
Nice Côte d'Azur	10 381	4,6	173	5,2
Lyon Saint-exupéry	7 193	8,0	127	1,9
Marseille Provence	6 804	14,2	97	7,7
Toulouse Blagnac	6 111	3,6	81	1,3
Bâle-Mulhouse ***	4 261	6,8	60	2,1
Bordeaux Mérignac	3 408	5,6	51	1,8
Nantes Atlantique	2 519	8,0	37	-0,4
Beauvais Tille	2 155	14,1	15	15,8
Strasbourg	1 701	-15,0	35	-8,6
Montpellier Méditerranée	1 285	-2,9	15	-3,1
Sous-total (hors Paris)	45 817	6,0	692	2,9
Autres Province	12 829	3,6	267	-0,6
Total province	58 646	5,5	959	1,9
Total métropole	144 611	5,1	1 736	2,0
Pointe-à-Pitre / Le Raizet	1 863	6,2	29	0,7
Fort-de-France / Lamentin	1 602	4,0	24	0,8
Saint-Denis de la Réunion	1 520	16,1	11	0,4
Tahiti FAAA	1 494	-2,7	35	-6,7
Autres Outre Mer	3 474	3,5	164	6,6
Total Outre Mer	9 953	4,8	264	3,2
TOTAL	154 565	5,0	1 999	2,1

Source : DGAC

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

** Dans ce tableau sont comptabilisés à la fois les départs et les arrivées des avions

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

Figure V2.3 Evolution du nombre de passagers transportés par faisceau*en passagers, indice 100 en 1995*

Source : DGAC

Figure V2.4 Les principaux partenaires du transport aérien de passagers*en milliers de passagers, évolutions en %*

	2007	07/06	07/00
Royaume-Uni*	12308	1,5	5,4
Espagne**	8768	18,6	8,5
Allemagne	8048	5,9	5,2
Italie	7908	12,7	5,2
Etats-Unis	6130	1,0	-1,2
Maroc	4264	14,4	10,3
Tunisie	3559	8,2	3,8
Pays-Bas	2469	10,7	3,8
Algérie	2382	7,1	7,3
Suisse***	2370	5,4	-2,6

Source : DGAC

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

Figure V2.5 Les principales lignes intérieures métropolitaines*en milliers de passagers, évolutions en %*

Paires de villes (2 sens)	2007	07/06
PARIS - NICE	3200	-0,2
PARIS - TOULOUSE	3007	-0,8
PARIS - MARSEILLE	1836	-1,2
PARIS - BORDEAUX	1495	3,1
PARIS - MONTPELLIER	917	0,7
PARIS - STRASBOURG	743	-26,1
PARIS - LYON	679	-0,4
PARIS - BALE-MULHOUSE*	565	-17,3
AJACCIO MARSEILLE	270	2,6
BORDEAUX LYON	268	2,6
LYON NANTES	260	3,7
LYON TOULOUSE	259	5,1
BASTIA MARSEILLE	256	2,8
LYON NICE	167	0,8
MARSEILLE NANTES	163	12,6
BORDEAUX MARSEILLE	162	5,1

Source : DGAC

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

V3 - Le transport ferroviaire de voyageurs

L'année 2007 est marquée par la mise en service de la LGV Est, marquant une nouvelle étape dans la concurrence entre les modes ferroviaire et aérien sur la moyenne distance (fiche S5). Parallèlement, les transports de voyageurs sur les réseaux régionaux continuent de croître rapidement. Mais les transports ferroviaires sont perturbés par les grèves d'octobre et de novembre qui ont touché de façon diverse les différents segments (encadré et figure V5.3).

La mise en service de la LGV Est dope la croissance sur le segment TGV / Europe

Les transports de voyageurs sur les TGV et les lignes européennes connaissent, cette année, une hausse de 6,4 % du nombre de voyageurs-kilomètres. Elle s'explique pour plus des deux tiers par la mise en service de la LGV Est : cette ligne totalise 2,2 milliards de voyageurs-kilomètres entre le 10 juin 2007, date de la mise en service commercial, et le 31 décembre. Cette hausse se répercute à la baisse sur les grandes lignes classiques sur les liaisons Paris-Est.

En effet, les principales lignes TGV ne connaissent qu'une croissance très modérée cette année. Les liaisons sur la LGV Sud-Est semblent arriver à maturité, suite à la mise en service du TGV Méditerranée en 2001, avec une croissance de seulement 1,3 % des voyageurs-kilomètres. Les TGV Atlantique (+ 0,3 %) et Nord (+ 1,0 %) ne connaissent qu'une faible croissance.

À l'inverse, les liaisons TGV - Jonction (province à province) continuent de croître à un rythme soutenu (+ 4,2 %), de même que

l'Eurostar (+ 6,2 %) pour lequel le nombre de voyageurs-kilomètres n'a quasiment pas été affecté par les grèves de novembre. Le Thalys connaît lui une baisse de 5,1 % mais celle-ci s'explique par l'intégration d'une partie de ses lignes dans le périmètre des TGV – Jonction.

Sur les réseaux TER la hausse se poursuit

Côté TER, la grève a fortement touché la mobilité voyageurs avec un mois de novembre en retrait de 9,5 % par rapport à novembre 2006 et ceci plus fortement que le Transilien (cf. fiche V4). Cela s'explique sans doute par des reports modaux plus aisés pour les utilisateurs des TER en région que pour les usagers du Transilien : outre une utilisation de la voiture plus difficile en Ile-de-France en cas de grève compte tenu des temps de déplacement et de la congestion, les reports modaux de la route vers le train sont aussi plus récents pour le TER que pour le Transilien ; le retour à l'usage de la voiture semble ainsi plus aisé en province.

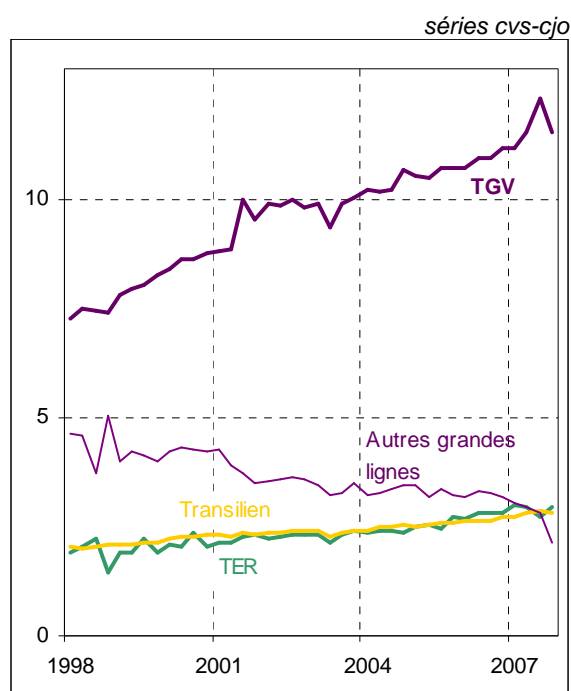
Malgré tout, l'année clôture sur une hausse de 4,3 % des voyageurs-kilomètres pour les TER, soit un rythme de croissance encore soutenu mais essentiellement acquis en début d'année. La croissance et la réorganisation de l'offre suite à la mise en place du TGV Est, la livraison de nouveaux matériels et l'attrait des tarifications régionales particulières ont participé à cette évolution.

Les grèves d'octobre et de novembre ont eu un impact nettement défavorable sur le trafic qui, d'après la SNCF, aurait augmenté de 5,6 % sans les mouvements sociaux.

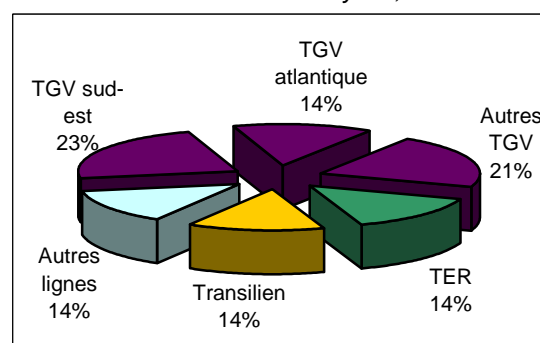
Figure V3.1 Evolution du transport ferroviaire de voyageurs (SNCF uniquement)*données trimestrielles cvs-cjo, évolutions en %, niveaux en G voy-km*

	évolutions annuelles						évolutions t/t-1 en 2007				Niveau 2007
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	T1	T2	T3	T4	
TGV	6,3	-0,8	5,1	3,1	3,0	6,4	0,1	3,2	6,7	-6,0	46,6
TER	3,6	-0,2	4,5	6,5	9,3	4,3	5,3	-1,7	-7,6	9,7	11,6
Transilien	2,6	-0,6	5,1	3,1	3,9	5,2	0,9	2,2	1,4	-1,5	11,2
Autres lignes	-7,2	-6,1	-1,0	-0,6	-2,3	-15,7	-3,9	-3,8	-4,8	-24,0	10,9
Total hors Transilien	2,6	-1,9	3,7	2,8	2,9	1,8	0,2	1,1	2,3	-6,4	69,1
TOTAL	2,6	-1,7	3,9	2,9	3,0	2,3	0,3	1,2	2,2	-5,7	80,3

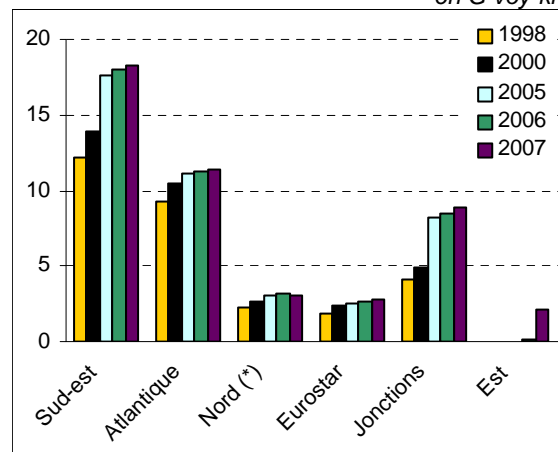
Source : SNCF ; cvs-cjo MEEDDAT/SESP

Figure V3.2 Transport de voyageurs par la SNCF

Source : SNCF ; CVS MEEDDAT/SESP

Figure V3.3 Répartition de l'activité voyageurs de la SNCF par type de réseau*en voy-km, données 2007*

Source : SNCF

Figure V3.4 Transport de voyageurs sur les différentes lignes TGV*en G voy-km*

Source : SNCF (*) y compris Thalys

Figure V3.5 Aperçu de l'impact des grèves par type de réseau*données brutes, évolutions en %*

	Croissance oct 2007 / oct 2006	Croissance nov 2007 / nov 2006	Croissance sur les 10 autres mois	Croissance annuelle
TGV hors Eurostar (*)	-1,7	-14,2	3,3	1,5
Eurostar	15,8	13,8	4,5	6,2
Autres grandes lignes (*)	-37,5	-37,1	-12,3	-15,7
TER	1,1	-9,5	6,2	4,3
Transilien	3,5	-1,9	6,2	5,2

Source : SNCF (*) hors TGV Est

V4 - Les transports collectifs urbains

Le transport collectif de voyageurs en Ile-de-France progresserait cette année de 1,9 % par rapport à 2006. La croissance est tirée par le Transilien qui connaît une hausse de 5,2 % des voyageurs-kilomètres, moins affecté par les grèves d'octobre et de novembre que le réseau de la RATP pour lequel le nombre de voyageurs-kilomètres est en baisse de 0,9 %.

Le Transilien SNCF toujours en hausse

Pour la quatrième année consécutive et malgré les grèves, le réseau Transilien connaît une hausse des voyageurs-kilomètres. L'année 2007 est même marquée par une légère accélération de cette croissance (+ 5,2 %), fruit d'un acquis de croissance important en début d'année (+ 2,6 % au quatrième trimestre 2006) mais aussi d'une croissance soutenue au deuxième et troisième trimestre 2007 (+ 2,2 % et + 1,4 %).

Le Transilien profite largement de la création du Forfait Gratuité Transport (FGT) en avril 2007 qui explique près de la moitié de la hausse. La substitution des cartes *Intégrale* aux cartes *Orange*, la progression des cartes Solidarité-Transport, dont les prix ont baissé en octobre 2006, et la bonne fréquentation touristique contribuent aussi à l'essor de l'activité. Le réseau Transilien enregistre aussi l'effet d'année pleine du tram-train Bondy-Aulnay et de la liaison Ermont-Saint-Lazare.

Les transports réalisés par la RATP restent sur une dynamique de croissance

Le recul de 0,9 % des voyageurs-kilomètres transportés par la RATP s'explique en grande partie par la limitation du trafic lors des grèves de fin d'année. En effet, les estimations données par la RATP font état d'une augmentation de 1,9 % du nombre de voyageurs, hors effet des grèves (encadré).

Les transports de surface de la RATP (+ 1,1 % après deux années de stagnation) profitent de l'amélioration des conditions de circulation en raison de l'achèvement des principaux chantiers de la voirie parisienne, notamment celui du tramway des maréchaux (T3). À l'inverse, sur le réseau ferré de la RATP, le nombre de voyageurs-kilomètres recule de 1,4 % sur l'année mais serait en hausse hors effets grèves, les résultats à fin septembre ayant capitalisé une hausse de 3,3 %.

Les renforts d'offre décidés par le STIF et mis en œuvre par la RATP expliquent la poursuite

de ce dynamisme : mise en service de la ligne de tram T3 en décembre 2006, allongement de l'amplitude des services métro/RER le soir jusqu'à 2h du matin, extension de la ligne 14 jusqu'à Olympiades, extension du TVM ouest Rungis – Croix de Berny... Le troisième trimestre bénéficie également d'un important afflux de la clientèle touristique cette année dans la capitale. Enfin,

En province, la fréquentation des transports urbains accélère fortement

Les indicateurs de suivi de l'activité en province font état d'une nette augmentation des transports de voyageurs sur les réseaux de transports en commun urbain : + 6,3 %, en nombre de voyages (source UTP). Les plus gros réseaux (plus de 250 000 habitants) expliquent quasi-intégralement cette forte croissance de la fréquentation, celle sur les autres réseaux restant modérée.

Les grands réseaux de province bénéficient d'un fort accroissement de l'offre sur l'année, avec de nombreuses mises en service de lignes, notamment sur site propre : ligne 1 du tramway à Marseille ligne B du métro à Toulouse le 30 juin, première ligne de tramway au Mans et à Nice en fin d'année. Bien qu'en nette accélération par rapport à 2006, cette hausse de l'offre ne se mesure pas nécessairement par l'indicateur d'offre kilométrique de l'UTP (+ 2,7 % en 2007 après + 1,2 %) car l'ouverture de ces lignes s'accompagne souvent d'une modification structurelle des réseaux, avec une diminution de la production sur les lignes de bus.

L'impact des grèves à la RATP

Si on compare les 4^{ème} trimestres de 2006 et de 2007, la variation est de - 4 % sur les bus de Paris, -3,1 % sur ceux de banlieue (y compris tram), - 13,8 % sur le métro et - 14,7 % sur les RER.

D'après la RATP, l'impact des grèves explique une baisse (- 6,6 %) pour les bus de Paris et pour les bus de banlieue (- 6,9 %), soit une poursuite de la croissance de l'ensemble du réseau de surface, à l'instar des 9 premiers mois de l'année sur lesquels il avait capitalisé une forte progression (+ 5,5 %) ; la croissance 2007 hors effets grèves serait de 5,1 %.

Toujours d'après la RATP, l'impact des grèves sur le métro est de - 12,6 % et de - 14,5 % sur les RER sur le quatrième trimestre. La grève explique donc quasi-intégralement la baisse observée ; la fréquentation hors effet des grèves serait donc stable au quatrième trimestre, soit une croissance annuelle de 1,9 %.

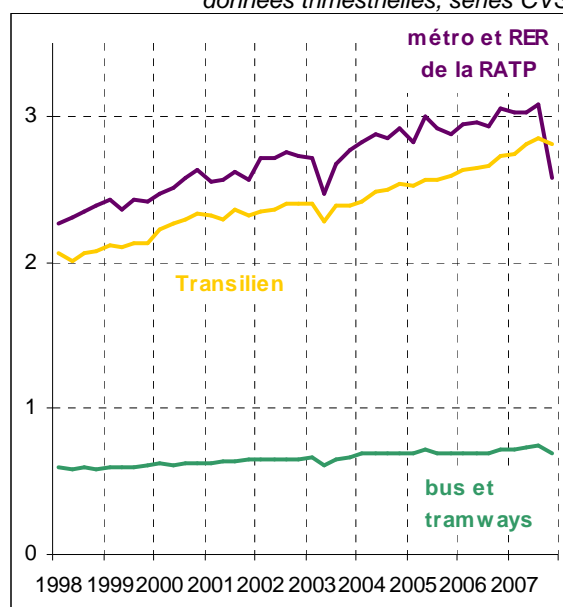
Figure V4.1 Evolution du transport collectif urbain de voyageurs*données trimestrielles cjo-cvs, évolutions en %, niveaux en G voy-km*

	évolutions annuelles						évolutions t/t-1 en 2007 (cjo-cvs)				Niveau 2007
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	T1	T2	T3	T4	
RATP	5,1	-2,2	7,9	1,0	1,9	-0,9	-0,7	0,6	1,8	-14,7	14,5
RER + métro	5,9	-2,6	8,0	1,2	2,3	-1,4	-1,0	0,4	1,9	-16,4	11,7
bus + tramway (1)	1,7	-0,5	7,3	0,4	0,2	1,1	0,8	1,7	1,3	-7,6	2,8
Transilien	2,6	-0,6	5,1	3,1	3,9	5,2	0,9	2,2	1,4	-1,5	11,2
Optile (2)	6,9	1,4	1,6	0,1	3,5	5,3	-	-	-	-	3,2
Ensemble IdF	4,2	-1,4	6,4	1,8	2,8	1,9	-	-	-	-	28,9
Métros de province	2,0	5,7	6,2	0,6	4,1	7,9	-	-	-	-	0,9
Bus de province	1,6	2,9	4,0	0,1	3,0	6,1	-	-	-	-	6,3
Ensemble province	1,6	3,2	4,3	0,2	3,1	6,3	-	-	-	-	7,3
Ensemble TCU	2,5	0,0	6,8	1,7	2,7	2,4	-	-	-	-	36,1

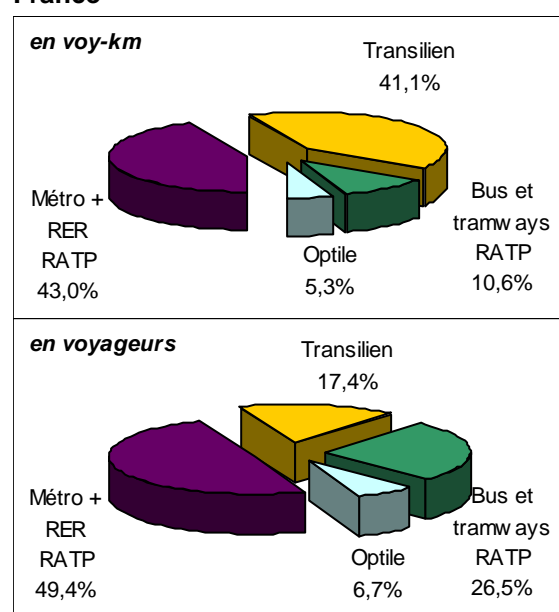
Sources : SNCF, RATP, Optile, UTP, Certu, MEEDDAT/SESP ; cjo-cvs MEEDDAT/SESP

(1) données comprenant les 4 lignes de tramway, y compris le T3, comptabilisé à partir de janvier 2007.

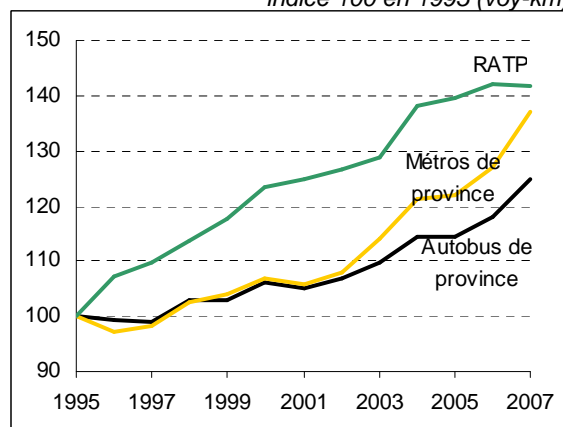
(2) évolutions rétrospectives sur la base des informations Optile ; niveaux des séries non modifiés

Figure V4.2 Transport collectif de voyageurs en Ile-de-France*données trimestrielles, séries CVS*

Sources : SNCF, RATP ; cjo-cvs MEEDDAT/SESP

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

Sources : SNCF, RATP, Optile

Figure V4.4 Evolution des TCU en province et en Ile-de-France*indice 100 en 1995 (voy-km)*

Sources : RATP, UTP, Certu, MEEDDAT/SESP

Figure V4.5 Aperçu de l'impact des grèves en Ile-de-France par type de réseau*données brutes, évolutions en %*

	Métro et RER RATP	Bus et tramways RATP	Transilien
octobre 2007 / octobre 2006	-4,0	1,3	3,5
novembre 2007 / novembre 2006	-32,2	-17,8	-1,9
10 autres mois 2007 / 10 autres mois 2006	2,3	3,1	6,2
Croissance annuelle	-1,4	1,1	5,2
Croissance annuelle "hors effet grèves" (*)	1,9	5,1	-

Sources : RATP, SNCF (*) estimations RATP

V5 - Les liaisons trans-Manche et avec la Corse

Sur l'ensemble des ports français de métropole, le nombre de passagers maritimes augmente (+ 1,8 %). Cette hausse s'explique par la stabilisation des parts de marché du maritime pour les liaisons trans-Manche, marché en croissance. Le maritime y avait perdu, ces dernières années des voyageurs au profit des autres modes (rail et aérien).

Trans-Manche : progrès du rail, reprise du maritime

La baisse tendancielle du transport maritime de voyageurs sur le littoral de la Manche et de la Mer du Nord (- 5,2 % par an entre 1997 et 2005) est désormais enrayée, enregistrant une hausse de 2,4 % (après + 0,2 % en 2006). Calais, premier port trans-Manche retrouve une légère croissance (+ 0,5 %), après une perte de 43 % du nombre de passagers entre 1997 et 2006 (- 6,1 % par an). Par ailleurs, cette embellie de la fréquentation de Calais peut expliquer la baisse du transport de passagers dans d'autres ports comme Boulogne (- 5,8 %), Ouistreham ou Dieppe. Le Havre, après avoir perdu en 2006 plus de la moitié de ses passagers suite au retrait de P&O, regagne des clients en 2007 (+ 15,4 %).

Le rail renforce sa position dans la concurrence modale trans-Manche, avec un nombre de passagers en hausse de 4,6 %. Cette augmentation touche tous les types de traversée : le nombre de voyageurs empruntant l'Eurostar a crû pour la quatrième année consécutive, atteignant 8,3 millions de voyageurs ; mais l'activité des navettes de tourisme a également augmenté cette année : le nombre des véhicules particuliers (voitures, motos, caravanes) empruntant les navettes s'est accru de 5,9 %. Cet accroissement des principaux trafics d'Eurotunnel s'accélère au quatrième trimestre, avec l'ouverture de la nouvelle gare internationale de Saint-Pancras, à Londres, et l'entrée en service de la ligne à

grande vitesse « *High Speed One* » qui rend plus rapide le trajet entre Paris et Londres.

La croissance de l'aérien se concentre sur les vols au départ des aéroports non londoniens

Le nombre de passagers sur les liaisons aériennes entre Londres et Paris est en forte baisse cette année (- 6,7 %), vraisemblablement du fait de la concurrence de l'Eurostar. Les liaisons entre Londres et la province connaissent une deuxième année de faible croissance (+ 0,9 % après + 0,7 %), après les nombreuses ouvertures de lignes des années précédentes.

Mais les autres liaisons aériennes entre la France et le Royaume-Uni connaissent une nouvelle année de croissance soutenue (+ 6,5 %), avec près de cinq millions de passagers.

Méditerranée, reprise des échanges avec la Corse

Le bilan maritime est également positif sur la façade méditerranéenne en 2007. La croissance y est de 2,5 % tous ports confondus.

A la différence de la façade Manche mer du nord, les échanges portuaires en méditerranée sont constitués de plusieurs marchés distincts : les échanges avec l'Afrique du Nord, les échanges entre la Corse, la France continentale, l'Italie et la Sardaigne, et enfin les croisières qui y sont très développées.

L'ensemble des trafics avec la Corse progresse au total de 4,3% et ceux avec la France continentale et la Corse, qui enregistrent une reprise sensible après une année précédente perturbée, progressent de 5,9%. Le port de Toulon et celui de Marseille affichent un nombre de passagers en hausse (respectivement + 12,5 % et + 2,4 %).

Figure V5.1 Les passagers dans les principaux ports français*en milliers de passagers, évolutions en %*

	06/05	07/06	2007
Dunkerque	88,7	26,7	1 945
Calais	-2,0	0,5	11 514
Boulogne	4,7	-5,9	700
Dieppe	63,6	-2,9	265
Le Havre	-57,2	15,4	442
Caen - Ouistreham	10,4	-5,4	1 021
Cherbourg	-3,9	-5,0	764
Saint Malo	-11,7	3,9	984
Roscoff-Bloscon	-11,6	1,3	561
Total Manche - Mer du Nord	0,2	2,3	18 196
Sète	14,9	-2,5	274
Marseille	10,6	2,4	2 379
Toulon	4,0	12,5	1 148
Nice	21,8	1,5	1 738
Bastia	6,6	1,6	2 197
L'Île Rousse	127,1	-17,4	270
Ajaccio	-0,1	4,3	1 155
Bonifacio	-3,1	-55,5	122
Total Méditerranée	11,0	0,8	9 283
Total Métropole (17 ports)	3,6	1,8	27 479

Source : DTMRF

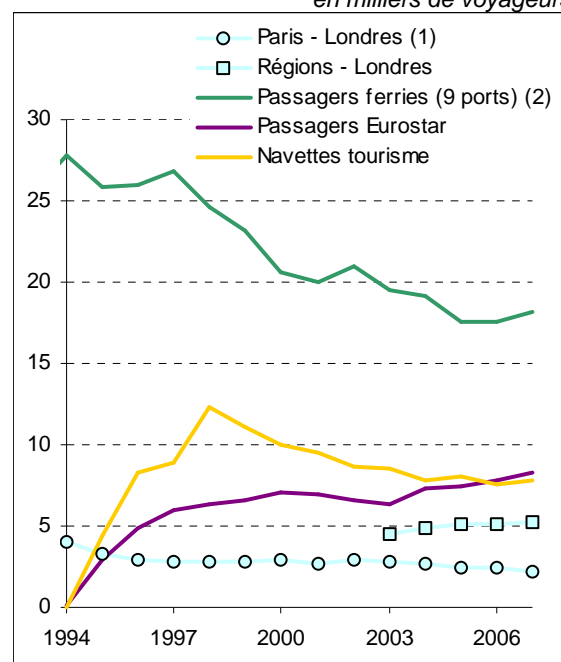
Figure V5.2 Les passagers et les véhicules trans-Manche passant par la France*en milliers de passagers, évolutions en %*

Nombre de passagers	2006	2007 (p)	2007/ 2006
Passagers aériens	7 560	7 445	-1,5
Paris - Londres (1)	2 390	2 230	-6,7
Régions - Londres (1)	5 170	5 215	0,9
Passagers ferries (9 ports) (2)	17 613	18 197	3,3
dont Calais (2)	11 460	11 514	0,5
Passagers Eurotunnel	16 937	17 717	4,6
Passagers Eurostar	7 858	8 261	5,1
Navettes tourisme	7 611	7 846	3,1
Véhicules navettes fret	1 467	1 610	9,7
Total	42 110	43 359	3,0

Nombre de véhicules	2006	2007 (p)	2007/ 2006
Navettes tourisme, voitures (3)	2 022	2 142	5,9
Navettes tourisme, autocars	67	65	-2,8
Maritime, voitures	3 529	-	-
Maritime, autocars	111	-	-

Sources : DGAC, DTMRF, Eurotunnel, calculs MEEDDAT/SESP

(1) aéroports d'Orly et de Roissy-Charles-de-Gaulle
 (2) y compris liaisons avec l'Irlande et les îles Anglo-normandes
 (3) y compris motos, caravanes et camping-cars
 (p) données provisoires

Figure V5.3 Evolution des passagers trans-Manche par mode*en milliers de voyageurs*

Sources : DGAC, DTMRF, Eurotunnel, calculs MEEDDAT/SESP

(1) aéroports d'Orly et de Roissy-Charles-de-Gaulle
 (2) y compris liaisons avec l'Irlande et les îles Anglo-normandes

C – Le bilan de la circulation

C1 - Le bilan de la circulation

A l'instar des livraisons et des ventes de carburants (fiche C3), la circulation routière repart à la hausse en 2007 (+ 0,8 %) après plusieurs années de stagnation, voire de baisse. Cette reprise correspond en premier lieu à une hausse de la circulation routière des voitures particulières (+ 0,6 %), qui représentent l'essentiel de la circulation routière. La circulation des véhicules utilitaires légers et celle des véhicules lourds (poids lourds, bus et cars) est également à la hausse.

Croissance du parc et atténuation de la baisse des kilométrages annuels moyens pour les voitures particulières

La hausse de la circulation des voitures particulières (+ 0,6 %) s'explique tout d'abord par la croissance du parc moyen (fiche C2) : il progresse cette année de 1,0 %, soit à un rythme comparable à celui des dernières années. Mais cette année, la baisse du kilométrage annuel moyen est plus faible que les années précédentes : il ne diminue que de 0,4 % pour l'ensemble du parc, après cinq années où la baisse avait été de 1,4 % en moyenne annuelle.

Pour les véhicules essence, la baisse (- 2,5 %) est du même ordre de grandeur que celle observée annuellement depuis le début de la décennie. Mais pour les véhicules diesel, dont la part dans le parc ne cesse d'augmenter, le ralentissement confirme les résultats de 2006 : le kilométrage annuel moyen ne recule que de 0,9 %, alors qu'au début des années 2000 la baisse était supérieure à 3 % par an.

Compte tenu du fait que les véhicules diesel circulent, en moyenne, plus que les véhicules essence (respectivement 16 407 et 9 535 kilomètres par an en 2007), le phénomène de diésélisation du parc continue ainsi d'avoir un effet de structure sur la moyenne générale, limitant la baisse du kilométrage moyen toutes motorisations confondues.

La hausse de la circulation routière pour les voitures particulières est doublée d'une croissance soutenue pour les deux-roues motorisés (+ 5,5 %), liée à une forte augmentation du parc.

Décomposition par réseau de la circulation des voitures particulières

La circulation tend à croître tout particulièrement sur les autoroutes concédées

(+ 3,3 %), tant pour les véhicules lourds (poids lourds, bus et cars, + 3,9 %) que pour les véhicules légers (voitures particulières et véhicules utilitaires légers, + 3,2 %). Les déplacements touristiques, en hausse cette année peuvent expliquer une partie de cette croissance : les séjours des Français en France progressent de 3 % en 2007 et les arrivées de touristes étrangers de près de 4 %.

La croissance de la circulation routière est en revanche plus faible sur les autoroutes non concédées (+ 0,5 % tous véhicules confondus) et probablement sur les routes nationales (+ 1,0 % tous véhicules confondus). Sur ces réseaux, en partie dédiés à des déplacements en zone périurbaine, il semble crédible de retenir une hypothèse explicative de reports modaux compte tenu de la croissance des TER et du Transilien.

Enfin, sur les autres routes, la croissance de la circulation des voitures particulières serait de l'ordre de 0,3 %. Cela représente une légère inflexion par rapport aux trois années précédentes où l'on avait observé une forte diminution de la circulation sur les réseaux secondaires. Cela peut s'expliquer par la reprise de l'emploi en nombre de postes qui contribue à une croissance des trajets domicile-travail. Pour autant, la hausse constatée reste extrêmement modérée par rapport aux croissances qui avaient prévalu durant les années 90. Compte tenu du dynamisme des modes collectifs (fiche V1), ce chiffrage ne remet pas en cause le phénomène de report modal observé depuis le début des années 2000.

Forte croissance de la circulation des poids lourds en France

Compte tenu de la bonne tenue de l'activité de transport routier de marchandises en 2007, la croissance de la circulation des poids lourds devrait être de l'ordre de 2,5 %. Pour les poids lourds français, la hausse des véhicules-kilomètres réalisés sur le territoire est de 2,2 %. Pour les poids lourds étrangers, qui assurent une grande partie des échanges de biens entre la France et les autres pays européens mais génèrent également de la circulation en transit, la croissance est estimée à 3,2 %.

Figure C1.1 Bilan de la circulation en 2007 et évolutions par rapport à 2006

2007	Parc moyen (1000 véhicules)	Parcours moyen (km/véhicule)	Circulation sur le territoire (Gvéh.km)	Consommation unitaire (L/100km)	Consommation totale (1000m3)	Livraisons de carburant (1000m3)
Voitures particulières	30 550	13 029	398,0	6,8	27 145	
essence	15 018	9 535	143,2	7,6	10 858	
Diesel	15 533	16 407	254,8	6,4	16 287	
Véhicules utilitaires légers	5 655	16 394	92,7	9,3	8 666	
essence	873	8 130	7,1	8,9	629	
Diesel	4 783	17 901	85,6	9,4	8 037	
Véhicules lourds	642	47 744	30,7	35,5	10 870	
poids lourds	559	50 084	28,0	35,9	10 042	
bus et cars	83	31 985	2,7	31,2	828	
TOTAL VEHICULES USUELS	36 847	14 150	521,4	9,0	46 681	
Véhicules étrangers			29,6	15,8	4 664	
Véhicules divers (+ventes ss douane) (2)			9,2	4,5	2 235	
TOTAL GENERAL (1)			560,2	9,2	53 580	
Essence			175,1	7,5	13 525	13 054
Gazole			385,1	10,0	40 055	38 819
TOTAL GENERAL			560,2	9,2	53 580	51 874
Achats aux frontières et ajustement statistique						-1 706

évolutions en %

	Parc moyen		Parcours moyen		Circulation		Consommation unitaire		Consommation totale	
	06/05	07/06	06/05	07/06	06/05	07/06	06/05	07/06	06/05	07/06
Voitures particulières	0,8	1,0	-1,3	-0,4	-0,5	0,6	-1,3	-0,5	-1,8	0,1
essence	-3,3	-3,1	-4,4	-2,5	-7,6	-5,5	-0,8	-0,3	-8,3	-5,9
Diesel	5,6	5,3	-1,0	-0,9	4,5	4,3	-0,8	0,2	3,7	4,5
Véhicules utilitaires légers	1,1	1,2	-0,2	-0,2	0,9	1,0	-0,9	0,2	0,0	1,1
essence	-6,1	-6,7	-0,6	-0,6	-6,7	-7,3	-2,0	-0,3	-8,6	-7,6
Diesel	2,7	2,8	-1,0	-1,0	1,6	1,7	-0,8	0,2	0,8	1,9
Véhicules lourds	0,2	0,4	0,7	2,0	0,8	2,4	-0,8	-1,0	0,0	1,4
poids lourds	0,1	0,4	0,7	1,8	0,8	2,2	-0,9	-1,0	0,0	1,2
bus et cars	0,6	0,0	0,5	4,0	1,1	4,0	-0,3	-0,3	0,8	3,7
TOTAL VEHICULES USUELS	0,9	1,0	-1,0	-0,3	-0,2	0,7	-0,9	-0,1	-1,0	0,6
Véhicules étrangers					0,6	1,5	0,5	0,0	1,1	1,5
Véhicules divers (+ventes ss douane)									-0,7	2,9
TOTAL GENERAL (1)					-0,1	0,8	-0,7	-0,1	-0,8	0,8
dont : essence					-6,7	-4,8	-0,9	-0,4	-7,4	-5,1
gazole					3,6	3,6	-1,5	-0,7	1,8	2,9
Livraisons totales (CPDP)									0,2	0,9
Achats aux frontières et ajustement statistique (en % des livraisons)									-3,4	-3,4

Sources : CCFA, Setra, Asfa, TNS-Sofres (panel Ademe/SESP/OE et panel "Inrets"), CPDP, MEEDDAT/SESP ; estimations MEEDDAT/SESP

Figure C1.2 Circulation par catégorie de réseau

évolutions en %, niveaux en G Véh-km

	05/04	06/05	07/06	2007
Autoroutes	0,7	2,3	2,2	127,8
Autoroutes concédées	1,4	2,7	3,3	81,7
Autres autoroutes	-0,4	1,6	0,5	46,1
Routes nationales (2)	0,0	-0,2	1,0	96,9
Total réseau national (2)	0,4	1,2	1,7	224,7
Autres routes (1)	-1,4	-0,9	0,3	335,5
TOTAL	-0,7	-0,1	0,8	560,2

Sources : voir figure C1.1

(1) routes départementales et locales, par solde

(2) ancien réseau routier national, avant décentralisation de 2006

Figure C1.3 Circulation par catégorie de réseau et type de véhicules

évolutions en %, niveaux en G Véh-km

	05/04	06/05	07/06	2007
Autoroutes véhicules légers (1)	0,8	2,2	2,1	108,5
Autoroutes véhicules lourds (2)	0,4	2,7	3,0	19,3
Total autoroutes	0,7	2,3	2,2	127,8
Routes véhicules légers (1)(3)	-1,1	-0,8	0,4	412,1
Routes véhicules lourds (2)(3)	0,0	0,2	2,1	20,3
Total routes	-1,1	-0,8	0,4	432,4
TOTAL	-0,7	-0,1	0,8	560,2

Sources : voir figure C1.1

(1) voitures particulières, véhicules utilitaires légers et motocycles

(2) poids lourds, bus et cars

(3) calcul par solde

C2 - Le parc de véhicules

Les immatriculations de voitures particulières neuves se redressent

La hausse globale des immatriculations de voitures particulières est de 3,2 % sur l'année, après une baisse de 3,3 % en 2006. Elle s'explique quasi-exclusivement par la hausse constatée au quatrième trimestre puisque, sur les neufs premiers mois, la hausse n'avait été que de 0,2 %. Ce rebond s'explique en partie par l'apparition sur le marché de nouveaux modèles, notamment dans les marques françaises la Citroën C4 Picasso et la nouvelle Renault Twingo. Mais il semble également lié à l'annonce de la mise en place, dans le cadre du « Grenelle de l'environnement », d'un bonus-malus à l'achat de véhicules particuliers en fonction de leurs émissions unitaires de CO₂. La perspective de l'instauration du malus au 1^{er} janvier 2008 a créé des phénomènes d'anticipation sur l'achat de véhicules soumis à ce malus. Ainsi, on constate par exemple que les ventes de véhicules de 10 CV ou plus de décembre 2007 ont plus que doublé relativement à décembre 2006 : le mois de décembre assure plus du tiers de la croissance annuelle sur ce segment, soit un cinquième de la hausse globale des immatriculations.

Les constructeurs français historiques ne tirent que peu avantage de cette hausse : sur l'année, les immatriculations de véhicules de marque française sont en recul de 1,5 %, tandis que celles de marques étrangères progressent de 8,8 %, flirtant avec la barre du million de véhicules vendus.

Parallèlement, le phénomène de diésélisation s'accélère : les moteurs diesel représentent, en 2007, 74 % des immatriculations de véhicules légers neufs, contre 71,5 % en 2006.

L'investissement en véhicules industriels reste élevé

Les immatriculations de tracteurs routiers neufs sont à un palier relativement bas entre octobre 2006 et avril 2007, consécutif au pic observé en septembre 2006, lorsque les

transporteurs avaient anticipé la mise en œuvre de la norme EURO IV (entrée en vigueur en octobre 2006). Sur le second semestre 2007, le marché des tracteurs neufs est à nouveau en hausse et reste donc à un niveau élevé. Sur l'ensemble de l'année, on enregistre 27 800 immatriculations, niveau proche de celui de 2006.

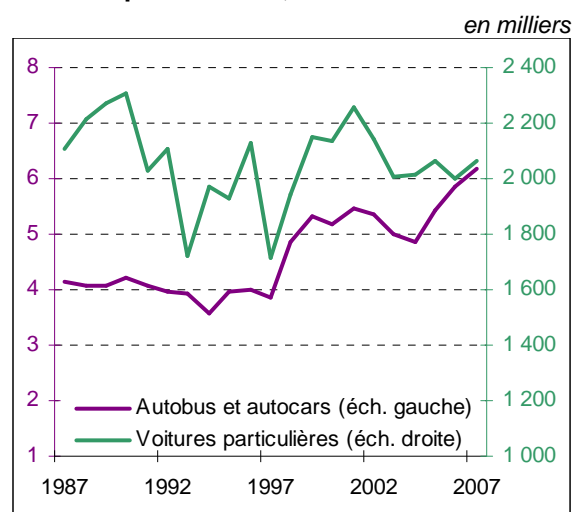
Le marché des porteurs a en revanche connu un nouveau ralentissement (- 3,6 %) sur l'année : le renouvellement des flottes des entreprises de TRM semble plutôt se porter sur les deux extrémités de la gamme : d'un côté sur les tracteurs routiers, de l'autre sur les véhicules utilitaires légers. En effet, les immatriculations de véhicules utilitaires légers croissent vivement en 2007 (+ 4,9 %), pour la deuxième année consécutive, atteignant les 460 000 unités sur l'année.

Enfin, la progression des immatriculations de bus et cars reste également vive (+ 5,5 %), bien qu'en léger ralentissement par rapport aux deux années précédentes.

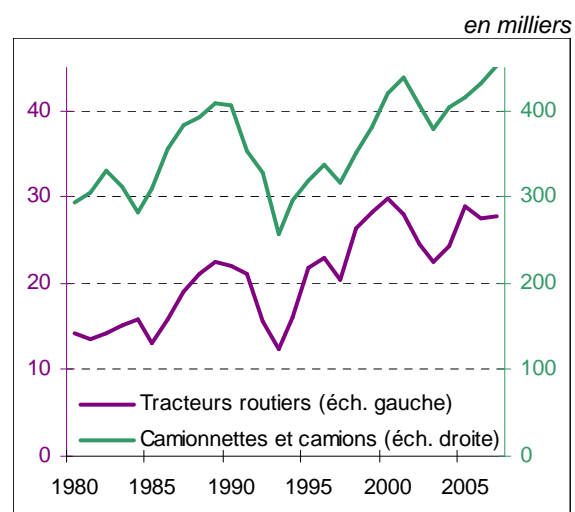
Au final, le parc de véhicules augmenterait légèrement sur l'ensemble des segments

Les estimations de parc moyen donnent une hausse de 1 % des voitures particulières. Compte tenu du phénomène de diésélisation qui se poursuit, le nombre de voitures particulières diesel en France serait, pour la première année, supérieur au parc essence. Dans l'ensemble, cette très légère accélération peut s'expliquer par celle du nombre de ménages. Mais la croissance du parc reste désormais très en-deçà des croissances de la décennie précédente.

Le parc de VUL augmenterait un peu plus vite que celui des voitures particulières (+ 1,2 %), à l'instar de la tendance des années précédentes. Enfin, le parc de véhicules lourds serait en légère croissance (+ 0,4 %) après deux ans de stabilité.

Figure C2.1 Immatriculations annuelles de voitures particulières, bus et cars neufs

Source : MEEDDAT/SESP

Figure C2.2 Immatriculations annuelles de véhicules industriels neufs

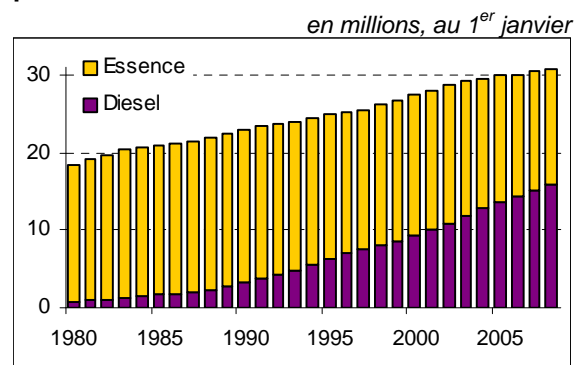
Source : MEEDDAT/SESP

Figure C2.3 Parc moyen (*) de véhicules immatriculés en France

nlveaux en milliers, évolutions en %

	2007	07/06
Voitures particulières	30 550	1,0
Essence	15 018	-3,1
Diesel	15 533	5,3
Véhicules utilitaires légers	5 655	1,2
Essence	873	-6,7
Diesel	4 783	2,8
Véhicules lourds	642	0,4
Poids lourds	559	0,4
Bus et cars	83	0,0
TOTAL VEHICULES USUELS	36 852	1,0

Source : estimations CCFA

(*) moyenne du parc au 1^{er} janvier de l'année encours et de l'année suivante**Figure C2.4 Évolution du parc de voitures particulières selon la motorisation**

Source : estimations CCFA

C3 - Les carburants

Les livraisons de carburant en France, mesurées en m³, progressent de 0,9 % en 2007 (les ventes progressant de 1,3 % - voir encadré). Comme les années précédentes, les livraisons de supercarburant diminuent (- 4,5 % en 2007), notamment pour le sans plomb 98 qui représente désormais moins du quart des livraisons totales de supercarburant. Les livraisons de diesel sont elles en hausse de 2,8 % en raison de la diésélisation du parc de voitures particulières françaises mais également de la plus forte croissance de la circulation de poids lourds relativement à celle des voitures particulières (fiche C1).

Compte tenu de la baisse des prix à la pompe fin 2006, les livraisons de carburants repartent à la hausse pour satisfaire la demande croissante de mobilité

A l'instar des prix du pétrole brut, les prix des carburants à la pompe sont en baisse à l'automne 2006, pour atteindre un point bas en janvier 2007. Ainsi, en début d'année, le prix du litre de gazole est de 1 euro par litre tandis que le prix du supercarburant s'établit à 1,16 euro par litre. Ils restent inférieurs à ceux de 2006 jusqu'au mois d'août puis augmentent nettement à partir de septembre pour atteindre des nouveaux records en décembre 2007.

Ainsi, sur l'année et compte tenu de la dépréciation du dollar relativement à l'euro et du niveau plus bas des prix par litre en début d'année, le prix du baril de pétrole en euros et en moyenne annuelle ne progresse que de 1,5 % (contre 11,3 % en dollars). Il en va de même pour les carburants, pour lesquels les taxes sont restées quasiment inchangées entre 2006 et 2007 (fiche E1). La hausse de l'année 2007 rattrape la baisse observée fin 2006, si bien que le prix annuel moyen ne progresse que très modérément : d'après la Direm, la progression est de 2,9 % pour le supercarburant et de 1,5 % pour le gazole, à comparer à une inflation annuelle de 1,5 %.

Hausse des consommations unitaires des voitures particulières ?

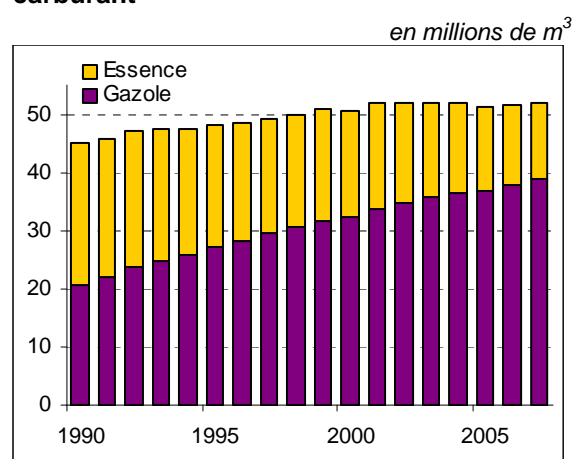
En 2007, la baisse des consommations unitaires se poursuit pour les véhicules particuliers (- 0,5 %), mais à un rythme plus faible que les années précédentes. Ce ralentissement concerne les voitures à essence (- 0,3 %) mais surtout les voitures diesel pour lesquelles on aurait même une légère croissance (+ 0,2 %).

Cette apparente inflexion s'explique en premier lieu par la hausse du taux d'incorporation de biocarburants, qui réduit la teneur énergétique des carburants consommés par les véhicules (encadré ci-contre). Hors effet biocarburants, les évolutions des consommations unitaires pour les voitures particulières seraient de - 1,0 % et - 0,1 %, respectivement pour les véhicules essence et pour les véhicules diesel.

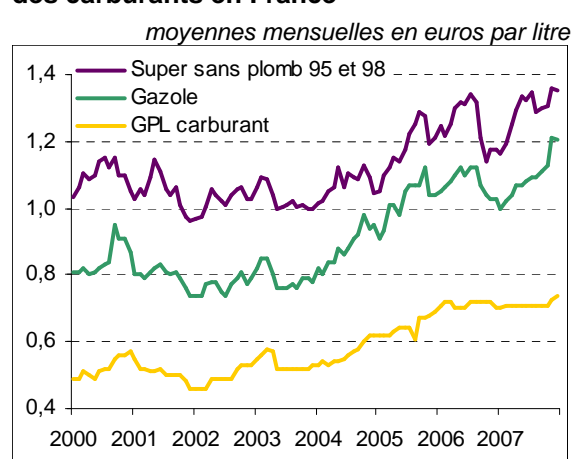
D'autres facteurs peuvent jouer sur les consommations unitaires des véhicules, comme par exemple les conditions de circulation (congestion), le type d'utilisation des véhicules (ville / route / autoroute), le mode de conduite... En 2007, la légère accélération du parc (fiche C2), l'accélération de la croissance de la circulation sur les réseaux secondaires, donc probablement en ville (fiche C1) ou la moindre baisse des vitesses constatées (fiche D1) peuvent expliquer ce phénomène. Ponctuellement, la reprise de la circulation de vieux véhicules, en lien avec la hausse du nombre d'emplois, a pu jouer à la hausse sur les consommations unitaires moyennes en 2007. Compte tenu du système d'observation disponible pour réaliser le bilan de la circulation, le chiffrage de tous ces facteurs dans un bilan annuel (et de leurs effets croisés) est impossible.

Enfin, la mesure de ces consommations unitaires à partir de panels d'utilisateurs est entachée d'une marge d'erreur, compte tenu de taux de sondages assez faibles. Ces incertitudes ont déjà marqué l'année 2000, pour laquelle on avait observé une stabilité de la circulation routière et une légère hausse des consommations unitaires des véhicules diesel. Au regard du rattrapage observé en 2001 pour la circulation, il semble que la moyenne en 2000 des consommations unitaires a pu être ponctuellement surestimée par les enquêtes ménages. Il est donc nécessaire d'attendre quelques années pour parler de retournement de tendance.

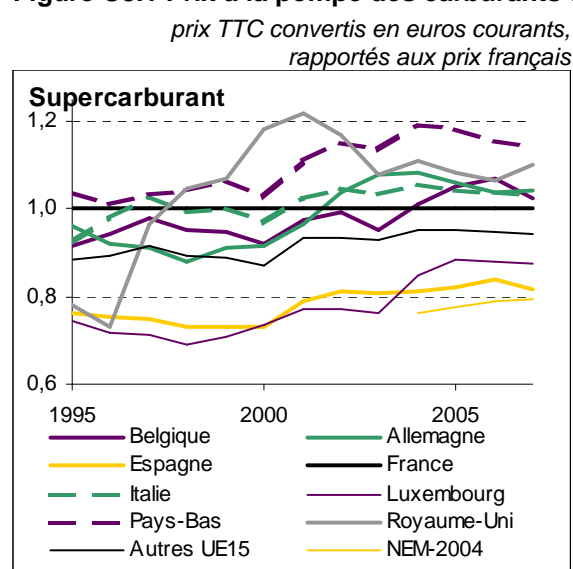
Quoi qu'il en soit, cela ne remet pas en cause l'évolution à la baisse des consommations unitaires du parc (hors conditions d'utilisation). En effet, les déformations de la structure du parc liées au renouvellement étant des phénomènes aux effets lents, l'éventualité d'un impact à la hausse de ces déformations sur les consommations unitaires (véhicules plus lourds ou généralisation de la climatisation par exemple) ne peut à elle seule expliquer les chiffres de 2007.

Figure C3.1 Évolution des livraisons de carburant

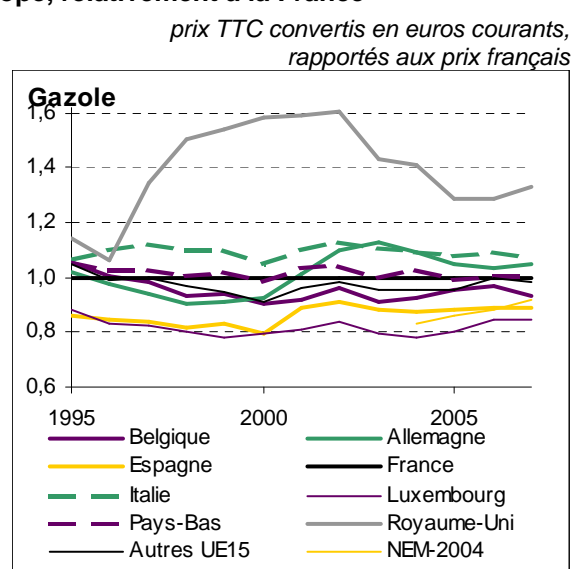
Source : CPDP

Figure C3.2 Évolution du prix à la pompe des carburants en France

Sources : Direm, calculs MEEDDAT/SESP

Figure C3.1 Prix à la pompe des carburants en Europe, relativement à la France

Source : Eurostat



Source : Eurostat

Impact énergétique de la croissance de l'incorporation de biocarburants dans les carburants pétroliers

Les biocarburants incorporés dans les carburants pétroliers sont en forte hausse, en relation avec les objectifs fixés aux professionnels. Selon les premières estimations réalisées par l'Observatoire de l'énergie, le taux d'incorporation d'éthanol dans le supercarburant (sous forme d'ETBE) et de biodiester dans le gazole aurait doublé entre 2006 et 2007 (fiche A6). Compte tenu de la moindre teneur énergétique de ces carburants d'origine végétale, les livraisons de supercarburant mesurées en Joules seraient en baisse de 5,2 % (contre 4,5 % en m³) et en hausse de 2,6 % pour le gazole (contre 2,8 % en m³).

Statistiques de ventes et de livraisons de carburants

Les ventes sur le marché intérieur français (et les ventes de soutes maritimes) sont issues des déclarations des sociétés ayant le statut d'entrepôt agréé ; les déclarations sont issues des chaînes de facturation des sociétés pour des ventes faites à des **non-entrepôts agréés** (ventes s'effectuant en acquitté).

Les livraisons sur le marché intérieur français sont calculées à partir des déclarations de sorties physiques des dépôts et des raffineries de France à destination de la clientèle et des déclarations d'importations directes (pour les sociétés important des produits sans passer par un dépôt de stockage intermédiaire).

En 2007, l'écart entre ces deux statistiques est important pour le gazole : alors que les livraisons progressent de 2,8 %, les ventes progressent de 3,3 %. Bien qu'elles proviennent de deux chaînes de traitement distinctes et représentent deux concepts différents, les deux séries doivent être très proches l'une de l'autre sur longue période. Les écarts peuvent traduire des décalages dans le temps entre facturations et sorties physiques ou s'expliquer ponctuellement par des rachats de sociétés.

S – Les entreprises et l'emploi

S1a - La démographie des entreprises

Le nombre d'entreprises du secteur des transports (hors agences de voyages) s'établissait à environ 82 900 au 1^{er} janvier 2007 (+ 0,7 %). Il s'agit de la première progression de la dernière décennie au cours de laquelle on a assisté à un mouvement de concentration du secteur. Puis au cours de l'année 2007 le nombre annuel de créations reprend fortement après sept années à un bas niveau.

Forte reprise des créations d'entreprises dans tous les secteurs des transports en 2007

Suite à un plateau bas entre 2000 et 2006, nettement inférieur à 6 000 créations annuelles d'entreprises dans les transports hors agences de voyages, les créations ont fortement progressé en 2007 (+ 24,0 % soit 7 300 unités), pour retrouver un niveau comparable à celui de 1999. Cette progression annuelle est aussi supérieure à celle de l'ensemble des secteurs de l'économie, 13 % en 2007, alors que les années précédentes les secteurs des transports étaient moins dynamiques à cet égard. Le taux de création dans les transports (encadré) est désormais en 2007 de 8,8 % alors qu'il était devenu l'un des plus faibles de l'ensemble de l'économie : passant de 10,8 % en 1993 à 7,9 % en 2006 (comparable alors à celui de l'industrie hors IAA, 7,4 %), contre 12,1 % pour l'ensemble des secteurs cette même année.

Si en 2006 les créations dans les transports routiers de marchandises (TRM) et les transports routiers de voyageurs (TRV) avaient déjà légèrement progressé (respectivement + 5,5 % et + 2,5 %), le phénomène s'est largement amplifié en 2007 avec des hausses de 23,4 % et 26,2 %. Dans le TRM, la plus forte augmentation en évolution est celle du TRM interurbain (602M) avec + 42 %, mais en nombre, c'est le TRM de proximité qui enregistre le chiffre le plus élevé (+ 422 créations). Les taxis (602E) sont les principaux contributeurs à l'accroissement du TRV en 2007 avec 481 créations de plus qu'en 2006.

Le nombre de défaillances continue de décroître

La forte baisse des défaillances d'entreprises de 2006 se confirme en 2007 (- 10,2 %) pour

atteindre le point le plus bas des quatorze dernières années.

La baisse de cet indicateur est principalement imputable au TRM (- 10,3 %) tandis que dans le TRV le seul secteur en baisse en 2007 est celui des taxis (- 19,2 %).

Notes sur la démographie d'entreprises

Le concept de « création d'entreprise » a été modifié dans *Sirène* le 01/01/2007 et les séries de créations ont été réétalonnées jusqu'en 1993. Désormais la création d'entreprise est définie comme la mise en œuvre de nouveaux moyens de production. Cette nouvelle définition s'appuie dorénavant, pour faciliter les comparaisons, sur les concepts harmonisés au niveau européen : une création d'entreprise correspond à l'apparition d'une unité légale exploitante n'ayant pas de prédécesseur identifié. La nouvelle notion de création d'entreprise est plus large que celle de création *ex nihilo* puisqu'elle inclut notamment les réactivations d'entreprises dont la dernière cessation remonte à plus d'un an et les reprises d'entreprise s'il n'y a pas continuité de l'entreprise. Cette continuité est évaluée à la lumière de la localisation de l'entreprise et de l'activité qui y est exercée. Les statistiques de créations d'entreprises sont issues du répertoire *Sirène* géré par l'Insee et incluent les « réactivations » et les « reprises » d'entreprises. Le nouveau concept est donc véritablement intermédiaire entre les créations pures et l'ensemble des créations au sens de l'ancien concept. Les créations ne sont pour l'instant pas comptabilisées à la date d'événement mais à la date de traitement par les gestionnaires de *Sirène*.

Les défaillances sont comptabilisées à la date du jugement. Le concept de défaillance traduit la mise en redressement judiciaire de l'entreprise qui peut avoir diverses issues : la liquidation, la poursuite de l'activité à la suite d'un plan de continuation, la reprise à la suite d'un plan de cession. Une défaillance ne conduit donc pas toujours à une cessation, de même qu'une cessation se produit le plus souvent sans qu'il y ait eu préalablement défaillance.

Le secteur auquel est rattachée une entreprise une année donnée dépend de son activité principale cette même année. Il n'est donc pas nécessairement constant au cours du temps. En conséquence, les variations des nombres d'entreprises dans chacun des secteurs ne dépendent pas uniquement de facteurs démographiques (créations et cessations), mais également d'éventuels reclassements sectoriels.

Le taux de création est calculé comme le rapport du nombre annuel de créations au nombre d'entreprises en début d'année.

Figure S1a.1 Nombre d'entreprises dans le secteur des transports en début d'année

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

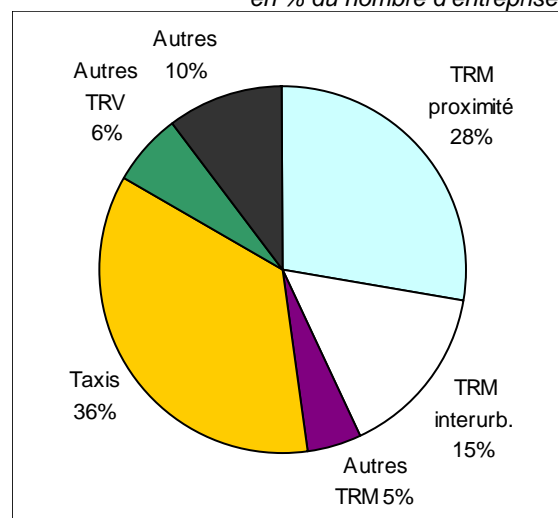
	2000	2006	2007	07/06
TRM de proximité	26811	22950	22981	0,1
TRM interurbain	15106	12877	12799	-0,6
Autres secteurs TRM	4858	3868	3788	-2,1
Ensemble TRM	46775	39695	39568	-0,3
Taxis	28471	29265	29569	1,0
Autres secteurs TRV	5704	5294	5314	0,4
Ensemble TRV	34175	34559	34883	0,9
Autres secteurs	8046	8028	8436	5,1
Transports				
TOTAL TRANSPORTS	88996	82282	82887	0,7

Source : Insee-Sirene

Champ : ensemble des entreprises françaises (y compris DOM) dont l'activité principale relève des transports (postes 60 à 63 de la nomenclature NAF) hors agences de voyage (NAF 63.3Z)

Figure S1a.2 Répartition sectorielle des entreprises de transport au 01/01/2007

en % du nombre d'entreprises



Source : Insee-Sirene

Figure S1a.3 Créations d'entreprises dans le secteur des transports durant l'année (*)

en nombre d'entreprises, évolutions en %

	2000	2006	2007	07/06
TRM de proximité	2335	2254	2676	18,7
TRM interurbain	759	737	1046	41,9
Autres secteurs TRM	265	211	228	8,1
Ensemble TRM	3359	3202	3950	23,4
Taxis	1505	1744	2225	27,6
Autres secteurs TRV	253	319	379	18,8
Ensemble TRV	1758	2063	2604	26,2
Autres secteurs	551	607	729	20,1
Transports				
TOTAL TRANSPORTS	5668	5872	7283	24,0

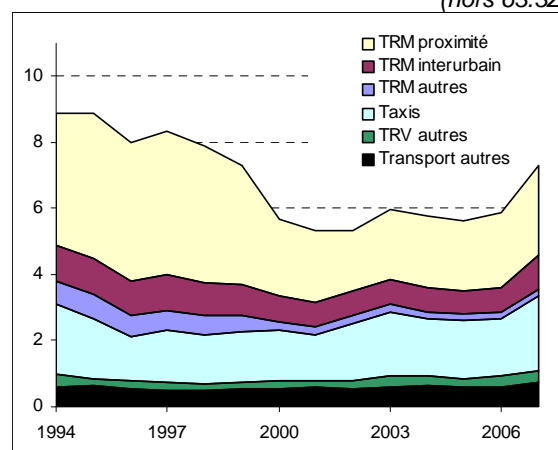
Source : Insee-Sirene

Champ : ensemble des entreprises françaises (y compris DOM) dont l'activité principale relève des transports (postes 60 à 63 de la nomenclature NAF) hors agences de voyage (NAF 63.3Z)

(*) le concept de « création d'entreprise » a été modifié le 1^{er} janvier 2007 (encadré ci-contre).

Figure S1a.4 Évolution des créations d'entreprises de transport

en milliers d'entreprises
(hors 63.3Z)



Source : Insee-Sirene

Figure S1a.5 Les défaillances d'entreprises dans les transports

	2000	2006					2007					07/06
		T1	T2	T3	T4	Total	T1	T2	T3	T4	Total	
TRM de proximité	806	183	154	131	131	599	158	159	99	179	595	-0,7
TRM interurbain	496	117	82	77	76	352	74	77	44	66	261	-25,9
Autres secteurs TRM	185	28	29	24	25	106	29	16	11	36	92	-13,2
Total TRM	1487	328	265	232	232	1057	261	252	154	281	948	-10,3
Taxis	96	33	28	14	24	99	18	18	12	32	80	-19,2
Autres secteurs TRV	52	16	11	8	14	49	27	9	11	15	62	26,5
Total TRV	148	49	39	22	38	148	45	27	23	47	142	-4,1
Autres secteurs Transports	119	31	34	26	37	128	25	34	27	21	107	-16,4
TOTAL TRANSPORTS	1754	408	338	280	307	1333	331	313	204	349	1197	-10,2

Source : Insee, Bodacc

Champ : ensemble des entreprises françaises (y compris DOM) dont l'activité principale relève des transports (postes 60 à 63 de la nomenclature NAF) hors agences de voyage (NAF 63.3Z).

S1b - L'emploi dans le secteur des transports

L'emploi salarié en hausse de 2,1 % en 2007

En 2007, l'emploi salarié dans le secteur des transports, en fin d'année, augmenterait de 2,1 % par rapport à 2006, soit environ 21 500 emplois supplémentaires. Cette croissance de l'emploi salarié paraît confirmer et renforcer une reprise déjà amorcée en 2006 (+ 0,8 %), après une période de stagnation de trois ans.

Deux secteurs d'activité sont principalement à l'origine de ces créations : les transports routiers de marchandises et les transports routiers de voyageurs, avec respectivement + 4,3 % et + 5,4 %.

Créations nettes d'emplois dans le TRM...

Le secteur du transport routier de marchandises aurait créé 14 800 emplois entre fin 2006 et fin 2007, et 14 000 emplois en moyenne annuelle. Ces créations élèvent l'emploi du secteur à un niveau sans précédent. La conjoncture est en effet plus favorable : l'activité des transporteurs routiers mesurée en véhicules-kilomètres progresse de 5,9 % en 2007. Ce regain d'activité est soutenu essentiellement par le bond du transport de proximité, + 10,3 % en 2007, qui est responsable à lui seul de la création de 11 500 emplois, soit 77 % des créations du secteur. Les transporteurs de longue distance (TRM interurbain) gagnent 3 100 emplois en 2007 et confortent ainsi leur dynamisme de 2006.

... ainsi que dans le TRV

Les transports routiers de voyageurs (urbains, routiers, taxis, remontées mécaniques, ...) auraient créé cette année 7 900 emplois. Ce mouvement, qui correspond à une progression de 5,4 % de l'effectif salarié du secteur, fait suite au léger ralentissement constaté en 2006. Les remontées mécaniques qui avaient connu en 2006 une chute importante de leur activité, retrouvent leur niveau de 2005.

Entreprises publiques et secteur privé, l'écart se creuse

Le secteur privé connaît en 2007 une augmentation de + 3,1 % des effectifs due au dynamisme du TRM et du TRV. Dans le même

temps, les grandes entreprises nationales enregistrent une baisse de 1,7 % de leurs effectifs. Le maintien des effectifs de la RATP à son niveau de 2006 ne suffit pas à contrebalancer la perte des 3 600 emplois de la SNCF.

Progression de l'intérim en 2007

Le secteur des transports a utilisé beaucoup plus largement l'intérim en 2007 (source : Dares). Entre 2006 et 2007, on observe, sur les trois premiers trimestres, une progression de 11 % du recours à l'intérim, contre 7,6 % pour les mêmes trimestres de 2005 et 2006. Cette évolution dépasse celle de l'ensemble des secteurs de l'économie (6,3 %), ainsi que celle de la construction (5,5 %), de l'industrie (6,6 %), ou de l'automobile (4,2 %). En moyenne, sur les trois premiers trimestres de 2007, 52 400 intérimaires (en équivalents emplois à temps plein) sont présents dans les établissements du secteur des transports.

Estimation de l'emploi en 2007

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

Pour l'année 2007, les chiffres présentés sont des estimations du SESP qui reposent sur :

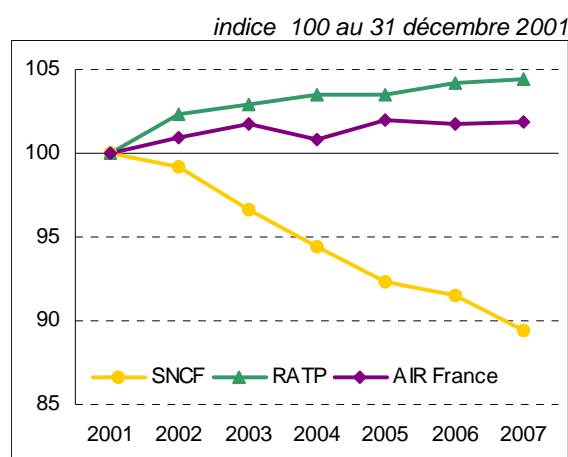
- les statistiques d'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Unedic. Les dernières données exhaustives disponibles sont celles de l'année 2006. Ces données sont provisoires et seront revues en août 2008, lorsque les données 2007 provisoires seront elles aussi diffusées.
- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié provenant de l'Acoss, qui incluent l'année 2007. Cette source est basée sur des personnes et non des EQTP.
- les statistiques trimestrielles des établissements de plus de 10 salariés du transport aérien, provenant elles aussi de l'Unedic.
- la SNCF et la RATP.

Le champ du secteur des transports, décrit dans ce rapport, est différent de celui présenté par l'observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL), pour la commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle (CNPE). En effet, la CNPE couvre uniquement le champ conventionnel.

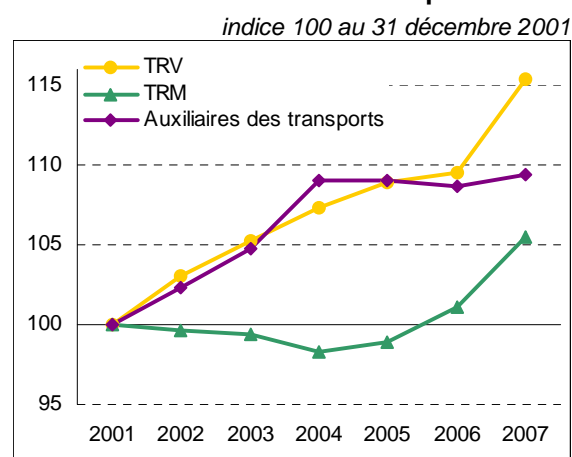
Figure S1b.1 Effectif salarié dans les transports au 31 décembre

	1998	2002	2003	2004	2005	2006	2007p	06/05	07/06
<i>effectifs en milliers, évolutions en %</i>									
Grandes Entreprises Nationales	214,1	219,9	215,8	211,9	208,4	207,1	203,6	-0,6	-1,7
SNCF	174,4	176,4	172,0	167,9	164,3	162,8	159,2	-0,9	-2,2
RATP	39,7	43,6	43,8	44,0	44,1	44,4	44,4	0,7	0,2
Secteur privé	677,3	789,2	793,6	801,8	807,9	817,2	842,2	1,1	3,1
Transports ferroviaires	0,4	0,4	0,5	0,4	0,3	0,4	0,8	73,6	77,2
TRV	121,7	138,1	141,0	143,7	145,9	146,8	154,6	0,6	5,4
TRM, dont :	301,3	339,8	338,7	335,2	336,9	344,6	359,4	2,3	4,3
TRM de proximité	88,8	103,0	102,4	102,2	106,2	111,8	123,3	5,2	10,3
TRM interurbain	178,1	200,7	200,1	198,9	196,2	198,6	201,8	1,2	1,6
Location avec chauffeur	20,0	21,2	21,1	19,0	19,1	19,4	19,6	1,6	0,7
Transports par eau	13,8	15,2	15,6	15,6	15,9	16,1	16,1	1,3	0,0
Transports aériens et spatial	60,7	70,7	67,7	67,1	69,2	70,4	70,8	1,7	0,7
Auxiliaires des transports	179,5	225,0	230,1	239,8	239,8	239,0	240,5	-0,3	0,6
Manutention, entreposage, infrastructures	89,9	113,1	117,0	125,9	126,5	127,4	133,6	0,7	4,9
Organisation du transport de fret	89,5	112,0	113,2	113,9	113,3	111,6	106,8	-1,5	-4,3
Total Transport	891,4	1009,2	1009,5	1013,8	1016,3	1024,3	1045,8	0,8	2,1

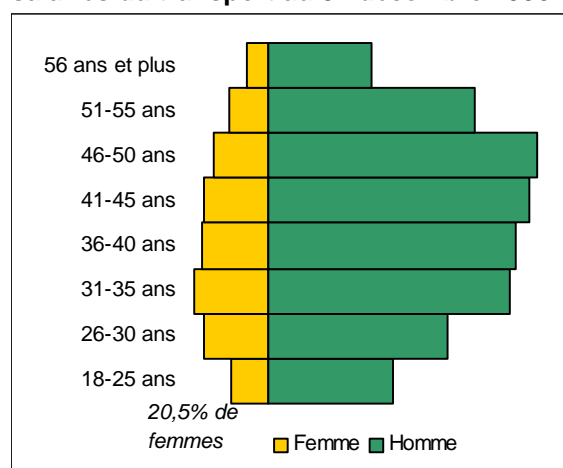
Sources : Unedic, Acooss, SNCF, RATP, Air France ;
(p) estimations MEEDDAT/SESP pour 2007 (voir encadré)

Figure S1b.2 Effectifs salariés de la SNCF, de la RATP et d'Air France au 31 décembre

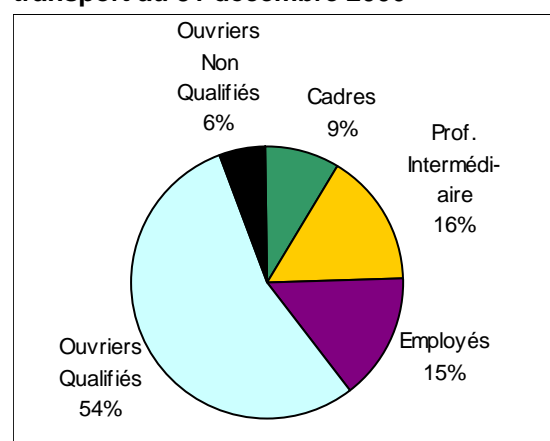
Sources : SNCF, RATP, Air France

Figure S1b.3 Effectifs salariés dans le TRV, le TRM et les auxiliaires de transports

Sources : Unedic, Acooss, SNCF, RATP, Air France ;
estimations MEEDDAT/SESP pour 2007

Figure S1b.4 Pyramide des âges des salariés du transport au 31 décembre 2006

Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

Figure S1b.5 Structure par catégorie sociale de la population salariée du transport au 31 décembre 2006

Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

S1c - Les conditions de travail

Augmentation de 1,4 % du pouvoir d'achat du salaire de base des ouvriers en 2007

En 2007, l'augmentation du taux de salaire horaire de base des ouvriers du transport est de 3 % (en moyenne annuelle, hors primes et heures supplémentaires). L'indice des prix à la consommation ayant augmenté de 1,5 %, le pouvoir d'achat procuré par une heure de travail augmente de 1,4 %, à comparer avec + 1,3 % pour l'ensemble de l'économie.

Augmentation de 2,3 % des salaires réels des salariés à temps complet sur la période 2002/2006

Pour ce qui concerne le salaire moyen réel sur une période de temps donné (salaire net moyen annualisé), l'évolution est de + 2,3 % pour l'ensemble des salariés à temps complet du transport, de 2002 à 2006, compte tenu de la hausse des prix à la consommation. Elle est de + 0,2 % en 2006, après + 1,8 % en 2005, contre respectivement - 0,3 % et + 1,3 % pour l'ensemble des secteurs. Le transport maritime et fluvial se distingue avec une augmentation de 9,8 % sur ces quatre ans.

Un secteur accidentogène

De 1996 à 2006, le taux de risque d'accident du travail, avec arrêt, du secteur des transports et de la manutention a perdu 0,9 point. Mais le secteur reste parmi les plus accidentogènes, avec un taux de risque de 6,7 % (contre 3,9 % pour l'ensemble de l'économie). La situation est inchangée par rapport à 2005.

Forte progression de l'accès à la formation continue dans la manutention entre 2004 et 2005

Les secteurs des transports ont un taux d'accès à la formation continue supérieur à la moyenne, la palme revenant aux transports aériens avec un taux de stagiaires par rapport à l'ensemble de la population salariée de 85,7 % en 2005. Depuis 2000, le taux d'accès à la formation a augmenté dans l'ensemble des secteurs du transport.

Si les transports maritimes connaissent la plus forte progression avec 12,6 points (+ 38,6 % en 2000 contre + 51,2 % en 2005), la manutention tire aussi son épingle du jeu, avec + 20 %, dont + 7 % entre 2004 et 2005. Mais, pour l'ensemble des transports, comme pour le reste de l'économie, les ouvriers et les employés restent les catégories sociales aux taux d'accès les plus faibles.

553 000 journées de grève en 2007

En 2007, on compte 2,8 fois plus de journées perdues pour grève dans le transport. Les agents de la RATP et de la SNCF se sont fortement mobilisés : le nombre de journées perdues pour grèves atteint près de 522 000, soit 95 % du nombre total de journées perdues pour grèves dans le transport.

A la RATP, les principales journées de grève ont porté sur l'évolution du régime de retraite. La mobilisation à la SNCF concernait le service minimum, les retraites, mais aussi le fret, les emplois, salaires, et métiers.

Les revendications des salariés d'Air France ont porté sur l'emploi, les conditions de travail, et les salaires.

En 2007, on a observé plus de 3 800 journées de grève dans les ports autonomes, avec notamment en mars, le port autonome de Marseille qui a connu un mouvement de grève de 18 jours contre la privatisation des quais, suite à la volonté de GDF d'assurer sa propre manutention sur le terminal méthanier du port.

Le salaire horaire de base ouvrier (SHBO) issu de l'enquête Acemo

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

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

Le salaire annuel net moyen selon les DADS

Le salaire net est calculé à partir du salaire net fiscal disponible dans la DADS. Il est net de toutes cotisations sociales, y compris CSG et CRDS. Il ne comprend pas les primes de participation. En revanche, il contient certaines primes d'intéressement et les frais de route.

Pour les salariés à temps complet, les effectifs sont convertis en année-travail (AT) au *pro rata* de leur durée de présence au cours de l'année civile. Les salaires sont rapportés à cette durée pour le calcul des moyennes annuelles.

Par rapport au SHBO, source conjoncturelle, le salaire net moyen est une notion qui prend en compte la durée effectivement rémunérée en l'annualisant, ainsi que toutes les catégories de salariés, mais à temps complet.

Figure S1c.1 Salaires réels nets moyens en année travail

niveaux en euros, évolutions en %

	CS	04/03	05/04	06/05	Niveau 2006	06/02
Transport routier de marchandises	Cadres	-1,6	1,0	-0,6	37 758	-4,1
	Prof. Interm.	-0,2	1,6	0,5	23 289	1,2
	Employés	0,4	1,6	0,8	16 912	3,1
	Ouvriers NQ	0,5	1,6	0,5	15 591	3,2
	Ouvriers Q	0,6	1,6	0,9	18 096	3,8
	Total	0,5	1,4	0,8	18 797	3,1
Transport urbain et routier de voyageurs	Cadres	0,2	2,0	-0,4	45 127	-1,9
	Prof. Interm.	1,8	1,3	-0,5	28 733	1,5
	Employés	-0,2	1,5	-0,2	20 583	1,9
	Ouvriers NQ	1,6	3,8	0,8	19 031	5,3
	Ouvriers Q	-0,6	2,1	-0,6	20 173	2,0
	Total	-0,3	2,4	-0,8	22 346	1,7
Transports maritime et fluvial	Cadres	0,2	4,6	2,1	47 402	7,9
	Prof. Interm.	-1,2	0,0	8,0	27 977	7,2
	Employés	-0,4	0,7	11,7	19 971	13,3
	Ouvriers NQ	5,3	-4,3	8,4	20 800	4,6
	Ouvriers Q	0,4	1,0	2,8	22 887	3,0
	Total	1,2	5,8	2,8	29 711	9,8
Logistique et messagerie	Cadres	0,8	1,3	-1,0	42 626	0,8
	Prof. Interm.	0,2	1,4	0,5	23 659	2,7
	Employés	-0,4	1,9	0,4	17 521	2,4
	Ouvriers NQ	-0,6	1,1	0,9	15 413	2,5
	Ouvriers Q	-1,9	1,8	0,5	17 433	2,4
	Total	-0,1	1,4	0,4	20 624	2,4
Transport	Cadres	-0,2	0,8	-0,4	45 143	0,3
	Prof. Interm.	-0,2	1,1	0,7	26 034	1,6
	Employés	0,1	3,0	-1,2	19 377	2,4
	Ouvriers NQ	-1,2	3,7	1,4	16 371	5,2
	Ouvriers Q	-0,2	1,4	0,2	19 229	1,5
	Total	-0,1	1,8	0,2	22 577	2,3

Source : Insee – DADS, calculs SESP

NQ : non qualifiés

Q : qualifiés

Figure S1c.2 Accidentologie du travail

effectifs et accidents en milliers, taux de risque et évolutions en %

	1996	2005	2006	06/96
Transports et manutention				
Effectifs	710	956	951	34
Accidents avec arrêt	54	64	64	17
Accidents avec IP	4	5	5	9
Décès	0,15	0,10	0,09	-41
Taux de risque	7,6	6,7	6,7	-12
Taux de risque avec IP	0,6	0,5	0,5	-19
Ensemble des secteurs				
Effectifs	14 474	17 878	17 787	23
Accidents avec arrêt	658	699	701	6
Accidents avec IP	49	52	47	-4
Décès	0,77	0,47	0,54	-31
Taux de risque	4,5	3,9	3,9	-13
Taux de risque avec IP	0,3	0,3	0,3	-22

Source : CNAMTS

Taux de risque : nombre d'accidents avec arrêt rapporté au nombre de salariés.

IP : incapacité permanente.

Figure S1c.3 Taux d'accès à la formation continue en 2005

en %

Secteur d'activité	Tx d'accès à la form. continue					TPF
	Ouvr	Empl.	TAM	Cadr	Total	
Transports terrestres	47,9	46,7	66,0	56,5	50,8	4,12
maritimes	18,7	48,9	62,8	60,3	51,2	2,72
aériens	95,2	86,3	87,1	80,0	85,7	8,38
Manut. & entrepo.	39,3	33,2	51,6	57,3	42,4	2,49
Ens. de l'économie	30,9	32,2	55,2	53,6	39,8	2,84

Source : Cereq

Le taux de participation financière (TPF) est la part des dépenses de formation dans la masse salariale totale.

Le taux d'accès à la formation continue est le nombre de stagiaires sur le nombre total de salariés (n.c. les formations en alternance).

TAM : techniciens et agents de maîtrise.

Figure S1c.4 Conflictualité dans les transports en 2006 et 2007

Secteurs d'activité	Nb de grèves		Nb de jours perdus	
	2006	2007	2006	2007
Entreprises ferroviaires et de transport urbain	678	842	174 450	530 223
SNCF	387	402	129 213	423 307
RATP	173	367	19 002	98 677
Transports urbains	113	73	25 704	8 239
Manutention ferroviaire	3	0	239	0
Restauration ferroviaire	2	0	292	0
Autres entreprises de transports	228	256	23 377	22 817
Air France	132	169	10 630	5 206
Aéroport de Paris	18	15	584	952
Transports routiers	59	54	10 276	8 865
Ports Autonomes	0	2	0	3 819
Autres entreprises (hors ordures ménagère)	19	16	1 887	3 975
Total transport	906	1 098	197 827	553 040

Sources : MEEDDAT/IGTT, SNCF, RATP, Air France, ADP, calculs SESP

Le nombre de jours perdus pour grèves ADP est estimé à partir du nombre d'heures perdues pour grèves, sur la base de 8 heures par jour.

Les statistiques de l'IGTT

ne comptabilisent que les conflits localisés. Le nombre de grèves correspond soit :

- au nombre de préavis de grèves déposés (RATP) ou effectivement suivis d'une grève (SNCF).

- Un préavis peut être de niveau local (établissement), régional ou national. Plusieurs préavis peuvent être déposés pour un même conflit.

- au nombre de jours calendaires de grèves (Air France)

- au nombre de conflits (ADP et autres agrégats).

S1d - Le marché du travail « Transport et Logistique »

Le marché du travail « Transport et Logistique » (T&L) est plus vaste que celui des transports au sens strict : avec les conventions retenues par le SESP, il couvre 33 métiers, chacun caractérisé par un code ROME (répertoire opérationnel des métiers, de l'ANPE). Mais 78,2 % des offres sont concentrées sur 4 métiers : les conducteurs de transport de marchandises (réseau routier), (24,2 %), les agents de stockage (25,4 %), les conducteurs livreurs (11,8 %), et les agents de manipulation (17,4 % ; figure S1d.1).

Une offre « transport et logistique » sur trois est émise par les agences de travail temporaire

Ainsi, les établissements du transport ne sont pas les seuls acteurs de ce marché. En effet, sur les 293 400 offres d'emploi enregistrées (OEE) en 2007, seules 25,8 % sont émises par des établissements du secteur : les agences de travail temporaire et le commerce sont respectivement à l'origine de 35,9 % et 15,6 % des offres. Sur le marché des conducteurs de TRM, l'influence du secteur est plus grande : les établissements du transport représentent 43,4 % des offres (figure S1d.1).

43,6 % des offres de conducteurs TRM sont des CDI

En 2007, les régions Ile-de-France, Rhône-Alpes et PACA concentrent 33,1 % des 71 000 OEE de conducteurs de TRM (figure S1d.3). Celles-ci sont majoritairement d'une durée inférieure à 6 mois. Mais la part des CDI ne cesse de croître avec 43,6 % en 2007 après 39,6 % en 2006 et 36,1 % en 2005 (figure S1d.2).

Pour les agents de stockage, à l'opposé, seule une offre d'emploi sur quatre est un CDI, en 2007 comme en 2006 (figure S1d.2).

Demandeurs d'emploi en baisse de 9,4 %

De fin décembre 2006 à fin décembre 2007, le nombre de demandeurs d'emploi de catégorie 1 (DEFM1) des métiers « Transport et Logistique » a baissé de 9,4 %.

Fin décembre 2007, au sein de ceux-ci, 26,3 % sont des chômeurs de longue durée, soit une baisse de 4,2 points par rapport à 2006.

Intensification des tensions sur le marché du travail des conducteurs de TRM...

De 2006 à 2007, l'augmentation des offres d'emploi (+ 13,2 %, figure S1d.3) conjuguée à la baisse des demandes d'emploi génère de fortes tensions sur le marché du travail des conducteurs de TRM. L'indicateur de tension est passé en moyenne de 0,86 en 2006 à 1,00 en 2007, soit + 17 %. Le marché est très saisonnier (figure S1d.4) : les tensions culminent au deuxième trimestre 2007 à 1,55 en métropole et sont minimales au quatrième trimestre (0,72).

De ce fait, le laps de temps écoulé entre le dépôt d'une offre d'emploi et sa satisfaction est en augmentation : en 2006, après 34 jours, une offre sur deux était satisfaite ; en 2007, il faut attendre 39 jours. Le pic des offres du deuxième trimestre explique les délais extrêmes du troisième : 45 jours en 2007.

Au quatrième trimestre 2007, les tensions sont retombées (0,72), mais les délais avant satisfaction des offres n'ont jamais été aussi élevés depuis 3 ans : 84 jours et plus pour une offre sur 4.

... mais aussi des agents de stockage

Alors que le marché du travail des agents de stockage était relativement stable en 2005-2006 (indicateur de tension à 0,93 et 0,92), l'année 2007 est marquée par une forte augmentation des tensions : 1,04.

Les difficultés de recrutement sont plus prononcées en régions Rhône-Alpes et PACA, soit une certaine dissymétrie par rapport au marché du travail des conducteurs du TRM (figures S1d.4 et S1d.5).

DEFM1

Les statistiques officielles sur le nombre de demandeurs d'emploi portent sur les demandeurs inscrits à l'ANPE en fin de mois en catégorie 1 : recherche de contrat en CDI, sans activité réduite au cours du mois ou d'une durée n'excédant pas 78 heures.

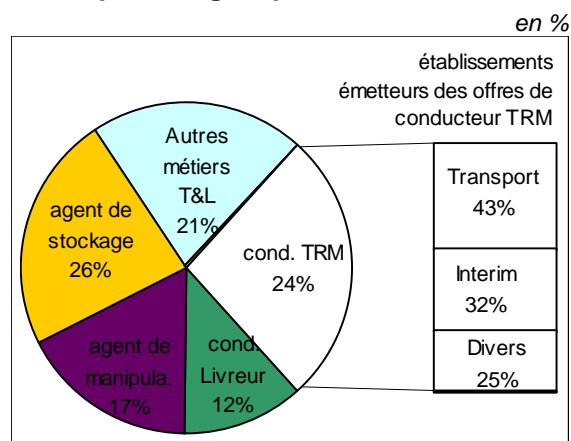
Les chômeurs de longue durée (CLD)

sont les demandeurs d'emploi dont l'ancienneté de la demande est supérieure ou égale à un an.

L'indicateur de tension

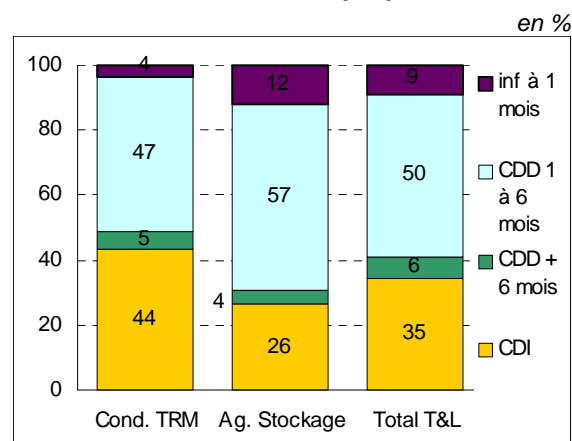
est le nombre d'Offres d'Emploi Enregistrées (OEE) à l'ANPE, rapporté au nombre de Demandes d'Emploi Enregistrées (DEE) sur une même période.

Figure S1d.1 Offres d'emploi enregistrées « transport & logistique » en 2007



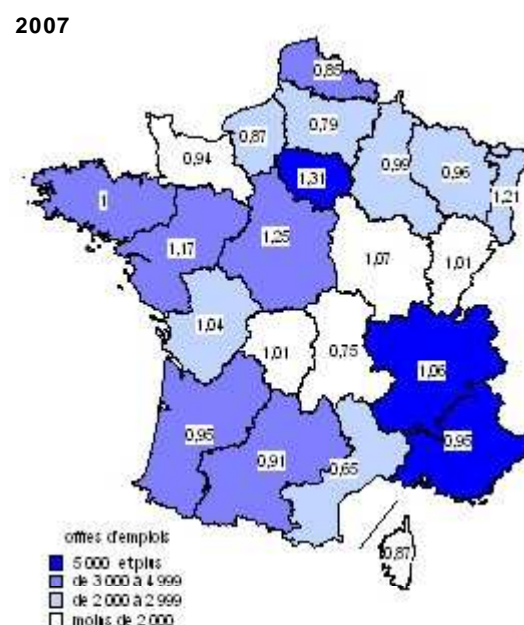
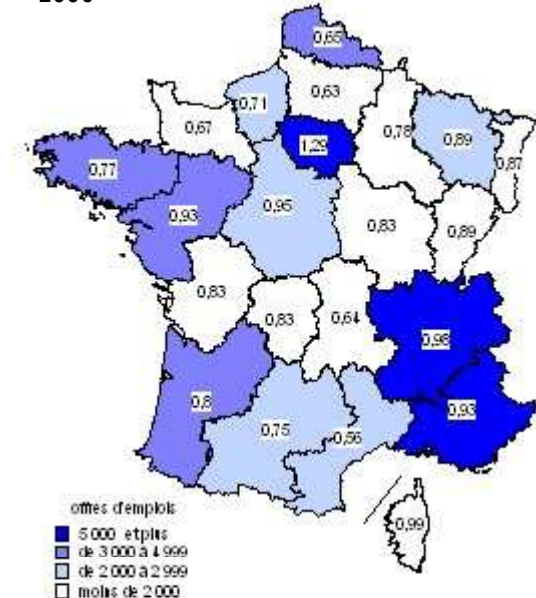
Sources : STMT-Dares ; calculs MEEDDAT/SESP

Figure S1d.2 Offres d'emploi enregistrées selon le contrat de travail proposé en 2007



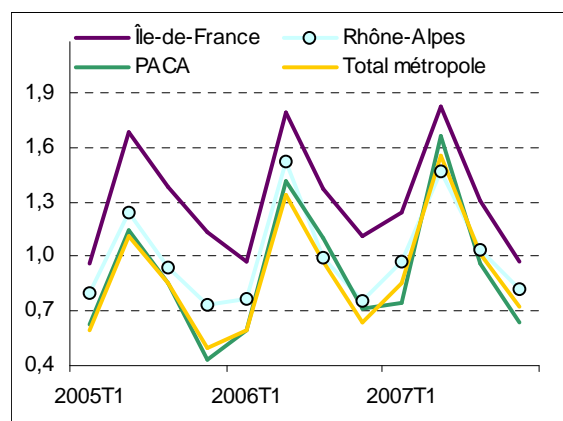
Sources : STMT-Dares ; calculs MEEDDAT/SESP

Figure S1d.3 Offres d'emploi enregistrées et indicateur de tension des « conducteurs de TRM »



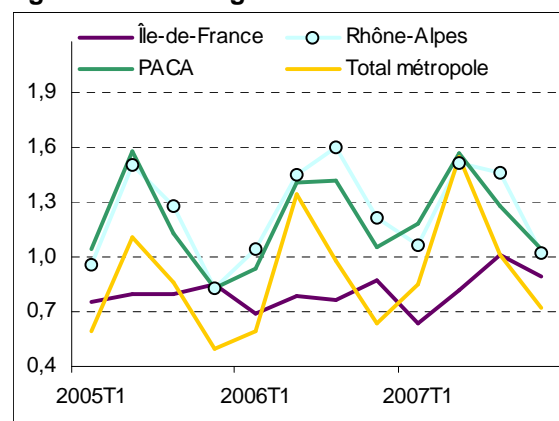
Sources : STMT-Dares ; calculs MEEDDAT/SESP

Figure S1d.4 Indicateur de tension des conducteurs de TRM



Sources : STMT-Dares ; calculs MEEDDAT/SESP

Figure S1d.5 Indicateur de tension des agents de stockage



Sources : STMT-Dares ; calculs MEEDDAT/SESP

S1e - Les comptes des entreprises des transports en 2006

En 2006 les entreprises du secteur des transports se sont bien portées : croissance de la valeur ajoutée, forte reprise de l'excédent brut d'exploitation et résultat net positif mais les investissements ont connu une baisse importante.

Poursuite de la hausse du chiffre d'affaires du secteur

Le chiffre d'affaires dans les transports a progressé de 5,5 % en 2006. Cette hausse est principalement issue de la forte croissance des secteurs des transports aériens (+ 9,5 %), des transports maritimes et côtiers (+ 12,9 %) et de la manutention et entreposage (+ 15,2 %).

Comme les deux années précédentes la production des transports maritimes a pleinement bénéficié de la croissance des échanges maritimes mondiaux (+ 12,9 % en 2006).

La sous-traitance générale, c'est-à-dire la sous-traitance en activité transport, ayant légèrement diminué en 2006, l'activité directement réalisée par les entreprises du secteur a encore plus augmenté (+ 7,1 % en 2006, dans la lignée des années précédentes) que l'activité globale.

Reprise de l'excédent brut d'exploitation mais légère baisse du résultat net

Après deux années de hausse à deux chiffres les consommations intermédiaires n'ont augmenté que de 3,2 % en 2006. Ceci s'explique par une maîtrise des achats de carburants qui n'ont augmenté que de 4,7 % en 2006 après les fortes hausses des années précédentes. Ceci a permis un redressement de la valeur ajoutée (+ 7,6 % en 2006), en particulier dans les secteurs « gourmands » en carburants comme les transports routiers de marchandises (+ 10,6 %), les transports aériens (+ 9,6 %) et les transports urbains et routiers de voyageurs (+ 7,7 %).

La hausse des charges de personnel a légèrement ralenti en 2006 : + 4,2 %. Le secteur des transports aériens a connu la hausse la plus forte soit 7,5 %.

La forte hausse de la valeur ajoutée conjuguée à la progression modérée des frais de

personnel a permis une forte appréciation de l'excédent brut d'exploitation en 2006 (+ 11,7 %) consécutive à une quasi stagnation en 2005 (+ 1,2 %). Les principaux secteurs bénéficiaires ont été les transports routiers de marchandises (+ 33,7 %) et la manutention et entreposage (+ 22,9 %). Le taux de marge a globalement augmenté de 1,4 point, avec des augmentations notables dans le TRM, les transports fluviaux et l'organisation de transport de fret.

À cause de la baisse du résultat net dans les transports ferroviaires (-1,2 milliard d'euros) due à de fortes charges exceptionnelles (0,68 milliard d'euros) engagées en 2006 pour l'activité fret de la SNCF, et dans les transports aériens (-0,65 milliard d'euros), le résultat net de l'ensemble des transports est passé entre 2005 et 2006 de près de 7 milliards d'euros à 5,6 milliards d'euros.

Forte chute des investissements

Les investissements totaux ont fortement diminué en 2006 (- 23,2 %). Néanmoins, ce recul fait suite à une année 2005 sur laquelle les investissements totaux avaient atteint un niveau exceptionnel. En effet, les importantes restructurations d'entreprises dans le secteur (dont la filialisation par Gaz de France de son activité de transport par conduites via la création de GRT-Gaz) avaient largement gonflé le montant des investissements. Hors apports, la baisse des investissements en 2006 est bien moindre (- 10,2 %) mais elle reste marquée, notamment dans les transports aériens (- 25,0 %) et chez les gestionnaires d'infrastructures terrestres (- 24,0 %).

Ratios de rentabilité : situation contrastée

L'ensemble des transports routiers de voyageurs et de marchandises ainsi que les secteurs d'activité associés (manutention et entreposage, organisation du transport de fret) ont connu une amélioration notable de leurs ratios financiers en 2006 contrairement aux transports ferroviaires et aux transports maritimes et côtiers où la situation s'est dégradée (figure S1e.3).

Figure S1e.1 Les comptes du secteur des transports

	<i>évolutions annuelles en %</i>		
	2004	2005	2006
Chiffre d'affaires	5,6	7,0	5,5
<i>Sous-traitance "transport"</i>	2,7	4,7	-1,5
<i>CA hors ss-traitance "transport"</i>	6,3	7,5	7,1
Consommations intermédiaires	7,7	9,9	3,2
<i>dont achats de carburants</i>	18,4	29,6	4,7
Valeur ajoutée	7,1	4,4	7,6
Charges de personnel (3)	2,6	4,5	4,2
Excédent brut d'exploitation (1)	14,3	1,2	11,7
Investissements	14,1	46,6	-23,2
<i>dont hors apports (2)</i>	14,1	15,6	-10,2
Locations, redevances de crédit-bai	18,6	-8,2	8,4
Effectif total	-0,1	-0,1	0,2

Source : MEEDDAT/SESP - EAE Transports

(1) entreprises de 6 salariés et plus pour 2004

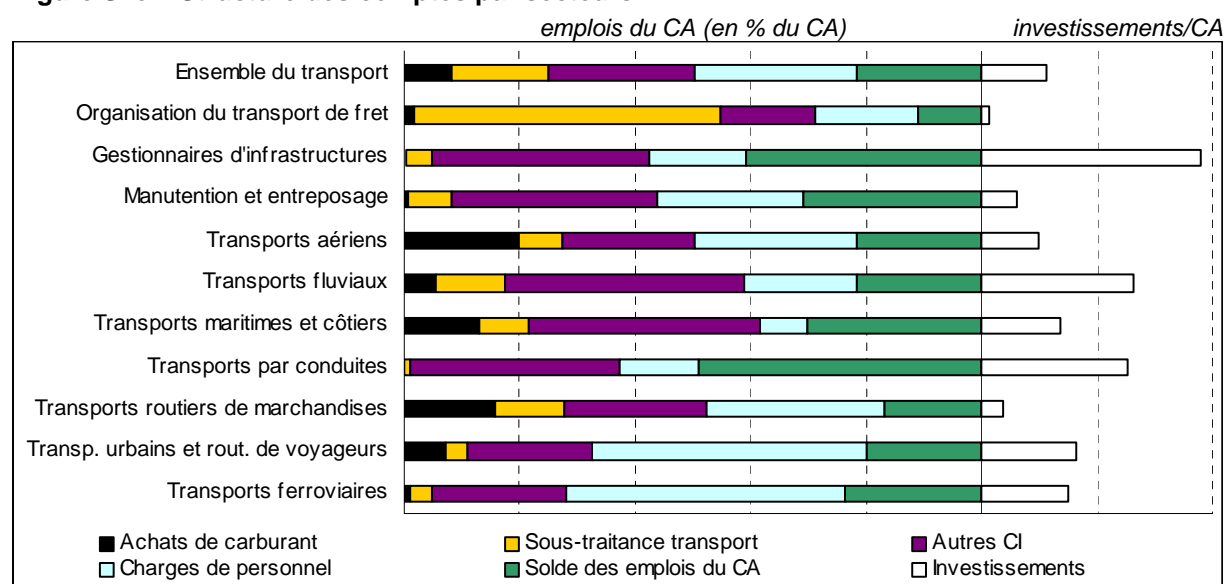
(2) permet d'exclure les restructurations d'entreprises

(3) Comptes RATP 2006 pro forma 2005 pour pouvoir comparer les charges de personnel, suite à la création de la caisse de retraite de la RATP au 1^{er} janvier 2006.

Avertissement

L'enquête annuelle auprès des entreprises de transport interroge les entreprises du secteur sur les résultats comptables, l'emploi et le parc ou la flotte. Elle permet une analyse fine de la situation des différents secteurs. Les résultats complets de l'enquête sont disponibles sur le site internet du SESP.

Les données utilisées dans cette fiche sont issues de l'EAE et diffèrent légèrement des données publiées dans les annexes, issues du Système intermédiaire d'entreprises (SIE) de l'Insee, qui intègre en outre des données fiscales et quelques corrections conceptuelles liées au système de comptabilité nationale.

Figure S1e.2 Structure des comptes par secteurs

Source : MEEDDAT/SESP - EAE Transports 2006

Figure S1e.3 Principaux ratios économiques par secteurs en 2006

en %, données 2005 en italique entre parenthèses

	VA/ CA	EBE/ CA	Résultat courant/CA (*)	Résultat net/ CA (*)
Transport ferroviaires	78,3 (79,6)	25,6 (26,2)	1,3 (5,8)	0,8 (8,3)
Transports urbains et routiers de voyageurs	68,1 (66,9)	17,5 (16,9)	1,4 (-1,7)	4,0 (2,5)
Remontées mécaniques	75,5 (74,1)	36,5 (35,6)	10,6 (10,8)	7,6 (8,3)
Transports routiers de marchandises	50,5 (46,9)	15,9 (12,3)	3,8 (-0,2)	1,3 (0,8)
Transports par conduites	71,8 (72,1)	52,9 (52,7)	32,6 (30,7)	12,4 (10,6)
Transports maritimes et côtiers	24,2 (25,7)	15,1 (15,8)	1,2 (6,6)	3,4 (9,4)
Transports fluviaux	42,5 (36,4)	19,9 (15,9)	6,4 (2,4)	5,1 (3,5)
Transports aériens	49,3 (49,3)	19,1 (18,8)	2,1 (0,9)	1,6 (5,7)
Manutention et entreposage	56,3 (53,9)	19,7 (18,4)	6,5 (0,9)	3,1 (1,8)
Gestionnaires d'infrastructures terrestres	62,0 (62,4)	43,6 (44,3)	15,5 (9,5)	9,8 (9,4)
Organisation du transport de fret	29,5 (28,5)	7,8 (6,9)	1,8 (1,3)	1,9 (1,1)
Ensemble du transport	51,2 (50,2)	19,5 (18,4)	4,3 (2,7)	3,0 (4,1)

Source : MEEDDAT/SESP - EAE Transports 2006 et 2005

(*) Entreprises de six salariés et plus

S2a - Les entreprises de TRM

Le chiffre d'affaires 2007 des entreprises du secteur devrait continuer à progresser

Deux facteurs devraient contribuer à la progression du chiffre d'affaires en 2007. D'une part, l'augmentation du volume de l'activité du TRM de 2006 semble se confirmer en 2007 avec une croissance de 5,3 % des t-km transportées pour compte d'autrui par le pavillon français (intérieur et international). Mais l'activité a fléchi au cours du second semestre et plus particulièrement au quatrième trimestre. D'autre part, la progression des prix (+ 4,0 % en 2007) continue sur un rythme un peu plus élevé que les deux années précédentes, rythme qui reste largement supérieur à celui de l'indice des prix à la consommation (+ 1,5 %) et surtout à l'évolution globale des coûts dans le secteur.

Le prix des prestations de transport national longue distance continue de croître à un rythme régulier : + 4,6 % en 2007, contre + 2,4 % pour les coûts. Le prix des transports courte distance progresse au même rythme que les coûts (respectivement + 3,5 % et + 3,2 % en moyenne annuelle, figure S2a.6) et cette hausse reste inférieure à celle du transport sur longue distance. Pour les coûts en revanche, la hausse pour le transport courte distance (+ 3,2 %) est un peu plus prononcée que pour la longue distance. Mais, sur ce segment aussi, les coûts progressent moins que les prix (+ 3,5 %), permettant une reconstitution partielle des marges qui s'étaient fortement dégradées les années précédentes.

Sur l'international, où la concurrence des autres pavillons européens est importante, le prix du transport routier redémarre (+ 3,5 %) après une quasi-stabilité en 2005 (+ 1,0 %).

En 2007 les achats de carburant devraient moins augmenter que les autres consommations intermédiaires

Après les fortes hausses au cours des années 2004 et 2005, compte tenu du profil infra-annuel, le prix du gazole professionnel a beaucoup moins augmenté les deux années suivantes (cf. fiche A1) : la barre symbolique de 1 € / L à la cuve hors TVA a été frôlée en novembre 2007 puis dépassée en mars 2008 mais les progressions annuelles de l'indice CNR sont de 5,0 % en 2006 et de 1,0 % en 2007. Cette hausse, relativement modérée, combinée au fort taux de renouvellement du parc de poids lourds fin 2006 qui a amélioré les performances énergétiques des véhicules,

devrait infléchir en 2007 la hausse récurrente des achats de carburant : + 3,5 % contre + 16,2 % en 2006, + 9,1 % en 2005. Néanmoins, selon l'enquête de la FNTR, l'évolution du prix du gazole figure toujours en tête des préoccupations des entreprises de TRM, alors même que les autres postes de consommation intermédiaire, notamment l'entretien - réparation, connaissent en réalité une évolution plus importante. L'ensemble des consommations intermédiaires devrait augmenter de 8,5 % en 2007.

Les charges de personnel connaîtraient elles aussi une croissance forte en 2007 (+ 8,1 % selon l'Acos), cette hausse étant expliquée à la fois par l'augmentation des effectifs salariés et par la hausse du coût unitaire de la main d'œuvre (voir indices CNR du personnel roulant et du personnel sédentaire).

Même si les charges s'accroissent, la production devrait augmenter de manière plus importante en 2006 et 2007 et au final l'excédent brut d'exploitation des entreprises de TRM en 2007 approcherait les deux milliards d'euros (figure S2a.1) : le taux de marge (EBE/VA) progresserait modérément mais régulièrement en 2006 et 2007 (respectivement égal à 13,0 % et 13,4 %).

L'investissement en poids lourds continue

L'effort d'investissement des entreprises de TRM se poursuit en 2007. Ce secteur est le principal acquéreur de véhicules industriels de plus de cinq tonnes dont le nombre d'immatriculations neuves est supérieur à 52 500 (source FCA) soit une légère baisse par rapport à 2006 (- 1,1 %). En réalité le marché est reparti nettement à la hausse à partir de mai après un palier relativement bas au début de l'année consécutif aux achats anticipés à l'automne 2006. En particulier les immatriculations de porteurs ont sensiblement baissé (- 3,6 %) suite à la spécialisation des flottes, avec remplacement à un bout de la gamme par des tracteurs routiers (+ 1,2 % d'immatriculations neuves) et à l'autre bout par des VUL (+ 4,9 % d'immatriculations neuves), sans que l'on puisse distinguer la part propre aux entreprises de TRM. Enfin l'investissement des entreprises de TRM se porte désormais plus sur les remorques et semi-remorques, avec une forte accélération tout au long du premier semestre 2007 et un niveau haut tout au long du second semestre (progression annuelle de 21,5 %).

Figure S2a.1 Les comptes des entreprises du TRM (*)

en millions d'euros, évolutions en %

	2002	2003	2004	2005	2006 (sd)	2007 (e)	07/06
Production	31 397	31 770	33 340	34 143	36 397	39 628	8,9
Consommations Intermédiaires	18 858	19 220	20 345	21 314	22 814	24 829	8,5
<i>dont achats de carburant</i>	<i>4 305</i>	<i>4 410</i>	<i>4 710</i>	<i>5 137</i>	<i>5 967</i>	<i>6 173</i>	<i>3,5</i>
Valeur ajoutée (VA)	12 539	12 550	12 995	12 829	13 583	14 799	9,0
Charges de personnel	9 659	9 869	10 254	10 414	10 925	11 806	8,1
Impôts, taxes - subventions	803	840	883	854	890	1 014	10,9
Excédent brut d'exploitation (EBE)	2 077	1 841	1 859	1 561	1 769	1 979	13,4
<i>Taux de marge (EBE/VA) en %</i>	<i>16,6</i>	<i>14,7</i>	<i>14,3</i>	<i>12,2</i>	<i>13,0</i>	<i>13,4</i>	<i>4,1</i>

Sources : Insee, CNR, Acoiss, MEEDDAT/SESP, estimations MEEDDAT/SESP pour 2006 et 2007

(*) entreprises des codes NAF 60.2L, 60.2M, 60.2N et 60.2P, toutes tailles

Figure S2a.2 Indice des prix du transport routier de marchandises

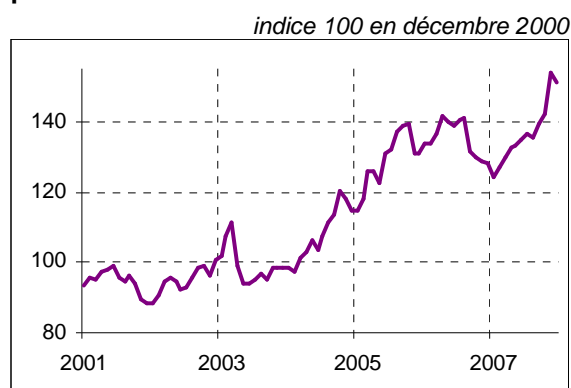
évolutions en moyenne annuelle en %

	2005	2006	2007
Prix du TRM national courte distance	2,6	3,1	3,5
Prix du TRM national longue distance	4,6	4,5	4,6
Prix du TRM à l'international	3,0	1,0	3,5
Ensemble	3,7	3,5	4,0

Source : MEEDDAT/SESP-IPTRM

L'IPTRM

Le nouvel indice des prix du transport routier de marchandises (IPTRM - base 100 au premier trimestre 2003) succède aux précédents indices de prix qui étaient calculés à partir de l'enquête TRM sur la base des prix moyens à la tonne-kilomètre ou au véhicule-kilomètre. Il est élaboré à partir de la méthodologie dite des prestations représentatives sur un échantillon de 400 entreprises appartenant aux APE 602L, 602M, 602N et 602P.

Figure S2a.3 Indice de prix du gazole professionnel

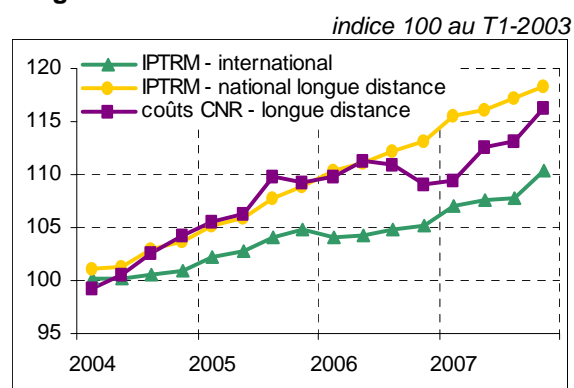
Source : CNR

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

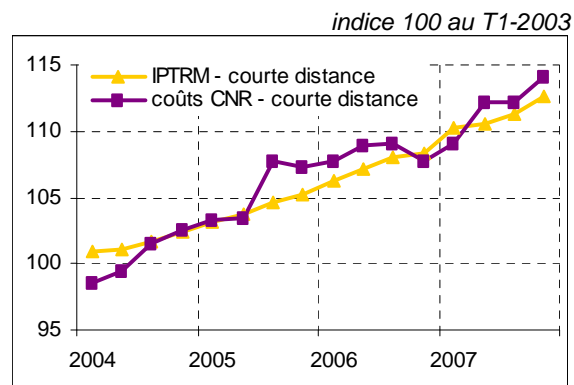
évolutions annuelles moyennes en %

	04/03	05/04	06/05	07/06
Gazole professionnel	8,9	19,5	5,0	1,0
(coût cuve / pompe après remb. partiel de la TIPP)				
Maintenance	3,2	3,8	3,8	4,4
(entretien, réparation, pneus)				
Infrastructures	2,2	2,7	2,8	2,4
(péages, taxe à l'essieu)				
Détention du matériel	2,4	3,5	3,4	2,3
(renouvellement, financement, assurances)				
Personnel de conduite	1,1	0,9	1,1	3,0
(salaires et charges)				
Frais de déplacement	2,5	2,0	1,6	1,6
(repas et nuitées)				
Charges de structure	1,6	2,1	-1,8	3,3
(personnel administratif)				
Indice synthétique	3,2	6,0	2,4	2,4

Source : CNR

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

Sources : MEEDDAT/SESP-IPTRM, CNR

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

Sources : MEEDDAT/SESP-IPTRM, CNR

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

4,3 % de créations nettes d'emplois dans le TRM

Le secteur du transport routier de marchandises aurait créé 14 800 emplois entre fin 2006 et fin 2007 (ou 14 000 emplois en moyenne annuelle). Ces créations élèvent l'emploi du secteur à un niveau sans précédent : 359 400 salariés. La conjoncture est en effet favorable : l'activité des transporteurs routiers mesurée en véhicules-kilomètres progresse de 5,9 % en 2007. Ce regain d'activité est soutenu essentiellement par le bond du transport de proximité, + 10,3 % en 2007, qui est responsable à lui seul de la création de 11 500 emplois, soit 77 % des créations du secteur. Les transporteurs de longue distance (TRM interurbain) gagnent 3 100 emplois en 2007 et confortent ainsi leur dynamisme de 2006 (figure S2b.1).

Augmentation de 1,8 % du pouvoir d'achat du salaire horaire de base des ouvriers en 2007

En 2007, l'augmentation du taux de salaire horaire de base des ouvriers de l'ensemble du transport routier de marchandises est de 3,3 % (en moyenne annuelle). Mais l'indice des prix à la consommation ayant augmenté de 1,5 %, leur pouvoir d'achat procuré par une heure de travail augmente de 1,8 %, contre 1,4 % pour l'ensemble du transport (fiche S1c).

Augmentation de 3,1 % des salaires réels des salariés à temps complet sur la période 2002/2006

En 4 ans, de 2002 à 2006, compte tenu de la hausse des prix à la consommation, les salaires nets réels des salariés à temps complet du TRM ont augmenté de 3,1 %, contre + 2,3 % pour l'ensemble du transport (figure S2b.5).

Mais la situation diffère selon les catégories sociales. Cette augmentation ne touche pas les cadres dont le salaire net réel moyen baisse de 4,1 %. Quant à ceux des ouvriers qualifiés, ils connaissent la plus forte hausse : + 3,8 % (application du protocole d'accord conclu le 25 novembre 2002, étendu par arrêté du 24 février 2003), mais restent cependant en niveau très inférieurs au salaire moyen des ouvriers qualifiés du transports : 18 096 euros contre 19 229 euros.

Si ces quatre dernières années, les salaires réels des employés du TRM ont augmenté de 3,1 %, sur cette même période, ceux du déménagement font exception à la règle avec une baisse de 0,4 %.

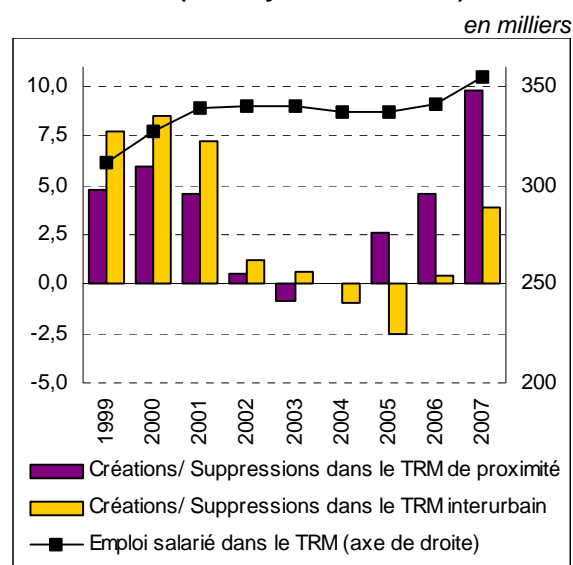
Une population ouvrière et masculine

La pyramide des âges des salariés du TRM est légèrement plus jeune que celle de l'ensemble des transports, avec un âge moyen de 39 ans et 9 mois contre 40 ans et 3 mois. C'est dans le déménagement que la population est la plus jeune : un salarié sur deux a 37 ans ou moins.

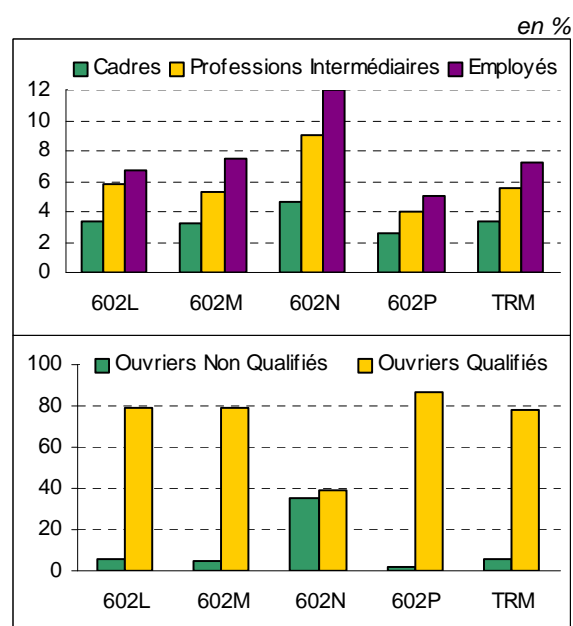
La sous-population des conducteurs est en moyenne plus âgée de 5 mois que l'ensemble des salariés.

Au sein du TRM, 8 salariés sur 10 sont des ouvriers qualifiés (conducteurs routiers pour la plupart). Toutefois, le déménagement se singularise avec une plus forte proportion d'employés et de professions intermédiaires en contrepartie d'ouvriers moins nombreux (74 %), mais aussi moins qualifiés : un ouvrier sur deux est non qualifié.

La dominante ouvrière (72% des salariés du TRM sont des conducteurs) conjuguée à la faible représentation des femmes au sein de la profession « conducteur » (2,3 %) explique le faible taux de féminisation au sein du TRM : 10,5 %.

Figure S2b.1 Evolution de l'emploi salarié dans le TRM (en moyenne annuelle)

Source : Unedic ; estimations MEEDDAT/SESP

Figure S2b.3 Structure sociale du TRM au 31 décembre 2006

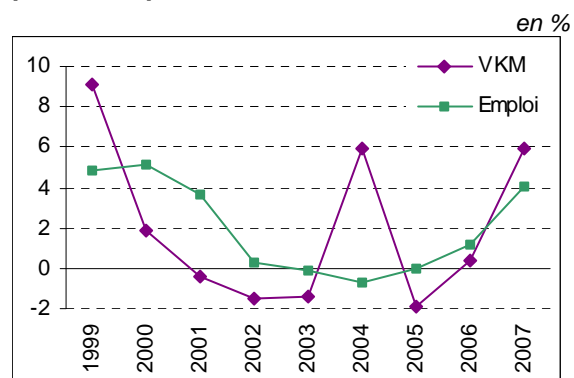
Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

Figure S2b.5 Salaire réel net moyen du TRM en année travail

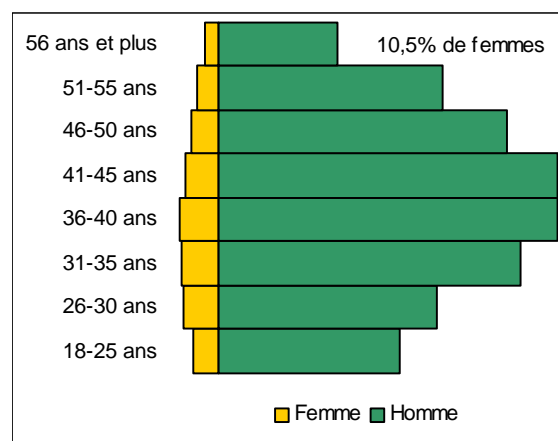
salaires en euros,
évolutions des salaires réels en %

CS	Niveau 2006	2004/2003	2005/2004	2006/2005	2006/2002
Cadres	37 758	-1,6	1,0	-0,6	-4,1
Prof. Intermédiaires	23 289	-0,2	1,6	0,5	1,2
Employés	16 912	0,4	1,6	0,8	3,1
Ouv. non qualifiés	15 591	0,5	1,6	0,5	3,2
Ouv. qualifiés	18 096	0,6	1,6	0,9	3,8
Ensemble	18 797	0,5	1,4	0,8	3,1

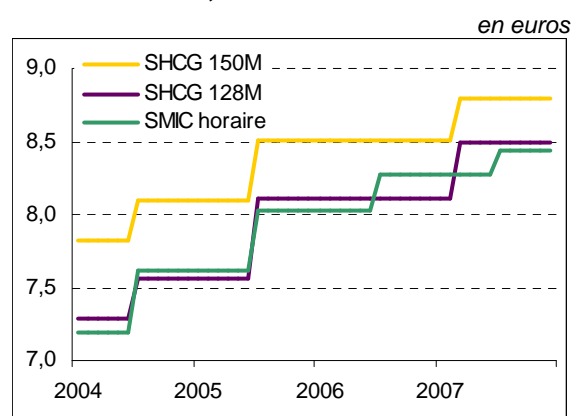
Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

Figure S2b.2 Evolution de l'effectif salarié dans le TRM et des véhicules-km réalisés par le compte d'autrui

Sources : MEEDDAT/SESP-Enquête TRM, Unedic ; estimations MEEDDAT/SESP

Figure S2b.4 Pyramides des âges des salariés du TRM au 31 décembre 2006

Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

Figure S2b.6 Salaires conventionnels, SMIC horaire

Sources : Insee, DTMRP

SHCG : salaire horaire conventionnel garanti

Références : courte distance, coefficient 128M
grands routiers, coefficient 150M

S2c - Les entreprises de TRM en Europe en 2005

Le secteur du TRM regroupe plus de 576 000 entreprises et emploie environ 2,74 millions d'actifs dans l'Union européenne (figure S2c.1). Il est constitué de très nombreuses petites entreprises, ce qui explique la part importante des actifs non salariés (plus de 20 % des actifs).

Comme en 2004, le nombre d'entreprises du TRM diminue sensiblement en 2005 (- 0,8 % soit - 4 700 unités) tandis que les effectifs occupés progressent de + 2,0 % représentant quelques 51 500 créations d'emplois salariés et non salariés. Parmi les grands pays de l'Union, l'Espagne a continué de se singulariser avec + 3 700 entreprises (+ 2,8 %) et 25 000 créations d'emplois (+ 6,9 %), confortant sa première place européenne : elle représente près de 136 000 entreprises pour 390 000 personnes occupées.

Croissance de la Pologne en 2005

Le rang des principaux pavillons est différent selon que l'on considère l'ensemble des transports ou la seule activité pour compte d'autrui. Du fait d'un compte propre important, l'Allemagne n'apparaît qu'au cinquième rang européen, tant en termes de chiffres d'affaires, derrière l'Italie, la France, le Royaume-Uni et l'Espagne, que d'effectif total du secteur (figure S2c.2), situation identique à celle de l'année précédente. Avec les Pays-Bas, ces six États concentrent les deux tiers des emplois et surtout les trois quarts de la valeur ajoutée du TRM en Europe.

La Pologne, principal pavillon entrant en 2004, conserve son rang en 2005 : huitième position en termes de chiffre d'affaires, soit 3,4 % du chiffre d'affaires total du TRM dans l'Union Européenne et surtout sixième pavillon en emplois totaux, devant les Pays-Bas et derrière les cinq principaux pavillons soit 7,1 % des effectifs. Ce pays jouit d'une croissance dynamique en 2005 : respectivement + 18,4 % pour son chiffre d'affaires et + 21,7 % pour sa valeur ajoutée.

Le poids des nouveaux entrants est d'ailleurs généralement plus élevé en termes d'effectif qu'en termes de chiffre d'affaires ou de valeur ajoutée : en incluant les nouveaux membres de 2007 les nouveaux entrants représentent plus du cinquième des effectifs mais moins du dixième (9,6 %) de l'activité et 5,8 % de la valeur ajoutée. Cette plus faible productivité apparente du travail est sans doute liée aux prix des prestations dans les différents pays et,

indirectement aux frais de personnel. En effet, les frais de personnel sont inférieurs à 10 000 euros par salarié et par an dans la plupart de ces pays, alors que dans les pays de l'UE 15 la fourchette va de 15 000 à 40 000 euros.

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

Les entreprises dans les nouveaux États membres sont globalement de petite taille (2,9 emplois salariés moyen par entreprise contre 3,8 pour l'ensemble de l'UE) mais avec une grande variance. Pour les principaux pavillons comme la Pologne, la République Tchèque ou la Hongrie, le secteur est très éclaté et la taille moyenne des entreprises se rapproche de celle de l'Espagne ou de l'Italie. Par contre, les pavillons baltes, qui disposent d'un secteur du TRM fortement concentré, sont de grande taille avec des effectifs salariés par entreprise proches de ceux de la France, de l'Allemagne ou du Royaume-Uni.

Malgré cela, même dans les pays baltes, le chiffre d'affaires par entreprise reste bien en deçà de ceux observés dans les pays de l'UE 15. Ces écarts entre anciens et nouveaux membres de l'UE sont tout aussi importants si l'on s'intéresse à la valeur ajoutée : le ratio valeur ajoutée / chiffre d'affaires des nouveaux États membres tire fortement la moyenne européenne vers le bas (25,6 % contre 35,7 % pour l'ensemble de l'UE).

Champ des pays retenus dans les statistiques 2005

Les 27 pays membres de l'Union Européenne en 2007 sauf la Grèce et Malte mais en rajoutant la Norvège soit 26 pays.

Les limites des statistiques européennes

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

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

Figure S2c.1 Quelques données de cadrage sur les entreprises de TRM en Europe en 2005

	Nombre d'entreprises	Part des entreprises dont l'effectif est de 10 personnes ou plus (1)	Effectif non salarié	Effectif salarié	Effectif total	en millions d'euros		
						Chiffre d'affaires	VA brute aux coûts des facteurs	Frais de personnel (4)
Espagne	135 549	4,2%	130 173	259 827	390 000	33 009	12 527	6 380
France	42 643	16,2%	12 212	329 056	341 268	35 433	12 187	10 881
Italie	101 813	n.c.	135 235	204 535	339 770	40 553	11 842	6 455
Royaume-Uni	34 734	11,0%	30 658	278 280	308 938	34 018	14 191	8 537
Allemagne	33 472	21,4%	33 484	256 434	289 918	26 871	11 837	6 819
Pologne	70 276	1,9%	78 244	117 117	195 361	8 770	1 938	601
Pays-Bas	9 140	23,6%	9 283	105 560	114 843	15 933	6 156	4 543
Rép. Tchèque	26 538	6,8%	28 469	74 100	102 569	4 330	1 624	543
Hongrie	19 646	5,4%	14 249	54 121	68 370	3 521	805	404
Roumanie (2)	13 555	8,8%	2 106	65 944	68 050	2 215	435	148
Suède	14 779	8,6%	12 007	55 723	67 730	7 580	2 995	2 107
Belgique	7 602	19,5%	7 160	56 031	63 191	9 886	3 075	2 235
Portugal	12 237	9,1%	1 136	61 078	62 214	4 315	1 382	985
Autriche	6 706	19,3%	5 864	51 712	57 576	7 566	2 567	1 718
Bulgarie (2)	n.c.	n.c.	22 277	26 404	48 681	1 435	271	84
Danemark	7 140	12,6%	5 377	35 020	40 397	5 405	2 048	1 326
Finlande	10 935	5,9%	5 798	33 771	39 569	4 727	1 921	1 206
Lituanie	3 111	25,5%	1 676	29 765	31 441	1 266	363	139
Norvège (3)	9 693	5,2%	6 334	20 893	27 227	3 814	1 432	891
Slovénie	6 143	3,9%	5 482	12 409	17 891	1 378	386	194
Lettonie	1 895	24,9%	98	16 122	16 220	557	167	38
Irlande	3 901	9,5%	3 908	12 267	16 175	2 010	720	349
Estonie	1 763	23,1%	224	12 994	13 218	695	163	75
Slovaquie	824	17,2%	130	9 891	10 021	449	128	56
Luxembourg	443	33,4%	168	7 445	7 613	980	388	269
Chypre	1 481	1,4%	1 209	1 206	2 415	85	41	40
Union Européenne (UE) (3)	576 019	7,1%	552 961	2 187 705	2 740 666	256 799	91 587	57 020
dont UE15 (3)	430 787	7,8%	398 797	1 767 632	2 166 429	232 099	85 266	54 699
dont NEM en 2004-2007 (3)	145 232	5,1%	154 164	420 073	574 237	24 700	6 321	2 321

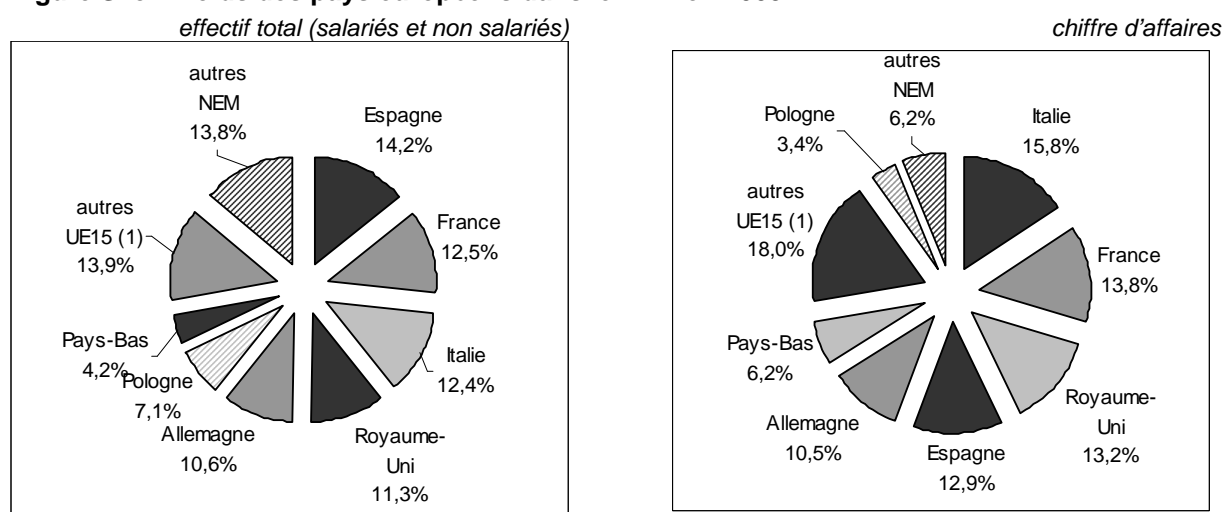
Source : Eurostat

(1) non renseigné pour l'Italie et la Bulgarie ; année 2004 pour le Royaume-Uni, la République Tchèque, la Belgique, l'Irlande, l'Estonie.

(2) les statistiques 2005 de la Roumanie et de la Bulgarie sont prises en compte bien que ces états n'aient intégrés l'UE qu'en 2007.

(3) voir champ ci-contre.

(4) voir cotisations sociales ci-contre

Figure S2c.2 Poids des pays européens dans le TRM en 2005

Source : Eurostat

Source : Eurostat

S3 - Les entreprises de la messagerie

Le secteur de la messagerie – fret express connaît, en 2007, une quatrième année de croissance consécutive.

La croissance s'accélère presque partout en 2007, en particulier dans la messagerie « express »

Le chiffre d'affaires de la messagerie traditionnelle nationale, qui représente environ la moitié de la production du secteur, progresse toujours plus (+4,7 %, contre +3,0 % en 2006). Les tonnages traités croissent également mais le nombre total d'envois diminue légèrement (- 1,2 %). Toujours au national, la croissance de l'express « tous poids » (colis lourds) ainsi que celle de l'express « colis légers » poursuit également sa croissance, tant en chiffre d'affaires (respectivement +6,7 % et +3,4 % en 2007) qu'en volumes traités. Pour les prestations nationales, les produits moyens (CA/kg ou CA/envoi) progressent en 2007 (figure S3.3) après une baisse sensible l'année précédente.

À l'international (intracommunautaire) on constate aussi globalement une progression en 2007 mais, contrairement au national, moins prononcée qu'en 2006 que ce soit en tonnages traités, en envois ou en chiffre d'affaires. Cette croissance est même infirmée en ce qui concerne l'activité des importations intracommunautaires en « express » (- 3,6 %). Dans la messagerie traditionnelle, les importations intracommunautaires sont plus dynamiques en 2007 (+ 8,0 % de chiffre d'affaires) que les exportations intracommunautaires (+ 3,6 %).

L'excédent brut d'exploitation des entreprises est stable entre 2003 et 2006

La production et les consommations intermédiaires des entreprises évoluant de manière relativement semblable entre 2003 et 2006 (figure S3.1), respectivement + 4,2 % et + 4,4 % en moyenne annuelle, la valeur ajoutée (VA) progresse en moyenne annuelle sur la même période de 3,5 %. Les charges de personnel, qui constituent près de 85 % de la VA dans ce secteur, augmentent légèrement plus vite que la VA (+ 3,7 %), limitant la progression de l'excédent brut d'exploitation (+ 1,1 %) en moyenne annuelle.

Un taux de marge qui marque le pas

Ainsi le taux de marge se situerait à 9,2 %, inférieur de presque un point à sa moyenne des trois dernières années. Dans ce sens, les dirigeants des réseaux de messagerie considèrent actuellement que les prix de leurs prestations sont sous-évalués mettant en péril l'avenir de leurs entreprises. La question se pose donc de savoir si on va observer prochainement une hausse des prix et / ou une reprise de la concentration du secteur, qui n'a pas vécu de restructurations en 2007.

Les cadres moins bien rémunérés en 2006

Les rémunérations réelles, c'est-à-dire par salarié et déflatées par l'indice des prix à la consommation, sont restées globalement stables en 2006 mais ceci masque des disparités au sein des différentes catégories socio-professionnelles (CS) : la baisse des rémunérations des cadres (- 1,4 %) contrebalance entièrement les augmentations des autres catégories qui varient de + 0,3 % pour les professions intermédiaires à + 0,8 % pour les ouvriers.

L'activité de messagerie – fret express

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

Au sein de cette activité, on distingue la messagerie « traditionnelle » (transport de colis en plus de 24 heures) de l'« express » (enlèvement avant 18 h pour livraison le lendemain avant 12 h). Au sein de l'express, on distingue aussi le traitement spécifique des « colis légers » de ceux qualifiés, par opposition, de « tous poids ».

Les « conducteurs de messagerie » sont les personnels roulants affectés, à titre principal, à des services organisés de messagerie, d'enlèvement et de livraison de marchandises ou de produits dans le cadre de tournées régulières nécessitant, pour une même expédition de domicile à domicile, des opérations de groupage et de dégroupage, et comportant des contraintes spécifiques de délais de livraison.

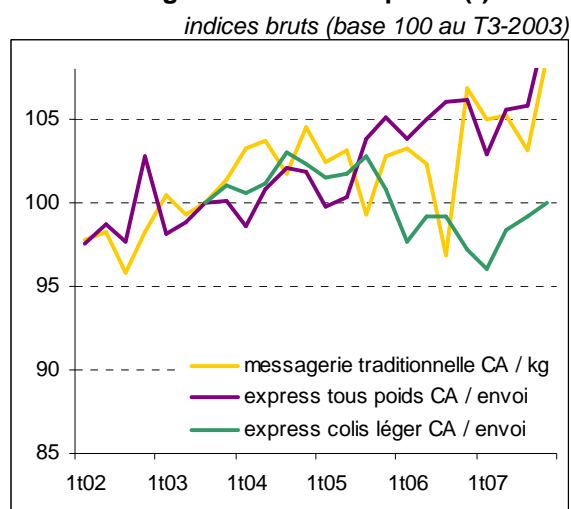
Figure S3.1 Comptes des entreprises de la messagerie et du fret express

en millions d'euros

	2003	2004	2005	2006p
Production	10 421	11 131	11 283	11 783
Consommations Intermédiaires	7 592	8 040	8 198	8 650
Valeur ajoutée	2 829	3 091	3 086	3 133
Frais de personnel	2 384	2 558	2 621	2 656
Impôts, taxes - subventions	164	183	184	190
Excédent brut d'exploitation	281	349	280	287

Source : Insee-SIE

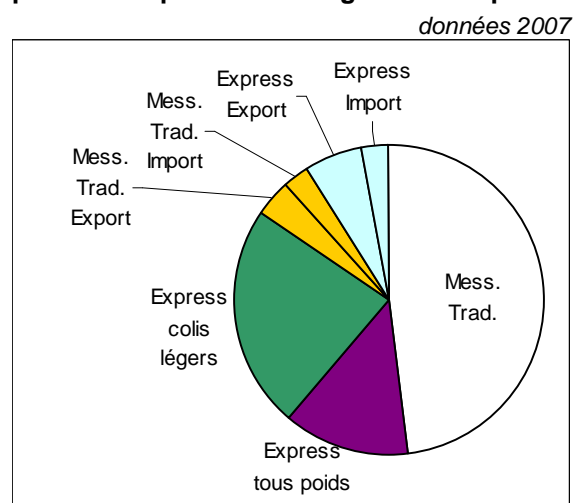
p : estimations MEEDDAT/SESP pour 2006

Figure S3.3 Évolution des produits moyens de la messagerie et du fret express (*)Source : MEEDDAT/SESP-Enquête messagerie
(*) activité nationale uniquement**Figure S3.2 Indices de production de la messagerie et du fret express en 2007**

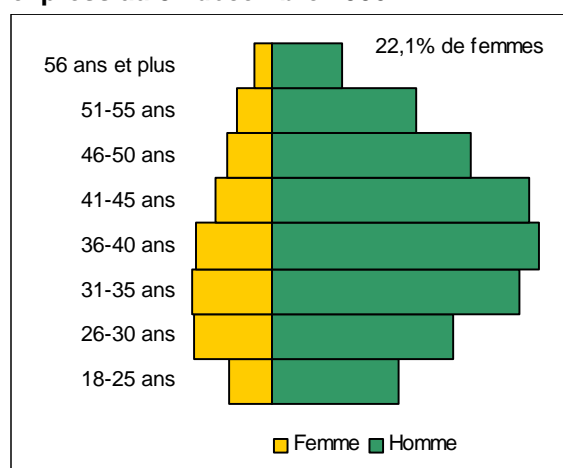
évolutions en % (moyennes annuelles des indices)

		2007/2006		
		tonnes	envois	CA
national	messagerie traditionnelle	2,9	-1,2	4,7
	express tous poids	8,6	5,7	6,7
	express colis légers	5,2	3,3	3,4
import	messagerie traditionnelle	3,9	3,2	8,0
	express	8,0	5,3	-3,6
export	messagerie traditionnelle	0,0	6,9	3,6
	express	8,8	2,6	5,2

Source : MEEDDAT/SESP-Enquête messagerie

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

Source : MEEDDAT/SESP-Enquête messagerie

Figure S3.5 Pyramide des âges des salariés du secteur de la messagerie et du fret express au 31 décembre 2006

Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

Figure S3.6 Indicateurs d'emploi et rémunérations dans la messagerie fret express (63.4A)

Structure par CS, part des temps partiels et rémunérations (2006)	CS (% du total)	Temps partiel (%)	Salaire net moyen
Cadres	7,0	3,3	41 741
Professions Intermédiaires	16,6	4,4	22 898
Employés	16,6	11,7	16 742
Ouvriers Non Qualifiés	12,6	14,0	15 640
Ouvriers Qualifiés	47,3	4,5	16 825
Total	100,0	6,8	19 510

Evolutions annuelles des rémunérations réelles (*)	2003/2002	2004/2003	2005/2004	2006/2005
Cadres	-1,7	1,5	0,3	-1,4
Professions Intermédiaires	0,9	2,1	0,9	0,3
Employés	-1,4	1,5	0,1	0,7
Ouvriers	0,1	1,4	1,4	0,8
Ouvriers Non Qualifiés	1,8	2,3	2,0	0,3
Ouvriers Qualifiés	-0,4	1,0	1,2	0,9
Total	-0,3	1,0	0,8	0,0

Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

(*) déflatées par l'indice des prix à la consommation

S4 - Les entreprises de transport collectif urbain

Les entreprises de transports urbains de province en 2006

L'offre de services de transports collectifs urbains de province, mesurée en véhicules-kilomètres, progresse de 1,1 % entre 2005 et 2006, alors que le nombre de voyages augmente de 3,0 %.

Les recettes directes du trafic (hors compensations tarifaires) connaissent une croissance soutenue (+ 5,1 %) traduisant ainsi la hausse du nombre de voyages (+ 3,0 %) et une augmentation des tarifs (+ 2,0 %). Les subventions perçues progressent moins rapidement (+ 2,8 %) après une année 2005 de forte croissance (+ 8,3 %). Globalement, l'ensemble des recettes des entreprises de transport collectif urbain de province, dont 63 % sont des contributions versées par les administrations publiques, augmentent de 3,7 %.

Les frais de personnels, qui constituent le premier poste dans les charges de fonctionnement des exploitants progressent de 4,4 % en 2006 (contre 3,3 % en 2005). De plus, le poste achat qui comprend en particulier l'achat de carburant continue de croître fortement (+ 8,8 % en 2006 et + 12,5 % en 2005).

Les soldes comptables de la RATP en 2007

En 2007, les recettes de la RATP liées au transport augmentent de 147 millions d'euros, soit une augmentation de 4,4 %.

Les recettes directes du trafic augmentent de 2,0 % sur l'année et progressent plus vite que le nombre de voyages (+ 0,3 %). Sa progression sur les trois premiers trimestres se situait à 3,1 % avant les mouvements sociaux du dernier trimestre.

Les dispositions contractuelles avec le STIF et le dédommagement consenti aux voyageurs suite aux grèves ont pesé sur le résultat brut à hauteur de 30 millions d'euros (après correction des économies de charges.)

L'excédent brut d'exploitation progresse de 88 millions d'euros (+ 11,1 %), ce qui traduit une augmentation plus rapide de la valeur ajoutée par rapport aux frais de personnel. De plus, après la prise en compte des charges d'entreprise, de la contribution forfaitaire et de l'application du contrat d'intéressement des

salariés, la RATP obtient en 2007 un résultat net s'élevant à 84 millions d'euros soit une augmentation de 43 millions par rapport à 2006.

D'autre part, la capacité d'autofinancement progresse fortement par rapport à 2006 mais dans le même temps, l'endettement s'accroît.

L'année 2007 a été marquée par une augmentation de l'offre de transport suite aux décisions du STIF (ouverture du métro une heure de plus le vendredi et samedi par exemple).

Le service offert réalisé en 2007 par la RATP enregistre une hausse de 0,9 % par rapport à 2006 (solde d'une croissance de 3,5 % et d'une perte de 2,6 % liée aux mouvements sociaux du dernier trimestre). Les renforcements d'offre décidés en fin d'année 2006 et en 2007 par le STIF interviennent pour + 3,2 % dans cette évolution au bénéfice des réseaux de surface et du métro.

D'autre part, les transports ont été favorisés par la poursuite de la politique de la ville de Paris visant à instaurer un partage de voirie plus favorable aux transports collectifs et à restreindre l'usage de la voiture particulière dans la capitale.

A l'exception des billets, les ventes de titres de transport en Ile-de-France marquent dans leur ensemble une évolution positive en 2007.

Cette évolution a été portée par une croissance des ventes d'abonnements annuels et par un doublement du nombre des bénéficiaires de forfaits sociaux affiliés à la carte solidarité transport, induit notamment par un abaissement du prix des forfaits sociaux en octobre 2006 par le STIF et des mesures de gratuité en faveur des érémites et de leurs ayants droit à partir du 30 mars 2007.

Les ventes de forfaits courts progressent aussi significativement malgré les perturbations du dernier trimestre, traduisant le très bon dynamisme de l'activité touristique au cours de l'année 2007.

Les ventes de billets accusent pour leur part une baisse due à l'impact défavorable des mouvements sociaux de l'automne, à l'effet des réformes tarifaires (CST et ticket t+) et à la montée en puissance des abonnements.

Figure S4.1 Evolution des comptes des entreprises de transport urbain de province

niveaux en millions d'euros, évolutions en %

	05/04	06/05	2006
Total des produits	7,3	3,7	3342
dont produits du trafic			
hors compensations tarifaires	3,4	5,1	1093
dont compensations tarifaires	-1,1	25,2	123
dont autres subventions d'exploitation	8,3	2,8	1968
Total des charges (yc. Résultat)	7,3	3,7	3342
dont achats	12,5	8,8	355
dont frais de personnel	3,3	4,4	1740

Source : Certu ; estimations MEEDDAT/SESP

Les contributions publiques dans les comptes des entreprises

Les contributions publiques interviennent à trois niveaux dans les comptes d'exploitation des entreprises de transports publics :

- en compensations tarifaires ; elles sont alors assimilées à des produits du trafic par les entreprises, même si isolées dans les tableaux ci-contre ;
- en subventions d'exploitation stricto sensu, principalement en provenance de l'autorité organisatrice ;
- enfin, en subventions d'équilibre qui, du fait de leur régularité et de leur importance, bien qu'elles soient théoriquement classées en « produits exceptionnels », ont été ici ajoutées aux subventions d'exploitation pour mieux éclairer la réalité économique du transport urbain.

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

Figure S4.3 Recettes en 2007 de la RATP par titres

recettes et compensations tarifaires en millions d'euros, titres en milliers, évolutions en %

	Recettes directes (2007)	Comp. tarifaires (2007)	Nombre de titres (1)	
			2007	07/06
Billets	621	158	607	-3,2
Cartes Oranges (2)	943	899	31	3,8
Cartes Imagin'R	136	333	9	0,5
Autres titres	162	57		
Total	1862	1447		

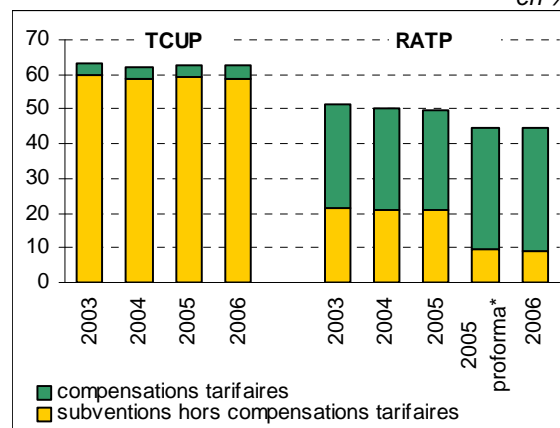
Source : RATP

(1) totalité des ventes réalisées par la RATP, la SNCF, Optile et TRA

(2) y compris cartes Intégrale

Figure S4.2 Evolution des parts des différentes formes de contributions publiques dans le total des produits

en %



Sources : Certu, RATP ; estimations MEEDDAT/SESP

(*) à partir de 2006, la contribution forfaitaire ne contient plus la partie visant à financer le déficit des régimes spéciaux de retraite de la RATP (Fiche E5)

Note : parts des compensations tarifaires et des autres subventions dans le total des recettes des entreprises de transport.

Figure S4.4 Les comptes de la RATP

en millions d'euros

	2005 (*)	2006	2007	07/06
Production	3 475	3 648	3 809	4,4
Recettes du trafic	2 962	3 112	3 260	4,7
Produits directs du trafic (hors compensations tarifaires)	1 755	1 826	1 862	2,0
Compensations tarifaires (après application de la bande passante)	1 206	1 286	1 398	8,7
Contribution incitative à la vente	109	113	115	1,8
Autres recettes (prestations à la SNCF, pénalités forfaitaires...)	179	190	176	-7,2
Consommations intermédiaires	668	723	753	4,1
Valeur ajoutée	2 807	2 925	3 057	4,5
Impôts	211	233	215	-7,5
Subventions (contribution forfaitaire)	235	224	236	5,7
Salaires et charges sociales	2 071	2 135	2 203	3,1
Déficit régimes sociaux	-3	-7	-1	-90,1
EBE	762	788	876	11,1
Amortissements	479	494	500	1,2
Frais financiers	189	202	199	-1,4
Autres charges (charges de gestion courante,	41	50	81	61,2
Résultat d'exploitation	251	249	299	
Résultat financier	-188	-201	-198	
Résultat courant	63	49	101	
Résultat exceptionnel	5	7	14	
Intéressement des salariés	-18	-15	32	
Résultat comptable	50	41	84	
Capacité d'autofinancement	539	556	625	

Source : RATP

S5 - Les entreprises ferroviaires

La libéralisation du transport ferroviaire de marchandises intervenue en 2006 continue de modifier le paysage du secteur, même si la prédominance de la SNCF n'est pas remise en cause.

Côté fret, la SNCF poursuit ses restructurations face à l'accroissement de la concurrence

La concurrence sur le fret ferroviaire s'accroît toujours en 2007 avec la montée en charge des nouveaux entrants et, comme en 2006, l'apparition de 2 nouveaux opérateurs ferroviaires : Seco-Rail en janvier et Europorte 2 en fin d'année.

Dans ce contexte, pour l'opérateur historique, l'année 2007 est marquée par un léger recul des produits du trafic (- 1,4 %). Ce recul s'explique par une nouvelle dégradation du produit moyen puisque les flux, en tonnes-kilomètres, sont stables (fiche M3). Elle est également marquée par la poursuite des réorganisations : lancement du « Haut débit ferroviaire », plan de massification des flux à horizon 2009 (encadré fiche M3), ouverture de nombreuses lignes de transport combiné et entrée sur le marché de VFLI, filiale de la SNCF.

Poursuite de la croissance à la SNCF pour les branches voyageurs et la branche Infrastructures

Dans le domaine « voyageurs », où la SNCF reste le seul opérateur, le CA reste orienté à la hausse (+ 5,5 %). Cette hausse traduit une augmentation du trafic, notamment sur les TER, les TGV (mise en service de la LGV Est) et les lignes internationales (fiche V3) mais également une croissance du produit moyen (+ 3,2 %). Dans le même temps, les versements des autorités organisatrices (AO – les régions et le Stif) progressent de 3,8 %.

La SNCF continue d'affirmer sa volonté de concurrencer le mode aérien sur les déplacements de moyenne distance en France et en Europe, comme en témoigne l'accord de coopération Railteam conclu avec les principaux partenaires européens pour le réseau à grande vitesse européen. Parallèlement, sur la courte distance, l'année 2007 marque la poursuite de la renégociation des contrats TER avec les régions (quatre conventions renouvelées) et le lancement d'un programme d'amélioration de la qualité de

service pour la branche « ProximitéS » (TER, Transilien, Corail IC).

La branche Infrastructures est marquée par une hausse de 4,1 % de la rémunération du gestionnaire d'infrastructure versée par RFF dont la convention a par ailleurs été renouvelée le 25 mai. Cette hausse s'explique par la délégation à la SNCF de l'entretien et l'exploitation de la LGV Est et par la révision à la hausse du forfait de la convention de gestion avec RFF suite au rapport de l'Inspection générale des finances. À l'inverse, les travaux pour RFF sont en baisse de 6,7 %.

Nette amélioration du résultat de la SNCF

Au total, la production de l'établissement public (EPIC), augmente de 3,9 % à 18,7 G€. Compte tenu de la forte progression des consommations intermédiaires (+ 7 %), notamment des charges énergétiques (+ 22 %) et des péages (+ 6,3 %), la valeur ajoutée générée est de 10,6 G€, soit une croissance de 1,7 %. Dans un contexte de diminution de l'emploi (3 600 emplois en moins sur l'année, soit - 2,2 %), les frais de personnel progressent peu et contribuent à une amélioration sensible de l'EBE, qui atteint 1,7 G€ (+ 6,1 % par rapport à 2006) ; le taux de marge (EBE/VA) progresse de 0,6 point, à 15,7 %.

Le résultat d'exploitation ressort à 805 millions d'euros, soit une nette progression par rapport à 2006 (683 millions d'euros, *pro forma* 2007) à l'image du résultat courant (658 millions contre 444 en 2006) qui bénéficie également d'une diminution des charges financières.

Les efforts d'investissement se poursuivent, la dette diminue fortement

Les investissements tous financements confondus dépassent 2,6 G€ en progression de 5 % par rapport à 2006. Le matériel roulant représente 70 % de ces investissements : ce sont les transports de la vie quotidienne qui sont le premier poste d'investissement devant le TGV et le fret.

L'autofinancement des investissements conjugué à la poursuite de cessions d'actifs permet une diminution de la dette, accentuée encore par des évolutions de périmètre (autonomisation de la caisse de prévoyance et de retraite, fin du SAAD dont la dette est reprise par l'Etat au 31/12/07). La dette passe ainsi de 5,6 G€ à fin 2006 à 4,3 G€ à fin 2007.

Figure S5.1 Panorama des entreprises ferroviaires en France en 2007

Entreprise	Date de délivrance du certificat de sécurité en cours	Lancement du service commercial
SNCF (EPIC de SNCF Participations)	28/06/2007	antérieure à la délivrance du certificat
Veolia Cargo France (groupe Veolia)	27/11/2006	13 juin 2005
EuroCargoRail (EWSI)	01/12/2006	13 mai 2006
B-Cargo (Filiale de la SNCB)	03/02/2006	11 décembre 2006
CFL	29/03/2006	19 décembre 2006
Seco Rail (division ferroviaire du groupe Colas)	01/12/2006	8 janvier 2007
VFLI (groupe SNCF Participations)	03/10/2007	4 octobre 2007
Europorte 2 (groupe Eurotunnel)	29/10/2007	26 novembre 2007
CFL Cargo (Filiale des CFL et Arcelor-Mittal)	13/12/2007	prévue le 4 février 2008
Rail4Chem	27/01/2006	-

Source : Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)

Figure S5.2 Les comptes de la SNCF

en millions d'euros, évolutions en %

	2005 proforma 2006	2006	06/05	2006 proforma 2007	2007	07/06
Production	17232	17947	4,1	18017	18721	3,9
Produits du trafic (1)	7959	8357	5,0	8357	8714	4,3
Produits annexes au trafic	184	191	3,8	191	229	19,9
Prestations de service pour les AO et le STIF et compensations tarifaires (1)	3385	3555	5,0	3556	3690	3,8
Rémunération du gestionnaire d'infrastructure	2653	2695	1,6	2695	2805	4,1
Travaux pour RFF	1029	1118	8,6	1104	1030	-6,7
Autres produits	860	948	10,2	948	1039	9,6
Production immobilisée	1162	1083	-6,8	1166	1214	4,1
Consommations intermédiaires	7221	7601	5,3	7589	8119	7,0
dont redevance infrastructure	2455	2573	4,8	2573	2734	6,3
Valeur ajoutée	10011	10346	3,3	10428	10602	1,7
Impôts	698	752	7,7	752	707	-6,0
Rémunérations	7904	8107	2,6	8107	8229	1,5
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1409	1487	5,5	1569	1666	6,2
Résultat d'exploitation	631	702	-	683	805	-
Résultat financier	-223	-239	-	-239	-147	-
Résultat courant	409	462	-	444	658	-
Résultat exceptionnel (2)	844	-388	-	-388	287	-
Produits de l'intégration fiscale	77	64	-	64	51	-
Résultat net	1330	138	-	120	996	-

Source : SNCF

(1) une partie des subventions de fonctionnement versées par le Stif pour l'activité Transilien (891 millions d'euros en 2007), initialement comptabilisée par la SNCF parmi les produits du trafic, a été ici retirée de ce produit et reversée dans la ligne "Prestations de services pour les AO et le STIF et compensations tarifaires".

(2) y compris dividendes exceptionnels de SNCF Participations.

Figure S5.3 Les produits du trafic à la SNCF

Année 2007	Produits du trafic*		Transports		Produit moyen	
	2007 en millions d'euros	07/06 en %	2007 en milliards de voyageurs-kilomètres ou de tonnes-kilomètres	07/06 en %	en c€/voy-km ou c€/t-km	07/06 en %
voyageurs grandes lignes	5 258	6,6	53,1	2,1	9,9	4,4
voyageurs TER	1 145	6,5	11,6	4,5	9,9	1,9
voyageurs Ile-de-France	871	2,9	11,2	4,7	7,8	-1,7
voyageurs CIC	402	-5,4	4,6	-8,0	8,7	2,8
Total voyageurs	7 676	5,5	80,5	2,2	9,5	3,2
Fret	1 660	-1,4	40,6	-0,2	4,1	-1,3

Source : SNCF

(*) y compris compensations tarifaires

S6 - Les entreprises de transport fluvial

L'activité globale des entreprises françaises de transport fluvial a continué de progresser en 2006 : + 6,1 % après d'importantes hausses oscillant autour de 10 % les années précédentes (figure S6.1). Cette augmentation s'est répercutée sur les consommations intermédiaires de manière quasi similaire (+ 5,9 %) et donc sur la valeur ajoutée (+ 6,8 %). Bien que la masse salariale évolue moins vite (+ 6,1 %) que la valeur ajoutée, l'importante augmentation des impôts et taxes (supérieure à 35 %) a réduit la croissance de l'excédent brut d'exploitation (+ 2,8 %). À un niveau infra, ces évolutions sont un peu différentes selon qu'on étudie le transport fluvial de marchandises ou celui de voyageurs mais les deux secteurs ont contribué conjointement à la croissance de la valeur ajoutée en 2006.

Transport fluvial de marchandises

En 2006 les constats économiques sont à l'opposé de l'année précédente. La valeur ajoutée et l'excédent brut d'exploitation ont nettement progressé après respectivement leur stagnation et tassement en 2005.

Pour 2007 les perspectives de chiffre d'affaires du secteur restent orientées vers une probable diminution. En effet la croissance des prix ralentit et, pour la première fois depuis plusieurs années, le volume d'activité chute : 61,7 millions de tonnes et 7,54 milliards de tonnes-kilomètres, soit une légère diminution des volumes (- 0,9 % par rapport à 2006) et des prestations (-5,1 %) en grande partie imputable au bassin rhodanien.

Depuis 2004, l'indice général des prix du transport fluvial de marchandises a augmenté par an de 10,3 % en glissement annuel, pour atteindre 137,4 au quatrième trimestre 2007 (figure S6.3). Sur la seule année 2007 sa croissance en moyenne annuelle est moindre, + 4,2 % en lien avec le recul constaté aux deux premiers trimestres. En outre cette hausse concerne essentiellement le trafic international car au niveau national les prix progressent seulement de 1,3 % en moyenne annuelle. Même constat de disparité si on compare les différents bassins fluviaux : les progressions des prix dans les bassins de la Seine et du Nord-Pas-de-Calais

(respectivement + 6,2 % et + 6,0 % en glissement annuel) expliquent en grande partie la croissance annuelle des prix, nationaux et internationaux, car les prix sur les bassins du Grand Est n'augmentent quasiment pas (+ 0,2 %).

Transport fluvial de passagers

Bien que regroupant seulement 20 % des entreprises du transport fluvial, les soldes comptables du transport fluvial de passagers ont des niveaux similaires à ceux des transports de marchandises (figure S6.2). Contrairement à 2005, le transport de passagers a connu une année 2006 avec une progression de sa valeur ajoutée.

La flotte fluviale française continue sa modernisation en 2007

En 2007, la flotte fluviale française est composée de 1369 bateaux porteurs français (automoteurs + barges) représentant une capacité de près de 1,1 million de tonnes de port en lourd. La diminution du nombre de bateaux sur l'année (- 1,7 %) est concomitante de celle de la capacité totale (- 0,2 %) mais cette dernière est moindre car la capacité moyenne des unités fluviales progresse de 1,5 % pour s'élever à 784 tonnes. La baisse du nombre d'unités de moins de 1 000 tonnes (- 3,4 %) ajoutée à la hausse des grosses unités (+ 1,1 %) confirment la progression de la capacité moyenne.

Autre facteur de modernisation : la rationalisation de l'exploitation qui se traduit notamment par un quasi-doublement de la productivité apparente des bateaux (niveau de trafic réalisé en fonction de la capacité disponible) entre 1985 et 2007. Reste encore des possibilités de modernisation en matière environnementale (réduction des émissions de dioxyde de carbone ou de soufre).

Un secteur jeune et féminisé

La pyramide des âges fait apparaître un poids important des plus jeunes classes d'âge dans l'emploi. En outre ces classes jeunes étant fortement féminisées, le transport fluvial apparaît comme le secteur des transports ayant le plus fort taux de féminisation qui s'élève à 36,5 % des emplois salariés.

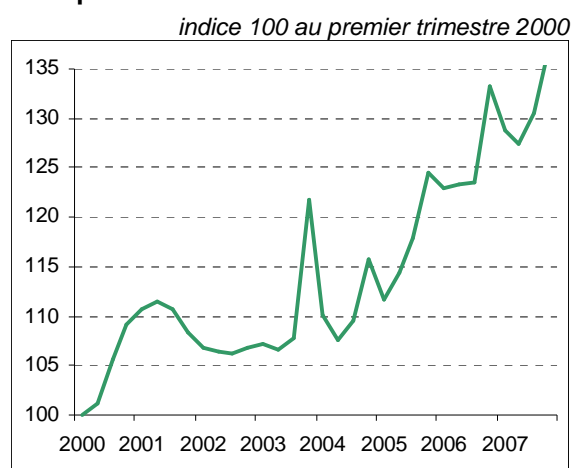
Figure S6.1 Les comptes des entreprises de transport fluvial (61.2Z)

en millions d'euros

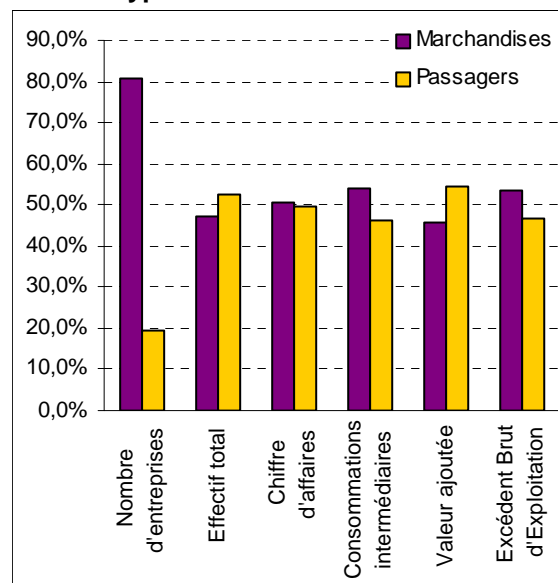
	2003	2004	2005	2006p
Production	494	539	597	634
Consommations Intermédiaires	335	376	422	447
Valeur ajoutée	158	163	175	187
Frais de personnel	86	97	99	105
Impôts, taxes - subventions	11	12	12	16
Excédent brut d'exploitation	61	55	64	66

Source : Insee-SIE

P : estimations MEEDDAT/SESP pour 2006

Figure S6.3 Indice général des prix du transport fluvial de marchandises

Source : MEEDDAT/SESP-IPTFM

Figure S6.2 Répartition des entreprises selon le type d'activité en 2006

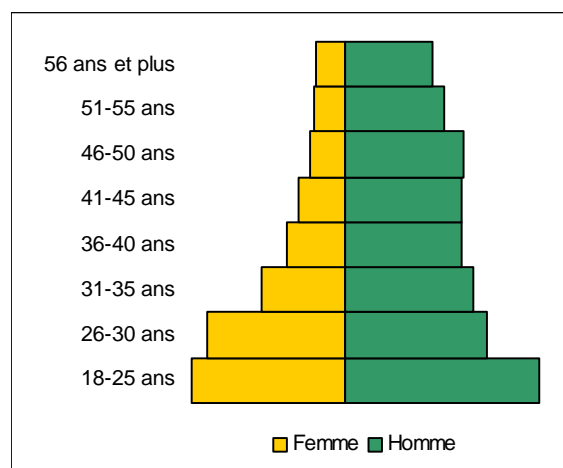
Source : EAE transports

Figure S6.4 La flotte fluviale française au 31 décembre 2007

capacité en tonnes, évolutions en %

	unités		capacité	
	2007	07/06	2007	07/06
Marchandises générales	1 292	-1,8	967 875	0,7
automoteurs	867	-2,8	503 926	0,5
barges et chalands	425	0,2	463 949	0,9
Marchandises liquides	77	0,0	105 095	-8,1
automoteurs citernes	33	6,5	39 590	-4,7
barges citernes	44	-4,3	65 505	-10,1
Total	1 369	-1,7	1 072 970	-0,2

Source : VNF

Figure S6.5 Pyramide des âges des salariés du secteur des transports fluviaux au 31 décembre 2005

Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

Figure S6.6 Indicateurs d'emploi et rémunérations dans les transports fluviaux

Structure par CS, part des temps partiels et rémunérations (2006)	CS (% du total)	Temps partiel (%)	Salaire net moyen
Cadres	7,6	17,2	44 905
Professions Intermédiaires	13,1	16,2	24 765
Employés	33,1	13,7	15 641
Ouvriers Non Qualifiés	2,5	15,6	17 522
Ouvriers Qualifiés	43,6	7,2	20 402
Total	100,0	11,5	21 033

Evolutions annuelles des rémunérations réelles (*)	2003/2002	2004/2003	2005/2004	2006/2005
Cadres	0,4	3,6	7,6	6,9
Professions Intermédiaires	0,2	1,4	0,8	3,3
Employés	-0,3	-2,9	3,4	3,8
Ouvriers	-0,7	1,6	2,1	0,9
Ouvriers Non Qualifiés	-0,1	6,1	2,3	3,0
Ouvriers Qualifiés	-0,8	1,3	1,8	1,0
Total	-1,7	0,7	2,9	1,8

Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

(*) déflatées par l'indice des prix à la consommation

S7 - Les entreprises de transport maritime

Bilan économique 2006 contrasté

Bien que la production des entreprises françaises de transport maritime a connu en 2006 une croissance plutôt élevée (+ 13,5 %) mais moindre qu'en 2004 et 2005 (respectivement + 19,3 % et + 16,4 %), le secteur a subi un recul de sa valeur ajoutée. En effet les consommations intermédiaires en forte hausse (+ 21,9 %) ont fait chuter la valeur ajoutée (- 25,1 %) pour retomber à 1 042 milliard d'euros, niveau largement inférieur à celui de 2004 (figure S7.1). Associé à une augmentation des frais de personnel, l'excédent brut d'exploitation a diminué de moitié (- 49,9 %) retrouvant ainsi un taux de marge de 35 %, soit l'ordre de grandeur de 2005 (34 %) après deux années au-dessus de 50 %.

Le secteur des marchandises continue de polariser l'ensemble du secteur maritime

Malgré le fait que le transport de passagers compte autant d'entreprises et d'emplois que le transport de marchandises (figure S7.2) c'est ce dernier qui tire l'économie de l'ensemble du secteur du transport maritime : il représente environ 90% du chiffre d'affaires, des consommations intermédiaires ou de la valeur ajoutée et même plus de 96% de l'excédent brut d'exploitation

CMA-CGM, première entreprise française, toujours en expansion

En quelques années, une entreprise française s'est affirmée comme un leader mondial du secteur. Depuis le 1er janvier 2006 CMA-CGM s'est hissée à la place de troisième armateur mondial derrière le danois Maersk et l'italo-suisse MSC dans le transport de conteneurs, segment connaissant la plus forte croissance (*dans ce domaine la CMA-CGM lance en août*

2007, les Trans rak, conteneurs "porte-voitures" à rampes coulissantes et escamotables, 4 voitures dans un 40 EVP). Cette évolution s'est faite à la fois de manière interne, par l'augmentation et le renouvellement progressif de sa flotte (336 navires en juin 2007 et 387 en mars 2008), et de manière externe, par rachat de certains concurrents français, Delom SA (2003) et Delmas (2006), ou étrangers, US-Lines, compagnie maritime américaine (fin 2007). La compagnie s'étend aussi sur le transport de passagers puisqu'elle a désormais une branche "Croisières", ayant acquis 70 % de la Compagnie des Îles du Ponant en 2006.

Petit redressement pour le transport maritime de passagers en 2006

Les indicateurs économiques provisoires en 2006 semblent meilleurs avec une valeur ajoutée et un excédent brut d'exploitation qui semblent croître tous deux, après leur forte baisse de 2005.

La flotte maritime française

La flotte de commerce sous pavillon français compte 211 navires au 1er janvier 2008 (figure S7.3). Le volume commercial de la flotte française à cette même date est de près de 5,9 millions d'unités de jauge brute (+0,5% par rapport à 2007) et sa capacité d'emport à plus de 7,5 millions de tonnes de port en lourd (-0,3%). Les onze navires neufs entrés en flotte au cours de l'année et les huit sorties de navires (âgés de 23 ans et plus), ont permis un renouvellement équilibré de la flotte française. Ainsi son âge moyen s'élève à 7,3 ans contre 7,6 ans un an auparavant (*l'âge moyen de la flotte mondiale est de 18,6 ans et celui de l'Union Européenne est de 12,9 ans*).

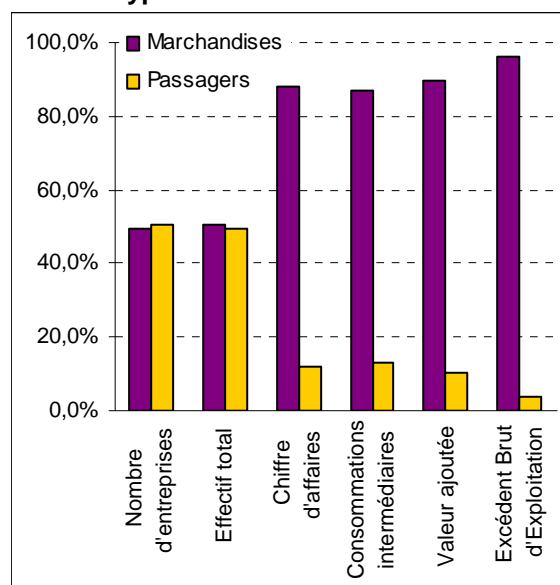
Figure S7.1 Les comptes des entreprises de transport maritime (61.1A et 61.1B)

en millions d'euros

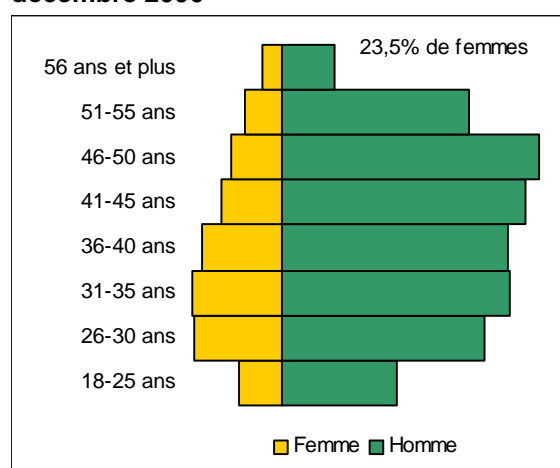
	2003	2004	2005	2006p
Production	5582	6658	7747	8794
Consommations Intermédiaires	4698	5456	6356	7751
Valeur ajoutée	884	1202	1392	1042
Frais de personnel	618	651	685	724
Impôts, taxes - subventions	-34	-35	-26	-49
Excédent brut d'exploitation	300	586	732	367

Source : Insee-SIE

p : estimations MEEDDAT/SESP pour 2006

Figure S7.2 Répartition des entreprises selon le type d'activité en 2006

Source : MEEDDAT/SESP - EAE Transports

Figure S7.5 Pyramide des âges des salariés du secteur des transports maritimes au 31 décembre 2006

Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

Figure S7.3 Evolution de la flotte de commerce française en 2007

	01/01/2007	01/01/2008
Nombre de navires	215	211
Jauge brute	5 856 148	5 881 944
Tonnes de port en lourd	7 590 455	7 567 921
Age moyen	7,7	7,3

Source : DTMRF

Figure S7.4 Indicateurs de coût du transport maritime

en moyennes annuelles

	2005	2006	2007
Taux d'affrètement à temps			
Pétroliers (Panamax - 70 000 TPL)	30,6	30,7	29,5
Pétroliers (VLCC - 280 000 TPL)	57,2	57,5	53,3
Vraquiers (Capesize - 120 000 TPL)	51,0	44,6	103,3
Porte-conteneurs (> 2 000 EVP)	16,3	10,6	11,5
Prix des navires neufs			
Pétroliers (Panamax)	50,6	53,5	58,9
Pétroliers (VLCC)	121,5	125,5	135,8
Vraquiers (Capesize)	62,9	62,4	84,7
Porte-conteneurs (2500 EVP)	47,3	45,1	50,4

Sources : Lloyd's SHIPPING economist, ISL (institute of shipping economics and logistics), Market reports, calculs MEEDDAT/SESP

Notes : les taux d'affrètement des pétroliers et des vraquiers sont exprimés en milliers de \$US par jour, pour un affrètement à 12 mois.

Les taux d'affrètement des porte-conteneurs sont très variables selon les conditions. Ils sont exprimés ici en \$US par jour et par conteneur, pour un poids moyen de 14 tonnes par conteneur, pour des navires ne disposant pas de système de chargement / déchargement à bord.

Les prix des navires neufs sont exprimés en millions de \$US.

Figure S7.6 Indicateurs d'emploi et rémunérations dans les transports maritimes (611A et 611B)

Structure par CS, part des temps partiels et rémunérations (2006)	CS (% du total)	Temps partiel (%)	Salaire net moyen
Cadres	31,4	8,9	47 520
Professions Intermédiaires	18,7	6,1	28 409
Employés	17,4	15,2	21 715
Ouvriers Non Qualifiés	1,1	13,7	22 049
Ouvriers Qualifiés	31,3	6,3	23 573
Total	100,0	8,7	31 466

Evolutions annuelles des rémunérations réelles (*)	2003/2002	2004/2003	2005/2004	2006/2005
Cadres	0,6	0,0	4,5	1,7
Professions Intermédiaires	-0,1	-1,6	0,1	8,6
Employés	-0,2	0,6	2,9	12,1
Ouvriers	-1,5	0,7	1,9	2,7
Ouvriers Non Qualifiés	-4,6	5,4	-4,4	11,5
Ouvriers Qualifiés	-1,3	0,2	2,0	2,1
Total	-0,7	1,3	7,9	1,6

Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

(*) déflatées par l'indice des prix à la consommation

S8 - Les compagnies aériennes françaises

Le leadership d'Air France diminue un peu en 2007

L'année 2007 est favorable à Air France car son activité continue à progresser (+ 1,2 % en passagers et + 4,1 % en passagers-kilomètres). Néanmoins pour ces deux indicateurs sa croissance est désormais moindre que celle de l'ensemble des compagnies françaises (+ 2,9 % en passagers et + 5,5 % en passagers-km) (figure S8.3).

Ainsi la part de marché d'Air France au sein des compagnies françaises diminue entre 2006 et 2007 (de 71,4 % à 70,3 % pour les passagers et de 76,9 % à 75,9 % pour les passagers-km). Même si le groupe Air France (qui inclut aussi les compagnies franchisées ainsi qu'une nouvelle filiale, Transavia.com), enregistre de meilleures progressions (figure S8.3) que la société mère, les croissances de son activité restent en deçà des progressions du pavillon français. Au sein de groupe Air France, Brit Air continue de se distinguer (+ 6,2 % en passagers et + 6,5 % en passagers-km) même si elle n'enregistre plus une progression à deux chiffres de son activité comme en 2006.

Les autres compagnies françaises

Parmi les autres compagnies qui dépassent le million de passagers, Aigle Azur et Air Caraïbes sont les plus dynamiques, Aigle Azur répétant ses bonnes performances depuis 2005. Enfin parmi les petites sociétés (moins de 1 million de passagers), XL Airways/Star Airlines et Europe Airpost affichent des fréquentations en hausse de plus de 30 %. Dans l'ensemble les compagnies françaises se portent bien, et ce malgré la vive concurrence des compagnies étrangères à « bas coûts » : EasyJet et Ryanair sont les deuxième et troisième transporteurs opérant en France métropolitaine en termes de passagers, et enregistrent respectivement une croissance de 16,7 % et 24,1 %.

Situation mitigée des pavillons français sur les faisceaux étrangers

En termes de passagers transportés, la part des compagnies françaises continue de diminuer sur les faisceaux européen et africain (depuis la métropole) mais elle augmente sur les liaisons long-courrier en particulier sur l'Asie (figure S8.2).

Poursuite de l'amélioration des résultats 2006 des entreprises malgré un environnement contraignant

Pour 2006 les compagnies françaises résidentes présentent des résultats globalement améliorés car elles répercutent en partie les hausses de charges sur les clients et enregistrent de nouveaux gains de productivité apparente.

Ainsi, leur production augmenterait plus rapidement que leurs consommations intermédiaires, dégageant un surcroît significatif de valeur ajoutée (VA). Celle-ci croît en effet de 9,9 % en 2006 (figure S8.1). Dans le même temps les charges de personnel n'augmentent que de 7,1 %. Ainsi l'excédent brut des entreprises des secteurs 62.1Z et 62.2Z enregistre une progression de 20,3 % en 2006. Celui-ci aura donc plus que triplé depuis 2003 en passant de 441 millions d'euros à 1,455 milliard soit une progression annuelle moyenne de 49 %. Cette dynamique risque cependant d'être remodelée à l'avenir par les nouvelles contraintes environnementales (mise en œuvre au niveau européen d'un système de quotas de gaz à effet de serre) et par l'augmentation du prix des carburants, qui inciteront les compagnies à renouveler rapidement leur flotte d'appareils.

Les compagnies européennes se portent bien en 2007

Depuis 2007 l'activité passagers ne cesse de croître régulièrement (figures S8.2 et S8.4). Parmi les huit principales compagnies européennes, outre SAS (- 0,6 %), seule British Airways (- 1,4 %) a connu un léger fléchissement en 2007 et a été dépassée pour la deuxième place en passagers-km par Lufthansa, Air France conservant la première place avec 128,6 milliards de passagers-km.

Figure S8.1 Les comptes des entreprises de transport aérien (62.1Z et 62.2Z)

en millions d'euros

	2003	2004	2005	2006p
Production	15 013	15 444	16 915	18 283
Consommations Intermédiaires	10 007	9 908	10 737	11 496
Valeur ajoutée	5 006	5 536	6 178	6 787
Charges de personnel	4 367	4 427	4 751	5 089
Impôts, taxes - subventions	198	211	217	243
Excédent brut d'exploitation	441	897	1 210	1 455

Source : Insee-SIE

p : estimations MEEDDAT/SESP pour 2006

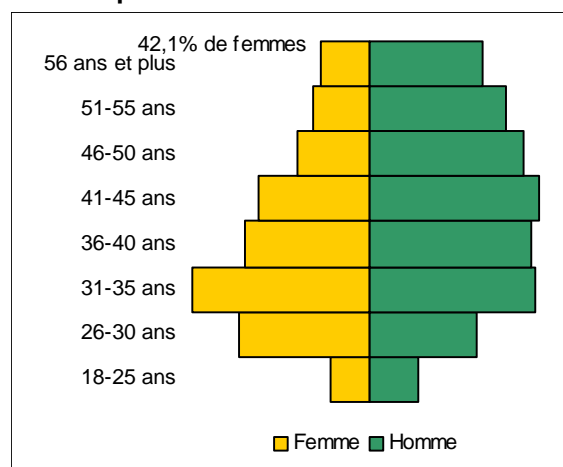
Figure S8.3 Activité des principales compagnies aériennes françaises en 2007

niveaux en milliers, évolutions en %

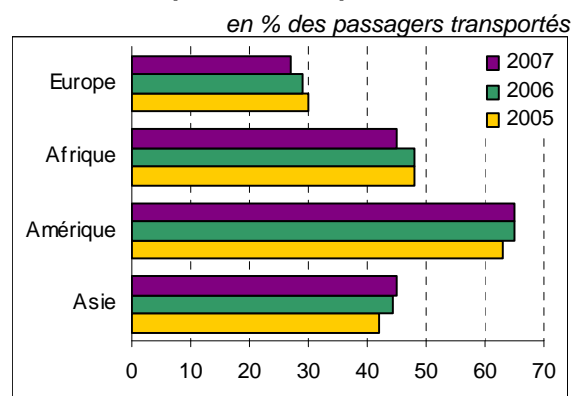
Compagnies	Passagers		Passagers-km	
	2007	07/06	2007	07/06
Air France + Cie	52 201	2,4	132 594	4,6
Franchisées + Transavia.com				
dont Air France	44 324	1,2	127 279	4,1
dont Regional CAE	3 028	1,9	1 896	3,7
dont Brit Air	2 809	6,2	1 674	6,5
dont Transavia.com	377		573	0,0
CCM Airlines *	1 654	5,9	854	7,0
Corsairfly	1 584	-3,2	11 340	5,3
Aigle Azur	1 428	14,2	2 150	9,7
Air Méditerranée	1 376	4,7	2 996	8,6
Air Caraïbes	1 025	14,0	3 794	22,4
TOTAL COMPAGNIES FRANÇAISES	63 088	2,9	167 749	5,5

Source : DGAC

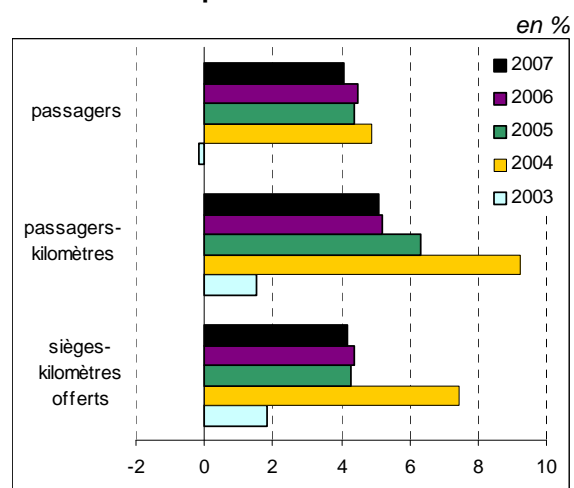
(*) y compris les lignes franchisées Air France

Figure S8.5 Pyramide des âges des salariés du transport aérien au 31 décembre 2004

Source : Insee-DADS, calculs MEEDDAT/SESP

Figure S8.2 Part de marché des compagnies françaises pour les grands faisceaux depuis la métropole

Source : DGAC

Figure S8.4 Évolution de l'activité passagers des principales compagnies aériennes européennes

Source : Association of European Airlines (AEA)

Évolutions estimées à partir des résultats des compagnies ayant transmis des informations à l'AEA (vols réguliers uniquement)

Figure S8.6 Évolution de l'activité passagers des huit principales compagnies aériennes européennes

milliards de PKT, évolutions en %

	04/03	05/04	06/05	07/06	2007
Air France	8,3	8,5	6,4	4,4	128,6
Lufthansa	13,3	3,0	1,7	6,5	122,1
British Airways	6,0	4,2	3,5	-1,4	113,1
KLM	11,6	8,4	5,0	4,0	74,5
Iberia	9,1	6,9	7,0	3,4	54,2
Virgin Atlantic	12,2	6,8	9,9	14,9	40,5
Alitalia	10,0	10,0	1,3	0,9	38,1
SAS	4,5	3,3	-0,9	-0,6	27,3
Huit premières compagnies	8,5	6,3	3,2	4,0	598,4
Total AEA	9,2	6,3	5,2	5,1	774,6

Source : Association of European Airlines (AEA)

Note : Niveaux estimés à partir des résultats des compagnies ayant transmis des informations à l'AEA (vols réguliers uniquement)

S9 – Aéroports de Paris

Aéroports de Paris voit une fois de plus son activité progresser en 2007

Le dynamisme du chiffre d'affaires 2007 d'Aéroports de Paris (ADP) se traduit par une augmentation de 6,9 % (figure S9.1) supérieure à celle du trafic (+ 4,7 %), ce qui était déjà le cas en 2006. Cette hausse s'explique notamment par la progression des redevances aéronautiques pour 9,68% et des recettes locatives pour 15,11%.

L'excédent brut d'exploitation poursuit sa bonne progression, de + 12,4 % en 2007, porté par une évolution maîtrisée des charges courantes : même si les impôts et taxes progressent nettement (+ 9,8 %), les charges de personnel diminuent (- 0,7 %) traduisant les efforts de productivité de l'entreprise ainsi que

la poursuite de la décroissance des effectifs de l'assistance en escale, et les consommations intermédiaires connaissent une hausse relativement modérée (+ 6,9 %).

Les investissements sont encore en hausse (+ 2,8 %) et la dette financière à moyen et long terme (plus d'un an) a chuté (- 10,3 %).

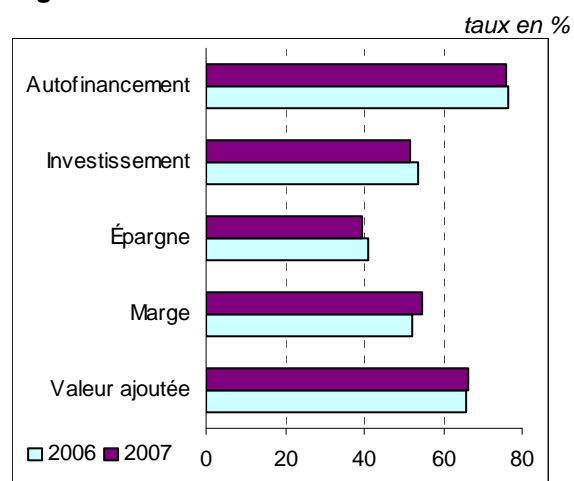
Basées sur le trafic déclaré, les recettes dues à la taxe d'aéroport, depuis sa création en 1999, permettent de financer les missions de sûreté et de sécurité (protection des vies humaines) ainsi que les contrôles environnementaux. En 2007, le produit de la taxe d'aéroport s'accroît de 2,8 % (figure S9.4). Elle s'élève à 8,75 euros par passager au départ et à 1,0 euro par tonne de fret ou de courrier.

Figure S9.1 Les comptes d'Aéroports de Paris (ADP)

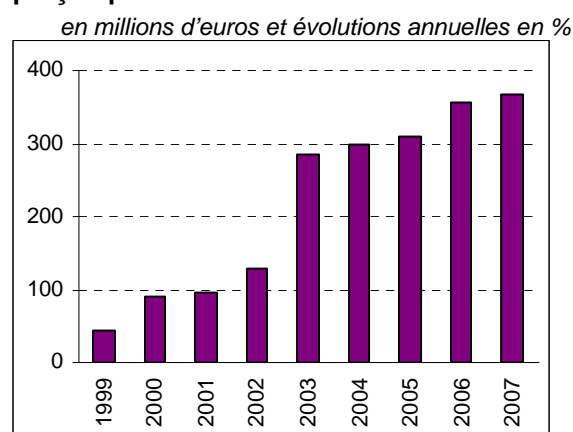
en millions d'euros et en %

	2003	2004	2005	2006	2007	2007/2006
Chiffre d'affaires	1622	1721	1815	1947	2082	6,9
Consommation intermédiaire	602	639	664	702	745	6,1
Valeur ajoutée	1073	1127	1193	1285	1377	7,1
Charges de personnel	455	473	494	503	500	-0,7
Impôts, taxes	83	86	101	113	125	9,8
Excédent brut d'exploitation	537	570	598	670	754	12,4
Charges financières	162	147	141	151	163	7,8
Capacité d'autofinancement	353	356	444	529	542	2,3
Investissements	545	552	579	693	712	2,8
Dette financière MLT au 31/12	1878	2448	2496	2232	2001	-10,3

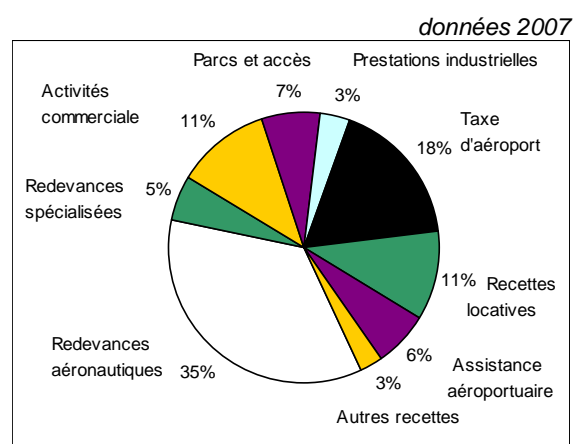
Source : ADP

Figure S9.2 Les ratios financiers d'ADP

Sources : ADP, MEEDDAT/SESP

Figure S9.3 Produit de la taxe d'aéroport perçue par ADP

Source : ADP

Figure S9.4 Répartition du chiffre d'affaires d'ADP

Source : ADP

I – Les infrastructures de transport

I1 - La gestion des infrastructures de transports

Depuis quelques années, la gestion des infrastructures de transport subit de profondes évolutions, sous l'effet conjugué de la décentralisation et de la privatisation ; les statuts juridiques des gestionnaires et les décideurs réels se diversifient. Parallèlement, la création de l'AFITF permet à l'Etat de coordonner les investissements en nouvelles infrastructures en France (fiche I2).

Certains réseaux restent majoritairement gérés par l'Etat (ferroviaire et fluvial)

Le réseau fluvial et les ports fluviaux sont gérés par Voies Navigables de France (VNF) ainsi que par les ports autonomes de Paris et de Strasbourg, qui sont des établissements publics à caractère industriel et commercial, sous tutelle de l'Etat. Par ailleurs, une partie du réseau rhodanien est concédé à la compagnie nationale du Rhône (CNR), société anonyme d'intérêt général à capital majoritairement public. Le réseau fluvial breton est géré par les collectivités locales.

Le réseau ferroviaire est géré par RFF, établissement public créé il y a dix ans (loi n°97-135 du 13 février 1997). Cette activité était jusqu'alors dévolue à la SNCF. Les projets d'infrastructures ferroviaires bénéficient par ailleurs, depuis fin 2005, des possibilités offertes par le développement des partenariats public-privé (PPP).

Bien que largement dépendants des versements publics (fiche E6), RFF et VNF perçoivent des péages, payés par les utilisateurs des infrastructures afin d'assurer la couverture des coûts liés à l'usage de ces infrastructures.

Une gestion publique de plus en plus décentralisée (ports maritimes et routes)

L'infrastructure portuaire maritime, en France, est constituée de 8 ports autonomes (dont le port de La Rochelle, depuis le 1er janvier 2006), de ports d'intérêt national (Réunion, Guyane, Martinique, Saint Pierre et Miquelon) et de ports décentralisés.

Les ports autonomes sont des établissements publics exerçant conjointement des missions de service public à caractère administratif, industriel et commercial. Ils sont gérés comme des EPIC et sont sous la tutelle de l'Etat.

Les ports d'intérêt national sont, pour leur grande majorité, des concessions gérées par

les chambres de commerce et d'industrie (le port de Saint Pierre et Miquelon est géré en régie par l'Etat). Les ports décentralisés sont des ports de plaisance, de pêche ou de commerce. 18 ports d'intérêt national représentant environ 20 % du trafic de commerce ont été transférés aux collectivités locales à compter du 1er janvier 2007 (1er août 2006 pour le port de Bayonne).

La décentralisation concerne aussi le réseau routier. Le partage de la gestion du réseau entre l'Etat (routes nationales et autoroutes non concédées) et les collectivités territoriales (routes locales et départementales) a été fondamentalement modifié en décembre 2005. Le 1^{er} janvier 2006, 16 947 km de voies du réseau national ont été transférés aux départements, 328 km supplémentaires l'ont également été au cours de 2006. Et 359 km d'anciennes routes nationales relèvent maintenant de la compétence des communes.

Un mouvement de privatisation des infrastructures (autoroutes et aéroports)

A l'exception de Cofiroute, société présente depuis 1970 dans la gestion d'infrastructures autoroutières en France, la plupart des autoroutes concédées ont été gérées par des sociétés d'économie mixte (SEMCA) jusqu'en avril 2005. Depuis cette date, un processus de privatisation a été engagé : seules les sociétés gestionnaires du tunnel du Mont-Blanc (ATMB) et du tunnel de Fréjus (SFTRF) ont conservé un actionariat public et leur statut de SEMCA, toutes les autres ayant été intégralement cédées à des actionnaires privés.

A l'instar du réseau autoroutier, la loi n°2005-357 du 20 avril 2005 a transformé Aéroports de Paris (ADP) en une société anonyme ; en juin 2006, le capital de l'entreprise est ouvert au public lors de son introduction en Bourse, mais la loi impose que l'Etat reste l'actionnaire majoritaire.

Depuis janvier 2007, les principaux aéroports peuvent également être gérés par des sociétés aéroportuaires, entièrement détenues, dans un premier temps, par des capitaux publics. L'année 2007 a vu la modification de statut des aéroports de Lyon-Saint-Exupéry et Lyon-Bron dont les concessions ont été transférées à la société *Aéroports de Lyon*, celle de Toulouse - Blagnac (*Aéroport Toulouse - Blagnac*) et celle de Bordeaux - Mérignac (*Aéroport de Bordeaux - Mérignac*).

Figure I1.1 La gestion des infrastructures de transport en France en 2007

	Infrastructure	Statut juridique (capital public)	Ressources principales
Réseau routier	Routes nationales	Gestion par L'Etat (DGR et DSCR)	Budget de l'Etat
	Routes départementales	Gestion par les Conseils généraux	Budget des départements
	Routes communales	Gestion par les communes ou leurs groupements	Budget des communes
	Autoroutes concédées à des sociétés privées (1)	Concessions attribuées à des sociétés ou groupes entièrement privés	Recettes des péages
	Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB)	SA (Etat : 60,05% ; Coll. Terr. : 24,03%)	
	Société Française du Tunnel de Fréjus (SFTRF)	SA (Etat : 97,34% ; Coll. Terr. : 1,93%)	
	Pont de Tancarville et Pont de Normandie	Concession attribuée à la CCI du Havre	
Réseau ferré	Réseau ferré de France (RFF)	EPIC (100% Etat)	Redevances d'infrastructure
	RATP pour le métro parisien et les tramways de son domaine	EPIC (100% Etat)	Recettes du trafic
	Autorités organisatrices (AO) pour les métros et tramways de province	Les AO sont des groupements de communes	Budget des AO (2)
	Ports autonomes (depuis 2007, pour le réseau ferré sur leur domaine)	EPA/EPIC (100%)	Recettes des ports
Réseau fluvial navigable	Voies navigables de France (VNF)	EPIC (100% Etat)	Péages, autres ressources de VNF (3)
	Compagnie nationale du Rhône (CNR)	SA (CDC : 33,2% ; Coll. Terr. : 16,83%)	Ventes d'électricité d'origine hydraulique, subvention Etat et régions, redevances d'utilisation du fleuve
	Canaux parisiens	Ville de Paris	Budget de la ville
	Collectivités locales pour le réseau fluvial non ouvert au fret	Gestion par les collectivités locales	Budget des CL
Aéroports	Aéroports de Paris (ADP)	SA depuis juillet 2005 (Etat: 68,4%)	Redevances aéronautiques - taxe d'aéroport
	Aéroport de Lyon	SA depuis mars 2007	
	Aéroport de Bordeaux	SA depuis mars 2007	
	Aéroport de Toulouse	SA depuis avril 2007	
	Autres principaux aéroports français	Concession aéroportuaire attribuée aux CCI	
Ports	Ports autonomes (4)	EPA/EPIC (100%)	Droits de ports et autres redevances
	Ports décentralisés (5) (6)	Gestion par les collectivités locales	
	Ports maritimes d'intérêt national (5)	Concession portuaire attribuée aux CCI (7)	
	Port fluviaux gérés par les CCI (6)	Concession portuaire attribuée aux CCI	

(1) Autoroutes du Sud de la France (ASF-ESCOTA), Compagnie financière et industrielle des autoroutes (Cofiroute), Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau (CEVM), Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France - Société des autoroutes Paris-Normandie (SANEF-SAPN), Autoroutes Paris-Rhin-Rhône - Autoroutes Rhône-Alpes (APRR-AREA), Société Marseillaise du Tunnel du Prado Carénage (SMTPC)

(2) Notamment le Versement Transport (fiche E1)

(3) Notamment la taxe hydraulique due par les titulaires d'ouvrages de prise d'eau, rejet d'eau ou autres ouvrages hydrauliques destinés à prélever ou évacuer des volumes d'eau sur le domaine public fluvial qui lui est confié

(4) Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, La Rochelle, Marseille, Nantes - Saint-Nazaire, Paris, Rouen, Strasbourg

(5) 18 ports d'intérêt national ont été décentralisés en janvier 2007; seuls restent des ports d'intérêt national dans le DOM-TOM

(6) Pour les ports fluviaux, hors ports autonomes et le port de Lyon géré par la CNR, les 32 principaux autres ports fluviaux de commerce sont gérés par les CCI

(7) Sauf Saint-Pierre et Miquelon, géré directement par l'Etat

Figure I1.2 Longueur des infrastructures de transport

en kilomètres

	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007
Réseau routier	-	-	-	1 014 082	989 780	1 007 167	1 013 873	1 027 002
Réseau routier national	33 377	34 235	35 112	36 393	36 576	37 138	21 060	20 638
Autoroutes concédées	3 707	4 603	5 489	6 321	7 180	7 917	8 217	8 279
Autoroutes non concédées	1 155	1 297	1 349	1 975	2 446	2 573	2 625	2 612
Routes nationales	28 515	28 335	28 274	28 097	26 950	26 648	10 218	9 747
Réseau routier départemental	-	-	-	368 054	359 055	359 699	377 205	377 377
Routes locales	-	-	-	609 635	594 149	610 330	615 607	628 987
Réseau ferroviaire	34 362	34 676	34 070	31 940	31 397	30 871	30 883	31 154
Lignes grande vitesse (LGV)	0	389	709	1 253	1 281	1 548	1 548	1 876
Lignes classiques parcourues par des TGV		1 876	4 013	4 554	5 252	6 108	6 610	7 842
Autres lignes exploitées	34 362	32 411	29 348	26 133	24 864	23 215	22 725	21 436
Voies fluviales navigables	8 568	8 500	8 500	8 500	8 501	8 501	8 501	8 501
dont voies navigables fréquentées	6 568	6 324	6 197	5 962	5 789	5 791	5 497	5 444

Sources : MEEDDAT/Setra-Sicre, DGCL, SNCF, RFF, VNF

I2 - Les investissements en infrastructures de transport

Selon les premières estimations, les investissements en infrastructures de transport, tous modes confondus, se monteraient en 2007 à 18,3 milliards d'euros, en augmentation de 3,8 % en valeur par rapport à 2006, après une croissance de 5,9 % en 2006 (données révisées).

Nouvelle hausse des investissements routiers en 2007

L'investissement dans le réseau routier représente 68 % du total des investissements en infrastructures de transports, pour un montant de 12,5 milliards d'euros. Globalement, l'investissement routier progresserait de 3,2 % en 2007.

Cette croissance est tirée par l'investissement en voirie des départements, qui avait déjà connu une forte progression en 2006 (+ 10 %), mais également par les dépenses des communes et EPCI (+ 4,6 % en 2006). En 2007, suite à la décentralisation d'une partie du réseau routier national et compte tenu de la poursuite de la hausse des prix des travaux publics (+ 4,1 % pour l'indice TP01 en moyenne annuelle), les dépenses des départements et des communes devraient se poursuivre : on estime à 7,7 % la croissance de leurs investissements sur voirie, soit près de 700 millions d'euros supplémentaires.

Cette hausse est en partie compensée par une diminution des investissements de l'État sur le réseau routier national, en baisse de 20 % entre 2006 et 2007 (soit 300 millions d'euros en moins). L'investissement des sociétés concessionnaires reste stable, à 1,8 milliard.

Relance des investissements ferroviaires

Après deux années de baisse, l'investissement sur le réseau ferroviaire principal progresse de 9,1 % en 2007 pour atteindre 2 279 millions d'euros. La diminution des investissements se poursuit sur les LGV (- 15 % en 2007), la baisse consécutive à l'aboutissement de la LGV Est (- 348 millions en 2007 par rapport à 2006) n'étant pas compensée par la hausse des dépenses sur la branche Est de la LGV Rhin-Rhône (+ 264 millions). A l'inverse, sur le réseau classique, les dépenses d'investissement sont en forte hausse : alors que les opérations de maintien du réseau sont quasiment stables (+ 22 millions), celles de

développement passent de 390 millions à 630 millions.

Les investissements ferroviaires de RFF pour 2007 bénéficient de la hausse des concours de l'ensemble des collectivités locales. À l'inverse et malgré la forte hausse des dépenses d'intervention de l'AFITF pour les investissements ferroviaires (hors CPER - fiche I3), le montant total des subventions d'investissement de l'État se réduit.

Ralentissement pour les transports collectifs urbains

Après deux années de forte augmentation, les investissements pour les transports collectifs urbains ralentissent (+ 0,9 %). Ce ralentissement s'explique par la diminution des investissements sur le réseau ferré francilien : 50 millions de moins pour RFF et 13 millions de moins pour la RATP, suite à l'achèvement du tramway des maréchaux (T3). À l'inverse, les investissements en province devraient rester orientés à la hausse (estimation de + 6,2 % pour 2007).

Poursuite des efforts dans l'aérien, le fluvial et les ports maritimes

L'investissement aéroportuaire, qui représente un peu moins de 6 % de l'investissement total en infrastructures de transport, est constitué majoritairement par l'investissement d'*Aéroports de Paris* (ADP). L'investissement d'ADP progresse de 2,8 % en 2007 et s'établit à plus de 700 millions d'euros ; l'inauguration du CDGVal et de la Galerie Parisienne en 2007 illustrent cet effort d'investissement qui devrait se poursuivre les années suivantes, notamment afin d'accroître la capacité de l'aéroport de Roissy-CDG. Les autres investissements pris en compte sont, d'une part ceux liés aux services de navigation aérienne (+ 11,3 %), d'autre part ceux des aéroports de province dont la forte croissance sur 2007 est tirée par l'aéroport de Nice.

Les investissements de VNF en infrastructures restent également à un niveau élevé (près de 170 millions d'euros en 2007) dans le cadre de la réalisation du canal Seine – Nord-Europe.

Enfin, les investissements des ports autonomes maritimes de métropole doublent quasiment pour s'établir à 252 millions d'euros.

Figure I2.1 Les investissements en infrastructures de transport

niveaux en milliards d'euros courants, évolution et structure en %

	1990	1995	2000	2005	2006	2007	07/06	Structure 1990	Structure 2007
Réseau routier	9,0	10,4	10,5	11,4	12,1	12,5	3,2	71,3	67,9
Réseau non concédé	7,5	7,9	8,5	9,3	10,3	10,7	3,6	59,2	57,9
dont réseau départ. et local (1)	5,7	6,3	7,0	7,8	8,7	9,4	7,7	45,2	51,1
dont réseau national (2)	1,8	1,6	1,5	1,5	1,6	1,3	-19,6	13,9	6,8
Réseau concédé (3)	1,5	2,5	2,1	2,1	1,8	1,8	1,3	12,1	10,0
Réseau ferré principal	2,0	1,4	1,3	2,1	2,1	2,3	9,1	15,9	12,4
Réseau grande vitesse	1,0	0,3	0,6	1,0	0,8	0,6	-15,0	8,0	3,5
Réseau principal hors LGV	1,0	1,1	0,7	1,1	1,3	1,6	22,9	8,0	8,9
Transports collectifs urbains	0,8	1,3	1,7	2,0	2,1	2,1	0,9	6,6	11,7
Réseau ferré Ile de France	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	-21,7	1,3	1,0
RATP	0,3	0,6	0,4	0,6	0,5	0,5	-2,4	2,4	2,8
TCU de province (4)	0,4	0,4	1,1	1,2	1,4	1,4	6,2	2,9	7,9
Autres infrastructures	0,8	0,9	1,1	1,3	1,4	1,5	5,1	6,2	8,0
Ports maritimes (5)	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	nd (4)	2,0	1,4
Aéroports et navigation aérienne	0,5	0,6	0,8	0,9	1,0	1,1	7,6	3,6	5,7
Voies navigables et ports fluviaux	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	3,5	0,6	0,9
Total des investissements	12,7	14,1	14,6	16,7	17,7	18,4	3,8	100,0	100,0

Sources : DGCP, DGCL, Asfa, RFF, RATP, Certu, DTMRF, DGAC, VNF, estimations MEEDDAT/SESP

(1) Estimation pour 2007 sur la base des budgets primitifs des départements

(2) Non compris le gros entretien du RRN ni les investissements réalisés par la DSCR.

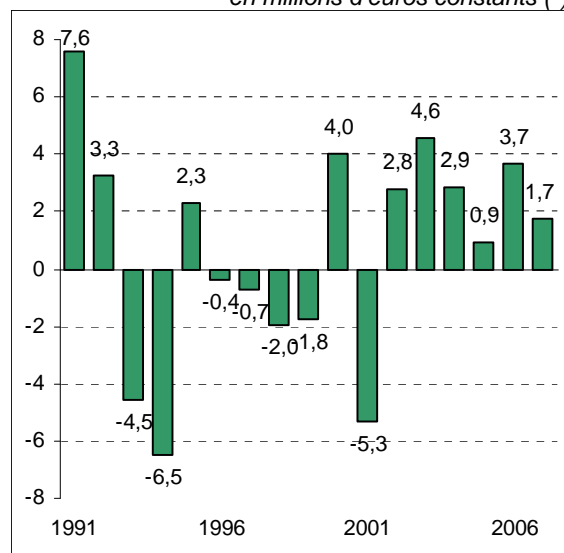
(3) Estimations à partir des données de l'Asfa depuis 2004.

(4) Estimations pour 2007 sur la base des budgets primitifs des EPCI

(5) À compter de 2007, seuls sont pris en compte les ports autonomes maritimes (7 ports). Les 15 principaux ports d'intérêt national qui étaient également pris en compte dans les séries jusqu'en 2006, et qui ont été décentralisés au 1er janvier 2007, ne sont plus pris en compte. Pour l'année 2006, sur les 261 millions d'euros d'investissement, 130 millions étaient les investissements des 7 ports autonomes ; ce montant est passé à 252 millions en 2007.

Figure I2.2 Croissance annuelle en volume (*) des investissements en infrastructures de transports

en millions d'euros constants (*)

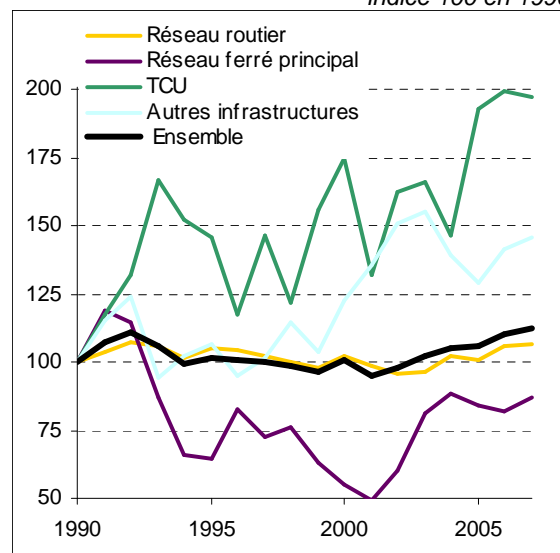


Sources : DGCP, DGCL, Asfa, RFF, RATP, Certu, DTMRF, DGAC, VNF, Insee, estimations MEEDDAT/SESP

(*) euros courants déflatés par l'indice des prix à la consommation

Figure I2.3 Evolution du volume (*) des investissements en infrastructures de transport, par grand type d'infrastructure

indice 100 en 1990



Sources : DGCP, DGCL, Asfa, RFF, RATP, Certu, DTMRF, DGAC, VNF, Insee, estimations MEEDDAT/SESP

(*) euros courants déflatés par l'indice des prix à la consommation

I3 - L'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)

Stabilité des ressources annuelles de l'AFITF

La création de l'AFITF est concomitante de la privatisation des sociétés d'autoroutes (2003) ; elle a reçu, à sa création, une dotation en capital de 4 milliards d'euros financée sur la cession des parts de l'Etat dans ces sociétés d'autoroutes. En outre, l'AFITF reçoit annuellement des ressources pérennes affectées à son financement. Il s'agit des redevances domaniales et de la taxe d'aménagement du territoire dues par les sociétés d'autoroutes (694 millions d'euros en 2007) ainsi que d'une partie des produits des « amendes radar » (40 % de ce montant, plafonné à 100 millions d'euros). Ces ressources sont stables par rapport à 2006 (+ 2,5 % en prix courants) ; mais compte tenu des apports exceptionnels de l'Etat en 2006 (62 millions d'euros), les ressources annuelles sont en légère baisse (- 5,2 %) puisque aucune subvention supplémentaire n'a abondé les ressources de l'Agence cette année.

Les dépenses d'intervention de l'AFITF

Les dépenses de fonctionnement de l'AFITF sont très marginales. L'essentiel des dépenses vise donc à mettre en œuvre les projets d'infrastructures, soit décidés lors du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) de 2003, soit planifiés dans le cadre des Contrats de plan Etat - Régions (CPER). En 2005, les interventions de l'AFITF ont concerné essentiellement les projets structurants du CIADT : seuls 250 millions d'euros sur les 912 millions versés visaient à l'accélération des volets routiers des CPER. En 2006, les interventions de l'AFITF augmentent fortement pour atteindre 1 686 millions d'euros. Cette augmentation avait été le fruit de l'accélération de la mise en œuvre des CPER : les volets routiers avaient bénéficié d'une dépense de 854 millions d'euros tandis que les volets pour les autres modes avaient également bénéficié de l'intervention de l'AFITF (312 millions d'euros). A l'inverse, les dépenses hors CPER étaient en net recul (510 millions d'euros contre 662 en 2005), malgré une ouverture aux transports en commun urbains (TCU).

En 2007, les dépenses d'intervention de l'AFITF progressent à nouveau fortement pour s'établir à 2 171 millions d'euros.

Les dépenses dans le cadre des CPER restent à peu près stables à 1 103 millions d'euros (1 175 en 2005), le mode routier restant largement prépondérant (près de 800 millions d'euros). A l'inverse, les autres dépenses d'intervention mandatées doublent quasiment, atteignant les 1 034 millions d'euros (voir infra).

Tous les modes bénéficient de la hausse des dépenses d'intervention liées au CIADT

Le mode ferroviaire représente à lui seul une hausse de 257 millions d'euros de dépenses, qui s'explique par la convention de subrogation de l'AFITF à l'Etat pour la réalisation de la LGV Est pour laquelle près de 250 millions d'euros ont été mandatés en 2007 (mais majoritairement décaissés en janvier 2008). Les dépenses liées aux autres projets de LGV (Rhin-Rhône et Figueres - Perpignan) sont également en hausse.

Les TCU n'avaient bénéficié d'aucune dépense en provenance de l'AFITF en 2005 et de seulement 23 millions d'euros en 2006 hors prise en charge de volets des CPER. En 2007, les TCU sont destinataires de 218 millions d'euros de l'Agence. Le Stif reçoit 60 millions d'euros pour l'achat de matériel roulant, le reste allant aux réseaux des agglomérations de province, au premier rang desquelles Bordeaux et Montpellier qui avaient déjà reçu des subventions en 2006.

Les actions pour le fluvial et le maritime, bien que limitées, connaissent également une accélération, notamment du fait du lancement d'études techniques pour la réalisation du canal Seine – Nord Europe.

Les dépenses en infrastructures routières (179 millions d'euros) s'intensifient également, centrées sur les projets de l'A75 et de la RN7 mais également sur l'A65, l'A19, la Route Centre Europe Atlantique ou la réalisation du pont sur l'Oyapock en Guyane.

13.1 Ressources et emplois de l'AFITF

en millions d'euros

Ressources	2005	2006	2007
Dotation en capital (1)	4000,0	-	-
Dividendes des sociétés d'autoroutes (2)	332,4	-	-
Redevance domaniale	155,7	162,9	168,6
Taxe d'aménagement du territoire	-	511,9	525,8
Produit des amendes radar	-	100,0	100,0
Produits financiers	0,3	1,1	0,0
Subvention d'investissement Etat	-	62,0	-
Programme TTM	-	36,0	-
Programme RRN	-	26,0	-
Total (hors dotation en capital)	488,4	837,9	794,4

Dépenses	2005	2006	2007
Fonctionnement et personnel	0,3	0,4	0,5
Dépenses d'intervention (3)	911,7	1685,6	2171,4
Total	911,9	1686,0	2171,9

Résultat d'exploitation	-423,5	-848,1	-1377,5
Dépenses d'investissement	0,0	0,0	0,0
Actif en fin d'exercice (4)	3581,9	2768,3	1390,8

Source : AFITF

(1) dotation financée sur le produit des privatisations des sociétés d'autoroutes

(2) plus de dividendes versés à partir de 2006

(3) dépenses mandatées y compris dépenses non décaissées : seuls les deux tiers des dépenses hors CPER ont effectivement été payés sur 2007, soit 355 millions d'euros restant à charge au 1^{er} janvier 2008.

(4) y compris amortissements

Missions et organisation de l'AFITF

La création de l'AFITF fait suite aux débats parlementaires de mai-juin 2003 sur la politique des transports à horizon 2020 qui avait affirmé le besoin d'une politique d'équipement pour développer les modes alternatifs à la route. A la suite de ces débats, le Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a entériné la création de l'AFITF pour « concourir, aux côtés des autres co-financeurs et dans un objectif de développement durable, au financement des grands projets d'infrastructures ferroviaires, routières, fluviales ou portuaires, ainsi qu'aux autoroutes de la mer » ; l'Agence apporte le concours financier de l'Etat dans les grands projets structurants décidés lors de ce CIADT.

Le décret n°2004-1317 du 26 novembre 2004 institue l'AFITF comme un établissement public national à caractère administratif. Sa mise en place effective, et notamment celle de son conseil d'administration, date du début de l'année 2005, première année de son activité. Le décret n°2006-894 du 18 juillet 2006 étend le domaine d'intervention de l'Agence aux volets transport des Contrats de plan Etat - Régions (CPER) et procédures contractuelles assimilées, dont la réalisation a été accélérée en 2006.

13.2 Dépenses d'intervention de l'AFITF par mode

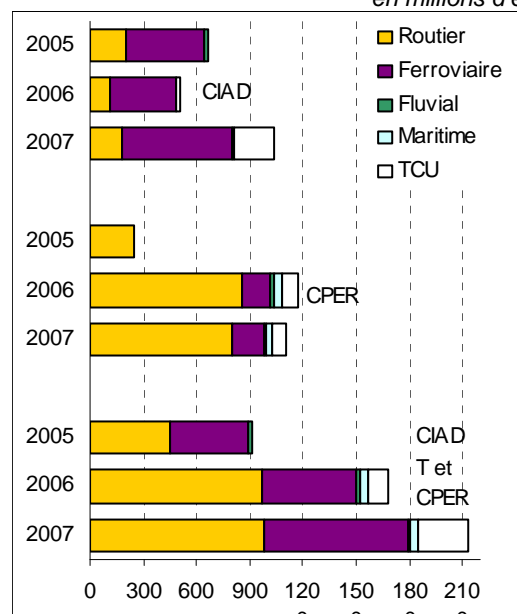
en millions d'euros

	2005	2006	2007
Opérations hors CPER	661,7	510,6	1034,0
Routier	202,8	116,0	178,8
Ferroviaire	442,1	366,2	623,0
Fluvial	16,7	5,3	10,9
Maritime	0,0	0,0	3,5
TCU	0,0	23,1	217,8
CPER et assimilé	250,0	1175,0	1102,6
Routier	250,0	854,0	799,3
Ferroviaire	0,0	166,5	187,2
Fluvial	0,0	20,5	10,8
Maritime	0,0	37,0	31,3
TCU	0,0	97,0	74,0
Autres	0,0	0,0	34,8
TOTAL	911,7	1685,6	2171,4
Total routier	452,8	970,0	978,1
Total ferroviaire	442,1	532,7	810,2
Total fluvial	16,7	25,8	21,7
Total maritime	0,0	37,0	34,8
Total TCU	0,0	120,1	291,8

Sources : AFITF (dépenses mandatées)

13.3 Dépenses d'intervention de l'AFITF par mode

en millions d'euros



Source : AFITF (dépenses mandatées)

Note : décomposition modale hors poste « divers » incluant notamment le programme exceptionnel de développement pour la Corse.

E – Les transferts de l'État et des collectivités locales

E1 – Recettes publiques diverses liées au transport

Plusieurs recettes des administrations liées au transport sont retracées dans le tableau ci-contre (figure E1.1). En 2007, il y a deux principaux changements. Tout d'abord, la part des recettes de la TIPP affectée aux régions a presque triplé. Ensuite, la taxe sur les véhicules de sociétés a été allégée suite à des barèmes 2006 jugés trop importants, ce qui entraîne une baisse des recettes en 2007.

Chaque recette est spécifique, mais on peut distinguer plusieurs cas.

Les redevances

Les redevances constituent les recettes d'utilisation de l'infrastructure lorsque celle-ci est gérée par un organisme public. C'est le cas des redevances payées par les compagnies aériennes à l'aviation civile pour les services de navigation aérienne ou d'atterrissage, ou encore des droits de port payés par les usagers des infrastructures portuaires.

Les taxes spécifiques au transport non affectées

Les taxes spécifiques au transport sont payées par les usagers des transports mais sont intégrées au budget général des administrations ou affectées au financement d'une mission sans lien avec le transport. C'est le cas de l'ensemble des taxes payées directement par les usagers des transports routiers, dont la plus importante est la TIPP (voir encadré).

Le financement par des « non-usagers » du transport

Des « non-usagers » peuvent financer du transport ou des infrastructures à travers des taxes. C'est le cas du versement transport payé par les entreprises qui emploient dix salariés ou plus travaillant à l'intérieur d'un périmètre de transport urbain d'une autorité organisatrice des transports urbains ; cette taxe est assise sur la masse salariale de l'entreprise et constitue la principale source de financement des transports urbains. De même, la taxe hydraulique est une taxe payée par les concessionnaires des barrages et finance les infrastructures fluviales gérées par VNF.

Les amendes

Les amendes prises en compte sont les recettes pour infraction au code de circulation. Ainsi, en 2007, l'Etat a reçu 573 millions d'euros dont 100 millions sont affectés au

financement de l'AFITF et 45 millions d'euros au financement des investissements du STIF.

Les taxes générales

La production de transport ou l'existence des entreprises génère des impôts et des taxes générales comme la TVA, la taxe professionnelle, l'impôt sur les bénéfices ou les cotisations sociales.

Ces dernières taxes peuvent être le levier de différentes aides à travers l'allègement de ces taxes. Ainsi, le transport de voyageurs n'est pas soumis à la TVA à 19,6 % mais à la TVA à 5,5 % ce qui peut être considéré comme une aide indirecte au transport de voyageurs. De même, les exploitants de transport bénéficient de dégrèvements spécifiques de la taxe professionnelle (TP). Ainsi les entreprises ont bénéficié en 2005 de 113 millions d'euros de dégrèvement de la TP lorsqu'elles possèdent des véhicules de transport (camions, autocars, bateaux) et 33 millions de dégrèvement « armateurs ».

Les dividendes

Un dernier type de recettes sont les éventuels dividendes versés par les entreprises dont l'Etat et les collectivités locales sont actionnaires. Ainsi, jusqu'en 2005, les sociétés d'autoroutes versaient des dividendes à l'Etat (299 millions d'euros en 2005). A noter qu'à compter de 2008, la SNCF versera également un quasi-dividende à l'Etat au titre de 2007.

La taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP)

La TIPP est une taxe assise sur le volume de produits pétroliers consommés et ne dépend donc pas du prix ; c'est la taxe spécifique transport la plus importante en recettes pour les administrations publiques, soit 24,6 milliards d'euros en 2007 dont 16,5 milliards affectés au budget général de l'Etat, 2,8 milliards pour le financement des aides aux entreprises par les régions, 4,9 milliards pour les départements et 464 millions d'euros aux DOM pour le fonds des investissements routiers et des transports (FIRT). Ainsi, le taux minimal de TIPP est de 57,92 euros par hl de supercarburant et de 41,69 euros par hl de gazole. A partir de 2007, les régions ont la possibilité d'augmenter le taux de TIPP (figure E1.2). Enfin, les professionnels bénéficient de dégrèvements de TIPP sur le gazole. Ainsi, le remboursement de la TIPP aux professionnels (toutes activités confondues) s'élève en 2007 à 419 millions (445 millions en 2005), dont 215 millions pour le transport routier, 23 millions pour le transport public, 92 millions pour les taxis, 84 millions pour les exploitants agricoles et 5 millions pour les commerçants.

Figure E1.1 Recettes diverses des administrations publiques liées au transport (*)

en millions d'euros

	Affectation	2003	2004	2005	2006	2007
- Taxe à l'essieu	Etat	184	216	205	215	217
- Taxe sur contrats d'assurance automobile	Sécurité sociale (depuis 2005)	1 002	935	995	940	1 004
- Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	Etat (Séc. Soc. entre 2001 et 2003)	827	843	867	1 126	892
- Dividendes des sociétés d'autoroutes	Etat	65	137	299	0	0
- Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation	Etat	480	638	710	434	473
- Taxe sur l'aménagement du territoire	AFITF (à partir de 2005)	-	-	-	100	100
- Redevances domaniales	AFITF (à partir de 2006)	481	493	499	512	526
- Certificats d'immatriculation	AFITF (à partir de 2005)	144	149	154	163	169
- Vignette	Régions	1 427	1 479	1 623	1 832	1 891
	Départements	148	129	145	19	0
Total route (hors TIPP)		4 758	5 020	5 497	5 341	5 271
- Péages	VNF	nd	nd	13	13	13
- Taxe hydraulique	VNF	nd	nd	122	124	120
- Redevances domaniales	VNF	nd	nd	19	21	24
Total voies navigables		112	107	155	157	157
- Taxe de l'Aviation Civile	Etat	-	-	122	189	177
	BACEA ⁽¹⁾	220	230	233	149	174
	FIATA ⁽²⁾	66	119	-	-	-
	FSD ⁽³⁾	-	-	-	45	164
- Redevances de la circulation aérienne	BACEA	1 100	1 162	1 196	1 214	1 315
- Taxe d'aéroport	Aéroports	182	396	524	581	639
- Taxe sur les nuisances sonores aériennes	Aéroports (redistribuée aux ménages)	-	-	17	41	50
- Dividendes d'Air France et d'ADP	Etat	7	18	34	78	88
Total transport aérien		1 576	1 926	2 125	2 297	2 607
- Dividendes des ports autonomes	Etat	4	6	3	25	10
Total ports		4	6	3	25	10
- TIPP ⁽⁴⁾	Etat	23 621	19 807	18 456	18 404	16 470
	Régions (aides aux entreprises)	0	0	454	1 046	2 776
	Départements (RMI)	391	4 959	5 295	5 040	4 924
- Taxe spéciale (DOM)	DOM (FIRT ⁽⁵⁾)	486	477	494	480	464
Total taxes sur les carburants		24 498	25 243	24 699	24 970	24 634
TOTAL (HORS VERSEMENT TRANSPORTS)		30 948	32 301	32 479	32 789	32 680
- Versement transport en Province ⁽⁶⁾	Autorités organisatrices	2 036	2 206	2 340	2 496	2 674
	- Dont à TCSP ⁽⁷⁾	1 196	1 296	1 352	1 493	1 600
	- Dont autres de plus de 100 000 hab.	586	624	686	767	822
	- Dont moins de 100 000 habitants	254	287	301	236	253
- Versement transport Ile-de-France	STIF	2 381	2 557	2 631	2 749	2 876
Total versement transport		4 417	4 763	4 971	5 245	5 550
TOTAL		35 365	37 064	37 450	38 034	38 230

Sources : Insee, Certu, DGAC, STIF, VNF, calcul MEEDDAT/SESP

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

Notes : (1) BACEA : Budget annexe « contrôle et exploitation aérien », cette dénomination remplace depuis 2006 celle de Budget annexe de l'aviation civile (BAAC) ; (2) FIATA : Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien ; (3) FSD : Fonds de solidarité pour le développement ; (4) le montant de la TIPP comprend la TIPP sur le gazole et le supercarburant, mais aussi sur les autres produits pétroliers ; (5) FIRT : Fonds d'investissement routier et des transports ; (6) estimations sur la base de 186 réseaux, projection MEEDDAT/SESP pour 2007 ; (7) TCSP : Transport collectif en site propre

Figure E1.2 Taux de TIPP par régions

en euros/hl

Région	Gazole		Supercarburant	
	Modulation votée	Taux de TIPP	Modulation votée	Taux de TIPP
11 - ILE-DE-FRANCE	1,15	42,84	1,77	60,69
21 - CHAMPAGNE-ARDENNE	0,83	42,52	1,17	60,09
22 - PICARDIE	1,15	42,84	1,77	60,69
23 - HAUTE-NORMANDIE	1,15	42,84	1,77	60,69
24 - CENTRE	1,15	42,84	1,77	60,69
25 - BASSE-NORMANDIE	0,97	42,66	1,39	60,31
26 - BOURGOGNE	0,60	42,29	0,86	59,78
31 - NORD-PAS-DE-CALAIS	1,15	42,84	1,77	60,69
41 - LORRAINE	1,15	42,84	1,77	60,69
42 - ALSACE	1,15	42,84	1,40	60,32
43 - FRANCHE-COMTE	0,95	42,64	1,35	60,27
52 - PAYS DE LA LOIRE	0,71	42,40	1,01	59,93
53 - BRETAGNE	0,78	42,47	1,10	60,02
54 - POITOU-CHARENTES	0,00	41,69	0,00	58,92
72 - AQUITAINE	0,78	42,47	1,12	60,04
73 - MIDI-PYRENEES	0,79	42,48	1,11	60,03
74 - LIMOUSIN	1,15	42,84	1,66	60,58
82 - RHONE-ALPES	0,83	42,52	1,17	60,09
83 - AUVERGNE	0,85	42,54	1,22	60,14
91 - LANGUEDOC-ROUSSILLON	0,90	42,59	1,28	60,20
93 - PACA	0,68	42,37	0,98	59,90
94 - CORSE	0,00	41,69	0,00	57,92

Source : DGDDI

La « TIPP régionale »

En vertu de la décision du conseil des ministres européens du 24/10/2005, les régions françaises sont autorisées à appliquer une surtaxation ou une décote de 1,15 euro par hectolitre sur la TIPP du gazole et 1,77 euro par hectolitre sur la TIPP du super.

En réalité, les régions n'utiliseront cette faculté que dans le sens d'une augmentation, comme le montrent les taux par région ci-contre.

E2 – Les dépenses des administrations publiques centrales

En 2007, la dépense en transport et en infrastructures des administrations publiques centrales (APUC) s'élève à 11,9 milliards d'euros (hors charges de retraites) et est en diminution de 5,9 % par rapport à 2006. Parmi ces dépenses, 59 % sont destinées à financer des opérations de fonctionnement, les 41 % restant des opérations en capital.

Hors charges de retraites (SNCF, RATP, CARCEPT, FONGECFA), le premier poste est le transport ferroviaire, avec 45 % des dépenses. Le second poste de dépense concerne la route et le transport routier avec 30 % des dépenses, les autres modes se répartissant de façon relativement équivalente (entre 3 % et 5 % de la dépense).

Le processus de décentralisation continue

A partir de 2006, une partie de la gestion des routes nationales a été transférée sous l'autorité des départements. Ce transfert explique en partie la baisse des investissements en infrastructures routières de l'Etat, alors que la dépense d'investissement des départements augmente sensiblement en 2006 (fiche E3).

En 2007, le processus de décentralisation continue, avec près de 30 000 agents de l'Etat transférés aux départements. En termes de dépense pour l'Etat, cela n'a pas encore eu d'incidence pour 2007. En effet, pour l'année 2007, l'Etat a continué de payer directement les agents transférés (soit environ 1 milliard d'euros). En 2008 et en 2009, ces agents pourront soit rester dans leurs corps d'origine (agent de l'Etat) soit prendre le statut d'agent territorial, auquel cas les départements auront en charge leurs rémunérations.

Baisse des investissements en route et en ferroviaire

Les dépenses d'investissements diminuent de 9,0 % en 2007. Cette diminution est principalement imputable à la baisse des investissements pour la route (- 16 %) et pour le ferroviaire (- 13 %).

Pour le ferroviaire, cela s'explique pour moitié par la baisse des subventions versées à la

SNCF et pour l'autre moitié par la baisse des subventions versées à RFF. En particulier, les subventions de désendettement, sont en forte diminution, cela dans la perspective de l'incorporation de la dette de la SNCF et de RFF dans la dette de l'Etat à partir de 2008 (fiche E4 et fiche E5).

Par contre, les dépenses d'investissement en transports collectifs augmentent fortement en 2007 pour atteindre 247 millions d'euros. En particulier, le STIF a reçu 60 millions d'euros pour le financement de matériel roulant en Ile-de-France, le reste étant consacré principalement au financement des transport collectif en site propre (tramway, métro). Cette augmentation fait suite à une année 2006 marquée par le désengagement de l'Etat dans le financement du STIF et donc à une forte baisse des dépenses totales en transports collectifs urbains.

Le financement des investissements de l'Etat

En 2007, l'Etat a reçu 2,0 milliards d'euros de la part de l'AFITF, des collectivités locales et de l'Union européenne pour financer les investissements en infrastructures de transport, la route représentant près de 78 % de ces transferts. L'AFITF y contribue à hauteur de 68 %, les collectivités locales 31 % et l'Europe 1 %.

Champ

Les administrations publiques centrales comprennent l'Etat et les organismes divers d'administration centrale (ODAC) : Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF) et Voies navigables de France (VNF). Le champ ne comprend par contre pas les entreprises publiques de transport ou de gestion d'infrastructures comme RFF.

Ici, on n'estime pas le montant des charges financières imputables aux infrastructures de transport.

Figure E2.1 Les dépenses des administrations centrales en 2007 (*)

Niveaux en millions d'euros, évolutions en %

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	07/06
Fonctionnement (hors charges de retraites)	7 713	7 873	7 823	7 730	7 333	7 069	-3,6
Route	1 675	1 756	1 763	1 837	2 326	2 191	-5,8
Fer	3 367	3 383	3 365	3 279	2 690	2 752	2,3
Transports collectifs urbains	807	843	784	590	67	48	-29,4
Voies navigables	298	287	292	308	362	338	-6,6
Transport maritime	388	391	393	397	448	444	-0,9
Transport aérien	241	246	248	347	261	277	5,9
Services communs	937	966	979	973	1 178	1 020	-13,4
Investissement (infrastructures, désendettement, matériel roulant etc..)	4 972	3 817	5 097	5 872	5 439	4 948	-9,0
Route	1 528	1 679	1 530	2 069	1 670	1 408	-15,7
Fer	2 361	1 248	2 737	2 957	3 077	2 679	-12,9
Transports collectifs urbains	22	72	33	34	94	247	161,8
Voies navigables	117	152	127	113	163	170	4,8
Transport maritime	138	83	83	128	101	139	38,6
Transport aérien	539	308	348	336	297	286	-4,0
Services communs	267	275	238	236	37	19	-49,5
Total (hors charges de retraites)	12 685	11 690	12 920	13 602	12 772	12 017	-5,9
Route	3 203	3 435	3 293	3 905	3 996	3 598	-9,9
Fer	5 729	4 631	6 102	6 236	5 767	5 431	-5,8
Transports collectifs urbains ⁽¹⁾	829	915	817	623	162	295	82,2
Voies navigables	416	439	419	421	525	509	-3,1
Transport maritime	526	474	475	525	548	583	6,3
Transport aérien	779	554	596	683	559	562	0,6
Services communs	1 204	1 241	1 218	1 209	1 216	1 039	-14,5
Charges de retraites	2 335	2 376	2 504	2 876	3 028	3 371	11,3
CARCEPT + FONGECFA ⁽²⁾	53	60	73	88	94	102	8,5
charges de retraites de la SNCF	2 282	2 316	2 431	2 552	2 543	2 855	12,2
charges de retraites de la RATP				236	390	414	6,1
Total	15 020	14 066	15 424	16 478	15 800	15 388	-2,6

Source : DGCP, MEEDDAT/SESP

(*) Voir encadré

(1) à partir du 1^{er} juillet 2005, l'Etat, n'est plus responsable du financement de l'exploitation des transports collectifs d'Ile-de-France, désormais entièrement dévolu aux collectivités locales.

(2) CARCEPT : Caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance du transport ; FONGECFA : Fonds nationaux de gestion paritaire du congé de fin d'activité

Modification méthodologique : en 2006, l'estimation des dépenses de rémunération des salariés et sa ventilation par mode ont été revues à partir des équivalents temps pleins des agents de l'Etat : en 2006, la répartition des salaires est de 57 % pour la route, 24 % pour les services communs, 9 % pour le maritime, 8 % pour les voies navigables et 2 % pour le transport aérien. Les séries ici présentées ont été rétropolées sur la base de ces clés.

Avertissement : les dépenses des administrations publiques centrales en transport et celles des administrations locales, telles que retranscrites dans la fiche E3, ne peuvent être directement sommées. En effet, il existe de nombreux transferts entre les deux types d'administration, partiellement retracés dans l'un et l'autre compte. A titre d'indication, les transferts de l'Etat vers les collectivités locales représentent plus de 3 milliards d'euros en 2007, si on considère la rémunération des anciens agents de l'Etat transférés aux départements comme un flux allant de l'Etat aux départements. A l'inverse, l'Etat reçoit des contributions de la part des collectivités locales, en particulier des régions pour le financement des investissements inscrit dans les plans Etat-Régions.

E3 – Les dépenses des administrations publiques locales

En 2006, les administrations publiques locales (APUL) ont dépensé 30,0 milliards d'euros en transport et en infrastructures (hors transferts financiers entre administrations publiques locales). Le transport de voyageurs et la voirie sont les deux principaux postes de dépenses des APUL avec respectivement 13,6 et 12,1 milliards d'euros.

Les régions

Les régions ont en charge l'organisation d'un plan régional de transport et la coordination des services régionaux non urbains de transport routier et ferroviaire. En particulier, depuis 2002, les régions sont les autorités organisatrices du transport ferroviaire régional (sauf en Corse). De plus, depuis 2006, l'Etat qui finançait en partie le STIF (Syndicat des transport d'Ile-de-France) s'est retiré du conseil d'administration et ne finance donc plus directement le STIF. C'est dorénavant la région qui est compétente sur le sujet. Ce transfert a pour conséquence d'augmenter la dépense de la région Ile-de-France ce qui explique en grande partie la forte hausse des dépenses des régions en transport de voyageurs. Par ailleurs, la forte augmentation des dépenses en voirie s'explique par un effort d'investissement important de la Réunion. A noter que les régions financent aussi une partie des investissements en voirie faits par l'Etat (Contrat de plan Etat-Régions) à hauteur d'environ 350 millions d'euros. Au total les régions ont dépensé 5,2 milliards d'euros, en forte augmentation par rapport à 2005 (+ 25 %).

Les départements

Les départements ont dépensé 8,6 milliards d'euros en 2006 en transport et en infrastructures de transport.

Les départements ont en charge la gestion du domaine public routier départemental. A ce titre, ils ont dépensé 5,5 milliards d'euros (+ 11 % par rapport à 2005). A partir de 2006, le transfert d'une partie des routes nationales aux départements est devenu effectif. Ceci peut expliquer une partie de l'augmentation des dépenses en infrastructures et est à mettre en regard de la baisse des investissements routiers de l'Etat en 2006, confirmée en 2007 (Fiche E2).

Les départements ont aussi comme compétence l'organisation du transport

scolaire. Ils ont à ce titre dépensé 1,8 milliard d'euros (+ 7,3 %), principalement en subventions et en compensations tarifaires. De même, ils ont dépensé 942 millions d'euros dans les transports collectifs.

Enfin, les départements ont la possibilité de gérer des ports et la compétence de créer et d'exploiter des infrastructures de transport ferrés ou guidés non urbains (tramway, lignes ferroviaires). A ce titre, ils ont dépensé 157 millions en infrastructures fluviales, maritimes et portuaires et 94 millions d'euros en infrastructures ferroviaires.

Les communes et les EPCI

Les communes ont la responsabilité de la voirie communale, et aussi le rôle d'autorité organisatrice des transports urbains. Pour remplir ces missions, les communes se regroupent de plus en plus au sein d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Ainsi, si la voirie reste principalement sous la compétence des communes, l'organisation des transports publics relève en grande partie des EPCI.

Globalement, on estime que les communes et les EPCI ont dépensé en 2006 8,7 milliards d'euros.

Les autres établissements publics locaux

Les autres établissements publics (syndicats, régies, STIF, Chambres de Commerce et d'Industrie) ont dépensé 10,5 milliards d'euros en transport et en infrastructures de transport, dont 8,5 milliards en transport de voyageurs.

Les syndicats et les régies sont des établissements publics locaux financièrement indépendants auxquels une collectivité locale ou un groupement de collectivités locales délègue une compétence qui lui est normalement attribuée. Ces derniers ont dépensé 4,9 milliards d'euros principalement en transport de voyageurs.

Les autorités organisatrices des transport d'Ile-de-France (STIF) et de Corse (OTRC) ont dépensé 4,0 milliards d'euros en 2006.

Enfin, les Chambres de Commerces et d'industrie (CCI) assurent l'exploitation d'aéroports et de ports. On estime leurs dépenses à près de 1,5 milliards d'euros.

Figure E3.1 Les dépenses des administrations publiques locales (APUL) en transport

Niveaux en millions d'euros ; évolutions en %

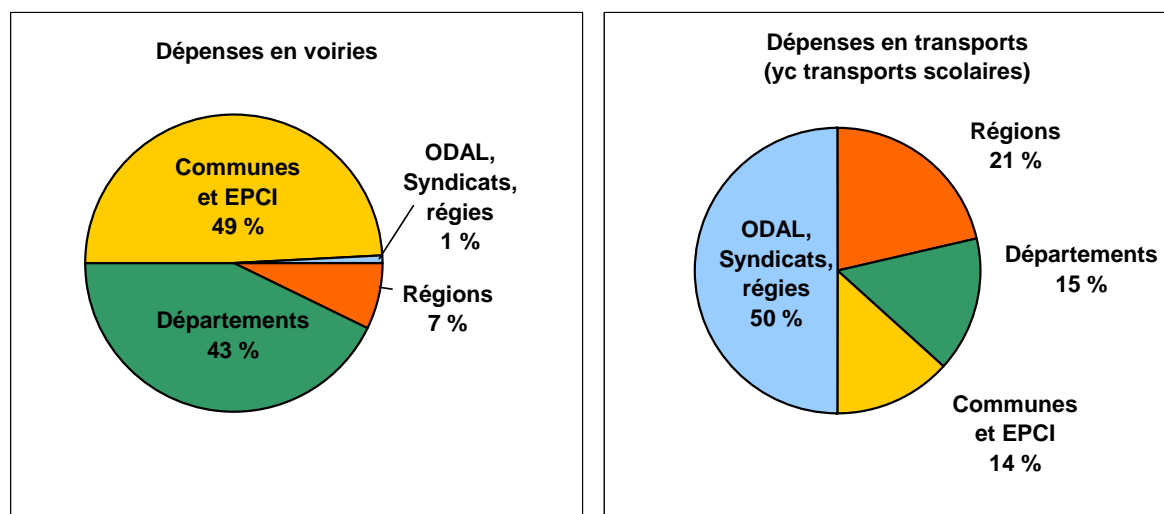
	Dépenses de fonctionnement			Dépenses d'investissement			Total dépenses		
	2005	2006	06/05	2005	2006	06/05	2005	2006	06/05
Régions⁽¹⁾	2 329	2 808	20,6	1 813	2 368	30,6	4 141	5 175	25,0
dont : - Voirie	6	15	137,7	522	912	74,6	529	927	75,3
- Autres infrastructures de transport	8	4	-56,5	396	447	12,8	405	451	11,4
- Transports de voyageurs et de marchandises	2 314	2 789	20,5	894	1 009	12,9	3 208	3 798	18,4
Départements	3 609	3 987	10,5	4 228	4 593	8,6	7 837	8 580	9,5
dont : - Voirie	1 191	1 359	14,0	3 724	4 095	10,0	4 915	5 454	11,0
- Autres infrastructures de transport	84	70	-16,9	367	346	-5,6	451	416	-7,7
- Transports de voyageurs et de marchandises	690	795	15,1	132	147	11,1	823	942	14,5
- Transports scolaires	1 643	1 764	7,4	5	5	-4,4	1 647	1 768	7,3
Communes et EPCI	3 918	3 769	-3,8	4 566	4 921	7,8	8 484	8 690	2,4
dont : - Voirie	2 097	1 980	-5,6	4 115	4 306	4,6	6 213	6 286	1,2
- Transports de voyageurs et de marchandises	1 585	1 554	-2,0	442	611	38,2	2 028	2 165	6,8
- Transports scolaires	235	235	-0,1	9	4	-54,8	244	239	-2,1
ODAL⁽²⁾, syndicats, régies	8 352	8 466	1,4	1 591	2 006	26,1	9 943	10 472	5,3
dont : - Voirie	89	85	-4,5	34	26	-23,5	123	111	-9,8
- Autres infrastructures de transport	1 304	1 375	5,4	104	105	1,0	1 408	1 480	5,1
- Transports de voyageurs et de marchandises	6 641	6 686	0,7	1 430	1 852	29,5	8 071	8 538	5,8
- Transports scolaires	318	320	0,6	23	23	0,0	341	343	0,6
Total hors transferts entre administrations locales⁽³⁾	17 110	17 075	-0,2	11 313	12 903	14,1	28 423	29 978	5,5
dont : - Voirie	3 330	3 362	1,0	7 830	8 727	11,5	11 160	12 089	8,3
- Autres infrastructures de transport	1 335	1 422	6,5	700	735	5,0	2 035	2 157	6,0
- Transports de voyageurs et de marchandises	10 433	10 162	-2,6	2 748	3 418	24,4	13 180	13 580	3,0
- Transports scolaires	2 012	2 129	5,8	35	23	-33,8	2 047	2 152	5,1

Sources : DGCP, MEEDDAT/SESP

(1) En 2005, la nomenclature comptable des régions a été modifiée, ce qui permet d'isoler les dépenses de voirie. Les données des années précédentes ont été réropolées à partir de la clé de répartition 2005.

(2) ODAL : Organismes Divers d'Administration Locale

(3) Le total est égal à la somme des dépenses de chaque administration locale moins les transferts entre celles-ci (en 2006, le montant des transferts entre administration et établissements publics locaux pour le transport s'élève à 3 milliards d'euros). Par contre, le total pour chaque administration est donnée y compris transferts vers d'autres administrations.

Figure E3.2 Répartition des dépenses des APUL en voirie et en transport

Sources : DGCP, MEEDDAT/SESP

E4 – Les transferts publics financiers à la SNCF

En 2007, les dépenses des administrations publiques centrales et locales au profit de la SNCF toutes activités confondues (Grandes lignes, TER, fret...) se sont élevées à 5,2 milliards d'euros, hors contributions aux charges de retraites et surcompensation des régimes spéciaux (3,0 milliards d'euros en 2007), soit une baisse de 7,0 % par rapport à 2006.

Au total, en 2007, l'Etat finance directement 45,4 % des versements publics au profit de la SNCF (37 % pour les charges de retraites). Les montants versés par le STIF représentent 17 % des transferts reçus. Enfin, depuis 2002 et la régionalisation du TER, les régions participent de plus en plus au financement public de la SNCF, passant de 29,5 % en 2002 à 37,8 % en 2007.

Le financement de la SNCF par l'Etat

La baisse des transferts publics s'explique principalement par la fin du cycle des dotations en capital au profit du plan fret. A ce titre, la SNCF avait reçu en 2005 et 2006 un total de 700 millions d'euros, dont 250 millions en 2005 et 450 millions en 2006. Cette dotation avait pour finalité de doter Fret SNCF d'une structure financière saine.

De plus, la SNCF voit sa subvention de désendettement diminuer fortement passant de 627 millions d'euros en 2006 à 404 millions d'euros en 2007. A noter qu'à partir de 2008, la dette de la SNCF sera intégrée à la dette de l'Etat ce qui aura pour conséquences, entre autres, l'arrêt du versement par l'Etat de la subvention de désendettement.

Enfin, l'Etat verse des subventions à caractère social, principalement dans le cadre de la politique pour l'emploi. A ce titre, la SNCF a perçu en 2007 21 millions d'euros comme l'année précédente.

En 2007, l'ensemble des compensations tarifaires et des contributions de service versées par les administrations publiques se sont accrues, tous réseaux confondus, de 5,0 % (après + 6,7 % en 2006).

Financement public de l'activité TER de la SNCF

En ce qui concerne les services régionaux de voyageurs (SRV), la loi prévoit, depuis le 1^{er} janvier 2002, que leur organisation et leur financement relèvent de la compétence des régions (à l'exception de l'Ile-de-France et de la Corse), et non plus de l'Etat.

Ainsi, les régions ont versé 2 955 millions d'euros au profit de l'activité TER de la SNCF (+ 11 % par rapport à 2006), dont 2 056 millions d'euros en fonctionnement et 882 millions d'euros en investissements, en forte augmentation en 2007 (+ 25 %). A noter que l'Etat continue de financer les compensations des tarifs militaires à hauteur de 17 millions d'euros.

Financement public de l'activité Transilien Ile-de-France

Enfin, la SNCF Ile-de-France a reçu des administrations publiques pour son activité Transilien 1 431 millions d'euros, soit une augmentation de 1,5 % par rapport à 2006. La quasi totalité de ces transferts est destinée à l'exploitation (1 370 millions d'euros) et est versée par le STIF. Le solde se divise en subventions d'investissement de la part de l'Etat, du STIF et des collectivités locales.

Estimation de la compensation financière versée aux régions par l'Etat pour le financement de l'activité TER

Pour permettre aux régions de financer l'activité TER, l'Etat a augmenté, au moment du transfert de compétence, le montant de la dotation globale de fonctionnement (DGF) et celui de la dotation globale de décentralisation (DGD) versées aux régions, d'une somme équivalente à ce que l'Etat dépenserait s'il finançait directement le TER. 95 % de cette dotation a été incorporé dans la DGF et 5 % dans la DGD. A partir du montant du transfert de 2002 actualisé par les évolutions globales de la DGF et de la DGD, on estime que les régions ont reçu au titre du financement du TER 1 866 millions d'euros de l'Etat, dont 1 642 millions pour l'exploitation et 224 millions d'euros pour l'investissement.

Figure E4.1 Les transferts des administrations centrales et locales au profit de la SNCF

en millions d'euros

	2004	2005	2006	2007
Compensations tarifaires et contributions de service	2370	2496	2664	2798
- versées par l'Etat	276	275	269	266
- versées par les régions	1783	1866	1954	2048
- versées par le STIF	311	355	441	484
Subventions de fonctionnement (versées par l'Etat)	28	22	21	21
Rémunération versée par le STIF ⁽¹⁾	853	886	892	891
Service amortissement de la dette (versé par l'Etat)	677	677	627	404
Dotation en capital pour l'aide au plan Fret		250	450	0
Subventions d'investissement	572	735	902	1055
Total (hors charges de retraites et compensation régimes spéciaux)	4500	5066	5556	5169
charges de retraites	2437	2552	2636	2807
surcompensation régimes spéciaux	381	327	280	228
Total régimes spéciaux de retraites	2818	2879	2916	3034
Total (charges de retraites et compensation régimes spéciaux comprises)	7318	7945	8472	8204

Source : SNCF

(1) y compris commission sur ventes

Note : depuis le premier juillet 2008, la caisse de prévoyance et de retraite est un organisme autonome et plus un service annexe de la SNCF

Figure E4.4 Les transferts de l'Etat et des collectivités locales au profit de l'activité TER de la SNCF en 2007

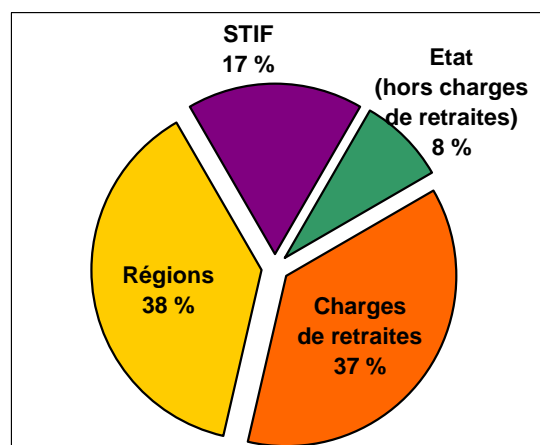
en millions d'euros

ÉTAT				
en millions d'€ HT	2005	2006	2007	
Somme versée par l'Etat à la SNCF activité TER :	15	17	17	
- tarifs militaires	15	17	17	
Sommes versées par l'État aux Régions (*) :	1776	1820	1866	
Exploitation	1563	1602	1642	
- la contribution pour l'exploitation des services transférés à la Région	1380	1413	1449	
- la dotation compensation tarifs sociaux	183	188	193	
Investissement	213	219	224	
- la dotation complémentaire pour le renouvellement du matériel roulant	213	219	224	

RÉGIONS (Hors Ile de France et Hors Corse)				
en millions d'€ HT	2005	2006	2007 p	
Sommes versées par les Régions à la SNCF activité TER :	2 398	2 645	2 938	
Contribution d'exploitation	1 838	1 938	2 056	
- exploitation des services	1 600	1 650	1 744	
- compensation tarifs sociaux	239	288	312	
Subventions d'investissement	560	707	882	
- pour financement du matériel roulant	560	707	882	

Source : SNCF

(*) Voir encadré

Figure E4.2 Origine des transferts vers la SNCF

Source : SNCF

Figure E4.3 Les transferts des administrations centrales et locales au profit de l'activité Transilien de la SNCF

en millions d'euros

	2005	2006	2007
Fonctionnement (uniquement du STIF)			
Subventions	400	489	535
- contribution forfaitaire	343	390	394
- rémunération de la vente	51	54	56
- bonus/malus qualité service	6	45	84
Compensations tarifaires	835	837	835
Total	1235	1327	1370
Investissement / SOMMES PERCUES			
Subventions au titre du programme	10	26	25
- de l'État	3	3	6
- de la Région IdF	8	23	19
- des Départements	///	///	///
Subventions hors programme	61	58	36
- du STIF (sur le produit des amendes)	44	45	22
- de l'État	///	///	///
- de la Région IdF	16	13	13
- des Départements et autres	1	ns	2
Total	71	84	61
Total	1306	1411	1431

Source : SNCF

en millions d'€ HT

SNCF Activité TER				
	2005	2006	2007 p	
Sommes versées par l'Etat à la SNCF activité TER :	15	17	17	
- tarifs militaires	15	17	17	
Sommes versées par les Régions à la SNCF activité TER :	2398	2645	2938	
Exploitation	1838	1938	2056	
- la contribution pour l'exploitation des services transférés à la Région	1600	1650	1744	
- la dotation compensation tarifs sociaux	239	288	312	
Subventions d'investissement	560	707	882	
- pour financement du matériel roulant	560	707	882	
Total reçu par SNCF Activité TER	2413	2661	2955	

E5 – Les transferts aux transports collectifs urbains

Les transferts vers la RATP en 2007

En 2007, la RATP a perçu des administrations publiques un montant de 1 905 millions d'euros, soit 83 millions de plus qu'en 2006 (+ 4,6 %).

Le premier poste de dépense des administrations publiques en faveur de la RATP reste, comme les années précédentes, celui des compensations tarifaires, dont le montant s'élève à 1 397 millions d'euros. Ainsi, les compensations tarifaires qui augmentent de 8,7 % en 2007, représentent 80 % des concours publics pour le fonctionnement reçus par la RATP.

Les contributions publiques au fonctionnement diminuent légèrement en 2007 (- 0,9 %). Elles regroupent trois contributions ; la principale est la contribution forfaitaire (236 millions d'euros en 2007) qui permet d'assurer l'équilibre économique et financier compte tenu des contraintes spécifiques du contrat de l'entreprise. Jusqu'en 2005, une partie de la contribution forfaitaire permettait de financer les régimes spéciaux de retraites (460 millions d'euros en 2005). A partir de 2006, ce n'est plus la RATP qui gère les régimes spéciaux de retraites des agents de la RATP, mais une caisse de retraite. La contribution forfaitaire perçue par la RATP ne comprend donc plus, depuis 2006, la partie visant à combler le déficit du régime de retraite, qui est dorénavant directement versée à la caisse de retraite par l'Etat (414 millions d'euros en 2007). Les autres concours publics au fonctionnement sont composés d'une contribution incitative à la vente et d'un bonus/malus sur la qualité des services. Enfin, en 2007, suite aux grèves de novembre et de décembre, la RATP s'est vu infliger une pénalité de 18 millions d'euros. Ainsi, hors pénalité, les subventions de fonctionnement auraient augmenté de 4,4 %.

Les aides à l'investissement diminuent fortement en 2007 (- 13 %, soit 167 millions d'euros). Cette baisse fait suite à plusieurs années de forte augmentation des contributions publiques aux investissements de la RATP, passant de 58 millions d'euros en 2001 à 192 millions d'euros en 2006. En 2007,

l'ensemble des aides à l'investissement couvre 18 % des dépenses en investissement de la RATP.

En matière de subventions d'équipement, on distingue les « subventions du programme » (destinées à la réalisation d'opérations du contrat de plan) et « les subventions hors programme » (correspondant à des opérations d'amélioration de la qualité du service aux voyageurs).

L'année 2007 a été marquée par la signature entre l'Etat et la région, en mars, du contrat de projets 2007-2013. Il prévoit notamment la poursuite des projets inscrits au plan précédent : prolongement des lignes de métro 4, 8 et 12 et du tramway T2.

Les transferts vers les entreprises de transport collectif urbain de province (TCUP) en 2006

En 2006, les entreprises de TCUP ont reçu de la part des administrations publiques près de 2,1 milliards d'euros pour l'exploitation des lignes urbaines, soit 77 millions d'euros de plus qu'en 2005 (+ 3,9 %). La quasi-totalité de ces subventions est versée par les autorités organisatrices de transport urbain (AOTU). Ainsi, pour le fonctionnement des réseaux, les autorités organisatrices ont dépensé en moyenne 86 euros par habitant vivant dans le périmètre des transports urbains (PTU). De plus, l'ensemble de ces subventions d'exploitation couvre 63 % des charges d'exploitation en 2006 (fiche S4).

Les autorités organisatrices de transport gèrent les infrastructures des réseaux urbains. De plus, elles possèdent 80 % du matériel roulant en 2006. L'ensemble des dépenses d'investissements (infrastructures et matériels roulants) des AOTU s'élève à 2,7 milliards d'euros en 2006, soit une augmentation 10 % par rapport à l'année précédente. Pour cela, les autorités organisatrices ont reçu, en 2006, en subventions d'investissement 202 millions d'euros de la part de leurs administrations publiques soit 7,4 % des dépenses d'investissement, le reste étant financé par emprunt et autofinancement.

Figure E5.1 Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de la RATP

En millions d'euros HTVA

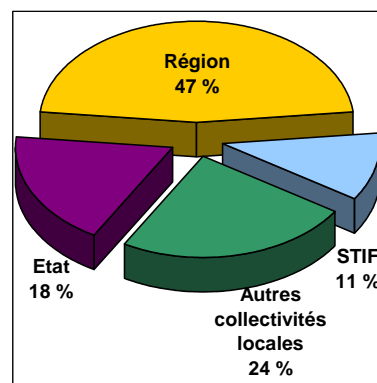
	2003	2004	2005	2005 proforma	2006	2007
Concours de fonctionnement versées par le STIF	764	787	801	352	344	341
- Contribution forfaitaire ⁽¹⁾	663	677	685	235	224	236
- Pénalités suite aux grèves ⁽²⁾						-18
- Contribution incitative à la vente	93	102	109	109	113	115
- Bonus/malus qualité de service	7	8	8	8	7	8
Compensations tarifaires versées par le STIF	1067	1078	1116	1206	1286	1397
Aides à l'investissement	118	162	173	173	192	167
- Subventions du programme ⁽³⁾	95	117	116	116	120	103
versées par :						
Région	70	84	80	80	63	51
Etat	23	17	21	21	33	25
Autres collectivités	2	16	16	16	23	27
- Subventions hors programme	23	45	57	57	73	64
versées par :						
Région	13	19	20	20	30	27
Etat	1	0	0	0	6	5
STIF	5	17	24	24	15	18
Collectivités locales	3	9	12	12	21	13
Total transferts publics perçus	1948	2027	2090	1731	1822	1905

Source : RATP

(1) La contribution forfaitaire comprenait jusqu'en 2005 une contribution afin de financer les régimes spéciaux de retraite des agents de la RATP. A partir de 2006, ce n'est plus la RATP qui finance les régimes spéciaux de retraite mais une caisse de retraite. La contribution forfaitaire a donc été amputée en 2006 de la partie retraite. En 2007, l'Etat a dépensé 414 millions d'euros pour le financement des régimes spéciaux de retraites de la RATP. Pour comparaison les données ont été réropolées en 2005.

(2) Ce montant correspond aux pénalités journalières pour non respect du service garanti et non production d'offre.

(3) En 2000, l'Etat et la région ont signé un contrat de plan Etat-Région fixant des objectifs de développement de l'offre et de la qualité des services de transport pour la période 2000 et 2006, auquel correspond un plan de financement.

Figure E.5.2 Répartition des subventions d'investissement des administrations publiques au profit de la RATP

Source : RATP

Figure E5.3 Subventions des administrations publiques au profit des entreprises de transport public urbain de province

en millions d'euros

	2003	2004	2005	2006
Subventions de fonctionnement (perçues par les entreprises de TPU)	1735	1868	2014	2091
dont compensations tarifaires	106	99	98	123
dont subvention d'exploitation	1404	1609	1753	1813
provenant de l'AO	1375	1603	1748	1809
provenant d'autres collectivités	30	7	5	5
dont refacturation de charges à l'AO	4	2	1	0
dont subvention aux transports scolaires	13	10	9	6
dont subvention d'Etat pour les aides pour l'emploi	2	1	0	3
dont subventions d'équilibre	205	146	152	146
Subventions d'investissement (perçues par l'AO)	159	137	157	202
Etat	101	79	68	83
Collectivités locales	29	40	58	86
Union européenne	0	8	14	12
Dotation (DGE, FCTVA,...)	28	10	16	21

Source : Certu, calculs MEEDDAT/SESP

E6 – Les transferts aux gestionnaires d'infrastructures

Les transferts publics vers RFF

Le montant des versements publics effectués au profit de Réseau ferré de France (RFF – Fiche I1) s'élève, en 2007, à 3 708 millions d'euros. Cette somme est en diminution de 65 millions d'euros par rapport à 2006.

Depuis 2004, RFF reçoit de l'Etat une contribution de désendettement qui se monte en 2007 à 694 millions d'euros. Ce versement se substitue en partie à la dotation en capital qui visait à couvrir la dette transférée à RFF lors de sa création ; en effet, le compte d'affectation spécial qui permettait de financer cette dotation (1 829 millions d'euros par an) s'est avéré insuffisant et a disparu en 2003. Parallèlement, l'évolution croissante de la dette de RFF a incité l'Etat à créer une ligne budgétaire supplémentaire de subvention de régénération, afin de couvrir la totalité des investissements de renouvellement et de sécurité « qui ne produisent pas de revenus futurs ». A ce titre, RFF a reçu 985 millions d'euros en 2007 (+ 1,6 % par rapport à 2006).

Ces deux versements (1 679 millions d'euros) amoindrissent le déficit de RFF. Cependant, contrairement aux trois dernières années où le déficit avait tendance à se réduire, l'année 2007 marque une forte hausse du déficit courant, soit 796 millions d'euros (contre 283 millions en 2006) avec, pour la première fois depuis 2004, des produits d'exploitation inférieurs aux charges d'exploitation.

Par ailleurs, l'Etat contribue aux charges d'infrastructure de RFF, par un versement qui diminue de nouveau en 2007 : 828 millions d'euros, soit – 15,4 % par rapport à 2006. Cette aide a pour but de limiter le déficit courant de RFF et de lui permettre de faire face aux coûts d'exploitation et d'entretien dont une grande partie est assurée par la SNCF (en 2007, la SNCF a reçu de la part de RFF une rémunération de 2,8 milliards d'euros pour ses activités de gestionnaire d'infrastructure). La diminution progressive de cette contribution est liée à la montée en régime des produits d'exploitation de RFF : les péages versés par les opérateurs de transport ferroviaire à RFF progressent de 6,2 % en 2007 et représentent désormais 2 449 millions d'euros.

Enfin, RFF reçoit des subventions pour le financement des nouvelles infrastructures. L'évolution de ces montants est donc liée aux investissements en cours (RFF – Fiche I2). A ce titre, RFF a reçu, en 2007, 1,2 milliard

d'euros de la part des administrations publiques, subventions européennes comprises. Au final, ces subventions d'investissement couvrent 49 % des 2,5 milliards d'euros d'investissement dépensés par RFF en 2007.

Transfert d'une partie des infrastructures de RFF aux ports

En 2007, RFF a transféré une partie de son patrimoine aux ports, accompagné du versement d'une soulte correspondant à la valeur de l'économie réalisée par RFF. A ce titre, 116 millions d'euros seront versés aux ports, dont 80 % à la date du transfert et le solde en 2011. Cette soulte a été comptabilisée en charges exceptionnelles dans le résultat de l'exercice 2007. Les terrains et les installations de RFF situés sur les zones portuaires, seront transférés. La valeur de ces actifs a été estimée à 18 millions d'euros et comptabilisée en charges exceptionnelles.

Les transferts publics vers VNF

Voies navigables de France (VNF) a reçu, en 2007, 132 millions d'euros de subventions, soit une augmentation de 11,5 % par rapport à 2006. Cette hausse fait suite à deux années de forte croissance des subventions versées à VNF (+ 10 % en 2006 et + 52 % en 2005).

Parmi celles-ci, les subventions d'exploitation, avec 7,9 millions d'euros, restent stables par rapport à 2006 (8,1 millions).

En même temps, les subventions d'investissement qui s'élèvent à 124 millions d'euros augmentent de 12,5 % par rapport à l'année précédente. Cette hausse s'explique par la croissance des subventions d'investissement versées par l'Etat (yc. AFITF) et les régions (respectivement + 11 % et + 35 % par rapport à 2006). L'Etat et les régions sont en effet les principaux financeurs de l'investissement de VNF avec respectivement 52 % et 29 % des subventions.

Baisse des immobilisations incorporelles de VNF

Les immobilisations incorporelles ressortent en forte diminution à cause de la sortie des montants inscrits au titre de la Loi Morice. Les taxes dites de la loi MORICE ont été créées par la loi du 9 avril 1953 pour apporter un financement complémentaire aux investissements fluviaux sous forme d'emprunts. Le produit des taxes a été consacré au remboursement de ces emprunts. Le montant des emprunts levés a été de 85,6 millions d'euros entièrement remboursés. En 2007 ces montants ont été soustraits du bilan de VNF, sans impact sur le résultat.

Figure E6.1 Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de RFF

en millions d'euros

	2004	2005	2006	2007
Contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures	1 100	1 038	979	828
Contribution au désendettement	800	800	730	694
Subventions aux travaux de régénération	665	900	970	985
Subventions d'investissement	1 037	996	1 094	1 201
dont : - Communauté européenne	108	65	28	35
- Etat (hors AFITF)	383	109	342	202
- AFITF		315	159	262
- Régions	356	315	352	385
- Départements	99	87	103	177
- Communes	52	75	71	89
- Autres	40	28	40	51
Total	3 602	3 734	3 773	3 708

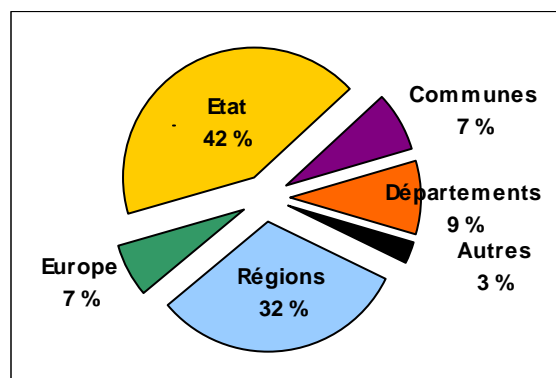
Source : RFF

Figure E6.2 Les comptes de RFF

En millions d'euros

	2005	2006	2007
Produits d'exploitation	4 850	4 577	4 675
- dont redevances d'infrastructure	2 183	2 304	2 449
- dont contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures	1 038	979	828
- dont production immobilisée	958	631	621
Charges d'exploitation	4 591	4 351	4 744
- dont rémunération versée au gestionnaire d'infrastructure délégué	2 688	2 676	2 756
- dont dotation aux amortissements du réseau ferré	508	592	630
- dont travaux	880	549	621
Résultat d'exploitation	260	227	-69
Résultat financier	-510	-539	-657
Résultat net de l'exercice	-126	-283	-796
Capacité d'autofinancement	114	86	-234
Investissements	2 347	2 330	2 462
Dette LT nette au 31-12	25 459	26 053	26 469

Source : RFF

Figure E6.3 Origine des subventions d'investissement versées à RFF en 2007

Source : RFF

Figure E6.4 Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de VNF

en millions d'euros

	2004	2005	2006	2007
Subventions de fonctionnement versées	4,6	6,0	8,1	7,9
dont - Etat	0,7	3,2	5,2	5,6
- départements	1,2	1,0	0,9	0,0
- autres (communes, CCI,...)	2,7	1,8	1,9	2,3
Subventions d'investissement versées	66,1	101,8	110,4	124,2
dont - Etat	39,7	65,7	58,2	64,6
- régions	14,5	20,1	26,3	35,6
- départements	5,1	5,7	6,8	9,6
- union européenne	5,8	7,5	15,7	11,2
- autres (communes, CCI,...)	0,9	2,8	3,4	3,2
Total	70,7	107,7	118,5	132,1

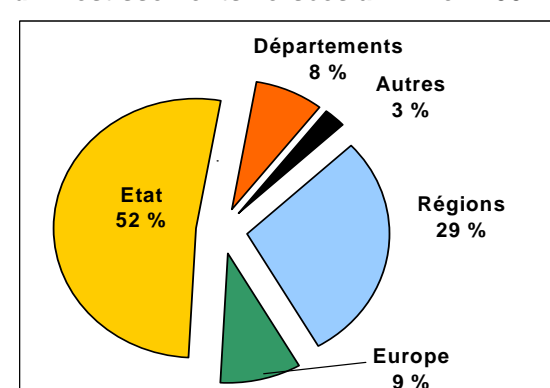
Source : VNF

Figure E6.5 Les comptes de VNF

en millions d'euros

	2004	2005	2006	2007
Chiffre d'affaires	110,5	154,0	157,0	158,6
Consommations intermédiaires	52,4	72,2	80,4	79,8
Valeur ajoutée	59,5	84,0	79,9	81,4
Frais de personnel	15,8	17,5	18,2	18,2
Impôts et taxes	1,3	1,6	1,9	1,8
Excédent brut d'exploitation	46,9	70,8	67,9	69,4
dont concours à l'exploitation	4,5	6,0	8,1	7,9
Frais financiers	0,0	0,0	0,5	0,3
Capacité d'autofinancement	34,0	60,6	53,6	54,7
Investissements	125,3	126,6	183,4	83,4
Dette MLT au 31-12	3,4	3,4	4,1	3,9

Source : VNF

Figure E6.6 Origine des subventions d'investissements versées à VNF en 2007

Source : VNF

D – Transports et développement durable

D1 - L'accidentologie routière

Le bilan de l'accidentologie routière pour l'année 2007 en métropole s'établit à 81 272 accidents corporels qui ont occasionné 103 201 blessés et 4 620 tués. L'année est donc un peu mitigée : au léger rebond du nombre d'accidents corporels (+ 1,2 %) et du nombre de blessés (+ 1,1 %) s'oppose la poursuite de la baisse du nombre de tués (- 1,9 %). Ainsi, le taux de gravité des accidents (nombre de tués pour 100 accidents) connaît un nouveau repli, à l'instar du taux d'hospitalisation pour les blessés.

Plus d'accidents en ville et des accidents plus dangereux sur les routes départementales

Selon la localisation et le type de réseau, les évolutions et les caractéristiques de l'accidentologie, comme par exemple le taux de gravité, sont différentes : alors que près de 70 % des accidents corporels se produisent en milieu urbain, ils représentent moins de 30 % des tués sur les routes françaises.

En 2007, la hausse du nombre d'accidents corporels se concentre sur le milieu urbain, et plus précisément sur les voies communales (+ 2,9 %). La hausse est également sensible sur les autoroutes (+ 4,7 %) mais à comparer à une hausse de la circulation particulièrement forte sur ce réseau (+ 2,2 % tous véhicules confondus sur l'ensemble des autoroutes). L'accroissement du nombre de blessés va de pair avec ces évolutions : il est de 3,2 % sur les voies communales et 3,5 % sur les autoroutes, alors que la baisse est de 2,1 % sur le réseau national et départemental.

En revanche, le nombre de tués est en baisse sur l'ensemble des réseaux. En conséquence, le taux de gravité diminue en moyenne, sur le réseau communal où il était déjà faible et sur le réseau autoroutier où le nombre de tués pour 100 accidents passe de 5,81 à 5,12. Sur le réseau national la diminution du taux de gravité est également importante, passant de 10,20 à 8,44 mais cette baisse intègre les effets de la décentralisation du réseau routier national : il est probable que les routes restées dans le réseau national soient parmi les plus sûres, induisant une baisse structurelle du taux de gravité. À l'inverse, et malgré ces effets de structure, il semble néanmoins que le réseau départemental connaisse une dégradation du taux de gravité des accidents.

Les usagers de deux-roues de plus en plus victimes des accidents de la route

La hausse du nombre de blessés ne concerne pas les passagers des voitures particulières, pour lesquels la diminution du nombre de blessés et de tués se poursuit, tout comme celle de la gravité des blessures : le nombre de tués pour 100 blessés passe de 5,27 à 5,05 tandis que la part de blessés hospitalisés passe de 38,3 % à 35,6 %. L'accidentologie des poids lourds est également en recul.

En revanche, on constate à nouveau en 2007 une hausse des accidents corporels impliquant des camionnettes, avec une progression de 4,6 % du nombre de victimes parmi les usagers de ces véhicules et 11 tués de plus qu'en 2006. Les cyclistes et les piétons blessés sont également plus nombreux qu'en 2006 et la baisse des cyclistes tués ne compense pas la hausse du nombre de piétons tués.

Surtout, l'accidentologie des deux-roues est orientée à la hausse, alors même que les cyclomotoristes et les motocyclistes représentaient déjà une population particulièrement touchée : ils représentent plus un blessé sur trois et un tué sur quatre alors même que le parc de deux roues représente à peine 8 % du parc de véhicules particuliers en France. En 2007, le nombre de blessés comme le nombre de tués progresse, tant pour les cyclomoteurs que pour les motocyclettes et tant en milieu urbain qu'en rase campagne.

Les facteurs de risque

Alors que l'on observait une baisse des vitesses moyennes et du taux nombre de dépassement des vitesses autorisées depuis le début de l'année 2002, l'année 2007 est marquée par une stabilisation des vitesses moyennes et une inflexion à la hausse des taux de dépassement.

À ce facteur de risque, s'ajoute, en 2007, une croissance du taux d'accident mortel avec alcool (29 % en 2007 contre 28,4 % en 2006).

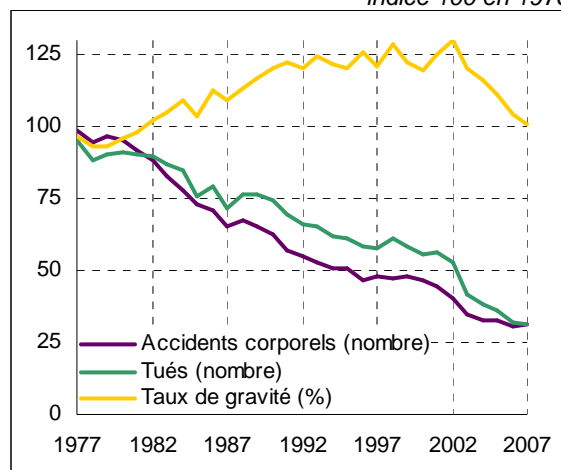
L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) dispose d'indicateurs liés à d'autres facteurs de risque, comme les inter-distances, les infractions au code de la route comme le port de la ceinture pour les automobilistes ou le port du casque pour les usagers des deux-roues, l'utilisation du téléphone portable au volant ou la consommation de cannabis.

Figure D1.1 Accidents corporels par localisation et type de réseau*accidents, blessés et tués en nombre, évolutions en %*

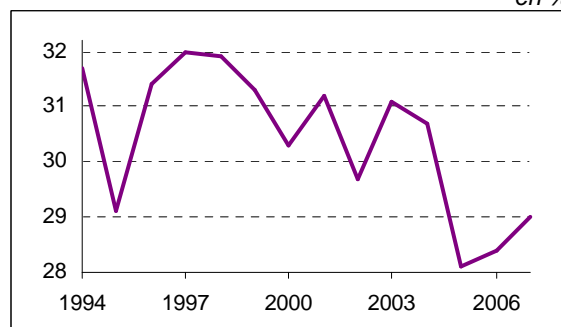
	Accidents corporels (1)		Blessés (2)		Tués (3)		Taux de gravité des accidents (3)/(1)		Taux de gravité (3)/((3)+(2))	
	2007	07/06	2007	07/06	2007	07/06	2007	07/06	2007	07/06
Par localisation										
Rase campagne	25 218	-0,4	35 421	-0,2	3 261	-3,0	12,93	-2,6	8,43	-2,6
Milieu urbain	56 054	1,9	67 780	1,7	1 359	1,0	2,42	-1,0	1,97	-0,7
Par type de réseau										
Autoroutes	5 337	4,7	7 415	3,5	273	-7,8	5,12	-11,9	3,55	-10,5
Routes nationales et départementales	30 434	-1,8	41 044	-2,1	3 407	-1,6	11,19	0,2	7,66	0,5
Routes nationales (*)	-	-	-	-	-	-	8,44	-17,3	5,75	-16,5
Routes départementales (*)	-	-	-	-	-	-	11,95	3,6	8,19	3,5
Autres voies	45 501	2,9	54 742	3,2	940	-1,3	2,07	-4,0	1,69	-4,2
Ensemble	81 272	1,2	103 201	1,1	4 620	-1,9	5,68	-3,1	4,28	-2,8

Source : ONISR

(*) le transfert de certaines routes nationales de l'État vers les départements qui a débuté en 2006 ne se répercute que progressivement sur les statistiques de la sécurité routière ; il est donc impossible d'entreprendre des comparaisons pertinentes entre ces deux réseaux.

Figure D1.2 Evolution des accidents corporels et du nombre de tués*indice 100 en 1976*

Source : ONISR

Figure D1.4 Part des accidents mortels avec alcool (*)*en %*

Source : ONISR

(*) dans les accidents mortels avec taux d'alcoolémie connu

Figure D1.3 Victimes*blessés et tués en nombre, taux de gravité en nombre de tués pour 100 victimes, évolution en %*

	Blessés		Tués		Taux de gravité	
	2007	2007/2006	2007	2007/2006	2007	2007/2006
Par catégories d'usagers						
Piétons	13 406	0,4	561	4,9	4,02	4,3
Cyclistes	4 638	2,7	142	-21,5	2,97	-22,9
Cyclomotoristes	15 633	7,5	325	2,5	2,04	-4,5
Motocyclistes	17 808	5,3	830	7,9	4,45	2,4
Voitures de tourisme	46 332	-1,9	2 464	-6,2	5,05	-4,2
Poids lourds	1 003	-29,4	68	-21,8	6,35	10,1
Autres	4 381	5,4	230	18,6	4,99	11,9
Par classes d'âge						
0-14 ans	7 490	-2,2	164	25,2	2,14	27,4
15-17 ans	8 456	0,3	200	-11,1	2,31	-11,1
18-24 ans	22 992	1,3	981	-5,4	4,09	-6,4
25-44 ans	36 729	2,1	1 491	6,2	3,90	3,9
45-64 ans	19 048	3,1	892	-5,7	4,47	-8,1
65 ans et plus	8 325	0,8	884	-1,9	9,60	-2,4
Age indéterminé	161	-73,3	8	-87,7	4,73	-51,4
Ensemble	103 201	1,1	4 620	-1,9	4,28	-2,8

Source : ONISR

D2 - L'accidentologie poids lourds en 2006

De 1990 à 2004, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un poids lourd a diminué fortement et davantage que le nombre total d'accidents corporels : - 58 % dans le premier cas et - 47 % dans le second.

Cependant, depuis 2 ans, le nombre d'accidents poids lourds est en hausse (+ 14 %). On dénombre ainsi en 2006, 4 813 accidents impliquant au moins un poids lourd.

En 2006, le taux de gravité des accidents impliquant un poids lourd, tout en se maintenant à un niveau élevé, baisse de 2,2 points et atteint : 14,2. Il reste 2,4 fois plus élevé que celui de l'ensemble des accidents : un ratio quasiment stable depuis 15 ans.

Les accidents impliquant un poids lourd : plus fréquents en rase campagne, mais plus graves en milieu urbain

40 % des accidents corporels impliquant un poids lourd ont lieu sur le réseau national 2006 (autoroutes et routes nationales). Cette proportion est plus réduite (17 %) pour l'ensemble des accidents : cela s'explique par le fait que la circulation (mesurée en nombre de véhicules-kilomètres) se fait en majorité sur le réseau départemental et local pour l'ensemble des véhicules alors que les poids lourds roulent surtout sur le réseau national (figure D2.3 ; encadré).

La majorité des accidents corporels impliquant un poids lourd se sont déroulés en rase campagne (64 %) alors que, tous véhicules confondus, les accidents se produisent, le plus souvent, en ville (69 %). Par contre, pour les poids lourds comme pour l'ensemble des véhicules, le taux de gravité des accidents est plus élevé en rase campagne qu'en milieu urbain. En effet, pour les poids lourds, il est de 19,5 en rase campagne, contre 11,3 en milieu urbain (respectivement 13,3 et 2,5 pour l'ensemble des véhicules). Toutefois, comparée à la gravité des accidents pour l'ensemble des véhicules, la gravité des accidents impliquant un poids lourd est 4,6 fois plus élevée en ville alors qu'en rase campagne, elle n'est que 1,5 fois plus élevée (figure D2.4).

Des accidents en journée et en semaine

Les accidents impliquant un poids lourd sont plus nombreux entre 6 heures et 18 heures.

De même, 76 % des accidents corporels impliquant un poids lourd se sont produits le jour, soit un peu plus que pour l'ensemble des véhicules (68 %). Egalement, 88 % de ces accidents se déroulent du lundi au vendredi, alors que ce chiffre est de 72 % pour l'ensemble des véhicules.

La réglementation de la circulation des poids lourds et les conditions de travail des conducteurs expliquent ces caractéristiques.

Diminution des excès de vitesse en 2006

La vitesse est une cause reconnue d'accidents de la route pour l'ensemble des véhicules. Pour les poids lourds, le taux de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h, hors autoroutes, est en très forte baisse : 13,9 % en 2006 contre 18,7 en 2005 (pour les véhicules légers, il est de 15,5 % et pour les motos de 33,5 % ; figure D2.5).

L'alcool, à l'origine d'accidents corporels et, en particulier, d'accidents mortels, est un facteur qui intervient rarement dans les accidents de poids lourds. 2,5 % des conducteurs de poids lourd impliqués dans un accident corporel ont un taux d'alcoolémie positif. Ce pourcentage s'établit à 2,3 % pour les accidents mortels. Pour les conducteurs de voitures de tourisme, les chiffres sont respectivement de 6,2 % et 18,2 % (figure D2.6).

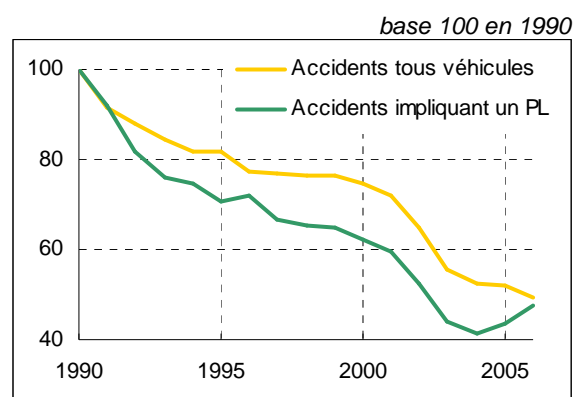
Le transport de matières dangereuses

Il peut constituer un facteur d'aggravation des risques d'accidents du travail des conducteurs. S'il ne représente annuellement que 5 % du transport (en milliards de tonnes-kilomètres), il fait l'objet d'une réglementation et d'une comptabilisation spécifiques. Les accidents de poids lourds transportant des matières dangereuses peuvent être dus ou non à la matière dangereuse transportée ; une partie d'entre eux sont des accidents corporels, "cas particulier" d'accidents impliquant un poids lourd. Selon la Mission des transports des matières dangereuses, en 2004, il y a eu 77 accidents corporels dans le transport routier de matières dangereuses. Ils ont fait 87 blessés et 18 tués. Parmi les blessés, 18 l'ont été au cours de la manutention des matières dangereuses.

Réseau

Des routes nationales ont été déclassées en 2006, principalement en routes départementales. Certains accidents ont bien été enregistrés dans leur nouvelle catégorie mais pas tous. Il est donc souhaitable de regrouper les RN et les RD pour des comparaisons avec les années antérieures.

Figure D2.1 Accidents de la route, impliquant au moins un poids lourd (PL) et tous véhicules



Source : ONISR

Figure D2.2 Taux de gravité* des accidents de la route impliquant au moins un poids lourd et tous véhicules depuis 1990

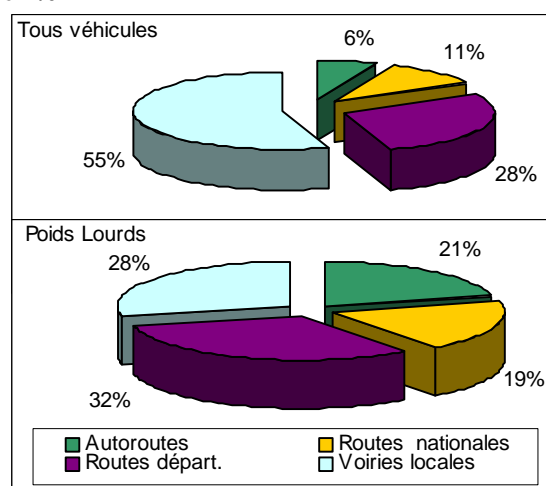
	1990	2000	2004	2005	2006
Accidents PL en % du total des accidents	6,2	5,2	4,9	5,2	6,0
Taux de gravité *					
Accidents PL (1)	16,26	16,96	17,66	16,49	14,23
Tous véhicules (2)	6,77	6,74	6,55	6,29	5,86
(1) / (2)	2,4	2,5	2,7	2,6	2,4

Source : ONISR

* voir encadré

Figure D2.3 Accidents corporels suivant le type de réseau en 2006

en %

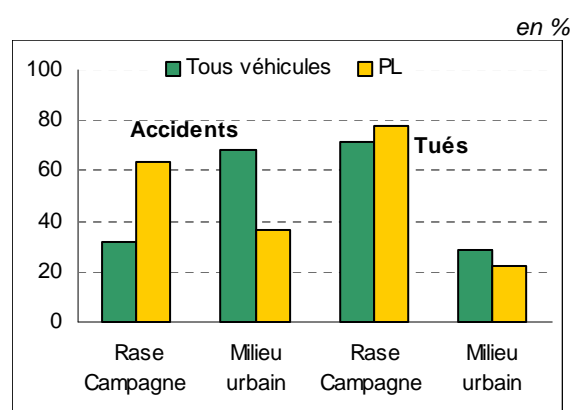


Source : ONISR

Le taux de gravité

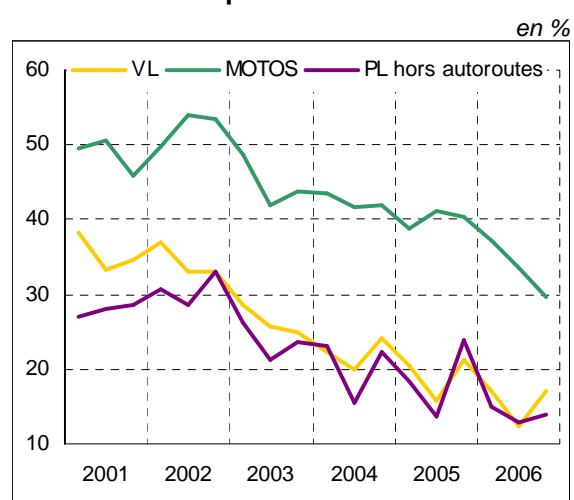
C'est le nombre de tués pour 100 accidents corporels.

Figure D2.4 Accidents corporels et tués selon la localisation en 2006



Source : ONISR

Figure D2.5 Taux de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h



Source : ONISR

Ces chiffres sont extraits d'observations ponctuelles sur les routes, réalisées pour la DSCR, selon le poids du réseau, à partir de données de trafic. Lecture : en dehors du réseau autoroutier, 13,9 % des poids lourds ont dépassé la vitesse limite autorisée de plus de 10 km/heure en 2006.

Figure D2.6 Conducteurs impliqués dans un accident corporel ou mortel en fonction de l'alcoolémie en 2006

Conducteurs	au taux d'alcoolémie		%
	positif	connu	
Impliqués dans un accident corporel			
Ensemble, dont	7 203	115 742	6,2
voitures de tourisme	5 053	74 057	6,8
poids lourds	118	4 711	2,5
Impliqués dans un accident mortel			
Ensemble, dont	955	5 822	16,4
voitures de tourisme	671	3 679	18,2
poids lourds	14	614	2,3

Source : ONISR

D3 - L'accidentologie ferroviaire, aérienne et maritime

Les données sur les accidents ferroviaires et aériens ne sont pas directement comparables à celles de la route, en raison de la différence de nature des accidents. Les accidents ferroviaires et aériens ont un caractère collectif marqué, en conséquence l'irrégularité des chiffres due aux aléas en est démultipliée. En général, ils concernent plus des professionnels du transport, les transports par route en voitures particulières n'étant pour l'essentiel pas le fait de professionnels.

Le train et l'avion plus sûrs que la voiture

Par milliard de voyageurs-kilomètres sur le territoire national, le nombre de décès a été, en 2006, de 3,86 pour l'aviation commerciale et générale, de 0,89 pour le transport ferroviaire et de 0,13 pour les transports collectifs routiers de voyageurs. Ce taux est de 3,8 pour les voitures de tourisme. Toutes proportions gardées, on peut estimer en 2006 que le train est en moyenne 4 fois plus sûr que la voiture et les transports en commun 28 fois.

Pour l'aérien, les décès ne sont cependant pas imputables à l'aviation commerciale (les compagnies aériennes), mais à l'aviation générale, soit de petits avions d'aéroclubs, d'écoles, de sociétés et privés. A noter également que les transports intérieurs de voyageurs ne tiennent pas compte des vols internationaux qui représentent, pourtant, la majorité des liaisons.

En tendance, cet indicateur s'est amélioré régulièrement pour la route alors que, pour les autres modes, les évolutions sont plus erratiques autour de valeurs beaucoup plus faibles.

En 2007, moins d'accidents ferroviaires

En 2007, la SNCF a enregistré un ensemble de 469 accidents de chemin de fer ou aux passages à niveau, soit 9,6 % de moins qu'en 2006 mais en niveau proche de 2005. Ils sont

constitués de 73 % d'accidents de chemin de fer et de 27 % d'accidents aux passages à niveau.

Les accidents de chemin de fer, moins nombreux qu'en 2006, ont fait, également, moins de morts : 47 contre 53, essentiellement des agents en service et des ouvriers travaillant sur le réseau SNCF (figure D3.1).

Les accidents aux passages à niveau diminuent ; ils sont la cause de 17 % de décès de moins qu'en 2006. La tendance est à la diminution du nombre de passages à niveau.

Et, moins d'accidents aériens

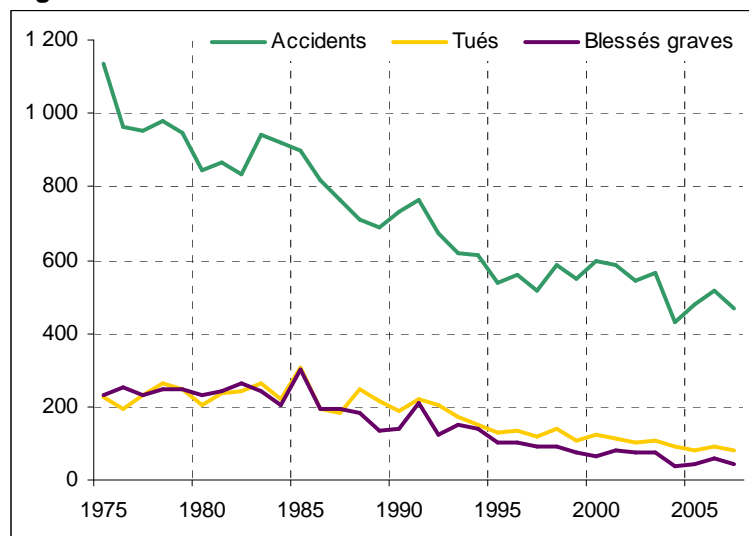
En 2007, l'aviation commerciale française n'a enregistré aucun accident corporel. L'aviation générale a connu 51 accidents corporels, soit 12 % de moins qu'en 2006 (figure D3.2).

L'accidentologie maritime

Les accidents majeurs sont relativement peu nombreux comparés aux autres modes de transport. En dehors de la navigation de plaisance, dont les données sont parcellaires, la quasi-totalité des accidents et des victimes concernent des navires de pêche (figure D3.3).

Le bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEA-mer) diligente des enquêtes techniques après des événements de mer. Son but est de rechercher les causes de ces accidents afin de développer la sécurité maritime.

Les principales causes de ces accidents résident dans la vétusté et les conditions d'utilisation des navires, la communication à bord et avec la terre ; mais les contraintes économiques, l'organisation du travail à bord et la qualification des équipages peuvent être, également, source d'accidents.

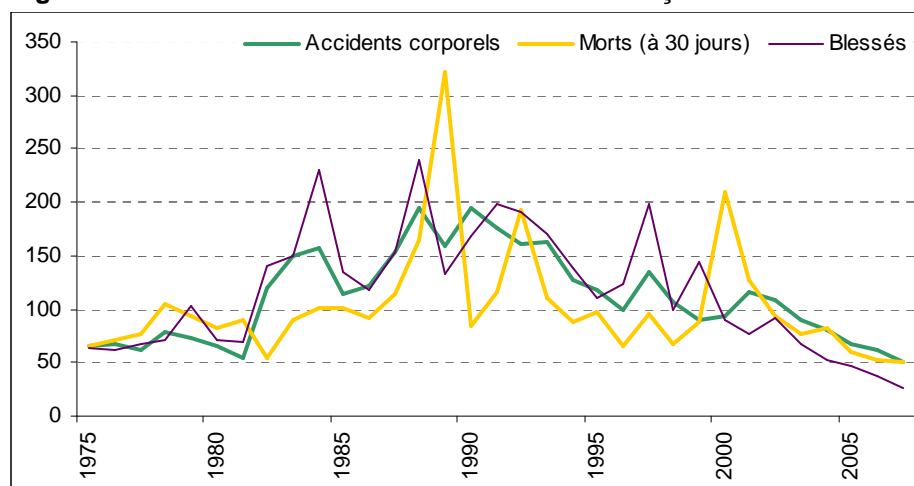
Figure D3.1 Accidents ferroviaires

Source : SNCF

Accidents : accidents impliquant un véhicule en mouvement et accidents aux passages à niveau ; ne sont pris en compte que les accidents ayant entraîné une "conséquence grave". Les suicides et tentatives de suicide ne sont pas compris.

Tués : Voyageurs, agents en service et autres ouvriers travaillant sur le réseau national et victimes routières des accidents aux passages à niveau, décédés le jour ou le lendemain de l'accident, et ce jusqu'en 2003. A compter de 2004, personnes décédées dans les 30 jours suivant l'accident.

Blessés graves : Personnes ayant été hospitalisées plus de trois jours, et ce jusqu'en 2003. A compter de 2004, personnes hospitalisées plus de 24 heures.

Figures D3.2 Accidents aériens sur le territoire français

Source : Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile (BEA)

Figures D3.3 Accidents maritimes

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Navires de commerce										
ETA* ouvertes	4	8	10	7	13	11	2	6	5	3
Nombre de victimes**	0	11	0	0	1	10	0	1	0	0
Navires de pêche										
ETA* ouvertes	13	29	24	26	14	14	16	8	8	8
Nombre de victimes**	6	15	17	24	9	3	14	7	14	15
Collisions pêche/commerce										
ETA* ouvertes	0	1	0	4	3	3	4	1	0	3
Nombre de victimes**	0	0	0	0	4	3	0	0	0	1
Total										
ETA* ouvertes	17	38	34	37	30	28	22	16	13	14
Nombre de victimes**	6	26	17	24	14	16	14	8	14	16
Navires de plaisance										
ETA* ouvertes	3	1	2	3	3	1	3	1	1	1
Nombre de victimes**	7	0	1	3	2	1	6	0	4	1

Source : BEA-mer

Champ : Eaux territoriales françaises – Métropole

Les données sur les navires de plaisance ne sont pas exhaustives

* ETA : Enquêtes techniques et administratives

** décédés ou disparus

D4 - La pollution locale liée aux transports en 2006

Les émissions de la plupart des polluants atmosphériques tendent à diminuer ou sont stables depuis quinze ans, et ce dans l'ensemble des secteurs. Dans les transports, sur la route, en particulier, les améliorations environnementales des moteurs et des carburants ont permis une diminution régulière des émissions polluantes, et ce malgré la croissance de la circulation.

Des progrès techniques qui contrecarrent les effets de la croissance de la circulation

Entre 1990 et 2006, la circulation routière a augmenté de 28 %. Dans le même temps, les rejets de cuivre du secteur des transports sur route ont augmenté de 29%. En effet, pour les véhicules routiers, ces rejets sont principalement issus de l'usure des plaquettes de freins, et donc intimement liés au volume de la circulation.

En l'absence de progrès technique, cela aurait aussi été le cas pour les émissions liées à la combustion du carburant. Or, la plupart des émissions gazeuses issues des transports diminuent sur la période, notamment pour la route, principal contributeur (encadré).

Tout d'abord, la diminution des consommations unitaires de carburant des véhicules a permis de limiter l'ensemble des rejets gazeux, relativement à la circulation.

De plus, l'introduction des pots catalytiques pour les véhicules essence depuis 1993 a permis une très forte diminution des émissions d'oxydes d'azote (NOX), responsables de la pollution acide et de la formation d'ozone troposphérique et donc, indirectement, de l'accroissement de l'effet de serre. Cette amélioration technique a également contribué à la baisse des émissions de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et à celle de monoxyde de carbone (CO).

Enfin, des améliorations concernant les carburants ont aussi permis la limitation des émissions de la circulation routière. Depuis le 1er octobre 1994 pour le gazole et le 1er janvier 2000 pour l'essence, la réduction de la teneur en soufre des carburants s'est faite par étapes, dont la dernière date du 1er janvier 2005. Ainsi, en 2006, la route n'émet plus que 1 % des émissions totales de SO₂. Le transport maritime, comme en 2005, est le premier contributeur des transports, avec 2 % des émissions totales de SO₂.

Depuis le 2 janvier 2000, la disparition du plomb dans l'essence a constitué également un progrès pour l'environnement.

La diésélisation du parc a des effets contrastés

Les moteurs à essence et les moteurs diesel ne sont pas à l'origine des mêmes émissions gazeuses. Ainsi, la diésélisation du parc automobile tire à la baisse les émissions de CO₂ (fiche D5), de CO et des COVNM : en 2006, l'essence est responsable de 83 % des émissions de monoxyde de carbone de la circulation routière et de 81 % des émissions de COVNM.

Par contre, les émissions de particules et d'oxydes d'azote restent relativement élevées. En effet, le gazole produit 92 % des PM₁₀ et 86 % des oxydes d'azotes de la route, soit plus que la part du diesel dans la circulation routière. La généralisation du filtre à particules pour les véhicules diesel, d'ici à l'entrée en vigueur de la norme Euro 5 au 1er janvier 2011, devrait permettre des diminutions importantes des émissions de particules liées à la combustion. Surtout, avec la diésélisation du parc et la croissance du trafic, les émissions d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), en partie cancérigènes, ont augmenté de 80 % depuis 1990 (stables en 2006).

La place des transports dans les émissions totales

Les bilans des émissions nationales déterminés par le Citepa, au format Secten, permet d'observer le poids de chaque secteur contributeur des différentes émissions.

Pour les transports, conformément aux règles de comptabilité internationales, le total national exclut les rejets du trafic maritime international et ceux du trafic aérien relatif aux vols internationaux. Selon cet inventaire, les transports sont des émetteurs prépondérants d'oxydes d'azote (NO_x) et de monoxyde de carbone (CO). Ils sont aussi une source importante d'émissions de gaz carbonique (CO₂, fiche D5), de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et de cuivre (Cu).

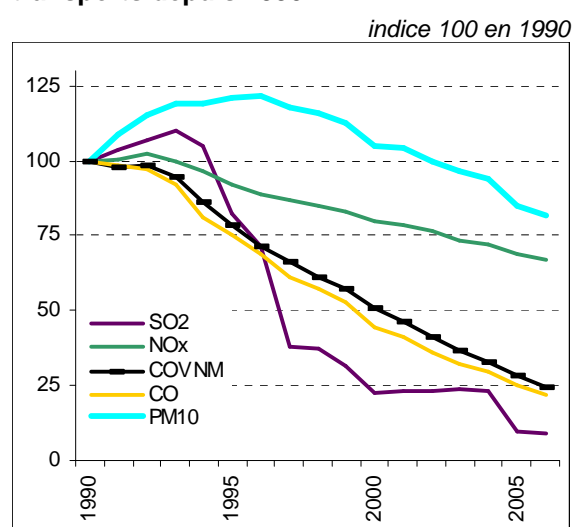
En raison de son poids dans les transports, la route (tous véhicules confondus) est à l'origine de l'essentiel de ces émissions. Toutefois, l'usure des caténaires (ferroviaire) contribue pour un tiers aux rejets de cuivre, tandis que les transports aériens (hors international), contrairement au transport routier, continuent d'émettre du plomb après 2000 (13 % du total national en 2006) et que, depuis 2005, les transports maritimes (hors international) émettent plus de SO₂ que le transport routier.

Figure D4.1 Evolution des émissions dans l'air dues aux transports

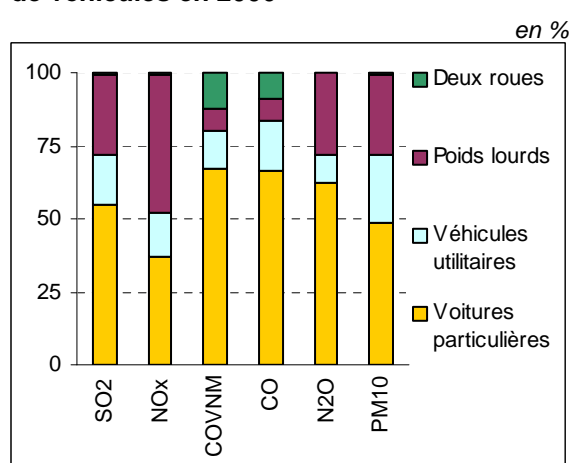
	Ensemble des transports			dont routier		
	2006	% par rapport au total national	Croissance 1990-2006 (%)	2006	% par rapport au total transport	Croissance 1990-2006 (%)
SO2 (kt)	14	3	-91	4	29	-97
NOx (kt)	800	59	-33	726	91	-35
CO (kt)	1375	27	-78	1230	89	-80
COVNM (kt)	265	20	-76	219	83	-79
Pb (t)	17	13	-100	0	0	-100
Cu (t)	143	84	24	88	61	29
HAP (t)	5	20	75	5	95	81
N2O (kt)	2	1	42	2	90	47
TSP (kt)	115	10	-2	103	90	-2
PM10 (kt)	61	13	-18	52	86	-21
PM2,5 (kt)	44	14	-25	38	85	-28
PM1,0 (kt)	35	19	-28	31	87	-32

Source : Citepa - série Coralie/secten, février 2008

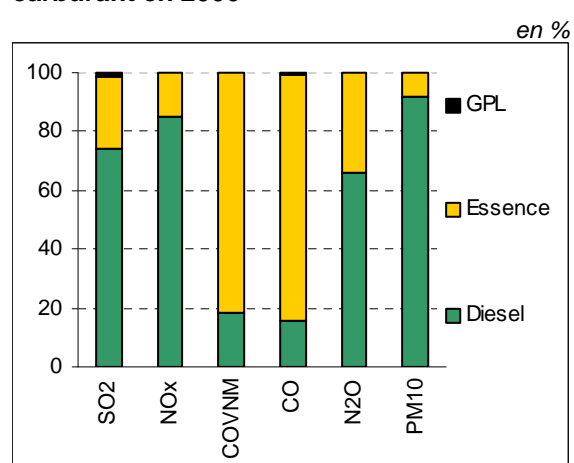
Notes : somme des HAP telle que définie par la CEE-NU ; CO₂, N₂O et autres gaz à effet de serre : selon définitions de la CCNUCC ; total national hors UTCF

Figure D4.2 Emissions polluantes des transports depuis 1990

Source : Citepa - série Coralie/secten, février 2008

Figure D4.3 Emissions de la route par type de véhicules en 2006

Source : Citepa - série Coralie/secten, février 2008

Figure D4.4 Emissions de la route par carburant en 2006

Source : Citepa - série Coralie/secten, février 2008

Figure D4.5 Normes européennes d'émissions des voitures particulières et des poids lourds applicables pour les immatriculations de véhicules neufs

		Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6
		oct-93	oct-97	janv-01	janv-05	janv-11	sept-15
Voitures particulières (g/km)	Essence						
	CO	2,72	2,2	2,3	1,0	1,0	1
	HC	-	-	0,2	0,1	0,1	0,1
	NOx	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06
	HC+Nox	0,97	0,5	-	-	-	-
Voitures particulières (g/km)	COVNM					0,068	0,068
	Particules					0,005	0,005
Voitures particulières (g/km)	Diesel						
	CO	2,72	1,0	0,64	0,5	0,5	0,5
	NOx	-	-	0,5	0,25	0,18	0,08
	HC+NOx	0,97	0,7(2)	0,56	0,3	0,23	0,17
	Particules	0,14	0,08(2)	0,05	0,025	0,005	0,005
Poids lourds (g/kWh)		oct-88	oct-93	oct-96	oct-01	oct-04	oct-09
CO		11,2	4,5	4,0	2,1	1,5	1,5
HC		2,4	1,1	1,1	0,7	0,5	0,5
NOx		14,4	8,0	7,0	5,0	3,5	2,0
Poussières <85kW		-	0,61	0,255	0,10 (1)	0,02	0,02
Poussières >85kW		-	0,36	0,15	0,10 (1)	0,02	0,02
Fumées		-	-	-	0,8	0,5	0,5

(1) 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée est inférieure à 0,73 dm³ et le régime nominal supérieur à 3000 tr/min,
(2) véhicule à injection indirecte,
(3) véhicule à injection directe.

Note de lecture : les normes d'émissions sont des maxima à ne pas dépasser pour les émissions de polluants, pour les véhicules neufs.

D5 - Les émissions de GES des transports en 2006

En 2006, la baisse est générale : les émissions totales de CO₂ ont diminué de 2,7 %. Dans les transports, elles ont baissé de 0,3 %. Si l'on tient compte de l'ensemble des gaz à effet de serre (encadré), les émissions du secteur des transports en 2006 ont diminué de 0,35 %.

Diminution des émissions de CO₂ en 2006

Mécaniquement liées à la combustion des carburants, les émissions de CO₂ des transports dépendent fortement de la circulation routière, qui représente 94 % des émissions du secteur. Dans ce domaine, le développement de motorisations plus économes d'une part, la substitution progressive des moteurs essence par des moteurs diesel (diésélisation du parc), plus économes en carburants, d'autre part, ont permis de modérer les émissions des transports sur longue période malgré une croissance de la circulation : entre 1990 et 2006, les émissions de CO₂ de la route ont augmenté de 16 % pour une croissance de 28 % de la circulation routière (tous véhicules confondus). Pour autant, l'absence de véritables énergies de substitution aux moteurs essence et Diesel n'ont pas permis de réductions aussi importantes que dans les autres secteurs et les transports sont aujourd'hui les premiers émetteurs de CO₂ en France, avec le « résidentiel - tertiaire ».

Depuis 2001, la poursuite de l'amélioration du rendement énergétique des moteurs (graphique D5.5) et de la diésélisation du parc automobile se conjuguent à un ralentissement de la circulation routière. Par ailleurs, la croissance du taux d'incorporation de biocarburants dans les carburants utilisés induit une baisse des bilans CO₂ du transport routier, puisque les émissions des biocarburants, neutres en termes de bilan, ne sont pas comptabilisées dans les inventaires. Ainsi, les émissions de CO₂ dues à la circulation routière se sont stabilisées au cours de cette période. En 2006, tous ces phénomènes contribuent à la quasi-stagnation des émissions, pour une stabilisation de la circulation routière (fiche C1).

Les émissions des autres gaz à effet de serre sont en forte croissance

La mesure de la contribution globale des transports au réchauffement climatique tient compte des émissions des autres gaz recensés dans le protocole de Kyoto, ramenés

à des tonnes d'équivalent CO₂ (encadré). Les transports ne produisent ni SF₆, ni PFC mais, en 2006, ils sont la source de 0,2 % des émissions de CH₄, de 1 % des émissions de N₂O et, surtout, de 32 % des HFC de l'ensemble des secteurs.

Les HFC émis par les transports représentent 4,2 millions de tonnes d'équivalent CO₂, sachant que le pouvoir de réchauffement des HFC est de 140 à 3000 fois supérieur au CO₂. Leur forte croissance depuis 1990 reflète le développement de la climatisation des véhicules, notamment des voitures particulières mais aussi des trains, mais également la substitution par les HFC d'autres gaz réfrigérants, désormais interdits et non mesurés dans les inventaires du Citepa.

Le calcul des émissions de gaz à effet de serre

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont estimées par le Citepa conformément à la législation internationale en vigueur et les règles fixées par la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC). Les six gaz à effet de serre retenus par le Protocole de Kyoto sont pris en compte : le gaz carbonique (CO₂), l'oxyde nitreux (N₂O), le méthane (CH₄), les HFC, le SF₆ et les PFC. Ces gaz ayant des impacts à long terme dans l'atmosphère plus ou moins importants, le Potentiel de Réchauffement Global (PRG), exprimé en équivalent CO₂, permet de comparer leur poids dans l'ensemble des GES.

Depuis 2006, dans tous les formats de diffusion des inventaires, les émissions de la biomasse en CO₂ ne sont plus prises en compte. Ainsi dans tous les formats, les transports représentent 34 % du total des émissions de CO₂.

Le format Secten correspond aux émissions en France métropolitaine, divisées en secteurs d'activité. Dans ce format, les émissions répertoriées « hors total » (émissions des sources non anthropiques par exemple) ne sont pas incluses ; dans les émissions de CO₂ des transports sont notamment exclues du total national les émissions liées aux trafics maritime et aérien internationaux. Dans ce format, les émissions du mode routier représentent 94 % des émissions de CO₂ de l'ensemble des émissions des transports.

Le format UNFCCC intègre les émissions d'outre-mer, avec un découpage sectoriel différent.

Le format dit PNLCC correspond à une sectorisation mise en place par la MIES pour assurer le suivi des évolutions des émissions des GES des différents secteurs et notamment des mesures prises du Plan Climat 2004. Ce format intègre généralement les émissions dans les DOM (Départements d'Outre-Mer).

Figure D5.1 Emissions de GES au format PNLCC

en millions de tonnes d'équivalent CO₂

	1990	1995	2000	2005	2006
Transports	118,8	129,5	139,3	143,3	142,8
Aérien (1)	4,3	5,1	6,2	5,0	4,7
Routier	111,5	120,5	127,8	130,2	129,8
Fer	1,1	0,8	0,8	0,6	0,6
Maritime (2)	1,7	1,9	1,7	2,6	2,8
Autre	0,2	0,4	0,5	1,0	0,6
Consommation de gaz fluorés	0,0	0,8	2,3	3,8	4,2
Résidentiel tertiaire					
institutionnel et commercial	89,0	93,7	95,3	104,5	101,0
Industrie manufacturière	142,8	132,5	117,9	112,1	107,8
Industrie de l'énergie	79,0	69,9	74,5	75,4	72,0
Agriculture/sylviculture	117,9	111,1	112,5	105,7	104,1
Traitement des déchets	15,8	18,5	16,1	14,0	13,4
Total hors UTCF (2)	563,3	555,3	555,6	555,1	541,3
UTCF (2)	-40,2	-47,1	-51,4	-65,4	-69,9
Total net	523,1	508,2	504,1	489,7	471,4

Source : Citepa - format Plan Climat, Secten - février 2008

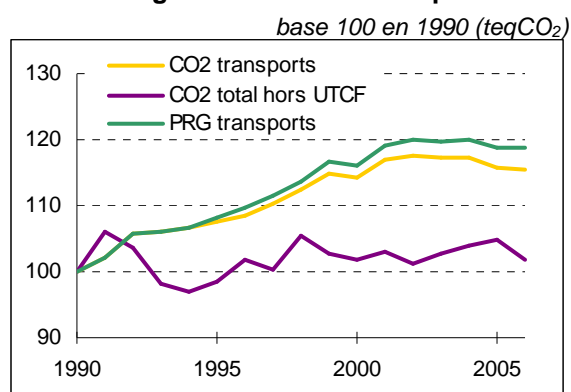
(1) trafic domestique uniquement

(2) UTCF : utilisation des terres, leurs changements et la forêt

Les objectifs du protocole de Kyoto sur la réduction des gaz à effet de serre

Le protocole de Kyoto, mis en place en novembre 1997, établit des objectifs de réduction d'émissions pour six gaz à effet de serre (GES) : les pays cités dans l'annexe du protocole se sont engagés, à l'horizon 2008-2012, à réduire globalement leurs émissions de 5,2 % par rapport à celles de 1990. L'objectif de réduction pour l'Union Européenne (réduction de 8 %) a été décliné au niveau national, la France s'engageant à stabiliser ses émissions au niveau de celles de 1990.

Afin d'atteindre ces objectifs, le gouvernement français a mis en place le Programme National de Lutte contre le Changement Climatique (PNLCC) en janvier 2000, ensemble de mesures destinées à atteindre cet objectif. Ce programme a été complété en 2004 par l'adoption du Plan Climat, réactualisé en novembre 2006.

Figure D5.2 Emissions françaises de CO₂ et des autres gaz à effet de serre depuis 1990

Source : Citepa - série Coralie/Secten, février 2008

Figure D5.3 Emissions des gaz à effet de serre des transports

évolutions en %

CO ₂ équivalent (Tg)	1990	2006	2006/1990
CO₂			
Tous transports	118	138	17
Total (hors UTCF)	393	404	3
CH₄			
Tous transports	366	120	-67
Total (hors UTCF)	68	56	-18
N₂O			
Tous transports	498	721	45
Total (hors UTCF)	92	65	-30
HFC			
Tous transports	0	4 234	ns (*)
Total (hors UTCF)	4	13	266

Source : Citepa - format Plan Climat, Secten - février 2008

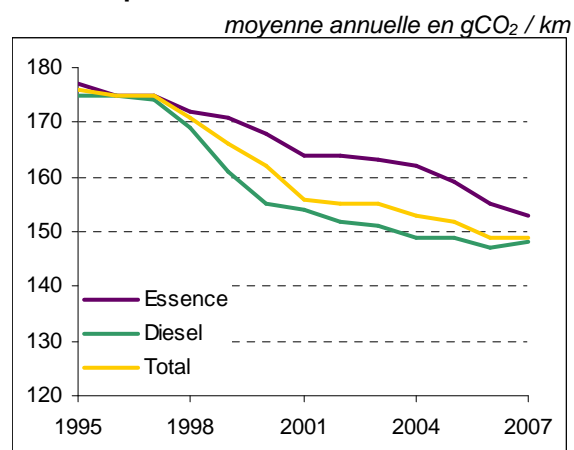
(*) avant 1990, les transports émettaient un autre gaz réfrigérant que les HFC, non mesuré.

Figure D5.4 Emissions de CO₂ du transport routier selon le véhicule et la motorisation

niveaux en millions de tonnes, structure en %

	2006 Niveau	Structure
Voitures particulières	68,9	54,6
Diesel	40,5	32,1
Essence	27,9	22,1
GPL	0,5	0,4
Véhicules utilitaires	21,8	17,3
Diesel	19,4	15,4
Essence	2,4	1,9
Poids lourds	34,6	27,4
Diesel	34,6	27,4
Essence	0,0	0,0
Deux roues	0,9	0,7
TOTAL	126,2	100,0
dont Diesel	94,5	74,9
dont Essence	31,2	24,7

Source : Citepa - série Coralie/Secten, février 2008

Figure D5.5 Emissions unitaires de CO₂ des voitures particulières neuves en France

Source : Ademe

Annexes

Liste des annexes dématérialisées

Les annexes du rapport sont disponibles au format électronique sur le site Internet du Service économie, statistiques et prospective du Ministère de l'équipement, des transports, du tourisme et de la mer : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr rubrique : transport / Données d'ensemble / Comptes des transports

Partie A : Les données macro-économiques

A1 - Bilan économique

ANNEXE A1.1 Equilibre du PIB : partage volume-prix de 2000 à 2007, aux prix de l'année précédente (chaînés), base 2000

A3 - La branche transports

ANNEXE A3.1 Les comptes de la branche transports

ANNEXE A3.2 Les comptes du transport ferroviaire

ANNEXE A3.3 Les comptes du transport terrestre de voyageurs

ANNEXE A3.4 Les comptes du transport terrestre de marchandises

ANNEXE A3.5 Les comptes du transport par eau

ANNEXE A3.6 Les comptes du transport aérien

ANNEXE A3.7 Les comptes des autres postes transport

ANNEXE A3.8 Production des branches au prix de base (en volume et en valeur)

ANNEXE A3.9 L'emploi dans les branches des transports

A4 - Les ménages et les transports

ANNEXE A4.1 Evolution en valeur de la consommation des ménages en transport

ANNEXE A4.2 Consommation en transport - Evolution en volume - indice base 100 l'année n-1

ANNEXE A4.3 Consommation en transport - Evolution en prix - indice base 100 l'année n-1

ANNEXE A4.4 Consommation en transport - Evolution en volume - indice base 100 en 2000

ANNEXE A4.5 Consommation en transport - Evolution en prix - indice base 100 en 2000

ANNEXE A4.6 Evolution des coefficients budgétaires des ménages au titre de la fonction transport (en valeur)

A5 - Les échanges extérieurs de services de transports

ANNEXE A5.1 Les échanges FAB-FAB de services de transport

A6 - La consommation d'énergie dans les transports

ANNEXE A6.1 Indicateurs généraux sur la consommation d'énergie

ANNEXE A6.2 Part des secteurs d'activité dans la consommation énergétique de produits pétroliers

ANNEXE A6.3 Part des produits pétroliers dans les consommations intermédiaires, en valeur

ANNEXE A6.4 Evolution des prix des carburants

ANNEXE A6.5 Prix des principaux carburants (en euros par litre)

ANNEXE A6.6 Evolution de la part des taxes dans le prix des carburants

ANNEXE A6.7 Consommation d'énergie de traction ferroviaire par la SNCF

ANNEXE A6.8 Ventilation par mode des consommations d'énergie de traction des transports sur le territoire métropolitain

Partie M : Les transports de marchandises

ANNEXE M.1 Les transports intérieurs terrestres de marchandises

ANNEXE M.2 Parts modales pour le transport de marchandises (hors transit)

ANNEXE M.3 Répartition par produits du transport intérieur routier de marchandises pour compte d'autrui (hors transit)

ANNEXE M.4 Répartition par produits du transport intérieur routier de marchandises pour compte propre (hors transit)

ANNEXE M.5 Répartition par produits du transport intérieur ferroviaire de marchandises (y compris transit)

ANNEXE M.6 Répartition par produits du transport intérieur fluvial de marchandises (hors transit rhénan)

ANNEXE M.7 Le fret trans-Manche passant par la France

ANNEXE M.8 Les échanges extérieurs de biens, par mode de transport

ANNEXE M.9 Les échanges de la France avec les pays hors UE, en tonnage, par mode de transport

Partie V : Les transports de voyageurs

V1- Les transports intérieurs de voyageurs

ANNEXE V1.1 Les transports intérieurs de voyageurs

V2a - Le transport aérien de voyageurs

ANNEXE V2.1 Evolution de la demande de transport aérien de voyageurs

ANNEXE V2.2 Fréquentation des principaux aéroports (passagers locaux)

V5 - Les liaisons trans-Manche et Corse-Métropole

ANNEXE V5.1 Les passagers trans-Manche passant par la France

Partie C : Le bilan de la circulation

ANNEXE C.1 Parcs moyens (véhicules immatriculés en France)

ANNEXE C.2 Parcours annuels moyens

ANNEXE C.3 Circulation en France

ANNEXE C.4 Consommations unitaires

ANNEXE C.5 Consommations sur le territoire français, et livraisons de carburants

ANNEXE C.6 Circulation par réseau

ANNEXE C.7 Circulation par réseau et type de véhicule

Partie S : Les entreprises de transport

S1a - La démographie d'entreprises

ANNEXE S1a.1 Démographie des entreprises de transport

S1b - L'emploi dans le secteur des transports

ANNEXE S1b.1 Les effectifs salariés dans les transports

S1c – Les conditions de travail dans le secteur des transports

ANNEXE S1c.1 Part des emplois à temps partiel et salaire net moyen, par CS et secteurs d'activité

S0 (fiches S2 à S8) - Les comptes des entreprises du secteur des transports

ANNEXE S0.1 Compte des sociétés et quasi sociétés du transport routier de marchandises

ANNEXE S0.2 Compte des entreprises (sociétés et quasi-sociétés et entrepreneurs individuels) du transport routier de marchandises

ANNEXE S0.3 Compte des sociétés et quasi sociétés de messagerie-fret express

ANNEXE S0.4 Compte des sociétés et quasi sociétés du transport fluvial

ANNEXE S0.5 Compte des sociétés et quasi sociétés du transport maritime

ANNEXE S0.6 Compte des sociétés et quasi sociétés du transport aérien

ANNEXE S0.7 Compte des sociétés et quasi sociétés du transport routier de voyageurs

ANNEXE S0.8 Compte des sociétés et quasi sociétés d'affrètement et d'organisation de transports internationaux

Partie I : Les infrastructures de transports

ANNEXE I.1 Investissements en infrastructures de transport

ANNEXE I.2 Les comptes de Réseau ferré de France (RFF)

ANNEXE I.3 Les comptes de Voies navigables de France (VNF)

ANNEXE I.4 Les comptes des principaux ports maritimes métropolitains

ANNEXE I.5 Les comptes des principaux aéroports français

ANNEXE I.6 Les comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes (année 2005)

Partie E: Les recettes et les dépenses des administrations publiques en transport

E1 - Les recettes fiscales liées aux transports

ANNEXE E1.1 Recettes publiques diverses liées aux transports (hors TIPP et versement transport)

ANNEXE E1.2 Rendement fiscal des taxes sur les carburants (TIPP)

ANNEXE E1.3 Produit du versement transport

ANNEXE E1.4 Montant des fonds de concours perçus par l'Etat

E2 - Les dépenses des administrations publiques centrales (APUC) consacrées aux transports

ANNEXE E2.1 Ventilation par fonction des dépenses des APUC

Partie D : Transports et développement durable

D1 - L' accidentologie routière

ANNEXE D1.1 Accidents corporels de la circulation routière

ANNEXE D1.2 Evolution du nombre de tués dans les accidents de la circulation routière par million d'habitants dans les principaux pays européens

ANNEXE D1.3 Nombre de tués à trente jours par million d'habitants et par milliard de kilomètres parcourus en 2004

D3 - L'accidentologie ferroviaire et aérienne

ANNEXE D3.1 Accidents ferroviaires (de chemin de fer et aux passages à niveau)

ANNEXE D3.2 Accidents aériens survenus en métropole

D4 - La pollution locale liée aux transports

ANNEXE D4.1 Quantité de polluants émis dans l'air, en France métropolitaine

ANNEXE D4.2 Emissions du trafic routier en France métropolitaine en 2006

D5 - Les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports

ANNEXE D5.1 Emissions de CO₂ en France métropolitaine

ANNEXE D5.2 Emissions de HFC en France métropolitaine

ANNEXE D5.3 Emissions de gaz à effet de serre en France métropolitaine (exprimées en potentiel de réchauffement global)

Bibliographie

Ménages

- « Une consommation toujours dynamique en 2006 malgré le recul de l'automobile » *Insee Première*, n°1143, juillet 2007
- « L'industrie automobile française », *Analyses et statistiques*, 2006 CCFA
- « Les dépenses de motorisation en France – 2003 » CCFA 2005
- « Plus de la moitié des déplacements des Franciliens pour leurs affaires personnelles et leurs loisirs » INSEE- Ile-de-France, décembre 2003
- « Les déplacements domicile-travail amplifiés par la péri-urbanisation » *Insee Première*, n° 1129, mars 2007
- « Le budget transports des ménages depuis 40 ans - La domination de l'automobile s'est accrue » *Insee Première*, n°1039, septembre 2005

Trafics et transports

- « L'année 2005 des transports urbains » GART 2007
- « Evolution contrastée de la mobilité des français en 2005 », *SESP en bref*, n°10
- « Le transport routier de marchandises en Europe en 2004 », *Notes de synthèse du SESP*, n°161
- « Le pavillon français face à ses concurrents européens en 2004 », *SESP en bref*, n°7
- « L'essor du transport régional de voyageurs », *SESP en bref*, n°3
- « Transports routiers de marchandises » enquête TRM, année 2002
- « Transports routiers de marchandises en Europe en 2002 » 2004
- « Les transports de marchandises résultats 2002 » SITRAM
- « Annuaire statistique - transports collectifs urbains évolution 1997 - 2002 » CD-Rom Certu janvier 2004
- « Bulletin statistique - trafic commercial » DGAC 2003
- « Résultats de l'exploitation des ports maritimes, Statistiques 2002 » DTMPL 2004
- « Activité des ports de commerce français en 2003 » DTMPL 2004
- « Cahier statistique maritime 2003 » Armateurs de France
- « Transport de marchandises et de passagers par mer 1997-2002 » Eurostat juillet 200
- « Statistique annuelle de la navigation intérieure année 2003 » VNF 2004
- « Summary of Traffic and Airlines Results » AEA 2003
- « Evolution des transports 1970-2002 » CEMT 2004
- « Panorama des transports Données 1970 - 2001 » Eurostat édition 2004.
- « Everything on transport statistics » - DVD Eurostat 2004
- « Tendances des transports routiers de marchandises 1990-2002 » Eurostat juin 2004

Comptes

- « Comptes nationaux », *Informations Rapides*, n°183, Insee, 27 juin 2008
- « Les comptes de la nation en 2007 » *Insee Première* n°1189, mai 2008
- « Les comptes financiers de la nation en 2007 » *Insee Première* n°1193, mai 2008

- « En 2007, la consommation des ménages demeure solide » *Insee Première* n°1192, mai 2008
- « Les comptes des administrations publiques en 2007 » *Insee Première* n°1190, mai 2007
- *Note de conjoncture*, Insee, juin 2008
- « Compte transport de voyageur pour la région d'Ile-de-France » STP - DRE IdF - RATP - SNCF
- « Comptes nationaux SEC-tableaux détaillés par branches » Eurostat
- « Note de conjoncture sur les Finances Locales » Crédit Local de France, février 2007

Matériel de transport et énergie

- « L'industrie automobile en France » CCFA 2003
- « Le marché des véhicules en 2003 » MTETM - SESP
- « Pétrole 2007 » CPDP 2008
- « Véhicules légers d'occasion en 1999 » CCFA 2000
- « Le financement automobile en 1999/2000 » CCFA 2001
- « Utilisation des véhicules utilitaires légers en 2000 » MTETM - SESP
- « Energy transport and environmental indicators – Data 1991-2001 » *Statistical pocketbook* - Eurostat 2004

Entreprises

- « Les entreprises de transport EAE année 2001 » Résultats 2002 - 2003 - 2004 (cédérom) SES 2006
- « Un rythme des créations d'entreprises très élevé en 2007 », *Insee Première*, n°1172, janvier 2008
- « Résultats annuels du groupe SNCF » communiqué de presse SNCF 2006
- « Annuaire statistique - transports collectifs urbains évolution 1999 - 2004 » CD-Rom Certu 2005
- « Shipping Statistics and Market Review » ISL 2006
- « Lloyd's shipping economist » 2006

Données sociales

- *Bilan social annuel du transport routier de marchandises*, Observatoire social des transports DGMT / SESP décembre 2007
- *Bilan social du transport routier de voyageurs*, Observatoire social des transports DGMT / SESP février 2004
- « Les mouvements de main-d'œuvre en 2006 », Dares, *Premières synthèses Premières informations*, avril 2008 – N°16.3
- « L'intérim en 2006 : une croissance toujours soutenue », Dares, *Premières synthèses Premières informations*, juillet 2007 - N°30.2
- « Analyse des emplois dans le transport en 2003 », Carcept
- « Des conflits du travail plus nombreux et plus diversifiés », Dares, *Premières synthèses Premières informations* – février 2007 - N°08.1
- « Négociations collectives et grèves dans le secteur marchand », Dares, *Premières synthèses Premières informations*, juillet 2007 - N°28.1
- « Les bénéficiaires de la revalorisation du SMIC au 1er juillet 2007 », Dares, *Premières synthèses Premières informations*, mars 2008 - N°10.3

- « Les salaires dans l'industrie, les commerces et les services en 2005 », *Insee Résultats*, n°72, novembre 2007
- « Les salaires en France / Le revenu salarial et ses composantes, évolution et inégalités de 1978 à 2005 », *Insee Résultats*, Insee, édition 2007
- « Estimations 2007 et prévisions 2008 », CNPE, février 2008
- « Le contrat de professionnalisation en 2006 : de plus en plus d'entrée dans le dispositif », Dares, *Premières synthèses Premières informations*, mars 2008 - N° 15.2
- « L'apprentissage en 2006 : les entrées s'accroissent surtout dans le tertiaire », Dares, *Premières synthèses Premières informations*, mars 2008 - N° 15.1
- « La formation continue : un objet de négociation au confluent des stratégies des entreprises et des besoins des salariés », Dares, *Premières synthèses Premières informations*, mars 2008 - N° 14.2
- « Statistiques financières et technologiques des accidents du travail », CNAMTS, annuel
- « La sécurité routière en France : bilan de l'année 2006 », ONISR
- « Autocar, autobus – Grands thèmes de la sécurité routière en France », ONISR, Février 2008
- « Rapport sur l'évolution sociale dans les transports terrestres maritimes et aériens en 2001-2002 » CNT février 2003

Méthodologie

- « L'indice de production des services de transport » (IPST), *Notes de synthèses du SESP*, n°144 2002
- « La nouvelle base 95 - Un guide pratique » *Courrier des statistiques*, n°87-88, Insee, mai 1999
- « Vingt ans après la comptabilité nationale s'adapte », *Economie et Statistique*, n°318, Insee, février 1999
- « Les nouvelles évaluations de biens et services dans les comptes nationaux », *Economie et Statistique*, n°321-322, avril 1999
- « Les comptes des secteurs institutionnels : de la base 80 à la base 95 », *Economie et Statistique*, n°321-322, avril 1999
- « Système élargi de comptabilité nationale », *Insee Références*, Insee
- « Nomenclatures d'activités et de produits françaises NAF rév.1 - CPF rév.1 », Insee 2003
- « Les comptes satellites », Insee, *document de travail de la DESE*, n°D9304

Infrastructures économie des transports

- « Chiffres-clés 2006 » ASFA
- « Résultats financiers 2007 » dossier de presse RFF, mai 2007
- « Rapport d'activité et chiffres-clés 2006 » ADP 2007
- « La lettre mensuelle de la DNA » DGAC
- « Le compte satellite des transports en 1992 1996 1998 » Commission des Comptes des Transports de la Nation, décembre 2001
- « Les perspectives de la demande de transport à l'horizon 2015 », A. Bonnafous, L. Baumstark, J. Lapaeys, CGPC 1998
- « Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport », CGPC 2003
- « Evolution du financement des investissements des gestionnaires d'infrastructures et des transporteurs publics des réseaux ferroviaires », D.Schwartz JP Taroux - *Rapport au Conseil National des Transports*, (2001)

Transports et développement durable

- « Transport : choix des investissements et coût des nuisances (rapport Boiteux 2) », Marcel Boiteux, Luc Baumstarck, La Documentation Française 2001
- « Rapport sur l'état de l'environnement en France édition 2006 », IFEN, La Découverte et Institut français de l'environnement, Paris et Orléans 2007
- « 32 milliards d'euros pour protéger l'environnement », *Les données de l'environnement*, IFEN mai-juin 2005
- « Les grands thèmes de la sécurité routière en France », Observatoire national interministériel de sécurité routière (2006), La Documentation Française Paris
- « La sécurité routière en France bilan de l'année 2006 », Observatoire national interministériel de sécurité routière (2007), La Documentation Française Paris
- « Les poids lourds et la sécurité routière en France en 2003 », Observatoire national interministériel de sécurité routière (2005), La Documentation Française Paris.
- « Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord », 2003 Nations Unies
- « La sanction des comportements routiers dangereux en 2001 », *Infostat justice*, n°70, novembre 2003.
- « Inventaire des émissions de polluants atmosphériques en France », CITEPA format secten février 2008
- « Inventaire des émissions de gaz à effet de serre en France au titre de la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatique », CITEPA format CCNUCC, avril 2008
- « Troisième rapport d'évaluation complet 2001 », GIEC 2001
- « Actualisation 2006 du Plan Climat 2004-2012 », Mission interministérielle de l'effet de serre, 2007, Paris.
- « Les indices du réchauffement climatique », *Les données de l'environnement*, IFEN, avril 2005
- « Plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre devra venir des transports et du bâtiment », *L'essentiel de la DAEI*, septembre 2004
- « 45 indicateurs de développement durable : une contribution de l'IFEN », *Etudes et travaux*, IFEN, décembre 2003

Sites Internet

Aménagement - Collectivités

Annuaire des collectivités locales : www.clf.fr

Centre national de la fonction publique territoriale : www.cnfpt.fr

Centre national de l'information géographique : www.cnig.fr

Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile de France : www.iaurif.org

Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer : www.equipement.gouv.fr

Automobile

Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA) : www.ccfa.fr

Union routière de France (URF) : www.urf.asso.fr

Données sociales

Acoss : www.acoss.urssaf.fr

AFT-IFTIM : www.aft-iftim.com

Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Cereq) : www.cereq.fr

Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) :

www.risquesprofessionnels.ameli.fr

Dares, au sein du Ministère du travail, des relations sociales, de la famille et de la solidarité :

www.travail-solidarite.gouv.fr, rubrique : Etudes/Recherche, statistiques de la Dares

Direction de la Sécurité et de la Circulation routières (DSCR) : www.securite-routiere.gouv.fr

Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) :

www.insee.fr

Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (Unedic) :

www.assedic.fr/unistatis/

Economie du transport - Recherche

Conseil national des transports (CNT) : www.cnt.fr

Institut national de recherche sur les transports et la sécurité (INRETS) : www.inrets.fr

Laboratoire d'économie des transports (LET) : www.ish-lyon.cnrs.fr/let

Environnement

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) : www.ademe.fr

Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (CITEPA) :

www.citepa.org

Institut français de l'environnement (IFEN) : www.ifen.fr

Infrastructures de transport

Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA) : www.autoroutes.fr

Réseau ferré de France (RFF) : www.rff.fr

Union internationale des chemins de fer (UIC) : www.uic.asso.fr

Voies navigables de France (VNF) : www.vnf.fr

Sécurité routière

Direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR) : www.securiteroutiere.gouv.fr

Statistiques

Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) : www.insee.fr

Service économie, statistique et prospective (SESP) : www.statistiques.equipement.gouv.fr

Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) : www.sncf.fr - fret.sncf.com

Syndicat des transports d'Ile de France (STIF) : www.stif-idf.fr

Direction générale de l'énergie et des matières premières (DGEMP – Observatoire de l'énergie) : www.industrie.gouv.fr

Eurostat : epp.eurostat.cec.eu.int

Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) : www.cemt.org

Organisation des nations unies (ONU) : <http://www.un.org/french/>

Transport routier

Comité national routier (CNR) : www.cnr.fr

Fédération nationale des transports routiers (FNTR) : www.fntr.fr

Transport de marchandises en ville : www.transports-marchandises-en-ville.org

Transport urbain - Transport collectif

Centre d'études sur les réseaux, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) : www.certu.fr

Groupement des autorités responsables des transports (GART) : www.gart.org

Syndicat des transports d'Ile de France (STIF) : www.stif-idf.fr

Union des transports publics : www.utp.fr

Transport maritime

Armateurs de France : www.armateursdefrance.org

Direction des transports maritimes, routiers et fluviaux (DTMRF) : www.mer.gouv.fr

European Sea Ports Organisation : www.espo.be

Transport aérien

Association of European Airlines (AEA) : http://www.aea.be/AEAWebsite/Presentation_Tier/Pr_Home.aspx

Conseil national des clients aériens (CNCA) : www.aviation.civile.gouv.fr/html/oservice/comuta/comuta.htm

Direction générale de l'aviation civile (DGAC) : www.aviation-civile.gouv.fr

Sigles et abréviations

Acemo : Enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre

Across : agence centrale des organismes de sécurité sociale

Ademe : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

ADP : Aéroports de Paris

AEA : Association of European airlines (association des compagnies aériennes européennes)

AFITF : Agence de financement des infrastructures de transport de France

AFT : Association pour le développement de la formation professionnelle dans le transport

ANPE : Agence nationale pour l'emploi

AO : Autorité organisatrice

AOTU : Autorité organisatrice de transport urbain

APE : Activité principale exercée, attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises

APU : Administrations publiques

APUC : Administrations publiques centrales

APUL : Administrations publiques locales

ARTT : Aménagement et réduction du temps de travail

Asfa : Association des sociétés françaises d'autoroutes

Assedic : Association pour l'emploi dans l'industrie et le commerce

AT : année-travail

AT : accidents du travail

BAAC : Budget annexe de l'aviation civile

BEA : Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile

BIT : Bureau international du travail

Bodacc : Bulletin officiel des annonces civiles et commerciales

CA : Chiffre d'affaires

CAF : Coût, assurance, fret

Carcept : Caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport routier de voyageurs et marchandises

CCEE : Commission des comptes et de l'économie de l'environnement

CCFA : Comité des constructeurs français d'automobiles

CCNUCC : Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements climatiques

CCTN : Commission des comptes des transports de la nation

CEMT : Conférence européenne des Ministres des Transports

Cereq : Centre d'études et de recherche sur les qualifications

Certu : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Cete : Centres d'études techniques de l'équipement

CGPC : Conseil Général des ponts et chaussées

CI : Consommations intermédiaires

Citepa : Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique

CLD : Chômage de longue durée

CMA-CGM : Compagnie maritime d'affrètement – Compagnie générale maritime

CNAMTS : Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés

CNBA : Chambre nationale de la batellerie artisanale

CNPE : Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport

CNR : Comité national routier

CNT : Conseil national des transports

CPDP : Comité professionnel du pétrole

CPER : Contrat de plan Etat - Région

CSAM : Conseil supérieur de l'aviation marchande

CU : Charge utile

CVS : Corrigé des variations saisonnières

DADS : Déclarations annuelles de données sociales

DAEI : Direction des affaires économiques et internationales

Dares : Direction de l'animation, de la recherche, des études et des statistiques

DEFM : Demandeurs d'emploi en fin de mois

DGAC : Direction Générale de l'aviation civile

DGCP : Direction Générale de la comptabilité publique

DGD : Dotation globale de décentralisation

DGDDI : Direction Générale des douanes et des droits indirects

DGE : Dotation globale d'équipement

DGEMP : Direction Générale de l'énergie et des matières premières

DGF : Dotation globale de fonctionnement

DGI : Direction Générale des impôts

DGMT : Direction Générale de la mer et des transports

DGR : Direction Générale des routes

DIF : droit individuel à la formation

Direm : Direction des ressources énergétiques et minérales

DMMO : déclarations de mouvements de main-d'œuvre

Drast : Direction de la recherche et de l'animation scientifique et technique

DSCR : Direction de la sécurité et de la circulation routières

DTMRF : Direction des transports maritimes, routiers et fluviaux

EAE : Enquête annuelle d'entreprises

EBE : Excédent brut d'exploitation

ECR : Euro cargo rail

EI : Entreprises individuelles

ETA : Enquêtes techniques et administratives

FAB : Franco à bord

FBCF : Formation brute de capital fixe

FCA : Fichier central des automobiles

FCOS : Formation continue obligatoire de sécurité des conducteurs du transport routier de marchandises

FIMO : Formation initiale minimale obligatoire des conducteurs du transport routier de marchandises

FNTR : Fédération nationale des transports routiers

Fongecfa : Fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité

FPC : Formation professionnelle continue

Gart : Groupement des autorités responsables de transport

GES : Gaz à effet de serre

GIEC : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

GMR : Garantie mensuelle de rémunération

IdF : Ile-de-France

IATA : International Air Transport Association

Ifen : Institut français de l'environnement

IGTT : Inspection Générale du travail des transports

Inrets : Institut national de recherche en économie sur les transports et leur sécurité

Insee : Institut national de la statistique et des études économiques

IPTFM : Indice de prix du transport fluvial de marchandises

IPTRM : Indice de prix du transport routier de marchandises

ISBLSM : Institution sans but lucratif au service des ménages

ISL : Institute of shipping economics and logistics

LET : Laboratoire d'économie des transports

LGV : Ligne à grande vitesse

LOTI : Loi d'orientation des transports intérieurs

LOLF : Loi organique relative aux lois de finances

MEEDDAT : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire

Minefi : Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie (appellation liée aux sources, avant réorganisation ministérielle de 2007)

NAF : Nomenclature d'activités française

NST : Nomenclature des statistiques de transport

OACI : Organisation de l'aviation civile internationale

ODAC : Organisme divers d'administration centrale

ODAL : Organisme divers d'administration locale

OE : Observatoire de l'énergie

OEE : offres d'emploi enregistrées

ONISR : Observatoire national interministériel de la sécurité routière

Optile : Organisation professionnelle des transports d'Ile-de-France

OSCE : Office statistique des Communautés Européennes, dit Eurostat

PBCAI : Profit brut courant avant impôts

PCS : Professions et catégories socioprofessionnelles

PIB : Produit intérieur brut

PKT : Passagers-kilomètres transportés

PL : Poids lourds

PNLCC : Programme national de lutte contre le changement climatique

PTAC : Poids total autorisé en charge

RATP : Régie autonome des transports parisiens

RFF : Réseau ferré de France

RMI : Revenu minimum d'insertion

ROME : répertoire opérationnel des métiers et des emplois

RRD : Réseau routier départemental
RRN : Réseau routier national
SCN : Système de comptabilité nationale
SESP : Service économie, statistiques et prospective
Setra : Service d'études techniques des routes et autoroutes
SHBO : salaire horaire de base des ouvriers
SHCG : salaire horaire conventionnel garanti
SIE : Système intermédiaire d'entreprises
Sitram : Système d'information sur les transports de marchandises
SMIC : Salaire minimum interprofessionnel de croissance
SNCF : Société nationale des chemins de fer français
SNF-EI : Sociétés non financières et entreprises individuelles
SNSM : Société nationale de sauvetage en mer
Stif : Syndicat des transports d'Ile-de-France
STMT : statistiques du marché du travail
SUSE : Système unifié de statistiques d'entreprises
t-km : Tonnes-kilomètres
TCSP : Transports collectifs en site propre
TCU : Transports collectifs urbains
TER : Trains express régionaux
TGV : Trains à grande vitesse
TIPP : Taxe intérieure sur les produits pétroliers
TKT : Tonnes-kilomètres transportées
TRM : Transport routier de marchandises
TRV : Transport routier de voyageurs
TSPP : Taxe de soutien aux produits pétroliers
TTM : transports terrestres et maritimes (programme -)
TVA : Taxe sur la valeur ajoutée
Unedic : Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce
UTP : Union des entreprises de transport public et ferroviaire
v-km : Véhicules-kilomètres
VA : Valeur ajoutée
VI : Véhicules industriels
VL : Véhicules légers
VNF : Voies navigables de France
VP : Véhicules particuliers
VU : Véhicules utilitaires
VUL : Véhicules utilitaires légers
ZC : Zone courte
ZL : Zone longue

Liste des participants à la réunion plénière du 30 juin 2008

M. GRESSIER	Vice-président, Conseil général des ponts et chaussées
M. ACCARY	Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR)
M. ALLAIRE	Groupe des autorités responsables de transport (Gart)
M. ANDRE	Centre interprofessionnel et technique sur la pollution atmosphérique (Citepa)
Mme AUBRIOT	Conseil national des transports (CNT)
M. BENOUDIBA	Aéroports de Paris (ADP)
M. BERNADET	Laboratoire d'économie des transports (LET)
M. BORDET	Institut national de la statistique et des études économiques (Insee)
M. BRUTIN	Voies navigables de France (VNF)
Mme CHARTRAIN	Conseil national des transports (CNT)
Mme CUGNY-SEGUIN	Institut français de l'environnement (MEDAD/Ifen)
M. DANZANVILLIERS	Service technique des routes et autoroutes (MEEDDAT-Setra)
M. DENIZOT	Société nationale des chemins de fer français (SNCF)
Mme DUPONT-KIEFFER	Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets)
M. GEFFRIN	Mission de la stratégie (MEEDDAT-SG/MS)
M. GERMON	Direction générale de l'aviation civile (MEEDDAT/DGAC)
Mme GHERAB	Régie autonome des transports parisiens (RATP)
Mme GOUTON	Réseau ferré de France (RFF)
Mme GUEGUEN	Direction des transports ferroviaires et collectifs (MEEDDAT-DGMT/DTFC)
Mme GUIEU	Direction générale des routes (MEDAD/DGR)
M. LE BORGNE	Direction générale de l'aviation civile (MEEDDAT-DGAC)
M. LE BRIQUER	Confédération générale du travail (CGT)
M. LEUXE	Direction générale de la mer et des transports (MEDAD/DGMT)
Mme LEVY	Direction du tourisme
M. MICHELIN	Syndicat des transports en Ile-de-France (STIF)
Mme MEYER	Union des transports publics et ferroviaires (UTP)
M. MOLLET	Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA)
M. NOLIN	Institut national de la statistique et des études économiques (Insee)
M. QUINET	Ecole nationale des ponts et chaussées (ENPC)
Mme RAYNARD	Conseil d'analyse stratégique (CAS)
M. ROSE	Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF)
M. SAUVANT	Réseau ferré de France (RFF)
M. TREGOUET	Institut français de l'environnement (MEEDDAT-Ifen)
Mme VELUT	Direction des études économiques et de l'évaluation environnementale (MEEDDAT-D4E)
M. ZILLOTTO	Institut national de la statistique et des études économiques (Insee)
M. BECKER	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. BOCCARA	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP (rapporteur)
M. CAICEDO	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP (secrétaire)
M. COLUSSI	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. FAVRE-BULLE	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. FRIEZ	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. LE JEANNIC	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. MOUTAABBID	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. ROUCHAUD	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. SIMON	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
M. WEMELBEKE	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
Mme CABANNE	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
Mme CLEMENT	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
Mme GORMON	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
Mme MAUREL	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
Mme SOUIHI	MEEDDAT/SG/DAEI/SESP
Représenté :	
M. MADRE	Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets)
Excusés :	
M. DENIAU	Union routière de France (URF)
M. HIROU	Conseil national routier (CNR)
Mme LHENORET	Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes (Asfa)
M. RATHERY	Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)

Remarques des membres de la Commission

Claude GRESSIER ouvre la séance en signalant qu'il s'agit de la dernière plénière de la Commission sous sa composition actuelle puisque l'arrêté de nomination, en date du 25 juillet 2005 et actuellement en vigueur, arrive à expiration. Il annonce le déroulement de la réunion : présentation des principaux résultats du 45^e rapport sur les comptes des transports, puis exposé des travaux de l'Ifen sur les indicateurs transports et environnement (TERM – *Transport and environment reporting mechanism*) et enfin, examen des deux projets de dossiers complémentaires dans le cadre de l'article 12 de la loi de finances rectificative n° 2002-1050 du 6 août 2002, le premier portant sur les transports collectifs urbains, l'autre sur le transport fluvial de marchandises.

Examen du 45^e rapport sur les comptes, portant sur l'année 2007

Frédéric BOCCARA, rapporteur de la Commission, présente les principaux résultats du rapport sur la base du plan du projet de synthèse.

Claude GRESSIER ouvre les débats en insistant sur un des faits les plus notables du rapport, à savoir la hausse de la circulation des voitures particulières. Cela questionne à nouveau sur les élasticités aux prix des carburants. Emile QUINET (ENPC) estime que la hausse des prix observée ces dernières années est trop continue et encore trop récente pour pouvoir être interprétée correctement et il semble difficile à ce stade d'en isoler les effets sur la circulation. Adrien FRIEZ (SESP) ajoute que l'on constate qu'il n'y a pas de ralentissement de la circulation au premier trimestre 2008 sur les autoroutes concédées malgré la poursuite de la hausse des prix du pétrole ; l'évolution moyenne de la circulation reste donc sur une tendance de 4 % par an alors que l'on avait observé un rythme inférieur lors de la précédente période de croissance des prix des carburants, entre mi-2004 et mi-2006.

Christian ROSE (AUTF) souhaite que, au-delà des annexes, les fiches du rapport concernant le transport de fret puissent présenter des ventilations par types de marchandises, et que cette ventilation soit homogène pour l'ensemble des modes. Par ailleurs, il s'interroge sur les résultats du transport routier de marchandises, faisant état d'une forte baisse pour le compte propre et d'une forte hausse pour le compte d'autrui : comment cette ventilation, est-elle mesurée et quelles conclusions, notamment en termes d'externalisation de la fonction transports peut-on en tirer ? À la deuxième question, Emmanuel CAICEDO (SESP) précise que la mesure est issue des résultats de l'enquête sur l'utilisation des véhicules routiers de transport de marchandises, portant sur un échantillon de poids lourds (tracteurs et porteurs), à partir de laquelle deux types de mesures du compte propre peuvent être envisagées. L'une est basée sur l'entreprise et son activité principale ; les transports pour compte propre sont ceux réalisés par des entreprises hors secteur des transports (APE 602L, M, N et P). L'autre, utilisée dans le rapport, est basée sur les déclarations des entreprises utilisatrices des véhicules pour chaque trajet (la location de véhicules par des entreprises de TRM est donc considérée comme faisant partie de l'appareil productif de l'entreprise de TRM) ; cette deuxième approche permet de distinguer, quelle que soit l'activité principale de l'entreprise, selon que le transport est réalisé pour compte propre ou pour compte d'autrui. Tout en étant plus stable, cette deuxième mesure recouvre malgré tout des phénomènes distincts : un phénomène d'externalisation de la fonction transports par des chargeurs et une reconversion des flottes pour compte propre vers une activité pour compte d'autrui ; elle peut également, en toute hypothèse, être liée à des phénomènes de filialisation des activités de transports au sein de groupes industriels, donnant lieu à une facturation de prestations de transports pour compte d'autrui au sein d'un même groupe.

André LEUXE souligne l'évolution du transport combiné ferroviaire. Il précise à ce sujet que la mesure donnée dans le rapport ne concerne que les transports combinés opérés par la SNCF (notamment pour les organisateurs dont elle est actionnaire, à savoir *Naviland Cargo* et *Novatrans*). Or d'autres organisateurs ont fait leur apparition sur le marché (*Rail Link*, issu d'une alliance entre *Véolia* et la *CMA-CGM*) et que ceux-ci sont en partie opérés par d'autres entreprises ferroviaires (*Véolia Transports* à travers sa filiale *Véolia Cargo*).

Il signale également une erreur d'interprétation des données sur le transport maritime de voyageurs sur la façade méditerranéenne. En effet, les trafics portuaires qui sont rapportés comprennent les échanges de la France continentale avec la Corse, mais aussi les escales de croisières (comptées le plus souvent deux fois), les échanges entre la France continentale et l'Afrique du nord ainsi que ceux

entre la Corse et l'Italie (y compris Sardaigne). À la lumière d'une analyse séparée de ces différents marchés, les liaisons entre la Corse et le continent (France continentale et Italie) ont augmenté de 4,3% en 2007, tous trafics passagers confondus, et celles entre la Corse et la France continentale ont augmenté de 5,9%.

Enfin, il estime nécessaire d'apporter des précisions, dans la fiche E1, quant au « versement transports ».

Gérard LE BRIQUER (UIT-CGT) intervient à partir des constats du rapport faisant valoir une reprise de l'activité et une reconstitution des marges des entreprises pour signaler le besoin d'approfondir le lien, entre, d'une part, la dégradation des conditions sociales et de travail dans le secteur du transport routier de marchandises y compris dans le ferroviaire, d'autre part, l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire avec une part non négligeable réalisée par les concurrents à la SNCF (5 à 8 %). La question des conditions sociales et de travail dépasse d'ailleurs largement le contexte du fret ferroviaire et devrait être analysée plus profondément dans le rapport et notamment à travers :

- les difficultés de recrutement et pénurie de salariés conducteurs et les conditions sociales et de rémunérations dans les branches concernées ; le rapport annonce 11% d'intérim et une augmentation du coût du travail alors qu'on assiste à une smicardisation des premiers niveaux de qualifications (écrasement des niveaux à chaque relèvement du SMIC).
- les besoins de formation dans le domaine des transports et de la logistique ; l'année 2007 étant marquée par des tensions sur le marché du travail, il faut éclairer l'approche de l'emploi en regard des ressources de financement de la formation (et des circuits de financement au niveau des régions) disponibles notamment pour l'apprentissage des métiers du transport.
- l'articulation entre les exigences environnementale et énergétique qui ressortent du processus du Grenelle, les facteurs de croissance de l'activité et l'évolution des conditions sociales des salariés, c'est-à-dire en développant une approche de développement durable : politique industrielle du fret SNCF, report modal de la route vers les modes alternatifs et le différentiel fiscal, social et tarifaire entre les modes en transport intérieur et à l'échelle de l'Europe (le cabotage et la sous tarification notoire du TRM ce qui suppose l'internalisation des coûts externes).

En outre, il exprime son inquiétude quant aux ressources futures de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF), dont la pérennité n'est pas assurée. Il y a au plus 900 millions d'euros de disponibles en 2009 alors qu'il en faudrait au minimum 2 milliards pour couvrir les besoins d'infrastructures de transport.

Il évoque le besoin d'avoir des données sur la régionalisation du transport régional de voyageurs pour bien expliciter la croissance continue et importante du TER en regard des politiques régionales d'investissement et de contribution au TER.

Plus globalement, il réitère la demande exprimée au cours de la dernière séance, par M. GENESTE, secrétaire général de l'UIT-CGT, d'une plus grande lisibilité des politiques publiques à travers les liaisons d'aménagement du territoire (ferroviaires et aériennes).

Enfin, il signale que l'analyse menée dans le rapport sur les entreprises françaises est en partie à relativiser puisque ne tenant pas compte des phénomènes de groupes. Cela est particulièrement vrai dans le TRM où la confusion entre « pavillon des véhicules » (c'est-à-dire, son pays d'immatriculation) et « résidence des entreprises » cache en réalité des stratégies de filialisation des groupes français de transports à l'étranger ; mais l'existence de groupes est également une réalité dans le domaine ferroviaire, à travers le groupe *SNCF* et *Véolia Transports*. L'analyse des groupes français devrait être un axe prioritaire de travail pour la Commission.

Sur ce dernier point, Frédéric BOCCARA (SESP) partage cette idée mais signale deux écueils. D'une part, les données sur les groupes remontent assez tardivement et il est invisable, à l'heure actuelle, de disposer de données pour l'année *n* ni même pour l'année *n-1*. D'autre part, il peut être trompeur de définir une mesure sectorielle des groupes, qui sont le plus souvent trans-sectoriels ; par exemple, les groupes peuvent disposer de filiales pour les opérations financières ou de services dans lesquelles sont intégrés l'ensemble des comptes financiers du groupe, que ceux-ci soient liés aux transports (investissements) ou pas. Cela rend assez difficile le travail demandé, notamment en annuel dans le cadre du rapport. Claude GRESSIER émet l'hypothèse d'un dossier statistique, annexé au tome 1, qui pourrait porter sur ces questions, de façon plutôt structurelle.

Sur les questions liées à l'ouverture à la concurrence du fret, Jean-Louis DENIZOT (SNCF) indique que la montée en charge des concurrents de la SNCF est rapide et qu'il sera important de mesurer l'impact sur l'évolution du trafic ferroviaire mais que c'est encore trop tôt. Pour ce faire, il conviendra de déterminer, parmi les marchés des nouveaux opérateurs, lesquels auraient pu être gardés ou développés par la SNCF et lesquels sont induits par l'existence des nouveaux opérateurs ce qui ne sera pas très facile à réaliser.

Alain SAUVANT (RFF) précise que la baisse constatée dans les transports ferroviaires de produits de construction s'explique en outre par l'achèvement des travaux sur la LGV Est. Rebondissant sur la demande de l'AUTF, il estime que la possibilité de disposer de statistiques ferroviaires fiables et par type de marchandises est un enjeu majeur pour les projections de trafic et donc pour évaluer la pertinence des investissements en infrastructures.

Emile QUINET souhaite que deux améliorations puissent être apportées au rapport. L'une consiste en la ventilation des transports ferroviaires de marchandises selon qu'ils sont réalisés par wagon isolé ou par train complet. L'autre vise à mieux décrire les divergences entre l'optique véhicule et l'optique marchandise dans le suivi des transports terrestres de marchandises : notamment, il serait intéressant de pouvoir identifier les transports terrestres de marchandises ayant pour origine ou destination des ports car ces flux (de véhicules) correspondent à des flux internationaux (de marchandises). Adrien FRIEZ (SESP) rappelle que, dans le cadre de la mise en place de la collecte par internet de l'enquête TRM, un test va être réalisé pour voir s'il est possible de renseigner ce type d'information, les origines destinations étant pour l'instant renseignés commune par commune.

Des remarques de forme visant à améliorer la lisibilité du rapport principal clôturent les débats.

Présentation des travaux sur les indicateurs européens de transport et de développement durable réalisés par l'Ifen

Marie CUGNY-SEGUIN (Ifen) présente les travaux, non encore finalisés, sur les indicateurs européens de transport et de développement durable (TERM – *Transports and environment reporting mechanism*). Malgré le temps relativement long dans les remontées d'information (la plupart des indicateurs datant de 2004), ces indicateurs permettent de situer la France, tant en niveau qu'en évolution, dans le panorama européen et de relativiser les émissions des différents pays selon leur population ou la quantité de transports de marchandises et de voyageurs.

En 2004, cinq pays émettent à eux seuls les trois quarts des gaz à effet de serre (GES) des transports de l'UE 25 : l'Allemagne, la France, le Royaume-Uni, l'Italie et l'Espagne. Entre 1990 et 2004 ces émissions sont en hausse dans tous les pays européens, à l'exception de la Lituanie, de la Bulgarie et de l'Estonie. La France est responsable de 15 % des émissions de GES liées aux transports mais elle ne se situe qu'au huitième rang une fois ces émissions rapportées au nombre d'habitants. En outre, on y observe, à l'instar de l'Allemagne ou du Royaume Uni, une baisse des émissions sur la période 1990-2004, en décalage avec la poursuite à la hausse pour l'ensemble de l'UE.

De 1990 à 2004, la pollution acide générée par les transports routiers de l'EU25 a baissé de 42%, celle du potentiel de formation troposphérique de l'ozone (TOFP) de 52% et celle des émissions de particules de 38%. Ces mêmes émissions, pour les transports non routiers, sont restées quasiment stables sur la période mais continuent de représenter une part mineure des émissions des transports. En France, elles diminuent fortement, à l'image du Royaume Uni, de la Finlande ou de la Suède. À l'inverse, d'autres pays comme l'Autriche, le Portugal et l'Espagne enregistrent des hausses pour la pollution acide et les particules, résultant de la forte hausse des transports de marchandises ou de voyageurs.

Gérard LE BRIQUER souligne l'intérêt de cette présentation qui permet de se comparer entre pays européens. Il revient sur la fiche « Les entreprises de TRM en Europe » du rapport de la CCTN (S2c) qui évoque les disparités de salaires moyens dans le transport entre les 15 et les nouveaux entrants ; il serait utile que les données sur l'environnement (GES et les pollutions) soient complétées par des indicateurs sociaux de cette nature (rémunérations, dispositions conventionnelles sur le temps de travail et l'amplitude).

Devant l'intérêt suscité par ces travaux, Claude GRESSIER demande à ce que le support de la présentation puisse être communiqué aux membres de la Commission et souhaite que ces indicateurs puissent être intégrés de façon permanente au rapport annuel.

Examen des dossiers d'Analyse économique des politiques publiques des transports

Dossier « transports en commun en site propre »

Isabelle CABANNE (SESP) présente la méthodologie et les principaux résultats du dossier.

Alain SAUVANT estime que le travail est d'une très bonne qualité, y compris en raison des tests de sensibilité aux hypothèses réalisés qui permettent d'identifier deux points de fragilité. Le premier est la sensibilité aux vitesses, ce qui incite fortement à recommander que des mesures fines de vitesses soient réalisées, y compris en amont des projets de transports collectifs en site propre (TCSP) et y compris pour les projets ferroviaires hors agglomération. La seconde, moins mise en avant dans le texte du rapport, est l'impact du nouveau partage de la voirie sur la congestion urbaine.

Sur cette seconde fragilité, Isabelle CABANNE précise que, sans avoir été approfondi, cet effet a malgré tout été étudié. On peut estimer que la restriction de capacité induite par la mise en place des voies de tramway est compensée, d'une part par une fluidification du trafic automobile (les autobus qui précédaient les tramways constituaient une gêne à la circulation), et d'autre part par les véhicules évités grâce au report modal de la voiture vers le tramway. La mise en service de tramways s'accompagne généralement de politiques de restriction volontaire de l'usage de la voiture dans les centres ville allant au-delà des seules restrictions de capacité liées aux plate-forme tramway ; toutefois ces politiques volontaristes dépassent le cadre des projets de transports collectifs présentement évalués.

Claude GRESSION s'interroge sur l'hypothèse de croissance nulle des trafics en situation de référence (absence de hausse de la clientèle sans investissement significatif, alors même que les prix des transports en commun sont stables et que ceux des carburants progressent). Anne MEYER (UTP) signale que l'exercice porte sur une période s'arrêtant en 2005 ; or, depuis, on observe un frémissement de la fréquentation des transports urbains, y compris pour ceux n'ayant pas réalisé d'investissement majeur.

Enfin, il est précisé, suite à la demande de Marie CUGNY-SEGUIN, que les valeurs tutélaires du carbone (valeur « Boiteux II ») ont été utilisées pour la valorisation.

Le dossier est validé par la Commission.

Dossier « transport fluvial de marchandises »

Didier ROUCHAUD (SESP) présente la méthodologie et les principaux résultats du dossier.

Gérard LE BRIQUER considère que la conclusion de cette étude ne peut conduire à dire que la libéralisation du transport fluvial depuis 1990 a eu un impact positif sur le secteur en l'absence de données économiques suffisantes contenues dans ce rapport. Du point de vue de la CGT cette étude des impacts de la libéralisation sur les transports répond à un besoin exprimé depuis longtemps et elle doit se faire dans une approche globale des impacts sur tous les modes en concurrence avec le fluvial, notamment routier (conditions sociales et organisation du transport). Il pense qu'il faudrait au contraire réguler à nouveau le secteur par l'intervention d'un opérateur public de transport fluvial pour gérer les bourses de fret. La CGT préconise de mettre en place une tarification sociale obligatoire sur l'ensemble des modes qui couvre les externalités. Un tel rapport appelle, de la part de la CGT, une réserve sur la méthodologie et la CGT ne partage pas la synthèse qui peut laisser supposer un bilan globalement positif de la libéralisation.

Claude GRESSION estime que le rapport est prudent et circonstancié. Avant la libéralisation, dans le domaine fluvial, les chargeurs ne pouvaient pas choisir leur client et revenir à ce système n'est peut-être pas très opportun. En outre, il y a d'autres causes que la libéralisation à la progression du trafic de conteneurs.

Alain SAUVANT soulève la question de la date à laquelle le processus de libéralisation a eu des effets : il estime que l'effet de la libéralisation en 2000 n'est pas visible graphiquement. Claude GRESSION fait un parallèle avec la libéralisation dans le TRM qui a produit ses effets avant la date effective de suppression de la Tarification Routière Obligatoire. Didier ROUCHAUD estime qu'effectivement la date des premiers impacts de la libéralisation est le milieu des années 1990 avant la date du 1^{er} janvier 2000 de suppression totale du système d'affrètement à tour de rôle et de l'instauration de la liberté des prix.

Alain SAUVANT pense aussi qu'il faudrait une analyse plus approfondie par bassin, par type de marchandises et par gabarit. Enfin, le lien entre prix du transport routier et prix du transport fluvial pourrait être étudié à la lumière des conditions de concurrence et du prix des intrants.

Catherine CHARTRAIN (CNT) souligne que le rapport compare la situation du transport fluvial de marchandises avec celle du transport routier de marchandises alors même que la comparaison avec celle du transport ferroviaire de marchandises est plus pertinente. Elle signale l'existence de rapports annuels sur le transport fluvial de marchandises rédigés par le CNT dans le cadre de l'Observatoire National du Transport Fluvial, et qui regroupent une grande quantité d'informations sur la question. Didier ROUCHAUD précise que ces rapports ont été utilisés dans le cadre de cette étude.

Claude GRESSIER pense qu'il est difficile de faire une étude statistique sur le transport fluvial de marchandises car un petit nombre de produits représentent la plupart des prestations de la voie d'eau et donc les résultats sur un seul produit peuvent influencer sensiblement les résultats globaux.

Le dossier est validé par la Commission.