

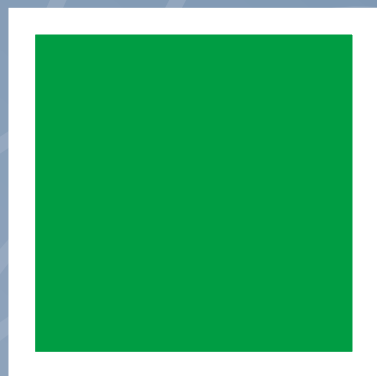
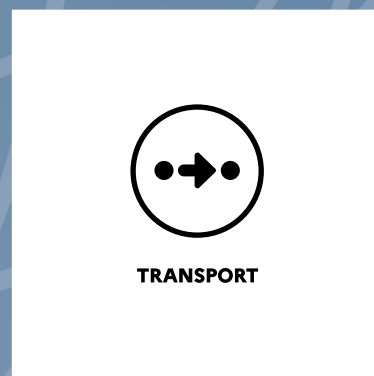


MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

D

A



T

A

L

A

B

Bilan annuel des transports en 2019

DÉCEMBRE 2020



sommaire

Bilan annuel des transports en 2019

- 7 - Synthèse
- 15 - Cadrage sur la situation économique
et sur les infrastructures de transport
- 25 - Transport et activité économique
- 55 - Entreprises françaises de transport
- 89 - Emploi et salaires
- 97 - Les externalités du transport
- 117 - Le transport de marchandises
- 129 - Le transport de voyageurs
- 141 - Bilan de la circulation
- 149 - Annexes
- 183 - Réunions

Document édité par :
**Le service des données
et études statistiques (SDES)**

Ce bilan annuel des transports en 2019
prend la suite du précédent rapport
de la Commission des comptes
des transports de la Nation.

coordination

LJ

Laurence **Jaluzot**

CB

Charline **Babet**

CS

Clotilde **Sarron**

Rédacteurs du SDES

Manuel Baude, Dounia Boudour,
Marie-Flavie Brasseur, Carlo Colussi,
François Dubujet, Pierre Greffet,
Nathalie Guillon, Eric Hofstetter,
Laurence Jaluzot, Serge Lambrey,
Jacques Lavertu, Aurélie Le Moullec,
Hélène Ly, François Rageau,
Raphaëlle Rivalin, Cyril Rizk, Clotilde
Sarron, Guillaume Wemelbeke

Table des matières

7 - Synthèse

15 - Cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

- 16 – Cadrage 1a. Les principaux événements dans les transports en 2019
- 17 – Cadrage 1b. L'activité mondiale ralentit en 2019
- 18 – Cadrage 2. Activité des différentes branches de production en France en 2019
- 21 – Cadrage 3. Infrastructures de transport

25 - Transport et activité économique

- 26 – A1. Compte satellite des transports
- 30 – A2. Activité marchande de la branche des transports en France
- 32 – A3. Dépenses des ménages en transport
- 35 – A4. Dépenses des administrations publiques centrales et locales
- 38 – A5.1 Transferts publics aux opérateurs de transport collectif de voyageurs (SNCF, RATP, TCU de province)
- 40 – A5.2 Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures
- 42 – A6. Recettes publiques liées au transport
- 45 – A7.1 Investissements en infrastructures de transport
- 47 – A7.2 Financement des infrastructures (AFITF, PPP)
- 49 – A8. Échanges extérieurs de services de transport
- 51 – A9. Investissements du secteur à l'étranger et investissements étrangers dans le secteur en 2019
- 53 – A10. Prix du transport de fret, de l'entreposage et de la manutention

55 - Entreprises françaises de transport

- 56 – B1. Démographie des entreprises
- 60 – B2.1 Comptes des entreprises de transport
- 63 – B2.2 Entreprises de transport routier de marchandises (TRM)
- 65 – B2.3 Entreprises de TRM dans l'UE en 2017
- 67 – B2.4 Entreprises de la messagerie et du fret express
- 69 – B2.5 Entreprises de transport collectif urbain et de cars routiers
- 72 – B2.6 Entreprises de transport ferroviaire
- 74 – B2.7 Entreprises de transport fluvial
- 76 – B2.8 Entreprises de transport maritime
- 78 – B2.9 Compagnies aériennes françaises
- 81 – B3.1 Sociétés d'autoroutes concédées
- 83 – B3.2 Aéroports de Paris
- 85 – B3.3 Grands ports sous tutelle de l'État
- 86 – B3.4 Gestionnaires d'infrastructures ferrées
- 87 – B3.5 Gestionnaires d'infrastructures fluviales

89 - Emploi et salaires

97 - Les externalités du transport

- 98 – D1. Consommation d'énergie de traction dans les transports
- 100 – D2.1. Émissions de gaz à effet de serre des transports
- 103 – D2.2 Émissions de polluants atmosphériques des transports
- 106 – D2.3 Qualité de l'air et transport routier
- 109 – D3.1 Accidentalités aérienne, ferroviaire et maritime
- 110 – D3.2 Accidentalité routière
- 111 – D3.3 Accidentalité routière impliquant des poids lourds
- 112 – D4. Emprise des infrastructures de transport et impacts sur les milieux naturels
- 114 – D5. La qualité de service dans les transports
- 116 – D6. Les nuisances sonores des transports

117 - Le transport de marchandises

- 118 – E1. Synthèse du transport de marchandises
- 120 – E2. Transport routier : l'activité nationale des poids lourds ralentit
- 122 – E3. Transport ferroviaire de marchandises : en baisse en 2019
- 123 – E4. Transport fluvial de marchandises : l'activité se est en forte hausse
- 124 – E5. Le transport maritime de marchandises en baisse
- 125 – E6. Entrepôts et plateformes logistiques

129 - Le transport de voyageurs

130 – F1. Synthèse : le transport intérieur de voyageurs croît légèrement en 2019

134 – F2. Le transport collectif urbain

136 – F3. Reprise du transport ferroviaire en 2019 en dépit des grèves de fin d'année

137 – F4. Transport aérien : en hausse en 2019

138 – F5. Le transport maritime de voyageurs baisse en 2019

139 – F6. La mobilité à vélo concerne 2,4 % des actifs se rendant à leur travail

141 - Bilan de la circulation

142 – G1. Bilan de la circulation routière

145 – G2. Immatriculations de véhicules neufs

147 – G3. Consommation de carburants routiers

149 - Annexes

183 - Réunions

Synthèse



L'année 2019 a été marquée par plusieurs mouvements sociaux, dont la grève nationale interprofessionnelle contre la réforme des régimes de retraite au mois de décembre. Finalement, l'activité des transports ferroviaires a été peu impactée. Le transport ferré de voyageurs en particulier renoue avec la croissance. Le transport aérien la poursuit. Le transport individuel diminue légèrement, tandis que le transport collectif urbain progresse modérément et que l'utilisation du vélo, notamment à assistance électrique, se développe. Le transport routier de marchandises augmente, à la fois sous pavillons français et étranger. Le transport ferroviaire de fret progresse tandis que le transport fluvial augmente fortement.

Depuis plusieurs années, de profondes mutations du parc et de la circulation s'opèrent. Si les émissions de gaz à effet de serre (GES) stagnent en 2019, la qualité de l'air à proximité du trafic routier continue de s'améliorer, la circulation se stabilise et les immatriculations de voitures à motorisations alternatives, faiblement émettrices, augmentent. Dans le cadre de la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC), il est prévu que le secteur des transports (hors routes internationales pour les transports maritime et aérien) n'émette plus de GES à l'horizon 2050.

Les dépenses des administrations publiques croissent en 2019, portées par la hausse des dépenses d'investissement des administrations publiques locales, notamment dans le cadre des investissements de la société du Grand Paris.

Au niveau international, l'année 2019 aura été marquée par les incertitudes politiques et économiques qui ont pesé sur les échanges commerciaux et sur la croissance mondiale. La croissance mondiale continue de ralentir en 2019 (+ 2,9 % après + 3,6 % en 2018 et + 3,8 % en 2017). En France, l'activité décélère de nouveau : le produit intérieur brut (PIB) s'accroît de 1,5 % (après + 1,8 % en 2018 et + 2,3 % en 2017). La consommation des ménages accélère en volume (+ 1,5 % en 2019) tout comme les dépenses d'investissement de l'ensemble des agents économiques. En 2019, le revenu disponible brut des ménages progresse de 3,1 % en valeur. Dans le même temps, le prix de la dépense de consommation finale décélère (+ 0,9 % contre + 1,7 % en 2018), du fait principalement du fort ralentissement des prix énergétiques (+ 1,5 % après + 8,5 % en 2018). Après deux années de forte hausse du cours du pétrole (+ 29,4 % en 2018 et + 23,9 % en 2017), le prix moyen sur l'année du Brent en dollars baisse de 9,4 % en 2019.

La production annuelle de l'ensemble des branches de l'économie française continue de ralentir en 2019 (+ 1,5 % après + 2,1 % en volume en 2018). Dans les branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce), la production croît de 0,7 % en 2019. Les échanges extérieurs augmentent en 2019 : les importations de produits nécessitant du transport croissent de 2,6 % et les exportations nécessitant du transport de 2,4 %. Les transports représentent 4,6 % de la valeur ajoutée de l'ensemble des branches, part quasi stable depuis la fin des années 2000.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE A ÉTÉ PEU IMPACTÉ PAR LES GRÈVES DE FIN D'ANNÉE

L'année 2019 a été marquée par la grève nationale interprofessionnelle contre la réforme des retraites du mois de décembre.

Les mouvements sociaux de décembre 2019 n'ont pas dégradé la ponctualité des trains programmés en 2019 par rapport à 2018, contrairement aux mouvements sociaux du printemps 2018. Ainsi, en 2019, 22,1 % des TAGV domestiques ont eu un retard d'au moins cinq minutes au terminus, soit 15,1 % de moins qu'en 2018, et 7,2 % ont été déprogrammés. Le taux d'annulation des TER est stable entre 2018 et 2019 et s'établit à 1,4 %, tandis que le taux de déprogrammation des TER diminue, passant de 11,3 % en 2018 à 8,4 % en 2019. La déprogrammation des Transiliens est un peu plus élevée en 2019 (11,0 %) qu'en 2018 (9,8 %), tandis que le taux d'annulation est quasi stable (2,2 %) et que la ponctualité des Transiliens qui circulent s'améliore.

Malgré la grève entamée au mois de décembre, le transport ferroviaire de voyageurs repart à la hausse en 2019 avec une augmentation de 5,1 % de voyageurs-kilomètres. Ce regain d'activité est porté par tous les types de trains — à grande vitesse (+ 5,6 %), TER (+ 10,6 %), trains et RER d'Île-de-France (+ 1,3 %) — exceptés les trains interurbains (- 1,3 %). Le transport ferroviaire de marchandises est également en hausse en 2019 (+ 1,7 %).

Après une baisse de l'activité en 2018 liée aux grèves perlées du deuxième trimestre de la même année, les comptes de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau rebondissent en 2019. L'excédent brut d'exploitation de SNCF Mobilités augmente ainsi de 59,8 % après une baisse de 43,9 % en 2018. Les redevances d'infrastructures de SNCF Réseau sont en hausse de 2,9 % en 2019 pour atteindre 5,8 milliards d'euros, niveau proche de celui de 2017.

LE TRANSPORT AÉRIEN POURSUIT SA CROISSANCE

En 2019, le trafic aérien de l'ensemble des compagnies aériennes opérant en France est soutenu, en augmentation de 4,2 % par rapport à 2018. Pour les seules compagnies françaises qui ont transporté 71,9 millions de passagers, il augmente de 1,4 %. Au sein des compagnies françaises, le groupe Air France domine le secteur en transportant près de 79 % des passagers-kilomètres. Le chiffre d'affaires de l'ensemble du groupe Air France-KLM sur l'exercice 2019 est en augmentation de 3,7 %, pour atteindre 27,2 milliards d'euros.

Le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris (ADP) est en progression de 3,6 % en 2019 et s'élève à 3 062 millions d'euros. Cette augmentation s'explique principalement par la hausse des redevances aéronautiques, portée entre autres par la croissance du trafic passager au départ et par un effet prix lié à la hausse tarifaire du 1er avril 2019. Cette hausse du chiffre d'affaires d'ADP est cependant minorée par la baisse des revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire en conséquence du dispositif prévu par la loi de finances pour 2019 et applicable depuis avril 2019 qui laisse à la charge d'Aéroports de Paris 6 % des coûts de sûreté aéroportuaires jusqu'alors couverts intégralement par le produit de la taxe d'aéroport. Les investissements d'ADP progressent de 9,9 % en 2019 pour atteindre le niveau record de 1 milliard d'euros.

Selon le Bilan 2019 de l'Autorité de la qualité des services dans les transports (AQST), la proportion des vols annulés baisse en 2019 par rapport à l'année 2018, quel que soit le type de vols. La douceur de l'hiver peut en partie expliquer cette baisse du taux d'annulation. La ponctualité s'améliore en 2019 pour l'ensemble du secteur aérien.

En 2019, le transport aérien intra-métropole représente 8,5 % du transport collectif de voyageurs (en voyageurs-kilomètres). En nombre de passagers (26,8 millions), il augmente de 2,1 %. Le trafic entre la métropole et l'international, en hausse de 4,6 %, est le principal contributeur à la croissance du transport aérien total (+ 4,2 %).

Le fret aérien demeure quant à lui très faible en tonnage : 2,4 millions de tonnes de marchandises (fret et poste) sont traitées dans les aéroports français en 2019. Il concerne essentiellement le transport international de marchandises (90 % de l'ensemble).

LE TRANSPORT MARITIME DÉCROÎT

Avec 27,4 millions de passagers enregistrés dans les principaux ports français en 2019, le transport maritime de voyageurs décroît de 5,5 % par rapport à 2018. Le trafic est à la baisse pour la façade Manche-mer du Nord, à la fois pour le trafic de passagers hors croisières et pour celui des croisiéristes. Le trafic pour la façade de la Méditerranée diminue également, la hausse du trafic de croisiéristes ne permettant pas de compenser la baisse du trafic hors croisières.

Avec 360 millions de tonnes de marchandises traitées, l'activité de fret des ports maritimes français est en baisse de 2,2 % en 2019. L'activité internationale du groupe CMA-CGM, quatrième opérateur mondial (en nombre de conteneurs transportés) de ligne régulière conteneurisée qui emploie 110 000 salariés dont 4 500 en France, augmente nettement en 2019 : +29 % pour le chiffre d'affaires consolidé qui atteint 30,3 milliards de dollars, porté par l'acquisition de CEVA Logistics finalisée en avril. Hors CEVA Logistics, le chiffre d'affaires se contracte légèrement, de - 0,8 %.

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES AUGMENTE

Avec 322,4 milliards de tonnes-kilomètres, le transport intérieur routier de marchandises augmente de 2,8 % en 2019, du fait des hausses de 1,4 % du transport sous pavillon français et de 4,8 % du transport sous pavillon étranger. Le transport intérieur routier est effectué principalement par les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. L'activité nationale des poids lourds du pavillon français progresse de 1,4 % en 2019, après + 2,2 % en 2018.

La part modale du transport routier augmente entre 2017 et 2018 et se stabilise en 2019 : le transport routier représente 89,0 % du transport terrestre de marchandises hors oléoducs en 2019 comme en 2018 et 88,5 % en 2017. Depuis 2017, la part modale du transport ferroviaire de fret diminue : elle est de 9,0 % en 2019 après 9,1 % en 2018 et 9,5 % en 2017. Depuis 2017, la part modale du transport fluvial est stable à 2 %.

LE TRANSPORT INDIVIDUEL DIMINUE LÉGÈREMENT

En 2019, le transport intérieur de voyageurs croît de 0,2 % (en voyageurs-kilomètres), à un rythme un peu plus lent que sa moyenne annuelle depuis 2014 (+ 0,6 %). Cette hausse est principalement due au transport ferré qui renoue avec la croissance après les grèves du deuxième trimestre 2018 et malgré celles de décembre 2019. Le transport aérien augmente de nouveau (+ 2,0 %), tandis que le transport collectif routier est quasi stable (- 0,1 %), et que celui en véhicules particuliers décroît légèrement (- 0,3 %), dans un contexte de stabilisation des prix des carburants à haut niveau.

Synthèse

Le transport intérieur de voyageurs reste néanmoins largement dominé par le transport individuel (80,8 %), mais sa part modale diminue de 0,5 point en 2019 par rapport à 2018 au bénéfice des transports ferrés. Ces derniers représentent 11,4 % des voyageurs-kilomètres, davantage que les transports collectifs routiers (6,2 %). La part du transport aérien dans le transport intérieur de voyageurs reste marginale (1,6 %). Ces parts modales ne prennent pas en compte le transport maritime, le transport à vélo, la marche.

Figure S1 Transport intérieur de voyageurs par mode en 2019

Parts modales en % des voyageurs-kilomètres

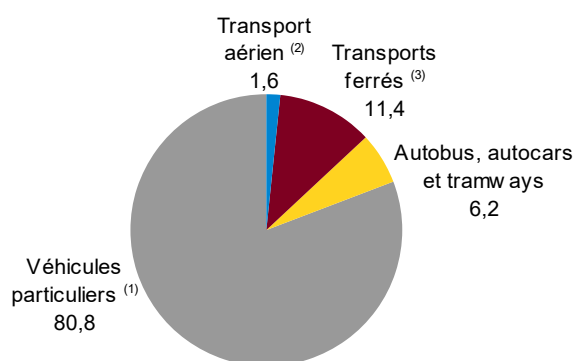
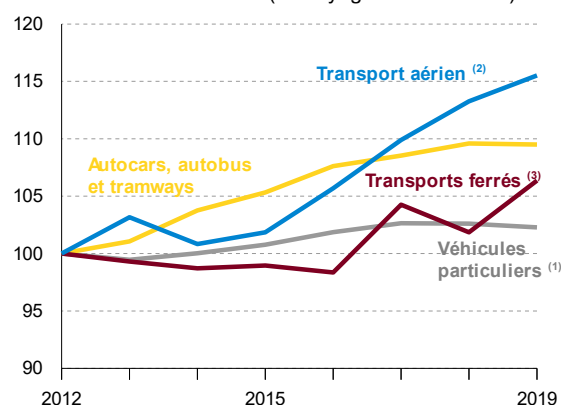


Figure S2 Évolution du transport intérieur de voyageurs par mode (4)

Indice en base 100 en 2012 (en voyageurs-kilomètres)



(1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.

(2) Vols intérieurs à la métropole uniquement.

(3) Trains, RER et métros.

(4) Révision des niveaux de voyageurs-kilomètres en véhicules particuliers et en autocars (voir partie G).

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, d'après le bilan de la circulation ; ART ; ensemble des opérateurs ferroviaires ; Île-de-France Mobilités-Omnibus ; enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) ; UTP.

En 2019, le bilan de l'accidentalité routière s'établit à 58 289 accidents corporels impliquant 3 406 victimes décédées et 73 443 victimes blessées. Par rapport à 2018, le nombre de tués sur les routes françaises continue de baisser, de 2,4 %, mais le nombre de blessés repart à la hausse, de 1,3 %.

LE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN PROGRESSE MODÉRÉMENT

Le transport collectif urbain (TCU) regroupe les autobus, les tramways, les métros et, en Île-de-France, les trains et RER. Parmi les 45,7 milliards de voyageurs-kilomètres réalisés en TCU, 75 % ont été réalisés en Île-de-France et 25 % en province. En Île-de-France, les trains et RER constituent le trafic de voyageurs le plus important. En province, le mode de transport collectif urbain privilégié est l'autobus, suivi à parts égales du métro et du tramway. Pour la troisième année consécutive, les TCU de province progressent plus vite que ceux d'Île-de-France, respectivement de + 2,4 % et + 0,5 %.

En Île-de-France, l'Épic RATP continue d'afficher une hausse de sa production qui s'élève à 5 328 millions d'euros en 2019, mais les grèves de fin d'année impactent défavorablement les comptes. Selon la RATP, l'impact de la grève sur l'excédent brut d'exploitation serait d'environ - 150 millions d'euros. Hors effet grève, il aurait augmenté d'environ 77 millions d'euros.

L'UTILISATION DU VÉLO, NOTAMMENT À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE, SE DÉVELOPPE

En 2019, 2,4 % des actifs ayant un emploi vont travailler principalement à vélo. Cette part progresse légèrement par rapport à 2018. L'utilisation du vélo est plus importante dans les villes-centres des grands pôles urbains. C'est à Grenoble et Strasbourg que le vélo est le plus utilisé par les actifs, respectivement par 18 % et 17 % d'entre eux. Les cadres sont ceux qui recourent le plus souvent au vélo. Malgré leur prix plus élevé à l'achat, les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) continuent de progresser et augmentent de 12,0 % en 2019.

Depuis le lancement du Vélo'v à Lyon en 2005, les systèmes de VLS (vélos en libre-service) et de VAELS (vélos à assistance électrique en libre-service) se sont considérablement développés. En 2019, il existe une quarantaine de

Synthèse

systèmes de VLS et VAELS, avec borne de stationnement, ou sans (*free-floating*). Le parc total de VLS et VAELS français compte environ 47 500 vélos, dont près de 9 500 vélos à assistance électrique.

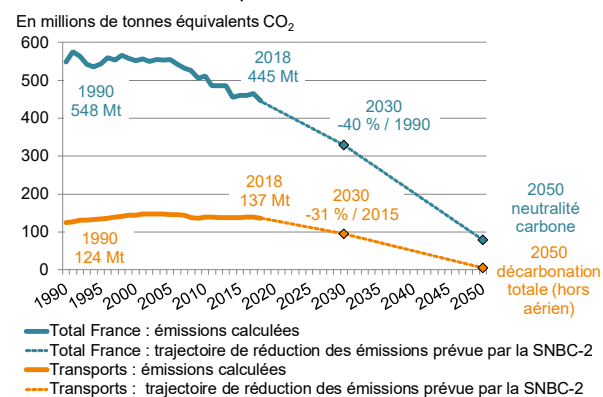
LES ÉMISSIONS DE GES DU TRANSPORT STAGNENT

Les transports, avec 136 millions de tonnes équivalent CO₂, restent le secteur qui contribue le plus aux émissions nationales de gaz à effet de serre (GES). Ils sont responsables de 31 % des émissions totales. La SNBC prévoit pour l'ensemble des secteurs d'atteindre en 2050 la neutralité carbone, c'est-à-dire que les émissions nationales de GES devront être inférieures aux quantités de GES absorbées par les milieux naturels gérés par l'homme et à celles capturées par les procédés industriels. À cet horizon, il est donc prévu que le secteur des transports n'émette plus aucun GES (hors routes internationales pour les transports maritime et aérien). Après une forte baisse en 2018, les émissions du transport stagnent en 2019, la baisse des émissions des voitures particulières (- 3,1 %) étant annulée par une augmentation des émissions des poids lourds (+ 5,8 %). L'accroissement du trafic, à la fois pour le transport de voyageurs et de marchandises, engendre en effet une élévation des émissions de GES alors que l'amélioration de la performance énergétique des véhicules et la diminution du contenu en CO₂ des carburants (incorporation d'agro-carburant, électromobilité, etc.) atténuent ces émissions.

La qualité de l'air à proximité du trafic routier s'est améliorée depuis 2000, avec la baisse des émissions de plusieurs polluants atmosphériques, notamment une baisse des concentrations en dioxyde d'azote (NO₂). Néanmoins, compte tenu des processus lents et complexes qui interviennent dans l'atmosphère, les normes réglementaires en matière de particules de diamètre inférieur à 10 µm ne sont pas respectées sur certaines zones et concernent encore 2,7 % des stations de mesure situées à proximité du trafic routier en 2019, contre 3,8 % en 2018.

Figure S3 Évolution des émissions de GES de 1990 à 2019 et trajectoires de réduction envisagées par la Stratégie Nationale Bas Carbone

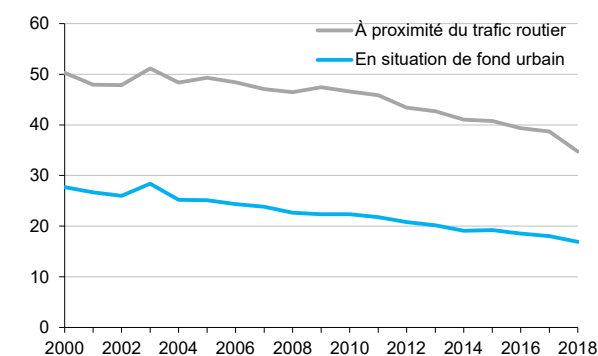
En millions de tonnes équivalents CO₂



Champ : France métropolitaine et DROM (périmètre Kyoto).
Sources : Citepa, rapport Secten 2020 ; MTE (SNBC-2)

Figure S4 Évolution des concentrations annuelles en NO₂ dans l'air

En µg.m⁻³



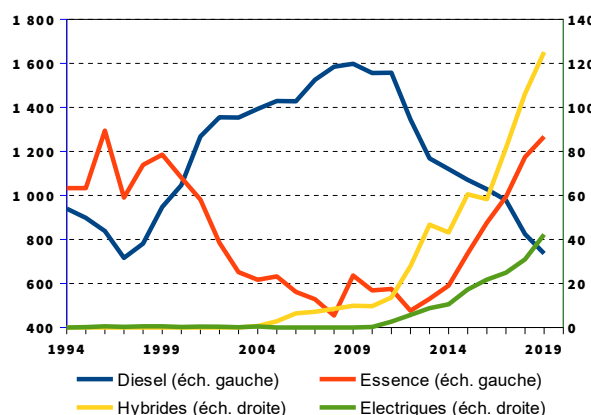
Champ : France métropolitaine et Drom.
Source : Géo'Air, juillet 2019

LA PART DE VOITURES FAIBLEMENT ÉMETTRICES AUGMENTE

Si le trafic des voitures est quasi stable depuis 2016, de profondes mutations du parc et donc de la circulation s'opèrent. En effet, sous l'impulsion des politiques publiques favorisant les véhicules moins polluants, la part des voitures diesel dans le parc a nettement reculé depuis 2016 en faveur des voitures à essence. S'agissant des motorisations des voitures particulières neuves, le diesel poursuit son recul au profit de l'essence, mais aussi des énergies alternatives, dont la part de marché dans les immatriculations s'élève à 7,7 % en 2019 contre 6,4 % en 2018. Les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves restent stables en 2019, avec 111,5 g/km contre 111,6 g/km en 2018. La croissance des immatriculations de voitures à motorisations alternatives, faiblement émettrices, explique cette stabilité, malgré l'augmentation des immatriculations de voitures à moteur essence, plus fortement émettrices de CO₂.

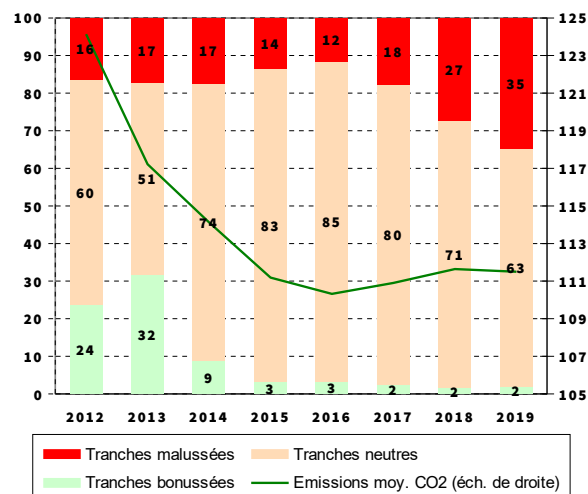
Synthèse

Figure S5 Immatriculations annuelles de voitures particulières par motorisation
En milliers



Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, RSVERO

Figure S6 Répartition des ventes de voitures neuves par tranches de bonus-malus et émissions de CO₂
Part en %, gramme de CO₂ par kilomètre



Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, RSVERO

La part des immatriculations de voitures neuves bénéficiant du bonus écologique, principalement des voitures électriques, est de 2,0 %, en hausse de 0,4 point par rapport à 2018. Du fait du durcissement du barème applicable au 1^{er} janvier 2019, la part des voitures neuves affectées d'un malus augmente de 7,4 points en 2019 et s'établit à 34,8 %. En 2019, les livraisons de supercarburants continuent d'augmenter (+ 7,3 %) alors que celles de gazole ont baissé (- 1,9 %). La consommation unitaire moyenne des véhicules essence continue de diminuer tandis que celle des véhicules diesel augmente pour les voitures et VUL et diminue pour les poids lourds.

LE DYNAMISME DE L'EMPLOI ET DE LA CRÉATION D'ENTREPRISES SE POURSUIT

En 2019, l'effectif salarié des transports et de l'entrepôt croît régulièrement et augmente de 1,2 % en un an, tandis que l'emploi intérimaire du secteur se redresse nettement avec une augmentation de 9,4%. Le salaire moyen par tête augmente de 1,4 % en 2019, après + 1,7 % en 2018. Ce ralentissement est surtout dû au transport de marchandises, alors que dans le transport de voyageurs et les autres services de transport, les salaires augmentent à un rythme proche en 2019 et en 2018. Les tensions sur le marché du travail du personnel roulant s'atténuent mais restent à un niveau élevé, très supérieur à sa moyenne de long terme, traduisant les difficultés de recrutement des personnels roulant.

Fin 2018, le secteur des transports et de l'entrepôt comptait 174 800 entreprises, soit 20,9 % de plus que fin 2017. En 2019, ce dynamisme se poursuit avec la création de 30 300 entreprises classiques, soit 11,6 % de plus qu'en 2018. La part des nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs augmente également pour la huitième année consécutive et atteint le taux record de 63,5 % de l'ensemble des créations.

LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES EN FAVEUR DES TRANSPORTS AUGMENTENT

En 2019, les dépenses totales des administrations publiques s'élèvent à 48,8 milliards d'euros, en hausse de 5,0 %. Les dépenses de fonctionnement s'accroissent de 3,3 % et les dépenses d'investissement augmentent de 8,2 %.

Les dépenses totales des administrations publiques locales (Apul), qui représentent 77,0 % des dépenses publiques totales en transport, croissent de 6,5 % en 2019, après une progression de 3,4 % en 2018 et 5,1 % en 2017. Les dépenses de fonctionnement progressent de 3,0 %, et les aides à l'investissement de 12,4 %. La croissance soutenue des dépenses d'investissement des Apul est notamment portée par celles des organismes divers d'administration locale (Odal), en hausse de 18,9 % en 2019, après 31,4 % en 2018 et 28,0 % en 2017. Il s'agit principalement de la montée en charge des investissements de la Société du Grand Paris pour la réalisation de la ligne 15 Sud, du prolongement de la ligne 14 et la réalisation des lignes 16, 17 et 18 du projet « Grand Paris Express ». Au 31 décembre 2019, les investissements cumulés depuis le début de ce projet s'élèvent à 6,3 milliards d'euros.

Synthèse

Les dépenses totales des administrations publiques centrales (Apuc) sont quasi stables (- 0,1 %) alors qu'elles avaient crû de 2,9 % en 2018 et 3,6 % en 2017. Elles s'élèvent à 11,8 milliards d'euros en 2019. Les dépenses d'investissement décroissent de 9,1 %, alors que les dépenses de fonctionnement (qui représentent 76,7 % des dépenses des Apuc) augmentent de 3,0 %. La dépense d'investissement est en fort recul dans tous les modes de transport à l'exception du ferroviaire. Le transport ferroviaire et le transport routier sont les modes de transport ayant donné lieu à l'investissement le plus élevé, avec environ 1,0 milliard d'euros chacun en 2019. La dépense de fonctionnement des Apuc recule pour le transport routier, les voies navigables et le transport maritime, tandis qu'elle augmente pour le ferroviaire et le transport aérien. En 2019, le transport collectif urbain a bénéficié d'une participation de 40 millions d'euros des Apuc pour son fonctionnement, mais reste essentiellement soutenu par les Apul.

LES RECETTES PUBLIQUES LIÉES AUX TRANSPORTS SE STABILISENT

En 2019, les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élèvent à 53,0 milliards d'euros. Elles se stabilisent en 2019 (- 0,2 % après + 5,7 % en 2018).

Le mouvement « des gilets jaunes », qui a débuté en novembre 2018 et qui s'est poursuivi au premier trimestre 2019, avec notamment des blocages de routes et de ronds-points, n'a pas eu d'impact mesurable sur l'activité globale du secteur des transports. En revanche, les dégradations des radars observées durant cette période ont entraîné une baisse des recettes liées aux amendes-radars : l'agence de financement des infrastructures (AFIT) a ainsi perdu 8,2 % de cette ressource en 2019, après en avoir déjà perdu 39,3 % en 2018.

En parallèle, le gel du montant de la TICPE en 2019, en réponse à ce mouvement et contrairement à ce qui était prévu par la loi des finances de 2018, a conduit à une baisse de 1,8 % des recettes liées à cette taxe. La TICPE reste néanmoins le produit fiscal le plus élevé, puisqu'elle représente à elle seule 59,1 % des recettes des administrations publiques liées au transport, soit 31,3 milliards d'euros.

cadrage

Cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

— Dans un environnement international marqué par les incertitudes politiques et économiques, l'activité décélère en France en 2019 : le produit intérieur brut (PIB) s'accroît de 1,5 % après + 1,8 % en 2018. Le cours du pétrole baisse en 2019 après deux années de forte hausse.

Dans les branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce), la production croît de 0,7 % en 2019.

L'année 2019 a été marquée par plusieurs mouvements sociaux dans les différents secteurs des transports, dont la grève nationale interprofessionnelle contre la réforme des régimes de retraite au mois de décembre qui a eu un impact important sur l'activité.



Cadrage 1a. Les principaux événements dans les transports en 2019

L'année 2019 a été marquée par plusieurs mouvements sociaux dans les différents secteurs des transports, dont la grève nationale interprofessionnelle contre la réforme des régimes de retraite au mois de décembre.

PREMIER TRIMESTRE 2019

1^{er} janvier 2019 : mesures écologiques sur les immatriculations : nouveau barème pour le bonus malus et extension de la prime à la conversion.

Janvier : chutes de neige qui ont affecté le trafic aérien intérieur et le trafic de certaines lignes de trains régionaux.

Poursuite du mouvement dit des « gilets jaunes ».

9 février 2019 : ouverture d'une cinquième autoroute ferroviaire, Bettembourg – Barcelone *via* la France.

DEUXIÈME TRIMESTRE 2019

Installation obligatoire à compter du 15 juin 2019 d'une nouvelle génération de chronotachygraphes dits « intelligents » dans les véhicules de transport de marchandises (poids lourds) et de personnes (autobus et autocars).

Fort épisode de canicule au mois de juin qui a affecté la circulation des trains.

TROISIÈME TRIMESTRE 2019

1^{er} septembre 2019 : Changement de norme d'homologation des véhicules : passage de la norme WLTP (« Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure ») à la norme NEDC (New European Driving Cycle)

24 septembre : Journée de grève contre la réforme des retraites.

Grèves à la poste, dans l'aérien, le transport ferroviaire et les TCU au deuxième et troisième trimestres.

QUATRIÈME TRIMESTRE 2019

Décembre : Grève nationale interprofessionnelle contre la réforme des retraites.

Ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, à partir du 3 décembre 2019 pour les services conventionnés (TER et TET) et à partir du 14 décembre 2020 pour les services non conventionnés (TAGV).

26 décembre 2019 : publication de la loi d'orientation des mobilités au Journal officiel . Les trois piliers de la loi d'orientation des mobilités sont :

- Investir plus et mieux dans les transports du quotidien ;
- Faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer ;
- Engager la transition vers une mobilité plus propre.

Cadrage 1b. L'activité mondiale ralentit en 2019

Au niveau international, l'année 2019 aura été marquée par les incertitudes politiques et économiques qui ont pesé sur les échanges commerciaux et sur la croissance mondiale. En 2019, l'activité décélère en France : le produit intérieur brut (PIB) s'accroît de 1,5 % après + 1,8 % en 2018 et + 2,3 % en 2017. Les exportations françaises ralentissent de façon plus marquée que les importations, contribuant négativement à la croissance. Le cours du pétrole baisse en 2019 après deux années de forte hausse. Les prix des matières premières agro-industrielles importées chutent tandis que les prix des autres matières premières importées augmentent.

LES IMPORTATIONS ET LES EXPORTATIONS MONDIALES RALENTISSENT

La croissance mondiale continue de ralentir en 2019 (+ 2,9 % après + 3,6 %, source FMI, avril 2020). Elle s'accompagne d'un fort ralentissement du commerce mondial : les importations croissent de 1,0 % après + 3,8 % et les exportations de 1,3 % après + 3,4 %. Les importations comme les exportations augmentent à un rythme inférieur à leur moyenne annuelle sur 5 ans (respectivement + 3,1 % et + 3,1 % sur la période 2014-2019).

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

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

	PIB				Importations				Exportations			
	2017	2018	2019	2019/ 2014	2017	2018	2019	2019/ 2014	2017	2018	2019	2019/ 2014
France (1)	2,3	1,8	1,5	1,4	4,5	3,1	2,5	4,2	4,4	4,4	1,9	3,4
Allemagne (2)	2,5	1,5	0,6	2,0	5,7	3,8	2,3	4,6	5,5	2,3	0,8	3,1
Italie (2)	1,7	0,8	0,3	0,9	6,7	2,4	0,8	4,6	6,6	1,3	2,7	3,3
Espagne (2)	2,9	2,4	2,0	2,7	6,7	3,3	1,0	4,9	5,6	2,2	1,6	3,8
Zone EURO (2) et (3)	2,5	1,9	1,2	2,0	4,6	2,6	2,6	4,2	5,3	3,3	2,2	3,9
Royaume-Uni (2)	1,9	1,3	1,4	2,0	3,5	0,7	2,5	3,3	6,1	-0,9	0,2	2,4
Japon (2)	2,2	0,3	0,7	0,9	3,4	3,4	-0,3	1,1	6,8	3,4	-1,9	2,6
Etats-Unis (2)	2,4	2,9	2,3	2,5	4,7	4,4	1,6	3,6	3,5	3,0	-0,1	1,4
Total OCDE (2)	2,7	2,3	1,7	2,3	5,5	3,0	1,5	3,7	5,2	3,5	1,9	3,5
Chine (3)	6,8	6,8	6,1	6,9	7,1	7,9	-2,0	3,4	9,1	4,0	2,3	2,8
Inde (3)	7,0	6,1	4,2	7,4	13,8	4,3	4,1	5,1	10,0	4,7	4,4	4,0
Brésil (3)	1,3	1,3	1,1	-0,8	5,2	6,6	2,7	-1,8	11,4	7,0	0,2	6,0
Russie (3)	1,8	2,5	1,3	0,7	16,7	2,6	1,5	-2,7	7,2	4,7	1,3	2,8
Turquie (3)	7,4	2,8	0,9	4,9	8,9	-9,2	-9,4	-1,0	12,3	9,5	4,8	5,3
Pays en développement (3)	4,8	4,5	3,7	4,6	7,5	5,1	0,7	2,8	7,3	3,9	1,9	3,5
MONDE (3)	3,9	3,6	2,9	3,6	5,7	3,8	1,0	3,1	5,6	3,4	1,3	3,1

Sources : (1) Insee, (2) OECD, *Perspectives Economiques* No 106 - Novembre 2019, estimations

(3) IMF World Economic Outlook Database, *Avril 2020 pour le PIB et octobre 2019 (estimations FMI) pour les échanges*

L'ACTIVITÉ CONTINUE DE DÉCÉLERER EN FRANCE

En 2019, l'activité décélère de nouveau en France : le produit intérieur brut (PIB) s'accroît de 1,5 % après + 1,8 % en 2018 et + 2,3 % en 2017. La consommation des ménages accélère en volume (+ 1,5 % en 2019) tout comme les dépenses d'investissement de l'ensemble des agents économiques. En 2019, le revenu disponible brut des ménages progresse de 3,1 % en valeur. Dans le même temps, le prix de la dépense de consommation finale décélère (+ 0,9 % contre + 1,7 % en 2018), du fait principalement du fort ralentissement des prix énergétiques (+ 1,5 % après + 8,5 % en 2018). En 2019, la valeur ajoutée des sociétés non financières accélère (+ 4,1 % après + 2,9 % en 2018) (*Insee, les comptes de la Nation en 2019*).

En 2019, les exportations en volume ralentissent (+ 1,9 % après + 4,4 % en 2018), de façon beaucoup plus marquée que les importations (+ 2,5 % après + 3,1 % en 2018). De ce fait, les échanges extérieurs contribuent négativement à la croissance de l'activité, à hauteur de - 0,2 point de PIB. En 2019, les entreprises ont moins stocké par rapport à l'année précédente, notamment dans les matériels de transport et les autres biens manufacturés.

L'ACTIVITÉ DE LA ZONE EURO CONTINUE DE RALENTIR

La croissance de la zone euro ralentit également (+ 1,2 % en 2019 après + 1,9 % en 2018). Les exportations ralentissent (+ 2,2 % en 2019 après + 3,3 % en 2018) tandis que les importations augmentent au même rythme en 2019 qu'en 2018 (+2,6 %). En 2019, le PIB croît de 2,0 % en Espagne, de 0,6 % en Allemagne et de 0,3 % en

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

Italie. En 2019, la croissance au Royaume-Uni (+ 1,4 %) est légèrement supérieure à celle de la zone euro. Aux États-Unis, l'activité ralentit (+ 2,3 % après + 2,9 % en 2018) tandis que celle du Japon augmente légèrement de + 0,7 % (après + 0,3 % en 2018). En 2019, les principaux pays émergents connaissent également un ralentissement plus ou moins marqué de la croissance de l'activité. Ainsi, le PIB de l'Inde augmente de 4,2 % en 2019 après une croissance de 6,1 % en 2018, celui de la Chine croît de 6,1 % en 2019 après + 6,8 % en 2018.

Figure cadrage 1-2 **Équilibre ressources emplois de la France**

Volume (prix chaînés), évolutions annuelles en %

	2017	2018	2019
PIB	2,3	1,8	1,5
Importations	4,5	3,1	2,5
Total des emplois finals	2,8	2,1	1,8
Consommation finale des ménages	1,5	0,9	1,5
Consommation finale des administrations publiques	1,4	0,9	1,7
Formation brute de capital fixe	4,7	3,2	4,2
Sociétés et entreprises individuelles non financières	5,2	3,7	3,6
Ménages hors entrepreneurs individuels	5,7	1,5	1,8
Exportations	4,4	4,4	1,9
Contributions à l'évolution du produit intérieur brut			
Consommation et investissement	2,2	1,4	2,1
Solde des échanges extérieurs de biens et services	-0,1	0,4	-0,2
Variation de stocks	0,2	0,0	-0,4

Source : Insee, Les comptes de la Nation en 2019

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

Volume (prix chaînés), évolutions annuelles en %

	2017	2018	2019
PIB	2,5	1,9	1,2
Importations	4,6	2,6	2,6
Demande intérieure	2,6	1,6	1,4
Formation brute de capital fixe	3,4	2,3	nd
Exportations	5,3	3,3	2,2

Source : OCDE/FMI

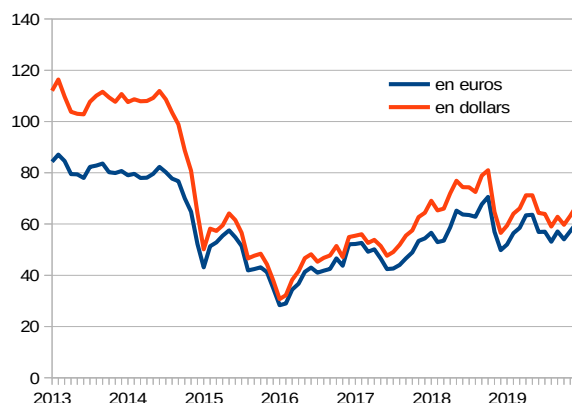
LE COURS DES MATIÈRES PREMIÈRES IMPORTÉES AGRO-INDUSTRIELLES CHUTE

Après deux années de forte hausse du cours du pétrole (+ 23,9 % en 2017 et + 29,4 % en 2018), le prix moyen sur l'année du Brent en dollars baisse de 9,4 % en 2019. Le baril de Brent est ainsi passé de 59,4 dollars en moyenne en janvier 2019 à 71,2 dollars en avril, pour atteindre 67,2 dollars en décembre. Calculé en moyenne sur l'ensemble de l'année 2019, le cours du Brent s'établit à 64,3 dollars.

Les prix des matières premières importées agro-industrielles chutent en 2019 (- 16,4 %) après deux années de forte hausse (+ 10,0 % en 2018 et + 11,3 % en 2017). En revanche, les prix des autres matières premières importées augmentent en 2019 : + 8,8 % pour les produits industriels et + 13,6 % pour les matières minérales.

Figure cadrage 1-4 **Prix du Brent daté**

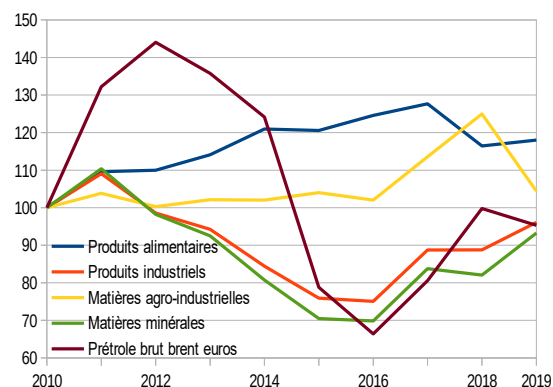
Par baril



Source : Insee

Figure cadrage 1-5 **Indices des prix des matières premières importées en rance**

En indice base 100 en 2010



Source : Insee

Cadrage 2. Activité des différentes branches de production en France en 2019

La production annuelle de l'ensemble des branches de l'économie française continue de ralentir en 2019 (+ 1,5 % après + 2,1 % en volume en 2018). Dans les branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce), la production croît de 0,7 % en 2019 et de 1,5 % en moyenne annuelle depuis 2014. Les échanges extérieurs augmentent en 2019 : les importations de produits nécessitant du transport croissent de 2,6 % et les exportations nécessitant du transport de 2,4 %. Les transports représentent 4,6 % de la valeur ajoutée de l'ensemble des branches, part quasi stable depuis la fin des années 2000.

LA PRODUCTION MANUFACTURIÈRE EST QUASI STABLE EN 2019

La production des branches manufacturières (hors énergie et mines) est quasi stable en 2019 (- 0,1 % en 2019 après + 0,0 % en 2018). La fabrication de matériels de transport augmente de 0,4 % en 2019 et de 3,7 % en moyenne annuelle depuis 2014. Cette production atteint un niveau record et représente 18,8 % de la production manufacturière en valeur (15,3 % en 2014). La production d'équipements électriques, électroniques et informatiques croît de 0,8 % en 2019, au-dessous de son évolution en moyenne annuelle depuis 2014 (+ 1,3 %).

Figure cadrage 2-1 **Évolution de la production par branche en volume (prix chaînés)**

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

	Niveau 2019 (p)	Évolutions annuelles			
		2017	2018 (sd)	2019 (p)	2019 / 2014 (p)
Branches utilisatrices de transport	1 632,4	3,4	1,3	0,7	1,5
Agriculture, sylviculture et pêche	85,3	3,5	1,8	-1,2	-0,7
Industries extractives	4,9	4,4	3,4	-2,9	-1,7
Branches manufacturières :	791,5	3,7	0,0	-0,1	1,2
Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac	162,2	3,8	-1,1	-0,5	0,1
Cokéfaction et raffinage	42,0	-0,4	-5,2	-8,7	-3,1
Fabrication d'équipements électriques, électroniques, informatiques ; fabrication de machines	85,7	3,3	0,0	0,8	1,3
Fabrication de matériels de transport	137,0	8,3	1,6	0,4	3,7
Fabrication d'autres produits industriels	360,4	2,4	0,3	0,6	1,0
Construction	294,1	2,4	2,0	2,6	1,2
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	456,6	3,3	3,2	1,4	3,0
Transports et entreposage	213,9	3,9	2,7	2,3	2,3
Autres branches	2 334,3	3,0	2,6	1,9	2,1
Autres services principalement marchands (1)	1 571,3	3,7	3,2	2,5	2,6
Total des branches	4 181,0	3,2	2,1	1,5	1,9

Source : Insee, *Comptes nationaux - Base 2014*, juin 2020 ; (p) provisoire (sd) semi-définitif

(1) services principalement marchands hors réparation d'automobiles et de motocycles et transports et entreposage

La fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac (IAA) – (20,3 % de l'industrie manufacturière en valeur) baisse de 0,5 % en volume en 2019 alors qu'elle a augmenté de 0,1 % en moyenne annuelle sur 5 ans. La cokéfaction et raffinage baisse fortement (- 8,7 %) pour la deuxième année consécutive. La production des autres biens industriels augmente de 0,6 % en 2019 et est en hausse de 1,0 % en moyenne annuelle depuis 2014.

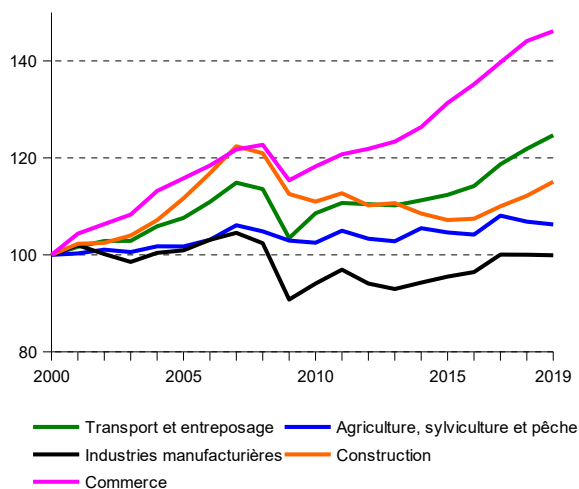
LA PRODUCTION AGRICOLE SE CONTRACTE

La production agricole se replie (- 1,2 % en 2019 en volume après + 1,8 % en 2018). La production accélère légèrement dans la construction (+ 2,6 % après + 2,0 %). À l'inverse, elle ralentit dans le commerce de détail (commerce, réparation d'automobiles et de motocycles) avec une hausse de + 1,4 % après + 3,2 % en 2018, ainsi que dans les autres services principalement marchands (+ 2,5 % après + 3,2 % en 2018).

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

Figure cadrage 2-2 **Production des branches utilisatrices de transport**

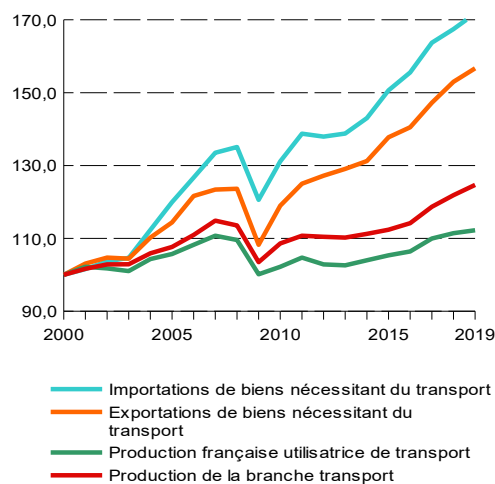
En volume en indice base 100 en 2000



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, juin 2020

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

En volume en indice base 100 en 2000



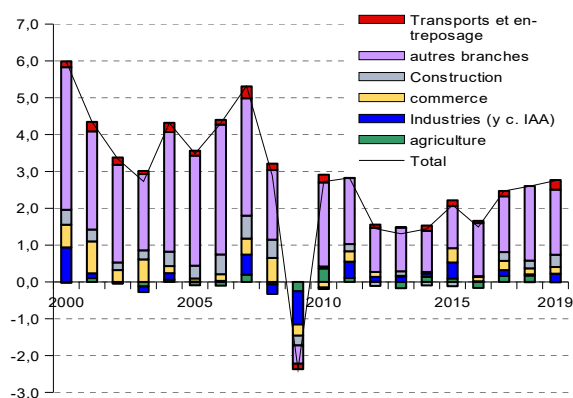
Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, juin 2020

LES EXPORTATIONS DE PRODUITS NÉCESSITANT DU TRANSPORT RALENTISSENT

Les importations de produits nécessitant du transport (produits industriels et produits agricoles essentiellement) accélèrent légèrement (+ 2,6 % en 2019 après + 2,3 % en 2018). En moyenne annuelle, elles augmentent de 3,7 % depuis 2014. Les exportations de produits nécessitant du transport ralentissent (+ 2,4 % après + 3,9 % en 2018).

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

Point de VA



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, juin 2020

En 2019, la VA toutes branches croît de 2,8 %, la VA des transports augmente de 5,8 %, leur poids dans l'ensemble de la VA est de 4,6 %, la contribution des transports à la croissance de la VA est de 0,3 point.

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

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

	Niveau 2019 (p)	Evolution annuelle			
		2017	2018 (sd)	2019 (p)	2019/ 2014 (p)
Importations totales	797,6	4,5	3,1	2,5	3,8
Produits nécessitant du transport	610,7	5,3	2,3	2,6	3,7
Autres biens et services (hors transport)	138,7	1,2	6,6	3,3	4,5
Exportations totales	754,6	4,4	4,4	1,9	3,4
Produits nécessitant du transport	530,9	4,8	3,9	2,4	3,6
Autres biens et services (hors transport)	189,7	2,7	8,1	0,0	3,2

Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, juin 2020 ; (p) provisoire (sd) semi-définitif

Cadrage 3. Infrastructures de transport

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

ÉVOLUTION DES INFRASTRUCTURES LINÉAIRES DE TRANSPORT EN FRANCE

Les longueurs d'infrastructures linéaires évoluent peu en France. Pour les trajets de courte distance, les réseaux ferrés de transport urbain (tramways et métros), avec la saturation des réseaux routiers et la prise en compte d'objectifs environnementaux, se sont développés depuis le début des années 2000.

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

Longueurs en kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2018	Evolution moyenne annuelle 2018/2013
Routes (France entière)	1 103 773	0,4
Réseau principal	21 221	0,0
Autoroutes concédées	9 067	0,3
Autoroutes non concédées	2 603	0,0
Autres routes nationales	9 551	-0,1
Réseau secondaire (France entière)	1 082 552	0,4
Routes départementales	378 401	-0,1
Routes communales	704 151	0,7
Réseau ferroviaire exploité par la SNCF	28 077	-1,5
Ligne LGV (**)	2 640	5,3
Autres lignes à 2 voies ou plus	14 640	-1,3
Lignes ferroviaires à 1 voie	10 797	-3,2
Réseaux ferrés de transport urbain (*)	1 294	2,3
Métros et RER (***)	457	0,0
Tramways	866	4,5
Voies navigables fréquentées	5 065	0,0
moins de 400 t	2 792	-1,2
400 à 1 500 t	471	7,5
plus de 1 500 t	1 802	0,4

(*) Données 2017

(**) y compris LGV CNM, SEA et BPL (ART opendata)

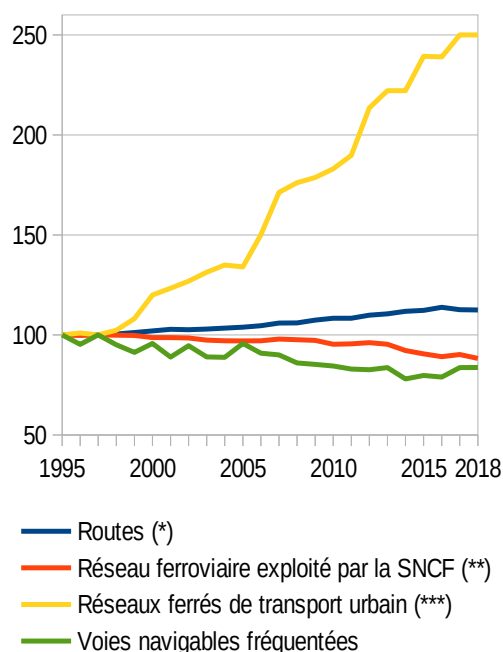
(***) hors RER SNCF

Champ : France entière

Source : SDES, mémento des transports; ART pour les LGV

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

En indice base 100 en 1995



(*) hors routes départementales et communales dans les Dom

(**) y compris LGV CNM, SEA et BPL (ART opendata)

(***) hors RER SNCF, données 2017 pour 2018

Source : SDES, mémento des transports, ART pour les LGV

Pour relier rapidement les grands pôles urbains et ouvrir le pays aux échanges internationaux, des infrastructures destinées à des transports rapides de longue distance ont été prolongées. Le réseau routier principal (autoroutes et routes nationales) n'évolue plus guère : + 0,05 % en moyenne annuelle entre 2013 et 2018 pour le réseau principal du fait de l'augmentation légère (+ 0,3 % par an en moyenne) pour les autoroutes (concédées). Des nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV) avaient été mises en service en 2017 : LGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux et LGV Bretagne - Pays de la Loire entre Le Mans et Rennes en juillet 2017 et le contournement de Nîmes et Montpellier en décembre 2017 pour un total de 483 kilomètres de nouvelles lignes LGV.

Le développement des infrastructures est lié à l'urbanisation : les routes de proximité (routes communales) se sont étendues (+ 0,7 % en moyenne annuelle entre 2013 et 2018). Les longueurs de voies de tramways se sont accrues de 4,5 % en moyenne annuelle entre 2013 et 2018. Alors que les tramways étaient quasi inexistantes en 1990, on dénombre 750 km de lignes de tramways en service fin 2017 hors Île-de-France, et 116 km en Île-de-France fin 2017. En 2017, plusieurs lignes de tramways ont été ouvertes : la T11E en Île-de-France, ligne C à Bordeaux (ouverture fin décembre 2016), extension de la ligne D à Strasbourg en avril 2017 notamment. La France dispose de six réseaux de métro, dont la longueur totale est stable depuis 2013. Le métro de Paris domine en nombre de lignes, de kilomètres de voies et de voyageurs transportés ; il représente à lui seul 61 % de la longueur totale des lignes françaises de métro.

Au 1^{er} janvier 2020, le schéma national des véloroutes est réalisé à 70 % avec 672 nouveaux kilomètres soit 17 515 kilomètres du schéma national vélo réalisés à cette date sur 25 400 km. 69 % du Schéma national des véloroutes sont réalisés au 1^{er} janvier 2020 pour les itinéraires nationaux dont 92 % pour les EuroVelo français. 7 894 km d'itinéraires nationaux restent à réaliser, dont 731 km d'EuroVelo, d'ici 2030. (*Extrait de Vélo&Territoires, la revue n°59*).

GARES FERROVIAIRES

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

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

2019	Répartition des passagers en %	Part des passagers internationaux en %
Aéroport de Paris (3)	53,7	80,5
5 aéroports de plus de 5 millions de passagers	34,7	64,6
8 aéroports de 1 à 5 millions de passagers	7,3	44,5
Aéroports de moins de 1 million de passagers	4,2	49,1
Nombre de passagers (milliards)	201,0	71,0

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

Nombre de gares en unités, répartition et évolution en %

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

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

Source : SDES d'après SNCF Mobilités, dernières données disponibles au 10 juin 2020

Source : SDES d'après DGAC

AÉROPORTS

En 2019, 201 millions de passagers sont passés dans l'ensemble des aéroports métropolitains (Bulletin statistique trafic aérien commercial 2019, DGAC, mai 2020), 54 % dans les aéroports franciliens d'Aéroport de Paris, 35 % dans les aéroports régionaux de plus de 5 millions de passagers. Sept passagers sur dix sont sur des vols internationaux ; cette proportion dépasse 90 % à Beauvais (98 %), Roissy-Charles de Gaulle (91 %) et Bâle-Mulhouse (91 %) et 60 % à Nice, Lyon, Marseille et Nantes.

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

PORTS MARITIMES ET FLUVIAUX DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS

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

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

PLACE DANS L'EUROPE ET DANS LE MONDE

En 2018, la France compte 21 221 km de routes nationales ou d'autoroutes, soit une densité pour 1 million d'habitants de 317 km pour le réseau structurant.

Le réseau ferroviaire français est le deuxième réseau d'Europe en longueur. La densité du réseau ferroviaire français rapportée à la population est comparable à celle de l'Allemagne.

Directement liés à la géographie des pays, les réseaux fluviaux ne sont présents que dans quelques États de l'Union européenne où passent de grands fleuves : Rhin, Elbe, Danube, Seine, Rhône ainsi que le canal Albert en Belgique. Le réseau français est le premier réseau d'Europe avant la Finlande (8 132 km) en longueur totale. 5 100 km des 8 500 km de voies navigables françaises sont effectivement utilisées en 2019.

Figure cadrage 3-5 **Longueur et densité des réseaux de transports en Europe en 2018**

Longueur en kilomètres, densité en kilomètres par million d'habitants

	Réseau routier structurant (1)		Réseau ferroviaire (longueur des voies)		Réseau navigable	
	Longueur	Densité	Longueur	Densité	Longueur	Densité
Allemagne	51 020	616	38 416	464	7 675	93
Espagne	30 455	653	15 449	331	nd	nd
France	21 221	317	27 594	412	8 500	127
Italie	29342 (2)	485	16 781	277	1 562	26
Pays-Bas	3 421	199	3 220	187	6 256	364
Pologne	21 040	554	19 235	506	3 655	96
Royaume-Uni	12345 (3)	186	16 289	246	1 050	16

(1) Autoroutes et routes nationales.

(2) 2017.

(3) 2012.

Source: Eurostat, données au 11 juin 2020 ; SDES, *mémento des transports pour la France*

Parts modales en Europe

En 2018 (Eurostat), la route représente 88 % du transport terrestre de marchandises sur le territoire français, le transport ferroviaire 10 % et le transport fluvial 2 %. Par comparaison, dans l'ensemble de l'UE, le transport routier représente 75 % des transports terrestres de marchandises, le transport ferré 19 % et le fluvial 6 %. En 2017 (dernière année disponible), en France, les transports en commun, hors transport aérien et trajets en métro, représentent 17 % de l'ensemble du transport de voyageurs. La France se place ainsi au-dessus de l'Allemagne ou du Royaume-Uni, au même niveau que la moyenne européenne. Depuis 2000, la part modale des transports en commun est quasi stable sur le périmètre actuel de l'UE à 28 pays (autour de 17 %).

partie A

Transport et activité économique

— En 2019, la production de la branche transport croît de 2,2 % (en volume). La dépense totale de transport représente 18,1 % du PIB et augmente de 3,1 % en valeur en 2019. Les ménages sont les principaux contributeurs à la dépense courante, à hauteur de 48,2 %.

Les investissements en infrastructures progressent fortement (+ 6,1% en valeur), tous les modes sont en hausse.

Les recettes publiques liées au transport, 53,0 milliards d'euros dépassent les dépenses engagées par les administrations publiques (48,8 milliards d'euros). La TICPE représente 59,1 % des recettes publiques liées aux transports et le versement transport, 17,5 %.

Les entreprises françaises du secteur transports et entreposage détiennent des stocks d'investissements directs de 14,5 milliards d'euros à l'étranger (1,1 % des investissements totaux français à l'étranger). Le secteur transports et entreposage bénéficie de 15,6 milliards d'euros d'investissements directs étrangers fin 2019.

Les importations de transport ralentissent en 2019 (+1,4 % après + 7,8 % en 2018) tandis que les exportations rebondissent fortement (+ 7,7% après - 3,8 % en 2018) .



A1. Compte satellite des transports

La dépense totale de transport s'élève à 438,2 milliards d'euros en 2019. Elle s'accroît de 2,1 % en volume et de 3,1 % en valeur, à un rythme un peu plus lent que durant la période 2014-2019 lors de laquelle elle augmente de + 3,6 % par an en moyenne.

La dépense totale de transport (DTT) s'élève à 438,2 milliards d'euros en 2019 (*figure A1.1*) selon le Compte satellite des transports et représente 18,1 % du PIB. La dépense courante totale de transport (DCT) représente 86,8 % de ce montant, et la dépense d'investissement totale (DIT) 13,2 %.

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

Niveau en milliards d'euros courants, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2019 (p)	2017	2018 (sd)	2019 (p)	2019/2014
Dépense Totale de Transport (DTT)	438,2	5,7	5,6	3,1	3,6
Dépense Courante de Transport (DCT)	380,4	6,0	5,5	3,0	3,6
<i>Ménages</i>	183,3	6,0	5,5	2,6	3,7
<i>dont production de transport (compte propre)</i>	153,3	5,7	5,7	2,2	3,7
Entreprises (hors secteur des transports)	124,9	8,0	4,9	4,1	3,6
<i>dont Production pour compte propre</i>	24,5	4,4	1,9	0,7	1,6
Administrations Publiques (APU)	32,0	0,0	0,8	0,3	1,2
Reste du monde (importations)	40,1	5,4	12,4	4,0	5,2
Dépense d'Investissement de Transport (DIT)	57,8	3,9	5,9	3,7	3,6
Entreprises de transport	15,8	-1,5	4,0	4,0	1,2
Entreprises (hors secteur des transports)	19,5	6,7	3,5	-0,6	4,5
APU	22,6	5,7	9,7	7,3	4,6
Produit intérieur brut (PIB)	2 425,7	2,7	2,5	3,1	2,5
Dépense d'investissement / DTT	13,2	-0,2	+0,0	+0,1	
Dépense totale des APU / DTT	12,5	-0,5	-0,2	-0,0	

Sources : SDES, *Compte satellite des transports* ; Insee, *Comptes nationaux base 2014*; (p) provisoire (sd) semi-définitif

En 2019, la dépense totale de transport croît de 3,1 % en valeur et de 2,1 % en volume, les prix des services de transport ayant crû de 0,9 % (*figure A1.2*). De même, en 2019, la dépense courante de transport croît de 3,0 % en valeur et de 2,0 % en volume, du fait d'une hausse des prix correspondants de 0,9 %. La dépense d'investissement connaissant une inflation de 0,9 %, augmente davantage en valeur (+ 3,7 %) qu'en volume (+ 2,8 %).

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

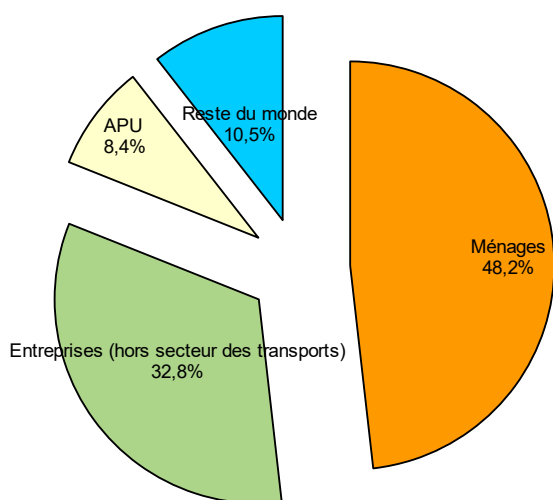
Niveau en milliards d'euros courants et évolutions en %

	Niveaux		Évolutions 2019/2018		
	2019 (p)	2018 (sd)	Volume (p)	Prix (p)	Valeur (p)
Dépense Totale de Transport (DTT)	438,2	425,0	+2,1	+0,9	+3,1
Dépense Courante de Transport (DCT)	380,4	369,2	+2,0	+0,9	+3,0
<i>Ménages</i>	183,3	178,7	+1,8	+0,7	+2,6
<i>dont production de transport (compte propre)</i>	153,3	150,0	+1,4	+0,7	+2,2
Entreprises (hors secteur des transports)	124,9	120,1	+2,7	+1,3	+4,1
<i>dont Production pour compte propre</i>	24,5	24,3	+0,3	+0,4	+0,7
Administrations Publiques (APU)	32,0	31,9	+0,1	+0,2	+0,3
Reste du monde (Importations)	40,1	38,6	+2,8	+1,2	+4,0
Dépense d'Investissement de Transport (DIT)	57,8	55,8	+2,8	+0,9	+3,7
Entreprises de transport	15,8	15,2	+2,7	+1,2	+4,0
Entreprises (hors secteur des transports)	19,5	19,6	-1,5	+1,0	-0,6
APU	22,6	21,0	+6,8	+0,6	+7,3

Source : SDES, *Compte satellite des transports*; (p) provisoire (sd) semi-définitif

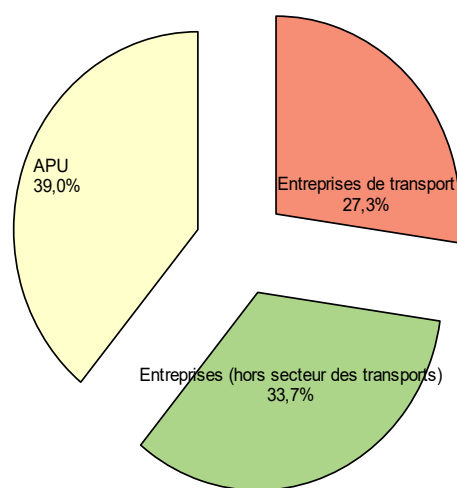
Dans la dépense courante de transport, on distingue quatre secteurs institutionnels financeurs d'inégale importance : les ménages contribuent pour 48,2 %, les entreprises hors secteur des transports pour 32,8 %, les importations depuis le reste du monde pour 10,5 %, et les administrations publiques (APU) pour 8,4 %.

Figure A1.3 Dépense courante de transport (DCT) en 2019
En %



Source : SDES, Compte satellite des transports

Figure A1.4 Dépense d'investissement de transport (DIT) en 2019
En %



Source : SDES, Compte satellite des transports

LES MÉNAGES SONT LES PLUS GROS CONTRIBUTEURS À LA DÉPENSE COURANTE DE TRANSPORT

Les ménages constituent de loin les plus gros contributeurs à la dépense courante de transport. Les services de transport qu'ils produisent eux-mêmes pour leur propre usage en conduisant leurs véhicules représentent 153,3 milliards d'euros en 2019, soit 83,6 % de leurs dépenses courantes de transport. Les achats de véhicules par les ménages (43,8 milliards d'euros en 2019) ne sont en effet pas considérés dans le Compte satellite des transports comme un investissement mais comme une dépense courante, tout comme dans les Comptes nationaux, qu'il s'agisse d'ailleurs d'automobiles, d'utilitaires ou de motos. La dépense des ménages pour compte propre, le plus gros poste de dépense, croît de 2,2 % en 2019, soit un peu moins que la croissance moyenne annuelle depuis 2014, de 3,7 %.

Les entreprises hors secteur du transport ont dépensé 124,9 milliards d'euros en services de transport en 2019 (hors investissements), mais elles n'en ont produit elles-mêmes que 19,6 %. En effet, les salariés utilisent en partie les véhicules appartenant à l'entreprise pour leurs déplacements professionnels ; les entreprises peuvent transporter leurs consommations intermédiaires ou les marchandises qu'elles produisent dans leurs propres poids lourds et véhicules utilitaires légers. Cependant, pour comparer cette proportion avec celle des ménages, il faut tenir compte du fait que les entreprises hors secteur du transport ont investi pour 19,5 milliards d'euros en automobiles, poids lourds et véhicules utilitaires légers en 2019, qui ne sont pas comptabilisés dans la dépense courante, mais dans l'investissement.

LA DÉPENSE D'INVESTISSEMENT POURSUIT SA CROISSANCE EN 2019

La dépense d'investissement se répartit entre les entreprises hors secteur du transport (19,5 milliards d'euros), les APU (22,6 milliards d'euros) et les entreprises de transport (15,8 milliards d'euros). Concernant ces dernières, l'achat de matériel de transport est comptabilisé dans la dépense d'investissement de transport, et non dans leurs dépenses courantes, qui comprend la rémunération de leurs salariés par exemple.

La dépense d'investissement continue de croître en 2019, à + 3,7 % après + 5,9 % en 2018. Cette croissance est soutenue notamment par l'investissement des APU, + 7,3 % contre + 4,6 % en moyenne annuelle depuis 2014. Les dépenses d'investissement des APU sont constituées uniquement par le financement des infrastructures de transport.

partie A : transport et activité économique

LA ROUTE EST LE MODE DE TRANSPORT LARGEMENT DOMINANT

Occasionnant 72,0 % de la dépense de transport, soit 315,6 milliards d'euros, la route est le mode de transport largement dominant (*figure A1.5*). Le transport aérien, le transport ferroviaire, le transport maritime représentent chacun environ 7,0 % de la dépense totale tandis que les transports en commun urbains (auxquels sont ajoutés les autocars réguliers) en représentent 6,7 %. Le transport maritime est essentiellement consacré au transport de marchandises. Avec 0,3 % de la dépense totale, le transport fluvial reste marginal.

Figure A1.5 **Les dépenses de transport par secteur institutionnel et par mode de transport en 2019**

En milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Dépense Totale de Transport (DTT)	438,2	315,6	30,4	1,1	30,9	30,8	29,3
Dépense Courante de Transport (DCT)	380,4	280,7	22,3	0,9	27,0	29,0	20,6
<i>Ménages</i>	183,3	157,7	5,4	0,1	12,2	0,3	7,5
<i>dont production de transport (compte propre)</i>	153,3	153,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Entreprises (hors secteur des transports)	124,9	84,6	6,1	0,2	6,2	19,1	8,6
<i>dont Production pour compte propre</i>	24,5	24,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Administrations Publiques (APU)	32,0	18,3	8,7	0,2	0,1	0,3	4,4
Reste du monde (importations)	40,1	20,1	2,1	0,3	8,4	9,2	0,0
Dépense d'Investissement de Transport (DIT)	57,8	35,0	8,1	0,3	3,9	1,8	8,8
Entreprises de transport	15,8	7,1	1,7	0,1	2,9	1,5	2,5
Entreprises (hors secteur des transports)	19,5	19,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
APU	22,6	8,4	6,3	0,2	1,0	0,3	6,3

Source : SDES, *Compte satellite des transports*

En 2019, la croissance du transport maritime est la plus forte, avec une augmentation de 6,8 % de la dépense totale en volume. Le transport ferroviaire est aussi très dynamique en volume (+ 6,3 %) en 2019, le mouvement social interprofessionnel initié en décembre 2019 ayant eu un impact moins important que la grève perlée de 39 jours qui a marqué l'année 2018 (*figure A1.6*). Le transport aérien et les transports en commun urbains (et autocars réguliers) connaissent également mais dans une moindre mesure une croissance soutenue de leur activité en 2019 (respectivement + 2,6 % et + 2,3 %). L'activité du transport routier se maintient (+ 1,3 %). Le transport fluvial est en perte de vitesse (- 2,1 % en volume en 2019). Il ne représente toutefois qu'une faible part de la DTT du transport par eau.

Figure A1.6 **Évolution des dépenses de transport par type de dépense et par mode de transport en 2019**

En %

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Évolutions en volume :							
Dépense totale en transport (DTT)	+2,1	+1,3	+6,3	-2,1	+2,6	+6,8	+2,3
Dépense courante totale (DCT)	+2,0	+1,5	+4,0	+2,9	+2,7	+6,6	+0,8
Dépense d'investissement totale (DIT)	+2,8	-0,2	+13,1	-14,9	+1,8	+10,6	+5,9
Évolutions en prix :							
Dépense totale en transport (DTT)	+0,9	+1,0	-0,3	-0,4	+1,6	+1,4	+0,4
Dépense courante totale (DCT)	+0,9	+1,0	-0,4	-0,4	+1,4	+1,5	+0,4
Dépense d'investissement totale (DIT)	+0,9	+1,1	-0,1	-0,3	+2,9	-0,7	+0,3
Évolutions en valeur :							
Dépense totale en transport (DTT)	+3,1	+2,3	+6,0	-2,5	+4,2	+8,1	+2,7
Dépense courante totale (DCT)	+3,0	+2,5	+3,7	+2,4	+4,1	+8,0	+1,2
Dépense d'investissement totale (DIT)	+3,7	+0,9	+13,0	-15,2	+4,7	+9,9	+6,2

Source : SDES, *Compte satellite des transports*

LE TRANSPORT GÉNÈRE 62,0 MILLIARDS D'EUROS DE MASSE SALARIALE

Les ménages sont bénéficiaires directs de la dépense courante de transport à hauteur de 71,5 milliards d'euros (figure A1.7). Leur ressource principale est la rémunération par les entreprises et les APU pour un montant de 62,0 milliards d'euros. Par ailleurs, on estime qu'ils perçoivent 9,5 milliards d'euros de revenus, réels ou imputés, de location d'emplacements de stationnement. Les APU bénéficient des contreparties de la DCT pour 73,9 milliards d'euros : 56,4 milliards d'euros en TVA et TICPE d'une part, et 17,6 milliards d'euros en taxes diverses spécifiques au transport (versement transport, amendes, etc.), impôts liés à la production et sur les bénéfices d'autre part. Les sociétés financières et compagnies d'assurances sont rémunérées par les intérêts portés par les prêts consentis, les loyers de crédit-bail des entreprises, et les primes d'assurance nettes des remboursements, pour un montant total de 20,0 milliards d'euros. Par ailleurs, les entreprises de transport françaises ont exporté pour 27,5 milliards de services de transport.

Figure A1.7 **Éléments des ressources générées par la dépense courante de transport (2019)**

En milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Ménages	71,5	45,9	5,5	0,8	6,1	4,0	9,2
dont rémunérations brutes	62,0	36,4	5,5	0,8	6,1	4,0	9,2
APU	73,9	59,9	3,4	0,1	1,2	0,3	9,1
dont TVA et TICPE (y.c. taxe spéciale DOM)	56,4	54,2	0,8	0,0	0,2	0,0	1,1
Sociétés financières et compagnies d'assurance	20,0	14,3	3,0	0,0	0,5	1,2	0,9
Reste du monde (exportations)	27,5	6,1	1,3	0,1	7,2	12,8	0,0

Source: SDES, Compte satellite des transports

Définitions

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

Le partage volume-prix

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

A2. Activité marchande de la branche des transports en France

Avec une production de 225,6 milliards d'euros en 2019, la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) contribue pour 9,3 % au produit intérieur brut (PIB). La production de transport de marchandises représente 35,5 % de la production de la branche en valeur. Elle progresse de 3,5 % en volume en 2019, tandis que les prix augmentent de 0,8 %. La production de transport de voyageurs (26,2 % de la production de la branche en valeur) croît de 2,8 % en volume avec des prix quasi stables (+ 0,1 %). La production des autres services de transport hors activités de poste et de courrier progresse de 1,6 % en volume en 2019 ; les prix augmentent de 2,8 %. La production des activités de poste et de courrier (5,8 % de la production de la branche en valeur) continue de baisser en 2019 (- 4,6 %), à un rythme plus soutenu que les trois dernières années ; les prix s'accroissent de 4,4 %.

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

Niveau en milliards d'euros (Hors Taxes Déductibles) courants, évolutions en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2019	2019/2018		2019/2014	
	Valeur	Volume	Prix	Valeur	Volume
Transport de voyageurs	59,0	2,8	0,1	2,9	2,4
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	12,6	4,0	-1,4	2,5	2,5
Transports urbains et suburbains de voyageurs	14,9	4,9	-2,1	2,8	2,6
Transports routiers de voyageurs	7,3	0,0	3,1	3,1	1,3
Transports aériens de passagers	17,8	2,2	1,0	3,2	2,4
Autres transports de voyageurs	6,4	0,1	2,5	2,6	3,4
<i>dont transports de voyageurs par taxis</i>	4,2	-0,3	3,2	2,8	3,8
Transport de marchandises	80,2	3,5	0,8	4,3	3,1
Transport ferroviaire de fret	1,3	5,7	-1,6	4,0	4,0
Transports routiers de fret et par conduite	57,6	2,5	1,6	4,2	2,4
<i>dont transports routiers de fret</i>	52,4	2,6	1,5	4,2	2,4
<i>dont déménagement</i>	2,0	-0,1	2,6	2,6	2,9
<i>dont transports par conduites</i>	3,1	2,5	2,3	4,8	2,4
Transports maritimes et côtiers de fret	17,8	8,6	-1,4	7,1	7,1
Transports fluviaux	0,2	9,7	1,4	11,2	-1,4
Transports aériens et transports spatiaux	3,3	-7,2	0,6	-6,7	-2,2
Autres services de transport	73,3	1,6	2,8	4,5	2,4
Entreposage et stockage, manutention	16,2	-18,6	28,1	4,3	-18,2
Services annexes des transports	36,0	13,5	-7,2	5,3	12,4
Messagerie, fret express, affrètement, organisation des transports	21,1	-2,8	6,3	3,3	0,6
Activités de poste et de courrier	13,0	-4,6	4,4	-0,4	-3,6
Ensemble transports	225,6	2,2	1,5	3,7	2,3

Sources : Insee, Comptes nationaux, base 2014

LA PRODUCTION MARCHANDE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES CROÎT EN 2019

En 2019, la production de transport de marchandises qui représente 35,5 % de la production de la branche en valeur, progresse de 3,5 % en volume. Seule la production de transports aériens et spatiaux chute (- 7,2 %). Les prix augmentent (+ 0,8 %) dans toutes les branches sauf dans le transport ferroviaire de fret (- 1,6 %) et les transports maritimes et côtiers de fret (- 1,4 %). La production des transports routiers de fret et par conduite augmente de 2,5 % en volume. Les prix augmentent de 1,6 % en 2019. Depuis 2014, la production du transport routier de fret et par conduite a gagné 2,4 % en moyenne annuelle en volume. Le transport routier de fret et par conduite représente 25,5 % de la branche en valeur en 2019. La production de transport de fret maritime croît fortement en 2019 (+ 8,6 %) tandis que les prix baissent (- 1,4 %). En moyenne depuis 2014, la production augmente de 7,1 % par an. La production de transport fluvial, qui ne représente qu'une faible part du transport, accélère en volume en 2019 (+ 9,7 %) après la hausse amorcée en 2018 faisant suite à cinq années de baisse ; en moyenne depuis 2014, la production baisse de 1,4 % par an. Le transport de fret ferroviaire augmente de 5,7 % en 2019 malgré les grèves de la SNCF à la fin du quatrième trimestre mais les prix continuent de baisser

partie A : transport et activité économique

en 2019 (- 1,6 %) comme en 2018 ; sur les cinq dernières années, la production est en hausse de 4,0 % en moyenne annuelle.

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS EST EN HAUSSE

La production des transports de voyageurs, qui représente 26,2 % de la production de la branche en valeur augmente de 2,8 % en 2019. En moyenne sur les cinq dernières années, la production de transport de voyageurs s'accroît de 2,4 %.

Après une baisse en 2018 en raison des mouvements sociaux à la SNCF, la production de transports urbains et suburbains de passagers et celle du transport ferroviaire interurbain de voyageurs repartent à la hausse en 2019 (+ 4,9 % et + 4,0 % en volume respectivement). En revanche, les prix baissent respectivement de 2,1 % et 1,4 %. Depuis 2014, le transport urbain et suburbain de voyageurs croît de 2,6 % en moyenne annuelle et le transport ferroviaire interurbain de voyageurs de 2,5 %.

En 2019, la production en volume de transports aériens de passagers poursuit également sa croissance (+ 2,2 %) tandis que celle de transport routier de voyageurs est stable et celle de transport de voyageurs par taxis et VTC baisse légèrement (- 0,3 %). En revanche, les prix du transport routier de voyageurs et du transport de voyageurs par taxis et VTC accélèrent (respectivement + 3,1 % et + 3,2 %).

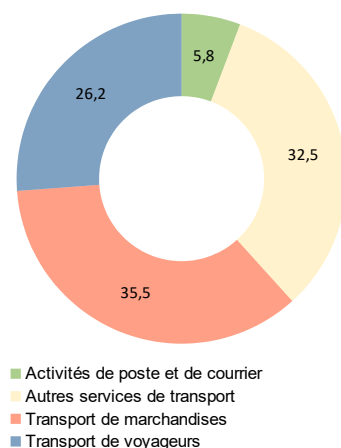
Figure A2-2 Équilibre ressources-emplois de la branche transport *

Niveau en milliards d'euros courants (HTD), évolutions annuelles en % (volume au prix de l'année n-1, 2014 pour la dernière colonne)

	Valeur 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019/ 2014
		(sd)		(p)	
Production de la branche	225,6	3,9	2,7	2,2	2,3
dont sous-traitance	16,7	4,7	2,4	2,5	2,3
Importation totale	50,3	5,1	3,5	0,1	2,8
dont ajustement CAF/FAB	-18,7	5,2	3,2	0,1	3,3
Impôts sur les produits	1,5	3,2	2,7	4,7	2,8
Subventions sur les produits	-10,1	3,4	1,0	-2,2	1,3
Consommation intermédiaire (hors sous-traitance et marge)	120,0	4,1	4,1	2,3	2,5
Marge de transport	34,0	1,2	10,2	-2,1	2,9
Consommation finale	48,1	3,3	2,7	2,7	2,0
Exportation totale	35,1	7,4	-7,1	5,5	1,8

Figure A2-3 Production de transports, structure en 2019 (en valeur)

En %



* y compris services de poste et de courrier

sd : semi-définitif ; p : provisoire

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014

LES AUTRES SERVICES DE TRANSPORT SONT EN HAUSSE DE 1,6 %

La production des autres services de transport hors activités de poste et de courrier (32,5 % de la production de la branche) croît de 1,6 % en 2019, portée par les services annexes des transports (3,8 %) qui représentent près de 50 % de ces services. La production des activités de poste et courrier poursuit sa baisse inexorable (- 4,6 % en 2019). Après trois années de moindre baisse, celle-ci s'amplifie à nouveau du fait, en partie, du ralentissement des autres activités de poste et courrier (livraison à domicile). Depuis 2014, la production des activités de poste et courrier a baissé en moyenne de 3,6 % par an.

ÉQUILIBRE DE LA BRANCHE : REBOND DES EXPORTATIONS

La production de transport continue de ralentir avec une progression de + 2,2 % en 2019 après + 2,7 % en 2018 et + 3,9 % en 2017. Les importations totales se stabilisent (+ 0,1 %) en 2019 (après + 3,5 % en 2018) et les exportations redeviennent dynamiques (+ 5,5 %) en 2019 après avoir fortement régressé en 2018 (- 7,1 %).

A3. Dépenses des ménages en transport

L'année 2019 est marquée par une légère baisse du prix du carburant ainsi que par un ralentissement des dépenses d'achats de carburants des ménages. Avec 178,8 milliards d'euros en 2019, les dépenses de transport des ménages hors assurance représentent 14,3 % de leurs dépenses de consommation en valeur. En 2019, elles progressent de 2,0 % en volume et les prix augmentent de 0,7 %. En moyenne annuelle sur cinq ans, les dépenses de transport des ménages ont augmenté en volume de 2,7 % et les prix de 0,9 %. Les dépenses des ménages en transport individuel (y c. achat de véhicules, hors assurance) s'élèvent à 146,6 milliards d'euros, soit 82,0 % des dépenses des ménages pour les transports hors assurance.

En 2019, les dépenses de consommation des ménages progressent de 2,5 % en valeur et de 1,5 % en volume, celles de transport de 2,7 % en valeur et de 2,0 % en volume. Les prix à la consommation augmentent de 0,9 %, ceux des transports de 0,7 %.

Figure A3-1 Consommation des ménages en transport en 2019 (valeur)

Niveau en milliards d'euros courants, évolution en valeur en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019/ (sd) (p) 2014
Déplacements individuels	146 564	6,2	6,1	2,3	3,7
Achat de véhicules	43 845	5,4	1,1	1,0	4,2
Dépenses d'utilisation des véhicules	102 720	6,6	8,4	2,8	3,4
dont :					
Carburants et lubrifiants (1)	41 477	8,6	12,5	1,0	2,1
Entretien et réparation de véhicules particuliers	37 747	6,5	6,3	4,6	5,0
Assurance automobile	8 592	1,8	5,9	2,7	2,3
Déplacements individuels y c. assurance	155 156	6,0	6,0	2,3	3,6
Déplacement en transport collectif	32 235	7,1	4,3	4,9	3,6
Ferroviaire (train, métro, tramway...)	5 439	10,1	-2,6	3,6	1,2
Routier (cars, bus, taxis...)	8 773	5,4	5,8	5,1	5,0
Aérien	12 216	8,4	7,3	5,3	4,1
Maritime et fluvial	442	-4,6	-4,2	1,8	-0,2
Combiné (2)	4 478	5,6	3,6	5,4	3,4
Autres (3)	888	3,9	5,0	3,2	3,1
Dépenses de transport hors assurance	178 799	6,4	5,8	2,7	3,6
Dépenses de transport y c. assurance	187 391	6,1	5,8	2,7	3,6
Consommation totale des ménages	1 253 208	2,3	2,6	2,5	2,2

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

En % des dépenses de consommation des ménages

	1990	2000	2010	2019
Déplacements individuels	13,3	12,8	11,5	11,7
Achat de véhicules	5,6	4,5	3,8	3,5
Dépenses d'utilisation des véhicules	7,6	8,3	7,7	8,2
Carburants et lubrifiants(1)	3,7	3,9	3,3	3,3
Entretien et réparation de véhicules particuliers	2,7	2,8	2,8	3,0
Assurance automobile	0,5	0,5	0,6	0,7
Déplacements individuels y c. assurance	13,8	13,3	12,1	12,4
Déplacement en transport collectif	1,8	2,0	2,3	2,6
Ferroviaire (train, métro, tramway...)	0,4	0,4	0,5	0,4
Routier (cars, bus, taxis...)	0,5	0,5	0,6	0,7
Aérien	0,6	0,7	0,8	1,0
Maritime et fluvial	0,1	0,0	0,0	0,0
Combiné (2)	0,2	0,3	0,3	0,4
Autres (3)	0,1	0,1	0,1	0,1
Dépenses de transport hors assurance	15,1	14,8	13,8	14,3
Dépenses de transport y c. assurance	15,6	15,3	14,4	15,0
Dépenses de consommation des ménages	100,0	100,0	100,0	100,0

(1) Y compris les lubrifiants des réparations.

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

(3) téléphériques hors station de ski, agences de voyage, déménagement.

sd : semi-définitif ; p : provisoire.

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

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014, mai 2020. Calculs : SDES

LES DÉPENSES DE TRANSPORT INDIVIDUEL RALENTISSENT

Les dépenses de transport individuel, hors assurance, représentent 82,0 % des dépenses des ménages de transport en valeur. Les dépenses d'achat de véhicules qui représentent 29,9 % des dépenses de transport individuel en valeur progressent à la même vitesse en 2019 qu'en 2018 (+ 1,0 % en 2019 après + 1,1 % en 2018). En volume, les dépenses d'achats de véhicules croissent de + 1,4 % en 2019, tandis que les prix baissent de 0,4 %.

Depuis 2014, les dépenses d'achats de véhicules augmentent de + 3,9 % en moyenne annuelle en volume et les prix ont progressé de 0,4 %. Les dépenses d'entretien et réparation (25,8 % des dépenses de transport individuel) progressent de 2,4 % en 2019 en volume tandis que les prix augmentent de 2,1 %. Elles ont progressé de 3,7 % en moyenne annuelle en volume depuis 2014, tandis que les prix se sont accrus de 1,3 % en moyenne par an.

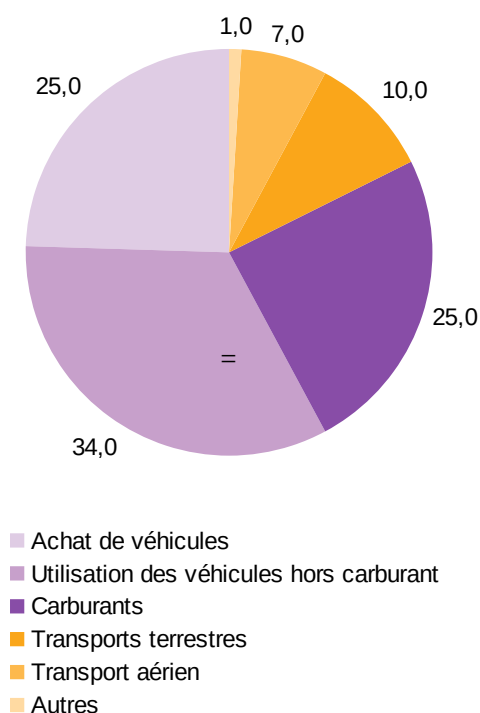
La dépense de consommation de carburants et lubrifiants ralentit fortement avec + 1,0 % en valeur en 2019 après + 12,5 % en 2018 en raison d'une stabilisation des prix (+ 0,1 % en 2019 après + 13,0 % en 2018). En volume, la consommation de carburants et lubrifiants augmente légèrement en 2019 (+ 0,9 %).

Depuis 2014, en moyenne annuelle, la consommation de carburants a augmenté de 0,8 % en volume, avec des prix en hausse de 1,3 %, ce qui se traduit par une augmentation des dépenses en carburants des ménages en valeur de 2,1 % en moyenne annuelle sur la période.

En 2019, les ménages ont dépensé 8,6 milliards en assurance automobile. Les dépenses d'assurance ont augmenté de 2,7 % en valeur sur un an (la dépense baisse de 0,3 % en volume en 2019 tandis que les prix progressent de 3,0 %).

Figure A3-3 Structure des dépenses de transport des ménages (hors assurance) en 2019

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

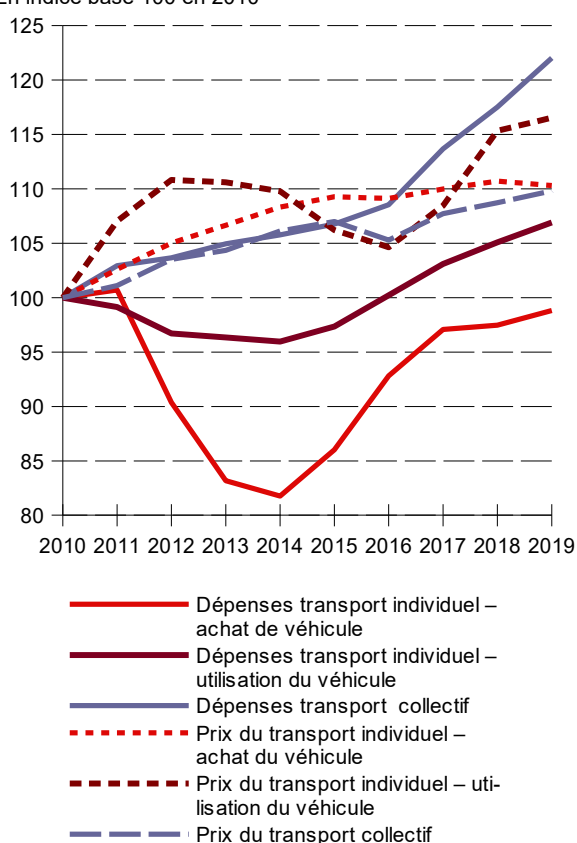


- Achat de véhicules
- Utilisation des véhicules hors carburant
- Carburants
- Transports terrestres
- Transport aérien
- Autres

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014, mai 2020

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

En indice base 100 en 2010



Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014, mai 2020

LES DÉPENSES EN TRANSPORT COLLECTIF PROGRESSENT AU MÊME RYTHME QU'EN 2018

En 2019, les dépenses en volume en transport collectif progressent au même rythme qu'en 2018 (+ 3,8 % en 2019 après + 3,4 % en 2018), à un niveau supérieur à l'évolution en moyenne annuelle des cinq dernières années (+ 2,9 %). Les dépenses de transport collectif ne cessent de croître depuis 1990. Leur poids dans les dépenses de transport des ménages (hors assurances) est passé de 13,5 % en 2000 à 18,0 % en 2019.

partie A : transport et activité économique

En 2019, les dépenses du transport routier (car, bus et taxis), augmentent de 2,6 % en volume. Cette évolution est notamment liée à la poursuite du développement du transport par autocars et des VTC.

Les dépenses en transport ferroviaire progressent de 4,0 % en volume malgré les grèves de fin d'année 2019 après une baisse de 2,7 % en 2018 en lien avec les grèves perlées du deuxième trimestre 2018. En 2019, les prix du transport ferroviaire baissent légèrement (- 0,4 %).

Les dépenses de transport urbain hors métro et tramways (désignées par « dépenses de transport combiné » par l'Insee) augmentent fortement (+ 5,9 %) en volume malgré les grèves de fin d'année avec des prix en légère baisse (- 0,5 %).

Les dépenses de transport aérien (37,9 % du transport collectif de voyageurs en valeur) ralentissent en 2019 (+ 4,3 % en volume après +6,8 % en 2018) tandis que les prix croissent de 0,9 % en 2019.

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

Niveau en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2019	Volumes					Prix			
		Évolutions annuelles					Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019/ (sd) 2014		2017	2018	2019	2019/ (sd) (p) 2014
Achat de véhicules	43 057	4,6	0,4	1,4	3,9		0,8	0,7	-0,4	0,4
Dépenses d'utilisation des véhicules	96 761	2,9	1,9	1,7	2,2		3,6	6,3	1,0	1,2
<i>Dont carburants et lubrifiants (1)</i>	38 909	-0,3	-0,4	0,9	0,8		8,9	13,0	0,1	1,3
<i>Dont entretien et réparation de véhicules particuliers</i>	35 461	6,1	4,1	2,4	3,7		0,4	2,0	2,1	1,3
Assurances	7 734	0,4	2,6	-0,3	0,1		1,4	3,2	3,0	2,1
Déplacement en transport collectif	31 153	4,7	3,4	3,8	2,9		2,3	0,9	1,0	0,7
<i>Ferroviaire (train, métro, tramway..)</i>	5 285	9,7	-2,7	4,0	0,6		0,3	0,1	-0,4	0,6
<i>Routier (cars, bus, taxis...)</i>	7 942	1,6	3,6	2,6	2,9		3,8	2,1	2,5	2,0
<i>Aérien</i>	12 333	5,8	6,8	4,3	4,3		2,4	0,5	0,9	-0,2
<i>Maritime et fluvial</i>	470	1,5	1,5	-0,7	1,0		-6,0	-5,7	2,6	-1,2
<i>Combiné (2)</i>	4 333	2,4	2,6	5,9	2,7		3,2	1,0	-0,5	0,7
<i>Autres (3)</i>	820	3,1	1,0	0,7	1,5		0,8	4,0	2,5	1,6
Dépenses de transport hors assurance	171 035	3,7	1,8	2,0	2,7		2,7	3,9	0,7	0,9
Consommation totale des ménages	1 205 420	1,5	0,9	1,5	1,4		0,8	1,7	0,9	0,8

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

Sd : semi-définitif ; p : provisoire

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014, mai 2020

Consommation des ménages

En plus de leurs dépenses de consommation, les ménages bénéficient de services directement pris en charge par les administrations publiques et les institutions sans but lucratif au service des ménages, notamment dans les transports. La dépense de consommation des ménages présentée ici ne les prend pas en compte.

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

A4. Dépenses des administrations publiques centrales et locales

En 2019, les dépenses totales consolidées des administrations publiques s'élèvent à 48,8 milliards d'euros. Elles progressent de 5,0 %. Les dépenses de fonctionnement s'accroissent de 3,3 % en 2019 alors qu'elles n'ont augmenté que de 1,3 % en moyenne annuelle au cours des cinq dernières années. De même, les dépenses d'investissement augmentent plus fortement en 2019 (+ 8,2 %) qu'en moyenne annuelle depuis 2014 (+ 2,3 %).

En 2019, les dépenses totales des administrations publiques centrales (Apuc) se maintiennent (- 0,1 %) alors qu'elles avaient crû de 2,9 % en 2018 et 3,6 % en 2017. Celles des administrations publiques locales (Apul), qui représentent 77,0 % des dépenses publiques totales non consolidées¹ en transport, croissent de 6,5 %, en 2019, après une progression de 3,4 % en 2018 et 5,1 % en 2017. Les dépenses des Apuc reculent de 1,1 % en moyenne annuelle au cours des cinq dernières années, tandis que celles des Apul, tirées en 2019 comme en 2018 et en 2017 par les investissements de la Société du Grand Paris, augmentent de 2,4 % par an sur la même période.

LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CENTRALES (APUC) STAGNENT EN 2019

Les dépenses totales des Apuc en faveur des transports sont quasi stables en 2019 (11,8 milliards d'euros en 2019). Les dépenses d'investissement décroissent sensiblement (- 9,1 %), alors que les dépenses de fonctionnement (qui représentent 76,7 % des dépenses des Apuc) augmentent (+ 3,0 %).

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

Niveau en millions d'euros ; évolution annuelle en %

Administrations publiques centrales (Apuc)	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau 2019 p	Evolutions annuelles				Niveau 2019 p	Evolutions annuelles				Niveau 2019 p	Evolutions annuelles			
		2017 d	2018 sd	2019 p	2019/2014		2017 d	2018 sd	2019 p	2019/2014		2017 d	2018 sd	2019 p	2019/2014
Total (hors charges de retraites)	9 049	0,1	5,1	3,0	1,4	2 742	14,1	-2,8	-9,1	-7,2	11 792	3,6	2,9	-0,1	-1,1
Transport routier	1 138	-7,5	18,7	-1,8	0,8	953	-1,8	11,5	-17,3	-4,1	2 092	-4,7	15,0	-9,6	-1,6
Transport ferroviaire	4 841	5,1	0,2	7,6	3,0	1 024	-1,6	0,1	16,1	11,4	5 865	3,9	0,2	8,9	4,2
Transports collectifs urbains	40	1,0	24,1	37,8	5,3	192	-40,7	119,0	-28,3	-10,9	232	-36,4	103,7	-21,8	-9,0
Voies navigables	388	4,4	5,2	-0,3	1,7	179	39,1	-21,0	-21,9	1,2	567	17,2	-6,3	-8,3	1,5
Transport maritime	365	1,5	6,3	-2,4	-2,5	139	19,7	26,0	-11,2	0,0	504	5,7	11,4	-5,0	-1,8
Transport aérien	1 843	-0,2	2,8	1,3	0,8	234	203,5	-47,8	-22,4	-20,3	2 077	19,5	-9,6	-2,1	-3,7
Services communs	434	-27,7	36,2	-14,7	-6,6	22	19,8	-63,6	-18,9	-51,7	456	-22,5	19,6	-15,0	-20,6
Charges de retraites (1)	4 592	0,2	3,7	-4,0	-0,3						4 592	0,2	3,7	-4,0	-0,3

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

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

Source : DGFIP. Calculs : SDES

La dépense de fonctionnement des Apuc pour le transport routier recule de 1,8 % en 2019 après avoir augmenté très fortement en 2018, de 18,7 %, suite à la hausse conséquente de l'action « Routes développement » du programme « Infrastructures et service de transport » du budget de l'État. En revanche, en 2019, les dépenses de l'État augmentent de 7,6 % pour le ferroviaire (4,8 milliards d'euros en 2019), et de 1,3 % pour le transport aérien (1,8 milliard d'euros en 2019). Elles diminuent de 0,3 % pour les voies navigables et de 2,4 % pour le transport maritime qui recueillent chacun 0,4 milliard d'euros en 2019. Le transport collectif urbain est essentiellement soutenu par les Apul même s'il bénéficie d'une participation de 40 millions d'euros des Apuc en 2019 pour son fonctionnement.

En 2019, les dépenses d'investissement sont en fort recul dans tous les modes de transport à l'exception du ferroviaire, avec + 16,1 % après + 0,1 % en 2018. Ce dernier est avec le transport routier le mode de transport ayant donné lieu à l'investissement le plus élevé, environ 1,0 milliard d'euros chacun en 2019. L'investissement dans le routier baisse nettement (- 17,3 %) après avoir fortement augmenté en 2018 (+ 11,5 %). L'investissement des Apuc s'élève à 0,1 milliard d'euros dans le transport maritime et 0,2 milliard dans les transports en commun urbains, le fluvial et dans l'aérien en 2019. C'est dans les transports en commun urbains que l'investissement des Apuc subit la plus forte baisse, - 28,3 % après une hausse exceptionnelle de 119 % en 2018. Il baisse

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

partie A : transport et activité économique

également dans les transports aériens (- 22,4 %), fluvial (- 21,9 %) et maritime (- 11,2 %). Sur la période 2014-2019, la dépense totale des Apul pour le transport diminue de 1,1 % en moyenne annuelle. Les dépenses de fonctionnement croissent de 1,4 % par an sur la même période, tandis que les investissements diminuent de 7,2 % par an. En moyenne annuelle, entre 2014 et 2019, la dépense totale des Apul est en baisse pour le transport routier (- 1,6 %), les transports en commun urbains (- 9,0 %), le transport maritime (- 1,8 %) et aérien (- 3,7 %). À l'inverse, les dépenses augmentent pour le transport ferroviaire (+ 4,2 %) et pour les voies navigables (+ 1,5 %).

LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES LOCALES (APUL) AUGMENTENT DE 6,5 % EN 2019

Les dépenses des Apul croissent de 6,5 % en 2019. Les dépenses de fonctionnement des Apul progressent de 3,0 %, et les aides à l'investissement de 12,4 %. La dépense totale de transport des régions croît de 2,0 %, alors que celle des départements recule de 8,6 % en 2019. La compétence « transport » a été transférée des départements aux régions, conformément aux dispositions de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe). Le transfert des transports non urbains est effectif depuis le 1er janvier 2017. Le transfert des transports scolaires est entré en vigueur le 1^{er} septembre 2017.

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

Niveau en millions d'euros ; évolution annuelle en %

Administrations publiques locales (Apul)	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau 2019 p	Evolutions annuelles				Niveau 2019 p	Evolutions annuelles				Niveau 2019 p	Evolutions annuelles			
		2017 d	2018 sd	2019 p	2019/ 2014		2017 d	2018 sd	2019 p	2019/ 2014		2017 d	2018 sd	2019 p	2019/ 2014
Administrations locales*	24 162	3,0	-1,0	3,0	1,1	15 403	9,4	11,8	12,4	4,8	39 565	5,1	3,4	6,5	2,4
Voirie	4 632	0,4	-4,3	1,6	-2,1	7 470	5,8	2,0	5,3	-1,6	12 102	3,5	-0,6	3,9	-1,8
Autres infrastructures de transport	616	-2,6	4,1	17,9	5,0	3 301	50,9	29,9	29,1	28,1	3 917	35,7	24,7	27,2	22,2
Transports de voyageurs et marchandises	17 102	5,3	0,1	4,4	2,8	4 614	0,0	22,0	14,6	8,5	21 716	4,4	3,8	6,4	3,8
Transports scolaires	1 812	-6,8	-2,9	-9,6	-5,3	18	+32,3	-26,9	-23,1	-6,6	1 830	-6,3	-3,3	-9,8	-5,3
Régions	7 290	+50,4	+8,1	+2,3	+11,6	2 308	-10,6	+2,5	+1,1	-3,2	9 598	+28,3	+6,7	+2,0	+6,7
Voirie	406	54,2	30,4	165,1	50,0	233	-1,2	3,4	-64,5	-16,0	639	4,7	7,7	-21,0	0,9
Autres infrastructures de transport	62	-12,0	7,7	-3,1	3,9	535	12,7	-10,5	6,1	-7,0	597	9,8	-8,7	5,1	-6,1
Transports de voyageurs et marchandises	5 665	40,5	-5,8	1,0	6,7	1 534	-24,1	9,0	37,4	1,9	7 200	24,9	-3,7	7,0	5,5
Transports scolaires	1 157					5					1 162				
Départements	2 934	-17,3	-26,4	-17,1	-13,6	3 220	5,3	1,0	0,7	-1,8	6 155	-9,6	-15,5	-8,6	-8,5
Voirie	1 979	1,3	-1,6	-7,4	-2,9	2 827	1,2	2,0	0,9	-1,8	4 806	1,3	0,4	-2,7	-2,2
Autres infrastructures de transport	46	-11,5	3,5	-3,9	-3,0	115	-3,2	4,1	-9,0	-9,0	162	-5,6	3,9	-7,6	-7,5
Transports de voyageurs et marchandises	494	-23,5	-34,3	-45,6	-22,6	277	86,4	-8,3	2,7	2,9	771	-14,7	-29,8	-34,5	-17,5
Transports scolaires	414	-33,2	-63,1	-6,8	-26,7	1	-66,4	-84,1	135,7	-26,4	416	-33,4	-63,1	-6,6	-26,7
Communes et EPCI (1)	3 339	2,7	-6,4	-0,9	-5,7	4 738	9,6	2,9	17,6	-0,9	8 077	6,2	-1,6	9,2	-3,1
Voirie	2 460	0,3	-3,1	-1,0	-1,7	4 636	10,0	2,7	17,9	-0,8	7 096	5,9	0,4	10,6	-1,1
Transports de voyageurs et marchandises	576	9,8	-20,2	-0,5	-17,4	98	-3,5	12,4	6,4	-5,3	675	8,2	-16,9	0,4	-16,1
Transports scolaires	302	7,5	-1,3	-1,1	-1,0	3	19,2	-4,4	-10,3	-6,2	306	7,7	-1,4	-1,2	-1,0
ODAL (2), syndicats, régies	13 009	0,1	0,8	6,6	2,6	6 154	28,0	31,4	18,9	23,7	19 163	5,8	8,4	10,2	7,2
Voirie	177	-13,7	-7,5	-11,5	-8,1	65	-5,5	-15,8	38,5	-1,7	241	-12,1	-9,2	-2,0	-6,6
Autres infrastructures de transport	546	0,2	5,5	20,9	5,7	2 774	82,3	43,2	34,2	93,2	3 319	53,5	34,6	31,8	45,1
Transports de voyageurs et marchandises	12 089	1,2	1,7	6,6	3,1	3 306	9,1	26,3	8,5	11,4	15 395	2,5	6,1	7,0	4,6
Transports scolaires	198	-20,7	-30,5	-8,6	-11,7	9	84,7	-41,5	-42,1	-13,7	207	-16,9	-31,3	-10,8	-11,8

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

(1) EPCI : établissements publics de coopération intercommunale.

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

(*) Total consolidé hors transferts entre Apul.

Source : DGFIP. Calculs : SDES

La croissance soutenue des dépenses d'investissement des organismes divers d'administration locale (Odal) se poursuit, avec + 18,9 % en 2019 après + 31,4 % en 2018 et + 28,0 % en 2017. Il s'agit principalement de la

partie A : transport et activité économique

montée en charge des investissements de la Société du Grand Paris² pour la réalisation de la ligne 15 Sud, du prolongement de la ligne 14 et la réalisation des lignes 16, 17 et 18 du projet « Grand Paris Express ».

Les dépenses d'investissement en voirie des Apul poursuivent leur trajectoire ascendante en 2019 (+ 5,3 %), principalement du fait de la hausse de l'investissement des communes et EPCI, de + 17,9 %.

Depuis 2014, la dépense des Apul en transport augmente de 2,4 % par an en moyenne. La dépense des Apul pour les « transports de voyageurs et de marchandises » progresse de 3,8 % par an, et celle destinée aux « autres infrastructures de transport », dopée par le projet du « Grand Paris », croît de 22,2 % en moyenne annuelle. Les dépenses liées à la voirie et celles des transports scolaires sont par contre en diminution, respectivement de 1,8 % et 5,3 % en moyenne annuelle sur cette période. En raison des forts investissements pour la réalisation du Grand Paris Express en fin de période, l'investissement des Apul s'accroît entre 2014 et 2019 (+ 4,8 % par an), alors que la dépense de fonctionnement progresse plus lentement (+ 1,1 % par an).

LES DÉPENSES CONSOLIDÉES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CROISSENT DE 5,0 % EN 2019

Chaque année, on observe des transferts monétaires entre Apuc et Apul. En 2019, les Apuc (essentiellement l'État) ont versé 2,3 milliards d'euros aux collectivités locales. Inversement, les Apul ont versé 294 millions d'euros aux Apuc. Une grande partie du transfert entre APU est constituée des 1,8 milliards d'euros que l'État verse chaque année aux régions pour financer le fonctionnement du transport express régional (TER). Ce montant est stable depuis plusieurs années. Afin d'éviter de compter deux fois la même ligne budgétaire, on élimine ces transferts entre administrations publiques (APU), pour obtenir une dépense consolidée des APU. Celle-ci s'élève à 48,8 milliards d'euros en 2019. Elle croît de 5,0 % par rapport à 2018.

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

Niveau en millions d'euros ; évolution annuelle en %

Total consolidé (hors transferts entre APU) Apuc et Apul hors charge de retraite	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau 2019 p	Evolutions annuelles				Niveau 2019 p	Evolutions annuelles				Niveau 2019 p	Evolutions annuelles			
		2017 d	2018 sd	2019 p	2019/2014		2017 d	2018 sd	2019 p	2019/2014		2017 d	2018 sd	2019 p	2019/2014
	31 249	2,8	0,4	3,3	1,3	17 548	10,3	8,8	8,2	2,3	48 797	5,2	3,2	5,0	1,6

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

Source : DGFIP. Calculs : SDES

Champ des dépenses des administrations publiques

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

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

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

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

En 2019, les transferts des administrations publiques centrales et locales à destination des opérateurs de transport ferroviaire de voyageurs et du transport collectif urbain s'élèvent à 14,4 milliards d'euros. 51 % des montants sont consacrés au transport ferroviaire régional et aux transports collectifs urbains de province et 42 % au transport collectif urbain d'Île-de-France, le reste étant affecté aux grandes lignes. Tous réseaux confondus, 80 % des montants versés relèvent du fonctionnement (rémunération de la délégation de service public, compensations tarifaires et subventions d'exploitation) et 20 % sont des aides à l'investissement.

LES TRANSFERTS VERS SNCF MOBILITÉS

En 2019, les transferts totaux (hors contributions aux charges de retraites) des administrations publiques au profit de SNCF Mobilités progressent de 10,8 % (ils croissent de 4,9 % en moyenne annuelle depuis 2014). Toutes activités confondues (trains grandes lignes, TER, Transilien), ils sont de 8,1 milliards d'euros.

Les transferts consistent essentiellement en contributions d'exploitation qui s'élèvent à 6,1 milliards d'euros en 2019 (+ 6,1 %). Celles-ci regroupent l'ensemble des compensations tarifaires et des contributions de service, tous réseaux confondus. En 2019, l'État a versé 391 millions d'euros à SNCF Mobilités pour l'exploitation des trains de grandes lignes, soit une baisse de 10,5 % par rapport à 2018. Les régions ont versé 3,4 milliards d'euros destinés aux TER, soit une hausse de 9,1 % en 2019 (+ 3,2 % en moyenne annuelle depuis 2014). 2,3 milliards d'euros ont été versés pour le Transilien, par Île-de-France Mobilités, montant en augmentation de 5,3 % en 2019 (+ 4,6 % en moyenne annuelle depuis 2014).

Les subventions d'investissement sont au total de 2,0 milliards d'euros en 2019. Elles sont en forte hausse en 2019 (+ 28,7 %). Depuis 2014, elles ont progressé de 12,2 % en moyenne par an. La contribution de l'État, qui représente 31,9 % du financement des investissements, croît de 90,0 % en 2019, celle d'Île-de-France Mobilités (45,2 % des investissements) est en hausse de 13,8 % et celles des régions (22,8 % des investissements) de 8,1 %. Afin de conduire sa mission de modernisation des infrastructures ferroviaires, SNCF accélère les investissements sur l'année 2019. Ils atteignent un niveau historique de près de 10 milliards d'euros pour l'ensemble du groupe SNCF (y compris SNCF Mobilités) dont 5,2 milliards d'euros financés en propre, pour les infrastructures ferroviaires et les matériels roulants.

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

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

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2019	2017	2018	2019	2019/ 2014
Exploitation	11 444	-0,5	1,4	3,1	1,5
Train grandes lignes	391	-9,3	-14,1	-10,5	-4,2
TER et TCUP	6 657	1,6	3,3	3,5	1,4
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	4 396	-2,3	0,4	3,9	2,2
Investissement	2 914	-12,2	10,5	21,7	8,5
Train grandes lignes	626	-9,9	-19,8	90,0	25,4
TER et TCUP	644	-26,6	15,6	5,5	-5,4
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	1 644	-5,0	18,4	13,0	13,1
Total	14 358	-2,6	2,9	6,4	2,7
Train grandes lignes	1 017	-9,6	-16,7	32,7	8,2
TER et TCUP	7 301	-1,3	4,3	3,7	0,7
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	6 040	-2,9	4,4	6,3	4,6

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

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

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

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2019	2017	2018	2019	2019/ 2014
Exploitation	6 087	0,5	0,0	6,1	3,1
- versés par l'Etat	391	-9,3	-14,1	-10,5	-4,2
- versés par les régions	3 357	2,1	2,4	9,1	3,2
- versés par Île de France Mobilités	2 339	0,8	0,1	5,3	4,6
Investissements	1 961	-11,5	15,8	28,7	12,2
- versés par l'Etat	626	-9,9	-19,8	90,0	25,4
- versés par les régions	448	-34,9	16,1	8,1	-6,7
- versés par Île de France Mobilités	887	13,7	42,4	13,8	27,2
Total hors retraites	8 075	-2,2	3,0	10,8	4,9

Source : SNCF Mobilités

partie A : transport et activité économique

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

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

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2019	2017	2018	2019	2019/ 2014
Exploitation	3 291	2,2	2,1	7,3	2,9
Exploitation des services	3 281	6,3	16,7	8,0	6,7
Compensation tarifs sociaux	10	-18,1	-92,7	-67,1	-54,3
Investissement	448	-34,9	16,1	8,1	-6,7
Versements des régions à la SNCF pour le TER	3 739	-3,6	3,6	7,4	1,4
Versements de l'État à la SNCF pour les tarifs militaires des TER	22	10,1	5,1	11,0	5,2

Source : SNCF mobilités

LES TRANSFERTS VERS LA RATP

En 2019, la RATP a perçu des administrations publiques 2,8 milliards d'euros. Ce montant, en hausse en 2019 (+ 4,9 %) est en progression de 0,8 % en moyenne annuelle depuis 2014. Il est principalement constitué de subventions d'exploitation (2,1 milliards d'euros), qui sont en diminution de 0,2 % en moyenne annuelle depuis 2014 et en hausse en 2019 (+ 2,4 %). Les subventions d'investissement augmentent de 12,1 % en 2019 et de 4,0 % en moyenne annuelle depuis 2014. La contribution de la région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités s'accroît de 38,7 % en 2019.

LES TRANSFERTS AUX TCU DE PROVINCE EN 2018

En 2018, les transports collectifs urbains de province ont reçu 3,6 milliards d'euros de subventions, dont 3,4 milliards d'euros pour le fonctionnement, et 0,2 milliard d'euros pour l'investissement. Les subventions de fonctionnement, versées aux entreprises effectuant le transport urbain progressent de 4,5 % en 2018, et augmentent de 1,5 % par an depuis 2013. Les subventions d'investissement reçues par les autorités organisatrices progressent de 14,5 % en 2018. Les subventions de l'État représentent 31 % des subventions totales d'investissement, celles des collectivités territoriales 65 %, et celles de l'Union européenne 4 %.

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

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

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2019	2017	2018	2019	2019/ 2014
Exploitation (versés par Île de France Mobilités)	2 057	-5,6	0,7	2,4	-0,2
Contribution forfaitaire d'exploitation	1 004	-9,9	-3,4	8,3	0,0
Contribution forfaitaire d'investissement	1 002	2,8	3,1	3,3	1,6
Contribution taxe professionnelle et foncière	133	-2,7	-0,9	24,3	2,6
Autres	3	n.s.	n.s.	-25,0	n.s.
Investissement	757	-16,1	-0,9	12,1	4,0
État	101	-35,0	-40,0	-9,0	-18,0
Région et Île de France Mobilités	337	19,5	-4,0	38,7	4,7
Autres collectivités territoriales	319	-22,9	32,1	-0,6	31,2
Total transferts publics	2 814	-8,5	0,3	4,9	0,8

Source : RATP

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

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

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2019	2017	2018	2019	2019/ 2014
Exploitation (versés pour l'Île-de-France)	2 339	0,8	0,1	5,3	4,6
dont contribution liées aux charges d'exploitation	2 007	0,3	0,3	6,6	4,4
Investissement	887	13,7	42,4	13,8	27,2
Subventions au titre du programme CPER	310	62,6	-20,2	71,0	69,7
dont Région, départements et Île-de-France Mobilités	291	88,9	-28,0	84,1	67,6
Subventions hors CPER	577	-6,3	86,7	-3,6	18,8
Total reçu par la SNCF pour le transilien	3 226	3,1	8,4	7,5	8,6

Source : SNCF Mobilités

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

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

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2018	2016	2017	2018(p)	2018/ /2013
Exploitation (perçues par les entreprises de TCUP)	3 367	-4,9	1,0	4,5	1,5
Compensations tarifaires versées par les AO	52	-16,4	-3,5	-23,2	-7,4
Subvention d'exploitation versée par les AO	3 310	-4,6	1,1	5,1	1,7
Investissement (perçu par les AO)	196	-4,6	0,4	14,5	-6,6
État	61	-23,3	-33,0	20,7	-19,4
Collectivités locales	127	48,7	39,1	10,1	11,3
Union européenne	8	-50,9	-57,4	51,2	-18,5
Total	3 562	-4,9	1,0	5,0	1,0

Source : enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Cerema, DGITM, Gart, UTP), année 2018 ; calculs SDES

A5.2 Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures

SNCF Réseau, qui assure la gestion des réseaux ferroviaires ferrés, est né de la fusion de Réseau ferré de France (RFF) en 2015 et de SNCF Infra. Voies navigables de France (VNF) est un établissement public administratif (Épa) en charge de la gestion de la majorité des voies navigables françaises. Les subventions publiques d'investissement destinées à SNCF Réseau augmentent de 38,1 % en 2019, celles destinées à VNF de 50,2 % pour atteindre 172,3 millions d'euros. La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) en charge depuis 2017 de la construction du canal qui reliera les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen, a bénéficié de 35,1 millions de subventions d'investissement en 2019.

LA RÉFORME FERROVIAIRE DE 2015 ET DE 2020

Depuis 2015, SNCF Réseau regroupait en un seul établissement public les équipes de Réseau ferré de France et de la branche Infrastructure de la SNCF. Jusqu'au 31 décembre 2019, SNCF Réseau était l'un des trois établissements publics à caractère industriel et commercial (Epic) composant le groupe SNCF, avec SNCF Mobilités et SNCF. Depuis le 1^{er} janvier 2020, les Epic ont disparu au profit de 5 sociétés. Parmi elles, SNCF Réseau est responsable de la sécurité des lignes et garantit l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients (29 entreprises ferroviaires et 12 entreprises autorisées).

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

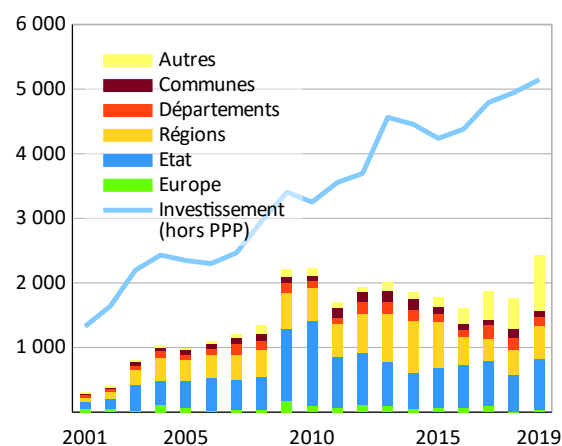
Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau	Evolution annuelle			
	2019	2017	2018	2019	2019/ 2014
Subventions d'investissement	2 435	15,8	-5,7	38,1	5,6
Communauté européenne	43	68,8	-95,6	866,7	-3,8
Etat + AFITF	777	1,2	-16,8	36,2	6,9
État (hors AFITF)	284	14,6	42,9	5,5	9,2
AFITF	493	-3,1	-39,4	63,7	5,7
Collectivités territoriales et autres	1 615	23,5	9,6	36,0	5,4
Régions	525	-17,3	10,3	35,3	-8,4
Départements	123	81,1	-9,9	-37,0	-5,6
Communes	106	-12,3	63,9	-20,3	-8,2
Autres	861	80,8	8,6	82,7	52,6

Source : SNCF Réseau

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

En millions d'euros



*Partenariat public-privé
Source : SNCF Réseau

HAUSSE DES TRANSFERTS PUBLICS

Avec 2,4 milliards d'euros en 2019, le montant des subventions d'investissement reçues par SNCF s'accroît de 38,1 %. Entre 2014 et 2019, il augmente de 5,6 % en moyenne annuelle.

Les subventions d'investissement de l'État (y compris AFITF) – (32 % des subventions totales) sont en hausse de 36,2 % en 2019. Entre 2014 et 2019, elles ont crû de 6,9 % en moyenne annuelle.

En 2019, les collectivités territoriales et les autres organismes ont versé 66 % des subventions d'investissement. Elles croissent de 36,0 % en 2019, et de 5,4 % par an depuis 2014.

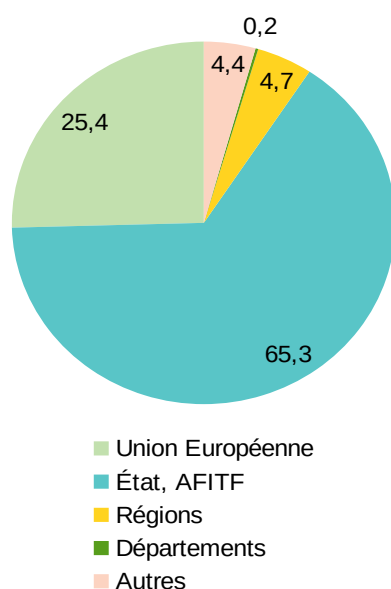
La part des organismes divers d'administration locale (Odal) et autres financeurs territoriaux, tels que la Métropole du Grand Paris, augmente ; elle est de 7 % en 2013, 27 % en 2018 et 35 % en 2019. Les subventions en provenance de l'UE, qui constituaient 15,5 % des subventions d'investissement en 2001, n'en représentent plus que 1,8 % en 2019 ; elles décuplent en 2019 par rapport à 2018.

LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT DE VNF AUGMENTENT DE MOITIÉ EN 2019

Les subventions de fonctionnement de Voies Navigables de France (VNF) (258,5 millions d'euros) progressent de 1,9 % en 2019. Les subventions d'investissement reçues par VNF augmentent cette année de 50,2 % pour atteindre 172,3 millions d'euros dont 112,5 millions provenant de l'État (y compris l'AFITF), 8,1 millions des régions et 43,8 millions de l'Union européenne. La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) était jusqu'au 31 mars 2020 un Epic, créé le 1^{er} mai 2017 par l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 et placé sous la tutelle du ministre chargé des transports. Le 1^{er} avril 2020, la SCSNE est devenue un établissement public local. Elle a pour mission principale de réaliser l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, dénommée « Canal Seine-Nord Europe ». Un partage de moyens en termes de comptabilité, ressources humaines, moyens logistiques est réalisé avec VNF. La SCSNE a bénéficié de 35,1 millions de subventions d'investissement en 2019 : 5,2 millions provenant de l'État, 5,4 millions des régions, 13,4 des départements et 11,1 millions de l'Union européenne.

Figure A5.2-3 Origine des subventions d'investissement versées à VNF en 2019

En %



Source : VNF

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

Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau	Evolutions annuelles				
	2019	2017	2018	2019	2019/ 2014	
Subventions de fonctionnement	258,5	0,8	2,3	1,9	0,0	
État	254,6	0,4	2,3	1,5	-0,1	
autres (regions, départements,communes, CCI...)	3,5	29,3	14,1	18,7	9,1	
Subventions d'investissement	172,3	-15,4	20,2	50,2	16,5	
État et AFITF	112,5	-10,2	15,4	39,0	25,7	
Régions	8,1	-60,6	4,9	-18,0	-18,1	
Départements	0,4	-63,1	574,5	-87,3	47,2	
Union européenne	43,8	-64,5	343,8	387,6	20,4	
Autres (communes, CCI...)	7,5	250,5	-12,4	-36,1	8,4	
Total	430,8	-4,3	7,3	16,9	5,0	

Source : VNF

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

Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles	
		2018	2019
Subventions d'investissement	35,1	123,0	24,0
État	5,2	-17,5	-21,1
Départements	13,4	n.s.	n.s.
Régions	5,4	n.s.	-34,5
Union européenne	11,1	185,7	-17,3

ns : non significatif.

Source : VNF

A6 Recettes publiques liées au transport

En 2019, les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élèvent à 53,0 milliards d'euros. Elles se stabilisent en 2019 (- 0,2 % après + 5,7 % en 2018). La TICPE représente à elle seule 59,1 % des recettes des administrations publiques liées au transport.

LES TAXES ET REDEVANCES DUES PAR LES PRODUCTEURS ET USAGERS

Les redevances sont des recettes perçues en échange de l'utilisation d'une infrastructure gérée par un organisme public. Ainsi, les compagnies aériennes versent en 2019 à l'aviation civile 1,6 milliard d'euros de redevances (soit 75 % des recettes du Budget annexe de contrôle et d'exploitation aériens - BACEA) pour les services de navigation aérienne ou d'atterrissage. Par ailleurs, des taxes sont payées par les usagers ou les producteurs de transport. Elles constituent des versements sans contrepartie directe, versées au budget général des administrations ou affectées au financement d'une action particulière. Dans le cas du transport aérien, il s'agit principalement de la taxe de l'aviation civile, également affectée au BACEA, d'un montant de 487 millions d'euros. Le produit fiscal le plus élevé provient de la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE), avec 31,3 milliards d'euros, en baisse de 1,8 %. La TICPE, sans être une taxe spécifique sur les transports, grève principalement, parmi les carburants, ceux destinés à un usage routier (*cf. encadré*). Depuis 2005, les régions et les départements bénéficient d'une partie de la TICPE collectée. La part destinée aux régions atteint 18,2 % en 2019, elle était de 16,5 % en 2010. Le produit du total des taxes carburants, dont la TICPE est la principale, représente 32,3 milliards d'euros en 2019 (y compris Drom) en baisse de 1,7 %. Il s'est accru depuis 2014 au rythme annuel de 5,3 % en moyenne, notamment après l'introduction, au 1^{er} avril 2014, d'une composante additionnelle de taxation relative à l'émission de dioxyde de carbone (*cf. encadré*). La taxe sur le certificat d'immatriculation représente 2,3 milliards d'euros (- 1,3 % en 2019). La taxe sur les contrats d'assurance automobile, versée aux administrations de la sécurité sociale et d'un montant de 1,0 milliard d'euros, est en diminution de 0,9 % en 2019.

Le financement par des « non-usagers »

À l'inverse, certains prélèvements reposent sur des assiettes indépendantes de l'utilisation des transports, mais sont affectés au financement d'actions liées au transport et à ses infrastructures. C'est notamment le cas du versement transport (VT) qui, avec 9,3 milliards d'euros, est la principale source de financement des transports collectifs urbains. Cette cotisation des entreprises, assise sur leur masse salariale, a progressé de 4,7 % en moyenne annuelle depuis cinq ans. Le VT est versé aux autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) par les entreprises qui emploient au moins onze salariés, travaillant à l'intérieur du périmètre des AOTU. Le produit du VT a progressé plus lentement en province (+ 3,8 % en moyenne annuelle depuis 2014) qu'en Île-de-France (+ 5,6 %). VNF qui a pour mission principale l'exploitation du réseau fluvial pour l'ensemble des usages, perçoit la redevance hydraulique (128 millions d'euros) qui remplace depuis le 1^{er} janvier 2020 la taxe hydraulique. Elle est acquittée par tous les gestionnaires d'un ouvrage ou d'un aménagement qui prélève ou rejette de l'eau sur le domaine public fluvial ainsi que celui qui utilise sa force motrice.

AUTRES RECETTES

Les recettes liées aux amendes pour infraction au code de la route diminuent de 5,4 % (1,6 milliard d'euros en 2019). Depuis 2014, elles ont augmenté en moyenne annuelle de 0,9 %. De cette recette, 1,4 milliard d'euros sont affectés au budget de l'État et aux collectivités territoriales, et 226 millions d'euros à l'AFITF pour la construction de nouvelles infrastructures. L'État perçoit des dividendes en tant que détenteur de tout ou partie d'entreprises de transports. Pour l'exercice comptable 2019, 537 millions d'euros sont payés par la SNCF aux actionnaires du groupe, tandis qu'Aéroports de Paris (ADP) verse 366 millions aux actionnaires de la société mère.

LES TAXES GÉNÉRALES

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

partie A : transport et activité économique

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

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Affectation	Niveau	Évolutions annuelles			
		2019	2017 d	2018 sd	2019 p	2019/ 2014
- Taxe à l'essieu	État	104	-40,1	2,0	2,0	-9,4
- Taxe annuelle sur les surfaces de stationnement	Région Île-de-France	70	-1,5	4,5	1,4	n.s.
- Taxe sur contrats d'assurance automobile	Sécurité sociale (depuis 2005)	1 008	6,8	-7,5	-0,9	-0,2
- Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	Sécurité sociale (en 2017)	768	-7,8	17,7	2,3	-1,5
- Dividendes des sociétés d'autoroute non concédées	État	0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
- Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation		1 586	3,1	-4,6	-5,4	0,9
dont	État et collectivités locales	1 360	-1,6	5,9	-4,8	1,6
	AFITF (à partir de 2005)	226	22,7	-39,3	-8,9	2,2
	FIPD, ACSé	0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
- Taxe sur l'aménagement du territoire	AFITF (à partir de 2006)	523	0,7	-8,5	10,8	-1,7
- Redevances domaniales	AFITF (à partir de 2005)	355	6,3	-1,1	2,2	2,5
- Certificats d'immatriculation	Régions	2 296	1,9	4,4	-1,3	2,0
Total route (hors TICPE)		6 710	1,0	0,0	-0,8	0,5
- Taxe sur les résultats des entreprises ferroviaires		226	n.s.	100,0	-50,0	n.s.
- Dividendes versés par SNCF aux actionnaires du groupe		537	n.s.	61,2	96,0	25,1
Total fer		763	n.s.	83,3	5,1	34,2
- Péages	VNF	15	2,0	3,7	4,6	0,6
- Taxe hydraulique	VNF	128	0,0	-15,0	12,9	-2,3
- Redevances domaniales	VNF	31	4,2	9,5	0,3	1,3
Total voies navigables		173	0,8	-9,6	9,7	-1,4
- Taxe de l'aviation civile	État	0	-92,9	-72,7	-100,0	-100,0
- Taxe de solidarité sur les billets d'avion	BACEA (1)	487	13,4	8,1	3,2	6,5
	FSD (2)	210	0,0	0,0	0,0	0,3
	BACEA depuis 2017	58	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
- Redevances de la circulation aérienne	BACEA	1 590	1,9	-1,5	-1,3	1,5
- Taxe d'aéroport	Aéroports (3)	1 004	4,9	0,7	-3,3	1,8
- Taxe sur les nuisances sonores aériennes (4)	Aéroports (redistribuée aux ménages)	50	-3,5	-3,8	10,6	2,6
- Dividendes d'ADP versés aux actionnaires de la société mère	État	366	1,2	31,0	7,0	14,9
Total transport aérien		3 765	3,9	3,1	0,4	4,1
- Dividendes des GPM (grands ports maritimes)	État	39	38,8	-45,9	160,0	9,4
Total ports		39	38,8	-45,9	n.s.	n.s.
- Total TICPE (TIPP avant 2010)		31 328	6,0	7,8	-1,8	5,7
dont	État	18 123	8,5	14,2	-2,8	7,6
	Odac	1 206	47,1	-8,5	17,3	n.s.
	Communes	376	0,0	0,0	229,8	n.s.
	Régions (aides aux entreprises)	5 716	-1,3	2,2	-3,3	3,8
	Départements (RMI)	5 815	0,1	-0,5	-4,9	-2,2
	Odal	92	n.s.	-7,0	-1,1	n.s.
- TGAP		426	-1,4	-26,4	4,7	-9,1
dont	ADEME	0	0,0	n.s.	n.s.	n.s.
	État	426	-7,1	291,3	4,7	12,3
- Taxe spéciale (Drom)	DOM (FIRT)	546	1,3	2,4	-0,9	2,3
Total taxes sur les carburants		32 300	5,7	7,1	-1,7	5,3
Total (hors versement transport)		43 711	5,8	6,2	-1,3	4,6
- Versement transport en province	Autorités organisatrices	4 554	2,4	1,9	5,4	3,8
	- dont à TCSP	2 968	2,4	1,9	5,4	4,4
	- dont autres de plus de 100 000 hab.	1 222	2,4	1,9	5,4	2,6
	- dont autres de moins de 100 000 hab.	364	2,4	1,9	5,4	3,3
- Versement transport Île-de-France	Île-de-France Mobilités	4 734	9,6	4,2	4,4	5,6
Total versement transport (5)		9 288	5,9	3,1	4,9	4,7
Total		52 999	5,8	5,7	-0,2	4,6

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

Notes :

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

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

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

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

(5) projections SDES.

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

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

La taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE)

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

La composante carbone dans la TICPE

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

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

Depuis 2015, les taxations du gazole et de l'essence convergeaient progressivement. En effet, le traitement fiscal privilégié accordé au gazole a été remis en cause. En 2018, l'augmentation du tarif du gazole liée à la fiscalité était de 10 centimes par litre, soit deux fois plus que pour le « sans plomb 95 ». En 2019, la fiscalité sur le gazole et sur le « sans plomb 95 » sont inchangées.

Figure A6.2 - TICPE unitaire par région en 2018 et 2019
En euros/hl

		Corse	Ile-de-France	Autres régions(1)
2019	Gazole	59,4	62,64 ⁽²⁾	60,75
	SP95-E5 et SP98	67,29 ⁽³⁾	70,04 ⁽²⁾	69,02
	SP95-E10	65,29	68,04 ⁽²⁾	67,02
2018	Gazole	59,4	62,64 ⁽²⁾	60,75
	SP95-E5 et SP98	67,29 ⁽³⁾	70,04 ⁽²⁾	69,02
	SP95-E10	66,29	68,04 ⁽²⁾	67,02

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

(2) Ce taux inclut la modulation de la fraction de la TICPE dédiée à Île-de-France mobilités, prévue à l'article 265 A ter.

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

Modulations régionales de la « TICPE régionale »

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

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

Source : DGDDI

Redevance de stationnement et forfait de post-stationnement

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

A7.1 Investissements en infrastructures de transport

Les dépenses d'investissements en infrastructures de transport augmentent en 2019 (+ 4,8 %) et atteignent 22,0 milliards d'euros, soit 3,8 % de la formation brute de capital fixe (FBCF) française. En moyenne entre 2014 et 2019, les dépenses d'investissement en infrastructures croissent de 1,1 % par an. Les investissements en infrastructures sur le réseau ferré sont également en forte augmentation et s'élèvent à 5,7 milliards d'euros en 2019

Les investissements en infrastructures de transport (y compris partenariats public-privé), avec 22,0 milliards d'euros, sont en hausse en 2019 (+ 4,8 %), alors que la formation brute de capital fixe (FBCF) s'accroît de 4,3 % en euros courants. Ils représentent 3,8 % de la FBCF française. En euros courants, les investissements ont crû de 1,1 % en moyenne annuelle depuis 2014.

LES INVESTISSEMENTS ROUTIERS RALENTISSENT LÉGÈREMENT

En 2019, les investissements dans le réseau routier représentent 44,6 % des investissements en infrastructures de transport. Leur montant global, 9,8 milliards d'euros, augmente de 1,9 % en 2019 (après + 6,1 % en 2018), mais baisse de 1,9 % en moyenne annuelle depuis 2014. Sur les routes départementales et les voies communales, qui représentent 98 % de la longueur du réseau routier français et où s'effectuent 66 % de la circulation, les dépenses d'investissement représentent les trois quarts des dépenses d'investissement routier. Elles augmentent en 2019 (+ 5,3 %) en lien avec la hausse des dépenses d'investissement des départements et des communes en voirie. Le réseau national hors autoroutes concédées représente 1,1 % de la longueur du réseau routier et recueille 18 % de la circulation.

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

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

	Niveau	Évolution annuelle				Structure		
	2019	2017	2018	2019	2019/ 2014	1990	2010	2019
Réseau routier	9 816	-1,5	6,1	1,9	-1,9	71,8	69,6	44,6
Réseau non concédé	8 423	-0,1	3,4	2,1	-2,8	60,1	52,5	38,3
Réseau départemental et communal	7 470	5,8	2,0	5,3	-1,6	43,6	41,9	34,0
Réseau national	953	-1,8	11,4	-17,3	-4,1	16,5	7,9	4,3
Réseau concédé (1)	1 393	-10,6	25,8	0,6	5,0	11,7	17,1	6,3
Réseau ferré principal	4 383	-8,4	5,3	12,4	-5,4	15,4	13,5	19,9
Réseau grande vitesse	550	-44,1	-66,0	176,4	-28,7	7,7	4,0	2,5
Réseau principal hors LGV	3 833	4,1	18,7	3,6	6,3	7,7	9,5	17,4
Transports collectifs urbains	6 310	23,2	6,6	5,1	13,6	6,4	11,0	28,7
Réseau ferré Ile-de-France	1 291	39,0	-30,6	11,5	4,7	1,3	2,3	5,9
RATP	1 462	2,7	1,8	9,3	10,7	2,3	3,2	6,6
Société du Grand Paris (2)	2 716	55,8	59,9	43,6	67,9	0,0	0,0	12,3
TCU de province (3)	1 779	10,1	10,1	10,1	7,9	2,8	5,6	8,1
Autres infrastructures	1 493	-13,1	31,9	2,0	10,4	6,4	5,9	6,8
Ports maritimes et fluviaux (4)	301	-11,9	10,3	0,0	-2,4	2,2	1,0	1,4
Aéroports de Paris	1 029	3,5	16,9	9,9	21,4	3,4	3,6	4,7
Voies navigables	163	-81,8	545,5	-28,2	-2,0	0,8	1,2	0,7
Total des investissements	22 002	2,2	7,5	4,8	1,1	100,0	100,0	100,0

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

(2) Estimation pour 2017 et 2018 à partir des rapports d'activité de la Société du Grand Paris, PLF 2020 pour 2019

(3) Estimation SDES pour 2017 à partir des données des enquêtes TCU du Cerema ; pour 2018 et 2019 montants estimés en supposant l'évolution identique à celle de 2017.

(4) Donnée 2018 pour les GPM (GPM de métropole).

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

Sources : estimations SDES, d'après DGFIIP ; DGCL ; Asfa ; Sncf Réseau ; RATP ; Cerema ; DGITM ; DGAC ; VNF

Les dépenses d'investissement en faveur du réseau national se replient nettement en 2019 (- 17,3 %) après une forte hausse en 2018 (+11,4 %). Les investissements sur le réseau concédé, qui ne représente que 0,8 % de la longueur du réseau routier mais 16 % de la circulation routière, augmentent fortement en 2019 (+20,0 %) comme en 2018 (+ 26,4 %).

DE TRÈS FORTS INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES EN 2019

2019 est une année historique en termes d'investissements ferroviaires, avec une enveloppe de 5,7 milliards d'euros (y compris le réseau ferré d'Île-de-France), en hausse de 617 millions par rapport à 2018. Les investissements ferroviaires sur le réseau principal, qui représentent 19,7 % des dépenses d'investissement en infrastructures, accélèrent en 2019 (+12,4 % après + 5,3 % en 2018). Y compris partenariats public-privé, les investissements s'élèvent à 4,4 milliards d'euros pour le réseau ferré principal. En 2019, les partenariats public-privé sont de 0,5 milliard d'euros. Ils atteignaient 2,4 milliards d'euros en 2014. Les investissements sur les lignes à grande vitesse rebondissent très fortement en 2019 (+ 176 % après - 66 % en 2018) tandis que les investissements sur le réseau principal hors LGV croissent de 3,6 % en 2019 mais ralentissent fortement par rapport à 2018 (+ 18,7 %). Cette hausse des investissements concerne principalement la rénovation et la modernisation sur le réseau ferré principal.

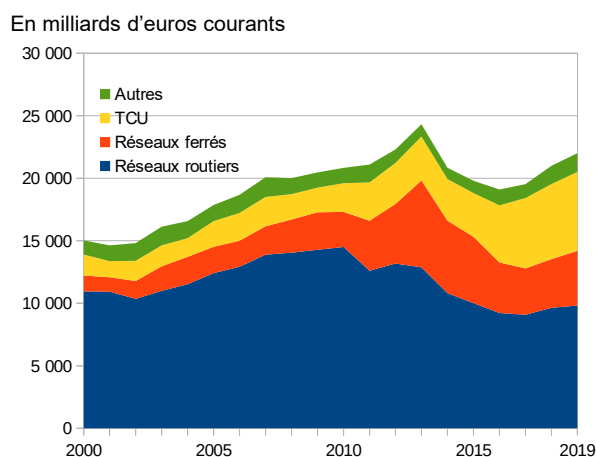
NOUVELLE HAUSSE DES INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS, TIRÉS PAR LES TRAVAUX DU GRAND PARIS

Les investissements en infrastructures de transports collectifs urbains (TCU) (y compris du réseau ferroviaire d'Île-de-France) représentent 28,3 % des investissements en infrastructures de transport, contre 6,4 % en 1990. Les investissements sont particulièrement dynamiques en Île-de-France du fait des travaux du Grand Paris (+ 43,6 % en 2019). Après une forte baisse des investissements sur le réseau ferré francilien en 2018, ceux-ci rebondissent en 2019 (+11,5 %) avec une montée en puissance des grands projets franciliens, EOLE sur le RER et Charles de Gaulle Express.

LES INVESTISSEMENTS DES AUTRES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT RALENTISSENT

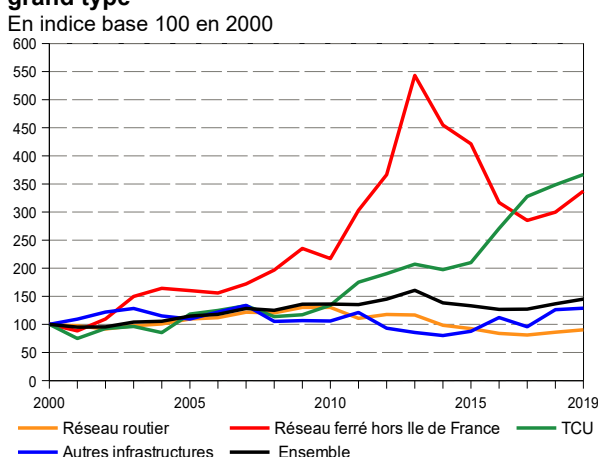
Les investissements dans les autres infrastructures de transport (ports, aéroports, voies fluviales) représentent près de 7 % des investissements d'infrastructures en 2019 et ralentissent très fortement en 2019 (+ 2,0 % après +31,9 %). Les investissements d'Aéroports de Paris poursuivent leur croissance (+ 9,9 %, voir fiche B3.2) tandis que les investissements en infrastructures de voies fluviales chutent en 2019 (- 28,2 %) après un niveau d'investissement exceptionnellement élevé en 2018.

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



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

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



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

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

A7.2 Financement des infrastructures (AFITF, PPP)

Les dépenses d'intervention opérationnelles de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) s'élèvent à près de 2,5 milliards d'euros. Elles contribuent à financer environ 11 % de l'investissement total en infrastructures de transport de la France. Le soutien de l'AFITF croît légèrement de 0,4 % en 2019 pour le transport routier, et plus fortement de 13,9 % pour les transports en commun. Le soutien de l'AFITF aux infrastructures ferroviaires rebondit de 19,9 % en 2019, après une baisse de 6,5 % en 2018.

AFITF : DES RESSOURCES EN HAUSSE

Les ressources de l'AFITF s'élèvent à près de 2,5 milliards d'euros en 2019, en hausse de 10,3 % par rapport à 2018. L'AFITF ne perçoit plus de subvention d'équilibre, son financement étant désormais assuré presque exclusivement par des taxes affectées, la seule exception notable étant la contribution exceptionnelle volontaire versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Les ressources pérennes de l'AFITF, qui lui sont expressément affectées en totalité (taxe sur les concessionnaires d'autoroutes), ou en partie (produit des redevances domaniales de concessions autoroutières, produit des amendes-radars) en application de son décret institutif modifié et codifié à l'article R1512-17 du Code des transports, s'élèvent à près de 1,2 milliard d'euros en 2019, montant proche de celui de 2018. Le produit des amendes-radar chute de 8,2 % en 2019 tandis que la taxe d'aménagement du territoire augmente de 10,8 %. Depuis 2015, l'AFITF bénéficie du versement d'une contribution volontaire exceptionnelle des sept sociétés concessionnaires d'autoroutes, pour un montant total de 1,2 milliard d'euros courants sur la durée des concessions autoroutières et qui se répartit en fonction du trafic de chaque concession. Ainsi 100 millions d'euros ont été versés à l'Agence en 2015, 2016 et 2018. Les versements à partir de 2019 s'élèvent à 60 millions d'euros et s'échelonnent jusqu'en 2030.

Ces ressources propres ont été complétées en 2019 par l'affectation d'une fraction de TICPE perçue par l'État pour un montant de 1,2 milliard d'euros, soit environ 6,6 % de la TICPE perçue. Ce montant représente 49 % des recettes totales de l'AFITF en 2019. Cette attribution de TICPE a, depuis 2015, pour objectif de se substituer au versement initialement envisagé de recettes relevant de l'écotaxe poids lourds, manque dans un premier temps compensé par une subvention annuelle d'équilibre (représentant encore 0,7 milliard d'euros en 2014). Cette recette fiscale - fluctuante en fonction des autres ressources - rebondit fortement en 2019 (17,3 %) après une baisse marquée en 2018 (- 8,5 %).

Figure A7.2-1 Recettes et dépenses de l'AFITF
Niveau en million d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2019	2017	2018	2019	2019/ 2014
Ressources (hors dotation en capital)	2 462	17,7	-7,0	10,3	7,2
Redevance domaniale	357	6,3	-1,1	2,7	2,6
Taxe d'aménagement du territoire	523	0,7	-8,5	10,8	-1,7
Produit des amendes radar	228	22,7	-39,3	-8,2	2,4
Contribution exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes	60	-100,0	ns	ns	ns
TICPE	1 206	47,2	-8,5	17,3	ns
Produits financiers	0	ns	ns	ns	ns
Produits exceptionnels	88	ns	ns	ns	ns
Subvention d'investissement Etat	0,0	ns	ns	ns	ns
Charges de fonctionnement et charges financières	2 127	6,8	17,8	-5,6	3,9
Résultat d'exploitation	335	ns	ns	ns	ns
Dépenses d'investissement	20	ns	ns	ns	ns
Fond de roulement	-220	ns	ns	-3,2	ns

Source : AFITF

Figure A7.2-2 Dépenses d'intervention de l'AFITF
Niveau en million d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles				
	2019	2017	2018	2019	2019/2014	
Opérations hors CPER	1 759,3	12,2	-1,2	18,1	11,2	
Routier	641,2	6,1	22,7	0,3	14,0	
Ferroviaire	924,9	21,7	-20,2	36,5	13,2	
Fluvial	102,1	-4,8	9,9	17,8	24,1	
Maritime	11,1	-7,8	-20,6	-43,5	-9,3	
TCA (*)	80,0	-25,2	96,7	19,6	-11,6	
CPER et assimilé	689,1	-4,5	27,0	-6,3	0,5	
Routier	304,6	0,9	4,3	0,5	-3,9	
Ferroviaire	156,0	-6,0	94,2	-30,4	-1,7	
Fluvial	0,5	0,0	-100,0	ns	ns	
Maritime	28,0	-10,7	18,0	-5,1	18,5	
TCA	200,0	-11,8	21,2	11,8	10,8	
Divers (**)	15,8	-1,4	410,7	-95,4	14,1	
TOTAL	2 464,3	6,7	19,4	-4,2	7,5	
Total routier	945,8	4,2	16,1	0,4	6,1	
Total ferroviaire	1 080,9	17,6	-6,5	19,9	10,1	
Total fluvial	102,6	-4,8	9,2	18,3	24,2	
Total maritime	39,1	-9,3	-1,2	-20,5	5,3	
Total TCA	280,0	-14,7	35,3	13,9	0,9	

(*) Transports collectifs d'agglomération

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

Source : AFITF (montants payés)

LES DÉPENSES D'INTERVENTION EN LÉGER REPLI

Les dépenses d'intervention opérationnelles de AFITF s'élèvent à près de 2,5 milliards d'euros en 2019, en léger repli de 4,2 % après une augmentation très forte de 19,4 % en 2018. Le solde du paiement de la dette pour le projet Ecomouv, à hauteur de 326 millions d'euros, expliquait la majeure partie de la hausse entre 2017 et 2018.

En 2019, le premier poste de dépenses d'intervention de l'AFITF concerne le transport ferroviaire : les dépenses s'élèvent à 1,08 milliard d'euros et rebondissent fortement de 19,9 % par rapport à 2018. Elles s'effectuent au titre notamment des matériels roulants des trains d'équilibre du territoire (397 M€), des LGV (311 M€), des opérations inscrites aux contrats de plan État-région (156 M€), des interventions sur le réseau existant (139 M€), des opérations orientées fret (46 M€) et du tunnel euralpin Lyon-Turin (32 M€).

Viennent ensuite les dépenses d'intervention en faveur de la route qui s'élèvent à 945,8 millions d'euros en 2019, en légère augmentation (+ 0,4 %) par rapport à 2018. Elles se répartissent dans les dépenses d'interventions de sécurité et de régénération sur le réseau existant (482 M€), dans les opérations inscrites aux contrats de plan État-région (305 M€) et les infrastructures structurantes (159 M€).

Les dépenses d'intervention de l'AFITF en faveur des transports collectifs d'agglomération (TCA) s'élèvent à 280,0 millions d'euros et augmentent de nouveau fortement en 2019 de près de 14,0 %. Les opérations ayant bénéficié des autorisations d'engagement les plus importantes (supérieures à 20 M€) en 2019 sont le prolongement du RER E à l'ouest, le schéma directeur du RER B (opérations de modernisation de la ligne), la création de la ligne de tramway T12 Express (Massy-Évry), la création du tramway T9 entre Paris et Orly, la création du tramway T10 entre Clamart et Antony.

Viennent ensuite, en 2019, les dépenses pour le fluvial (103 M€), le maritime (39 M€) et les premières conventions passées au titre du « plan vélo » (1 M€ seulement d'avances, car l'ensemble des conventions a été passé en décembre). Les dépenses pour les opérations diverses et le support représentent environ 16 millions d'euros en 2019 et couvrent notamment un concours financier à la réalisation du Programme exceptionnel d'investissement (PEI) pour la Corse et un concours financier à l'Etat (délégation à la sécurité routière) pour procéder au remboursement de l'adaptation de la signalisation routière réalisée par les collectivités territoriales à la suite de la mise en oeuvre de la réduction de 90 km/h à 80 km/h sur certaines routes à double sens.

CONTRATS DE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ

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

Contrats de plan État-région

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

Plan en faveur des mobilités du quotidien

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

A8. Échanges extérieurs de services de transport

En 2019, les services de transport participent à 22,3 % des importations (FAB) et 14,2 % des exportations de services (FAB, voir encadré) avec respectivement 49,6 milliards d'euros et 33,1 milliards d'euros. En 2019, les importations de services de transport sont en hausse de 1,4 % et les exportations, de 7,7 %. Le solde, déficitaire, des échanges de services de transport diminue en 2019 à - 16,4 milliards d'euros contre - 18,1 milliards d'euros en 2018.

LE TRANSPORT RÉDUIT SON DÉFICIT EXTÉRIEUR EN 2019

En 2019, le déficit des échanges extérieurs de services de transports se réduit : 16,4 milliards d'euros contre 18,1 milliards d'euros en 2018. Les importations (49,6 milliards d'euros) ralentissent (+ 1,4 % en 2019 contre + 7,8 % en 2018). Depuis 2014, elles ont progressé de 3,9 % en moyenne annuelle. Les exportations (33,1 milliards d'euros) rebondissent (+ 7,7 % après - 3,8 % en 2018). Depuis 2014, elles ont progressé de 2,0 % en moyenne annuelle.

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

En milliards d'euros, évolutions annuelles en %

En milliards d'euros

par fonction	Niveau	Evolution annuelle				par fonction	Niveaux			
	2019 (p)	2017 (sd)	2018 (sd)	2019 (p)	2019/ 2014 (p)		2014	2017	2018 (sd)	2019 (p)
Exportations	33,1	9,1	-3,8	7,7	2,0	Solde des échanges	-11,0	-13,4	-18,1	-16,4
Transport de voyageurs	6,8	3,3	-18,9	8,1	-0,2	Transport de voyageurs	0,4	0,2	-1,0	-0,4
Transport de marchandises	20,7	14,7	1,4	9,9	2,8	Transport de marchandises	-6,7	-8,2	-12,5	-12,2
Logistique (1) et transport par conduite	5,7	0,8	0,0	-0,1	2,0	Logistique (1) et transport par conduite	-4,7	-5,3	-4,6	-3,8
Importations	49,6	6,7	7,8	1,4	3,9					
Transport de voyageurs	7,2	9,3	-3,8	-0,8	2,2					
Transport de marchandises	32,9	4,3	16,9	5,1	5,9					
Logistique (1) et transport par conduite	9,5	11,0	-6,6	-8,2	-0,9					

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

La somme des arrondis peut différer de l'arrondi de la somme ; (p) provisoire (sd) semi-défini

Source : Insee, comptes nationaux base 2014, mai 2020

L'ESSENTIEL DES ÉCHANGES CONCERNE LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

En 2019, 62,4 % des exportations et 66,4 % des importations de transport concernent le transport de marchandises. En 2019, les importations de marchandises augmentent de 5,1 %, à un rythme voisin de la tendance moyenne annuelle des cinq dernières années (+ 5,9 %). Les exportations accélèrent en 2019 (+ 9,9 % après une hausse de 1,4 % en 2018). Sur les cinq dernières années elles augmentent en moyenne de 2,8 %. Le solde des échanges pour le transport de marchandises se réduit légèrement en 2019 à - 12,2 milliards d'euros après - 12,5 milliards d'euros en 2018.

Le transport de voyageurs représente 20,4 % des exportations de services de transport en 2019 (22,7 % en 2014) et 14,5 % des importations de services de transport (15,7 % en 2014). Le solde des échanges reste négatif en 2019 (- 0,4 milliard d'euros). Les échanges de services de voyageurs concernent principalement le transport aérien qui représente 85,8 % des exportations de services de transport de voyageurs et 89,5 % des importations.

Les importations des autres activités (logistique, entreposage, transport par conduite, etc.) continuent de baisser en 2019 (- 8,2 % après 6,6 % en 2018). Depuis 2014, elles baissent en moyenne annuelle de 0,9 %. Les exportations sont quasi stables en 2019 (- 0,1 %) et progressent en moyenne annuelle de 2,0 % depuis 2014. Au total, le solde des échanges, - 3,8 milliards d'euros, se réduit de nouveau en 2019, à un niveau inférieur à celui de 2014 (- 4,7 milliards d'euros).

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

Les exportations de transport maritime et fluvial, qui représentent 38,9 % des exportations de transport, augmentent de 8,5 % en 2019 et de 3,2 % en moyenne annuelle depuis 2014. Les importations (19,3 % des importations de transport) augmentent de 10,1 % en 2019 et de 9,0 % en moyenne annuelle depuis 2014. Le solde des échanges s'établit à + 3,3 milliards d'euros en 2019 (+ 3,2 milliards d'euros en 2018).

Le solde des échanges de transports routiers, principale composante du déficit total des échanges extérieurs, se réduit très légèrement (- 14,0 milliards d'euros en 2019, - 14,2 milliards d'euros en 2018). Les importations de transports routiers (40,5 % des importations de services de transport) ralentissent en 2019 (+1,8 % après +12,1 % en 2018) à un rythme inférieur à la moyenne annuelle depuis 2014 (+ 4,8 %).

partie A : transport et activité économique

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

En milliards d'euros, évolutions annuelles en%

En milliards d'euros

par mode	Niveau	Evolution annuelle			
	2019 (p)	2017	2018 (sd)	2019 (p)	2019/2014 (p)
Exportations	33,1	9,1	-3,8	7,7	2,0
Transports ferroviaires	1,3	-10,4	-9,5	20,1	1,7
Transports routiers	6,1	8,3	-7,4	10,1	3,6
Transports maritimes et fluviaux	12,9	19,1	5,4	8,5	3,2
Transports aériens	7,2	6,8	-16,0	8,9	-1,0
Logistique (1) et transport par conduite	5,7	0,8	0,0	-0,1	2,0
Importations	49,6	6,7	7,8	1,4	3,9
Transports ferroviaires	2,1	1,5	6,2	0,7	5,9
Transports routiers	20,1	-0,1	12,1	1,8	4,8
Transports maritimes et fluviaux	9,6	16,1	34,4	10,1	9,0
Transports aériens	8,4	11,1	-2,5	3,7	2,5
Logistique (1) et transport par conduite	9,5	11,0	-6,6	-8,2	-0,9

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

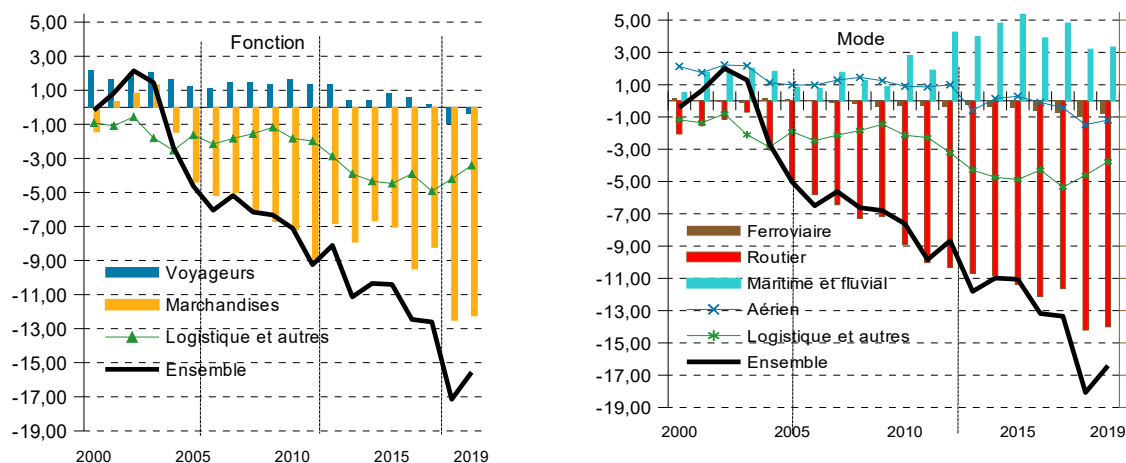
Source : Insee, comptes nationaux base 2014, mai 2020 ; (p) provisoire (sd) semi-défini

Après une forte augmentation en 2017 et une contraction en 2018 (- 2,5 %), les importations de transport aérien reprennent en 2019 (+ 3,7 %) à un rythme supérieur à sa moyenne annuelle depuis 2014 (+ 2,5 %). Les exportations de transports aériens rebondissent fortement (+ 8,9 % en 2019 contre -16,0 % en 2018) et le déficit des échanges se réduit légèrement passant de 1,5 milliard d'euros en 2018 à 1,2 milliard d'euros en 2019.

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

En milliards d'euros

En milliards d'euros



Source : Insee, comptes nationaux base 2014, mai 2020

Les échanges de services de transports

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

A9. Investissements du secteur à l'étranger et investissements étrangers dans le secteur en 2019

Fin 2019, les entreprises françaises du secteur des transports et de l'entreposage détiennent des stocks d'investissements directs de 14,5 milliards d'euros à l'étranger (1,1 % des investissements totaux français à l'étranger), essentiellement dans le secteur de l'entreposage et des services auxiliaires (8,4 milliards d'euros) et dans l'Union européenne (7,8 milliards d'euros). Le stock d'investissements à l'étranger des entreprises françaises du secteur des transports est en hausse de 25,7 % en 2019.

Le secteur des transports et de l'entreposage bénéficie de 15,6 milliards d'euros d'investissements directs étrangers en 2019, soit 2,0 % des investissements étrangers en France. Les investissements étrangers en France dans le secteur des transports ont augmenté de 1,6 % en 2019.

Fin 2019, les stocks d'investissements directs à l'étranger des entreprises françaises de transport sont en hausse de 25,7 %, plus dynamiques que l'ensemble des investissements français à l'étranger de l'ensemble des entreprises françaises (+ 4,2 % en 2019). Le transport ne représente qu'une faible part (1,1 %) des investissements à l'étranger.

Les investissements étrangers dans des entreprises de transport françaises s'élèvent à 15,6 milliards d'euros et progressent de 1,6 % en 2019. Le secteur des transports et de l'entreposage bénéficie de 2,0 % des investissements étrangers totaux.

Figure A9-1 Investissements internationaux par secteur investisseur

Niveau en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	niveau	évolutions annuelles		
	2019 (p)	2017	2018 (sd)	2019 (p)
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	14,5	14,8	22,2	25,7
Dont terrestres et par conduite	1,4	27,9	37,5	0,3
Dont transports par eau	2,6	ns	268,6	122,4
Dont transports aériens	1,6	-62,6	137,5	28,8
Dont entreposage et services auxiliaires	8,4	3,6	2,1	9,2
Rappel : Total tous secteurs confondus	1 364,4	-1,5	9,0	4,2
Investissements étrangers en France dans le transport	15,6	61,6	0,7	1,6
Dont terrestres et par conduite	4,3	355,5	-5,4	-3,0
Dont transports par eau	3,2	38,4	5,7	10,4
Dont transports aériens	1,0	ns	465,5	247,0
Dont entreposage et services auxiliaires	6,8	22,1	-0,3	-8,0
Rappel : Total tous secteurs confondus	716,7	4,4	3,6	4,9

Source : Banque de France ; (p) provisoire (sd) semi-définitif

Figure A9-2 Investissements internationaux par zone géographique

Niveau en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

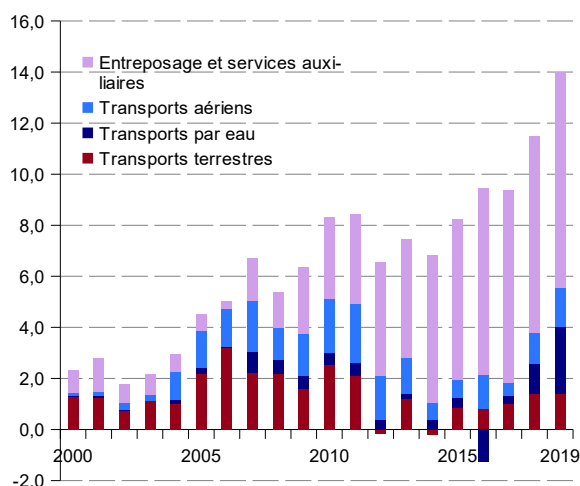
	Niveau	Évolution annuelle		
	2019 (p)	2017	2018 (sd)	2019 (p)
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	14,5	14,8	22,2	25,7
Union européenne	7,8	-3,4	14,1	14,2
Zone euro	6,8	-10,8	18,0	14,9
Autres pays de l'UE à 28 hors PECO	0,8	50,3	21,8	7,8
PECO membres de l'UE à 28	0,2	107,7	-48,3	15,7
Autres pays	6,7	70,1	36,3	42,3
Autres pays industrialisés	4,6	34,9	44,7	42,2
Reste du monde	2,1	225,4	21,0	42,5
Investissements directs étrangers en France dans le transport	15,6	61,6	0,7	1,6
Union européenne	11,4	69,5	-0,8	4,1
Zone euro	10,9	70,5	0,3	4,1
Autres pays de l'UE à 28 hors PECO	0,6	54,3	-17,9	1,7
PECO membres de l'UE à 28	0,0	33,5	-24,0	-24,3
Autres pays	4,2	43,9	4,5	-4,4
Autres pays industrialisés	2,0	54,4	1,2	-10,1
Reste du monde	2,2	33,6	8,2	1,6

Source : Banque de France ; (p) provisoire (sd) semi-définitif

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

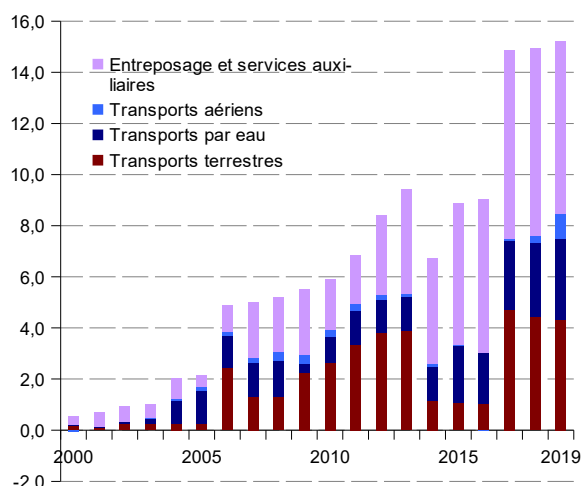
L'entreposage et les services auxiliaires sont la principale cible des investissements des entreprises françaises à l'étranger avec 8,4 milliards d'euros en 2019. Ils progressent de 9,2 % en 2019. Les transports par eau représentent 18,1 % des investissements des entreprises françaises de transport, les transports aériens 10,7 %, les transports terrestres et par conduites 9,6 %. Les activités de poste et de courrier, prises en compte depuis 2016 représentent 3,4 % des investissements.

Figure A9-3 Investissements français à l'étranger par secteur
En milliards d'euros



Source : Banque de France

Figure A9-4 Investissements étrangers en France par secteur
En milliards d'euros



Source : Banque de France

L'entrepotage et les services auxiliaires sont également le principal secteur des transports destinataire des investissements étrangers en France avec 6,8 milliards d'euros en 2019. Ils baissent de 8,0 % en 2019. Les transports terrestres et par conduites représentent 27,1 % des investissements étrangers dans le transport en France, les transports par eau 20,5 % et les transports aériens 6,1 %. Les activités de poste et de courrier, prises en compte depuis 2016 représentent 2,7 % des investissements.

LA ZONE EURO, PRINCIPALE ZONE D'ÉCHANGE DES INVESTISSEMENTS

Les investissements des entreprises françaises à l'étranger s'orientent d'abord vers l'Union européenne (53,7 % du total) : ils restent essentiellement localisés dans les pays de la zone euro, en hausse de 14,9 % en 2019. Les investissements hors union européenne, qui représentent 6,7 milliards d'euros en 2019, sont néanmoins plus dynamiques et croissent de 42,3 % en 2019. Les investissements étrangers en France dans le secteur des transports proviennent principalement de l'Union européenne (73,1 % en 2019). Ils progressent de 4,1 % en 2019 tandis que les investissements en provenance de pays hors Union européenne baissent de 4,4 % en 2019.

Méthodologie

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

Les données de l'année n-1 et n-2, provisoires, peuvent être révisées. Ainsi, des améliorations méthodologiques importantes à partir des données 2017 (intégration de l'exploitation des comptes annuels des entreprises et des résultats d'enquêtes spécifiques auprès des entreprises résidentes sur leurs avoirs et engagements vis-à-vis de l'étranger notamment) ont conduit à une révision à la hausse des données 2017 et 2018. Les données de l'année 2017 et celles des années précédentes ne sont donc pas directement comparables.

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

En 2019, les prix du transport aérien (+ 1,5 %) et du transport routier (+ 1,6 %) connaissent les plus fortes hausses. Les prix du transport maritime (- 1,5 %) se replient. Les prix du transport ferroviaire (+ 0,1 %) et du transport fluvial (- 0,2 %) varient faiblement. Dans le même temps, les évolutions sont globalement orientées à la hausse dans l'entreposage et la logistique : pour la messagerie, fret express (+ 4,5 %), pour l'entreposage (+ 1,3 %) et pour les autres services de poste et de courrier (+ 0,5 %), tandis que les prix stagnent pour la manutention (+ 0,0 %).

HAUSSE DES PRIX DANS LE FRET ROUTIER

Sur l'année 2019, les prix du transport routier de fret augmentent (+ 1,6 %) par rapport à 2018, poursuivant la tendance entamée en 2017. L'évolution annuelle moyenne observée entre 2014 et 2019 est positive (+ 0,5 %). Toutes les composantes progressent en 2019 : les prix du transport de fret de proximité (+ 1,5 %), du transport de fret interurbain (+ 1,6 %) et ceux du transport international (+ 2,1 %).

QUASI-STABILITE DES PRIX DANS LE FRET FERROVIAIRE

Sur l'année 2019, les prix du fret ferroviaire sont quasi stables (+ 0,1 %). Ils ralentissent fortement en comparaison du rebond de l'année 2018 (+ 3,2 %). Ceci reflète des situations très différentes entre le marché domestique et le marché extérieur : les prix du marché national baissent (- 1,4 %) après une importante augmentation en 2018 (+ 4,6 %), tandis que les prix sur le marché international augmentent de nouveau (+ 1,5 %). Les prix du transport ferroviaire sont quasi stables entre 2014 et 2019 (-0,1 % en moyenne).

BAISSE DES PRIX DANS LE FRET MARITIME

Les prix du transport maritime se replient en 2019 (- 1,5 %). Malgré le rebond des prix entamé en 2017, leur évolution de 2019 rejoint la tendance baissière des cinq dernières années (- 2,3 % par an en moyenne).

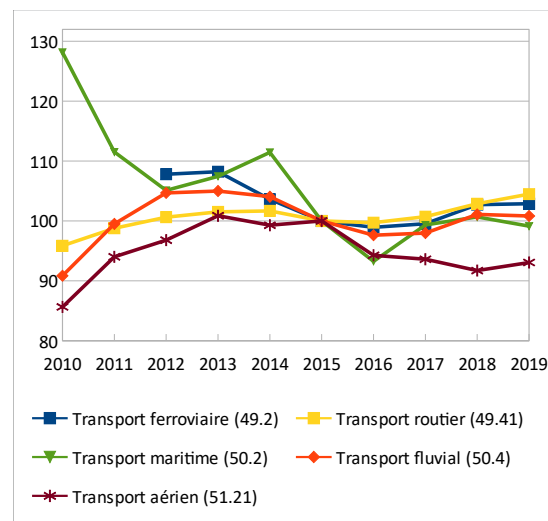
Figure A10.1 Évolution des prix du transport de fret

Indice en base 100 - 2015 et évolutions annuelles en %

	Indice	Évolutions annuelles			
	2019	2017	2018	2019	2019 /2014
Transport ferroviaire (49.2)	102,9	0,6	3,2	0,1	-0,1
National	102,6	1,0	4,6	-1,4	-0,4
International	103,6	0,2	1,8	1,5	1,0
Transport routier (49.41)	104,5	1,0	2,1	1,6	0,5
Transport de fret de proximité	102,2	0,2	0,5	1,5	0,6
Transport de fret interurbain	105,1	1,2	2,5	1,6	0,6
Transport international	105,1	0,4	2,5	2,1	0,9
Transport maritime (50.2)	99,1	6,5	1,3	-1,5	-2,3
Transport fluvial (50.4)	100,8	0,4	3,2	-0,2	-0,6
National	103,3	0,3	4,8	1,6	-0,2
International	102,4	2,4	-1,1	-3,1	0,2
Transport aérien (51.21)	93,1	-0,7	-2,0	1,5	-1,3

Figure A10.2 Indices de prix du transport de fret

Indices en moyenne annuelle en base 2015



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

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

Sources : Insee ; SDES, Base 2015

partie A : transport et activité économique

LÉGÈRE DIMINUTION DES PRIX DU FRET FLUVIAL EN 2019

Les prix du transport fluvial baissent en 2019 (- 0,2 % par rapport à l'année 2018) après une évolution positive l'an dernier (+ 3,2 %). Entre 2014 et 2019, les prix du transport fluvial diminuent de - 0,6 % par an en moyenne.

ACCROISSEMENT DES PRIX DU FRET AÉRIEN

En 2019, les prix dans le transport aérien de fret ont progressé (+ 1,5 %) par rapport à 2018. Cette augmentation rompt avec la tendance observée entre 2014 et 2019 de - 1,3 % par an en évolution annuelle moyenne.

STAGNATION DES PRIX DE LA MANUTENTION ET AUGMENTATION DES PRIX DE L'ENTREPOSAGE

En 2019, les prix de l'entreposage augmentent (+ 1,3 %) par rapport à l'année 2018, aussi bien dans l'entreposage non frigorifique (+ 1,6 %) que dans l'entreposage frigorifique (+ 1,0 %). Les prix de la manutention sont atones (+ 0,0 %). Cette situation se retrouve principalement dans la manutention portuaire (+ 0,0 %) alors que la manutention non portuaire augmente légèrement (+ 0,6 %).

FORTE HAUSSE DES PRIX DANS LA MESSAGERIE

En 2019, les prix de la messagerie et du fret express (+ 4,5 %) sont en hausse. Cette croissance des prix se poursuit depuis 2016. Les prix des autres services de poste et de courrier augmentent plus modérément (+ 0,5 %).

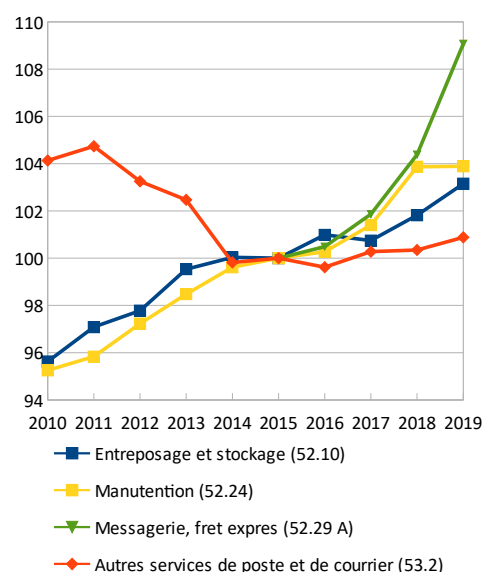
Figure A10.3 Évolution des prix des activités logistiques

Indice en base 100- 2015 et évolutions annuelles en %

	Indice 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019 /2014
Entreposage et stockage (52.10)	103,2	-0,2	1,1	1,3	0,6
Frigorifique	99,1	-1,6	-0,7	1,0	-0,5
Non frigorifique	104,0	-0,1	1,3	1,6	0,9
Manutention (52.24)	103,9	1,1	2,4	0,0	0,8
Portuaire	102,2	1,2	0,8	0,0	0,6
Non portuaire	106,7	0,7	4,5	0,6	1,1
Messagerie, fret express (52.29 A)	109,1	1,4	2,5	4,5	nd
Autres services de poste et de courrier (53.2)	100,9	0,7	0,1	0,5	0,2
National	103,2	0,6	0,7	1,1	0,1
International	92,7	1,2	-2,7	-1,6	-1,5

Figure A10.4 Indices de prix des activités logistiques

Indices en moyenne annuelle base 2015



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

Champ : France entière.

Sources : Insee ; SDES, Base 2015

À savoir

Les indices de prix des transports de fret, de l'entreposage et des services auxiliaires de transport s'inscrivent dans le dispositif européen d'indices de prix à la production des services aux entreprises révisés par le règlement européen des statistiques de court terme (règlement CE dit « STS » n°1165/98 du conseil du 19 mai 1998, modifié par le règlement CE n°1158/2005 du conseil du 6 juillet 2005).

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

partie B

Entreprises françaises de transport

— Le secteur des « transports et entreposage » comptait 174 800 entreprises fin 2018 (+ 20,9 % par rapport à fin 2017). Avec 217 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2018 (+ 4,6 % par rapport à 2017), les entreprises de transport réalisent 5,4 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture). Au sein des « transports et entreposage », le secteur du transport routier de marchandises (TRM) représentait en 2018 24 % des entreprises, employait 26 % des salariés et réalisait 23 % du chiffre d'affaires. Le chiffre d'affaires des entreprises de la messagerie, fret express a progressé de 7,4 % en 2018 pour atteindre 7,9 milliards d'euros. En Île-de-France, la production de l'Épic RATP continue d'augmenter en 2019 ; ses investissements croissent sensiblement (+ 9,1%). Après une baisse de l'activité en 2018 liée aux grèves perlées du deuxième trimestre, les comptes de SNCF Mobilités rebondissent en 2019 malgré les grèves de fin d'année, l'excédent brut d'exploitation augmente ainsi de 59,8 % Dans le transport maritime, la production a nettement augmenté en 2018 (+ 12 1%). La tendance serait à la baisse en 2019 dans le secteur « passagers ». La production des compagnies aériennes s'est accrue en 2018 (+ 3,8 %). En 2019, leur activité augmenterait. Aéroports de Paris (ADP) continue d'investir en 2019 et sa dette financière à moyen et long termes augmente encore.



B1. Démographie des entreprises

Fin 2018, le secteur des transports et entreposage compte 174 800 entreprises soit 20,9 % de plus que fin 2017. En 2019, hors nouvelles immatriculations sous le régime du micro-entrepreneur, la création d'entreprises reste dynamique avec 30 300 nouvelles entreprises, soit 11,6 % de plus qu'en 2018. La part des nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs augmente pour la huitième année consécutive et atteint le taux record de 63,5 % de l'ensemble des créations. Le secteur des transports et entreposage est le deuxième plus gros contributeur de l'ensemble de l'économie marchande à la hausse des créations totales en 2019. Les défaillances augmentent pour la troisième année consécutive (+ 3,1 %) avec 2 108 redressements judiciaires.

EN 2018, LE NOMBRE D'ENTREPRISES ENREGISTRÉ SA PLUS FORTE PROGRESSION DEPUIS TREIZE ANS

Entre le 31 décembre 2005 et le 31 décembre 2018, le nombre d'entreprises (unités légales) n'a cessé de progresser dans le secteur « Transports et entreposage ». La hausse en 2018 est la plus forte (+ 20,9 %) sur la période. Au total, on dénombre 174 782 entreprises au 31 décembre 2018.

Pour la première fois depuis 2003 le secteur des « activités de poste et de courrier » comprenant notamment la livraison à domicile, devient le plus fort contributeur à l'augmentation du nombre d'entreprises : 17 574 unités de plus que l'année précédente soit + 105,3 %. Pour chacun des grands sous-secteurs (transport de voyageurs, transport de marchandises, autres services de transport et activités de poste et de courrier), la hausse de 2018 est supérieure à celle en moyenne annuelle depuis 2013.

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

Niveau en unités, évolutions annuelles en %

	Niveau 31 déc. 2018	Évolutions annuelles 31 déc. 2018	31 déc. 2018/ 31 déc. 2013
Transport de voyageurs	79 707	13,7	12,4
Taxis (et VTC)	68 133	16,1	14,1
Routier (cars)	7 150	-1,6	1,1
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	4 424	6,2	12,3
Transport de marchandises	47 830	5,0	2,5
Routier de fret et services de déménagement	46 634	5,1	2,5
Autre transport de marchandises	1 196	0,5	-0,3
Autres services de transport	12 987	6,0	5,4
Activités de poste et de courrier	34 258	105,3	80,5
Transports et entreposage	174 782	20,9	12,1

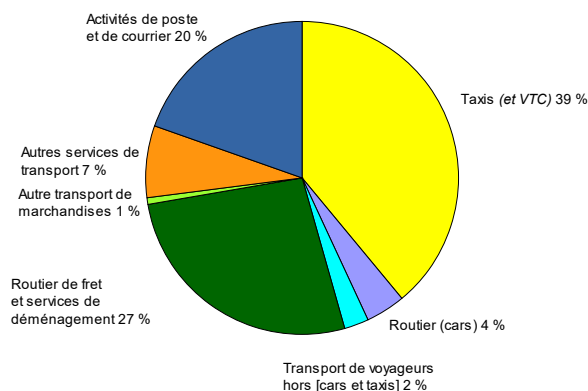
Note : (sd) = semi-définitif.

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

Source : Insee, Sirene

Figure B1.2 Répartition sectorielle au 31 décembre 2018 des entreprises de transports et entreposage

En % du nombre d'entreprises



Source : Insee, Sirene

LES TRANSPORTS ET ENTREPOSAGE, DEUXIÈME SECTEUR AYANT LE PLUS PROGRESSÉ EN NOMBRE DE CRÉATIONS TOTALES EN 2019

En 2019, dans l'ensemble des secteurs de l'économie marchande (hors agriculture, sylviculture et pêche), les créations totales (y compris nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs) progressent de 17,9 % (soit 123 974 créations de plus qu'en 2018). Le secteur des « transports et entreposage » avec une augmentation des créations de 12 607 unités (soit + 17,9 % par rapport à l'année précédente) est ainsi, avec une part de 10,2 %, le deuxième plus gros contributeur de l'économie marchande après le secteur des Activités Spécialisées, Scientifiques et Techniques.

partie B : entreprises françaises de transports

Figure B1.3 Créations d'entreprises hors nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs, dans le secteur transports et entreposage

Niveau en unités, taux de création en %

	Niveau 2019	Taux de création		
		2018	2019	2015-2019 annuel moyen
Transport de voyageurs	11 999	17,2	15,1	16,8
Taxis (et VTC)	11 392	19,7	16,7	18,9
Routier (cars)	143	1,9	2,0	4,1
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	464	9,1	10,5	12,9
Transport de marchandises	4 259	8,1	8,9	7,2
Routier de fret et services de déménagement	4 189	8,2	9,0	7,3
Autre transport de marchandises	70	5,5	5,9	5,4
Autres services de transport	983	8,0	7,6	8,0
Activités de poste et de courrier	13 102	62,6	38,2	35,2
Transports et entreposage	30 343	18,8	17,4	14,9

Champ : cf. figure B1.1.

Source : Insee, Sirene

Figure B1.4 Nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs dans le secteur transports et entreposage

Niveau en unités, taux de création en %

	Niveau 2019	Taux de création		
		2018	2019	2015-2019 annuel moyen
Transport de voyageurs	3 429	5,8	4,3	6,9
Taxis (et VTC)	3 037	6,3	4,5	7,0
Routier (cars)	156	2,4	2,2	6,0
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	236	4,5	5,3	5,8
Transport de marchandises	1 519	2,4	3,2	2,3
Routier de fret et services de déménagement	1 494	2,4	3,2	2,3
Autre transport de marchandises	25	1,8	2,1	1,6
Autres services de transport	620	4,1	4,8	4,5
Activités de poste et de courrier	47 143	225,2	137,6	199,7
Transports et entreposage	52 711	29,9	30,2	20,8

Champ : cf. figure B1.1.

Source : Insee, Sirene

LA HAUSSE DES CRÉATIONS D'ENTREPRISES CLASSIQUES SE POURSUIT EN 2019

Le nombre de créations d'entreprises classiques (hors immatriculations de micro-entrepreneurs) dans le secteur des transports et de l'entreposage, augmente de 11,6 % en 2019, avec 30 343 nouvelles entreprises, dépassant ainsi l'ancien record de 2018 (27 200 entreprises créées). Le taux de création (rapport entre le nombre de créations dans l'année et le nombre d'entreprises en fin d'année précédente) en 2019, atteint 17,4 % soit - 1,4 point par rapport à 2018.

Le plus grand pourvoyeur de créations classiques en 2019 est le secteur des activités de poste et de courrier avec 13 102 nouvelles unités : la création de sociétés d'entreprises de livraison à domicile est encore plus dynamique qu'en 2018. Dans le transport de voyageurs, le secteur des « Transports de voyageurs par taxis » qui comprend les voitures de transport avec chauffeur (VTC) enregistre 11 392 nouvelles entreprises, soit légèrement moins qu'en 2018.

En évolution, le secteur le plus dynamique depuis 2015, est encore celui des « Activités de poste et de courrier » avec + 25,5 % en 2019 par rapport à 2018. Le taux de création passe de 12,5 % en 2015 à 38,2 % en 2019 (soit + 25,7 points en moyenne annuelle sur la période).

Les créations d'entreprises classiques augmentent fortement en 2019 dans le transport de marchandises (+ 15,2 %) : le taux de création progresse ainsi de 0,8 point pour atteindre 8,9 %, soit le plus fort taux depuis 2012. Cette hausse est imputable au secteur des « Transports routiers de fret et services de déménagement ».

LES NOUVELLES IMMATICULATIONS DE MICRO-ENTREPRENEURS DÉPASSENT ENCORE LES CRÉATIONS D'ENTREPRISES CLASSIQUES

2016 est la première année où les nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs ont été plus importantes que les créations d'entreprises classiques dans les transports. Cette tendance s'est accentuée les années suivantes. Depuis 2012, la part des micro-entrepreneurs dans l'ensemble des créations progresse régulièrement. Elle gagne 2,1 points en 2019 et s'établit à 63,5 %. Ce taux est nettement supérieur à celui de l'ensemble des secteurs principalement marchands (47,4 %).

En 2019, les nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs augmentent de 21,9 %. Cette hausse est surtout imputable aux « Autres activités de poste et de courrier » avec 47 143 nouvelles immatriculations (un quart de plus qu'en 2018).

HAUSSE DES DÉFAILLANCES D'ENTREPRISES EN 2019

En 2019, 2 108 défaillances sont prononcées (+ 3,1 % par rapport à 2018) soit le plus haut niveau jamais atteint depuis 2000. Ce constat est toutefois à relativiser, car le stock d'entreprises existantes est bien plus élevé en 2019 que les années précédentes. En effet en 2009, le taux de défaillance (rapport entre le nombre de défaillances dans l'année et le nombre d'entreprises en fin d'année précédente) était de 2,3 % tandis qu'en 2019 il s'établit à 1,2 %.

partie B : entreprises françaises de transports

Figure B1.5 Part des nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs dans l'ensemble des créations de transports et entreposage

En %

	2017	2018	2019	Part annuelle moyenne 2015-2019
Transport de voyageurs	25,5	25,2	22,2	28,6
Taxis (et VTC)	23,3	24,2	21,0	27,0
Routier (cars)	70,2	55,8	52,2	59,6
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	34,1	33,1	33,7	31,5
Transport de marchandises	22,7	23,0	26,3	24,1
Routier de fret et services de déménagement	22,9	23,0	26,3	24,2
Autre transport de marchandises	14,3	25,0	26,3	22,4
Autres services de transport	32,7	34,2	38,7	36,0
Activités de poste et de courrier	85,2	78,2	78,3	85,1
Transports et entreposage	57,2	61,4	63,5	56,7
Ensemble des activités marchandes non agricoles	40,9	44,6	47,4	43,1

Champ : cf. figure B1.1.

Source : Insee, Sirene

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

Niveau en unités, taux de défaillance en %

	Niveau 2019	Taux de défaillance 2015-2019 annuel moyen	
Transport de voyageurs	702	1,0	0,9
Taxis (et VTC)	553	0,9	0,8
Routier (cars)	93	1,7	1,3
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	56	1,4	1,3
Transport de marchandises	1 204	2,5	2,5
Routier de fret et services de déménagement	1 195	2,6	2,6
Autre transport de marchandises	9	0,8	0,8
Autres services de transport	163	1,5	1,3
Activités de poste et de courrier	39	0,2	0,1
Transports et entreposage	2 108	1,4	1,2

Champ : cf. figure B1.1.

Source : Bodacc, calculs Banque de France

Défaillance d'entreprise

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

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

la liquidation judiciaire (qui est une forme parmi d'autres de cessation d'entreprise), la poursuite de l'activité à la suite d'un plan de continuation, la reprise à la suite d'un plan de cession.

Une défaillance ne conduit donc pas toujours à une cessation (ou disparition) d'entreprise, de même qu'une cessation se produit le plus souvent sans qu'il y ait eu préalablement défaillance.

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

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

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

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

Nouvelle définition de l'entreprise

La statistique publique change de concept d'entreprises et adopte une définition économique des entreprises

<https://www.insee.fr/fr/information/4226820>

Depuis 2013, l'Insee prend en compte dans l'élaboration de ses statistiques annuelles d'entreprises, la définition de l'entreprise au sens économique. Cette démarche s'inscrit dans le cadre d'une part de la loi de modernisation de l'économie (LME) et d'autre part d'un règlement européen. Le décret d'application de la loi de modernisation de l'économie de 2008 (LME) relatif aux catégories d'entreprises définit l'entreprise comme « *la plus petite combinaison d'unités légales qui constitue une unité organisationnelle de production de biens et de services jouissant d'une certaine autonomie de décision, notamment pour l'affectation de ses ressources courantes* », reprenant ainsi les termes du règlement européen n°696/93, adopté en 1993 à la suite d'une réflexion menée à l'échelle européenne sur les unités statistiques. Il précise également qu'« *une entreprise exerce une ou plusieurs activités dans un ou plusieurs lieu(x). Une entreprise peut correspondre à une seule unité légale* ».

Une unité légale est une entité juridique identifiée par son numéro Siren, qui peut être un entrepreneur individuel ou une société exerçant une fonction de production indépendante.

Conformément aux engagements pris auprès d'Eurostat, à partir du millésime 2017, les données sur les caractéristiques comptables et financières des entreprises sont entièrement diffusées selon cette approche. Le poids respectif des différents secteurs d'activité ou des tailles d'unités se trouve ainsi modifié. Pour ce faire, les instituts de statistiques européens ont mis en œuvre une nouvelle technique dite de « profilage ». Il s'agit d'établir la liste des unités légales appartenant à un groupe qui composent une entreprise, pour délimiter le contour de l'entreprise au sens économique, puis de définir ses caractéristiques (chiffre d'affaires, valeur ajoutée, effectifs employés, activité principale exercée, etc.).

La définition économique des entreprises conduit à une nouvelle vision du secteur des transports et de l'entreposage

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/4255844>

La mise en œuvre de la définition économique des entreprises conduit à rattacher des unités légales des transports et de l'entreposage à des entreprises d'autres secteurs et à intégrer des unités légales ne relevant pas des transports et de l'entreposage à des entreprises des transports et de l'entreposage (effet de réallocation sectorielle). Au sein d'un groupe, les productions ou chiffre d'affaires de certaines unités légales peuvent se retrouver en partie dans les consommations intermédiaires d'autres unités légales du groupe. Cela conduit, pour l'entreprise profilée regroupant plusieurs unités légales reliées par ces flux, à une disparition de ces flux dans ses comptes (effet de consolidation des flux intra-groupe pour les variables dites « non additives »).

En 2017, 8 800 unités légales (UL) des transports et de l'entreposage appartiennent à un groupe. Parmi elles, 7 300 font partie d'entreprises des transports et de l'entreposage et 1 500 appartiennent à des entreprises d'autres secteurs. En 2017, 12 800 unités légales organisées en groupe appartiennent à une entreprise des transports et de l'entreposage. Parmi elles, 5 500 ne sont pas des unités légales des transports et de l'entreposage. Pour former l'ensemble des entreprises des transports et de l'entreposage, à ces 12 800 unités légales organisées en groupe s'ajoutent 110 500 sociétés ou entreprises individuelles indépendantes.

Chiffres clés et ratios des transports et de l'entreposage

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/4255846?sommaire=4256020>

En 2017, le secteur des transports et entreposage rassemble 113 400 entreprises. Hors régime fiscal de la micro entreprise et micro entrepreneurs, les transports et l'entreposage rassemblent 94 500 entreprises, qui réalisent un chiffre d'affaires (CA) de 213 milliards d'euros et dégagent une valeur ajoutée (VA) de 90 milliards d'euros. Elles emploient plus de 1,2 million de salariés en équivalent temps plein (ETP). Leur poids dans l'ensemble des entreprises des secteurs principalement marchands non agricoles et non financiers est sensiblement plus élevé en salariés en ETP (10 %), en valeur ajoutée (8 %) et en investissements corporels (12 %) qu'en chiffre d'affaires (6 %) et en nombre d'entreprises (4 %). Ces chiffres mettent en évidence les principales caractéristiques du secteur : faibles consommations intermédiaires, activité capitalistique, entreprises de taille supérieure à la moyenne. Cette dernière particularité est liée au poids toujours dominant des grands opérateurs historiques (SNCF, La Poste, Air France).

B2.1 Comptes des entreprises de transport

Avertissement 1 : dans la suite de la partie B, l'année 2018 est le dernier exercice disponible pour les comptes d'entreprises estimés à partir de la source Insee-Ésane. Les données 2019 proviennent d'autres sources.

Avertissement 2 : la définition économique des entreprises a changé, cf. fiche méthodologique précédente.

Avec 217 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2018, les entreprises de transport réalisent 5,3 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture).

L'année 2018 a connu une croissance du chiffre d'affaires (+ 4,6 %) mais a surtout été marquée par une forte hausse des consommations intermédiaires (+ 8,8 %) entraînant une baisse de la valeur ajoutée brute (- 1,5 %). Cette diminution s'est répercutée sur l'excédent brut d'exploitation qui a nettement chuté (- 15,6 %) malgré une maîtrise des charges de personnel. Les investissements corporels bruts ont légèrement augmenté (+ 0,4 %).

Les entreprises du secteur des transports exercent l'essentiel de leurs activités dans la branche transport (89 % de leur chiffre d'affaires en 2018) : 32 % en transport de marchandises et 27 % en transport de voyageurs, 41 % en autres services de transport. Cependant, certaines entreprises exercent d'autres activités secondaires. Ainsi les compagnies aériennes de passagers réalisent 79 % de leur chiffre d'affaires en transport aérien de passagers et les 21 % restant dans d'autres activités (transport de marchandises, services auxiliaires de transports et secteurs hors transports). De même des entreprises dont l'activité principale n'est pas le transport réalisent une partie de leur chiffre d'affaires dans la branche transport : ainsi 13 % du chiffre d'affaires de la branche « transport routier de marchandises » est généré par des entreprises hors secteur transport.

LE CHIFFRE D'AFFAIRES A AUGMENTÉ EN 2018

Le chiffre d'affaires (CA) des entreprises du secteur « Transports et entreposage » a de nouveau progressé en 2018 (+ 4,6 % après + 7,1 % en 2017) pour atteindre 217 milliards d'euros. En comparaison, le chiffre d'affaires de l'ensemble des entreprises (hors agriculture) a augmenté de 4,5 %. En 2018, tous les grands secteurs des transports hormis les activités de poste et de courrier, ont vu leur chiffre d'affaires croître, en particulier celui du transport de marchandises en hausse de 4,8 milliards d'euros soit 7,4 % de plus par rapport à l'année précédente. Dans le transport de voyageurs (+ 2,5 %), les évolutions sont positives hormis un recul modéré (- 0,4 %) dans les transports urbains et suburbains de voyageurs. Dans les autres services de transport, seul le chiffre d'affaires de l'entreposage et manutention a baissé. Enfin pour les activités de poste et de courrier, le chiffre d'affaires a légèrement diminué (- 0,2 %). En 2018, les consommations intermédiaires ont fortement augmenté (+ 8,8 % soit + 10,8 milliards d'euros) pour atteindre 134,0 milliards d'euros. Elles représentent 61,8 % des emplois du chiffre d'affaires. Le poids des consommations intermédiaires, rapporté au chiffre d'affaires, est élevé dans le transport de marchandises (70,5 %) surtout dans le fret maritime (94,7 %) et ferroviaire (79,7 %). Il est moindre dans le transport de voyageurs (58,2 %), notamment dans les transports urbains et suburbains de voyageurs (37,3 %).

BAISSE DE LA VALEUR AJOUTÉE (- 1,6 %) EN 2018 ...

À 85,8 milliards d'euros en 2018, suite à la forte hausse des consommations intermédiaires, la valeur ajoutée brute (VAb) a décliné (- 1,5 %) contrairement à celle de l'ensemble des entreprises hors agriculture (+ 2,7 %). Parmi les grands secteurs, seule la valeur ajoutée brute des autres services de transport a augmenté (+ 4,2 %) grâce essentiellement aux services auxiliaires (+ 6,2 %) et en particulier aux services auxiliaires des transports par eau (+ 48,5 %). Dans les autres grands secteurs, la valeur ajoutée brute a diminué : en particulier les activités de poste et de courrier (- 5,8 %) et les transports de voyageurs (- 4,1 %) sous l'effet de la baisse du ferroviaire.

... CE QUI A DÉFAVORABLEMENT IMPACTÉ L'EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION (EBE)

Le recul de la valeur ajoutée brute a entraîné une nette diminution de l'excédent brut d'exploitation en 2018 (- 15,6 %) qui a atteint 16,5 milliards d'euros. Les charges de personnel (qui pèsent plus des trois quarts de la VAb) ont légèrement crû en 2018 (+ 2,3 %) suite à l'augmentation de l'emploi salarié moyen (+ 1,2 %, cf. Partie C). L'excédent brut d'exploitation a nettement chuté dans le transport de voyageurs (- 21,8 %) avec tous les sous-secteurs contribuant à cette baisse. Dans les activités de poste et de courrier, l'excédent brut d'exploitation a encore accentué son déficit qui s'est élevé à - 1,9 milliard d'euros en 2018 contre - 1,3 milliard d'euros l'année précédente. Dans le transport de marchandises, l'excédent brut d'exploitation a diminué d'un tiers. À l'inverse, il a augmenté dans les autres services de transport, porté par la hausse dans les services auxiliaires et l'organisation du transport de fret et malgré la baisse dans l'entreposage et manutention.

partie B : entreprises françaises de transports

Figure B2.1-1 Les comptes des secteurs des transports et entreposage en 2018

A) 2018 provisoire : niveaux en millions d'euros	Chiffre d'affaires	Conso. interméd.	Valeur ajoutée brute	Charges de personnel	EBE	Invest. corporels bruts (*)
Transport de voyageurs	72 380	42 161	35 163	28 174	6 329	16 115
Ferroviaire (voyageurs)	24 548	15 394	15 204	12 344	2 132	8 165
TCU	7 318	2 730	4 909	4 097	940	1 732
Routier (cars)	12 956	6 723	6 160	4 708	1 610	3 774
Aérien (voyageurs)	20 496	13 752	5 910	5 328	455	1 580
Autre transport de voyageurs	7 062	3 562	2 978	1 698	1 193	865
dont taxis (et VTC)	3 993	2 012	1 954	1 009	875	436
Transport de marchandises	69 407	48 922	19 075	16 187	2 144	3 280
dont Routier de fret et services de déménagement	49 430	30 723	17 521	14 989	1 860	2 554
Autres services de transport	60 008	36 483	22 795	11 264	9 856	4 643
Entreposage et manutention	7 650	4 563	2 946	2 069	679	715
Services auxiliaires	20 842	7 609	13 248	3 599	8 517	3 139
Organisation du transport de fret	31 515	24 312	6 602	5 596	660	790
Activités de poste et de courrier	15 029	6 443	8 742	9 915	-1 890	741
Transports et entreposage	216 825	134 008	85 775	65 539	16 439	24 780

B) "2018 provisoire"/"2017 (champ 2018) provisoire" : évolutions en %	Chiffre d'affaires	Conso. interméd.	Valeur ajoutée brute	Charges de personnel	EBE	Invest. corporels bruts (*)
Transport de voyageurs	2,5	10,0	-4,1	0,0	-21,8	4,5
Ferroviaire (voyageurs)	0,1	8,9	-5,2	-1,7	-27,1	2,4
TCU	-0,4	11,0	-4,3	-0,5	-19,5	-1,4
Routier (cars)	5,8	13,4	-0,3	1,7	-6,3	10,3
Aérien (voyageurs)	3,9	9,5	-7,4	1,9	-56,3	6,3
Autre transport de voyageurs	4,6	10,1	1,0	3,8	-3,6	11,0
dont taxis (et VTC)	4,0	8,3	-0,1	2,5	-3,8	-0,6
Transport de marchandises	7,4	10,3	-0,9	6,2	-34,8	-2,6
dont Routier de fret et services de déménagement	5,7	6,5	3,0	6,0	-16,7	12,5
Autres services de transport	5,2	5,3	4,2	4,6	4,4	-9,8
Entreposage et manutention	-1,7	1,7	-5,9	7,0	-30,0	-16,5
Services auxiliaires	6,1	4,4	6,2	5,0	7,2	-10,6
Organisation du transport de fret	6,3	6,2	5,2	3,5	25,4	0,8
Activités de poste et de courrier	-0,2	10,3	-5,8	0,1	n. s.	-0,2
Transports et entreposage	4,6	8,8	-1,5	2,3	-15,6	0,4

Afin de faciliter les comparaisons entre 2018 et 2017, les données de 2017 ont été recalculées sur le champ d'entreprises de 2018.

Champ : entreprises de France métropolitaine et des Dom.

(*) : Investissements corporels bruts hors apports

n. s. : non significatif

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

LES INVESTISSEMENTS CORPORELS ONT LÉGÈREMENT AUGMENTÉ EN 2018

Les investissements corporels bruts hors apports ont crû légèrement en 2018 (+ 0,4 %) comme en 2017 (+ 0,7 %) pour s'élever à 24,8 milliards d'euros. Les secteurs des transports routiers de voyageurs et des transports routiers de fret et services de déménagement sont les plus gros contributeurs à cette hausse. À l'opposé les investissements ont fortement diminué dans le secteur des autres services de transport (- 9,8 %), en particulier dans les services auxiliaires (- 371 millions d'euros) et l'entreposage et manutention (- 142 millions d'euros).

partie B : entreprises françaises de transports

NET REcul DU TAUX DE MARGE EN 2018

Le taux de valeur ajoutée a fortement décliné en 2018 (- 2,4 points). Le taux de marge brute d'exploitation (EBE / VAb) a encore plus baissé (- 3,2 points) pour s'établir à 19,2 % suite à la forte baisse de l'EBE. Il a fortement régressé dans les activités de poste et de courrier (- 7,1 points), dans le transport de marchandises (- 5,9 points) ainsi que dans le transport de voyageurs (- 4,1 points). Le taux de marge nette d'exploitation a diminué dans l'ensemble des secteurs des transports et entreposage (- 0,8 point). S'il a progressé dans les autres services de transport (+ 3,1 points) grâce à un redressement du résultat courant avant impôts (RCAI) dans les services auxiliaires ainsi que dans la messagerie, fret express, il a baissé dans tous les autres : en 2018, le RCAI est devenu négatif dans le transport de voyageurs et faible dans les activités de poste et de courrier (47 millions d'euros contre 776 millions d'euros l'année précédente). Enfin le taux d'endettement (rapporté au total du passif) a baissé (- 0,5 point) puisque simultanément les emprunts et dettes assimilés ont (très légèrement) diminué (- 0,1 %), tandis que total du passif du bilan s'est accru (+ 1,1 %). Cette diminution du taux d'endettement global est tirée par les autres services de transport (- 2,1 points) grâce à un net recul de leurs emprunts et dettes assimilées (- 4,9 %).

Figure B2.1-2 Principaux ratios économiques par grands secteurs en 2017 et 2018

En %	VAb/CA Taux de valeur ajoutée		EBE/VAb Taux de marge brute d'exploitation		Résultat courant avant impôts/CA Taux de marge nette d'exploitation		Emprunts, dettes assimilées/Passif Taux d'endettement	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018
	(champ 2018)		(champ 2018)		(champ 2018)		(champ 2018)	
Transport de voyageurs	51,9	48,6	22,1	18,0	1,7	-0,6	45,4	45,6
Transport de marchandises	29,8	27,5	17,1	11,2	3,4	1,8	31,5	31,7
Autres services de transport	38,3	38,0	43,2	43,2	8,9	12,0	40,3	38,2
Activités de poste et de courrier	61,7	58,2	-14,5	-21,6	5,2	0,3	34,8	37,0
Transports et entreposage	42,0	39,6	22,4	19,2	4,5	3,7	41,3	40,8

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

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

En 2018, les entreprises des transports routiers de fret et services de déménagement (TRM) représentent au sein du secteur des transports et entreposage 24 % des entreprises et emploient 26 % des salariés. Elles réalisent 23 % du chiffre d'affaires et 20 % de la valeur ajoutée brute.

UN CHIFFRE D'AFFAIRES EN HAUSSE EN 2018

En 2018, le chiffre d'affaires a progressé de 5,7 % confirmant la tendance de l'année précédente (+ 8,0 % en 2017). Ainsi, la valeur ajoutée brute (VAb) des entreprises du TRM a progressé de 3,0 % malgré une hausse des consommations intermédiaires de 6,5 %. La hausse relativement modérée de la VAb associée à des hausses sensibles des charges de personnel (+ 6,0 %) et du solde « Impôts indirects moins subventions d'exploitation » (+ 7,2 %) ont entraîné une forte diminution de l'excédent brut d'exploitation (- 16,7 %). Ainsi le taux de marge recule (- 2,5 points) pour s'établir à 10,6 % en 2018. Le chiffre d'affaires moyen par entreprise a nettement progressé en 2018.

Figure B2.2-1 **Comptes des entreprises de transports routiers de fret et services de déménagement**
Niveau en million d'euros, évolution en %, différence de taux en points

	Niveau	Évolutions annuelles	
	2018 (p)	2017	2018 (p)
Chiffre d'affaires	49 430	8,0	5,7
Production	48 245	7,9	5,2
Consommations intermédiaires	30 723	10,3	6,5
Valeur ajoutée brute (VAb)	17 521	3,9	3,0
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	839	2,7	7,2
Charges de personnel	14 989	4,9	6,0
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1 860	0,0	-16,7
<i>Taux de marge = EBE/VAb</i>	<i>10,6 %</i>	<i>-0,5 pt</i>	<i>-2,5 pts</i>
Investissements corporels bruts hors apports	2 554	0,5	-0,7
Nombre d'entreprises (en unités)	32 283	-0,4	-0,7

Note : (p) provisoire

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

POURSUITE EN 2019 DE LA REPRISE DE L'ACTIVITÉ

L'activité du transport routier intérieur de marchandises, mesurée par l'indice d'activité de services de transport (IAST) pour compte d'autrui du pavillon français, augmente en 2019 pour la troisième année consécutive (+ 4,9 %) après cinq années de baisse. L'activité des transports intérieurs nationaux progresse de 5,2 % tandis que celle des transports intérieurs internationaux est en recul (- 2,0 %).

L'enquête de conjoncture de l'Insee sur l'opinion des chefs d'entreprise indique un pessimisme qui reste prégnant sur la situation de trésorerie, et plus marqué en 2019 qu'en 2018 sur la tendance passée du résultat d'exploitation.

AUGMENTATIONS DES PRIX LÉGÈREMENT SUPÉRIEURES À CELLES DES COÛTS

En 2019 en moyenne annuelle, les prix des prestations augmentent sur la longue distance (*i. e.* les transports dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile) : + 1,6 % pour le national ainsi que pour l'international. Les coûts pour les entreprises sur la longue distance croissent à un rythme légèrement inférieur (+ 1,2 %) : tous les postes participent à cette augmentation modérée, entre + 0,5 % pour l'indice de prix du gazole professionnel et + 1,9 % pour l'indice sur les infrastructures (péages, taxe à l'essieu). Sur la courte distance, le différentiel entre prix et coûts est un peu plus marqué : en moyenne annuelle, les prix augmentent (+ 2,2 %) plus fortement que les coûts : + 1,2 % pour les ensembles articulés (jusqu'à 44 tonnes) et + 1,3 % pour les véhicules porteurs.

partie B : entreprises françaises de transports

Figure B2.2-2 Prix et coûts TRM longue distance
Base 100 : moyenne annuelle de 2015

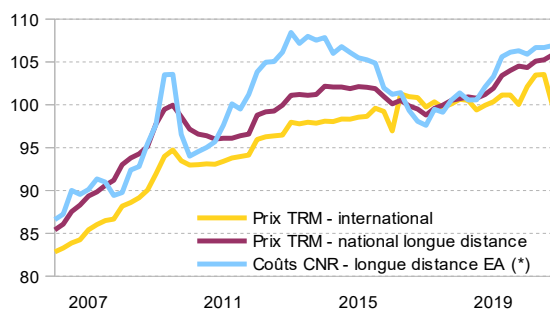
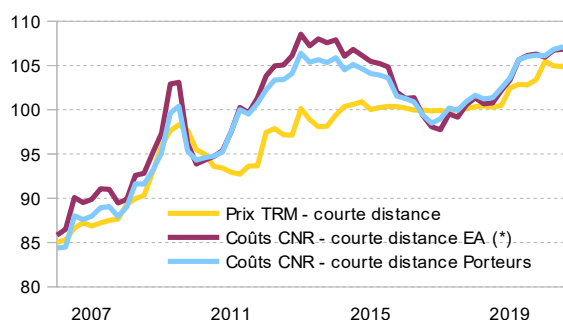


Figure B2.2-3 Prix et TRM courte distance
Base 100 : moyenne annuelle de 2015



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

Sources : SDES ; Insee-Opise ; CNR

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

Évolution de l'indice (%)	2017	2018	2019	Taux de croissance annuel moyen 2014 – 2019
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remboursement partiel de la TIPP)	8,4	11,9	0,5	0,0
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	1,0	1,6	1,8	0,7
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	1,0	1,6	1,9	1,1
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	1,7	1,0	1,4	1,0
Personnel de conduite (salaires et charges)	-0,5	2,2	1,4	0,6
Frais de déplacement (repas et nuitées)	0,6	1,0	1,2	0,9
Charges de structure (personnel administratif)	0,2	1,4	1,0	0,7
Indice synthétique hors gazole	0,4	1,6	1,4	0,8
Indice synthétique	2,0	4,1	1,2	0,4

Révision de certains indices du CNR

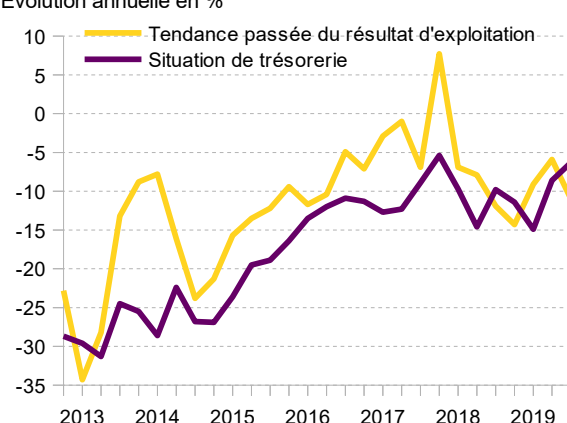
De 2013 à 2018, le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) était accordé à toutes les entreprises employant des salariés. En 2018, le CICE représentait une économie d'impôt équivalant à 6 % des salaires n'excédant pas 2,5 fois le SMIC. À compter du 1er janvier 2019, le gouvernement a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

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

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

Source : CNR

Figure B2.2-5 Solde d'opinion des chefs d'entreprise
Évolution annuelle en %



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

Ici, comme les 2 courbes sont en grande partie en dessous de 0 en 2019, cela signifie que les chefs d'entreprise sont plutôt « pessimistes » sur la tendance passée de leur résultat d'exploitation ainsi que sur leur trésorerie du moment. Ce pessimisme est un peu plus fort en moyenne sur l'année 2019 que sur 2018.

Source : Insee, enquête mensuelle de conjoncture dans les services

B2.3 Entreprises de TRM dans l'UE en 2017

En 2017, le secteur du transport routier de marchandises (TRM) regroupe plus de 581 000 entreprises et emploie 3,3 millions de personnes dans l'Union européenne (UE) hors Irlande. Il est constitué de très nombreuses petites entreprises ; la part des non salariés (un actif sur sept) est importante. Le nombre d'entreprises diminue légèrement (- 0,6 %) tandis que les effectifs totaux progressent en 2017 (+ 3,0 % soit + 97 000 emplois) dans presque tous les pays. Le chiffre d'affaires est en nette hausse (+ 5,5 %) et s'établit à près de 352 milliards d'euros.

L'EMPLOI AUGMENTE MALGRÉ UNE LÉGÈRE BAISSÉ DU NOMBRE D'ENTREPRISES

L'effectif total des entreprises de transport routier de marchandises (TRM) dans l'Union européenne hors Irlande augmente en 2017 de 3,0 % pour atteindre 3 311 000 personnes salariées ou non salariées. L'Allemagne reste à la première place avec 460 000 personnes occupées, soit une hausse de 6,1 %.

Le constat est différent pour le nombre d'entreprises puisqu'il baisse dans l'Union (- 0,6%) pour atteindre 581 100 unités. L'Espagne avec 104 400 entreprises occupe encore la première place.

À 352 milliards d'euros, le chiffre d'affaires des entreprises de TRM de l'UE est en nette hausse (+ 5,5 %). Le premier contributeur à cette croissance est l'Allemagne (+ 3,2 milliards d'euros d'augmentation). De même les autres pays voient leur chiffre d'affaires (CA) progresser à l'exception du Royaume-Uni. L'Italie et la France se partagent la première place avec 47,6 milliards d'euros.

Allemagne, France, Royaume-Uni, Italie, Espagne, Pays-Bas et Pologne occupent en 2017 les premières places en termes de valeur ajoutée (VA) aux coûts des facteurs : ils concentrent 74,6 % de celle-ci. La valeur ajoutée aux coûts des facteurs augmente dans l'Union (+ 4,4 %) et est spécialement dynamique dans les « Pays de l'Est » (+ 10,3 %) en particulier la Pologne (+ 8,9 %). Celle-ci continue de conforter en 2017 sa place de principal pavillon des « Pays de l'Est » (11,6 % de l'effectif total du TRM en UE désormais devant la France, 7,9 % du chiffre d'affaires et 4,7 % de la valeur ajoutée).

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

Le coût annuel du travail, mesuré par le ratio « Charges de personnel / Effectif salarié » s'échelonne en 2017, dans les « Pays de l'Est », de 4 800 € par salarié (Bulgarie) à 17 900 € par salarié (Slovénie) et dans les pays de l'ancienne UE-15, de 13 500 € (Grèce) à 57 900 € (Danemark) en passant par 39 900 € en France. Selon les réglementations des pays, les cotisations sociales apparaissent ou non dans les charges de personnel.

Les entreprises des « Pays de l'Est » concentrent 31,2 % des effectifs pour 20,4 % du chiffre d'affaires et 14,2 % de la valeur ajoutée en 2017.

Elles sont globalement de plus petite taille (4,1 salariés par entreprise contre 4,9 pour l'ensemble de l'UE). Si en Pologne, République Tchèque ou Croatie, le secteur est très diffus et la taille moyenne des entreprises se rapproche de celle de l'Italie, les pays baltes (surtout la Lituanie) disposent d'un secteur du TRM plus concentré et d'entreprises de plus grande taille, avec un nombre moyen de salariés par entreprise proche de celui de l'Allemagne, de la France ou des Pays-Bas.

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

Champ des pays retenus en 2017 et limites des statistiques européennes

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

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

partie B : entreprises françaises de transports

Figure B2.3-1 **Données de cadrage des entreprises de TRM dans l'Union européenne en 2017**

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

2017	Effectif total	Effectif salarié	Nombre d'entreprises	Chiffre d'affaires	VA brute aux coûts des facteurs	Charges de personnel (1)
Allemagne	459 974	419 606	38 455	44 824	19 332	12 116
Pologne	384 373	289 378	87 577	27 669	5 581	2 646
France	366 926	359 900	32 671	47 648	16 588	14 361
Italie	337 935	265 641	64 716	47 648	13 266	9 348
Espagne	330 143	246 600	104 396	32 812	11 724	6 950
Royaume-Uni	266 844	255 550	50 441	29 131	13 288	7 780
Roumanie	155 092	151 694	29 497	9 325	1 983	798
République tchèque	129 567	99 021	31 197	8 993	2 358	1 286
Pays-Bas	123 757	114 276	11 607	22 215	8 059	5 629
Autres pays sauf Irlande	756 405	667 672	130 528	81 379	25 599	16 842
Union européenne (UE) sauf Irlande	3 311 016	2 869 338	581 085	351 644	117 779	77 756
dont UE-15 sauf Irlande	2 278 426	1 999 600	370 515	279 976	101 106	69 315
dont "Pays de l'Est"	1 032 590	869 738	210 570	71 668	16 673	8 441

Évolutions 2017 / 2016	Effectif total	Effectif salarié	Nombre d'entreprises	Chiffre d'affaires	VA brute aux coûts des facteurs	Charges de personnel (1)
Allemagne	6,1	6,2	2,5	7,7	8,1	7,9
Pologne	7,7	9,8	1,2	9,1	8,9	19,1
France	2,5	2,5	-5,5	6,3	7,6	5,8
Italie	4,0	5,8	-2,0	3,8	1,6	6,3
Espagne	3,0	6,7	-1,9	5,4	6,0	11,7
Royaume-Uni	-9,4	-10,6	-5,8	-5,5	-7,9	-1,1
Roumanie	6,2	8,1	7,3	11,7	17,2	19,3
République tchèque	3,3	3,9	2,3	9,8	8,2	14,8
Pays-Bas	2,8	2,9	2,3	6,7	7,0	5,6
Autres pays sauf Irlande	3,1	3,4	0,0	6,4	4,6	5,8
Union européenne (UE) sauf Irlande	3,0	3,6	-0,6	5,5	4,4	6,6
dont UE-15 sauf Irlande	1,7	2,1	-2,3	4,3	3,5	5,5
dont "Pays de l'Est"	6,1	7,1	2,6	10,3	10,3	16,8

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

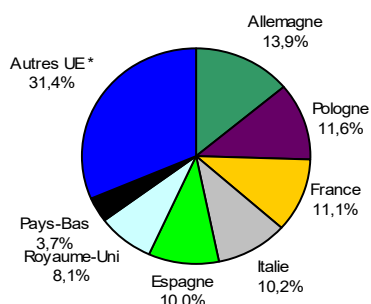
« Pays de l'Est » : Bulgarie, Chypre, Croatie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie.

Parmi les 28 pays de l'Union européenne (UE), il n'y a pas de statistiques 2017 pour l'Irlande.

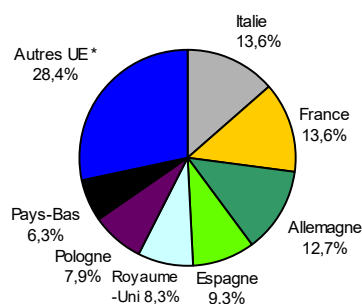
Sources : Eurostat ; estimations SDES

Figure B2.3-2 **Poids des pays de l'Union européenne en 2017 dans le TRM**

Effectif total (salariés et non-salariés) en %



Chiffre d'affaires en %



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

Sources : Eurostat ; estimations SDES

B2.4 Entreprises de la messagerie et du fret express

En 2018, le secteur de la messagerie, fret express regroupe 612 entreprises, nombre en très faible diminution par rapport à 2017 (- 0,3 %). Le chiffre d'affaires du secteur, tout comme la production, augmentent (respectivement + 7,4 % et + 8,3 %) pour s'établir à 7,9 milliards d'euros pour le chiffre d'affaires et 7,7 milliards d'euros pour la production.

En 2019, l'activité de l'express (57,5 % du secteur) reste supérieure à celle de la messagerie traditionnelle. Les envois nationaux restent très majoritaires (81,8 %).

LA VALEUR AJOUTÉE BRUTE CROÎT EN 2018

En 2018, la valeur ajoutée brute (VAb) est proche de 1,9 milliard d'euros, soit une hausse de 3,4 % par rapport à 2017. Cette croissance résulte d'une augmentation des consommations intermédiaires (+ 10 %) supérieure à l'accroissement de la production. Cette dernière s'est accrue de 8,3 % en 2018, à un rythme quasiment trois fois plus élevé que 2017 (+ 2,9 %).

LES CONSOMMATIONS INTERMÉDIAIRES EN HAUSSE

Les consommations intermédiaires représentent toujours environ les trois quarts du chiffre d'affaires en 2018. Elles ont fortement augmenté en 2018 (+ 10 %).

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

Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau 2018 (p)	Évolutions annuelles	
		2017	2018 (p)
Chiffre d'affaires	7 869	2,9	7,4
Production	7 668	2,9	8,3
Consommations intermédiaires	5 819	3,6	10,0
Valeur ajoutée brute (VAb)	1 850	0,9	3,4
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	93	-11,1	-8,6
Charges de personnel	1 572	-2,0	-0,3
Excédent brut d'exploitation (EBE)	185	364,6	67,4
<i>Taux de marge = EBE/VAb</i>	<i>10,0 %</i>	<i>3,4 pts</i>	<i>3,8 pts</i>
Charges financières	261	8,6	-71,5
Capacité d'autofinancement	170	n. s.	n. s.
Bénéfice (+) ou perte (-)	27	n. s.	n. s.
Emprunts, dettes assimilés	1 041	-20,8	18,3
Investissements corporels hors apports	169	-13,0	-8,4
Nombre d'entreprises (en unités)	612	-4,5	-0,3

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

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

DES CHARGES DE PERSONNEL EN LÉGÈRE BAISSÉ

Les charges de personnel, évaluées à 1,6 milliard d'euros, ont légèrement diminué en 2018 (- 0,3 %) comme le nombre d'entreprises (- 0,3 %). En outre, le solde entre impôts et subventions d'exploitation décroît de nouveau en 2018 (- 8,6 %). Dans ce contexte, l'excédent brut d'exploitation progresse nettement (+ 67,4 %).

NOUVELLE BAISSÉ DE L'INVESTISSEMENT

En 2018, le secteur de la messagerie est marqué par une nouvelle baisse des investissements de 8,4 % après celle de 2017 (- 13 %). En 2018, le recours à l'emprunt rebondit de 18,3 % contrastant avec la baisse de 20,8 % de 2017.

L'EXPRESS DEVANCE LA MESSAGERIE TRADITIONNELLE NATIONALE

L'express continue de gagner du terrain sur la messagerie traditionnelle et représente, en termes de chiffre d'affaires annuel, 57,5 % du secteur en 2019 contre 53,8 % en 2010. Les envois nationaux représentent 81,8 % de l'activité du secteur : messagerie traditionnelle (34,4 %), express national (47,5 %).

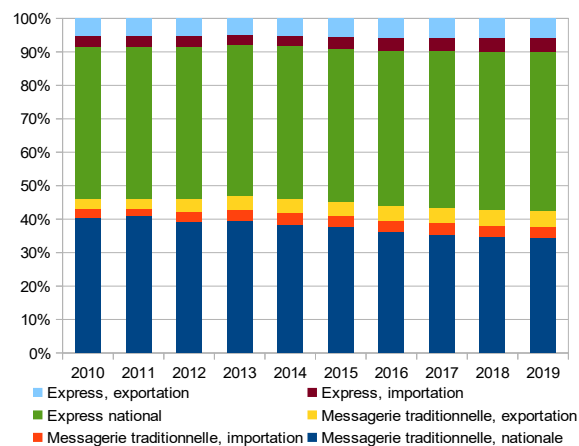
UNE PROGRESSION DANS LES SECTEURS DE LA MESSAGERIE ET DU FRET EXPRESS

En 2019, d'après l'enquête sur la messagerie, fret express, l'indice de chiffre d'affaires de la messagerie traditionnelle nationale augmente de 2,8 %. Dans l'express, il s'accroît de 4,5 %.

Entre 2018 et 2019, l'indice des prix de la messagerie, fret express est en hausse (+ 4,5 %) – (cf. *fiche A10*).

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

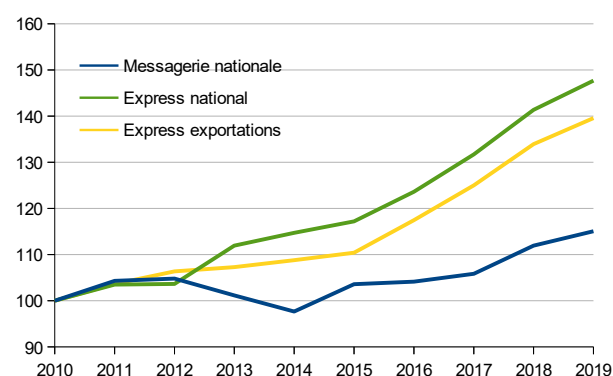
En % du chiffre d'affaires total



Source : SDES-enquête messagerie

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

Indices en moyenne annuelle, base 100 en 2010



Source : SDES-enquête messagerie

L'activité de messagerie - fret express

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

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

En 2019, dans l'enquête sur l'activité de la messagerie, les segments de l'express colis léger et tous poids sont fusionnés dans un nouveau segment, l'express national.

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

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

En Île-de-France, l'Épic RATP continue d'afficher une hausse de sa production en 2019 mais les grèves de fin d'année impactent défavorablement les comptes. Les investissements croissent sensiblement. En province, la production des entreprises de transport collectif urbain (TCU) a augmenté en 2018 (dernière année disponible). Les recettes du trafic et la production kilométrique affichent en 2019 une augmentation dans tous les réseaux (grandes agglomérations, agglomérations de taille moyenne, petites agglomérations). Le trafic (nombre de voyages) augmente aussi sauf dans les petits réseaux.

TCU en Île-de-France

LA PRODUCTION DE LA RATP CONTINUE D'AUGMENTER

La production de la RATP augmente continûment depuis deux décennies, à l'exception d'une baisse en 2016 et s'élève à 5 328 millions d'euros en 2019, en hausse de 1,4 % par rapport à 2018. Les produits de la rémunération dans le cadre du contrat Île-de-France Mobilités – RATP 2016-2020 assurée par Île-de-France Mobilités, représentent l'essentiel de la production : ils incluent les recettes du trafic, tarifées sur décisions d'Île-de-France Mobilités, et les différents concours d'Île-de-France Mobilités. Les recettes du trafic à 2 509 millions d'euros sont en hausse de 2,1 % malgré une baisse du nombre de voyages : en 2019, on dénombre en Île-de-France 3 324 millions de voyages, soit - 65 millions de voyages par rapport à 2018 (- 1,9 %), baisse imputable en partie aux manifestations des gilets jaunes et aux grèves de fin d'année.

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

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

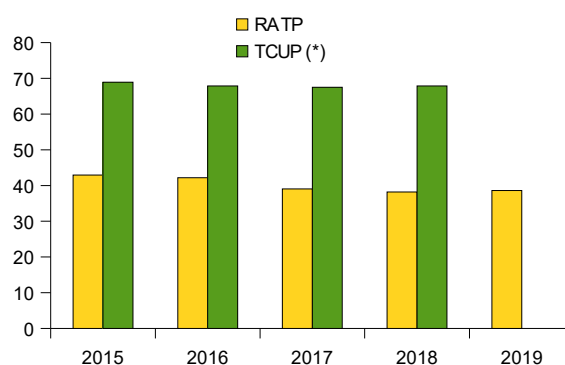
	Niveau 2019	Évolutions annuelles				
		2017	2018	2019	2019 /2014	
Production	5 328	2,0	2,9	1,4	1,4	
Recettes du trafic	2 509	7,4	4,1	2,1	2,3	
Billets	694	6,2	3,0	-4,8	-1,2	
Forfaits Navigo	1 425	9,8	3,7	7,0	4,8	
Cartes Imagin'R	203	4,8	4,2	4,6	5,0	
Autres titres	186	-1,0	11,5	-7,3	-2,9	
Concours de fonctionnement	2 057	-5,6	0,7	2,5	-0,2	
Autres produits	762	8,0	4,7	-3,7	3,4	
Consommations intermédiaires	1 673	2,9	24,2	19,1	11,0	
Valeur ajoutée brute (VAb)	3 655	1,8	-3,2	-5,1	-1,7	
Impôts, taxes et versements assimilés	313	-3,2	-1,4	4,4	6,8	
Charges de personnel	2 671	2,1	2,8	0,4	0,9	
Divers	-396	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.	
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1 067	3,0	2,3	-6,4	-2,3	
Taux de marge (EBE/VAb) en %	29,2	0,3 pt	1,6 pt	-0,4 pt	-0,2 pt	
Dotations aux amortissements	700	2,0	4,9	2,2	2,3	
Autres charges d'exploitation	30	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.	
Résultat d'exploitation	337	10,6	-1,4	-24,4	-9,5	
Résultat financier	-124	-4,3	-14,6	-4,5	-9,1	
Résultat courant	213	20,2	5,3	-32,6	-9,7	
Résultat exceptionnel	-39	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.	
Intéressement des salariés	-49	1,8	2,5	-6,8	0,2	
Impôts sur les bénéfices	7	-37,3	48,9	-6,0		
Résultat comptable	132	42,8	16,4	-46,9	-15,8	
Capacité d'autofinancement	902	3,9	5,7	-6,2	-1,2	

n. s. : non significatif.

Source : RATP

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

En %



(*) Données TCU de province (TCUP) non disponibles en 2019.

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

Suite à une forte hausse des consommations intermédiaires (+ 19,1 %), la valeur ajoutée brute (VAb) décroît pour la deuxième année consécutive (- 5,1 %), pour atteindre 3 655 millions d'euros en 2019. Les charges de personnel sont maîtrisées (+ 0,4 %) tandis que les impôts indirects augmentent (+ 4,4 %). La forte baisse de la valeur ajoutée brute se répercute sur l'excédent brut d'exploitation (EBE) qui s'établit à 1 067 millions d'euros (- 6,4 % par rapport à 2018).

partie B : entreprises françaises de transports

Selon la RATP, l'impact de la grève sur l'EBE serait d'environ - 150 millions d'euros. Hors effet grève, l'EBE aurait augmenté d'environ 77 millions d'euros.

LE DÉFICIT FINANCIER DE LA RATP SE RÉSORBE LENTEMENT

Les charges financières diminuent plus vite que les produits financiers, permettant au résultat financier de se résorber un peu pour s'établir à - 124 millions d'euros (contre - 130 millions d'euros en 2018). Cependant le déficit exceptionnel se creuse, passant de - 24 millions d'euros à - 39 millions d'euros suite principalement à une hausse des réformes d'actifs. Cela se répercute sur la capacité d'autofinancement qui passe de 961 millions d'euros à 902 millions d'euros entre 2018 et 2019. Quant au bénéfice, il diminue de près de la moitié (- 46,9 %) pour atteindre 132 millions d'euros.

L'INVESTISSEMENT DE LA RATP AUGMENTE NETTEMENT EN 2019

Les investissements réalisés par la RATP en 2019 croissent nettement (+ 9,1 %) pour s'établir à 1 728 millions d'euros. Suite aux reculs de 2016 et 2017, les investissements n'ont augmenté que de 1,6 % en moyenne annuelle sur la période 2014-2019.

Environ 606 millions d'euros (- 2,1 % par rapport à 2018) sont investis pour accroître la capacité de transport dont 561 millions d'euros pour les opérations d'infrastructures financé par le Contrat de Plan État-Région (prolongements de la Ligne 11 vers Rosny-Bois-Perrier, de la ligne 14 vers Mairie de Saint-Ouen, ligne 4 vers Bagneux et la ligne 12 vers Aubervilliers) et 45 millions d'euros pour les matériels roulants.

1 111 millions d'euros (+ 15,7 %) sont consacrés aux investissements de modernisation et d'entretien des infrastructures et des matériels roulants (hors matériel roulant lié à des opérations d'augmentation de l'offre) : 901 millions d'euros de dépenses liées à la modernisation et l'entretien (dont les investissements dédiés aux systèmes de transports et aux infrastructures) et 211 millions d'euros de dépenses liées aux matériels roulants (hausse de 61 millions d'euros par rapport à 2018).

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

Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019 /2014
Capacité d'autofinancement	902	3,9	5,7	-6,2	-1,2
Aides à l'investissement	757	-10,4	-5,9	10,8	4,0
Investissements réalisés	1 728	-12,5	1,5	9,1	1,6
Matériel roulant	256	-51,3	-1,9	5,5	-18,2
Croissance de la capacité de transport	45	-36,3	-30,4	-51,7	-23,7
Modernisation et entretien	211	-61,7	31,0	40,6	-16,7
Infrastructures	1 462	2,7	1,8	9,3	10,7
Contrat de Plan État Région IdF	561	5,6	-6,8	6,6	13,6
Modernisation et entretien	901	0,7	8,4	11,1	9,0
Autres (1)	11	-	-	-	-
Besoins de financement total (2)	66	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Endettement en fin d'année	5 135	-4,1	-1,8	1,3	0,5

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

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

Source : RATP

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

Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau			Évolutions annuelles	
	2018 (p)	2017	2018 (p)		
Total des produits	5 016	1,5	3,9		
dont produits du trafic	1 428	4,2	4,0		
hors compensations tarifaires					
dont compensations tarifaires	79	-8,5	-6,6		
dont autres subventions d'exploitation	3 325	1,2	4,8		
Total des charges	5 016	1,5	3,9		
dont achats	550	6,2	13,9		
dont charges de personnel	2 567	0,3	2,3		

Données estimées à « champ constant » (réseaux ayant répondu à l'enquête annuelle en 2016, 2017 et 2018)

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

TCU hors Île-de-France

LES RECETTES DU TRAFIC EN AUGMENTATION

D'après les chiffres provisoires de l'enquête conjoncture de l'UTP, les recettes de trafic des transports collectifs urbains de province (TCUP) augmenteraient de 2,9 % en 2019 : la production kilométrique (nombre de kilomètres produits) serait en hausse de 0,7 % et le « trafic » (nombre de voyages) progresserait de 2,4 %. La production et les recettes augmentent dans tous les réseaux (grandes agglomérations, agglomérations de taille moyenne, petites agglomérations) mais dans une mesure moindre pour les grandes agglomérations. Concernant le trafic, la hausse est aussi effective sauf dans les petites agglomérations.

D'après les dernières données disponibles pour les TCU de province, les produits d'exploitation ont augmenté (+ 3,9 %) en 2018. Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation des autres subventions d'exploitation (+ 4,8 %) qui pesaient pour 97,7 % des subventions d'exploitation (les compensations tarifaires représentant les 2,3 % restants). L'ensemble des subventions d'exploitation représentaient 67,9 % des produits en 2018 soit 0,4 point de plus que l'année précédente. Les charges de personnel, qui constituent le premier poste de charges de fonctionnement des exploitants, ont augmenté en 2018 (+ 2,3 %).

Les contributions publiques dans les comptes des entreprises

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

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

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

B2.6 Entreprises de transport ferroviaire

Les entreprises du secteur ferroviaire (voyageurs et fret) réalisent 17,8 % de la valeur ajoutée brute des entreprises de transport. Le secteur ferroviaire reste dominé par la SNCF qui assure la quasi-totalité du transport de voyageurs et près de 53 % du transport de marchandises en tonnes-kilomètres, hors filiales. Jusqu'au 31 décembre 2019, SNCF Mobilités était l'un des trois établissements publics à caractère industriel et commercial (Épic) composant le groupe SNCF. Après une baisse de l'activité en 2018 liée aux grèves perlées du deuxième trimestre, les comptes de 2019 rebondissent malgré les grèves de fin d'année, l'excédent brut d'exploitation de SNCF Mobilités augmente ainsi de 59,8 % après une baisse de 43,9 % en 2018. Depuis le 1er janvier 2020, les Épic ont disparu au profit de 5 sociétés dont SNCF Voyageurs, qui rassemble l'ensemble des entreprises ferroviaires du groupe dédiées au transport de voyageurs et SNCF Fret, opérateur national de transport ferroviaire de marchandises.

LES COMPTES DU SECTEUR EN 2018

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

Pour le transport de voyageurs, l'ouverture du marché concerne actuellement quasi exclusivement le transport international de voyageurs, avec possibilité de cabotage (hormis Thello pour le TER depuis janvier 2018). SNCF est actionnaire des principales sociétés qui assurent le transport international de voyageurs en France ; elles ne sont pas de droit français sauf Lyria. Thello propose des services aux voyageurs vers l'Italie. En Corse, le transport ferroviaire est effectué par la société Chemins de fer de la Corse, dont SNCF Mobilités est actionnaire. Le quatrième paquet ferroviaire européen, adopté en décembre 2016, rend obligatoire l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, à partir du 3 décembre 2019 pour les services conventionnés (TER et TET) et à partir du 14 décembre 2020 pour les services non conventionnés (TAGV). La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire précise les modalités d'application pour la France.

Les comptes du secteur ferroviaire concernent les entreprises (cf. encadré méthodologique de la fiche B2.1). de transport de fret et les entreprises de transport de voyageurs. La production progresse de 1,6 % en 2018. Les consommations intermédiaires augmentent de 9,1 % et la valeur ajoutée brute baisse de 5,1 %. Les charges de personnel diminuent de 1,6 %. L'ensemble du secteur présente un excédent brut d'exploitation en baisse de 27,3 % en 2018.

Figure B2.6-1 **Comptes des entreprises ferroviaires**

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

	Niveau 2018 (p)	Évolutions annuelles	
		2017	2018 (p)
Chiffre d'affaires	24 689	2,3	0,3
Production	30 739	3,7	1,6
Consommations intermédiaires	15 506	9,4	9,1
Valeur ajoutée brute (VAb)	15 233	-0,8	-5,1
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	730	-51,8	32,6
Charges de personnel	12 380	-1,1	-1,6
Excédent brut d'exploitation (EBE)	2 123	26,1	-27,3
<i>Taux de marge = EBE/VAb</i>	<i>13,9 %</i>	<i>3,9 pts</i>	<i>-4,2 pts</i>
Charges financières	3 589	13,9	14,9
Capacité d'autofinancement	640	54,8	-61,5
Bénéfice (+) ou perte (-)	-654	17,4	n. s.
Emprunts, dettes assimilés	65 605	7,6	1,4
Investissements corporels hors apports	8 165	1,0	2,4
Nombre d'entreprises (en unités)	30	20,0	-23,1

Comptes de l'ensemble du secteur

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

Champ : codes NAF 49.1 ; 49.2.

n. s. : non significatif.

(p) : provisoire.

Source : estimations SDES d'après Insee-É sane

partie B : entreprises françaises de transports

Entre 2015 et 2019, le Groupe SNCF est organisé en trois Épic : SNCF (Épic tête de groupe), SNCF Réseau (fiche B3.4) et SNCF Mobilités. SNCF Mobilités assure toutes les activités de transport ferroviaire de voyageurs et de fret même si son périmètre d'activité ne se limite pas à des activités ferroviaires. La partie Voyageurs de SNCF Mobilités rassemble les activités essentiellement ferroviaires : transport en Île-de-France, transport public régional et interrégional, transport grande vitesse en France et en Europe et gestion et développement des gares. SNCF Logistics (transport et logistique de marchandises au niveau mondial) et Keolis (transports publics en France et dans quinze autres pays dans le monde) réalisent du transport ferroviaire et du transport routier. Les comptes présentés dans cette fiche concernent l'Épic SNCF Mobilités. Il n'y a pas de fiche consacrée à SNCF Logistics qui a, en 2019, un chiffre d'affaires de 10 milliards d'euros.

Depuis le 1er janvier 2020, les EPIC ont disparu au profit de 5 sociétés dont SNCF qui assure le pilotage stratégique et financier du Groupe ; SNCF Voyageurs, qui rassemble l'ensemble des entreprises ferroviaires du groupe dédiées au transport de voyageurs ; SNCF Fret, opérateur national de transport ferroviaire de marchandises ; SNCF Réseau qui assure l'ingénierie, l'exploitation et l'entretien du réseau ferré français et SNCF Gares & Connexion qui gère et exploite les gares de France.

LES COMPTES DE SNCF MOBILITÉS

L'activité de SNCF Mobilités est peu impactée en 2019 par les mouvements sociaux qui ont débuté en fin d'année alors qu'elle avait été fortement affectée en 2018 par les grèves du deuxième trimestre. En 2019, les produits du trafic (hors commandes publiques de l'État) voyageurs sont en hausse de 4,8 %. Ils augmentent de 5,4 % pour les grandes lignes et de 9,6 % pour les TER, tandis qu'ils diminuent de 4,8 % pour les Intercités.

Figure B2.6-2 Comptes de SNCF Mobilités

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2019	2017	2018	2019	
Production	17 928	3,3	-1,7	5,4	
dont : Produits du trafic (1)	8 773	6,5	-6,0	4,4	
Prestations de service pour les AOT et Île-de-France Mobilités et compensations tarifaires	5 778	0,7	-0,2	6,0	
Consommations intermédiaires	10 353	3,7	1,3	5,0	
dont : Redevance infrastructure	3 937	5,3	-0,4	2,8	
Valeur ajoutée	7 318	-0,7	-6,0	6,6	
Rémunérations	5 239	-2,0	-3,5	-0,5	
Excédent brut d'exploitation	1 256	40,0	-43,9	59,8	
Résultat net	584	46,8	493,4	-83,3	

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

Source : SNCF Mobilités

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

Évolutions annuelles en %

	Produits du trafic*			Volumes transportés			Produit moyen		
	en millions d'euros			en milliards voy-km			en c€/voy-km		
	Niveau	évolutions		Niveau	évolutions		Niveau	évolutions	
	2019	2019	2019/2014	2019	2019/2014		2019	2019/2014	
Voyageurs	8 011	4,8	-0,9	91	5,3	2,5	8,8	-0,5	-3,3
Grandes lignes	5 526	5,4	1,5	57	5,8	3,8	9,6	-0,4	-2,2
TER	1 203	9,6	-4,8	15	10,6	2,2	7,9	-0,8	-6,9
Île-de-France	865	-0,2	-3,1	14	1,7	2,6	6,2	-1,9	-5,5
Intercités	416	-4,8	-9,9	5	-4,1	-7,3	8,3	-0,7	-2,8

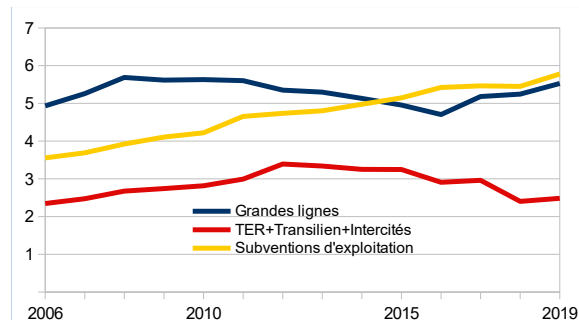
* y compris compensations tarifaires.

c€ : centime d'euro.

Source : SNCF Mobilités

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

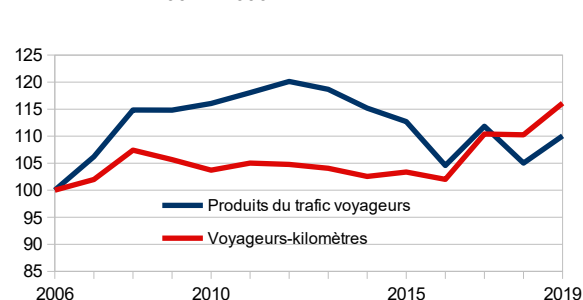
Niveau en milliards d'euros



Source : estimations SDES d'après SNCF Mobilités

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

En indice base 100 en 2006



Source : estimations SDES d'après SNCF Mobilités

B2.7 Entreprises de transport fluvial

La production des entreprises françaises de transport fluvial a poursuivi sa progression en 2018 (+ 5,9 %). Avec un montant de 748 millions d'euros, elle représente 0,3 % de celle des entreprises françaises de transport. Le constat est identique pour l'excédent brut d'exploitation (EBE) qui a augmenté en 2018 (+ 7,7 %) après être resté stable en 2017. En revanche les investissements corporels se sont fortement repliés en 2018 (- 11,6 %).

En 2019, le volume de la production des transports fluviaux, mesuré par l'indice d'activité des services de transport (IAST), augmente sensiblement dans le fret fluvial (+ 10,1 %) après cinq années de baisse. Concomitamment, les prix des prestations des services baissent légèrement (- 0,2 %). Selon la comptabilité nationale, la production de la branche correspondante croît nettement en valeur (+ 11,2 %, cf. fiche A2).

PRODUCTION EN HAUSSE EN 2018

En 2018, le secteur des transports fluviaux comptait 935 entreprises, dont 261 dans les transports fluviaux de passagers. Le transport fluvial de passagers recouvre essentiellement les activités de croisière et les activités de plaisance avec équipage. Les effectifs salariés du secteur « passagers » sont supérieurs à ceux du fret (2 697 salariés en équivalent temps plein contre 1 455 dans le fret). Le fret fluvial compte trois fois plus de non-salariés que le secteur « passagers ».

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

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

	Niveau	Évolutions annuelles	
	2018 (p)	2017	2018 (p)
Chiffre d'affaires	751	3,8	6,5
Production	748	4,1	5,9
Consommations intermédiaires	441	5,4	5,1
Valeur ajoutée brute (VAb)	306	2,1	7,2
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	11	-1,6	-0,4
Charges de personnel	194	3,3	7,5
Excédent brut d'exploitation (EBE)	102	0,0	7,7
<i>Taux de marge = EBE/VAb</i>	<i>33,1 %</i>	<i>-0,6 pt</i>	<i>0,1 pt</i>
Charges financières	15	21,6	-22,3
Capacité d'autofinancement	96	11,9	7,5
Bénéfice (+) ou perte (-)	59	127,3	-26,9
Emprunts, dettes assimilés	527	39,0	-0,2
Investissements corporels hors apports	87	8,3	-11,6
Nombre d'entreprises (en unités)	935	-3,4	-1,1

(p) : provisoire

Sources : estimations SDES d'après Insee-Ésane

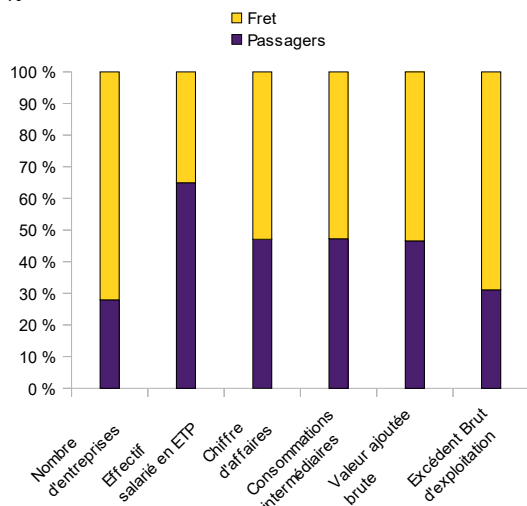
La production a augmenté en 2018 (+ 5,9 %) poursuivant la tendance de 2017 (+ 4,1 %). La hausse est effective à la fois chez les « passagers » (+ 7,8 %) et dans le fret (+ 4,3 %). Même si les consommations intermédiaires (CI) ont continué d'augmenter (+ 5,1 %) dans les deux secteurs, la valeur ajoutée brute (VAb) a crû de 7,2 % pour atteindre 306 millions d'euros en 2018. Les charges de personnel ont augmenté de manière similaire (+ 7,5 %) pour s'établir à 194 millions d'euros, les deux secteurs contribuant à cette croissance.

Ainsi l'excédent brut d'exploitation (EBE) s'est amélioré (+ 7,7 %) après une année 2017 stable. Le taux de marge (EBE / VAb) est très légèrement remonté en 2018 (+ 0,1 point) pour s'élever à 33,1 % après une diminution en 2017 (- 0,6 point). La progression de l'EBE associée à la diminution des charges financières a permis une augmentation de 7,5 % de la capacité d'autofinancement (CAF). Cependant cette hausse de la capacité d'autofinancement n'a pas été favorable aux nouveaux investissements corporels hors apports puisqu'ils ont diminué (- 11,6 % soit - 11,4 millions d'euros) pour atteindre 87 millions d'euros en 2018. Une forte baisse des produits exceptionnels sur opération en capital a impacté défavorablement le bénéfice (- 26,9 %).

partie B : entreprises françaises de transports

Figure B2.7-2 Indicateurs économiques du transport fluvial selon le type d'activité en 2018

En %

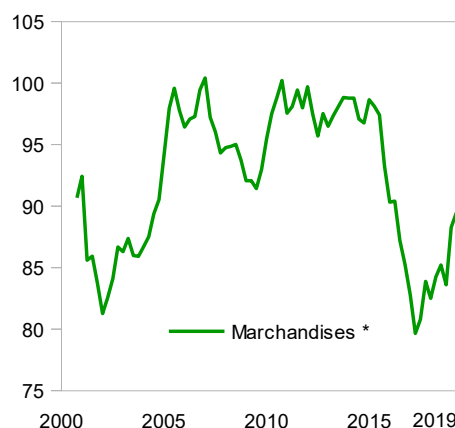


ETP : équivalent temps plein

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

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

En indice base 100 au 1er trimestre 2010



Marchandises * : série lissée (moyenne mobile géométrique sur quatre trimestres)

Source : SDES

EN 2019, LE VOLUME D'ACTIVITÉ DANS LE FRET POUR LE PAVILLON FRANÇAIS AUGMENTE NETTEMENT

À l'image du transport fluvial de marchandises en tonnes-kilomètres qui progresse nettement en 2019 (+ 9,8 %, cf. fiche E4), l'activité, évaluée par l'indice d'activité des services de transports (IAST) fluviaux intérieurs (hors transit) augmente fortement en moyenne annuelle en 2019 (+ 10,1 %).

TRÈS LÉGÈRE BAISSÉ DES PRIX DES PRESTATIONS EN 2019

L'indice général (national et international) des prix du transport fluvial de fret diminue très légèrement en 2019 (- 0,2 % qui se décompose en + 1,6 % pour le transport national mais - 3,1 % pour l'international). Sur la période 2014-2019 l'indice global diminue faiblement en moyenne annuelle (- 0,6 %).

HAUSSE DE LA CAPACITÉ DE LA FLOTTE FLUVIALE FRANÇAISE

En 2019, la flotte fluviale française, composée de 1 042 bateaux porteurs français (automoteurs et barges), augmente d'une unité. Sa capacité, qui s'élève à 1,092 million de tonnes de port en lourd (tpl), progresse de 0,9 % contrairement à la tendance baissière de la période 2014-2019 (- 1,4 % en moyenne annuelle). Cette hausse est portée par le transport de marchandises générales car celui des marchandises liquides poursuit sa baisse. La capacité moyenne par bateau progresse en 2019 (+ 0,7 %) pour atteindre 1 048 tonnes.

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

Niveau en unité, évolution annuelle en %

unités	Niveau 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019/ 2014
Marchandises générales	996	-0,1	-4,2	0,3	-3,1
automoteurs	679	1,1	-6,7	-0,3	-3,7
barges et chalands	317	-2,9	2,0	1,6	-1,6
Marchandises liquides	46	-2,0	-4,0	-4,2	-7,2
automoteurs citernes	21	0,0	4,5	-8,7	-7,5
barges citernes	25	-3,4	-10,7	0,0	-7,0
Total	1 042	-0,2	-4,1	0,1	-3,3

Source : VNF

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

capacité (milliers de tpl)	Niveau 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019/ 2014
Marchandises générales	1 003	2,0	-2,7	1,2	-1,1
automoteurs	593	5,7	-5,9	1,6	-1,0
barges et chalands	410	-3,2	2,3	0,5	-1,1
Marchandises liquides	89	0,2	-7,9	-1,9	-4,5
automoteurs citernes	46	4,2	1,3	-5,3	-1,7
barges citernes	43	-3,3	-16,6	2,1	-7,1
Total	1 092	1,9	-3,2	0,9	-1,4

Source : VNF

Pour 2019, les informations disponibles sur la production des entreprises sont l'IAST, les prix et la flotte fluviale. Aucun modèle fiable ne permet de disposer de données avancées pour les comptes des entreprises du fluvial. En effet, les données sur les comptes détaillés des entreprises (valeur ajoutée brute, excédent brut d'exploitation, etc.) sont trop parcellaires, et le nombre d'entreprises trop faible pour pouvoir mettre en place un modèle de projection et d'indicateurs.

B2.8 Entreprises de transport maritime

Le transport maritime est une activité dont le cadre est largement international. Les entreprises de transport maritime françaises peuvent en effet exercer une partie seulement de leur activité en France et, inversement, de nombreuses compagnies étrangères interviennent en France. En 2018, la production des 762 entreprises françaises de transport maritime (fret et passagers) représente 8,7 % de la production des entreprises françaises de transport. Une partie importante de la production est assurée par un seul acteur. La production a nettement augmenté en 2018 (+ 12,1 %) après la forte hausse de l'année précédente. En 2019, selon les indices d'activité des services de transport (IAST) maritime, le transport de passagers diminuerait (- 6,2 %).

EN 2018, LA VALEUR AJOUTÉE BRUTE S'EST DÉGRADÉE

À 19,1 milliards d'euros en 2018, la production du secteur des entreprises de transport maritime a continué de progresser (+ 12,1 %) après la forte hausse de 2017 : le secteur du fret qui représente 93 % de la production du transport maritime, a enregistré une hausse de 12,0 % et le secteur « passagers » une croissance de 13,5 %. Les consommations intermédiaires (CI) ont fortement augmenté en 2018 : le fret est le principal responsable de cette hausse (+ 2,6 milliards d'euros) mais le transport de passagers y contribue aussi. La progression des consommations intermédiaires nettement supérieure à celle de la production, a engendré une baisse importante de la valeur ajoutée brute (VAb) du secteur qui est passé de 1,6 milliard d'euros en 2017 à 868 millions d'euros en 2018.

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

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

	Niveau 2018 (p)	Évolutions annuelles	
		2017	2018 (p)
Chiffre d'affaires	19 975	28,2	11,8
Production	19 107	26,8	12,1
Consommations intermédiaires	18 239	20,3	17,9
Valeur ajoutée brute (VAb)	868	199,4	-44,8
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	7	-58,4	92,0
Charges de personnel	1 020	-2,4	7,4
Excédent brut d'exploitation (EBE)	-159	-209,7	-125,8
<i>Taux de marge = EBE/VAb</i>	<i>-18,4 %</i>	<i>n. s.</i>	<i>n. s.</i>
Charges financières	1 805	18,3	-22,7
Capacité d'autofinancement	377	-293,4	-66,1
Bénéfice (+) ou perte (-)	-290	n. s.	n. s.
Emprunts, dettes assimilés	9 487	-3,9	9,8
Investissements corporels hors apports	675	111,5	-19,2
Nombre d'entreprises (en unités)	762	-1,1	8,5

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

Champ : entreprises de France métropolitaine et des Dom,

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

Les charges de personnel ont augmenté en 2018 (+ 7,4 %) pour atteindre 1 020 millions d'euros. Avec la dégradation de la valeur ajoutée brute associée à la hausse des charges de personnel, l'excédent brut d'exploitation redevient, comme en 2016, négatif (- 159 millions d'euros en 2018). Avec des résultats financier et exceptionnel qui se sont dégradés (en particulier forte réduction des produits financiers), le secteur voit sa capacité d'autofinancement se contracter des deux tiers pour atteindre 377 millions d'euros et son bénéfice redevenir négatif, comme en 2016, passant de 583 millions d'euros en 2017 à - 290 millions d'euros en 2018. Cette détérioration des comptes a impacté défavorablement les investissements corporels bruts hors apports qui ont diminué : 836 millions d'euros en 2017 puis 675 millions d'euros en 2018.

EN 2019, ACTIVITÉ EN BAISSÉ POUR LES « PASSAGERS » ET EN HAUSSE POUR CMA-CGM

En 2019, l'indice d'activité des services de transport (IAST) maritime pour les passagers diminue fortement (- 6,2 %). L'activité internationale du groupe CMA-CGM, quatrième opérateur mondial (en nombre de

partie B : entreprises françaises de transports

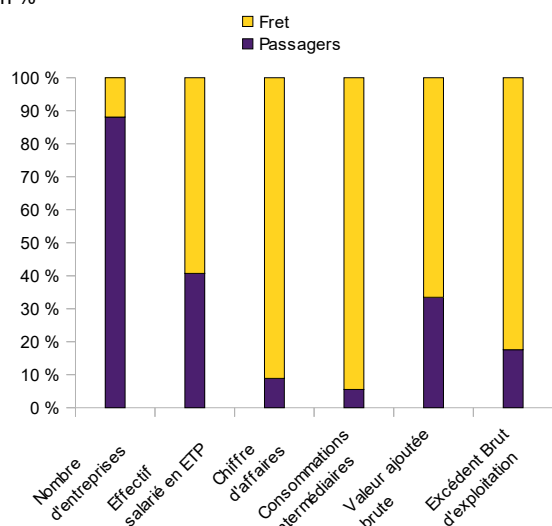
conteneurs transportés) de ligne régulière conteneurisée qui emploie 110 000 salariés dont 4 500 en France (2 400 pour le siège social à Marseille), augmente nettement en 2019 : + 29 % pour le chiffre d'affaires consolidé qui atteint 30,3 milliards de dollars, porté par l'acquisition de CEVA Logistics finalisée en avril. Hors CEVA, le chiffre d'affaires se contracte légèrement (- 0,8 %). Ceci impacte favorablement la trésorerie courante qui s'élève à 3,8 milliards de dollars (trois fois supérieur à celui de 2018). En revanche le résultat net consolidé devient négatif (- 229 millions de dollars) après deux années où il était positif.

Dans le secteur « passagers », Bretagne Angletterre Irlande SA (enseigne Brittany-Ferries) détenue majoritairement par la coopérative agricole Sica de Saint-Pol-de-Léon (Finistère), dessert les îles britanniques et l'Espagne. Sur la Manche, DFDS Seaways France, filiale du groupe danois DFDS Seaways, exploite les lignes ferry transmanche Douvres-Dunkerque, Douvres-Calais, et Newhaven-Dieppe. En activité annexe, cette société transporte aussi des marchandises. Du côté de la Méditerranée les liaisons maritimes entre le continent et la Corse sont assurées par Corsica Linea et Corsica Ferries (premier opérateur de ferries vers la Corse).

En 2019, l'indice d'activité des services auxiliaires de transport maritime baisse (- 2,9 %).

Figure B2.8-2 Répartition des indicateurs économiques selon le type d'activité en 2018

En %

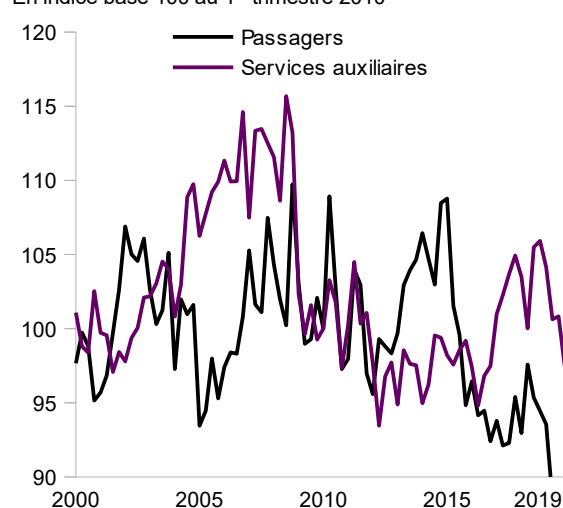


(*) : ETP : équivalent temps plein

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

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

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



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

Données corrigées des variations saisonnières

Source : SDES

LA FLOTTE MARITIME FRANÇAISE

La flotte de commerce sous pavillon français compte 186 navires dédiés au transport maritime au 31 décembre 2019. Son volume commercial dépasse les 6,0 millions d'unités de jauge brute, en hausse de 4,1 % sur un an. Sa capacité d'emport de 7,0 millions de tonnes de port en lourd (tpl), augmente de 2,8 % sur la même période. L'âge moyen de la flotte française baisse (- 0,4 an) pour atteindre 10,1 ans au 31 décembre 2019.

Au 31 décembre 2019, la flotte de commerce sous pavillon français compte 242 navires dédiés aux services maritimes soit une augmentation de 2,1 % en un an. Par contre le volume commercial régresse (- 5,6 %) et totalise 386 milliers d'UMS (Universal Measurement System). Cette flotte opère notamment assez largement dans les services offshore aux secteurs pétrolier et gazier.

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

Niveaux précisés dans le tableau, évolutions en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019 / 2014
Nombre de navires dédiés au transport	186	-1,8	3,0	9,4	0,8
Volume commercial (jauge brute en milliers d'UMS)	6 007	1,6	0,3	4,1	3,1
Maximum transportable (milliers de tonnes de port en lourd)	7 030	-0,6	-0,3	2,8	2,9
Âge moyen (années)	10,1 ans	+0,2 an	+0,3 an	-0,4 an	+0,4 an

Source : DGITM

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

Niveaux précisés dans le tableau, évolutions en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019 / 2014
Nombre de navires dédiés aux services	242	1,3	-2,5	2,1	0,8
Volume commercial (jauge brute en milliers d'UMS)	386	-7,7	-1,7	-5,6	-1,0
Âge moyen (années)	16,3 ans	+0,3 an	+0,9 an	+0,3 an	0,0 an

Source : DGITM

B2.9 Compagnies aériennes françaises

En transportant 41 % des passagers aériens en France et 31 % du fret, les compagnies aériennes françaises réalisent 8,9 % de la production des entreprises françaises de transport en 2018. Avec 19,7 milliards d'euros, la production des compagnies aériennes a augmenté de 3,8 % en 2018. En 2019, leur activité avec 212 milliards de passagers-kilomètres augmente sensiblement (+ 4,0 %). Cette poursuite de l'activité se retrouve surtout chez le principal contributeur, le groupe Air France (qui inclut les compagnies franchisées).

Le transport aérien est une activité en grande partie internationale et les compagnies françaises ne réalisent qu'une partie du transport aérien international au départ ou à l'arrivée en France. En 2019, le trafic aérien de l'ensemble des compagnies aériennes opérant en France est soutenu, en augmentation de 4,2 % par rapport à 2018. Pour les seules compagnies françaises qui ont transporté 71,9 millions de passagers, il augmente de 1,4 %.

Au sein des compagnies françaises, le groupe Air France domine le secteur en transportant près de 79 % des passagers-kilomètres.

ACTIVITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DE PASSAGERS ENCORE EN HAUSSE EN 2019

L'activité du transport aérien de passagers, mesurée par l'Indice d'activité des services de transport (IAST) aérien de passagers, est encore croissante en 2019 (+ 3,9 %) après les hausses de 2017 et 2018. En revanche l'activité du fret est en baisse en 2019 (- 1,9 %).

En 2018, le secteur des transports aériens de passagers comptait 565 entreprises soit - 2,6 % par rapport à 2017. La production du secteur a progressé (+ 3,8 %) pour s'établir à 19,7 milliards d'euros. Les consommations intermédiaires (CI) ont fortement augmenté (+ 9,5 %) entraînant une baisse sensible de la valeur ajoutée brute (- 7,4 %).

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

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

	Niveau 2018 (p)	Évolutions annuelles	
		2017	2018 (p)
Chiffre d'affaires	20 496	2,3	3,9
Production	19 662	1,7	3,8
Consommations intermédiaires	13 752	1,1	9,5
Valeur ajoutée brute (VAb)	5 910	2,9	-7,4
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	128	-8,9	12,5
Charges de personnel	5 328	1,3	1,9
Excédent brut d'exploitation (EBE)	455	13,7	-56,3
<i>Taux de marge = EBE/VAb</i>	<i>7,7 %</i>	<i>1,5 pt</i>	<i>-8,6 pts</i>
Charges financières	344	13,7	-60,5
Capacité d'autofinancement	63	80,8	-90,8
Bénéfice (+) ou perte (-)	-413	n. s.	n. s.
Emprunts, dettes assimilés	3 182	-40,8	0,5
Investissements corporels hors apports	1 580	-16,3	6,3
Nombre d'entreprises (en unités)	565	0,5	-2,6

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

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

Des charges de personnel maîtrisées (+ 1,9 %) n'ont pu cependant empêcher une détérioration de l'excédent brut d'exploitation (EBE) qui est passé de 1 041 millions d'euros en 2017 à 455 millions d'euros en 2018. Après deux années de bénéfice, le secteur enregistre une perte en 2018 (- 413 millions d'euros).

AIR FRANCE-KLM, MOTEUR DE L'ACTIVITÉ EN 2019

Pour l'ensemble des compagnies françaises, l'activité est en hausse de 4,0 % pour les passagers-kilomètres et de 1,4 % pour les passagers.

Le secteur aérien français est concentré sur quelques très grandes entreprises, dont le Groupe Air France (le Groupe franco-néerlandais Air France-KLM occupait la septième place mondiale pour les passagers-kilomètres payants en 2017). L'activité du groupe Air France (y compris compagnies franchisées) confirme sa reprise depuis 2017 : elle augmente en 2019 à la fois pour le nombre de passagers-kilomètres (+ 4,6 %) et pour le nombre de passagers (+ 2,3 %). La société mère (respectivement 90 % des passagers-kilomètres et 80 % des passagers du groupe) enregistre des hausses encore plus prononcées (+ 6,6 % pour les passagers-

partie B : entreprises françaises de transports

kilomètres et + 9,1 % pour les passagers). Au sein du groupe, les filiales ont des destins divers. Transavia France, compagnie à bas coûts, continue de fortement se développer en 2019 (+ 9,7 % pour les passagers-km et + 5,5 % pour les passagers) tandis que Air France Hop recule et que Joon cesse ses opérations à compter du 27 juin 2019 et fusionne avec Air France.

La situation des compagnies françaises, hors groupe Air France, est plus mitigée : si l'activité augmente pour les passagers-km (+ 1,7 %), elle recule pour les passagers (- 3,0 %).

Parmi les onze compagnies (hors groupe Air France) qui dépassent le milliard de passagers-kilomètres, le bilan est contrasté. Certaines comme French Bee, ASL Airlines France ou Level (Openskies) enregistrent de fortes progressions : French Bee affiche 664 millions de passagers-kms et 51 milliers de passagers en plus par rapport à 2018. Level enregistre les plus fortes évolutions (+ 130,3 % pour les passagers-km et + 119,1 % pour les passagers). À l'inverse l'activité de XL Airways France ou Aigle Azur décline, ces deux compagnies cessant leur activité à l'automne suite à leurs liquidations judiciaires.

BAISSE DU RÉSULTAT NET CONSOLIDÉ DU GROUPE AIR FRANCE-KLM EN 2019

Le chiffre d'affaires de l'ensemble du groupe Air France-KLM sur l'exercice 2019 est en augmentation (+ 3,7 %) pour atteindre 27,2 milliards d'euros. Néanmoins cette hausse n'empêche pas le groupe d'afficher un résultat d'exploitation courant consolidé en baisse (- 18,8 %) qui s'élève à 1,1 milliard d'euros. Ce recul s'explique en partie par la forte hausse des charges externes (+ 947 millions d'euros) dont les achats de carburant qui ont subi les effets de change et les achats et consommations d'entretien aéronautique. Le résultat des activités opérationnelles diminue suite principalement à l'impact du retrait anticipé et progressif des A380 de la flotte d'Air France d'ici fin 2022 : cette opération est comptabilisée en « autres produits et charges non-courants » pour 126 millions d'euros sur l'exercice 2019. Au final le résultat net du groupe Air France-KLM passe de 422 millions d'euros en 2018 à 293 millions d'euros en 2019.

Figure B2.9-2 Activités des principales compagnies aériennes françaises en 2019

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

Compagnies françaises	Passagers-km		Passagers	
	2019	2019 /2018	2019	2019 /2018
Groupe Air France :	167 200	4,6	59 610	2,3
AIR FRANCE	150 004	6,6	47 549	9,1
TRANSAVIA FRANCE	11 928	9,7	7 175	5,5
AIR FRANCE HOP	1 787	-34,1	3 029	-34,7
JOON	3 481	-36,8	1 857	-42,8
AIR CARAIBES	9 236	3,0	1 667	2,4
CORSAIR	8 596	-2,6	1 225	-8,7
AIR AUSTRAL	5 835	6,5	1 241	4,6
FRENCH BEE	4 276	18,4	427	13,5
XL AIRWAYS FRANCE	3 565	-25,2	495	-28,5
AIR TAHITI NUI	3 362	-7,0	399	-8,6
AIGLE AZUR	2 470	-20,2	1 275	-32,2
LEVEL (OPENSKIES)	2 384	130,3	370	119,1
AIRCALIN	1 755	2,3	443	1,6
AIR CORSICA	1 207	-0,7	1 973	0,7
ASL AIRLINES FRANCE	1 049	34,2	529	23,6
Autres Compagnies	1 134	13,9	2 246	5,0
Total transporteurs français	212 069	4,0	71 901	1,4

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

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

Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau 2019	Évolution annuelle 2019
Chiffre d'affaires	27 188	3,7
Produits des activités ordinaires	27 189	3,7
BAIIDA *	4 128	-3,8
Résultat d'exploitation courant	1 141	-18,8
Résultat des activités opérationnelles	1 010	-27,5
Résultat avant impôts des entreprises intégrées	346	-45,2
Résultat net des entreprises intégrées	270	-33,7
Résultat net des activités poursuivies	-	-
Résultat net	293	-30,6

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

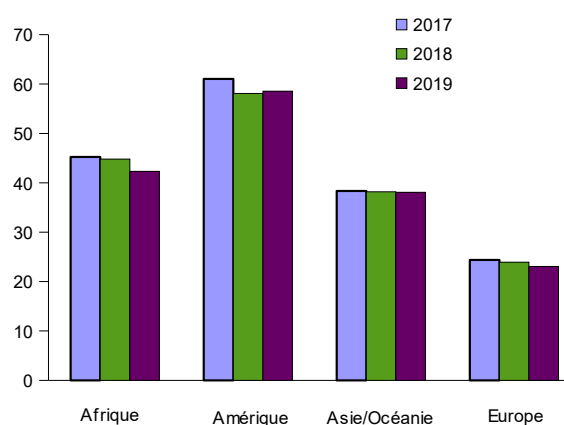
Source : Air France-KLM

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

Sur l'ensemble des faisceaux internationaux (à partir de la métropole), la part des compagnies françaises baisse en 2019 (- 0,8 point). Cette part atteint 31,2 % soit son plus bas niveau depuis dix-neuf ans. Ce retrait, entamé depuis 2013, est effectif sur tous les grands faisceaux, de l'Asie/Océanie (- 0,1 point) en passant par l'Afrique (- 2,5 points) et l'Europe (- 0,9 point) sauf en Amérique (+ 0,4 point).

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

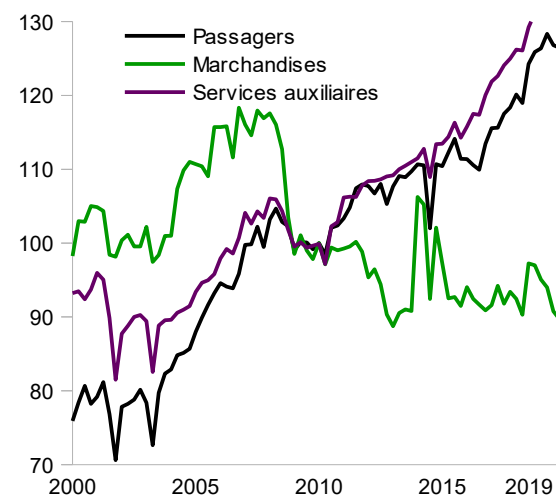
En % des passagers transportés



Source : DGAC

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

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



Données corrigées des variations saisonnières

Source : SDES

B3.1 Sociétés d'autoroutes concédées

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 10,8 milliards d'euros en 2019 et est en hausse de 3,7 % à un rythme quasi identique au rythme annuel moyen sur la période 2014-2019 (+ 3,6 %). Il est constitué à 97,7 % des recettes des péages. Les investissements augmentent peu (+ 0,6 %) tandis que les emprunts et dettes financières diminuent légèrement (- 1,0 %).

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

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

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

En 2019, pour les sociétés « récentes » (de moins de quinze ans), la charge financière de la dette s'élève à 148 millions d'euros soit 28,1 % de leurs dépenses tandis que ce ratio tombe à seulement 5,7 % pour les sociétés « historiques », qui s'approchent de leur terme. Pour ces dernières, le versement de dividendes représente 26,3 % de leurs dépenses tandis que le budget de l'État et des collectivités locales (impôts directs et indirects, hors TVA) compte pour 25,3 %.

EN 2019, POURSUITE DE LA HAUSSE DU CHIFFRE D'AFFAIRES DES AUTOROUTES

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 10,8 milliards d'euros (donnée provisoire), en hausse de 3,7 % en 2019. Il est constitué à 97,7 % des recettes des péages qui augmentent en 2019 (+ 3,8 %).

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

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

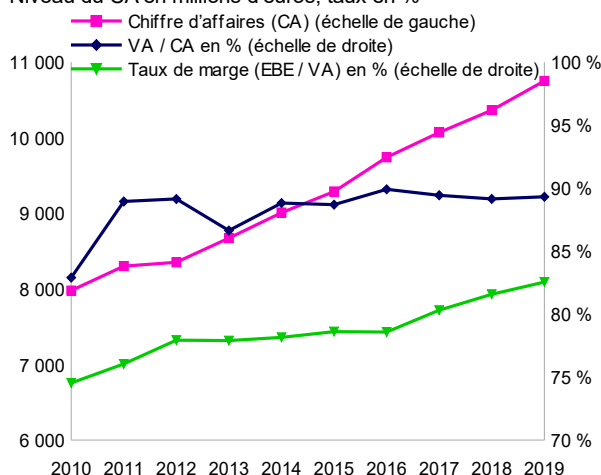
	Niveau 2019 (p)	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019 /2014
Effectif salarié	12 103	-0,3	-2,8	-1,7	-2,6
Chiffres d'affaires	10 753	3,4	2,9	3,7	3,6
dont péages	10 502	3,4	3,0	3,8	3,7
Consommations intermédiaires (CI)	1 163	8,2	7,1	2,1	2,9
≈ "Valeur ajoutée" (= CA - CI)	9 603	2,8	2,6	3,9	3,7
Charges de personnel	825	-1,1	2,0	-2,4	-0,6
Impôts, taxes et versements assimilés	1 088	3,3	0,8	1,2	3,9
EBE	7 927	5,1	4,2	5,2	4,9
Dotations	1 996	6,0	6,4	0,2	0,2
Produits financiers	744	-24,7	32,1	-15,4	4,2
Charges financières	880	-17,2	-13,4	-15,2	-10,9
Capacité d'autofinancement	6 124	-0,4	11,9	8,7	3,4
Investissements	1 393	-10,5	25,8	0,6	5,0
Emprunts et dettes financières au 31/12	33 697	-3,0	-5,7	-1,0	-0,6

Note : (p) provisoire

Source : DGITM

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

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

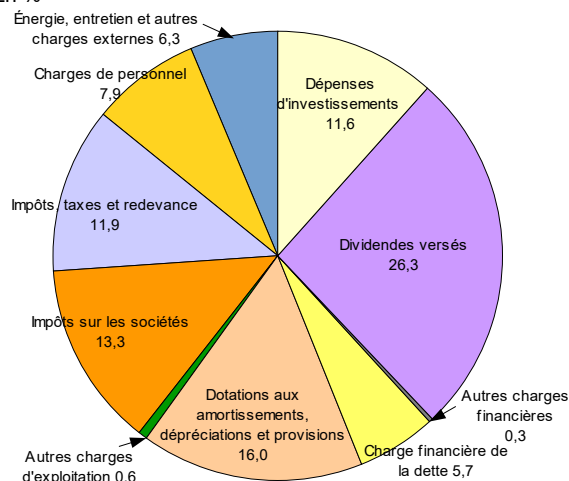


Source : DGITM

Les consommations intermédiaires augmentent de nouveau en 2019 (+ 2,1 %) poursuivant la tendance commencée en 2017. La valeur ajoutée croît pour la onzième année consécutive (+ 3,9 %) à un rythme légèrement supérieur à celui de la période 2014-2019 (+ 3,7 %). La baisse des effectifs salariés (- 1,7 %) en 2019 poursuit la tendance entamée depuis 2007. Les charges de personnel diminuent plus rapidement (- 2,4 %). Les investissements augmentent à peine (+ 0,6 %). Les emprunts et dettes financières au 31 décembre diminuent (- 1,0 %) pour la troisième année consécutive et s'établissent à 33,7 milliards d'euros soit l'équivalent de 3,1 années de chiffre d'affaires.

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

En %

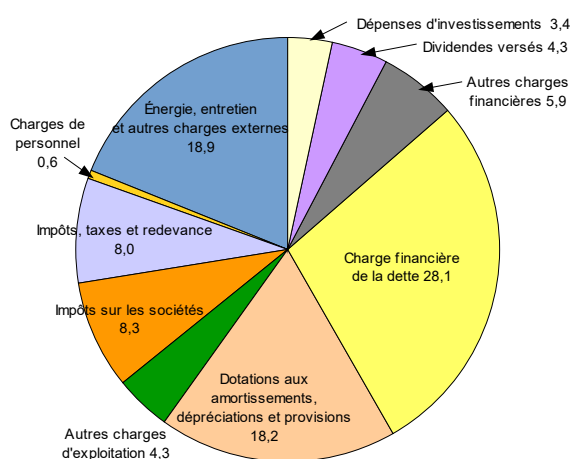


Sociétés historiques : ASF, Escota, Cofiroute, APRR, Area, Sanef, SAPN, ATMB, SFTRF.

Source : DGITM

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

En %



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

Source : DGITM

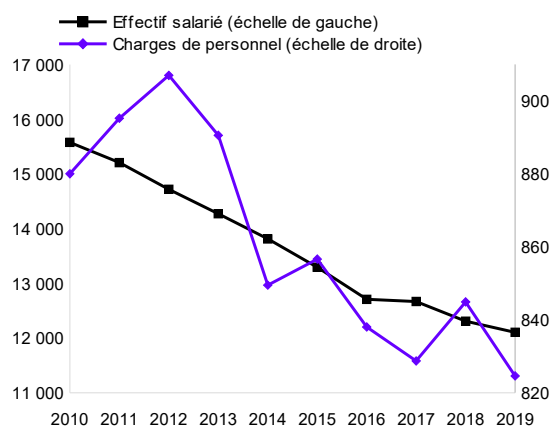
2014-2019 : CHIFFRE D'AFFAIRES EN NETTE PROGRESSION ET BAISSÉ DES EFFECTIFS SALARIÉS

Entre 2014 et 2019, le chiffre d'affaires a crû de 3,6 % en moyenne annuelle.

Les effectifs salariés ont diminué sur la période (- 2,6 %) plus fortement que les charges de personnel (- 0,6 %).

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

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



(p) : données 2019 provisoires

Source : DGITM

B3.2 Aéroports de Paris

Avec un chiffre d'affaires de 5,9 milliards d'euros en 2018, les services auxiliaires aériens participent à 2,7 % du chiffre d'affaires des entreprises de transport.

Aéroports de Paris (ADP) est la principale entreprise de services auxiliaires aériens et réalise en 2019 un chiffre d'affaires de près de 3,1 milliards d'euros. Chaque année depuis 2001, à l'exception de 2016, l'entreprise affiche une hausse généralisée des soldes intermédiaires de gestion. Les investissements progressent en 2019 (+ 9,9 %) pour atteindre le niveau record de 1 milliard d'euros. La dette financière à moyen et long termes augmente pour la neuvième année en dix ans.

Aéroports de Paris gère trois plate-formes franciliennes (Paris-Charles de Gaulle à Roissy, Paris-Orly et Paris-Le Bourget) et détient et gère dix aérodromes civils : en termes de fréquentation Paris-Charles de Gaulle est le 9^e aéroport mondial en 2019 (2^e européen derrière London Heathrow) avec 76,2 millions de passagers. Paris-Orly enregistre 31,9 millions de passagers.

LE CHIFFRE D'AFFAIRES D'ADP EN HAUSSE

Le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris est en progression de 3,6 % en 2019 (+ 105 millions d'euros) et s'élève à 3 062 millions d'euros. Cette augmentation s'explique principalement par la hausse des redevances aéronautiques (+ 45 millions d'euros), portée par la croissance du trafic passager départ de 2,5 % et par un effet prix lié à la hausse tarifaire du 1er avril 2019 (+ 1,0 %). Elle s'explique aussi par la hausse du produit des redevances spécialisées des activités aéronautiques (+ 11 millions d'euros) facturées aux compagnies aériennes qui concerne en particulier le produit de la redevance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (PHMR) et les revenus liés aux banques d'enregistrement, en lien notamment avec la hausse du trafic. Les activités commerciales s'accroissent également (+ 29 millions d'euros) ainsi que les recettes locatives (+ 12 millions d'euros). Dernier facteur expliquant l'augmentation du chiffre d'affaires : les autres recettes qui croissent de 25 millions d'euros principalement grâce aux travaux réalisés pour la Société du Grand Paris. Cependant cette hausse du chiffre d'affaires est minorée par la baisse des revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire (- 17 millions d'euros) en conséquence du dispositif prévu par la loi de finances pour 2019 et applicable depuis avril 2019 qui laisse à la charge d'Aéroports de Paris 6 % des coûts de sûreté aéroportuaires jusqu'alors couverts intégralement par le produit de la taxe d'aéroport.

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

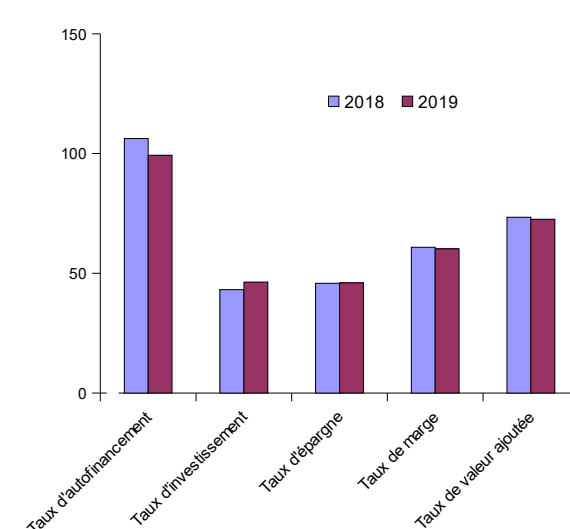
Niveau en millions d'euros. évolutions annuelles en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles				
		2017	2018	2019	2019/ 2014	
Chiffre d'affaires	3 062	2,8	4,9	3,6	2,1	
Consommations intermédiaires	903	1,7	2,6	5,7	0,3	
Valeur ajoutée brute	2 222	3,0	6,0	2,4	2,8	
Charges de personnel	596	0,9	-0,7	1,7	0,2	
Impôts, taxes	290	-1,6	7,3	9,4	4,2	
Excédent brut d'exploitation	1 337	4,9	9,0	1,3	3,8	
Charges financières	165	5,6	2,6	6,5	5,0	
Capacité d'autofinancement (CAF)	1 022	14,8	6,5	2,7	4,9	
Investissements	1 029	3,5	16,9	9,9	21,4	
Dette financière moyen et long termes	4 940	11,8	1,9	2,4	4,1	

Source : ADP

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

En %



Source : ADP

En 2019, les consommations intermédiaires (CI) sont en nette augmentation de 5,7 % et atteignent 903 millions d'euros. Les achats consommés progressent de 33 millions d'euros suite à une hausse des charges relatives aux prestations réalisées pour le compte de la Société du Grand Paris pour 29 millions d'euros. La sous-traitance est en hausse de 18 millions d'euros. L'entretien et réparation augmente de 7 millions d'euros en raison de la maintenance de nouveaux équipements. Cette nette hausse des CI n'empêche pas la valeur ajoutée brute (VAB) de croître de 2,4 % en 2019 (depuis 2001, la VAB a augmenté

chaque année hormis en 2016) mais du fait de la forte augmentation des consommations intermédiaires, le taux de valeur ajoutée (Vab/CA) diminue nettement (- 0,8 point). Les charges de personnel progressent (+ 1,7 %) suite notamment aux augmentations des salaires et du taux moyen de cotisation. Les impôts et taxes (taxes foncières, contribution économique territoriale - CET) augmentent sensiblement (+ 9,4 %) et impactent défavorablement la progression de l'excédent brut d'exploitation (EBE) de l'entreprise (+ 1,3 %) malgré tout en hausse constante depuis 2003 à l'exception de l'année 2016. L'EBE s'élève à 1,3 milliard d'euros en 2019. Le taux de marge est ainsi en recul (- 0,7 point) mais la capacité d'autofinancement (CAF) affiche une sixième progression annuelle en sept ans (+ 2,7 % en 2019) pour atteindre 1 022 millions d'euros.

POURSUITE DE LA CROISSANCE DES INVESTISSEMENTS D'ADP

La croissance de la capacité d'autofinancement (CAF) permet à ADP de poursuivre ses investissements qui continuent de croître fortement (+ 9,9 %) et s'élèvent à 1 029 millions d'euros en 2019.

Concernant l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, les investissements portent principalement sur la rénovation du terminal 2B et sa jonction avec le terminal 2D, la construction de la jonction de satellites internationaux du terminal 1, l'achat d'équipements d'inspection des bagages de soute au standard 3 lié à la réglementation européenne, la construction d'un trieur bagages en correspondance sous le Hall M du terminal 2E (TBS4), les travaux de réaménagement des accès routiers, la refonte de l'ambiance du hall L du terminal 2E.

Sur l'aéroport de Paris-Orly, les investissements se concentrent sur la rénovation de la piste 3, la fin des travaux de construction de la jonction entre Orly 2 et Orly 4 (ex Orly Ouest et Orly Sud), la mise en conformité réglementaire du tri bagages Est d'Orly 4, les travaux en prévision de la construction de la future gare du Grand Paris, la reprise d'étanchéité et le renforcement du pont n° 2 sous la piste 3, la création d'une nouvelle zone commerciale en zone départ international à Orly 4, la restructuration du Hall E d'Orly 4 (ex-Hall B d'Orly Sud).

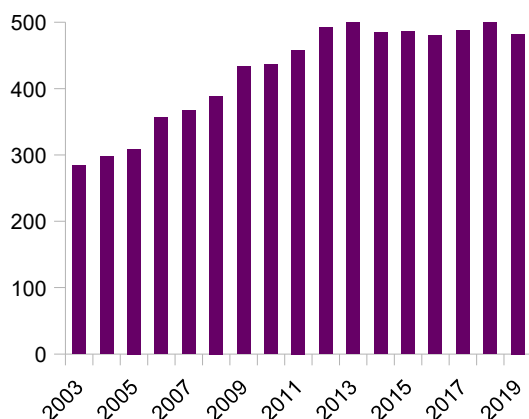
Aéroports de Paris finance globalement son programme d'investissements par autofinancement et le cas échéant par un recours à de la dette à moyen et long termes.

À cause principalement de l'augmentation des échéances à long terme (plus de 5 ans), la dette financière à moyen et long termes d'ADP augmente pour la neuvième année (+ 2,4 %) en dix ans et atteint 4,9 milliards d'euros en 2019.

En 2019, ADP verse 366 millions d'euros de dividendes (+ 7,0 % par rapport à 2018), soit 3,70 euros par action.

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

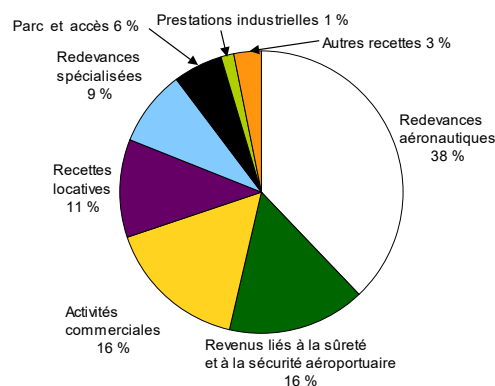
En millions d'euros



Source : ADP

Figure B3.2-4 Répartition du chiffre d'affaires d'ADP en 2019

En %



Source : ADP

B3.3 Grands ports sous tutelle de l'État

Après une saison contrastée en 2018, la situation économique des comptes des grands ports sous tutelle de l'État français (cf. encadré) s'améliore en 2019. Les soldes intermédiaires de gestion progressent : la production est en hausse de 3,2 %, la valeur ajoutée brute de 3,0 %. Avec des charges de personnel en augmentation modérée (+ 2,4 %), l'excédent brut d'exploitation s'accroît sensiblement (+ 8,1 %). Néanmoins ces conditions favorables n'empêchent pas une diminution de la capacité d'auto-financement (- 4,7 %). Les investissements faiblissent nettement (- 19,9 %) induisant une baisse de la dette financière (- 9,0 %).

EN 2019, LA PRODUCTION REPART

En 2019, la production des comptes des grands ports sous tutelle de l'État de métropole et d'outre-mer rebondit (+ 3,2 %) après le fléchissement de 2018 et s'établit à 897 millions d'euros (les 4 ports d'outre-mer contribuant pour près d'un sixième). La croissance de la valeur ajoutée brute (+ 3,0 %) est presque comparable à celle de la production malgré la hausse des consommations intermédiaires (+ 3,9 %). Avec des charges de personnel qui augmentent modérément (+ 2,4 %), l'excédent brut d'exploitation (EBE) croît pour la troisième année consécutive (+ 8,1 %) pour atteindre 360 millions d'euros en 2019. En 2019, la capacité d'auto-financement (CAF) est en recul (- 4,7 %) pour la première fois depuis 2017 et s'établit à 263 millions d'euros. Les investissements fléchissent nettement (- 19,9 %) mais contribuent ainsi à la poursuite de l'allègement pour la troisième année consécutive de la dette financière (- 9,0 %).

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

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolution		
	2019	2017	2018	2019
Production	897	2,4	-3,9	3,2
Consommations intermédiaires	241	0,8	-11,1	3,9
Valeur ajoutée brute	656	3,0	-0,9	3,0
Subventions d'exploitation	105	53,1	16,0	20,7
Charges de personnel	386	1,8	-6,5	2,4
Excédent brut d'exploitation	360	13,8	12,1	8,1
Charges financières	23	-10,0	-18,5	4,5
Capacité d'autofinancement	263	21,7	0,4	-4,7
Investissements	241	-11,9	10,3	-19,9
Dette financière	648	-3,9	-7,4	-9,0

Source : DGITM

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

13 ports sont retenus

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

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

En particulier sont exclus du champ :

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

Grand port maritime (GPM) de l'État

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

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

Fusion des ports de l'axe Seine

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

B3.4 Gestionnaires d'infrastructures ferrées

SNCF Réseau, société qui dépend du groupe SNCF, assure l'ingénierie, l'exploitation y compris commerciale et l'entretien du réseau ferré français. En 2019, les redevances d'infrastructures perçues par SNCF Réseau s'élèvent à 5,8 milliards d'euros. La Société du Grand Paris (SGP) a, quant à elle, la charge de la mise en place du Grand Paris Express. Ses produits de fonctionnement ont augmenté en 2019 (+ 22,4 %).

Jusqu'au 31 décembre 2019, SNCF Réseau était l'un des trois établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC) composant le groupe SNCF, avec SNCF Mobilités et SNCF. Depuis le 1er janvier 2020, les EPIC ont disparu au profit de 5 sociétés dont SNCF Réseau. SNCF Réseau est responsable de la sécurité des lignes et garantit l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients (29 entreprises ferroviaires et 12 entreprises autorisées). Les aides publiques destinées à SNCF Réseau sont décrites dans la fiche A5.2 du rapport. Le chiffre d'affaires de SNCF Réseau, de 6,501 milliards d'euros en 2019, est en hausse de 3,2 % par rapport à l'année précédente.

La grève du dernier semestre 2019 a eu relativement peu d'impact en moyenne sur l'ensemble de l'année pour SNCF Réseau. Les redevances d'infrastructures retrouvent un niveau proche de 2017 après la baisse de 2018 liée aux grèves perlées du deuxième trimestre de la même année. Les redevances d'infrastructures de SNCF Réseau sont ainsi en hausse de 2,9 % en 2019 pour atteindre 5,8 milliards d'euros.

SNCF Réseau a été reclassée en 2018 par l'Insee, en accord avec Eurostat, en Administration Publique (APU). Ce reclassement avait eu mécaniquement un impact sur le déficit et la dette publique notifiés pour les années 2016 à 2018. Fin 2019, la dette à long terme de SNCF Réseau s'élève à 52,3 milliards d'euros, en hausse de 8,4 % par rapport à fin 2018.

Figure B3.4-1 Les comptes de SNCF Réseau

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2 019	2 017	2 018	2 019	2019/ 2014
Produits d'exploitation	13 422	7,1	2,5	7,5	14,6
dont Redevances d'infrastructure	5 768	0,8	-3,0	2,9	0,7
dont Contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures	493	25,7	24,2	200,6	35,2
Charges d'exploitation	12 745	7,1	6,7	6,5	17,6
dont Production immobilisée	5 244	15,8	7,2	12,6	ns
dont Dotation aux amortissements	-1 970	13,9	15,4	-1,1	ns
dont Charges de personnel	3 492	59,0	-1,5	-1,2	nd
Résultat d'exploitation	676	8,4	-46,0	30,8	-9,5
Résultat financier	-1 655	-1,1	4,1	11,5	3,6
Résultat net de l'exercice	-907	-28,6	1 330,8	-78,5	30,0
Capacité d'autofinancement	1 780	6,3	-17,4	14,2	-3,0
Investissements réseau	5 144	9,4	3,2	4,0	2,9
Dette à long terme au 31/12	52 250	8,2	2,1	8,4	6,4

Source : SNCF Réseau

Figure B3.4-2 Les comptes de la SGP

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2 019	2 017	2 018	2 019	
Produits de fonctionnement	761,8	9,6	10,7	22,4	
Charges de fonctionnement	319,3	4,2	130,2	-17,8	
dont Charges de personnel	37,1	12,9	7,1	40,0	
dont Consommation de marchandises et d'approvisionnement	116,7	29,0	-1,2	65,7	
dont Dotation aux amortissements	1,3	-84,5	49,0	-79,1	
dont Autres charges	164,2	18,3	316,2	-42,5	
Charges d'intervention	410,2	21,4	18,4	-12,4	
Charges financières	72,8	ns	698,0	180,9	
Résultats d'activité	-39,3	-119,2	5175,3	-84,8	
Dettes	6234,2	219,1	166,5	88,7	

Source : rapports financiers de la SGP

La Société du Grand Paris est un établissement public industriel et commercial (ÉPIC) détenu par l'État. Sa mission est de concevoir, développer et financer le Grand Paris Express et contribuer à la modernisation du réseau francilien existant. Au 31 décembre 2019, les investissements cumulés depuis le début du projet du Grand Paris Express s'élèvent à 6,3 milliards d'euros. Les dépenses d'investissements progressent fortement notamment dans le cadre de la poursuite des travaux sur les lignes 15 sud et 16. L'exercice 2019 est déficitaire avec une perte de 39 millions d'euros (après un déficit de 259 millions d'euros en 2018). Les dépenses de fonctionnement baissent de 17,8 % en 2019 après une forte hausse en 2018 (+ 130 %). Les produits de fonctionnement augmentent de 22,4 % en 2019.

B3.5 Gestionnaires d'infrastructures fluviales

Voies navigables de France (VNF) est un établissement public administratif (Épa) depuis 2013 en charge de la gestion de la majorité du réseau des voies navigables de France. En 2019, les ressources propres de VNF sont en légère baisse et atteignent 180,4 millions d'euros. La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) est un établissement public local mis en place en 2017, en charge de la réalisation de l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen. Le Canal Seine-Nord Europe, actuellement en phase de construction, génère principalement des dépenses d'investissements et de consommations intermédiaires.

LES RESSOURCES PROPRES DE VNF EN LÉGÈRE BAISSÉ EN 2019

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

En 2019, les ressources propres de VNF (180,4 millions d'euros) baissent légèrement (- 0,6 %) après une faible hausse de + 0,2 % en 2018. Depuis 2014, elles reculent en moyenne annuelle (- 1,0 %). La valeur ajoutée est en hausse de 2,1 % en lien avec la baisse de consommations intermédiaires de 1,7 %. La baisse des charges de personnel et la forte hausse des subventions d'exploitations de VNF (cf. fiche A5.2) concourent à la forte croissance de l'excédent brut d'exploitation en 2019 (+ 11,8 %).

Figure B3. 5-1 Les comptes de VNF

Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau	Évolutions annuelles				
	2019	2017	2018	2019	2019/ 2014	
Chiffre d'affaires	180,4	2,2	0,2	-0,6	-1,0	
Consommations intermédiaires	101,2	0,1	9,3	-1,7	2,2	
Valeur ajoutée (hors subventions d'exploitation)	86,5	2,6	-7,6	2,1	-3,2	
Charges de personnel	233,8	-5,3	-1,3	-1,1	0,0	
Impôts et taxes	18,4	-2,4	1,8	-2,9	-0,1	
Excédent brut d'exploitation	92,7	-0,2	2,2	11,8	-2,8	
Charges financières	12,6	143,8	49,1	31,0	126,9	
Capacité d'autofinancement	80,9	-13,4	3,7	11,0	-3,5	
Investissements	141,2	-86,5	695,5	-31,5	-4,7	
Dette MLT au 31-12	0,4	-11,6	-32,6	-40,0	-24,8	

Source : VNF

Figure B3.5-2 Les comptes de la SCSNE

Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau	Évolution annuelle	
	2019	2018	2019
Chiffre d'affaires	0,03	7,6	4,0
Consommations intermédiaires	2,11	82,2	-35,5
Valeur ajoutée	3,08	167,5	43,5
Charges de personnel	2,60	266,2	44,7
Impôts et taxes	0,23	301,7	66,5
Excédent brut d'exploitation	0,25	-23,8	17,9
Charges financières	0,00	-86,5	n. s.
Capacité d'autofinancement	0,16	67,9	-10,4
Investissements	21,45	121,8	5,6
Dette MLT au 31-12	0,00	n. s.	n. s.

n. s. : non significatif.

Source : VNF

La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) était jusqu'au 31 mars 2020 un établissement public à caractère industriel et commercial, créé au 1^{er} mai 2017 par l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 et placé sous la tutelle du ministre chargé des transports. Le 1^{er} avril 2020, la SCSNE est devenue un établissement public local. Elle a pour mission principale de réaliser l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, dénommée « Canal Seine-Nord Europe ». Un partage de moyens en termes de comptabilité, ressources humaines, moyens logistiques est réalisé avec VNF.

En 2019, les ressources propres de la SCSNE sont de 0,03 million d'euros, en hausse de 4,0 % par rapport à 2018. Les investissements, à hauteur de 21,5 millions d'euros en 2019 progressent de 5,6 % par rapport à 2018. Les charges de personnel de 2,6 millions d'euros en 2019 croissent fortement en raison de la montée en charge du projet Canal Seine-Nord Europe. La SCSNE a bénéficié de 35,1 millions de subventions d'investissement en 2019 (cf. fiche A5.2).

partie C

Emploi et salaires

— Au 31 décembre 2019, le secteur des transports et de l'entreposage emploie plus de 1,4 million de salariés, soit 7,5 % des salariés du secteur privé hors intérim. L'effectif salarié des transports et de l'entreposage croît régulièrement et augmente de 1,2 % en 2019, tandis que l'emploi intérimaire du secteur se redresse nettement (+ 9,4%).

Le salaire moyen par tête augmente de 1,4 % en 2019, après + 1,7 % en 2018. Ce ralentissement est surtout dû au transport de marchandises, alors que dans le transport de voyageurs et les autres services de transport, les salaires augmentent à un rythme proche en 2019 et en 2018.

Les tensions sur le marché du travail du personnel roulant s'atténuent mais restent à un niveau élevé, très supérieur à sa moyenne de long terme.



L'EMPLOI SALARIÉ CONTINUE D'AUGMENTER EN 2019, PORTÉ PAR LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES, LA LOGISTIQUE ET LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

Fin 2019, le secteur des transports et de l'entreposage emploie plus de 1,4 million de salariés, soit 7,5 % des effectifs salariés du secteur privé hors intérim. La croissance de l'emploi salarié hors intérim du secteur ralentit légèrement par rapport à 2018 (+ 1,2 % après + 1,4 %). Entre 2014 et 2019, en moyenne annuelle, l'augmentation des effectifs du secteur est identique à celle des effectifs dans l'ensemble du secteur privé (+ 0,9 %, *figure C-1*).

C'est le transport routier de fret (TRF) qui contribue le plus à la hausse des effectifs en 2019 (+ 2,9 %, soit + 11 400 emplois), mais à un degré moindre que les années précédentes. Le rythme des créations d'emplois logistiques ralentit en 2019 : les effectifs s'accroissent de 3 100 emplois dans l'entreposage et la manutention (+ 2,5 % après + 5,3 %) et de 3 200 emplois dans l'organisation du transport de fret (+ 2,9 % après + 4,2 %).

L'emploi progresse solidement en 2019 dans les transports collectifs urbains (+ 3,3 %, + 3 500 emplois). Les transports routiers de voyageurs (TRV) continuent de créer des emplois (+ 1,5 %, + 1 600 emplois) dans un contexte de développement de l'offre des services librement organisés (SLO) de transports par autocars.

La baisse des effectifs se poursuit en 2019 dans les activités de poste et de courrier (- 3,1 %, - 7 100 emplois) et dans le transport ferroviaire (- 1,2 %, - 2 000 emplois).

L'emploi intérimaire mobilisé par le secteur des transports et de l'entreposage rebondit de 9,4 % en 2019 après un recul inédit de 8,1 % en 2018. Avec 105 600 intérimaires fin 2019, dont un tiers dans l'entreposage et la manutention, le secteur des transports reste un des principaux employeurs d'intérimaires. Le taux de recours à l'intérim – rapport du nombre d'intérimaires à l'emploi salarié total – augmente de 0,5 point en 2019 et s'établit à 6,9 % (contre 4,0 % pour l'ensemble des secteurs d'activité).

Figure C-1 Effectifs salariés au 31 décembre

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

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2019	2017	2018	2019	2019 / 2014
Transport principalement de voyageurs	480,0	0,2	-0,1	1,1	0,3
Ferroviaire (y.c. fret, y.c. infrastructures SNCF)	158,1	-1,1	-2,2	-1,2	-1,4
Transport collectif urbain	107,1	1,0	0,7	3,3	1,5
Transport routier de voyageurs	105,4	0,2	2,2	1,5	1,4
Aérien	60,8	0,7	-0,2	0,9	-0,6
Maritime et fluvial	10,0	-1,9	4,2	7,2	1,9
Taxis et VTC	27,4	-1,3	2,7	3,5	4,0
Autres transport de voyageurs	11,2	16,8	-7,2	-1,0	-1,4
Transport de marchandises (hors ferroviaire)	417,6	4,5	3,3	2,9	2,7
Routier et services de déménagement	401,8	4,7	3,7	2,9	2,9
Par conduites	4,9	0,7	3,1	1,3	0,8
Aérien	3,2	0,6	-25,9	7,4	-4,5
Maritime et fluvial	7,6	-1,4	0,7	2,9	-2,3
Autres services de transport	302,7	2,1	4,0	2,2	2,4
Entreposage et manutention	124,6	4,8	5,3	2,5	3,5
Exploitation des infrastructures (hors infrastructures SNCF)	66,5	-0,2	1,5	0,4	0,7
Organisation du transport de fret	111,6	0,6	4,2	2,9	2,3
dont messagerie et fret express	39,2	-1,2	4,6	0,5	1,3
Activités de poste et de courrier	225,6	-2,9	-2,1	-3,1	-2,5
Transports et entreposage (hors intérim)	1 425,9	1,2	1,4	1,2	0,9
<i>Intérim utilisé dans transports et entreposage</i>	<i>105,6</i>	<i>18,5</i>	<i>-8,1</i>	<i>9,4</i>	<i>10,3</i>
Ensemble secteur privé hors intérim (1)	18 952,8	1,2	1,0	1,4	0,9
<i>Intérim utilisé dans l'ensemble du secteur privé</i>	<i>788,7</i>	<i>18,1</i>	<i>-3,3</i>	<i>-0,3</i>	<i>7,0</i>

(1) Ensemble secteur privé, y compris agriculture et secteurs principalement non marchands (codes AZ à RU en Naf Rév.2).
Champ : France hors Mayotte.

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

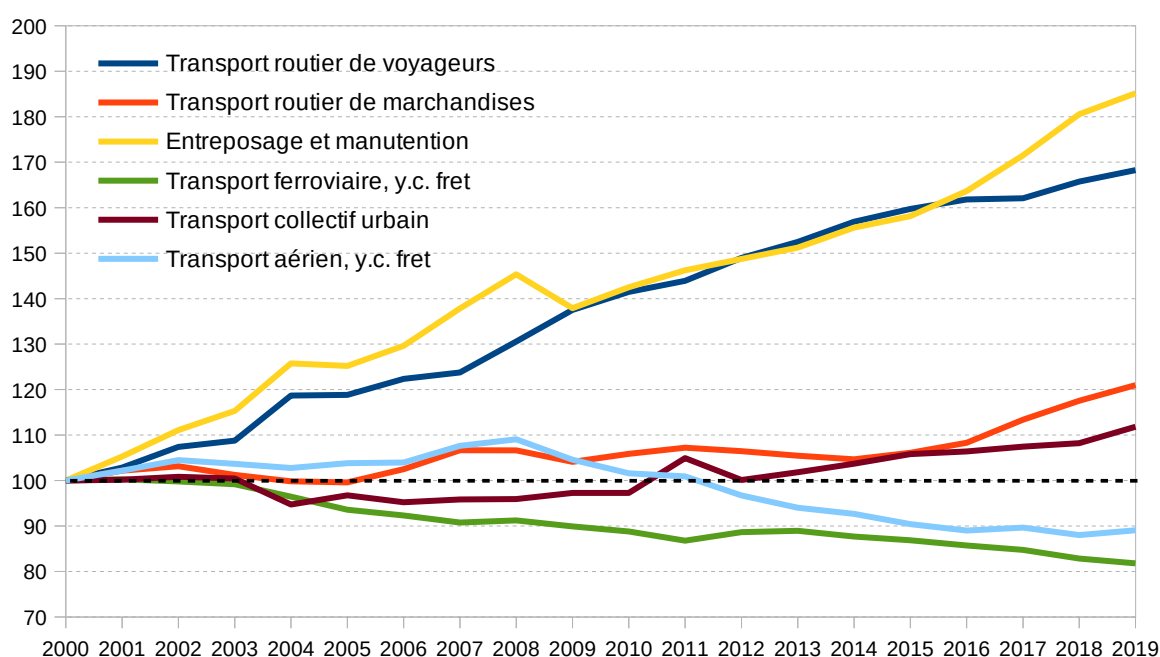
L'EMPLOI EST LE PLUS DYNAMIQUE DANS L'ENTREPOSAGE ET LA MANUTENTION

Depuis 2000 – excepté durant la crise de 2008 – les créations d'emploi sont particulièrement dynamiques dans l'entreposage et la manutention (*figure C-2*). L'emploi salarié du transport routier de voyageurs, en hausse continue depuis 2000, augmente de nouveau en 2019 après la hausse de 2018 et après le palier en 2017. Le transport routier de marchandises crée des emplois depuis 2015 malgré des difficultés de recrutement persistantes (*voir infra § marché du travail*).

Les effectifs salariés sont quasi stables depuis 2016 dans le transport aérien, tandis qu'ils s'amenuisent de façon continue depuis 2000 dans le transport ferroviaire.

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

En indice base 100 en 2000



Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

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

LA POPULATION DES SALARIÉS CONTINUE DE VIEILLIR

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

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

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

NOUVELLE HAUSSE DE LA MASSE SALARIALE EN 2019

La masse salariale dans les transports et l'entreposage augmente de nouveau (+ 2,6 % en 2019 après + 2,9 % en 2018). Cette hausse s'accroît dans le transport de voyageurs (+ 2,3 % après + 1,4 % en 2018) alors qu'elle ralentit nettement dans le transport de marchandises hors ferroviaire (+ 3,5 % après + 5,7 % en 2018).

DAVANTAGE D'HEURES SUPPLÉMENTAIRES EN 2019

Le secteur des transports et de l'entreposage se caractérise par un recours important aux heures supplémentaires qui représentent un complément de rémunération non négligeable. En 2019, le nombre moyen d'heures supplémentaires déclarées par salarié à temps complet dans les entreprises de 10 salariés

et plus du secteur s'établit à 83,7 heures par an, soit nettement plus que pour les salariés du secteur privé hors agriculture (42,8 heures). Ce nombre d'heures a progressé de 8,2 heures par rapport à 2014, de 11,9 heures par rapport à 2009.

UN COÛT DU TRAVAIL AFFECTÉ PAR DE NOMBREUSES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES EN 2019

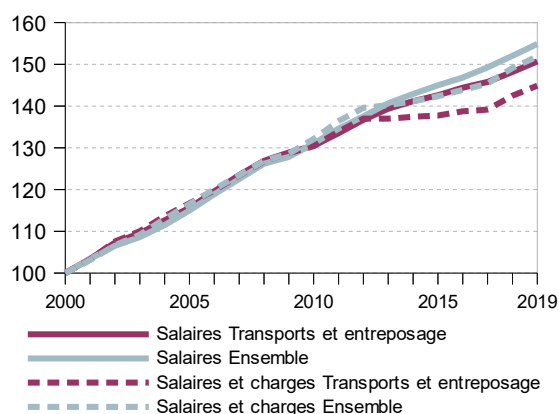
L'indice du coût du travail, incluant salaires, cotisations sociales et taxes nettes de subventions, augmente de 1,7 % en 2019, après + 2,4 % en 2018 dans les transports et l'entreposage. Cette hausse est un peu plus faible que dans l'ensemble des secteurs marchands non agricoles (+ 1,9 %). L'indice du coût du travail portant sur les seuls salaires augmente au même rythme (+ 1,7 %) que l'indice y compris cotisations sociales et taxes nettes de subventions.

Plusieurs évolutions réglementaires ont affecté le coût du travail en 2019. Depuis le 1^{er} octobre, la réduction générale de cotisations sociales employeurs pour les salaires inférieurs à 1,6 Smic est étendue à la cotisation d'assurance-chômage. Les exonérations au titre de ce dispositif entraînent un recul de 0,5 point en moyenne de l'indice du coût du travail - salaires et charges tous secteurs. Au 1^{er} janvier 2019, le CICE a été transformé en une réduction pérenne de cotisations sociales d'un montant équivalent. Cette transformation est quasiment neutre sur l'indice du coût du travail.

De plus, dans le cadre des mesures d'urgence économiques et sociales adoptées par le Parlement en fin d'année 2018, les entreprises ont eu la possibilité de verser au premier trimestre 2019 une prime exceptionnelle de pouvoir d'achat (Pepa) aux salariés dont la rémunération en 2018 n'excédait pas trois Smic annuels. Cette prime, exonérée jusqu'à 1 000 € d'impôt sur le revenu et de toutes cotisations et contributions sociales, contribue à rehausser de 1,9 point l'indice du coût du travail – salaires seuls et de 1,3 point l'indice de coût du travail - salaires et charges pour l'ensemble des secteurs, au premier trimestre 2019 seulement. Enfin, à la suite de la fusion des régimes Agirc et Arrco, les taux de cotisations de retraite complémentaire dans le privé ont été modifiés au 1^{er} janvier 2019, rehaussant de 0,3 point en moyenne l'indice du coût du travail - salaires et charges.

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

En indice base 100 en 2000

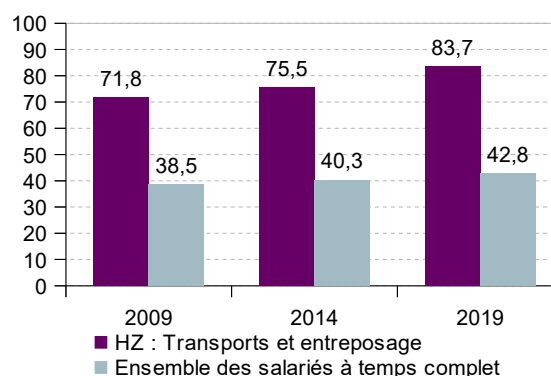


Champ : secteurs marchands non agricoles hors services aux ménages, France hors Mayotte.

Sources : Acoiss ; Dares ; Insee

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

En nombre d'heures



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

Sources : Insee-Dares, Ecmoss ; calculs Dares

LA PART DES SALARIÉS DES TRANSPORTS ET DE L'ENTREPOSAGE AU SMIC BAISSE LÉGÈREMENT EN 2019

Au 1^{er} janvier 2019, l'application des règles annuelles de revalorisation du Smic a porté son montant horaire brut à 10,03 euros, soit une hausse de 1,5 % par rapport à son niveau du 1^{er} janvier 2018. En France hors Mayotte, 6,5 % des salariés du secteur des transports et de l'entreposage et 13,0 % de ceux soumis à la convention collective des transports routiers ont bénéficié de cette revalorisation au 1^{er} janvier 2019, contre respectivement 6,7 % et 12,0 % au 1^{er} janvier 2018. L'accord sur la revalorisation des salaires conventionnels des conducteurs routiers poids lourds a été étendu le 19 avril 2019 (le salaire minimum réellement perçu étant toujours le plus favorable entre le SMIC et le salaire minimum conventionnel).

Partie C : emploi et salaires

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

SMIC en euros, proportion en %

Ensemble des salariés	1 ^{er} jan. 2016 **	1 ^{er} jan. 2017 **	1 ^{er} jan. 2018 **	1 ^{er} jan. 2018	1 ^{er} jan. 2019
Ensemble des secteurs	10,5	10,6	10,8	11,5	13,4
Transports et entreposage	5,7	6,5	6,1	6,7	6,5
Transports routiers *	12,0	13,0	n.d.	12,0	13,0
SMIC horaire brut	9,67	9,76	9,88	9,88	10,03

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

Champs : depuis 2018, ensemble des salariés du secteur privé, hors secteur agricole, particuliers employeurs et activités extraterritoriales en France (hors Mayotte). Jusqu'en 2018 ** : ensemble des salariés sauf apprentis, secteur agricole, État et collectivités locales, associations de type loi 1901 de l'action sociale, intérim, particuliers employeurs, activités extraterritoriales ; France métropolitaine.

Source : Dares – enquête Acemo

AUGMENTATION DU SALAIRE MOYEN MENSUEL PAR TÊTE

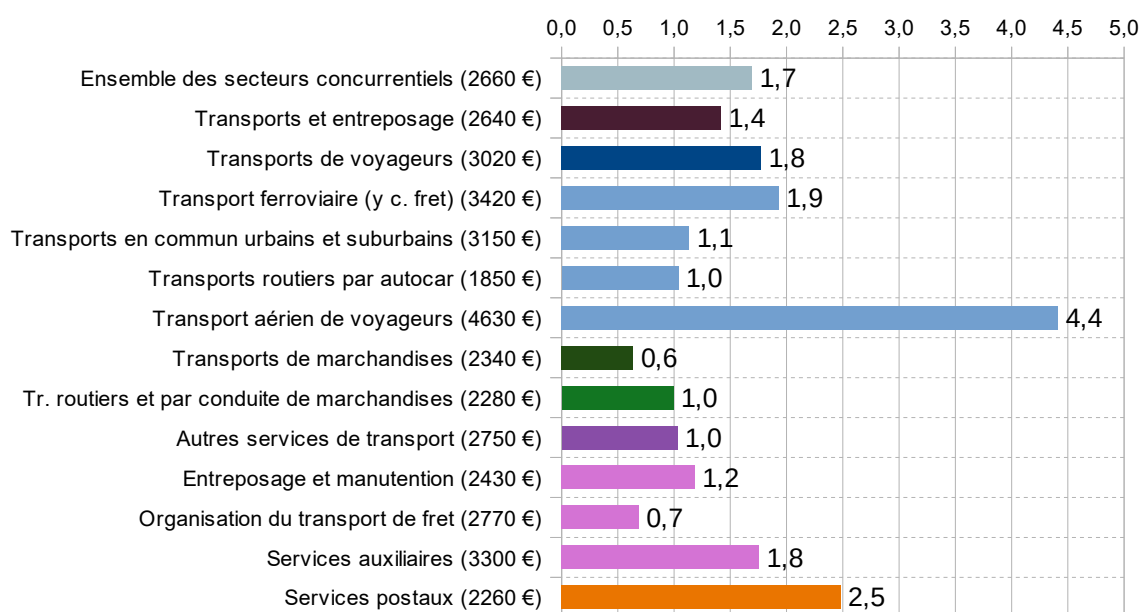
En 2019, le salaire moyen mensuel par tête (SMPT) s'établit à 2 640 euros par mois dans les transports et l'entreposage, contre 2 660 euros dans l'ensemble des secteurs concurrentiels. Il augmente de 1,4 % en moyenne annuelle en 2019, après + 1,7 % en 2018. Cette croissance plus lente du salaire moyen par tête est due à une plus faible progression du SMPT en 2019 par rapport à 2018 dans les transports de marchandises et les autres services de transport.

CROISSANCE RÉGULIÈRE DU SMPT DANS LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Le salaire moyen par tête augmente de 1,8 % dans le transport de voyageurs en 2019 (+ 2,0 % en 2018). Il progresse de 1,9 % dans le transport ferroviaire (+ 2,1 % en 2018) et de 1,1 % dans le transport urbain et suburbain (+ 1,1 % en 2018). Le SMPT s'accroît de 1,0 % dans le secteur du transport routier de voyageurs par autocar, soit un peu moins que l'année précédente (+ 1,1 %). Comme en 2018, la plus forte hausse est observée dans le transport aérien (+ 4,4 %). Dans le secteur des taxis y compris les véhicules de transport avec chauffeurs (VTC), la croissance du SMPT se poursuit (+ 1,7 %), toutefois sans rattraper les quatre années consécutives de recul, de 2014 à 2017. Cependant, seule une minorité des emplois de ce secteur sont occupés par des salariés, et ces emplois salariés englobent d'autres métiers que celui de chauffeur (par exemple agent de planning pour la réservation de taxis).

Figure C-6 Évolution du salaire moyen par tête (SMPT) en 2019

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



Champ : établissements employeurs cotisant à l'Urssaf (soit hors fonction publique et cotisants à la MSA) ; France hors Mayotte.

Source : Acoess, Insee ; calculs SDES

CROISSANCE RALENTIE DU SMPT DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LES AUTRES SERVICES DE TRANSPORT, NOUVELLE AUGMENTATION DANS LES ACTIVITÉS POSTALES

Après trois ans d'augmentation un peu plus soutenue, le salaire moyen par tête retrouve un rythme de croissance modéré dans le transport de marchandises en 2019 (+ 0,6 %), proche de ceux de 2014 et 2015. Dans le transport routier de marchandises, qui représente plus de 95 % des effectifs salariés du transport de marchandises, le salaire moyen par tête augmente de 1,0 %. En revanche, dans les autres secteurs du transport de marchandises, il diminue, excepté dans le transport fluvial, mais cela ne concerne que peu de salariés. Le salaire moyen par tête augmente en 2019 de 1,0 % dans les autres services de transport (entreposage et manutention, organisation du transport de fret, services auxiliaires), au même rythme qu'en 2018. La plus forte augmentation du SMPT s'observe dans les services auxiliaires des transports (gestion des infrastructures terrestres, par eau et aériennes) avec + 1,8 %, la plus faible dans l'organisation du transport de fret (messagerie, affrètement), avec + 0,7 %. La croissance est identique en 2018 et en 2019 dans l'entreposage et la manutention, avec + 1,2 %.

Le salaire moyen par tête augmente de nouveau de 2,5 % dans les activités postales, après + 2,6 % en 2018. En effet, dans ce secteur, les recrutements sont rares et l'ancienneté moyenne des salariés augmente.

LÉGÈRE AUGMENTATION DU POUVOIR D'ACHAT

Le pouvoir d'achat des salariés des transports et de l'entreposage augmente légèrement en 2019 (+ 0,3 %), après être resté quasiment stable en 2017 et 2018. La hausse des prix a davantage ralenti (+ 1,1 % après + 1,8 % en 2018) que celle du salaire moyen par tête (+ 1,4 % après + 1,7 % en 2018), permettant de dégager du pouvoir d'achat. Sur la période 2014 – 2019, la croissance du pouvoir d'achat s'établit à + 0,5 % par an dans les transports et l'entreposage, soit un rythme plus faible que dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 0,8 %).

LES TENSIONS S'ATTÉNUENT SUR LE MARCHÉ DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS DE POIDS LOURDS

Fin 2019, le nombre de demandeurs d'emploi recherchant un métier des transports et de la logistique (T&L), inscrits à Pôle emploi et tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi (catégories A, B et C) recule de 3,0 % (après - 0,4 % en 2018, *figure C-7*). Parallèlement, le nombre d'offres collectées par Pôle Emploi recule de nouveau nettement (- 8,1 % après - 9,8 % en 2018).

En 2019, les métiers de la manutention et logistique, peu qualifiés, rassemblent plus de la moitié (57 %) des demandeurs d'emploi du secteur et 62 % des femmes demandeuses d'emploi du T&L recherchent un métier dans ce domaine (*figure C-8*).

Les tensions (ratio offres collectées/nouvelles inscriptions) s'atténuent en 2019 pour le métier de conducteur de poids lourds (*figure C-9*), même si elles restent à un niveau élevé, très supérieur à sa moyenne de long terme.

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

Niveaux en milliers, évolutions en %, données brutes

Offres d'emploi collectées					Demandeurs d'emploi en fin d'année *					
Niveau	Évolutions annuelles					Niveau	Évolutions annuelles			
2019	2017	2018	2019	2019 / 2014		2019	2017	2018	2019	2019 / 2014
299,2	39,5	-9,8	-8,1	8,1	Ensemble des métiers du transport et de la logistique	529,7	1,3	-0,4	-3,0	0,4
152,4	32,4	1,2	-9,1	8,4	Manutention et logistique	303,8	2,3	-0,4	-3,0	0,4
25,8	116,0	-60,3	14,8	10,9	Transport de voyageurs sur route	40,8	7,9	4,2	-4,1	6,5
98,2	32,6	-4,0	-10,5	8,7	Transport routier de marchandises**	145,6	-3,3	-2,2	-2,4	-2,1
5,2	0,5	9,1	29,9	16,5	Transports aérien, maritime et fluvial	20,0	6,5	5,2	1,7	4,3
17,6	17,2	5,6	-18,8	-0,4	Autres métiers du T & L	19,4	4,2	-2,3	-7,8	0,3
3 285,4	17,0	-0,7	-2,5	5,1	Ensemble des métiers	5 486,9	2,5	-0,4	-3,1	0,7

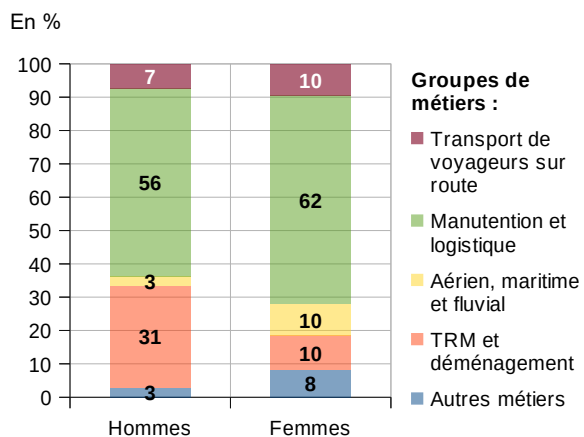
* Actes positifs de recherche d'emploi (catégories A, B et C)

** y compris services de déménagement

Champ : France métropolitaine.

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

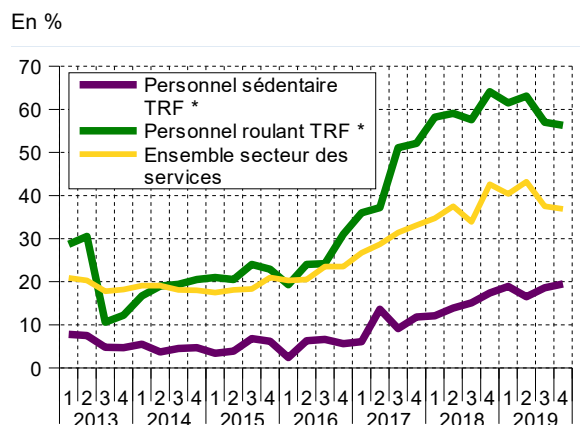
Figure C-8 Répartition des demandeurs d'emploi selon le métier recherché (cat. A, B et C)



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

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

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



* TRF : y c. courrier, hors Poste

Champ : France métropolitaine, ensemble du secteur des services.

Source : Insee, enquête de conjoncture dans les services

BIBLIOGRAPHIE

Données d'ensemble :

[Emploi et marché du travail dans les transports et l'entreposage](#)
[Insee estimations d'emploi salarié](#)
[Acosse masse salariale et emploi](#)
[Dares, statistiques du marché du travail, emploi intérimaire](#)

Le transport routier de marchandises :

[Bilan social annuel du transport routier de marchandises – édition 2020](#), CGDD/SDES, Datalab, juin 2020

Le transport routier de voyageurs :

[Bilan social annuel du transport routier de voyageurs](#), CGDD/SDES, Datalab, février 2020

DÉFINITIONS

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

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

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

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

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

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

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

partie D

Les externalités du transport

— Les transports en France sont responsables de 31 % des émissions de gaz à effet de serre (GES). Dans le cadre de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC), à l'horizon 2050, il est prévu que le secteur des transports n'émette plus aucun GES (hors soutes internationales pour les transports maritime et aérien). La diminution (- 3,1 %) des émissions de GES des voitures particulières (VP) est compensée par la hausse de celles des poids lourds (+ 5,8 %).

La qualité de l'air à proximité du trafic routier s'est améliorée depuis 2000, avec notamment une baisse des concentrations en dioxyde d'azote (NO₂). Néanmoins, les normes réglementaires en matière de particules de diamètre inférieur à 10 µm ne sont pas respectées sur certaines zones et concernent 2,7 % des stations de mesure situées à proximité du trafic routier en 2019.

En France, dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, 22 millions d'habitants sont exposés à un bruit routier supérieur à 55 décibels.

Les mouvements sociaux de décembre 2019 n'ont pas dégradé la ponctualité des trains en 2019 par rapport à 2018.

En 2019, le nombre de tués sur les routes de France est en baisse de 2.4 %.



D1. Consommation d'énergie de traction dans les transports

Avec 46,6 millions de tonnes équivalent pétrole (Mtep), soit environ 30 % de la consommation finale énergétique en France, la consommation d'énergie de traction dans les transports est quasi stable en 2019 comme en 2018. La consommation d'énergie de traction progresse de 0,4 % en 2019 pour le transport de voyageurs. Celle destinée au transport de marchandises baisse de 0,8 % en 2019. La consommation de produits non pétroliers (GNV, électricité), qui représente 2 % de la consommation de traction progresse de 0,8 % en 2019.

LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE DE TRACTION DES TRANSPORTS EST QUASI STABLE EN 2019

En 2019, la consommation d'énergie de traction des transports est quasi stable (- 0,1 %) et s'établit à 46,6 millions de tonnes équivalent pétrole (tep). En moyenne annuelle, elle augmente de 0,3 % entre 2014 et 2019.

Les carburants pétroliers (y compris agrocarburants incorporés) constituent l'essentiel (97,9 % en 2019) de l'énergie consommée dans les transports. Ils sont surtout destinés au transport routier. En 2019, en lien avec la stabilisation de la circulation de l'ensemble des véhicules routiers (cf. fiche G1), la consommation de carburants pétroliers à usage routier est quasi stable (- 0,1 %) comme l'ensemble des consommations d'énergie de traction des transports. Néanmoins la consommation d'essence augmente tandis que celle de gazole baisse (cf. fiche G3). La consommation d'électricité qui représente 1,8 % des consommations d'énergie de traction des transports baisse de 0,9 % en 2019 en lien avec les grèves dans le transport ferroviaire. La consommation de GNV, qui représente 0,3 % de l'énergie consommée, continue de croître fortement en 2019 (+ 10,9 %) au même rythme que sa moyenne annuelle sur 5 ans.

Figure D1-1 Évolution des consommations d'énergie de traction du transport par mode

Niveau en millions de tep, évolutions en %

	Niveau 2019 (p)	Evolution annuelle			
		2017	2018	2019 (p)	2019/ 2014 (p)
Voyageurs	28,7	1,1	-0,8	0,4	0,2
Transports individuels	25,9	1,1	-1,0	-0,1	0,1
Deux roues	0,4	0,6	0,6	0,0	0,5
Voitures particulières (yc taxis et VUL étrangers)	25,1	1,1	-1,1	-0,1	0,0
Plaisance (essence)	0,4	1,7	0,5	0,0	0,8
Transport collectif	2,8	0,9	1,2	5,0	1,3
Transport routier de voyageurs (gazole uniquement)	0,5	1,2	0,6	-1,5	-0,3
Transport urbain de voyageurs	0,5	2,9	2,6	0,7	1,3
Transport ferroviaire SNCF (1)	0,7	0,9	-6,8	-1,0	-1,9
Transport aérien (2)	1,0	-0,5	8,9	16,3	5,0
Marchandises	17,8	3,5	1,7	-0,8	0,5
Transports routiers	16,0	2,9	0,4	0,0	0,7
Dont VUL français	6,2	1,4	1,4	1,8	0,9
PL français et étrangers	9,6	3,7	-0,4	-1,4	0,5
Navigation intérieure (fioul)	0,2	-15,2	47,4	38,9	6,9
Transport maritime (3)	1,6	11,3	12,4	-10,5	-2,1
Oléoducs (électricité)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ensemble	46,6	2,0	0,1	-0,1	0,3

(1) Gazole et électricité uniquement de traction.

(2) livraisons en France aux aéronefs français et étrangers.

(3) livraisons en France aux soutes maritimes françaises et étrangères, hors lubrifiants ; Source : SDES

Figure D1-2 Évolution des consommations d'énergie de traction du transport par énergie

En millions de tep, évolutions en %

	Niveau 2019 (p)	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019 (p)	2019/ 2014 (p)
Carburants pétroliers	45,6	2,0	0,2	-0,1	0,3
Routiers	42,3	1,7	-0,5	-0,1	0,3
Dont : Essence	8,6	5,6	4,7	6,1	3,8
Gazole	33,6	0,9	-1,7	-1,5	-0,5
Non routiers	3,3	5,6	9,9	0,0	0,5
Produits non pétroliers (1)	1,0	2,2	-1,9	0,8	0,2
GNV	0,2	22,8	16,8	10,9	11,1
Electricité	0,8	-0,1	-4,5	-0,9	-1,3
Ensemble	46,6	2,0	0,1	-0,1	0,3

Source : SDES

(1) hors consommation d'électricité par les voitures particulières, deux-roues et VUL (p) provisoire

Coefficients d'équivalence des tonnes équivalent pétrole :

1 000 kWh électriques = 0,086 tep ;

1 tonne de gazole ou de fioul = 1 tep ;

1 000 kwh de gaz naturel = 0,077 tep ;

1 tonne d'essence ou carburéacteur = 1,048 tep ;

1 tonne de fioul lourd = 0,952 tep.

62 % DE L'ÉNERGIE DE TRACTION EST UTILISÉE POUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

La part de l'énergie de traction destinée au transport de voyageurs est de 61,7 %, en légère baisse depuis 2014 (- 0,1 % par an en moyenne). Celle destinée au transport individuel est passée de 56,4 % en 2014 à 55,7 % en 2019.

À l'intérieur des transports collectifs de voyageurs, la consommation du mode aérien (36,7 % des consommations des transports collectifs) augmente de 16,3 % en 2019 tandis que le transport aérien intérieur en kilomètres-voyageurs progresse de 2,0 % (cf. fiche F1). La consommation d'énergie du transport ferroviaire (26,8 % des consommations des transports collectifs) baisse de 1,0 %. La consommation d'énergie des transports urbains et routiers de voyageurs (36,5 % des consommations des transports collectifs) baisse de 0,4 % en 2019.

Figure D1-3 Évolution des consommations d'énergie et du transport de voyageurs par mode

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

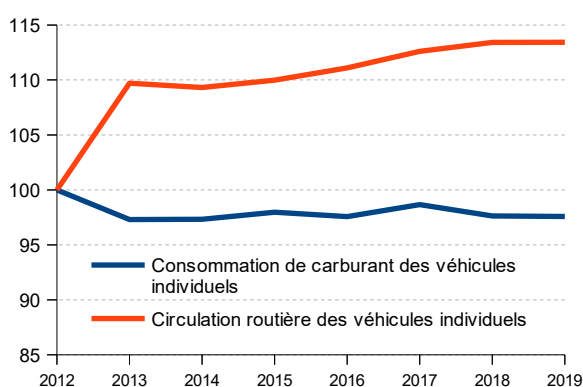
	Niveau	Évolutions annuelles			
	2019 (p)	2017	2018	2019 (p)	2019 / 2014 (p)
Consommation d'énergie	28,4	1,1	-0,8	0,4	0,2
Transport individuel	25,6	1,1	-1,0	-0,1	0,1
Transport collectif urbain et transport par car	1,0	2,0	1,6	-0,4	0,5
Transport aérien	1,0	-0,5	8,9	16,3	5,0
Transport ferroviaire	0,7	0,9	-6,8	-1,0	-1,9
Transport de voyageurs	988,3	1,4	-0,2	0,3	0,6
Transport individuel	798,7	0,8	0,0	-0,3	0,4
Transport collectif urbain et transport par car	90,7	1,1	0,8	0,0	1,1
Transport aérien	16,2	4,0	3,1	2,0	2,8
Transport ferroviaire	82,7	7,7	-3,3	6,1	1,7

Source : SDES

Champ : hors transport fluvial de voyageurs; (p) provisoire

Figure D1-4 Évolution de la circulation et de la consommation de carburant des voitures particulières

En indice base 100 en 2012



Source : SDES, bilan de la circulation

Les consommations d'énergie des transports collectifs urbains sont mixtes. La part du gazole a tendance à reculer (55,3 % en 2014 et 51,1 % en 2019) au profit du gaz naturel. La consommation de gaz naturel reste cependant faible (0,08 Tep) malgré une croissance de 11,1 % en moyenne annuelle depuis 2014. La consommation d'électricité augmente de 0,5 % en moyenne par an depuis 2014, tandis que la consommation de gazole est stable.

La consommation d'énergie consacrée au transport de marchandises est essentiellement due au transport routier, 35,6 % aux véhicules utilitaires légers 55,2 % aux poids lourds.

Les données sur les consommations d'énergie sont issues du bilan de la circulation (fiches G1 et G3 du rapport) pour les véhicules routiers essence et gazole et du bilan de l'énergie provisoire pour 2019 pour les autres consommations d'énergie. Le bilan de la circulation a été révisé en 2020 (cf. fiche G1), de même que les niveaux de circulation routière de 2012 à 2019. Ce rebasement a été pris en compte dans l'analyse de la consommation d'énergie de traction dans les transports présentée ici.

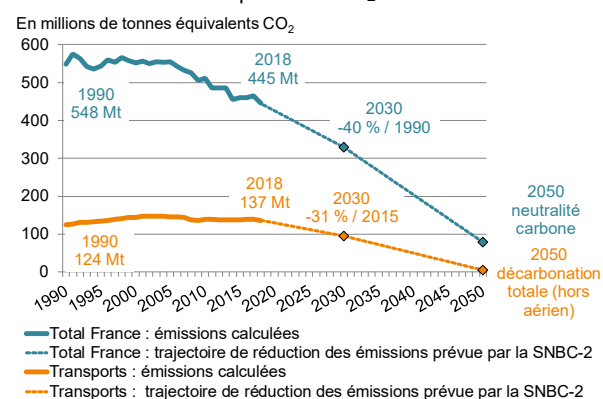
D2.1 Émissions de gaz à effet de serre des transports

En 2019¹, les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports sont quasi stables (- 0,2 %) par rapport à 2018. La diminution (- 3,1 %) des émissions de GES des voitures particulières (VP) est compensée par la hausse de celles des poids lourds (+ 5,8 %). Les transports restent le secteur qui contribue le plus aux émissions nationales de GES (31 % du total). Le transport routier représente à lui seul 94 % des émissions du transport et 51 % des GES du transport routier proviennent des voitures particulières. Les émissions de GES des transports sont corrélées aux volumes de carburants fossiles consommés.

Outre la part marginale des gaz fluorés (HFC) émanant de la climatisation des véhicules, les émissions de GES des transports se produisent lors de la combustion de carburants fossiles occasionnée par la circulation des véhicules et des équipements de transport. Ne sont pas comptabilisées dans le secteur des transports : les émissions issues de la production d'électricité consommée par les transports ferrés ou les véhicules électriques, les émissions associées à l'élaboration d'agro-carburants et au raffinage des carburants, et les GES engendrés par la fabrication des véhicules et des infrastructures. Le secteur des transports regroupe ici les transports de marchandises et des personnes. Pour le transport routier, les émissions proviennent des véhicules français mais également des véhicules étrangers ayant fait une prise de carburant en France, notamment des poids lourds (PL) réalisant du transit international.

Figure D2.1-1 Évolution des émissions de GES de 1990 à 2019¹ et trajectoires de réduction envisagées par la Stratégie Nationale Bas Carbone

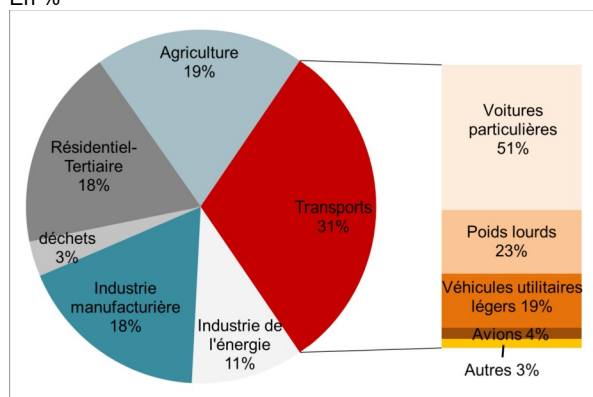
En millions de tonnes équivalents CO₂



Champ : France métropolitaine et DROM (périmètre Kyoto).
 Sources : Citepa, rapport Secten 2020 ; MTE (SNBC-2)

Figure D2.1-2 Répartition des émissions nationales de GES en 2019¹

En %



Champ : France métropolitaine et DROM (périmètre Kyoto).
 Source : Citepa, rapport Secten 2020

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

En 2019, la masse totale de GES émise en France est de 441 Millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂e), en diminution de 0,9 % par rapport à 2018. Les secteurs de la transformation de l'énergie et du résidentiel / tertiaire sont les principaux contributeurs à cette baisse. Depuis 1990, les émissions françaises de GES ont diminué de 20 %.

Les transports, avec 136 Mt CO₂e, restent depuis 1998, le secteur qui émet le plus de GES. En 2019, les transports représentent 31 % des émissions nationales de GES, une contribution relative plus forte qu'en 1990 (23 %). En effet, entre 1990 et 2019 les GES dus aux transports ont progressé de 9 % (+ 0,3 % en moyenne annuelle) alors que tous les autres secteurs ont réduit leurs niveaux d'émissions. L'augmentation des émissions des transports depuis 1990 résulte d'une croissance moyenne annuelle des émissions de 1,3 % entre 1990 et 2004 et d'une diminution moyenne annuelle de 0,6 % entre 2004 et 2019 (France métropolitaine et outre-mer). La circulation des voitures particulières (69,5 Mt CO₂e), des poids lourds (30,5 Mt CO₂e) et véhicules utilitaires légers (25,9 Mt CO₂e) concentrent 93 % des émissions. En 2019, malgré une augmentation des GES provenant des poids lourds, les émissions du transport stagnent en raison de la baisse des émissions des voitures particulières. L'accroissement du trafic, à la fois pour le transport de voyageurs et de marchandises, engendre une élévation des émissions de GES alors que l'amélioration de la performance énergétique des véhicules et la

1 : 2019 = estimation provisoire

partie D : les externalités du transport

diminution du contenu en CO₂ des carburants (incorporation d'agro-carburant, électromobilité, etc.) atténuent ces émissions.

VERS UNE DÉCARBONATION TOTALE DES GES ÉMIS PAR LES TRANSPORTS

Compte tenu de sa forte contribution au réchauffement climatique, le secteur des transports est particulièrement concerné par les politiques de transition énergétique. À moyen terme, les objectifs sont ambitieux : à l'horizon 2050, selon la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019 ainsi que dans la stratégie nationale bas carbone (SNBC) de la France, les transports ne doivent plus émettre de GES (à l'exception d'émissions résiduelles pour l'aviation et le maritime).

Pour atteindre cet objectif, il est envisagé de recourir massivement à l'électromobilité et aux carburants alternatifs (biogaz, biocarburants, hydrogène, etc.), d'améliorer la performance des véhicules (moindre consommation par km), de maîtriser la croissance de la demande en transport, de favoriser le report modal (transports collectifs, vélo, marche) et d'optimiser l'utilisation des véhicules pour le transport de voyageurs et de marchandises. Des objectifs intermédiaires ont été arrêtés tels que la fin de la vente des voitures particulières neuves utilisant des carburants fossiles en 2040 (loi d'orientation des mobilités) ou des plafonds d'émissions (budgets carbone) définis par la SNBC.

Figure D2.1-3 Budgets carbone à respecter et définis par la SNBC (décret n°2020-457 du 11/04/2020) :

	émissions annuelles moyennes pour la période (en Mt CO ₂ e)		
	2ème budget carbone (2019-2023)	3ème budget carbone (2024-2028)	4ème budget carbone (2029-2033)
Transports	128	112	94

En 2018, 90 % des consommations d'énergie du secteur des transports sont assurés par des produits pétroliers, 7,5 % par des biocarburants et 2 % par de l'électricité. Les transports absorbent 60 % des produits pétroliers raffinés (essence et diesel notamment) consommés en France. Pour être compatibles avec l'accord de Paris et les politiques climatiques nationales qui visent à limiter le réchauffement bien en deçà de + 2 °C, et si possible à + 1,5 °C, les transports (hors aériens) devront supprimer toute consommation de produits pétroliers à l'horizon 2050.

Figure D2.1-4 Émissions de GES par secteurs (France métropolitaine et départements d'outre-mer) et Figure D2.1-5 Émissions de GES du transport routier, par type de véhicules et motorisation (France métropolitaine et départements d'outre-mer)

Niveau en millions de tonnes équivalent CO₂, évolutions en %

	Niveaux			Evolution
	1990	2018	2019	1990 2019
Transports	124,2	136,2	135,9	9,4
Routier	116,2	128,1	127,7	9,9
Autre modes	8,0	8,0	8,2	2,4
ferroviaire	1,1	0,5	0,5	-58,1
fluvial de marchandises	0,1	0,1	0,1	-14,0
maritime domestique	1,7	1,1	1,1	-36,2
autres navigations	0,7	1,1	1,1	68,7
aérien français	4,4	5,3	5,4	23,1
Autres secteurs	424,1	308,7	304,7	-28,2
Résidentiel tertiaire	92,8	83,1	80,8	-12,9
Industrie manufacturière	145,0	79,5	78,3	-46,0
Industrie de l'énergie	78,0	46,2	45,8	-41,2
Agriculture	93,1	85,3	85,5	-8,2
Déchets	15,3	14,5	14,2	-6,9
Total hors UTCF	548	445	441	-19,6
UTCF	-22	-26	-26	17,3
Hors total national	33,3	48,8	48,9	46,6
fluvial international	0,1	0,1	0,1	-25,5
maritime international	8,0	6,3	5,5	-30,7
aérien international	8,6	18,0	18,8	118,7
Autres engins	0,0	0,0	0,0	92,2
total transport international	16,7	24,4	24,4	46,6

	Niveaux			Evolution	Évolutions moyennes annuelles		
	1990	2018	2019	1990 2019(e)	1990 2004	2004 2019(e)	1990 2019(e)
Voitures particulières	68,7	71,8	69,5	1,3	1,0	-0,8	0,0
dont diesel	15,7	52,0	49,1	213,2	7,7	0,7	4,0
dont essence	52,8	19,6	20,3	-61,6	-3,1	-3,4	-3,2
dont GPL	0,2	0,2	0,2	19,3	8,5	-6,2	0,6
dont GNV	0,0	0,0	0,0	14584,4	35,4	5,1	18,8
dont électrique	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-
Véhicules utilitaires légers	19,2	25,8	25,9	34,9	1,7	0,4	1,0
dont diesel	11,8	23,8	23,1	95,3	4,2	0,7	2,3
dont essence	7,4	2,0	2,8	-61,6	-5,3	-1,3	-3,2
dont électrique	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-
Poids lourds, bus et cars	27,6	28,8	30,5	10,6	1,6	-0,8	0,3
dont diesel	27,6	28,6	30,3	9,8	1,6	-0,9	0,3
dont essence	0,0	0,0	0,0	-99,0	-2,0	-25,2	-14,8
dont GNV	0,0	0,2	0,2	65520,8	38,3	13,8	25,1
dont électrique	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-
Deux roues	0,7	1,7	1,7	157,1	6,1	0,7	3,3
dont diesel	0,0	0,1	0,1	-	-	3,5	-
dont essence	0,7	1,6	1,6	144,2	5,9	0,6	3,1
dont électrique	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-
Total transport routier	116,2	128,1	127,7	9,9	1,3	-0,6	0,3
dont diesel	55,1	104,5	102,5	86,2	4,3	0,2	2,2
dont essence	60,9	23,2	24,7	-59,4	-3,1	-3,0	-3,1
dont GPL	0,2	0,2	0,2	19,3	8,5	-6,2	0,6
dont GNV	0,0	0,2	0,2	59165,4	38,0	13,3	24,6
dont électrique	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-

Champ : France métropolitaine et Outre Mer UE.

UTCATF : utilisation des terres, changements d'affectation des terres et foresterie

Source : Citepa, rapport Secten 2020

DES GES MAJORITAIREMENT IMPUTABLES AUX VOITURES PARTICULIÈRES

Le parc roulant des véhicules, exprimé en véhicules-km, traduit la circulation routière française. En 2018, en métropole, le parc roulant est composé à 73 % de voitures particulières (pour 51 % des émissions de GES du transport), à 19 % de véhicules utilitaires légers (pour 19 % des émissions de GES du transport) et de 5 % de poids lourds, bus et cars (pour 23 % des émissions de GES du transport).

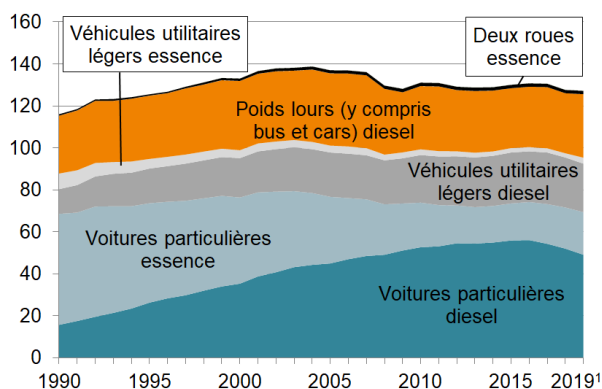
Les voitures particulières (VP) restent le type de véhicule le plus contributeur aux émissions de GES des transports routiers (69,5 Mt CO₂e en 2019). Entre 1990 et 2018, les émissions de GES des VP ont progressé de 5 % malgré une augmentation du trafic de 37 %. Sur cette même période, les émissions unitaires moyennes du parc roulant de VP, exprimées en grammes de CO₂ par km ont diminué de 19 %. En 2019 les émissions unitaires moyennes du parc VP essence est de 173 g CO₂/km contre 162 g CO₂/km pour le parc de VP diesel. Les VP neuves émettent en moyenne 112 g de CO₂/km

En 2019 les VUL ont émis 25,9 Mt CO₂e. Entre 1990 et 2018, la hausse de 55 % du trafic s'est accompagnée d'une augmentation des émissions des VUL de 34 %. Les VUL qui servent à la fois le transport de personnes et de marchandises, émettent en moyenne 229 g de CO₂ par km.

Les émissions de GES des poids lourds progressent en 2019 et atteignent 30,5 Mt CO₂e. Entre 1990 et 2018 le trafic a crû de 16 % et le niveau de GES dû à la circulation des poids lourds s'est élevé de 4 %. La quantité de marchandises transportées, exprimées en tonnes.km, a elle aussi augmenté (+62 %). Un poids lourd émet en moyenne 903 g de CO₂ par km.

Figure D2.1-6 Évolution des émissions de GES des transports routiers selon le véhicule et la motorisation

En millions de tonnes équivalent CO₂

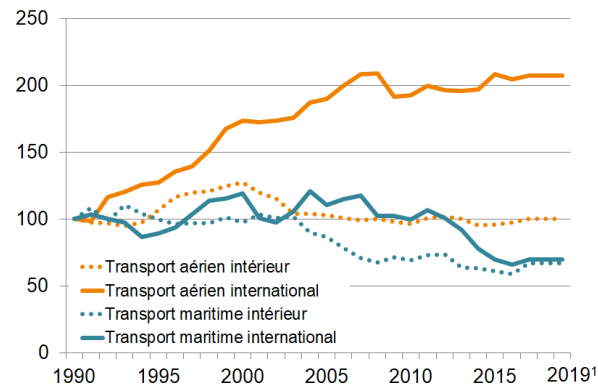


Champ : France métropolitaine.

Source : Citepa, rapport Secten 2020

Figure D2.1-7 Évolution des émissions de GES, intérieures et internationales du transport aérien et du transport maritime

En indice base 100 en 1990



Champ : France métropolitaine et DROM (périmètre Kyoto).

Source : Citepa, rapport Secten 2020

LE POIDS DU TRANSPORT MARITIME ET AÉRIEN

Par convention internationale, les émissions de GES des transports internationaux aériens, maritimes et fluviaux ne sont pas comptabilisées dans les inventaires nationaux. Seules sont prises en compte les émissions des déplacements effectués entre deux ports ou aéroports localisés en France. En 2019, le transport aérien intérieur a émis 5,4 Mt CO₂e soit 4 % des émissions de GES du transport ; le transport maritime intérieur est à la source de 1,1 Mt CO₂e. Bien qu'exclues du total national officiel, les émissions du transport international sont néanmoins calculées. Les émissions du transport international maritime, imputées à la France, étaient en 2019 de 5,5 Mt CO₂e alors que celles du transport aérien international représentaient 18,8 Mt CO₂e. Les émissions de GES du transport aérien, international et intérieur réunis, représentent, en 2019, 6 % des émissions totales de l'inventaire national, tous secteurs confondus, et 18 % des émissions de GES des transports. Alors que les émissions de GES du transport maritime ont tendance à diminuer (- 31 % depuis 1990), le transport aérien international a plus que doublé ses émissions de GES depuis 1990.

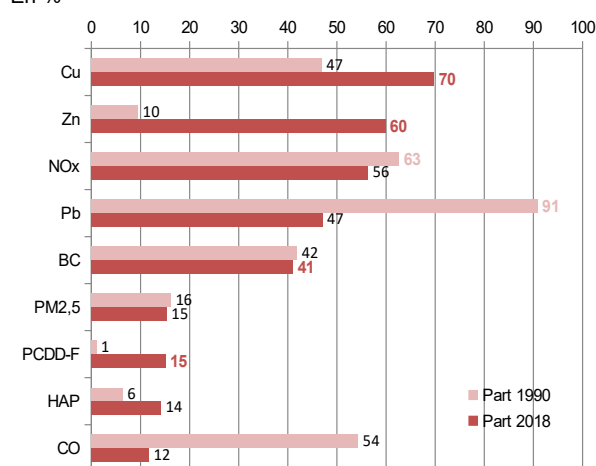
D2.2 Émissions de polluants atmosphériques des transports

En France métropolitaine, le transport routier est le mode le plus émetteur de polluants dans l'air et représente entre 65 et 100 % des émissions des transports pour une majorité de polluants. Il est le premier émetteur d'oxydes d'azote (NO_x), de cuivre (Cu), de zinc (Zn) et de plomb (Pb), tous secteurs d'activités confondus. Il contribue dans une moindre mesure aux émissions d'autres polluants. Pour la majorité des polluants, les véhicules diesel qui représentent 76 % de la circulation totale en 2018, sont responsables de plus de 75 % des émissions du transport routier. L'évolution des émissions du transport routier est variable selon les polluants. Les progrès observés sont notamment dus au renouvellement du parc et à l'introduction progressive de pots catalytiques.

TRANSPORT ROUTIER : DES TENDANCES VARIABLES SELON LES POLLUANTS ET UN FORT IMPACT DU DIESEL

En 2018, la part du transport routier dans les émissions totales, tous secteurs d'activités confondus, est majoritaire pour le Cu (70 %), le Zn (60 %), les NO_x (56 %), et le Pb (47 %). Pour les particules, la part du transport routier est plus importante pour celles de petite taille : 4,7 % pour les particules en suspension de toutes tailles contre 15 % pour les particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}) et 41 % pour le carbone suie (BC). Les particules proviennent à la fois de l'échappement, de l'usure des routes et de certaines pièces des véhicules, hormis les plus fines qui proviennent uniquement de l'échappement. Le transport routier contribue également aux émissions d'autres polluants mais dans des proportions plus faibles : entre 12 % et 27 % pour le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), le cadmium (Cd), les dioxines et furanes (PCDD-F) et l'arsenic (As).

Figure D2.2-1 Part du transport routier dans les émissions totales en 1990 et 2018
En %



Champ : France métropolitaine
Source : Citepa, avril 2020 – Formatecten

Figure D2.2-2 Émissions du transport routier et part dans les émissions totales
Unité variable selon les polluants, évolutions annuelles en %

		NO _x (kt)	CO (kt)	COVNM (kt)	PM ₁₀ (kt)	PM _{2,5} (kt)	HAP (t)	PCDD-F (g ITEQ)	Cu (t)	Pb (t)	Zn (t)
Emissions du transport routier	1990	1237	5588	909	74	69	2,9	18	105	3902	206
	2018	422	296	52	28	21	2,5	15	144	53	291
	Evolution	-66	-95	-94	-63	-70	-15	-20	36	-99	41
Part du transport routier dans les émissions totales	1990	63	54	37	14	16	6,4	1,0	47	91	10
	2018	56	12	8,8	13	15	14	15	70	47	60
Part 2018 des émissions du transport routier par type de motorisation	VP diesel	46,6	7,0	6,0	49,7	52,7	51,7	69,7	37,5	47,8	44,8
	VP essence	2,2	50,1	41,9	9,6	7,7	8,7	6,6	14,9	18,4	16,5
	VUL diesel	29,4	6,6	5,8	21,0	21,8	15,1	18,2	20,6	25,8	19,0
	VUL essence	0,2	8,0	3,6	1,4	1,1	0,9	0,6	2,9	3,6	2,3
	PL diesel	20,5	8,1	5,0	16,1	14,4	21,4	2,9	21,8	1,9	14,8
	2 roues (essence)	0,8	19,1	36,7	1,4	1,6	1,9	1,5	1,5	1,9	2,0
	Autres	0,4	1,0	1,1	0,8	0,8	0,3	0,5	0,8	0,7	0,6

Champ : France métropolitaine
Source : Citepa, avril 2020 – Formatecten

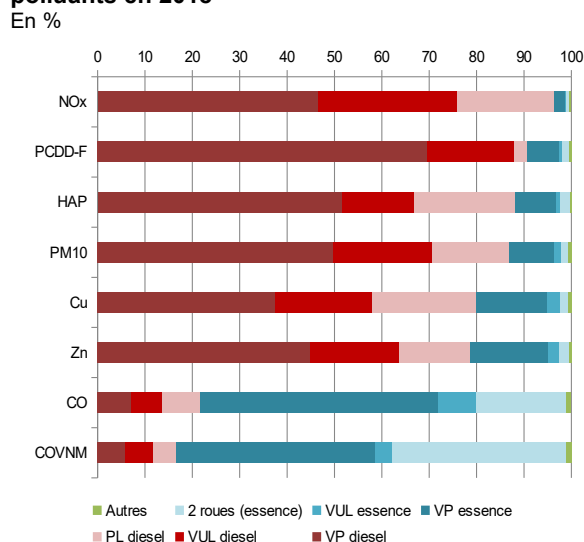
En 2018, les véhicules essence contribuent pour plus de 75 % aux émissions de CO et de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) du transport routier alors qu'ils ne représentent que 24 % de la circulation en véhicules-kilomètres. À l'inverse, les véhicules diesel sont responsables d'au moins 85 % des émissions du transport routier pour les NO_x, les PCDD-F, les HAP et les particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀) et représentent 76 % de la circulation en véhicules-kilomètres.

partie D : les externalités du transport

Sur la période 1990-2018, les émissions du transport routier ont suivi des tendances contrastées selon les polluants. Les émissions de NO_x ont diminué de 66 %, celles de CO et COVNM de plus de 90 % grâce au renouvellement du parc et à l'introduction progressive de pots catalytiques. Néanmoins, ces progrès ont été limités par l'intensification du trafic (+ 41 % entre 1990 et 2018) et l'augmentation de la part des véhicules diesel.

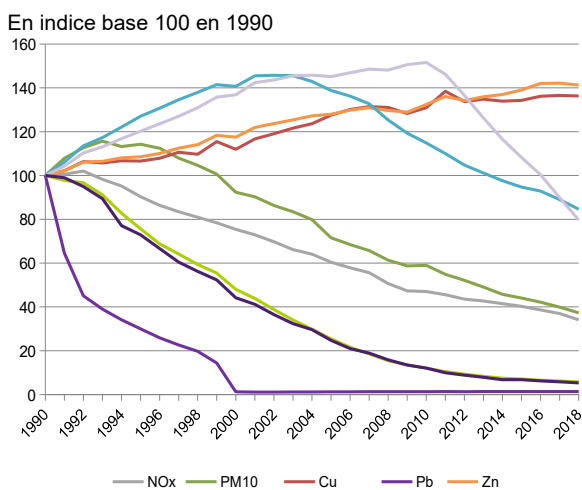
Pour l'As, le chrome (Cr), le Cd, le Cu et le Zn, les émissions du transport routier ont augmenté depuis 1990. Pour le Cu, cette tendance s'explique par la hausse du trafic. Pour les HAP, les émissions ont fortement augmenté jusqu'au début des années 2000 mais connaissent depuis une forte diminution. Pour les PCDD-F (dioxines et furanes), la baisse des émissions est très marquée depuis 2010 après une hausse continue entre 1990 et 2010.

Figure D2.2-3 Émissions du transport routier par type de véhicule et motorisation pour quelques polluants en 2018



Champ : France métropolitaine
Source : Citepa, avril 2020 – Format Secten

Figure D2.2-4 Évolution des émissions des principaux polluants du transport routier



Champ : France métropolitaine
Source : Citepa, avril 2020 – Format Secten

AUTRES MODES DE TRANSPORT : DES CONTRIBUTIONS FAIBLES AUX ÉMISSIONS NATIONALES

La part des autres modes de transport dans les émissions totales de polluants atmosphériques est le plus souvent faible par rapport aux autres secteurs d'activité, hormis pour le cuivre où le transport ferroviaire contribue pour 22 % en 2018 (il provient de l'usure des caténaires). Ces émissions ont augmenté jusqu'au début des années 2000 suite à la hausse du trafic et diminuent depuis.

Le transport maritime domestique est le mode de transport le plus émetteur de dioxyde de soufre - SO₂ (47 % des émissions du transport en 2018) mais ne représente que 1,1 % des émissions totales. Ces émissions sont en baisse et proviennent de la combustion de fioul lourd dont la teneur en soufre est déjà limitée réglementairement (0,1 % depuis 2015 pour les zones de contrôle des émissions de SO_x c'est-à-dire la Manche, la mer du Nord et la Baltique, et 3,5 % depuis 2012 pour les autres zones).

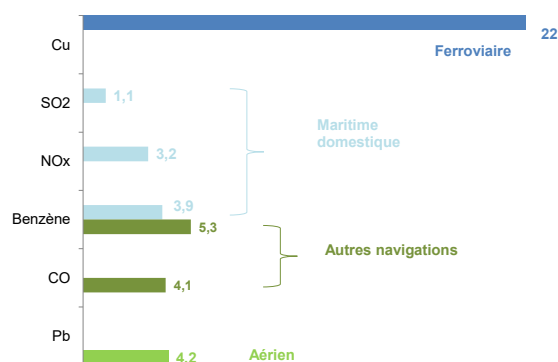
Le transport maritime domestique contribue également aux émissions de NO_x et de benzène. S'agissant des particules, le transport maritime domestique émet 0,25 % pour les PM₁₀ et 0,38 % pour les PM_{2,5} des émissions au niveau français.

Les autres activités de navigations hors fluvial de marchandises émettent du CO et du benzène. Les émissions de CO de ce secteur ont augmenté jusqu'en 2004 et diminuent depuis. Celles en benzène ont baissé depuis 2000. Enfin, le transport aérien est responsable de 4,2 % des émissions de Pb en 2018. Ces dernières ont diminué de 48 % depuis 1990.

partie D : les externalités dans les transports en 2019

Figure D2.2-5 **Part des autres modes de transports dans les émissions totales de certains polluants en 2018**

En %



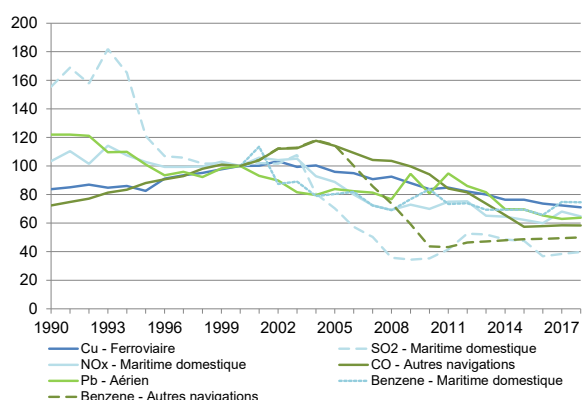
Note : la catégorie "Autres navigations" regroupe les émissions des bateaux à passagers fluviaux, des bateaux à usage professionnel fluviaux et maritimes (hors transport et pêche) et des bateaux de plaisance (activités de loisirs) fluviaux et maritimes.

Champ : France métropolitaine

Source : Citepa, avril 2020 – Format Secten

Figure D2.2-6 **Évolution des émissions des principaux polluants des autres modes de transport**

En indice base 100 en 2000



Note : la catégorie "Autres navigations" regroupe les émissions des bateaux à passagers fluviaux, des bateaux à usage professionnel fluviaux et maritimes (hors transport et pêche) et des bateaux de plaisance (activités de loisirs) fluviaux et maritimes.

Champ : France métropolitaine

Source : Citepa, avril 2020 – Format Secten

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

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

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

Pour les gaz à effet de serre, conformément aux périmètres définis par la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC), ne sont pas incluses les émissions des trafics aériens internationaux. Seuls les vols entre deux aéroports français (y compris DOMs) sont pris en compte, pour la phase LTO (Landing and Take-Off) et la phase croisière. Les émissions de GES du transport maritime international sont également exclues du total national rapporté à la CCNUCC.

Pour estimer les émissions du secteur routier, le Citepa ne s'appuie ni sur les données communiquées par les constructeurs, ni sur les valeurs limites d'émission (VLE) utilisées dans les normes EURO. L'estimation des émissions résulte d'études scientifiques indépendantes qui sont compilées dans une base de données européenne qui alimente le modèle COPERT (basé sur la méthodologie EMEP/EEA).

Les émissions sont dues à la combustion, l'évaporation et les abrasions du revêtement routier, des freins et des pneus. Elles sont calculées en tenant compte :

- de paramètres liés aux véhicules et leurs déplacements (type de véhicules, motorisation, masse/cylindrée et norme du véhicule, vitesse moyenne et trafic sur les différents réseaux, taux de chargement de poids lourds, pente du réseau, température, etc.) ;
- de facteurs d'émissions qui permettent de convertir des unités physiques en émissions. En général, les facteurs d'émissions utilisés par le Citepa sont nettement plus élevés que les VLE (valeurs limites d'émissions) fixées par les différentes directives européennes et plus conformes à la réalité.

D2.3 Qualité de l'air et transport routier

Le dioxyde d'azote (NO₂) est le polluant pour lequel la responsabilité du transport routier est la plus importante. Ainsi, les concentrations annuelles en NO₂ sont en moyenne deux fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain. Ces teneurs ont diminué depuis 2000, mais en 2018, 26 % des stations situées à proximité du trafic routier dépassent encore les normes réglementaires pour la protection de la santé à long terme. Le transport routier a également un impact sur les concentrations en particules, mais moins marqué que pour le NO₂, puisque d'autres sources importantes contribuent aux concentrations de particules dans l'air. Les teneurs annuelles en particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀) ont baissé depuis 2000, mais en 2018 les normes réglementaires pour la protection de la santé à long terme ne sont pas respectées pour 2,7 % des stations de mesure situées à proximité du trafic routier. La situation s'est améliorée pour le monoxyde de carbone (CO) et le benzène, dont le transport routier était l'une des principales sources.

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

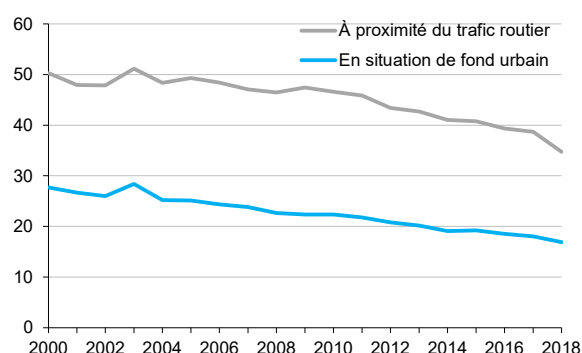
DES CONCENTRATIONS ENCORE TROP ÉLEVÉES POUR LE NO₂ ET LES PM₁₀

Sur la période 2000-2018, les teneurs en NO₂ ont baissé à proximité du trafic routier et en situation de fond urbain. Les concentrations en NO₂ sont en moyenne deux fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain, le trafic routier étant l'une des sources majoritaires de production d'oxydes d'azote (NO_x).

Les normes réglementaires pour la protection de la santé à long terme ne sont pas respectées sur tout le territoire et en majorité à proximité du trafic routier. En 2018, les dépassements de la norme réglementaire annuelle pour la protection de la santé à long terme concernent 26 % des stations situées à proximité du trafic routier contre 0 % en fond urbain.

Figure D2.3-1 Évolution des concentrations annuelles en NO₂ dans l'air

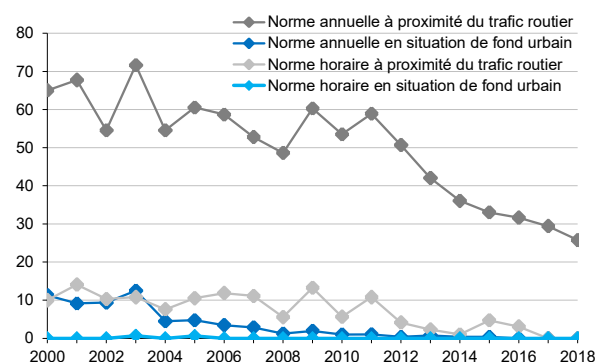
En µg.m⁻³



Champ : France métropolitaine et Drom.
Source : Géod'Air, juillet 2019

Figure D2.3-2 Évolution de la part des stations de mesure qui ne respectent pas les normes réglementaires en NO₂

En %



Champ : France métropolitaine et Drom.
Source : Géod'Air, juillet 2019. Traitements : SDES, mai 2020

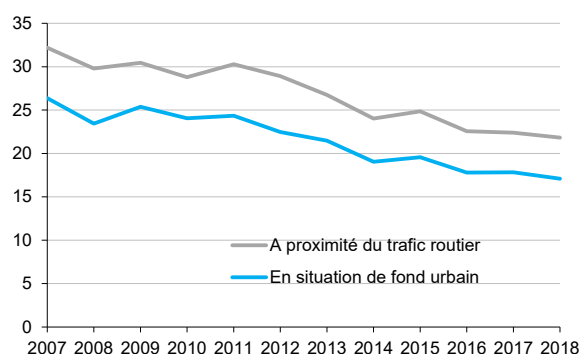
Les teneurs en particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀) sont 1,3 fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain et ont diminué sur la période 2007-2018. Les modalités de mesure des PM₁₀ et des particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}) ont été modifiées en 2007, afin de rendre les résultats équivalents à ceux obtenus par la méthode de référence européenne. Il n'est donc pas possible de comparer les périodes 2000-2006 et 2007-2018.

En 2018, 2,7 % des stations situées à proximité du trafic routier ne respectent pas la norme réglementaire journalière en PM₁₀ pour la protection de la santé à long terme, contre 0,5 % en fond urbain.

Cette même année, la norme réglementaire annuelle en PM_{2,5} pour la protection de la santé à long terme est respectée pour l'ensemble des stations de mesure.

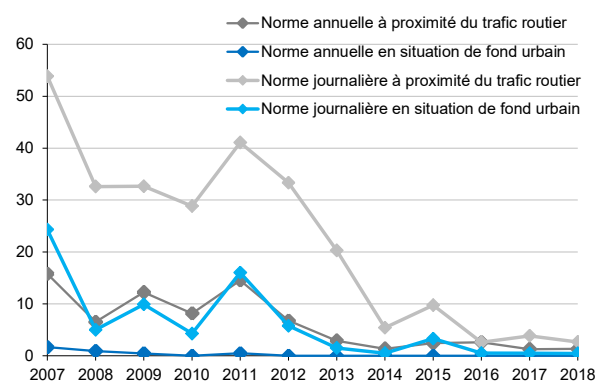
partie D : les externalités du transport

Figure D2.3-3 Évolution des concentrations annuelles en PM_{10} dans l'air
En $\mu g.m^{-3}$



Champ : France métropolitaine et Drom.
Source : Géod'Air, juillet 2019

Figure D2.3-4 Évolution de la part de stations de mesure qui ne respectent pas les normes en PM_{10}
En %



Champ : France métropolitaine et Drom.
Source : Géod'Air, juillet 2019. Traitements : SDES, mai 2020

LA RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE EST RESPECTÉE POUR LE CO ET LE BENZÈNE EN 2018

Sur la période 2000-2018, les teneurs en monoxyde de carbone (CO) diminuent et sont faibles. De plus, la norme réglementaire pour la protection de la santé à long terme est respectée sur cette période. Ces progrès s'expliquent par l'introduction de normes environnementales pour les véhicules routiers et la mise en place de pots catalytiques.

Les concentrations annuelles en benzène mesurées à proximité du trafic routier ont diminué entre 2000 et 2018, baisse expliquée en partie par la limitation du taux de ce polluant dans l'essence à la suite de la mise en application de la réglementation européenne au 1^{er} janvier 2000 (directive 98/70/CE du 13 octobre 1998). La diminution importante du nombre de véhicules essence dans le parc roulant français a pu aussi jouer un rôle. En 2018, la réglementation européenne fixée pour la protection de la santé à long terme est respectée à proximité du trafic routier et en fond urbain.

Figure D2.3-5 Réglementation européenne pour la protection de la santé humaine

Polluant	Valeur limite pour la protection de la santé humaine	Année d'entrée en vigueur
NO ₂	Valeur limite annuelle : 40 $\mu g.m^{-3}$ en moyenne sur l'année civile	2010
	Valeur limite horaire : 200 $\mu g.m^{-3}$ en moyenne sur une heure à ne pas dépasser plus de 18 fois par année civile	2010
PM ₁₀	Valeur limite annuelle : 40 $\mu g.m^{-3}$ en moyenne sur l'année civile	2005
	Valeur limite journalière : 50 $\mu g.m^{-3}$ à ne pas dépasser plus de 35 jours par année civile	2005
PM _{2,5}	Valeur limite annuelle : 25 $\mu g.m^{-3}$ en moyenne sur l'année civile	2015
CO	10 000 $\mu g.m^{-3}$ en maximum journalier de la moyenne sur 8h	2005
Benzène	Valeur limite annuelle : 5 $\mu g.m^{-3}$ en moyenne sur l'année civile	2010

Source : directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe

Impacts sur la santé et l'environnement

Le NO₂ irrite les voies respiratoires. Les particules de l'air ambiant sont classées cancérogènes pour l'homme. Leur impact dépend de leur taille et de leur composition physico-chimique. Elles peuvent notamment causer des maladies respiratoires et cardiovasculaires.

Le NO₂ contribue à l'acidification et à l'eutrophisation des milieux. C'est également un gaz qui intervient dans les processus de formation de l'ozone, tout comme le CO.

Sources

Les statistiques présentées sont calculées à partir des mesures de la base de données nationale de la qualité de l'air, Géod'Air. Seules les stations de mesure concernées par les reportages à la Commission européenne sont prises en compte. Le Bilan de la qualité de l'air en France en 2018, publié par le CGDD/MTE, sert de référence.

Contentieux européen

La France est actuellement visée par une procédure contentieuse relative au NO₂ et pré-contentieuse relative aux particules PM₁₀ pour non-respect de certaines normes réglementaires de concentrations, pour la protection de la santé à long terme, inscrites dans la directive 2008/50/CE. Les normes réglementaires européennes de qualité de l'air pour la protection de la santé à long terme concernant le NO₂, entrées en vigueur en 2010, sont en effet dépassées chaque année dans plusieurs agglomérations.

Après un avis motivé, adressé à la France en février 2017, la Commission européenne a saisi la Cour de justice de l'Union européenne en octobre 2018 au sujet du non-respect des normes réglementaires pour la protection de la santé à long terme et de l'insuffisance des actions mises en œuvre pour 12 zones : Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Reims, Strasbourg, Toulon, Toulouse et la Vallée de l'Arve.

La France est également visée par un pré-contentieux relatif aux PM₁₀. Il lui est reproché de ne pas se conformer aux normes réglementaires de concentrations pour la protection de la santé à long terme et de ne pas mettre en place des plans d'action répondant aux ambitions de la directive. Après une mise en demeure en février 2013, elle a reçu un avis motivé de la Commission européenne en avril 2015 pour 10 zones : Douai-Béthune-Valenciennes, Grenoble, Lyon, Marseille, la Martinique, Nice, Paris, Toulon, la zone urbaine régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur et la zone urbaine régionale de Rhône-Alpes.

Dans sa décision du 12 juillet 2017, le Conseil d'État a enjoint à l'État de prendre, d'ici le 31 mars 2018, toutes les mesures nécessaires pour que soient respectées les normes réglementaires de qualité de l'air dans le délai le plus court possible. Conformément à la décision du Conseil d'État, des « feuilles de route » pour parvenir à une amélioration rapide et notable de la qualité de l'air ont été élaborées dans l'ensemble des territoires français présentant des dépassements des normes réglementaires de qualité de l'air.

D3.1 Accidentalités aérienne, ferroviaire et maritime

En 2019, le nombre d'accidents corporels aériens est en baisse, contrairement aux nombres d'accidents ferroviaires et maritimes. On dénombre moins de victimes (blessées ou décédées) dans tous les types d'accidents (aériens, ferroviaires et maritimes).

LE NOMBRE D'ACCIDENTS AÉRIENS EST EN BAISSSE

En 2019, on dénombre 71 accidents corporels aériens survenus en métropole, qui ont provoqué le décès de 39 personnes et blessé grièvement 49 personnes. On compte 21 accidents de moins par rapport à 2018. De même, les nombres de blessés et de morts sont en baisse (35 tués et 7 blessés en moins par rapport à 2018).

Hors accident exceptionnel dans le transport public aérien (comme celui de l'A320 de Germanwings en 2015), la quasi-totalité des accidents corporels a lieu lors de transport en aviation générale, c'est-à-dire par avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés et privés (87 % des accidents corporels en 2019).

Depuis 2014, le nombre d'accidents corporels est stable (- 0,3 % en moyenne annuelle), alors que les nombres de décès et de blessures diminuent (respectivement de 7,3 % et 3,0 % en moyenne annuelle).

LE NOMBRE DE TUÉS ET BLESSÉS DANS LES ACCIDENTS FERROVIAIRES DIMINUE

Le nombre d'accidents corporels survenus sur le réseau ferré national en 2019 est en légère hausse avec 123 accidents (contre 119 en 2018). Si les collisions (hors passages à niveau) ont doublé en 2019 (20 contre 10 en 2018) et les accidents aux passages à niveau ont augmenté de 50 % en 2019 (38 accidents contre 26 en 2018), les accidents de personnes ont quant à eux diminué (52 en 2019 contre 69 en 2018). En revanche, le nombre de tués est en baisse (53 en 2019 contre 58 en 2018), ainsi que le nombre de blessés (39 en 2019 contre 47 en 2018). Les personnes décédées sont principalement des personnes non autorisées se trouvant sur les voies (55 % en 2019) ou des usagers de passages à niveau (38 % en 2019).

Depuis 5 ans, le nombre d'accidents ferroviaires décroît de 7,0 % en moyenne chaque année ainsi que le nombre de blessés (- 12,0 % en moyenne par an) et de morts (- 4,3 % en moyenne par an).

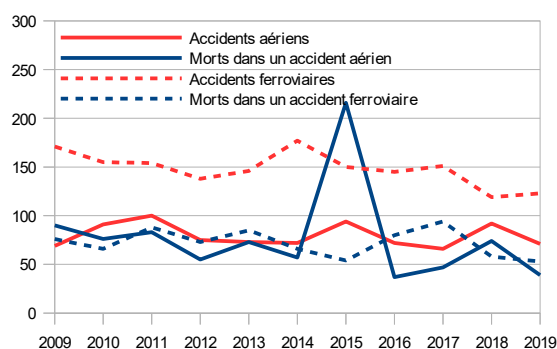
LE NOMBRE D'ACCIDENTS MARITIMES EST AU PLUS HAUT DEPUIS 10 ANS

Avec 13 507 opérations de sauvetage coordonnées par les Cross (Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) en 2019, le nombre d'accidents maritimes en zones de sécurité françaises progresse de 4,6 % par rapport à 2018 et atteint son plus haut niveau sur les dix dernières années. De même, le nombre de personnes secourues ou assistées croît de 11,2 % en 2019, pour atteindre son plus haut niveau depuis dix ans (22 025 personnes secourues ou assistées). À l'inverse, en 2019, le nombre de blessés diminue de 1,2 %, ainsi que celui des morts ou disparus de 1,7 %.

Au cours des dix dernières années, le nombre d'accidents maritimes a évolué à un rythme annuel moyen de + 6,2 %. Sur la même période, le nombre de blessés a aussi augmenté (+ 5,7 % en moyenne annuelle), alors que le nombre de morts ou de disparus a baissé de 3,2 % en moyenne par an.

Figure D3.1-1 Accidents aériens et ferroviaires

Nombre d'accidents et de morts

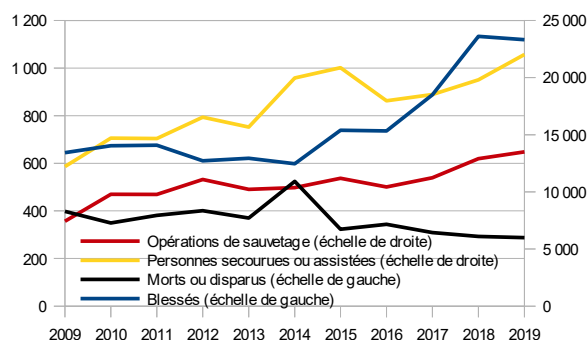


Champ : France métropolitaine.

Sources : BEA pour la sécurité de l'aviation civile, EPSF pour la sécurité ferroviaire

Figure D3.1-2 Accidents maritimes (y compris plaisance)

Nombres d'opérations de sauvetage, personnes secourues ou assistées, de morts ou disparus et de blessés (double échelle)



Champ : France métropolitaine, DOM, Polynésie française, Nouvelle-Calédonie.

Source : SDES, d'après DGITM/DAM/SM

D3.2 Accidentalité routière

En 2019, en France, le bilan de l'accidentalité routière s'établit à 58 289 accidents corporels impliquant 3 406 victimes décédées et 73 443 victimes blessées. Le nombre d'accidents corporels en 2019 augmente de 0,9 %. Il en est de même pour le nombre de blessés (+ 1,3 %). Le nombre de tués diminue de 2,4 %. En moyenne depuis 2014, les nombres d'accidents, de tués et de blessés sont en légère baisse.

26 % DES ACCIDENTS SE PRODUISENT HORS AGGLOMÉRATION POUR 60 % DE LA MORTALITÉ

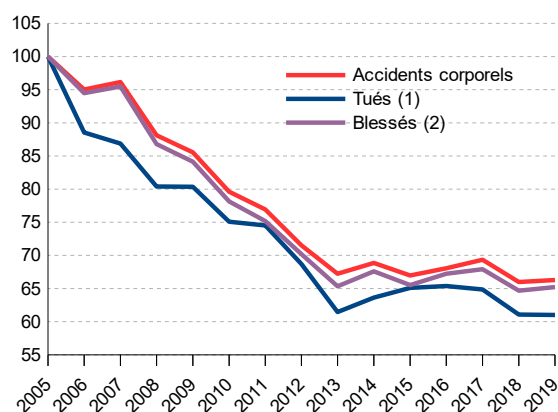
En 2019, 64,4 % des accidents corporels ont lieu en agglomération, 25,7 % hors agglomérations (hors autoroutes) et 9,9 % sur autoroutes. Cependant, les accidents hors agglomérations concentrent 60,2 % de la mortalité. Près de la moitié des personnes tuées sur la route sont des usagers (conducteurs ou passagers) de véhicules particuliers, 23,5 % des usagers de deux-roues motorisés et 15,7 % des piétons. Avec 1 673 morts, le nombre d'usagers de véhicules de tourisme décédés décroît de 2,3 % en 2019 et de 0,5 % en moyenne annuelle depuis 5 ans.

LA MORTALITÉ EST EN HAUSSE CHEZ LES 18-24 ANS

Avec 3 244 victimes décédées en métropole en 2019 (contre 3 248 en 2018), la mortalité est stable. La situation est contrastée en fonction des catégories d'âge : si la mortalité est en hausse chez les 18-24 ans (+ 9,1 %) et les 45 ans et plus (+ 0,7 %), elle est en baisse chez les moins de 18 ans (- 20,1 %) et les 25-44 ans (- 2,4 %). Ces 2 dernières classes d'âge atteignent ainsi leur plus bas niveau depuis 10 ans. Depuis 2014, le nombre de tués en France métropolitaine baisse de 2,9 % en moyenne annuelle chez les moins de 45 ans et augmente de 1,4 % en moyenne annuelle chez les 45 ans et plus.

Figure D3.2-1 Évolution des accidents corporels, du nombre de tués et de blessés

En indice base 100 en 2005



(1) victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident (définition nouvelle à partir de 2005).

(2) victimes non décédées dont l'état nécessite des soins médicaux.

Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

Figure D3.2-2 Victimes selon la localisation et la catégorie d'usagers

Nombre de tués et de blessés ; évolutions annuelles en %

	Tués			Blessés		
	Niveau 2019	Évolutions annuelles 2019	2019/2014	Niveau 2019	Évolutions annuelles 2019	2019/2014
Par localisation						
Autoroutes	264	-4,0	1,3	8 236	4,5	4,2
Agglomérations(1)	1 092	-2,4	1,1	44 709	1,5	-1,8
Hors agglomérations (1)	2 050	-2,1	-2,1	20 498	-0,5	1,1
Par catégorie d'usagers (2)						
Piétons	536	3,1	-0,3	11 011	7,9	-0,9
Cyclistes	196	5,9	3,8	4 666	4,0	2,0
Cyclomoteuristes (3)	152	-5,6	-4,6	6 410	-2,1	-4,8
Motocyclistes(4)	647	-4,9	-0,5	13 523	-1,8	-0,6
Véhicules de tourisme	1 673	-2,3	-0,5	33 187	1,2	0,0
Camionnettes	105	-5,4	-6,8	2 399	1,8	3,3
Poids lourds	36	-20,0	-8,8	552	-7,7	-3,5
Autobus et autocars	4	33,3	-15,0	589	-10,9	3,1
Autres (5)	57	-19,7	-2,9	1 106	0,2	6,2
Ensemble	3 406	-2,4	-0,9	73 443	1,3	-0,5

(1) hors autoroutes

(2) conducteurs et passagers compris.

(3) y compris scooters <50 cm3.

(4) y compris scooters >50 cm3.

(5) cette catégorie regroupe les usagers de tracteurs agricoles, de voiturettes et des autres véhicules.

Champ : France entière.

Source : ONISR

LES CAUSES PRINCIPALES D'ACCIDENTS MORTELS : VITESSE, ALCOOL ET STUPÉFIANTS

En France métropolitaine, la première cause d'accident mortel est la vitesse : 30,0 % des accidents mortels en 2019. De plus, en 2019, 19 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel ont un taux d'alcool supérieur au taux légal (0,5 g/l) et 13,1 % sont dépistés positifs à un test de stupéfiants.

D3.3 Accidentalité routière impliquant des poids lourds

En 2019, 2 753 accidents corporels ont impliqué un poids lourd, en France métropolitaine. Ceux-ci ont entraîné le décès de 390 personnes et blessé 3 358 personnes. Ces nombres de morts et de blessés sont en baisse en 2019 (- 54 tués et - 84 blessés par rapport à 2018). Les accidents impliquant un poids lourd représentent 4,9 % des accidents de la route, 4,8 % des blessés et 12,0 % des tués alors que les poids lourds représentent 5,6 % de la circulation sur les routes (en véhicules-kilomètres) en 2019.

Après une baisse notable entre 2000 et 2014, le nombre d'accidents est relativement stable depuis 5 ans (- 0,1 % en moyenne annuelle). Après une hausse du nombre de décès impliquant un poids lourd en 2018 (+ 6,2 %), la mortalité impliquant un poids lourd est en baisse et atteint son plus bas niveau en 10 ans avec 390 tués en 2019 (- 12,2 %). Ce nombre de morts est nettement plus faible que le niveau observé en 2014 avec une baisse de 4,1 % en moyenne annuelle sur 5 ans. Le nombre de blessés, quant à lui, décroît de 2,4 % en 2019 (3 358 blessés) et reste relativement stable depuis 5 ans (- 0,1 % en moyenne annuelle).

LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD MOINS FRÉQUENTS EN AGGLOMÉRATION

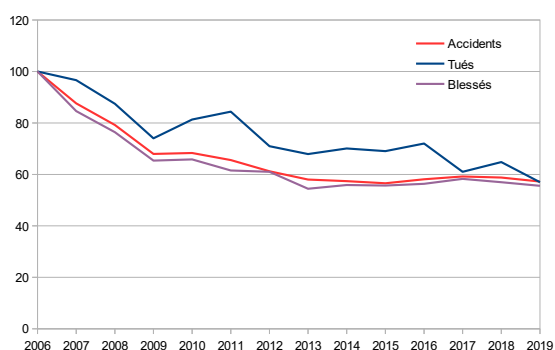
Les accidents corporels impliquant un poids lourd ont plus souvent lieu sur les autoroutes et hors agglomérations (respectivement 34 % et 35 %) que l'ensemble des accidents (10 % et 25 %). Les poids lourds effectuent en effet une plus grande part de leur parcours sur autoroutes et hors agglomérations que les autres véhicules. Comme l'ensemble des accidents, ceux impliquant un poids lourd sont plus graves hors agglomération qu'en milieu urbain.

DES DÉPASSEMENTS DE VITESSE PLUS NOMBREUX SUR LES ROUTES HORS AGGLOMÉRATION

La vitesse est une cause reconnue d'accidents de la route. Sur autoroutes et hors agglomération (hors routes à 2 ou 3 voies sans séparateurs), les vitesses maximales autorisées sont inférieures pour les poids lourds. En 2019, le taux de dépassement des vitesses maximales autorisées est plus élevé pour les poids lourds sur les routes à 2 x 2 voies (57 % contre 27 % pour les véhicules légers). En revanche, alors qu'il était bien plus élevé pour les poids lourds sur les routes à 2 ou 3 voies hors agglomération en 2018, il diminue et se rapproche de celui des véhicules légers en 2019 (37 % pour les poids lourds contre 34 % pour les véhicules légers).

Figure D3.3-1 Évolution du nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés dans les accidents impliquant un poids lourd

En indice base 100 en 2006



Champ : France métropolitaine.
Source : ONISR

Figure D3.3-2 Nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés dans les accidents impliquant un poids lourd

Nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés en niveau ; parts en % ; évolutions en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles	
		2019	2019/2018
Nombre d'accidents impliquant un poids lourd	2 753	-2,7	-0,1
Part dans l'ensemble des accidents de la route	4,9 %	-	-
Nombre de tués dans les accidents impliquant un poids lourd	390	-12,2	-4,1
Part dans l'ensemble des tués dans les accidents de la route	12,0 %	-	-
Nombre de blessés dans les accidents impliquant un poids lourd	3 358	-2,4	-0,1
Part dans l'ensemble des blessés dans les accidents de la route	4,8 %	-	-

Champ : France métropolitaine.
Source : ONISR

LES ACCIDENTS DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MATIÈRES DANGEREUSES RESTENT RARES

Le transport de matières dangereuses peut constituer un facteur d'aggravation des risques d'accidents du travail des conducteurs, de pollution de l'environnement, voire un enjeu de sécurité civile. De ce fait, il fait l'objet d'une réglementation et d'une comptabilisation spécifiques. Le nombre d'accidents corporels impliquant le transport routier de matières dangereuses diminue progressivement depuis 2008 sur le réseau public. En 2019, il atteint son minimum avec 13 accidents corporels, soit 4 de moins qu'en 2018. On dénombre 2 personnes mortes dans ces accidents mais aucun de ces décès n'est en lien avec les marchandises transportées.

D4. Emprise des infrastructures de transport et impacts sur les milieux naturels

Selon les dernières données disponibles (cf encadré enquête Teruti-Lucas), en 2015, les infrastructures de transport occupent 2,9 % de la surface métropolitaine ; elles ont augmenté de plus de 105 000 ha, soit + 6,9 % entre 2010 et 2015. Elles sont constituées à 90 % de surfaces artificialisées et ont de multiples impacts sur les milieux naturels terrestres et aquatiques.

LES IMPACTS DES SURFACES DÉDIÉES AU TRANSPORT SUR LES MILIEUX NATURELS

Les surfaces revêtues sont pour la plupart imperméables, ce qui entraîne de nombreux impacts sur l'état de l'environnement. En particulier, le cycle de l'eau est perturbé, en quantité et qualité. En effet, les surfaces imperméabilisées accentuent et accélèrent les phénomènes de ruissellement, amplifiant l'effet des épisodes de sécheresse et d'inondations, la perte de zones humides et de leur rôle tampon, y compris vis-à-vis de la recharge des nappes superficielles. De plus, les eaux de ruissellement se chargent de matières en suspension et transportent différents polluants.

Par ailleurs, les infrastructures linéaires de transport conduisent à la fragmentation et au cloisonnement des espaces naturels, à la perte de connexions écologiques, notamment du fait de la circulation des véhicules, mais aussi des obstacles qui les entourent ou qu'elles constituent.

Les canaux et rivières canalisés utilisés pour le transport par eau, difficilement franchissables, fragmentent également les milieux naturels terrestres et ont des impacts défavorables sur les milieux aquatiques, du fait d'une hydromorphologie artificielle ou fortement modifiée (état des berges, effets des vagues produites par le sillage des bateaux - le batillage...).

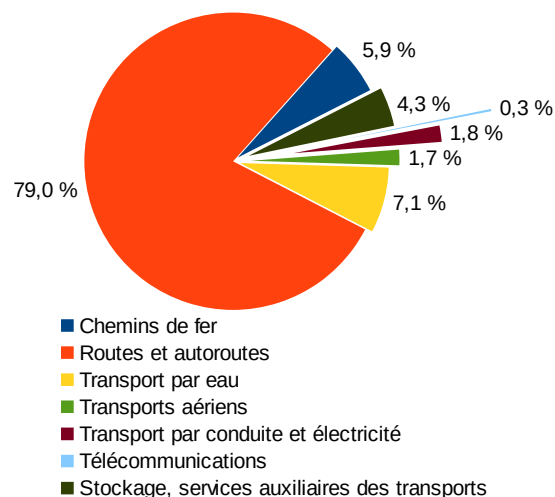
Figure D4-1 Surfaces à usage de transport, par type de transports

Niveaux en milliers d'ha, évolution en %

	Niveaux			Évolution 2015 / 2010
	2006	2010	2015	
Chemins de fer	84,0	88,9	95,6	7,5
Routes et autoroutes	1127,1	1198,4	1278,7	6,7
Transport par eau	105,3	116,1	115,1	-0,9
Transports aériens	23,8	25,9	27,5	6,1
Transport par conduite et électricité	24,6	24,5	28,8	17,7
Télécommunications	2,7	3,4	4,1	21,0
Stockage, services auxiliaires des transports	49,6	56,5	68,9	21,9
Ensemble des réseaux routiers	1127,1	1198,4	1278,7	6,7
Ensemble des autres transports	290,0	315,2	339,9	7,8
Surfaces totales à usage de transport	1417,1	1513,6	1618,7	6,9

Figure D4-2 Structure des surfaces à usage de transport, par type de transports

En %



Note : dans l'enquête, les transports incluent les télécommunications et le transport d'électricité. Ceux-ci représentent néanmoins une part faible des surfaces.

Champ : France métropolitaine.

Source : enquête Teruti-Lucas du ministère chargé de l'Agriculture.

LES SURFACES LIÉES AUX TRANSPORTS ONT AUGMENTÉ D'ENVIRON 105 000 HA ENTRE 2010 ET 2015

Les surfaces dédiées aux transports couvrent 1 619 000 ha, soit 2,9 % de la surface de la France métropolitaine, dont 79 % sous forme de routes ou autoroutes, 7 % consacrées au transport par eau, 6 % aux chemins de fer et 4 % au stockage et aux services auxiliaires des transports. Les transports par conduite qui sont souvent souterrains sont peu artificialisés (35,6 %) ; les transports par eau le sont encore moins (12,3 %) mais ont des impacts importants sur la biodiversité.

partie D : les externalités dans les transports en 2019

Entre 2010 et 2015, les surfaces totales à usage de transport ont augmenté de plus de 105 000 ha (+ 6,9 %). Les nouvelles surfaces dédiées aux transports sont à 76,5 % constituées de routes ou autoroutes (1,28 million d'ha, + 6,7 % entre 2010 et 2015). Les surfaces dédiées aux transports par eau (115 000 ha en 2015) baissent légèrement (- 0,9 %). La progression la plus importante concerne les surfaces liées aux télécommunications, sur des volumes qui restent cependant faibles (4 100 ha).

Figure D4-3 **Occupation physique des sols à usage de transport en 2015**

Niveaux en milliers d'ha, part en %

	chemins de fer	routes et autoroutes	transport par eau	transports aériens	transport par conduite et électricité	télécommunications	stockage, services auxiliaires	surfaces totales
Sols bâtis	1,4	3,1	0,5	1,1	2,1	0,9	17,8	27,0
Sols revêtus ou stabilisés (linéaires ou aérolaires)	73,1	1 124,8	11,2	9,2	1,5	1,4	35,4	1 256,6
Autres sols artificialisés	10,7	120,1	2,5	16,5	6,7	1,4	12,6	170,6
Autres types de sols	10,4	30,7	100,9	0,6	18,5	0,4	3,1	164,5
Total	95,6	1 278,7	115,1	27,5	28,8	4,1	68,9	1 618,7
part en sols artificialisés	89,2	97,6	12,3	97,7	35,6	91,3	95,6	89,8

Note : les autres sols artificialisés regroupent les sols nus ou enherbés.

Champ : France métropolitaine.

Source : enquête Teruti-Lucas du ministère chargé de l'Agriculture

LA SURFACE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EST OCCUPÉE POUR 71 % PAR DES SOLS REVÊTUS OU STABILISÉS DE FORME LINÉAIRE

Au sein des sols revêtus ou stabilisés, les sols de forme linéaire (routes, voies ferrées...) et ceux de forme aréolaire (parkings, ronds-points...) sont distingués. Ils ne sont pas tous à usage de transport, certains étant dédiés aux commerces, à des activités agricoles, à l'habitat. Les surfaces à usage de transport sont composées à 71 % de sols revêtus ou stabilisés de forme linéaire (83 % pour les routes et autoroutes, contre 14 % pour les transports aériens). La part des sols revêtus ou stabilisés de forme aréolaire est de 6,7 %. Les autres surfaces, ni revêtues ni stabilisées, correspondent, par exemple, à des zones bâties, enherbées (aéroports...) ou en eau (canaux aménagés pour la navigation).

Source : l'enquête Teruti-Lucas

Teruti-Lucas est une enquête aréolaire à deux degrés de tirage, réalisée sur le terrain ou à partir de sources administratives, par le ministère chargé de l'agriculture sur 310 000 points. Elle rapporte l'utilisation des terres sur les points visités annuellement. Les points sont qualifiés selon deux nomenclatures, l'une d'occupation physique des sols (volumes construits bas, sols de forme linéaire revêtus ou stabilisés, forêts de feuillus...), l'autre d'usage fonctionnel (productions végétales, mines et carrières, fourniture et traitement des eaux...).

Les surfaces à usage de transport considérées ici comprennent uniquement celles qui sont utilisées pour réaliser une fonction transport : chemins de fer, routes et autoroutes, transport par eau, transports aériens, transport par conduite (gazoduc...) et électricité, télécommunications et stockage et services auxiliaires des transports. Elles excluent notamment des surfaces telles que les parcs ou voies d'accès aux centres commerciaux, aux logements...

L'enquête a été renouvée en 2017 sur le territoire métropolitain et en 2018 concernant les Drom. Les données correspondantes concernant les transports ne sont pas encore disponibles.

D5. La qualité de service dans les transports

La qualité de service du transport de voyageurs est actuellement principalement mesurée à travers la ponctualité des modes de transport. Les indicateurs de ponctualité dépendent du mode de transport considéré et ne sont donc pas directement comparables entre eux. L'année 2019 a été marquée par la grève nationale interprofessionnelle contre la réforme des retraites au mois de décembre.

La **qualité de service** (en général) est définie par l'AFNOR comme : « la capacité d'un service à répondre par ses caractéristiques aux différents besoins de ses utilisateurs ou consommateurs ». Huit critères de qualité de service sont ainsi définis par les normes NF EN 13 (2002) et NF EN 15 : l'offre de service, l'accessibilité, les informations, la durée, l'attention portée au client, le confort, la sécurité et l'impact environnemental.

MOINS DE RETARDS EN 2019 MALGRÉ LES MOUVEMENTS SOCIAUX DE DÉCEMBRE

Les mouvements sociaux de décembre 2019 n'ont pas dégradé la ponctualité des trains programmés en 2019 par rapport à 2018, contrairement aux mouvements sociaux du printemps 2018. Ainsi, en 2019, 22,1 % des TAGV domestiques ont eu un retard d'au moins cinq minutes au terminus, soit 15,1 % de moins qu'en 2018, et 7,2 % ont été déprogrammés. La part des TAGV annulés parmi les trains programmés diminue entre 2018 et 2019, passant de 0,8 % à 0,1 %. Le taux d'annulation des TER est stable entre 2018 et 2019, et s'établit à 1,4 %, tandis que le taux de déprogrammation des TER diminue (8,4 % en 2019 après 11,3 % en 2018). La déprogrammation des Transiliens est un peu plus élevée en 2019 (11,0 %) qu'en 2018 (9,8 %) tandis que le taux d'annulation est quasi stable (2,2 %). La ponctualité des Transiliens qui circulent s'améliore (- 9,3 % de Transiliens ayant eu un retard entre 2018 et 2019).

Figure D5-1 Transport de voyageurs : taux d'annulation, de déprogrammation (4) et de retard par mode de transport

En %

		Taux d'annulation		Taux de retard		Taux de déprogrammation	
		Niveau	Évolution annuelle	Niveau	Évolution annuelle	Niveau	Évolution annuelle
		2019	2019/2018	2019	2019/2018	2019	2019/2018
Aérien (1)	Intérieur	1,2	-14,3	15,6	-14,3	nd	nd
	Total (3)	1,6	-2,7	11,2	-15,4	9,4	-9,1
Ferroviaire (2)	TAGV domestique/TGV	0,1	-81,6	22,1	-15,1	7,2	23,5
	Intercités	1,0	9,5	24,4	-12,8	12,2	-3,1
	TER	1,4	0,0	9,9	-18,1	8,4	-25,4
	Transilien	2,2	-1,2	10,3	-9,3	11,0	12,3

(1) Retards : vols ayant plus de 15.59 minutes de retard (au départ ou à l'arrivée)

(2) Retards : trains ayant plus de 5.00 minutes de retard pour 2018 et 2019

(3) Hors TGL non conventionné

(4) Annulations : circulations non effectuées le jour J alors qu'elles étaient prévues dans le plan de transport arrêté à J-1 17h ; déprogrammation : solde entre les circulations programmées (ouvertes à la commercialisation) et les circulations prévues à J-1 16h

nd : non disponible.

Sources : AQST, Bilan 2019 de la qualité de service des transports de voyageurs en France pour l'aérien ; ART pour le ferroviaire 2018 et 2019 TAGV domestique

Selon l'Eurobaromètre 2018 d'Eurostat portant sur la qualité de service dans le transport ferroviaire de voyageurs, 47 % des voyageurs se déclarent satisfaits de la ponctualité et de la fiabilité des trains en France (59 % pour l'ensemble de l'UE). Les voyageurs déclarent que le confort lors de leur transport en train est globalement meilleur que la moyenne européenne : 62 % des voyageurs déclarent que les wagons sont propres et en bon état (56 % pour l'ensemble UE), 53 % déclarent avoir eu accès au wifi lors de leur trajet (41 % dans l'ensemble de l'UE). De plus l'accessibilité des trains aux personnes à mobilité réduite déclarée par les voyageurs est meilleure que la moyenne européenne.

15,6 % DES VOLS ONT UN RETARD DE PLUS DE 15 MINUTES EN 2019

Selon le Bilan 2019 de l'AQST concernant la qualité de service des transports de voyageurs en France, la proportion des vols annulés baisse en 2019 par rapport à l'année 2018. Cette baisse, qui a concerné tous les types de vols, est plus marquée pour les vols intérieurs (1,2 % de vols annulés en 2019 après 1,4 % en 2018). La douceur de l'hiver peut en partie expliquer la baisse du taux d'annulation des différentes catégories de vols. La ponctualité s'améliore en 2019 pour l'ensemble du secteur aérien. Cette amélioration est particulièrement marquée pour les vols intérieurs, dont le taux de retard de 15,6 % a atteint en 2019 son niveau le plus faible depuis l'année 2015. Le retard moyen des vols en retard à l'arrivée diminue légèrement en 2019 pour l'ensemble des catégories de vols. La baisse est plus prononcée pour les vols long-courriers. Selon l'AQST, la ponctualité du mode aérien est supérieure sur les longs trajets au mode ferroviaire. À l'inverse, le transport ferroviaire de voyageurs subit moins de retard que l'aérien pour les durées de trajet plus courtes.

LA QUALITÉ DE SERVICE DANS LES TCU D'ÎLE-DE-FRANCE : DES DISPARITÉS SELON LES MODES DE TRANSPORT

Les données fournies par l'Omnivoyageur sur l'année 2019 ne tiennent pas compte du mois de décembre, impacté par les mouvements sociaux. En 2019, selon l'Omnivoyageur, 97,3 % des voyageurs empruntant le métro parisien ont attendu moins de 3 minutes en heure de pointes (97,4 % en 2017). Parmi les usagers du transilien ou du RER (ensemble du réseau), 89,5 % sont arrivés à destination avec un retard de moins de 5 minutes. Enfin, pour 90,5 % des véhicules du réseau de surface RATP (bus et tramways), l'intervalle entre deux passages réellement observés au point d'arrêt au plus fort du trafic et l'intervalle théorique est inférieur à 2 minutes.

13 % DES CARS EN SLO ONT PLUS DE 15 MINUTES DE RETARD EN 2019

À partir des données de qualité de service qu'ont commencé à transmettre les opérateurs, l'ART a établi une estimation de la ponctualité des services librement organisés. Il ressort de cette analyse que 13 % des autocars sur les lignes domestiques et 18 % pour les autocars internationaux ont rallié leur terminus avec au moins 15 minutes de retard en 2019. Le taux d'annulation des autocars SLO est relativement faible : 0,7 % en 2019 pour les lignes domestiques et 1,0 % pour les lignes internationales.

LE TRANSPORT DE FRET NON PRIORITAIRE SUR LE RÉSEAU

Les trains cadencés (trains partant à intervalles réguliers), donc majoritairement des trains de passagers, sont prioritaires par rapport aux trains non réguliers (généralement des trains fret), dans l'horaire de service (HdS). En 2017, selon le rapport du CGEDD d'octobre 2018, 30 % des circulations fret seulement étaient inscrites dans l'Horaires de service (HdS). Pour leurs demandes sans réponse, les entreprises ferroviaires doivent alors prendre le risque de faire passer leurs trains au fil de l'eau, les trains de fret passent « entre deux trains de passagers ». Ils subissent alors de nombreux arrêts, notamment aux limites de compétence des centres de gestion opérationnelle. 70 % seulement des sillons proposés dans l'horaires de services respectent les demandes des entreprises ferroviaires.

D6. Les nuisances sonores des transports

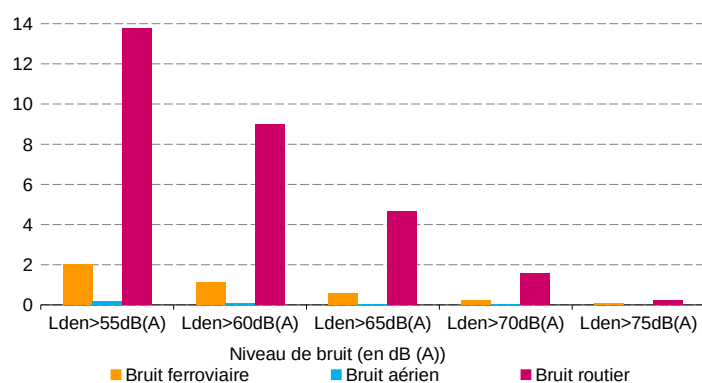
Au-delà des effets auditifs, les nuisances sonores peuvent également entraîner des effets extra-auditifs, notamment troubles du sommeil ou perturbation du système cardio-vasculaire. Les transports figurent parmi les principales sources de bruit. Le bruit des transports terrestres est causé à la fois par les véhicules en circulation (motorisation, type de conduite, etc.) mais aussi par les infrastructures liées (revêtement du sol, état des rails pour le transport ferroviaire, etc.). La pollution sonore due à l'aviation intervient principalement lors des phases de décollage et d'atterrissage.

22 MILLIONS D'HABITANTS EXPOSÉS À UN BRUIT ROUTIER SUPÉRIEUR À 55 DB

Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, 22 millions d'habitants sont exposés au bruit routier, soit 42 % (de jour) et 27 % (de nuit) de la population de ces territoires. « L'exposition au bruit ferroviaire touche plus de 2 millions d'habitants dans ces territoires, principalement de nuit. Enfin, 0,8 % de la population est exposée au bruit du trafic aérien, ce qui représente 236 000 personnes. » (Rapport sur l'état de l'environnement, octobre 2019).

Figure D6-1 Population exposée au bruit de jour dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants

Population exposée en millions d'habitants



La **directive 2002/49/CE** du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose aux gestionnaires d'infrastructures de transport (aérien, routier, ferroviaire) et à certaines agglomérations de plus de 100 000 habitants l'élaboration de cartes de bruit ainsi que la mise en place de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) tous les cinq ans.

Les résultats des agglomérations de plus de 100 000 habitants ayant élaboré des cartes de bruit permettent de dresser un bilan de l'exposition des populations urbaines.

Champ : agglomérations de plus de 100 000 habitants, France métropolitaine, Lden.

Sources : MTE/DGPR, traitement SDES, 2019

417 MILLIONS DE DÉPENSE DE LUTTE CONTRE LE BRUIT DES TRANSPORTS

En 2017, la dépense de lutte contre le bruit des transports s'élève à 417 millions d'euros : 201 millions pour le remplacement des silencieux des systèmes d'échappement et la mise en conformité des véhicules légers et deux-roues et 216 millions pour le traitement des infrastructures terrestres et systèmes d'informations des infrastructures. Les dépenses de lutte contre le bruit lié aux transports baissent, depuis 2000, en moyenne de 3,0 % par an en lien avec la diminution des ventes de silencieux et la baisse des dépenses publiques dans les programmes traitant de la résorption des points noirs du bruit. En 2017, ces dépenses ne baissent toutefois que de 0,3 %. Les dépenses liées aux véhicules (remplacement silencieux et contrôle technique de conformité, etc.) baissent de 6,2 %. Dans le même temps, les dépenses liées au traitement des infrastructures de transports terrestres et système d'information des infrastructures (dont aéroports) augmentent de 5,9 % en raison d'un accroissement des dépenses des administrations relatives au programme de Modernisation des Itinéraires Routiers. Au total, les dépenses liées aux transports représentent 21 % de l'ensemble des dépenses de lutte contre les nuisances sonores.

La **lutte contre le bruit** couvre trois domaines d'activités : la construction de dispositifs de protection contre le bruit (traitement des infrastructures de transport terrestre, dispositifs anti-bruits), les réductions du bruit à la source (par exemple le remplacement de silencieux des véhicules légers et des deux-roues, et l'application de revêtements silencieux sur les voies urbaines et périurbaines) et les activités de mesures, de contrôle et d'analyse du bruit (par exemple les réseaux de mesure du bruit des aéroports).

partie E

Le transport de marchandises

— En 2019, le transport terrestre de marchandises est en hausse de 2,8 %. Le transport routier progresse de 2,8 % et le transport ferroviaire de 1,7 %. Le transport fluvial augmente fortement en 2019, de 9,8 %. Les quantités traitées dans les ports français, 360,0 millions de tonnes (346,7 en métropole), sont en baisse en 2019 (- 2,2 %). Depuis 2014, elles augmentent de 0,8 % en moyenne annuelle. Le fret aérien demeure quant à lui très faible en tonnage : 2,4 millions de tonnes de marchandises (fret et poste) sont traitées dans les aéroports français en 2019. Il concerne essentiellement le transport international de marchandises (90 % de l'ensemble).



E1. Synthèse du transport de marchandises

Le transport terrestre de marchandises, hors oléoducs et y compris transit, est en hausse de 2,8 % en 2019. Il s'élève ainsi à 362,2 milliards de tonnes-kilomètres en 2019. La hausse est portée par une croissance de 2,8 % du transport routier, principal poste des transports terrestres. Malgré les mouvements sociaux du quatrième trimestre 2019, le transport ferroviaire de marchandises est en hausse (+ 1,7 %). Le transport fluvial augmente fortement (+ 9,8 %).

Avec 322,4 milliards de tonnes-kilomètres, le transport intérieur routier de marchandises augmente de 2,8 % en 2019, du fait des hausses de 1,4 % du transport sous pavillon français et de 4,8 % du transport sous pavillon étranger. Le transport ferroviaire de marchandises représente 32,6 milliards de tonnes-kilomètres en 2019. Malgré les mouvements sociaux à la SNCF du quatrième trimestre, il augmente de 1,7 % en 2019 ; le transport international diminue de 0,4 % et le transport national (63 % de l'ensemble) augmente de 1,1 % en 2019. Le transport fluvial de marchandises augmente fortement de 9,8 % en 2019 (après - 0,2 % en 2018) et s'élève à 7,4 milliards de tonnes kilomètres en 2019. Le transport fluvial national accélère (+ 9,9 % après + 6,4 % en 2018) tandis que le transport fluvial international rebondit nettement (+ 9,6 % après - 9,8 % en 2018). Le transport par oléoducs se replie de 5,1 % en 2019 après une augmentation de 4,0 % en 2018. En moyenne annuelle sur cinq ans, il croît de 1,3 %.

Une nouvelle méthodologie a été mise en place sur l'enquête TRM depuis le 1^{er} trimestre 2020. Elle engendre une rupture de série qui ne permet pas les comparaisons avec les résultats des années passées pour le transport routier. À ce jour, les données ont été réropolées pour les années 2017 et 2018 à méthodologie comparable à celle de 2020. Des réropolations sur séries longues seront disponibles en 2021.

Figure E1-1 Transports intérieurs terrestres par mode

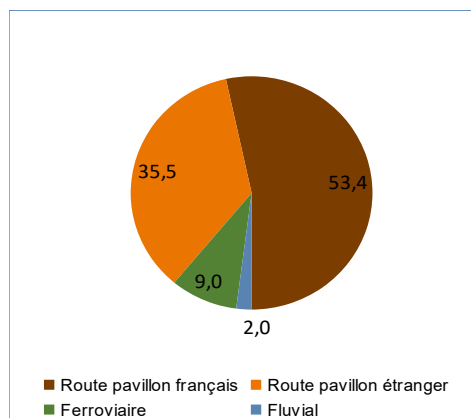
Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions annuelles en %

	2019	2017	2018	2019	2019/ 2014
Transport ferroviaire	32,6	2,7	-4,2	1,7	-0,3
Transport routier	322,4	nd	1,2	2,8	nd
Pavillon français	193,6	nd	2,2	1,4	nd
Pavillon étranger	128,8	nd	-0,3	4,8	nd
Transport fluvial	7,4	-1,8	-0,2	9,8	-1,1
Oléoducs	11,8	5,3	4,0	-5,1	1,3
Produits finis	8,7	8,4	4,3	5,8	3,2
Produits bruts	3,1	-0,3	3,4	-26,1	-2,9
Ensemble des transports terrestres yc Oléoducs	374,0	nd	0,8	2,5	nd
Ensemble des transports terrestres hors Oléoducs	362,2	nd	0,7	2,8	nd

Source : SDES

Figure E1-2 Répartition du transport terrestre (hors oléoducs) par mode

En % des tonnes kilomètres en 2019



Source : SDES

Outre les transports intérieurs par voie terrestre les marchandises peuvent également être transportées par voies maritimes ou aériennes. Les quantités traitées dans les ports français, 360,0 millions de tonnes (346,7 en métropole), sont en baisse en 2019 (- 2,2 %). Depuis 2014, elles augmentent de 0,8 % en moyenne annuelle. Le fret aérien demeure quant à lui très faible en tonnage : 2,4 millions de tonnes de marchandises (fret et poste) sont traitées dans les aéroports français en 2019. Il concerne essentiellement le transport international de marchandises (90 % de l'ensemble).

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE FRET DOMINÉ PAR LA ROUTE

La part modale du transport routier augmente entre 2017 et 2018 et se stabilise en 2019 : le transport routier représente 89,0 % du transport terrestre de marchandises hors oléoducs en 2019 comme en 2018 et 88,5 % en 2017. Depuis 2017, la part modale du transport ferroviaire de fret diminue : elle est de 9,0 % en 2019 après 9,1 % en 2018 et 9,5 % en 2017. Depuis 2017, la part modale du transport fluvial est stable à 2 %.

partie E : le transport de marchandises

LE TRANSPORT NATIONAL POURSUIT SA CROISSANCE

Le fret national terrestre (transport de marchandises ayant pour origine et pour destination un point français, quel que soit le pavillon du transporteur, hors oléoducs), progresse de 2,4 % en 2019 après + 1,7 % en 2018. La progression de 2019 est due à la hausse du transport routier national par poids lourds (+ 1,8 %) et à l'augmentation du transport national de fret fluvial (+ 9,9 %), et dans une moindre mesure au transport ferroviaire national (+ 1,1 %).

Le transport intérieur international y compris transit (transport de marchandises réalisé, en provenance ou à destination de l'étranger, quel que soit le pavillon du transporteur, hors oléoducs) représente 38 % du transport de marchandises hors oléoducs en 2019. Il augmente de 3,4 % en 2019 du fait des hausses du transport routier sous pavillon étranger (+ 4,1 %), du transport fluvial à l'international (+ 9,6 %) et du transport ferroviaire (+ 2,0 %).

Figure E1-3 Transport national intérieur terrestre par type de marchandises

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions annuelles et part en %

	Niveau	Évolutions annuelles		Part du transport routier
	2019	2019	2018	2019
Produits de l'agriculture, de la chasse, de la forêt et de la pêche	33,2	7,2	0,8	87,2
Produits alimentaires, boissons et tabac	26,5	0,7	2,7	91,3
Produits manufacturés	73,1	0,9	2,2	81,7
Matières premières, coke, produits pétroliers, métaux, minéraux	28,6	-7,4	-1,4	77,1
Conteneurs et marchandises non identifiées	47,6	6,0	0,1	71,7
Ensemble	208,9	1,7	1,0	80,9

Champ : transport ferroviaire, transport fluvial, oléoducs et par poids lourds français de plus de 3,5 tonnes.

Source : SDES

Figure E1-4 Évolution du transport de conteneurs par mode en métropole

Niveau en millions de tonnes-kilomètres pour le transport terrestre, en millions de tonnes pour le transport maritime, évolution annuelle en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2019	2017	2018	2019	2019/2014
Transport terrestre (millions de tonnes-kilomètres)					
Routier	6 100	nd	-3,2	1,7	nd
Ferroviaire	7 099	-14,1	5,5	27,9	-2,4
Fluvial	622	-5,5	-10,5	3,8	-5,5
Total conteneurs	13 800	-4,9	0,1	13,6	-0,7
Transport total (1)	233 558	nd	1,2	1,8	nd
Transport maritime (Millions de tonnes)					
Conteneurs	48	12,0	-0,5	-0,9	1,7
Marchandises totales	347	6,0	0,8	-2,4	0,7

(1) Transport routier de plus de 3,5 tonnes sous pavillon français, transport ferroviaire et transport fluvial totaux

Source : SDES

UNE HAUSSE SUR LA MAJORITÉ DES PRODUITS TRANSPORTÉS

L'observation des produits transportés porte sur le transport ferroviaire, le transport fluvial et le transport routier par des poids lourds. Sur ce segment, le transport augmente de 1,7 % en 2019 après une augmentation de 1 % en 2018. Le transport intérieur terrestre de marchandises augmente pour tous les produits sauf pour les matières premières, coke, produits pétroliers, métaux et minéraux. Le transport de produits alimentaires, boissons et tabac croît légèrement (+ 0,7 %). Ces produits sont en large majorité transportés par la route (91,3 %).

HAUSSE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE CONTENEURS

Avec 13,8 milliards de tonnes-kilomètres, le transport de conteneurs représente en France métropolitaine 5,9 % du transport terrestre et augmente de 13,6 % en 2019. En 2019, 51,4 % du transport terrestre de conteneurs est ferroviaire, 44,2 % routier et 4,4 % fluvial. Entre 2014 et 2019, le transport en conteneur par voie ferroviaire diminue en moyenne de 2,4 % par an (soit - 0,9 milliard de tonnes-kilomètres transportées en 5 ans). La baisse du transport par conteneur par voie ferroviaire est particulièrement élevée en 2016 et 2017 (- 19,3 % et - 14,1 %), cependant celui-ci reprend en 2018 (+ 5,5 %) malgré les grèves et augmente fortement en 2019 (+ 27,9 %). En 2019, les tonnes-kilomètres transportées par la route en conteneurs augmentent de 1,7 % après une baisse de 3,2 % en 2018.

En 2019, 48,0 millions de tonnes de marchandises conteneurisées ont été débarquées ou embarquées dans les ports français de métropole. Ce volume est en légère baisse en 2019 (- 0,9 %). Depuis 2014, celui-ci a augmenté en moyenne de 1,7 % par an. Les ports du Havre et de Marseille sont les principaux ports français de conteneurs.

E2. Transport routier : l'activité nationale des poids lourds ralentit

Avec 322,4 milliards de tonnes-kilomètres, le transport intérieur routier de marchandises augmente de 2,8 % en 2019, du fait des hausses de 1,4 % du transport sous pavillon français et de 4,8 % du transport sous pavillon étranger. Le transport intérieur routier est effectué principalement par les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. L'activité nationale des poids lourds du pavillon français progresse de 1,4 % en 2019, après + 2,2 % en 2018. Au total, 3,9 % de l'activité du transport national en France métropolitaine relève du cabotage des pavillons étrangers.

Une nouvelle méthodologie a été mise en place sur l'enquête TRM depuis le 1^{er} trimestre 2020. Elle engendre une rupture de série qui ne permet pas les comparaisons avec les résultats des années passées. À ce jour, les données ont été réévaluées pour les années 2017 et 2018 à méthodologie comparable à celle de 2020. Des réévaluations sur séries longues seront disponibles en 2021.

Les changements portent sur le champ de l'enquête, sur la définition de la base de sondage et les traitements statistiques.

Le champ de l'enquête a été élargi, et prend à présent en compte les poids lourds de 16 à 25 ans, auparavant exclus. La base de sondage a été améliorée par une meilleure prise en compte du parc roulant (notamment, exclusion de la base de sondage des poids lourds présumés ne plus rouler d'après leur contrôle technique) et par une meilleure codification de l'activité principale des utilisateurs de poids lourds. Enfin, le tirage de l'échantillon et les méthodes de calage ont été revus. Le principal impact de ces changements sur les résultats est la réévaluation à la hausse du transport pour compte d'autrui dans le total.

Figure E2-1 Transport intérieur routier de marchandises

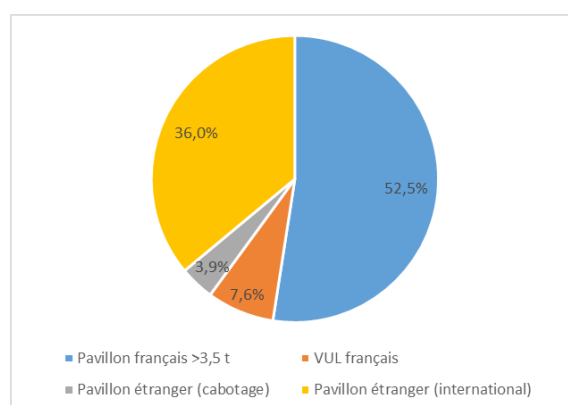
Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
		2019	2017	2018	2019 / 2014
Pavillon français	193,6	nd	2,2	1,4	nd
National (PTAC>3,5t)	162,4	nd	2,3	1,8	nd
Compte propre	21,2	nd	4,0	-4,9	nd
Compte d'autrui	141,2	nd	2,1	2,9	nd
International et transit (PTAC>3,5t)	6,6	nd	-1,7	-7,3	nd
Total PL (PTAC>3,5t)	169,0	nd	2,1	1,4	nd
VUL (PTAC<=3,5t)	24,5	nd	2,7	1,5	nd
Pavillon étranger (PTAC>3,5t)	128,8	nd	-0,3	4,8	nd
International et transit	116,2	nd	0,0	4,1	nd
Cabotage	12,6	nd	-3,5	12,4	nd
Transport routier	322,4	nd	1,2	2,8	nd

Sources : SDES, enquête TRM ; Eurostat, résultats provisoires

Figure E2-2 Structure du transport intérieur routier de marchandises en 2019

En %



Sources : SDES, enquête TRM ; Eurostat, résultats provisoires

L'ACTIVITÉ NATIONALE DES POIDS LOURDS RALENTIT

En 2019, l'activité des poids lourds immatriculés en France sur le territoire national (162,4 milliards de tonnes-kilomètres) ralentit : + 1,8 % après + 2,3 % en 2018. Le transport national pour compte d'autrui, qui représente 87 % du transport national augmente de nouveau (+ 2,9 % en 2019 après + 2,1 %). Le transport national pour compte propre (21,2 milliards de tonnes-kilomètres) se replie de 4,9 % et revient à son niveau de 2017.

Le transport national routier par des poids lourds étrangers (128,8 milliards de tonnes-kilomètres) représente 39,9 % du transport intérieur en 2019. Il progresse de 4,8 % en 2019. Le cabotage, les échanges internationaux et le transit augmentent également.

partie E : le transport de marchandises

L'ACTIVITÉ DES POIDS LOURDS PROGRESSE POUR LES PRINCIPAUX TYPES DE MARCHANDISES

En 2019, la croissance de l'activité du transport routier sous pavillon français par les poids lourds concerne tous les grands types de marchandises, à l'exception des marchandises « autres ». Le transport de produits agricoles et agroalimentaires (55,1 milliards de tonnes-kilomètres, 32,6 % des produits transportés) augmente de 3,6 % après + 2,5 % en 2018. Celui de produits manufacturés, machines et matériels de transport (50,6 milliards de tonnes-kilomètres, 29,9 % des produits transportés) progresse de 4,4 %. Enfin, le transport routier de matériaux de construction (33,1 milliards de tonnes-kilomètres, 16,6 % des produits transportés) est en hausse de 1,1 %.

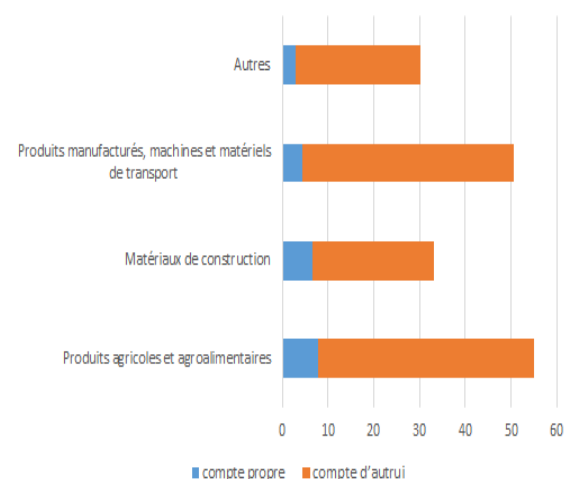
Figure E2-3 **Le transport intérieur (national et international) sous pavillon français, par type de marchandises**

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2019	2017	2018	2019	2019 / 2014
Produits agricoles et agroalimentaires	55,1	nd	2,5	3,6	nd
Matériaux de construction	33,1	nd	-1,3	1,1	nd
Produits manufacturés, machines et matériels de transport	50,6	nd	3,5	4,4	nd
Autres	30,2	nd	3,2	-6,3	nd
Ensemble	169,0	nd	2,2	1,4	nd

Figure E2-4 **Marchandises transportées, pour compte propre et compte d'autrui**

En milliards de tonnes-kilomètres



Source : SDES, enquête TRM, résultats provisoires

Source : SDES, enquête TRM, résultats provisoires

L'ACTIVITÉ DU TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE PRINCIPALEMENT DESTINÉ AUX PRODUITS AGRICOLES ET MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

En 2019, la part du transport pour compte propre se replie légèrement (- 1,1 point) à 12,7 % des tonnes-kilomètres réalisés par le pavillon français. Le transport pour compte propre concerne principalement les matériaux de construction (30,6 % des marchandises transportées pour compte propre) et les produits agricoles et agroalimentaires (36,2 %). Cependant, les matériaux de construction transportés pour compte propre ne représentent que 19,9 % du total des matériaux de construction transportés. Cette part est de 14,2 % pour les produits agricoles et agroalimentaires.

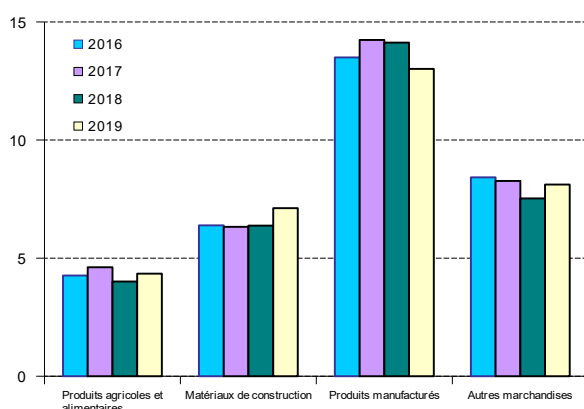
E3. Transport ferroviaire de marchandises : en hausse en 2019

Le transport intérieur ferroviaire de marchandises représente 32,6 milliards de tonnes-kilomètres en 2019, en augmentation par rapport à l'année 2018 (+ 1,7 %) et les tonnages transportés augmentent (+ 6,2 %) malgré les mouvements sociaux du quatrième trimestre. Le transport international dans son ensemble diminue légèrement (- 0,4 %) tandis que sa composante transit augmente (+ 11,0 %). Le transport national augmente (+ 1,1 %). La part du transport national dans l'activité est de près de 63 %.

Les tonnages transportés augmentent (+ 6,2 %) en 2019, conséquence d'une hausse des volumes au niveau national (+ 10,1 %), et malgré une baisse sensible du transit (- 7,4 %). Sur cinq ans, les volumes transportés sont stables : la baisse du transport international (- 1,6 %) est compensée par la hausse du transit (+ 2,5 %).

Figure E3-1 Principales marchandises transportées

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres



Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3-2 Transport intérieur ferroviaire de marchandises

Niveaux en milliards de tonnes kilométriques, millions de tonnes, évolutions en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019/2014
En milliards de t-km					
Ensemble	32,6	2,7	-4,2	1,7	-0,3
National	20,4	0,6	-2,1	1,1	0,6
International	8,5	4,8	-6,4	-0,4	-1,8
Transit	3,6	9,8	-10,7	11,0	-3,5
En millions de tonnes					
Ensemble	89,3	2,2	-7,7	6,2	0,0
National	59,4	1,6	-6,8	10,1	0,3
International	25,5	1,5	-8,3	0,4	-1,6
Transit	4,4	13,6	-14,2	-7,4	2,5

Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

NETTE DIMINUTION DU TRANSPORT DE PRODUITS MANUFACTURES

Le transport ferroviaire de produits manufacturés est en net recul en 2019 (- 7,9 %) après une première baisse en 2018 (- 0,8 %). Il atteint en 2019 son niveau le plus bas depuis 2015. Cette diminution est partiellement compensée par le transport de matériaux de construction qui augmente fortement (+ 11,6 %) ainsi que par celui des produits agricoles et alimentaires (+ 8,2 %).

Sur les cinq dernières années, le taux de croissance annuel moyen global en tonnes-kilomètres est à la baisse (- 0,3 %) et c'est la composante internationale qui est impactée (- 1,8 %) alors que la composante nationale connaît une faible augmentation (+ 0,6 %).

Suite à la libéralisation du transport ferroviaire national en 2006, de nouveaux opérateurs se sont progressivement installés dans le paysage ferroviaire français. Sur le segment du fret ferroviaire français, on dénombre 28 opérateurs disposant d'un certificat de sécurité, y compris l'opérateur historique. Les nouveaux opérateurs ont effectué 47 % des transports en tonnes-kilomètres en 2019.

E4. Transport fluvial de marchandises : l'activité est en forte hausse

Le transport fluvial de marchandises s'élève à 7,4 milliards de tonnes-kilomètres et augmente fortement de 9,8 % en 2019. Le transport national accélère (+ 9,9 % après + 6,4 % en 2018) tandis que le transport international rebondit nettement (+ 9,6 % après - 9,8 % en 2018). Entre 2014 et 2019, le transport national a néanmoins diminué de 0,8 % par an. Sur la même période, le transport international a reculé à un rythme supérieur (- 1,4 % par an). Quant à la hausse des tonnages transportés en 2019 (+ 6,7 %), elle s'explique aussi bien par la hausse des volumes constatée pour le transport national (+ 5,0 %) que pour le transport international (+ 8,8 %).

TRANSPORT SUR LE BASSIN DE LA SEINE EN HAUSSE

Dans sa globalité, le transport fluvial de marchandises, très fluctuant selon les années, sur les principaux bassins (Nord-Pas-de-Calais, Seine, Rhin et Rhône-Saône) est en nette hausse en 2019 (+ 8,1 %). Le transport sur le bassin de la Seine, qui concentre la moitié des trafics, augmente de nouveau en 2019 (+ 8,7 % après + 5,9 %). Entre 2014 et 2019, il se contracte toutefois à un rythme annuel moyen de - 0,6 % avec une forte baisse en début de période (- 4,3 % en 2014 et - 4,7 % en 2015) en lien avec la forte baisse du transport de combustibles minéraux. Le transport sur le bassin Rhône-Saône, en baisse depuis 2011, se redresse et bondit de 23,4 % en 2019, principalement en raison de la hausse importante de la filière agroalimentaire sur ce bassin (+ 14,9 % par rapport à 2018), avec une évolution annuelle moyenne légèrement orientée à la baisse sur les cinq dernières années (- 0,8 %).

HAUSSE DU TRANSPORT DE PRODUITS AGRICOLES ET ALIMENTAIRES ET DU TRANSPORT DE MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

Le transport fluvial de charbon et produits pétroliers repart à la hausse en 2019 (+ 3,1 % après - 4,2 % en 2018). Le transport de produits agricoles augmente de nouveau en 2019 (+ 15,4 % après + 20,6 % en 2018). Le transport de minéraux bruts et de matériaux de construction croît nettement en 2019 (+ 11,6 %) après une légère baisse en 2018 (- 0,5 %).

Figure E4-1 Transport fluvial de marchandises par bassin

En milliards de tonnes-kilomètres, évolutions annuelles en %

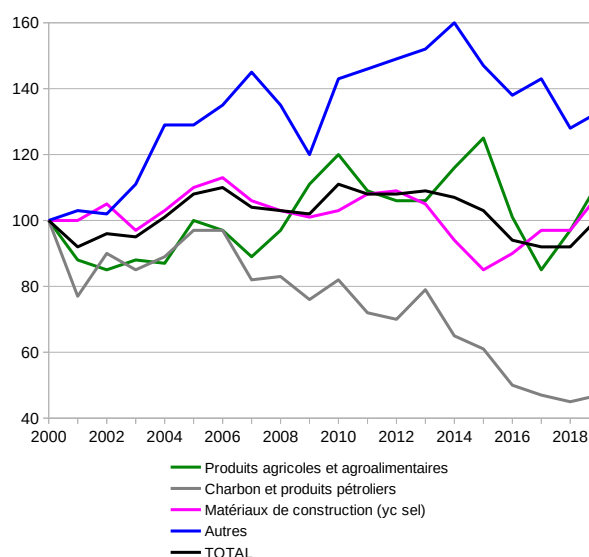
	Niveau 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019/2014
Nord-Pas-de-Calais	0,8	-3,3	-10,1	-1,3	-4,7
Seine	3,7	-7,9	5,9	8,7	-0,6
Rhin	1,1	18,2	1,9	-0,8	0,0
Rhône - Saône	1,2	-1,7	-9,0	23,4	-0,8
Principaux bassins	6,8	-2,4	0,4	8,1	-1,1
Autres	0,5	9,0	-10,1	42,0	-0,3
Ensemble	7,4	-1,8	-0,2	9,8	-1,1
National	4,6	-5,0	6,4	9,9	-0,8
International	2,7	3,2	-9,8	9,6	-1,4

Champ : Hors transit rhénan, hors fluvio-maritime.

Sources : VNF ; SDES, Système d'information fluvial

Figure E4-2 Évolution du transport fluvial pour les principales marchandises

Indice, base 100 en 2000



Champ : Hors transit rhénan, hors fluvio-maritime.

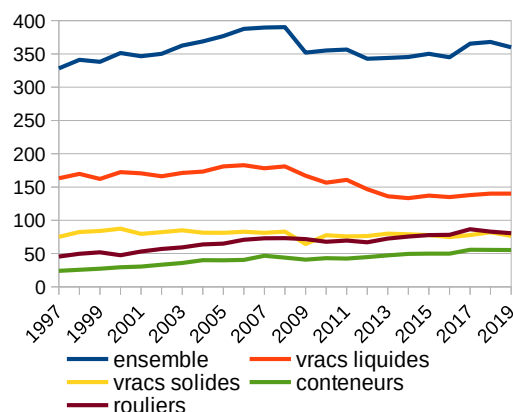
Sources : VNF ; SDES, Système d'information fluvial

E5. Le transport maritime de marchandises en baisse

Après un ralentissement en 2018 (+ 0,7 %), l'activité fret des ports maritimes français est orientée à la baisse en 2019 (- 2,2 %) avec 360 millions de tonnes de marchandises traitées, dont 346,7 millions de tonnes en France métropolitaine. Cette baisse enregistrée à la fois sur les volumes entrants (- 1,3 %) et sortants (- 3,7 %) s'explique par un recul des vracs solides (- 6,8 %) et des rouliers (- 2,9 %).

Figure E5-1 Évolution du trafic maritime selon le type de fret

En millions de tonnes



Source : SDES

Figure E5-2 Trafic des principaux ports de marchandises et évolution

Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

port	Niveau 2019	Évolutions annuelles			Évolution moyenne 2019/2014
		2017	2018	2019	
MARSEILLE	78 870	-0,3	0,1	-2,0	0,1
LE HAVRE	65 818	10,2	-1,7	-7,1	-0,3
DUNKERQUE	52 647	7,5	2,8	2,0	2,3
CALAIS	44 041	17,6	-8,7	-4,6	0,4
NANTES SAINT-NAZAIRE	30 683	17,3	8,6	-5,4	3,0
ROUEN	23 414	-4,5	14,9	1,6	1,6
LA ROCHELLE	9 781	-7,3	12,6	1,5	0,8
BORDEAUX	6 811	-7,3	-2,8	-3,6	-4,4
ENSEMBLE GPM+CALAIS	312 064	6,6	0,7	-2,9	0,7
AUTRES PORTS DE METROPOLE	34 642	1,3	1,4	1,8	1,4
OUTRE-MER	13 149	2,3	-0,8	3,2	2,2
TOTAL FRANCE ENTIERE	359 855	5,9	0,7	-2,2	0,8

Source : SDES

Les ports français continuent à être très largement importateurs en 2019 avec 233,6 millions de tonnes de marchandises débarquées contre 126,3 millions de tonnes embarquées. Le transport du gaz naturel liquéfié ou gazeux importé poursuit sa forte progression (+ 50,1 %) en 2019, ce qui permet de maintenir le volume des vracs liquides au même niveau qu'en 2018 malgré la diminution significative des volumes de pétrole brut importé (-9,2 %). Les vracs solides sont orientés à la baisse en 2019 (- 6,8 %) après une progression en 2018 (+ 5,4 %) soutenue par la reprise des produits céréaliers (+ 24,6 %). Cette tendance s'explique par une diminution des volumes de charbon (- 24,1 %) et de minerai (- 10,9 %) qui représentent plus de 40 % de ce type de fret. Le volume des rouliers continue de reculer en 2019 (- 2,9 %). Ce trafic, en grande partie à destination du Royaume-Uni est concentré sur le port de Calais et subit les incertitudes liées au Brexit et les mouvements sociaux des douaniers au cours du printemps. Pour l'ensemble des ports français, le trafic de conteneurs est quasi stable (- 0,4 %).

Avec 312 millions de tonnes de marchandises traitées en 2019, soit 87 % du volume total de marchandises enregistrées en France, les sept grands ports maritimes (GPM) de métropole et Calais concentrent l'activité portuaire française. L'activité baisse dans les ports de Marseille (- 2,0 %), du Havre (- 7,1 %), de Calais (- 4,6 %), de Nantes Saint-Nazaire (- 5,4 %) et de Bordeaux (- 3,6 %) alors qu'elle augmente dans les ports de Dunkerque (+ 2 %), de Rouen (+ 1,6 %) et de La Rochelle (+ 1,5 %).

Le volume de marchandises transitant par le port de Marseille continue de décroître et passe sous la barre des 80 millions de tonnes (78,9 millions) avoisinant le niveau atteint en 2014. Les vracs solides ont fortement diminué (- 15,4 %) notamment les minerais (- 14,4 %) en raison de la baisse de l'activité de plusieurs usines de métallurgie. L'activité du port du Havre baisse très sensiblement en raison de la contraction des entrées de pétrole brut (- 17,2 %) liée aux arrêts techniques sur les unités de raffinage de la vallée de la Seine.

Avec 13,1 millions de tonnes de marchandises traitées dont 56 % de marchandises conteneurisées, l'activité portuaire des outre-mers repart à la hausse (+ 3,2 %). Depuis 2014, ces ports enregistrent une croissance annuelle moyenne de 2,2 % bien supérieure à celle des grands ports de métropole (+ 0,7 %).

E6. Entrepôts et plateformes logistiques

L'entrepasage représente 45 % des emplois (hors intérim) du transport de marchandises et de la logistique en 2016. La France métropolitaine dispose de 80 millions de m² d'entrepôts et de plateformes logistiques (EPL) de 5 000 m² ou plus pour stocker sa production en 2018. Seulement 30 % de ces EPL sont exploités par des entreprises du secteur des transports ou de la logistique. Liés à l'activité économique des régions, ils sont concentrés dans la moitié Nord de la France et en Auvergne-Rhône-Alpes. Environ 60 % de ces EPL se situent dans des « aires logistiques denses ». Les mises en chantiers d'entrepôts de 5 000 m² ou plus augmentent tendanciellement depuis 2014 (+ 17 % par an entre 2014 et 2018).

Au 31 décembre 2016, 553 000 personnes étaient salariées dans des professions de l'entrepasage et de la manutention (hors intérim), contre 668 000 dans le transport de marchandises. Une très grande majorité des salariés de l'entrepasage et de la manutention travaillent pour le compte propre d'une entreprise (80 %) et seulement 20 % travaillent pour des entreprises de la logistique. En 2016, la baisse des emplois salariés de la logistique, hors intérim, se poursuit de manière plus marquée qu'en 2015 (- 4,3 % après - 2,4 %), tirée par celle du compte propre.

Au 31 décembre 2018, la France métropolitaine compte 4 286 établissements exploitant un entrepôt ou une plateforme logistique (EPL) de 5 000 m² ou plus, totalisant une superficie de 80 millions de m². Leur surface moyenne est de 18 600 m², en augmentation de 3 % par rapport à 2017. Cette progression est due à l'accroissement de la part des EPL de 30 000 m² ou plus au détriment des plus petits (5 000 à 10 000 m²). En outre, le nombre d'EPL de 30 000 m² ou plus a augmenté de manière plus marquée que le nombre total d'EPL : + 9 % contre + 4 %. Parmi les EPL, en 2018, 44 % ont une surface comprise entre 5 000 et 10 000 m², 28 % entre 10 000 et 20 000 m², 13 % entre 20 000 et 30 000 m² et 15 % de 30 000 m² ou plus. Ces derniers représentent 47 % de la surface totale des EPL de 5 000 m² ou plus.

LES EPL DE 5 000 M² OU PLUS SONT EXPLOITÉS MAJORITAIREMENT POUR COMPTE PROPRE

Au 31 décembre 2018, 30 % des EPL de 5 000 m² ou plus sont exploités par des établissements appartenant à des entreprises ou des groupes du secteur du transport et de la logistique. Ces EPL peuvent être considérés comme exploités pour compte d'autrui. Les autres EPL sont, pour 70 %, exploités pour compte propre : notamment, 33 % sont exploités par des entreprises ou groupes du secteur du commerce et 30 % par des entreprises ou groupes industriels.

La taille moyenne d'un EPL varie avec le type d'activité de l'entreprise ou groupe qui exploite ce dernier. Ainsi, les EPL du commerce de détail sont en moyenne plus grands (27 700 m²), suivis des entrepôts exploités pour compte d'autrui (21 600 m²). En revanche, les entrepôts exploités par des entreprises industrielles (16 700 m²) et du commerce de gros (14 700 m²) sont en moyenne plus petits.

Figure E6-1 Effectifs salariés au 31 décembre (hors intérim), liés au transport de marchandises et à la logistique

Niveau en milliers, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles		
	2016	2014	2015	2016
Professions du transport de marchandises	668	0,5	0,6	-2,5
Compte d'autrui	417	1,6	1,1	0,5
Compte propre	250	-1,2	-0,2	-7,0
Professions de l'entrepasage et de la manutention	553	-0,6	-2,4	-4,3
Compte d'autrui	109	-0,6	0,7	4,9
Compte propre	444	-0,6	-3,1	-6,2
Emplois supports (1)	188	-3,5	-5,3	-5,4
Ensemble transport de marchandises et logistique	1 409	-0,5	-1,5	-3,6

(1) Les emplois supports pour la logistique pour le compte propre sont une estimation à partir du taux d'emplois administratifs et de maintenance par professions logistiques observé pour le compte d'autrui.

Source : estimations SDES d'après Insee-DADS

Figure E6-2 Les entrepôts et plateformes logistiques de 5 000 m² ou plus en 2018 par secteur d'activité de l'entreprise exploitant

Surface en m²

	Nombre d'EPL de 5000 m ² ou plus	Surface moyenne
Entrepasage	473	22 900
Transport et autres activités logistiques	816	20 800
Ensemble entrepasage et transport	1 289	21 600
Industrie	1 237	16 700
Commerce de gros	912	14 700
Commerce de détail	422	27 700
Commerce automobile	74	16 100
Autres	352	14 100
Total	4 286	18 600

Source : SDES, Répertoire des entrepôts

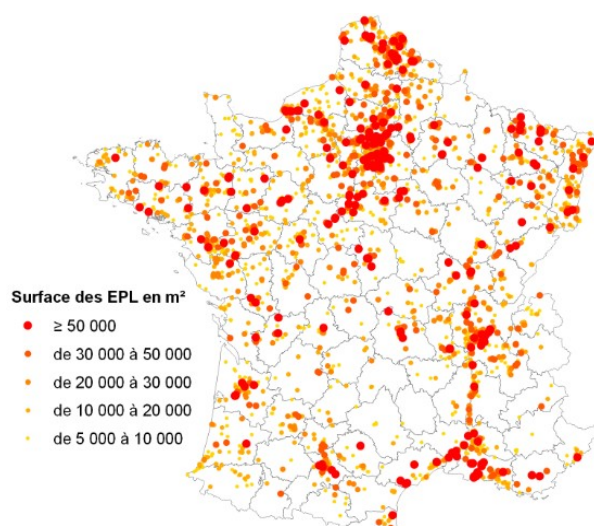
60 % DES EPL SE SITUENT DANS DES AIRES LOGISTIQUES DENSES

En 2018, la région des Hauts-de-France est celle qui regroupe la plus grande surface d'entrepôt (16 % des surfaces), suivie de l'Île-de-France (14 %), de l'Auvergne-Rhône-Alpes (12 %) et de la région Grand-Est (11 %). Ces quatre régions regroupent ainsi plus de la moitié des surfaces d'EPL. Elles constituent en outre le « Top 4 » des régions qui comptent le plus d'EPL d'au moins 50 000 m² en captant plus de la moitié d'entre eux. Avec 4 % des surfaces d'EPL, la Bretagne est la région ayant l'offre d'entreposage la moins importante. De nombreux entrepôts se concentrent sur des territoires restreints, qui peuvent être qualifiés d'aires logistiques. Une aire logistique, dite « dense », est un espace dans lequel chaque EPL de 5 000 m² ou plus qui le compose est distant de moins de deux kilomètres d'un autre EPL. Chaque aire logistique est composée d'au moins trois EPL de 5 000 m² ou plus. Ainsi, 59 % des EPL se situent dans 397 aires logistiques denses, qui comptent au moins trois EPL distants au maximum de deux kilomètres. Environ 140 de ces aires sont constituées de 3 EPL, 200 aires entre 4 et 9 EPL et 60 aires d'au moins 10 EPL. Les aires logistiques denses les plus importantes se localisent autour de Paris, Lyon et Lille.

HAUSSE TENDANCIELLE DES MISES EN CHANTIERS D'ENTREPÔTS DE 5 000 M² OU PLUS

Malgré le repli observé en 2018, les mises en chantier d'entrepôts de 5 000 m² ou plus augmentent tendanciellement depuis 2014 (+ 17 % par an entre 2014 et 2018). Elles étaient en léger repli entre 2010 et 2014. La hausse des mises en chantiers entre 2014 et 2018 est à mettre au crédit de celles des entrepôts de plus de 10 000 m², les mises en chantiers des entrepôts entre 5 000 et 10 000 m² étant stables. Sur cette période, 55 % de ces mises en chantiers sont localisées dans les communes accueillant des aires logistiques denses. Les régions Île-de-France (15 % des mises en chantier), Auvergne-Rhône-Alpes (16 %) et Hauts-de-France (12 %) sont celles qui concentrent le plus de mises en chantier.

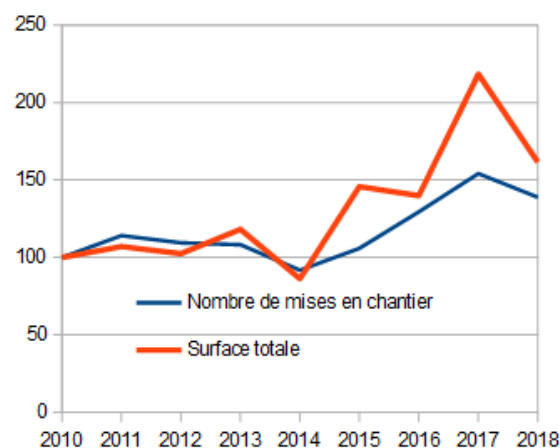
Figure E6-3 Localisation des entrepôts et plateformes logistiques de 5 000 m² ou plus en 2018



Source : SDES, Répertoire des entrepôts

Figure E6-4 Mises en chantiers d'entrepôts de 5 000 m² ou plus

En indice base 100 en 2010



Source : SDES, Sit@del2

L'AUTOMATISATION ET LA MÉCANISATION DES OPÉRATIONS LOGISTIQUES : UN PHÉNOMÈNE ÉMERGENT

En 2016, l'activité centrale d'un EPL est naturellement l'entreposage (97 % des EPL), mais ces établissements réalisent aussi d'autres opérations logistiques et notamment des préparations de commandes (86 % des EPL) et du conditionnement de marchandises (47 % des EPL). Lorsque l'EPL est exploité par un prestataire logistique, ce dernier s'occupe souvent de gérer les stocks pour ses clients (45 % des EPL). 46 % des EPL gèrent les retours de marchandises (SAV, réparations, renvoi à l'expéditeur) et 34 % des retours d'emballage et des supports de conditionnement. Ainsi, en 2016, la moitié des EPL (53 %) déclarent réaliser entre trois et cinq opérations logistiques différentes, 29 % plus de cinq opérations logistiques et 18 % une ou deux opérations.

En 2016, l'automatisation des opérations logistiques reste encore exceptionnelle. Ainsi, seuls 5 % des EPL réalisent au moins une opération logistique à partir d'un système entièrement automatisé. En revanche la mécanisation d'opérations logistiques sous le contrôle d'un opérateur est plus répandue (37 % des EPL). Enfin, 61 % des EPL déclarent réaliser l'ensemble de leurs opérations logistiques, soit entièrement manuellement soit manuellement à l'aide d'un outillage. Si les opérations logistiques sont encore loin d'être toutes automatisées ou mécanisées, les exploitants d'EPL acquièrent de nouveaux équipements. Ainsi, entre 2015 et 2017, 59 % des EPL ont introduit un nouvel équipement ayant permis de modifier leurs procédures logistiques et leurs performances. L'impact de leur introduction, qui est très récente, sur le nombre d'emplois ou la pénibilité au travail n'est pas encore mesurable.

partie F

Le transport de voyageurs

— En 2019, le transport intérieur de voyageurs est en légère croissance : 988 milliards de voyageurs-kilomètres ont été réalisés, soit une évolution de + 0,2 % par rapport à 2018. Cette hausse est principalement portée par le transport collectif (+ 2,7 %) et en particulier par la reprise du transport ferroviaire (+ 5,1 %). Le transport par métro diminuant de 2,2 %, les transports ferrés augmentent au total de 4,3 %. Le transport collectif urbain et le transport aérien en métropole continuent leur progression (respectivement + 1,0 % et + 2,0 % en 2019). Le transport individuel est en léger repli et les transports collectifs routiers (autocars, autobus et tramways) sont quasi stables (- 0,1 %). Enfin, mesuré en nombre de passagers, le trafic maritime repart à la baisse (- 5,5 %). Le transport individuel en véhicules particuliers est le moyen de transport le plus utilisé (80,8 % des voyageurs-kilomètres) même si sa part modale diminue de 0,5 point en faveur du transport ferré (11,4%). Les parts sont stables pour le transport en autobus, autocars et tramways (6,2 %) et le transport aérien (1,6 %).



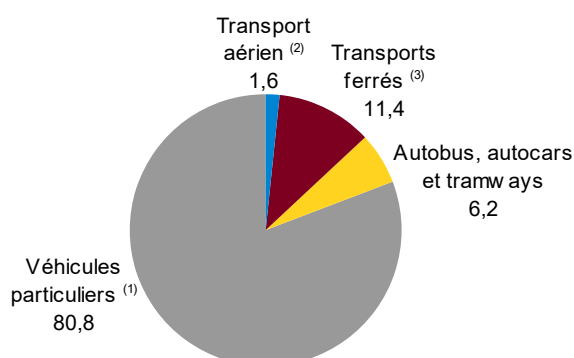
F1. Synthèse : le transport intérieur de voyageurs croît légèrement en 2019

En 2019, le transport intérieur de voyageurs croît de 0,2 % (en voyageurs-kilomètres), à un rythme un peu plus lent que sa moyenne annuelle depuis 2014 (+ 0,6 %). Cette hausse est principalement due au transport ferré qui renoue avec la croissance après les grèves du deuxième trimestre 2018 et malgré celles de décembre 2019. Le transport aérien augmente de nouveau (+ 2,0 %), tandis que le transport collectif routier est quasi stable (- 0,1 %), et que celui en véhicules particuliers décroît légèrement (- 0,3 %).

Au total, l'activité du transport de voyageurs représente 988,2 milliards de voyageurs-kilomètres en 2019. Les parts des différents modes de transport, exprimées en voyageurs-kilomètres, varient légèrement. Le transport intérieur de voyageurs est largement dominé par le transport individuel en véhicules particuliers (80,8 %). Sa part modale diminue de 0,5 point en 2019 par rapport à 2018 au bénéfice des transports ferrés. Les transports ferrés représentent 11,4 % des voyageurs-kilomètres, davantage que les transports collectifs routiers (6,2 %). La part du transport aérien dans le transport intérieur de voyageurs reste marginale (1,6 %). Ces parts modales ne prennent pas en compte le transport maritime, le transport à vélo, la marche.

Figure F1-1 Transport intérieur de voyageurs par mode en 2019

Parts modales en % des voyageurs-kilomètres



(1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.

(2) Vols intérieurs à la métropole uniquement.

(3) Trains, RER et métros.

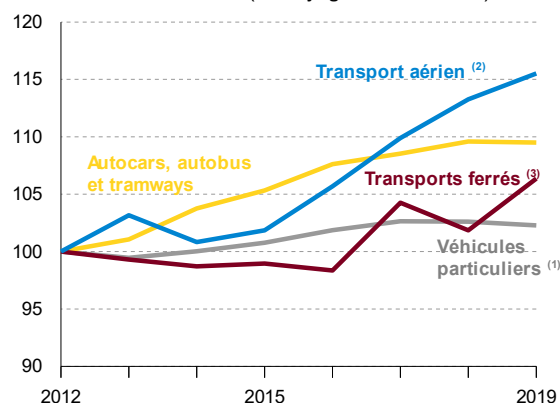
(4) Révision des niveaux de voyageurs-kilomètres en véhicules particuliers et en autocars (voir partie G).

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, d'après le bilan de la circulation ; ART ; ensemble des opérateurs ferroviaires ; Île-de-France Mobilités-Omnii ; enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) ; UTP.

Figure F1-2 Évolution du transport intérieur de voyageurs par mode (4)

Indice en base 100 en 2012 (en voyageurs-kilomètres)



LE TRANSPORT INDIVIDUEL DIMINUE LÉGÈREMENT

Le nombre de voyageurs-kilomètres réalisés en véhicules particuliers (y compris étrangers) est de 798,7 milliards en 2019. Le transport individuel est en légère baisse (- 0,3 %) en 2019 par rapport à 2018, ralentissant légèrement sa croissance annuelle moyenne observée depuis 2014 (+ 0,4 % entre 2014 et 2019, contre + 0,6 % entre 2013 et 2018).

Les niveaux de voyageurs-kilomètres par route (véhicules particuliers et autocars) ont été révisés suite au rebasement des données du bilan de la circulation, de 2012 à 2019. Pour le transport individuel, cela conduit à une hausse du nombre de voyageurs-kilomètres. Pour plus d'informations, se référer à l'annexe méthodologique de la partie G.

LE TRANSPORT COLLECTIF INTÉRIEUR EN HAUSSE

Le transport collectif croît de 2,7 %, à un rythme plus rapide que sa moyenne annuelle depuis 2014 (+ 1,5 %). Alors que les transports ferrés et aériens s'accroissent, le transport routier est quasi stable (- 0,1 %).

partie F: le transport de voyageurs

Les 102,1 milliards de voyageurs-kilomètres effectués en transport ferroviaire représentent 53,9 % du transport collectif. Il reste le mode de transport collectif privilégié pour les déplacements et il repart à la hausse en 2019 (+ 5,1 %) malgré le mouvement interprofessionnel initié en décembre 2019. Ce regain d'activité est porté par tous les types de trains — à grande vitesse (+ 5,6 %), TER (+ 10,6 %), trains et RER d'Île-de-France (+ 1,3 %) — exceptés les trains interurbains (- 1,3 %).

Au 1^{er} janvier 2019, deux lignes Intercités ont été transférées aux régions et sont devenues des lignes TER, ce qui accentue la baisse du nombre de voyageurs-kilomètres des Intercités et accroît en partie l'activité des TER malgré les grèves du dernier trimestre.

Avec 60,7 milliards de voyageurs-kilomètres, les transports collectifs routiers (autobus, autocars et tramways) représentent 32,0 % du transport collectif intérieur en 2019, soit 0,9 point de moins qu'en 2018. Le transport occasionnel en autocars étrangers renoue avec la croissance (+ 2,0 % en 2019 contre - 3,7 % en 2018). Le transport interurbain régulier librement organisé (dit autocars « Macron ») augmente de 8,1 % en 2019 après deux années de fortes hausses (+ 10,5 % en 2017 et + 17,7 % en 2018). En 2019, 10,3 millions de passagers ont voyagé dans ces autocars, et ce secteur a atteint un niveau de 2,9 milliards de voyageurs-kilomètres.

Figure F1-3 Transports intérieurs de voyageurs

Niveau en milliards de voyageurs-kilomètres, évolutions annuelles en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019/2014
Transport individuel en véhicules particuliers	798,7	0,8	0,0	-0,3	0,4
Transports collectifs	189,5	4,1	-0,8	2,7	1,5
Transports routiers	60,7	0,8	1,0	-0,1	1,1
Autocars ⁽¹⁾	45,0	-0,2	0,7	-1,1	0,5
Dont autocars « Macron »	2,9	10,5	17,7	8,1	-
Dont occasionnel en autocars étrangers	6,7	-8,0	-3,7	2,0	-2,0
Autobus et tramways	15,7	4,2	1,9	2,8	2,7
Île-de-France	6,9	2,9	1,0	3,4	2,8
Hors Île-de-France	8,8	5,2	2,6	2,3	2,7
Transports ferrés	112,6	6,0	-2,3	4,3	1,5
Transport ferroviaire	102,1	6,5	-3,0	5,1	1,6
Trains à grande vitesse	61,9	8,9	-1,8	5,6	2,4
Trains interurbains (dont « TET ») ⁽²⁾	5,5	3,0	-23,4	-1,3	-6,6
Trains sous convention des conseils régionaux ⁽³⁾	15,2	5,0	0,5	10,6	2,5
Trains et RER d'Île-de-France	19,5	1,9	-1,6	1,3	1,2
Métros	10,6	1,4	4,2	-2,2	0,7
Île-de-France	7,8	1,3	3,7	-3,8	0,2
Hors Île-de-France	2,8	1,7	5,5	2,6	2,1
Transports aériens ⁽⁴⁾	16,2	4,0	3,1	2,0	2,8
Ensemble	988,2	1,4	-0,2	0,2	0,6

(1) Transport occasionnel, régulier (dont autocars SNCF), scolaire et de personnel.

(2) Sous convention avec l'État et non conventionnés (hors trains à grande vitesse).

(3) Trains sous convention des Conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse). Y compris les "Express d'Intérêt Régional".

(4) Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, d'après le Bilan de la circulation ; ART ; SNCF ; Île-de-France Mobilités-Omnii ; Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) ; UTP ; DGAC

partie F: le transport de voyageurs

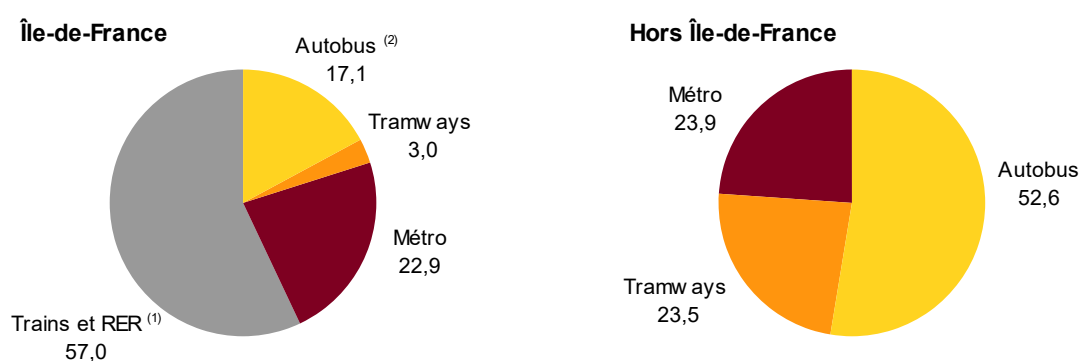
LE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN PROGRESSE MODÉRÉMENT

Le transport collectif urbain (TCU) regroupe les autobus, les tramways, les métros et, en Île-de-France, les trains et RER¹. Parmi les 45,7 milliards de voyageurs-kilomètres réalisés en TCU, 75 % ont été réalisés en Île-de-France et 25 % en province. Les parts de chaque mode de transport restent stables. En Île-de-France, les trains et RER constituent le trafic de voyageurs le plus important. En province, le mode de transport collectif urbain privilégié est l'autobus, suivi à parts égales du métro et du tramway.

Pour la troisième année consécutive, les TCU de province progressent plus vite que ceux d'Île-de-France (respectivement + 2,4 % et + 0,5 %). En province, le trafic augmente pour tous les types de transport. En Île-de-France, les évolutions sont contrastées : la fréquentation des bus baisse à Paris (- 7,3 %) et en petite couronne (- 1,5 %), tandis qu'elle augmente en grande couronne (+ 7,7 %).

Figure F1-4 Répartition des réseaux de transport collectif urbain en 2019

Parts en % des voyageurs-kilomètres



(1) Y compris RER exploités par la RATP et lignes T4 et T11 Express du tramway.

(2) Paris, petite et grande couronnes (y compris noctiliens).

Source : Île-de-France Mobilités, calculs SDES

Source : calculs SDES, à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP et de l'enquête annuelle sur les transports collectifs urbains 2017 (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD)

En 2017 (dernières données disponibles), 71 % de la population française métropolitaine réside dans un ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité (RTAOM)² en province, à l'intérieur duquel est organisé un réseau de TCU. La couverture du territoire et de la population par des RTAOM n'a cessé de s'accroître depuis leur création, soit par l'inclusion de nouvelles communes dans leur périmètre, soit par la création de nouveaux RTAOM, d'où une augmentation continue du nombre de voyageurs-kilomètres réalisés en province entre 2000 et 2019 : + 100,1 % pour les métros, + 62,4 % pour les bus et tramways.

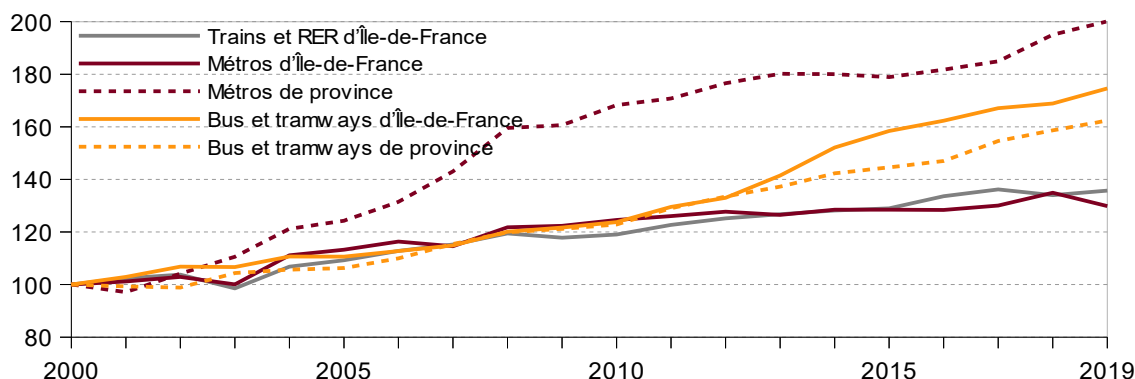
¹ Compte tenu de cette spécificité, les TCU d'Île-de-France sont difficilement comparables à ceux de province.

² Depuis décembre 2016, la loi NOTRe a redéfini les services de transports urbains hors Île-de-France : la notion de périmètre de transport urbain (PTU) est remplacée par celle de « ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité » (RTAOM).

partie F: le transport de voyageurs

Figure F1-5 Indices d'évolution des modes de transport collectif urbain

En indice base 100 en 2000



Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, d'après Île-de-France Mobilités-Omnibus, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) ; UTP

LE TRANSPORT AÉRIEN POURSUIT SA CROISSANCE

Le transport intérieur aérien continue de s'accroître : + 2,0 % de voyageurs-kilomètres en 2019, mais à un rythme inférieur à sa tendance annuelle depuis 5 ans (+ 2,8 %). Cette augmentation est portée par le trafic sur les lignes transversales (province-province) : + 6,0 % (en nombre de passagers) alors que les lignes radiales (Paris-province) diminuent légèrement (- 0,2 %). L'installation de compagnies à bas prix dans des aéroports de province favorise l'expansion du transport aérien.

LE TRANSPORT MARITIME DÉCROÎT

Avec 27,4 millions de passagers enregistrés dans les principaux ports français en 2019, le transport maritime décroît de 5,5 % par rapport à 2018 (29,0 millions de passagers). Cette diminution est observée à la fois en France métropolitaine (- 5,6 %) et dans les outre-mer (- 4,0 %). Le trafic est à la baisse pour la façade Manche-mer du Nord, à la fois pour le trafic de passagers hors croisières et pour celui des croisiéristes. Le trafic pour la façade de la Méditerranée diminue également, la hausse du trafic de croisiéristes ne permettant pas de compenser la baisse du trafic hors croisières.

La quasi-totalité du trafic trans-Manche concerne les échanges avec la Grande-Bretagne. Sur la façade méditerranéenne, plus de 50 % du trafic concerne les échanges avec la Corse.

La voie maritime représente 31,5 % des liaisons vers la Grande-Bretagne, derrière le ferroviaire (48,3 %) mais devant l'aérien (20,2 %). En revanche pour les liaisons avec la Corse, la voie maritime (41,3 %) est au second plan, derrière l'aérien (58,7 %). Le nombre de passagers aériens entre la Corse et le continent est quasi stable en 2019 (+ 0,1 %), alors que le trafic maritime décroît fortement (- 6,9 %).

Figure F1-6 Transport maritime : passagers débarqués dans les principaux ports français

Niveau en milliers de passagers, évolutions en %

	Niveau 2019			Évolution annuelle 2019/2018		
	hors croisières	croisières	ensemble	hors croisières	croisières	ensemble
Métropole	21 774	3 679	25 453	-7,1	4,8	-5,6
Mer du Nord et Manche	13 850	468	14 318	-8,2	-8,2	-8,2
Méditerranée	7 924	3 211	11 135	-5,3	7,0	-2,0
Outre-Mer	1 133	792	1 925	5,4	-14,8	-4,0
Ensemble des ports français	22 907	4 471	27 378	-6,6	0,7	-5,5

Sources : SDES ; Observatoire régional des transports de la Corse (ORTC)

F2. Le transport collectif urbain

Avec 45,7 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2019, le transport collectif urbain représente 24,1 % du transport collectif. Il progresse de 1,0 % en voyageurs-kilomètres. La croissance du transport collectif urbain est soutenue sur les réseaux de province (+ 2,4 %) tandis qu'elle progresse légèrement sur ceux d'Île-de-France (+ 0,5 %).

LE TRAFIC EN ÎLE-DE-FRANCE CROÎT SUR LES RÉSEAUX DE SURFACE (BUS ET TRAMWAYS)

En 2019, 34,1 milliards de voyageurs-kilomètres sont réalisés en Île-de-France, soit une hausse de 0,5 % par rapport à 2018. En 2019, les transports en commun d'Île-de-France ont été affectés par les manifestations de gilets jaunes au premier trimestre, les travaux d'été et les mouvements sociaux de fin d'année. Pour les métros, le nombre de voyageurs-kilomètres diminue de 3,8 % alors que celui des trains et RER augmente de 1,3 %. Le report du trafic de voyageurs utilisant les métros pendant la grève interprofessionnelle de décembre peut expliquer en partie cette hausse pour les trains et RER mais également pour les tramways dont le trafic croît de 8,7 % en 2019. Le transport par bus croît de 2,5 % avec une situation très contrastée selon les zones : le trafic baisse à Paris (- 7,3 %) et en petite couronne (- 1,5 %), mais augmente en grande couronne (+ 7,7 %) et pour les Noctiliens (+ 6,0 %). En 2019, la part des voyageurs-kilomètres transportés sur les différents segments en Île-de-France baisse pour les réseaux souterrains et augmente pour les réseaux de surface : elle est de 79,9 % pour les modes ferrés (57,0 % en trains et RER, 22,9 % en métros), de 3,0 % pour les tramways et de 17,1 % pour les bus.

Figure F2-1 Évolution du transport collectif urbain

Niveau en millions de voyageurs-kilomètres, évolution en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019/ 2014
Île-de-France	34 148	2,0	0,1	0,5	1,2
Modes ferrés	27 282	1,8	-0,1	-0,2	0,9
<i>Trains et RER</i> ⁽¹⁾⁽²⁾	19 479	1,9	-1,6	1,3	1,2
<i>Métros</i>	7 803	1,3	3,7	-3,8	0,2
Tramways	1 014	2,8	-0,6	8,7	6,4
Bus	5 852	2,9	1,3	2,5	2,2
<i>Paris</i> ⁽³⁾	698	1,6	-5,0	-7,3	-0,7
<i>Petite couronne</i> ⁽³⁾	1 939	1,1	0,9	-1,5	-0,4
<i>Grande couronne</i> ⁽⁴⁾	3 103	4,5	2,8	7,7	3,9
<i>Noctiliens</i> ⁽³⁾⁽⁵⁾	112	8,7	20,9	6,0	-
Province ⁽⁶⁾	11 545	4,3	3,3	2,4	2,5
Métros ⁽⁶⁾	2 760	1,7	5,5	2,6	2,1
Tramways et bus ⁽⁶⁾	8 785	5,2	2,6	2,3	2,7
Ensemble TCU	45 693	2,5	0,9	1,0	1,6

(1) Données réropolées de 2000 à 2014, suite à un changement de méthode de calcul en 2018 par SNCF Mobilités.

(2) Y compris RER exploités par la RATP et les lignes T4 et T11 Express du tramway.

(3) Données réropolées de 2000 à 2017, suite à un changement de méthode de calcul de l'Omnil en 2019.

(4) Données réropolées de 2000 à 2018, suite à un changement de méthode de calcul de l'Omnil en 2020.

(5) Noctiliens RATP et SNCF.

(6) Les niveaux 2018 et 2019 sont estimés par le SDES à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP.

Sources : SDES, d'après Île-de-France Mobilités-Omnil ; enquêtes annuelles transport collectif urbain (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) ; UTP

EN PROVINCE, UNE AUGMENTATION DE 2,4 % EN 2019

En 2019, le transport collectif urbain de province continue de croître (+ 2,4 %). La croissance du transport par métro ralentit (+ 2,6 % en 2019 contre + 5,5 % en 2018). Le tramway et le bus progressent eux aussi (+ 2,3 %).

De 2016 à 2017, les évolutions en nombre total de voyages sont en partie dues à un changement de périmètre des surfaces des ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité (RTAOM) en lien avec l'achèvement de la carte des intercommunalités : ainsi ils augmentent de 8,0 % dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, de 3,5 % dans celles de 100 000 à 250 000 habitants et de 3,7 % dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants.

L'OFFRE KILOMÉTRIQUE DE PROVINCE EST CONTRASTÉE

Les dernières données disponibles recensent 326 ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité (RTAOM) de France métropolitaine (hors Île-de-France) au 1^{er} janvier 2017. Parmi ceux-ci, 268 ont pu être pris en compte dans le présent rapport (données absentes ou non exploitables pour les autres). Afin de comparer les évolutions des indicateurs de transport collectif urbain, les réseaux de ces 268 ressorts territoriaux ont été regroupés selon leur population totale et l'existence de transport collectif en site propre (TCSP) dit « lourd » (métro ou tramway). En 2017, il existe :

- 28 RTAOM de 100 000 habitants ou plus dotés d'un TCSP « lourd » ;
- 56 RTAOM de 100 000 habitants ou plus non dotés d'un TCSP « lourd » ;
- 84 RTAOM de 50 000 habitants à moins de 100 000 habitants ;
- 100 RTAOM de moins de 50 000 habitants.

L'offre kilométrique est d'autant plus élevée que les ressorts territoriaux sont peuplés :

- 36,9 véhicules-kilomètres/habitant dans les RTAOM de 100 000 habitants ou plus dotés d'un TCSP « lourd » ;
- 27,2 véhicules-kilomètres/habitant dans les RTAOM de 100 000 habitants ou plus non dotés d'un TCSP « lourd » ;
- 17,0 véhicules-kilomètres/habitant dans les RTAOM de 50 000 habitants à moins de 100 000 habitants ;
- 12,7 véhicules-kilomètres/habitant dans les RTAOM de moins de 50 000 habitants.

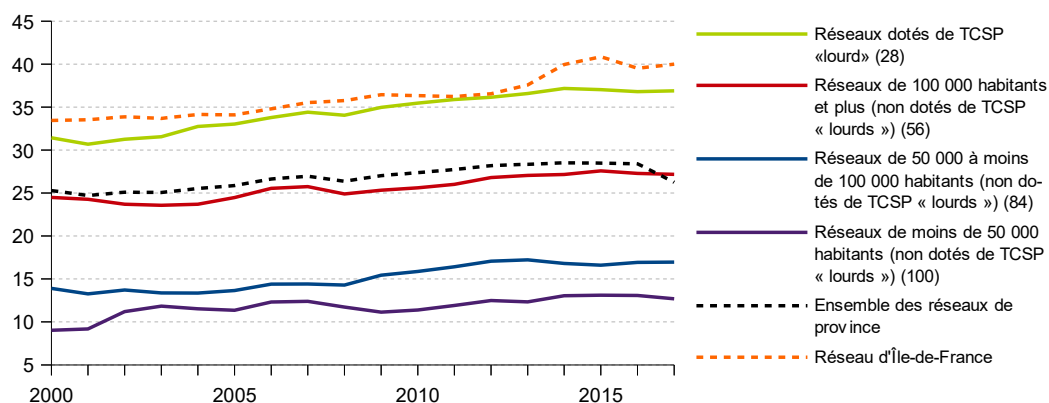
L'offre kilométrique à l'intérieur des 268 périmètres de transport urbain de province baisse de 5,8 % et atteint 26,3 véhicules-kilomètres par habitant en 2017. Cette diminution s'explique par l'élargissement des périmètres pris en compte qui englobent davantage de populations résidentes.

UNE OFFRE KILOMÉTRIQUE PLUS ÉLEVÉE EN ÎLE-DE-FRANCE

Aux 268 ressorts territoriaux de province s'ajoute le ressort territorial d'Île-de-France, qui correspond à la région administrative. Compte tenu de ses spécificités, l'offre de TCU en Île-de-France est difficilement comparable à celle de province. En effet, ce ressort territorial se distingue par la diversification des modes de transport puisqu'y circulent en zone urbaine des réseaux ferrés lourds, tels que les RER et transiliens qui n'ont pas d'équivalent dans les ressorts territoriaux de province. L'offre kilométrique y est de fait beaucoup plus élevée : 40 véhicules-kilomètres par habitant en 2017 (42 en 2018) contre 37 pour les 28 TCSP « lourds » en 2017.

Figure F2-2 Évolution de l'offre kilométrique de transport collectif urbain

Offre kilométrique annuelle du RTAOM, de 2000 à 2017, selon la taille des réseaux (en véhicules-kilomètres par habitant)



Champ : France métropolitaine.

Sources : enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) ; Île-de-France Mobilités-Omnibus pour le réseau d'Île-de-France

F3. Reprise du transport ferroviaire en 2019 en dépit des grèves de fin d'année

Avec 102,1 milliards de voyageurs-kilomètres transportés, le transport ferroviaire de voyageurs, hors navettes Eurotunnel, représente 53,9 % du transport collectif. Après une baisse en 2018, marquée par la grève perlée du deuxième trimestre, le transport ferroviaire repart à la hausse avec une augmentation de 5,1 % du trafic en 2019 malgré la grève entamée au mois de décembre.

LE TRANSPORT EN TRAIN À GRANDE VITESSE REPART À LA HAUSSE

Le trafic de voyageurs sur les trains à grande vitesse (TAGV) représente 60,6 % du transport ferroviaire de voyageurs (60,3 % en 2018). Le mouvement social interprofessionnel initié en décembre 2019 a un effet moins important que la grève perlée de 39 jours qui a marqué l'année 2018. En effet, après un recul en 2018, le transport par TAGV repart à la hausse en 2019 (+ 5,6 %) et atteint son plus haut niveau depuis 2000. Cela s'explique par le développement important des lignes à grande vitesse depuis 20 ans (+ 167 % de kilomètres de LGV entre 2000 et 2018), et plus récemment par la mise en place d'offres *low cost* par la SNCF. Entre 2014 et 2019, le nombre de voyageurs-kilomètres transportés en TAGV augmente en moyenne de 2,4 % par an.

LE TRAFIC DES TRAINS INTERURBAINS HORS TAGV DIMINUE

Le transport sur les lignes de trains interurbains hors trains à grande vitesse comprend principalement les trains d'équilibre du territoire (TET), sous convention avec l'État. En 2019, il diminue (- 1,3 %) en raison du report des lignes interurbaines en faveur des lignes TER. Ce report est en lien avec les accords entre l'État et six régions pour la gestion de 15 lignes TET. En 2019, deux lignes supplémentaires de TET sont passées en TER.

LE TRANSPORT EN TER AUGMENTE FORTEMENT

En 2019, le transport en trains sous convention des conseils régionaux s'accroît fortement (+ 10,6 %) après une année 2018 stable. Il bénéficie notamment du report des voyageurs-kilomètres des trains TET aux TER.

Le 4^e paquet ferroviaire européen, adopté en décembre 2016, rend obligatoire l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, à partir du 3 décembre 2019 pour les services conventionnés (TER et TET) et à partir du 14 décembre 2020 pour les services non conventionnés (TAGV). La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire précise les modalités d'application pour la France.

LE TRAFIC FRANCILIEN DES TRAINS ET RER CROÎT LÉGÈREMENT

Avec 19,5 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2019 (*fiche F2*), le trafic des trains et RER d'Île-de-France représente 19,1 % du transport ferroviaire et connaît une légère hausse en 2019 (+ 1,3 %).

Figure F3-1 **Transport ferroviaire de voyageurs**

Niveau en millions de voyageurs-kilomètres, évolution en %	Niveau 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2019/2014
Trains à grande vitesse ⁽¹⁾	61 890	8,9	-1,8	5,6	2,4
Trains interurbains (dont « TET ») ⁽¹⁾⁽²⁾	5 461	3,0	-23,4	-1,3	-6,6
Trains sous convention des conseils régionaux (dont « TER ») ⁽³⁾	15 221	5,0	0,5	10,6	2,5
<i>Total hors RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités</i>	82 572	7,7	-3,3	6,0	1,7
Ensemble y compris RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités ⁽⁴⁾	102 051	6,5	-3,0	5,1	1,6

(1) Y compris trains internationaux, hors navettes Eurotunnel.

(2) Sous convention avec l'État et non conventionnés, hors trains à grande vitesse.

(3) Sous convention des conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse), y compris les « Express d'intérêt régional ».

(4) dont RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités y compris lignes T4 et T11 Express du tramway.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, d'après l'ensemble des opérateurs ferroviaires et Île-de-France Mobilités-Omnibus

F4. Transport aérien : en hausse en 2019

En 2019, le transport aérien intra-métropole représente 8,5 % du transport collectif de voyageurs (en voyageurs-kilomètres). En nombre de passagers (26,8 millions), il augmente de 2,1 %. Le trafic entre la métropole et l'international, en hausse de 4,6 %, est le principal contributeur à la croissance du transport aérien total (+ 4,2 %). Le nombre de mouvements d'avion est en hausse de 2,5 %. La fréquentation des aéroports en métropole et outre-mer augmente de 3,9 %.

LE TRANSPORT EN MÉTROPOLE EST EN HAUSSE MODÉRÉE

En 2019, le nombre de passagers sur les vols intra-métropole croît pour la cinquième année consécutive (+ 2,1 %). Seul le trafic sur les liaisons radiales (Paris-province) décroît légèrement (- 0,2 %), tandis que celui sur les liaisons transversales progresse de 6,0 %. Ces dernières bénéficient toujours du développement de l'offre des compagnies à bas coût entre métropoles régionales et de l'absence de liaisons ferroviaires rapides sur certains trajets. Paris-Biarritz enregistre la plus grosse baisse en nombre de passagers (- 9,4 %), du fait de l'ouverture de la ligne à grande vitesse entre Paris et Bordeaux en juillet 2017.

LE TRANSPORT INTERNATIONAL RALENTIT

Avec 142,7 millions de passagers (79,5 % du trafic), le nombre de passagers de métropole sur les vols internationaux s'accroît de 4,6 %, mais sur un rythme moindre que celui de 2018 (+ 5,6 %). Les deux-tiers des passagers voyagent en Europe : l'Espagne et le Royaume-Uni sont les principales destinations. Les liaisons de la métropole vers l'Amérique du Nord enregistrent la plus grande hausse en nombre de passagers (+ 7,0 %), avec une forte augmentation vers les États-Unis (+ 7,1 %). Les liaisons vers l'Asie ralentissent (+ 1,7 % en 2019 contre + 6,7 % en 2018), malgré la hausse du trafic vers la Chine (+ 8,3 %). Le trafic aérien avec l'Afrique croît de 5,3 %, poursuivant sa hausse de 2018 et 2017.

Figure F4-1 La demande de transport aérien en 2019

Niveau en milliers de passagers ⁽¹⁾ ; évolution en %

	Niveau 2019 (p)	Évolutions annuelles			
		2017 (p)	2018 (p)	2019 (p)	2019/2014 (p)
Total Métropole	174 350	6,2	5,2	4,2	4,4
Métropole	26 780	3,4	2,4	2,1	2,4
dont Paris-province	16 310	0,9	-1,7	-0,2	0,2
dont province-province	10 470	8,3	9,9	6,0	6,4
International	142 720	6,7	5,6	4,6	4,8
dont Paris-international	86 930	5,2	4,7	3,0	3,7
dont province-international	55 790	9,4	7,1	7,2	6,7
Outre-mer	4 850	5,6	10,3	4,0	4,9
Total Outre-mer	10 070	4,9	5,4	4,1	4,3
Métropole	4 850	5,6	10,3	4,0	4,9
International	2 730	5,8	0,7	4,1	4,4
Outre-mer	2 490	2,7	1,8	4,1	3,2
Total France (2)	179 560	6,1	5,1	4,2	4,4

(1) Les flux sont évalués sans double compte : un passager Bordeaux-Lyon est compté une seule fois dans le trafic province-province.

(2) Le total France ne correspond pas à la somme des totaux « Métropole » et « outre-mer » ; le trafic « Métropole-outre-mer » est compté une seule fois dans le total.

p : provisoire

Source : DGAC, mai 2020

LA FRÉQUENTATION DES AÉROPORTS PROGRESSE

En lien avec la croissance du trafic aérien, le nombre de passagers embarqués ou débarqués dans les aéroports de France métropolitaine s'accroît de 3,9 % en 2019. La fréquentation des aéroports de Paris est globalement en hausse de + 2,5 %, (+ 5,5 % pour Paris-Charles de Gaulle et - 3,8 % pour Paris-Orly). La fréquentation des aéroports de province ralentit mais reste soutenue avec une hausse de 5,4 %, en lien avec les liaisons transversales (+ 6,0 %) et internationales (+ 7,2 %).

F5. Le transport maritime de voyageurs baisse en 2019

27,4 millions de passagers ont été enregistrés en 2019 dans les principaux ports maritimes français : 14,3 millions en Manche et mer du Nord, 11,1 millions en Méditerranée et 1,9 million pour les Outre-mer. Le trafic de passagers repart à la baisse (- 5,5 %), effaçant son léger rebond en 2018 (+ 2,3 %) après trois années de baisse consécutives. Ce repli concerne à la fois la Manche et la mer du Nord (- 8,2 %), la Méditerranée (- 2,0 %) et les Outre-mer (- 4,0 %). L'activité hors croisière est particulièrement touchée (- 6,6 %) notamment en France métropolitaine (- 7,1 %) non compensée par la hausse en Outre-mer (+ 5,4 %). Le nombre de croisiéristes stagne (+ 0,7 %) avec une hausse de fréquentation pour les ports de l'hexagone (+ 4,8 %) et une baisse sensible pour les Outre-mer (- 14,8 %).

Avec 22,9 millions de passagers en 2019, le trafic hors croisière représente 84 % du total du trafic maritime de voyageurs. Calais, premier port français de passagers, passe sous la barre des neuf millions de voyageurs (8,5 millions) avec un recul de 7,0 %. Cette baisse des passagers hors croisière est liée à l'actualité du « Brexit » conjuguée à un taux de change de la livre défavorable. En moyenne annuelle entre 2014 et 2019, le trafic passager à Calais diminue de 4,6 %. Avec Dunkerque (-10,6 % en 2019), ces deux ports concentrent 78,1 % du trafic hors croisière sur la façade Manche-mer du Nord. Sur la façade méditerranéenne, le nombre de passagers hors croisière de Toulon progresse sensiblement (+ 9,7 %).

Le trafic trans-Manche est dominé par les échanges avec la Grande-Bretagne (97,5 % en 2018) tandis que sur la façade méditerranéenne, le trafic de passagers hors croisières résulte principalement des échanges avec la Corse (52,6 % en 2018).

Avec 4,5 millions de passagers en 2019, l'activité de croisières se stabilise (+ 0,7 %). Cette activité qui poursuit sa progression en métropole (+ 4,8 %) est portée essentiellement par les ports de la façade méditerranéenne, notamment Marseille, où le nombre de croisiéristes continue d'augmenter (+ 8,1 %). Le trafic de croisières reste faible en Manche – mer du Nord avec 0,5 million de croisiéristes en 2019. Concentré sur le port du Havre (74,8 %), il diminue sensiblement (- 8,2 %). Les outre-mer enregistrent une nette diminution (- 14,8 %) mais l'activité de croisière y demeure toutefois très dynamique avec un taux de croissance annuel moyen de 10,6 % depuis 2014.

Figure F5-1 Nombre de passagers dans les principaux ports français

Nombre de passagers en milliers ; parts de croisiéristes et évolutions en %

	Niveau 2019	Part des croisiéristes 2019	Évolutions annuelles	
			2019	2019/2014
Manche et mer du Nord	14 318	3,3	-8,2	-3,6
dont Calais	8 478	0,0	-7,0	-4,6
dont Dunkerque	2 341	0,0	-10,6	-1,5
dont Caen	903	0,1	-2,2	-1,4
dont Le Havre	693	78,2	-10,1	-0,8
Méditerranée	11 135	28,8	-2,0	1,4
dont Marseille (1)	3 120	59,3	4,5	4,8
dont Bastia	2 112	0,0	-2,4	0,1
dont Toulon	1 906	8,8	12,5	2,9
dont Ajaccio	1 327	29,2	-5,9	0,1
Outre-mer	1 925	41,1	-4,0	7,5
Ensemble des ports français (yc DOM)	27 378	16,3	-5,5	-1,1

(1) Les croisiéristes en excursion ne sont comptés qu'en entrée au moment du débarquement.

Source : SDES

Figure F5-2 Origines-destinations des passagers des principaux ports (hors croisiéristes et sans doubles comptes)

Nombre de passagers en milliers

	Niveau 2018
Manche et mer du Nord (8 ports)	15 079
dont Grande-Bretagne	14 706
dont Douvres	11 732
dont Portsmouth	1 572
Méditerranée (9 ports)	4 787
dont métropole-Corse (1)	2 516
dont Italie	1 484
dont Maghreb (Maroc, Algérie, Tunisie)	721

Lecture : 11 732 milliers de passagers viennent ou se rendent à Douvres via un port français de la Manche-mer du Nord.

(1) Prise en compte des 4 plus grands ports de Corse en termes de passagers : Ajaccio, Bonifacio, l'Île-Rousse, Bastia.

Source : SDES

F6. La mobilité à vélo concerne 2,4 % des actifs se rendant à leur travail

En 2019, la part des actifs qui se rendent à leur travail en vélo est en légère augmentation (2,4 % contre 2,1 % en 2018). Les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) continuent de progresser³.

LE VÉLO PLUS FRÉQUEMMENT UTILISÉ PAR LES HABITANTS DES CENTRES DES GRANDS PÔLES URBAINS

En 2019, 2,4 % des actifs ayant un emploi (environ 616 000 personnes)⁴ vont travailler principalement à vélo (personnes de 15 à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage, en France hors Mayotte). Cette part progresse légèrement par rapport à 2018. L'utilisation du vélo est plus importante dans les villes-centres des grands pôles urbains. Parmi les communes de 100 000 habitants ou plus, Grenoble prend la première place des villes où le vélo est le plus utilisé, devant Strasbourg (respectivement 18 % et 17 % des actifs). Les cadres recourent plus souvent au vélo. L'usage du vélo concerne davantage les hommes que les femmes (2,9 % contre 1,9 %). En revanche, il varie peu selon l'âge.

LES VENTES DE VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE EN HAUSSE

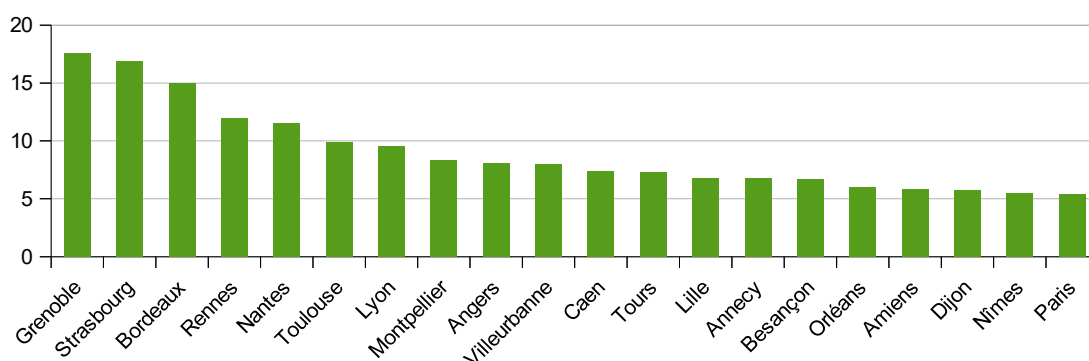
Malgré leur prix plus élevé à l'achat, les ventes de vélos à assistance électrique augmentent de 12,0 % en 2019, alors même que le marché du vélo régresse en volume depuis deux ans (- 3,6 % en 2018 et - 2,0 % en 2019). Parmi les 2,7 millions de vélos vendus en 2019, 388 100 sont des vélos à assistance électrique : leur part dans l'ensemble des ventes augmente sensiblement (14,6 % en 2019 contre 12,5 % en 2018). Si les VAE sont toujours largement plébiscités pour les déplacements quotidiens des Français (74,7 %), les VAE à usage sportif sont en plein essor (+ 36,6 % de progression en volume des ventes par rapport à 2018).

Depuis le lancement du Vélo'v à Lyon en 2005, les systèmes de VLS (vélos en libre-service) et de VAELS (vélos à assistance électrique en libre-service) se sont considérablement développés. En 2019, il existe une quarantaine de systèmes de VLS et VAELS, avec borne de stationnement, ou sans (« free-floating »). Le parc total de VLS et VAELS français compte environ 47 500 vélos (dont près de 9 500 vélos à assistance électrique).

Au 1^{er} janvier 2020, le schéma national des véloroutes est réalisé à 70 % avec 672 nouveaux kilomètres soit 17 515 kilomètres du schéma national vélo réalisés à cette date sur 25 400 km. Son but est de constituer un réseau de grands itinéraires cyclables nationaux afin de développer et promouvoir la mobilité quotidienne et la pratique touristique du vélo. En 2019, la fréquentation des itinéraires interurbains (véloroutes) a augmenté de 5 %⁵. Les collectivités locales développent le réseau des itinéraires qui empruntent des voies vertes ou des routes à faible trafic.

Figure F6-1 Taux de recours au vélo dans les 20 communes où il est le plus élevé

Proportion (en %) des actifs occupés se déplaçant en vélo pour se rendre au travail



Champ : personnes de 15 à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage habitant dans une commune de plus de 100 000 habitants en France hors Mayotte

Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2019

3 Source : Observatoire du cycle, Union Sport&Cycle.

4 Enquête annuelle de recensement 2019, Insee.

5 Analyse des données de fréquentation vélo 2020, Plateforme nationale des fréquentations.

partie F: le transport de voyageurs

BIBLIOGRAPHIE

Vue d'ensemble

Vingt-cinq années de transport intérieur de voyageurs, CGDD/SoeS, *Études & documents*, mai 2016.

Comment les Français se déplacent-ils en 2019 ? Résultats de l'enquête mobilité des personnes, SDES, septembre 2020

Le transport routier

Bilan de la circulation, partie G des *rapports CCTN*.

Observatoire des transports, Autorité de régulation des transports (ART), publications trimestrielles.

Le transport ferroviaire

Données transmises par l'ensemble des opérateurs, enquêtes du SDES.

Les transports collectifs urbains

Transports en commun en chiffres Île-de-France Île-de-France-mobilités Omnil.

Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) et calculs du SDES.

Le transport aérien

Bulletin statistique annuel 2019, DGAC, mai 2020.

Le transport maritime

Données transmises au SDES par les ports français.

Le transport à vélo

Analyse des données de fréquentation cyclable 2019, Départements et régions cyclables, mai 2020.

partie G

Bilan de la circulation

— En 2019, la circulation routière en France métropolitaine se stabilise et atteint 623 milliards de véhicules-kilomètres. Les voitures et les véhicules utilitaires légers français et étrangers réalisent 92 % du trafic. En 2019, 28,5 % de la circulation des voitures a été réalisée par des véhicules essence (23,6 % en 2016) et 70,6 % par des véhicules diesel (75,8 % en 2016). Les autres motorisations (GPL, électriques, hybrides rechargeables) représentent moins de 1 % du trafic des voitures immatriculées en France en 2019. Une voiture immatriculée en France métropolitaine a roulé en moyenne 12 200 km dans l'année et un véhicule utilitaire léger 14 700 km. Les véhicules lourds immatriculés en France roulent beaucoup plus : 44 400 km pour un poids lourd et 34 300 pour un bus ou car. Avec 3 millions d'immatriculations en 2019, le marché des véhicules neufs croît de 3,2 % sur un an, après + 2,1 % en 2018. Les livraisons de supercarburant sont en hausse (+ 7,3 % en 2019 après + 3,8 % en 2018) et celles de gazole reculent (- 1,9 % en 2019 après - 3,5 % en 2018).



G1. Bilan de la circulation routière

En 2019, la circulation routière en France métropolitaine se stabilise et atteint 623 milliards de véhicules-kilomètres. Les voitures et les véhicules utilitaires légers français et étrangers réalisent 92 % du trafic. Les deux tiers de la circulation s'effectuent sur les routes départementales et locales. Une voiture immatriculée en France métropolitaine a roulé en moyenne 12 200 km dans l'année et un véhicule utilitaire léger 14 700 km. Les véhicules lourds immatriculés en France roulent beaucoup plus : 44 400 km pour un poids lourd et 34 300 pour un bus ou car.

Rebasement du bilan de la circulation

En 2020, le bilan de la circulation a été partiellement « rebasé ». Il s'appuie, à présent, principalement sur le nouveau répertoire des véhicules routiers du SDES (RSVERO), qui combine les informations des certificats d'immatriculation et celles des contrôles techniques. Ce nouveau dispositif apporte une connaissance très fine et nouvelle du parc roulant, permet une meilleure estimation des kilométrages parcourus, et ce, pour chaque type de véhicule routier (hors deux roues, qui ne font pas l'objet de contrôles techniques).

En s'appuyant sur cette nouvelle source d'informations, la circulation routière totale est ainsi révisée à la hausse de 2,7 % pour l'année 2018, soit 623 Mds de véh-km (contre 606 Mds dans l'ancienne base). Pour les voitures particulières diesel, malgré des parcours moyens revus à la baisse, la circulation est révisée à la hausse en raison du relèvement du parc. De même, la circulation des poids lourds est revue à la hausse. A contrario, la circulation des véhicules utilitaires légers est révisée à la baisse, du fait notamment des parcours moyens.

Les données disponibles dans ce rapport correspondent aux années 2012-2019, qui ont été recalculées en nouvelle base selon la même méthodologie. Les données des années antérieures, publiées précédemment, ne sont pas directement comparables. Elles seront ré-estimées ultérieurement en nouvelle base et devraient être disponibles en 2021.

QUASI-STABILITÉ DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN 2019

En 2019, la circulation sur le réseau routier de France métropolitaine atteint 623 milliards de véhicules-kilomètres, soit plus de 2 000 fois l'aller-retour entre la Terre et le soleil. En hausse continue entre 2014 et 2018 (+ 0,8 % en moyenne par an), la circulation se stabilise en 2019 (+ 0,1 % après + 0,4 % en 2018). Les véhicules étrangers réalisent près de 7 % du trafic. Cette part est stable depuis 2017. La circulation en France métropolitaine est essentiellement réalisée par les voitures et véhicules utilitaires légers. Ils réalisent 92 % du trafic, part stable depuis 2012. La part des poids lourds, avec 35 milliards de véhicules-kilomètres, est de 5,6 %. Le pavillon étranger représente environ 26 % du trafic poids lourds. Le poids des autobus et autocars est relativement modeste dans le trafic (0,5 %), tout comme celui des deux-roues (1,9 % de la circulation).

LA CIRCULATION AUGMENTE SUR LE RÉSEAU NATIONAL AUTOROUTIER ET INTERURBAIN ET DIMINUE SUR LE RÉSEAU LOCAL

Un tiers de la circulation sur le réseau routier de France métropolitaine s'effectue sur le réseau national, autoroutier, interurbain et autres routes nationales. La circulation sur le réseau national augmente de 1,6 % en 2019, après une légère baisse en 2018 (- 0,2 %). Elle augmente sur les autoroutes concédées (+ 2,1 %) et sur les autoroutes et voies rapides interurbaines du réseau non concédées (+1,7 %) tandis qu'elle diminue légèrement sur les autres routes nationales (- 0,7 %). La circulation sur les routes départementales et locales se replie en 2019 (- 0,7 % après + 0,8 % en 2018).

partie G : bilan de la circulation

Figure G1-1 **Circulation routière en métropole**

Niveau : parcours moyen en kilomètres par véhicule, circulation en milliards de véhicules-kilomètres, évolutions en %

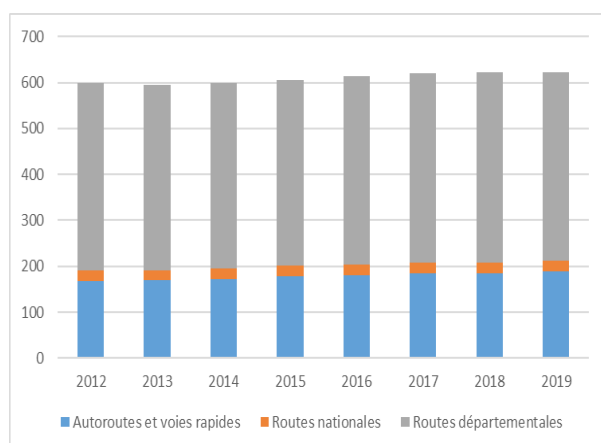
	Parcours moyen (véhicules français)					Circulation totale véhicules français et étrangers				
	Niveau 2019	Évolutions annuelles				Niveau 2019	Évolutions annuelles			
	2017	2018	2019	2019/2014		2017	2018	2019	2019/2014	
Véhicules légers						584,7	0,8	0,4	0,1	0,7
Voitures particulières	12 223	-1,0	-0,9	-0,2	-0,4	485,7	0,7	0,0	-0,2	0,6
essence	8 920	1,6	2,5	3,1	2,1	144,7	5,3	6,7	7,4	4,8
diesel	14 392	-1,2	-1,2	-0,4	-0,7	337,4	-0,8	-2,5	-3,2	-1,0
dont VP et VUL étrangers	-	-	-	-	-	33,2	7,2	3,7	0,8	2,2
Deux-roues motorisés	3 016	0,2	-0,2	0,0	0,1	11,3	0,6	0,6	0,0	0,5
Véhicules utilitaires légers (hors VP/VUL étranger)	14 678	-0,8	0,5	2,9	0,3	87,6	1,5	2,7	1,5	1,5
essence	9 228	9,7	16,7	29,8	11,8	2,0	7,4	16,9	25,6	8,7
diesel	14 875	-1,2	0,1	2,2	0,0	84,6	1,3	2,4	0,8	1,3
Véhicules lourds	43 057	0,8	0,0	-0,8	0,3	38,3	3,0	0,8	0,0	1,4
Poids lourds	44 437	0,9	-0,1	-0,6	0,3	34,9	3,3	0,7	-0,1	1,4
Bus et cars	34 263	-0,1	0,4	-2,0	-0,2	3,4	0,3	1,5	0,0	0,8
dont véhicules lourds étrangers	-	-	-	-	-	9,2	7,0	-2,7	0,2	2,2
Ensemble	12 248	-0,8	-0,6	0,2	-0,2	623,0	1,0	0,4	0,1	0,8

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation, données provisoires

Figure G1-2 **Circulation routière par réseau routier**

En milliards de véhicules-kilomètres



Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation, données provisoires

Figure G1-3 **Parc roulant moyen de véhicules immatriculés en France**

Niveau en milliers, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2019	2017	2018	2019	2019/2014
Voitures particulières	37 728	1,3	0,6	0,0	0,9
dont essence	14 756	3,3	4,1	4,4	2,9
dont Diesel	22 636	0,0	-1,5	-2,8	-0,4
dont autres carburations	336	8,6	9,9	12,3	8,5
Véhicules utilitaires légers	5 967	2,4	2,2	-1,4	1,2
dont essence	222	-2,1	0,2	-3,2	-2,7
dont Diesel	5 691	2,5	2,2	-1,4	1,3
dont autres carburations	55	8,6	9,9	12,3	9,7
Véhicules lourds	686	1,0	1,5	0,7	0,7
dont poids lourds	593	1,0	1,6	0,5	0,6
dont bus et cars	93	1,0	1,4	1,9	1,1
Autres véhicules	3 760	0,3	0,8	0,0	0,4
Total véhicules usuels	48 142	1,3	0,9	-0,2	0,9

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Rsvero, données provisoires

CIRCULATION DES VÉHICULES LÉGERS IMMATRICULÉS EN FRANCE

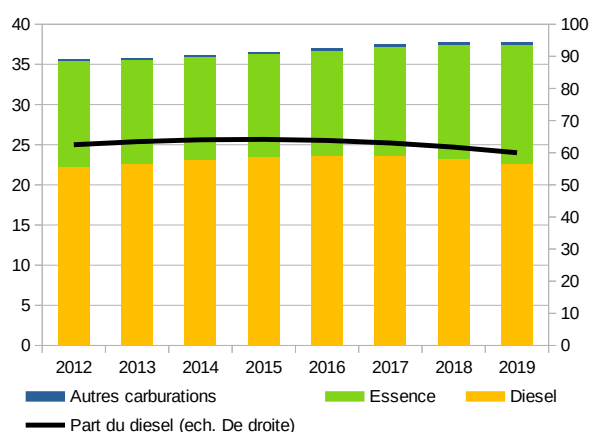
Quasi-stabilité du trafic des voitures depuis 2016

En 2019, le parc moyen de voitures est de 37,7 millions. Ces voitures ont réalisé 461 milliards de véhicules-kilomètres, dont environ 2 % à l'étranger. Depuis 2016, le trafic des voitures est quasi stable. Néanmoins, de profondes mutations du parc et donc de la circulation s'opèrent. En effet, sous l'impulsion des politiques publiques favorisant les véhicules moins polluants, la part des voitures diesel dans le parc a nettement reculé depuis 2016 en faveur des voitures à essence. En conséquence, le trafic des voitures essence augmente de 6,4 % par an entre 2016 et 2019, tandis que la circulation des voitures diesel diminue de 2,4 % par an sur la même période. Ainsi, en 2019, 28,5 % de la circulation des voitures a été réalisée par des véhicules essence (23,6 % en 2016) et 70,6 % par des véhicules diesel (75,8 % en 2016). Les autres motorisations (GPL,

électriques, hybrides rechargeables) représentent moins de 1 % du trafic des voitures immatriculées en France en 2019.

Figure G1-4 **Parc roulant de voitures particulières selon la motorisation**

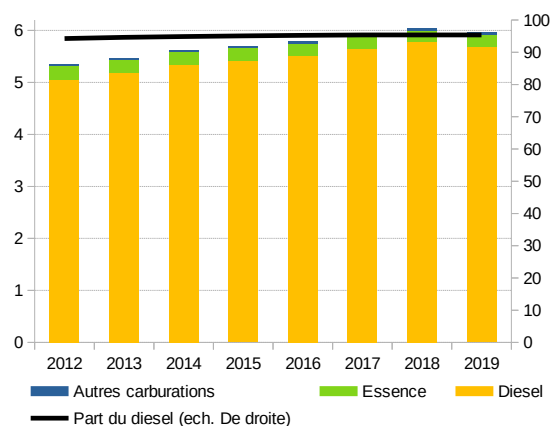
Niveau en millions, moyenne annuelle en %



Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, Rsvro données provisoires

Figure G1-5 **Parc roulant de véhicules utilitaires légers selon la motorisation**

Niveau en millions, moyenne annuelle en %



Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, Rsvro données provisoires

Hausse soutenue du trafic des véhicules utilitaires légers (VUL)

En 2019, le parc moyen de VUL immatriculés en France est de 6 millions. Ces VUL ont réalisé 87,6 milliards de véhicules-kilomètres en France et à l'étranger. Les camionnettes représentent 76 % du trafic VUL, les « dérivés VP » - voitures aménagées pour le transport de matériel (sans banquette arrière) - en réalisent 18,0 %. Les 6 % restants sont effectués par les véhicules automoteurs spécialisés (VASP) composés de camping-cars, vans, ambulances, camionnettes de pompier ou autres *food-trucks*.

En 2019, le trafic des VUL immatriculés en France augmente de 1,5 %, au même rythme que celui observé sur les cinq dernières années. La quasi-totalité de la circulation des VUL est imputable à des VUL roulant au diesel (96 % en 2019). Un véhicule utilitaire léger immatriculé en France métropolitaine a roulé en moyenne 14 700 km en 2019.

Stabilité du trafic des véhicules lourds

En 2019, le parc moyen de véhicules lourds (poids lourds, bus et cars) immatriculés en France est de 686 000, en hausse de 0,7 % par rapport à 2018. Ils ont réalisé 29,1 milliards de véhicules-kilomètres en 2019 comme en 2018. Ce trafic est imputable à près de 90 % aux poids lourds.

En 2019, le parcours moyen des véhicules lourds immatriculés en France recule : il est de 44 400 km pour les poids lourds, contre 44 700 en 2018 et de 34 300 pour les bus et cars contre 35 000 en 2018.

G2. Immatriculations de véhicules neufs

Avec 3 millions d'immatriculations en 2019, le marché des véhicules neufs croît de 3,2 % sur un an, après + 2,1 % en 2018. Les ventes de voitures particulières, qui représentent près des trois-quarts de ce marché, ralentissent (+ 1,6 % après + 2,8 % en 2018). La croissance est portée par les véhicules utilitaires (camionnettes et camions : + 6,1 %, comme en 2018) et les motocyclettes (+ 10,1 %, après + 7,5 % en 2018). Les ventes de tracteurs routiers gagnent 2,5 % et atteignent leur point le plus haut depuis 1990, avec 30 700 unités. S'agissant des motorisations des voitures particulières neuves, le diesel poursuit son recul au profit de l'essence, mais aussi des énergies alternatives, dont la part de marché dans les immatriculations s'élève à 7,7 % en 2019 contre 6,4 % en 2018.

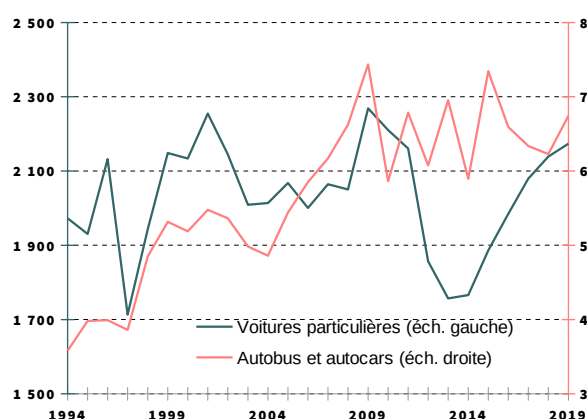
LA CROISSANCE DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES RALENTIT

Le marché des voitures particulières neuves est en hausse continue depuis 2014, après quatre années de repli. Il atteint 2,17 millions d'immatriculations en 2019 et retrouve ainsi son niveau de 2011, après avoir été au plus bas en 2013 (1,76 million). Le ralentissement de la croissance observé en 2017 et 2018 sur ce marché se confirme en 2019 : les ventes de voitures particulières neuves ont progressé de 1,6 %, après + 2,8 % en 2018 et + 4,8 % en 2017.

En matière de motorisations, le diesel poursuit sa chute : sa part dans les immatriculations de voitures neuves a été divisée par deux en 6 ans, passant de 66,5 % en 2013 à 33,9 % en 2019. Cette baisse profite essentiellement aux moteurs essence, dont le volume de ventes gagne 7,9 % en 2019, soit une septième année consécutive de hausse (après + 18,2 % en 2018, et + 16,5 % en moyenne annuelle entre 2014 et 2019). Toutefois, bien que leur part de marché gagne plus de 3 points à 58,3 %, la progression des motorisations essence est moins marquée en 2019 que les années précédentes. En effet, les motorisations alternatives aux moteurs thermiques commencent à émerger. En 2019, avec 167 400 unités, elles représentent 7,7 % des ventes de voitures, dont 4,9 % pour les hybrides non rechargeables, 0,9 % pour les hybrides rechargeables et 1,9 % pour les électriques.

Les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves restent stables en 2019, avec 111,5 g/km contre 111,6 g/km en 2018. La croissance des immatriculations de voitures à motorisations alternatives, faiblement émettrices, explique cette stabilité, malgré l'augmentation des immatriculations de voitures à moteur essence, plus fortement émettrices de CO₂. La part des immatriculations de voitures neuves bénéficiant du bonus écologique, principalement des voitures électriques, est de 2,0 %, en hausse de 0,4 point par rapport à 2018. Du fait du durcissement du barème applicable au 1^{er} janvier 2019, la part des voitures neuves affectées d'un malus augmente de 7,4 points en 2019 et s'établit à 34,8 %.

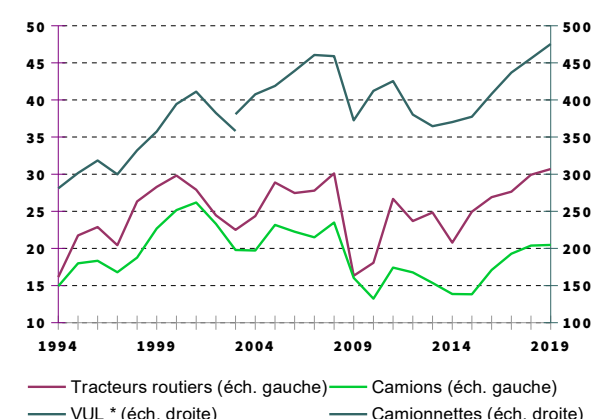
Figure G2-1 Immatriculations annuelles de voitures particulières, bus et cars neufs
En milliers



Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, RSVERO

Figure G2-2 Immatriculations de véhicules utilitaires neufs (légers et lourds de transport de marchandises)
En milliers



* depuis 2003, les VUL comprennent les VASP <= 3,5 tonnes

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, RSVERO

Les immatriculations de motocyclettes neuves, y compris tricycles et quadricycles, sont en hausse de 10,1 % en 2019. Ce marché est tiré par les ventes de motocyclettes de moyenne cylindrée (+ 17,9 %) et de petite cylindrée (+ 12,9 %). Les ventes de quadricycles à moteur (type quad) sont de nouveau en baisse en

partie G : bilan de la circulation

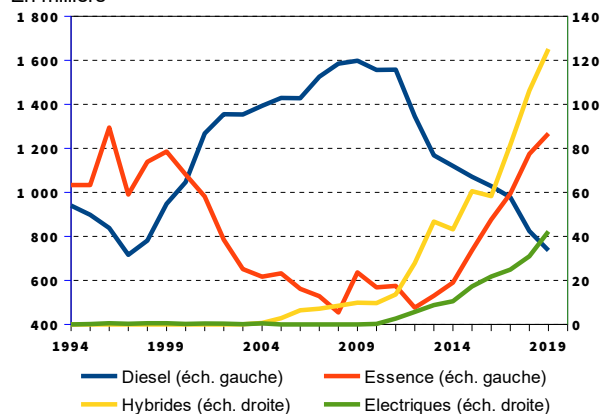
2019 (- 8,7 %), tandis que les tricycles gagnent 7,6 %. Quant aux immatriculations de cyclomoteurs, après leur forte chute en 2018, elles se redressent à 90 600 unités en 2019 (+ 24,1 %).

LA PROGRESSION DES IMMATRICULATIONS D'UTILITAIRES SE POURSUIT

Les immatriculations de véhicules utilitaires légers continuent de croître, avec une hausse de 4,3 % après + 4,4 % en 2018. Ce marché a augmenté en moyenne de 5,1 % par an depuis 2014 et le nombre d'immatriculations (475 400) atteint son point le plus haut en 2019. Les ventes de poids lourds, destinés au transport de marchandises, ralentissent nettement : + 1,7 % en 2019, contre + 8,1 % en moyenne sur la période 2014-2019. En 2019, comme en 2018, la hausse est plus marquée pour les immatriculations de tracteurs routiers (+ 2,5 %) que pour celles de camions (+ 0,4 %). Avec 6 700 véhicules immatriculés (+ 8,3 %), 2019 a été une bonne année pour le marché des autobus et autocars, après 3 années de baisse (- 5,3 % par an sur la période 2016-2018). Pour chacune de ces catégories de véhicules, des motorisations alternatives se développent progressivement pour remplacer le gazole : les moteurs électriques pour les autobus, le gaz naturel pour les autobus, les camions et les tracteurs routiers.

Figure G2-3 Immatriculations annuelles de voitures particulières par motorisation

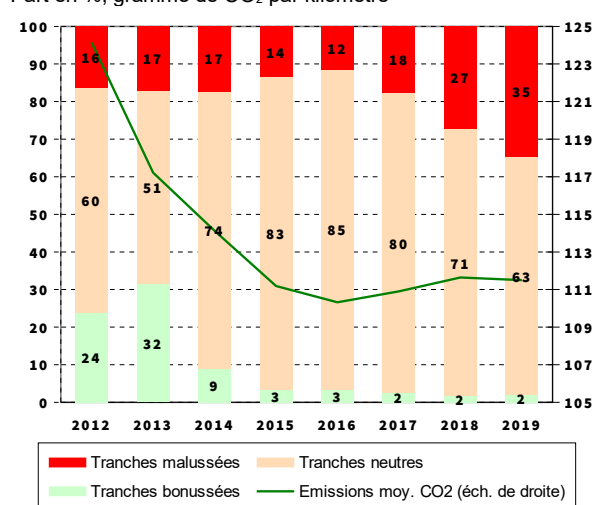
En milliers



Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, RSVERO

Figure G2-5 Répartition des ventes de voitures neuves par tranches de bonus-malus et émissions de CO₂

Part en %, gramme de CO₂ par kilomètre



Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, RSVERO

Figure G2-4 Immatriculations annuelles de véhicules routiers à moteur neufs

Niveau en milliers (*), évolutions en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles			
		2017	2018	2019	2014 - 2019
Cyclomoteurs	90,6	15,7	-32,3	24,1	-1,7
Motocycles	202,3	-6,5	7,5	10,1	2,8
Voitures particulières	2 173,9	4,8	2,8	1,6	4,2
dont électriques	42,3	14,5	24,2	36,6	31,9
dont hybrides	125,1	39,9	30,3	17,8	23,7
VUL (camionnettes et VASP ≤ 3,5 t)	475,4	7,1	4,4	4,3	5,1
Véhicules lourds de transport de marchandises	51,2	6,7	7,2	1,7	8,1
dont camions	20,5	12,8	5,7	0,4	8,1
dont tracteurs routiers	30,7	2,8	8,2	2,5	8,1
VASP > 3,5 t	5,4	8,9	21,8	-7,4	5,1
Autobus et autocars	6,7	-3,9	-1,7	8,3	2,7
TOTAL	3 005,5	4,8	2,1	3,2	4,1

(* En raison des arrondis, le total peut différer légèrement de la somme.

Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, RSVERO

Figure G2-6 Nombre d'immatriculations annuelles de véhicules lourds et VUL et répartition par motorisation

En unités, part en %

Genre de véhicule et énergie	2015	2016	2017	2018	2019
Autobus	2 050	1 709	1 665	1 652	1 888
Gazole	68,0	52,9	64,6	64,0	51,1
Hybride	20,2	30,3	13,3	16,3	10,5
Electricité	2,5	4,7	4,9	4,1	13,1
Gaz naturel	9,3	12,2	17,3	15,6	23,9
Autre	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3
Autocars	5 281	4 875	4 659	4 542	5 102
Gazole	100,0	99,4	98,8	98,5	96,9
Autre	0,0	0,6	1,2	1,5	3,1
Camions yc. VASP	18 035	21 513	24 104	26 262	26 451
Gazole	99,0	98,4	97,6	96,9	96,2
Gaz naturel	0,7	1,1	1,9	2,3	2,9
Autre	0,3	0,5	0,5	0,8	0,9
Tracteurs routiers	24 946	26 905	27 653	29 933	30 816
Gazole	99,7	99,4	98,4	98,2	97,5
Gaz naturel	0,3	0,6	1,6	1,8	2,4
Autre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
VUL	377 326	408 042	436 929	456 302	487 433
Gazole	97,1	96,8	95,9	94,1	93,2
Essence	1,4	1,6	2,4	3,8	4,5
Electricité	1,3	1,4	1,4	1,8	1,6
Autre	0,2	0,3	0,4	0,4	0,7

Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, RSVERO

G3. Consommation de carburants routiers

En 2019, les livraisons de supercarburants continuent d'augmenter (+ 7,3 %) alors que celles de gazole ont baissé (- 1,9 %). Entre 2014 et 2019, les livraisons ont diminué de 0,9 % en moyenne annuelle pour le gazole et se sont accrues de 4,0 % pour les supercarburants. Après deux années de hausse, les prix des carburants se stabilisent à haut niveau. La consommation de gazole pour usage routier diminue de 1,5 % et celle d'essence continue sa forte progression (+ 6,1 %). La consommation unitaire moyenne des véhicules essence continue de diminuer tandis que celle des véhicules diesel augmente pour les voitures et VUL et diminue pour les poids lourds.

Rebasement du bilan de la circulation

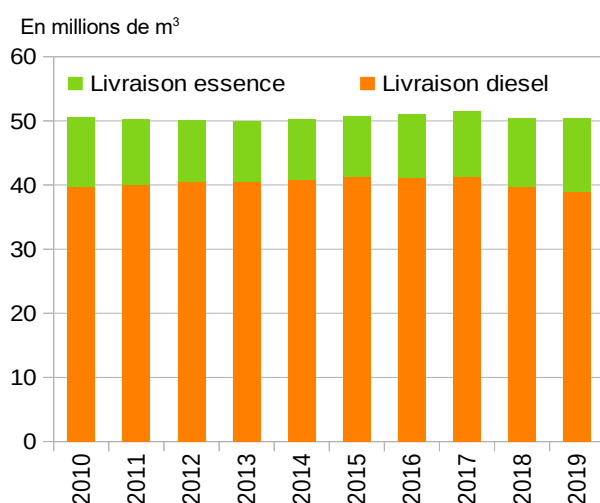
En 2020, le bilan de la circulation a été partiellement « rebasé ». Une des conséquences est la révision à la hausse de la circulation des véhicules diesel et donc de la consommation totale de diesel par la route, elle-même révisée à la hausse de 6 % pour l'année 2018. La consommation d'essence par la route est révisée à la baisse de 2,4 % pour l'année 2018. À ce stade, la méthodologie des niveaux de consommation unitaire n'a pas encore été réexaminée, mais le sera dans un second temps en 2021. Ceci aura pour conséquence de réviser une seconde fois le niveau des consommations de carburants par la route.

STABILISATION DES PRIX DES CARBURANTS À HAUT NIVEAU

Après une hausse amorcée au 1^{er} trimestre 2016, le prix du baril de pétrole en dollar s'est contracté en novembre et décembre 2018, puis s'est stabilisé en 2019. Le prix moyen du baril s'élève à 64 dollars en 2019, soit une baisse de 9,3 % par rapport à 2018. La variation du prix moyen du baril en euro est un peu moins forte (- 4,4 %). Les prix à la pompe restent stables pour le gazole et pour le super et augmentent de 4,3 % pour le GPL. Ainsi, en 2019, le prix du gazole reste à un niveau historiquement haut.

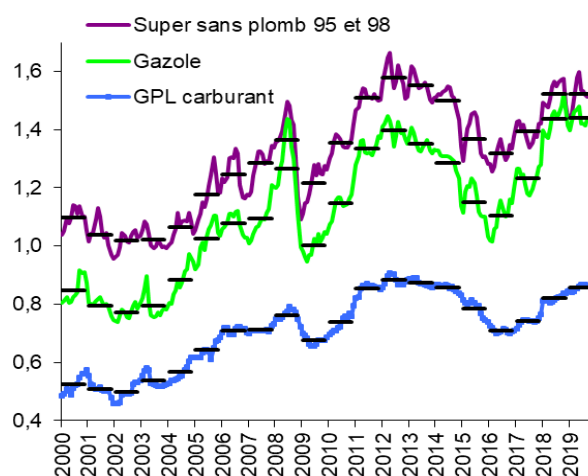
En moyenne en 2019, les prix du gazole et de l'essence (TTC) présentent une relative stabilité dans tous les pays européens. En Allemagne, les prix du gazole et de l'essence diminuent respectivement de 1,7 % et 1,8 %, tandis qu'ils augmentent en Espagne (resp. + 1,0 et + 0,6 %). Au Royaume-Uni et en Suisse, les prix des carburants exprimés en euro présentent une hausse un peu plus marquée, du fait de l'appréciation de la livre sterling et du franc suisse par rapport à l'euro. Les prix des carburants, par rapport à la France, restent plus bas au Luxembourg, en Espagne et en Allemagne.

Figure G3-1 Livraisons annuelles de carburants



Source : CPDP

Figure G3-2 Prix des carburants à la pompe (France)
€/litre



Note : En trait noir horizontal, moyenne annuelle.

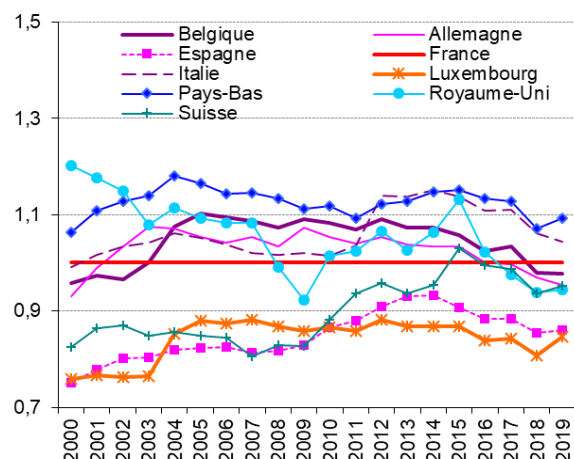
Sources : SDES, d'après DGEC et CPDP.

AUGMENTATION DES LIVRAISONS POUR LES SUPERCARBURANTS ET BAISSSE POUR LE GAZOLE

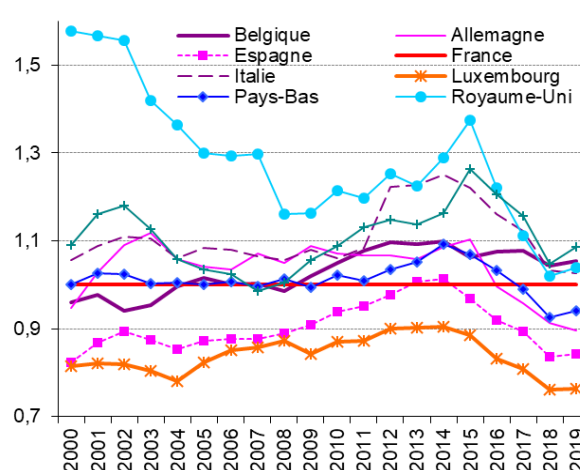
En 2019, les livraisons de supercarburants augmentent (+ 7,3 %) du fait de l'accroissement du parc de voitures essence (+ 4,4 %) et de la hausse de leur parcours moyen (+ 3,1 %). Celles de gazole reculent pour la seconde année (- 1,9 % en 2019), sous l'effet de la baisse de la circulation des voitures particulières diesel (- 3,2 %).

Figure G3-3 Prix annuels des carburants en Europe, rapportés aux prix français

Supercarburants Prix TTC rapportés aux prix français (€/litre)



Gazole Prix TTC rapportés aux prix français (€/litre)



Source : Agence internationale de l'énergie

VIVE HAUSSE DE LA CONSOMMATION D'ESSENCE PAR LA ROUTE ET BAISSSE DU DIESEL

En 2019, la consommation unitaire moyenne est estimée à 6,1 litres aux 100 km pour les voitures particulières diesel contre 7,1 litres pour les voitures à essence. Elle diminue de 1,1 % pour les voitures particulières essence mais augmente pour les voitures diesel (+ 0,5 %). En moyenne annuelle sur cinq ans, la consommation unitaire diminue pour les deux types de motorisation (- 0,5 % pour le diesel et - 0,9 % pour l'essence). La consommation unitaire des véhicules lourds diminue de 1,2 % en 2019. Compte-tenu des évolutions de trafics, la consommation totale de gazole par la route diminue pour la seconde année consécutive (- 1,5 % en 2019 et - 1,7 % en 2018), tandis que la consommation d'essence progresse vivement depuis 2016 (+ 6,1 % en 2019 après + 4,7 en 2018).

Figure G3-4 Consommation de carburant par type de véhicules

Niveau en milliers de m³ et en litre au 100 kilomètres, évolutions annuelles en %

	Consommation totale					Consommation unitaire				
	Niveau	Évolutions annuelles				Niveau	Évolutions annuelles			
	2019	2017	2018	2019	2019/2014	2019	2017	2018	2019	2019/2014
Voitures particulières (yc étrangers)	30 775	1,2	-0,9	0,1	0,1	6,3	0,5	-0,9	0,3	-0,5
essence	10 330	5,9	4,8	6,2	3,9	7,1	0,6	-1,8	-1,1	-0,9
diesel	20 445	-0,6	-3,4	-2,7	-1,5	6,1	0,2	-1,0	0,5	-0,5
Deux-roues motorisés	566	0,5	0,0	0,0	0,5	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0
véhicules utilitaires légers	7 602	1,5	1,6	2,2	1,0	8,7	0,0	-1,2	0,7	-0,6
essence	157	7,8	15	24	7,8	7,7	0,6	-1,8	-1,2	-0,9
diesel	7 445	1,4	1,4	1,8	0,9	8,8	0,2	-1,0	1,0	-0,4
véhicules lourds (yc étrangers)	12 393	3,5	-0,4	-1,4	0,4	32,7	0,5	-0,9	-1,2	-0,8
PL marchandises	11 414	3,7	-0,4	-1,4	0,5	32,9	0,5	-0,9	-1,2	-0,8
bus et cars	980	0,5	0,3	-1,3	-0,4	30,5	0,6	-0,9	-1,2	-0,9
dont véhicules étrangers	5 212	7,6	-1,1	-0,2	1,5	12,3	0,4	-1,2	0,0	-0,7
VP+VUL étrangers	2 302	7,7	2,4	0,8	1,5	6,9	0,4	-1,2	0,0	-0,6
Véhicules lourds étrangers	2 910	7,6	-3,6	-1,0	1,4	31,6	0,6	-1,0	-1,2	-0,8
Ensemble (usages route)	51 336	1,8	-0,4	0,0	0,3	8,3	0,9	-0,8	0,1	-0,4
essence	11 053	5,6	4,7	6,1	3,8	7,0	0,7	-1,5	-0,9	-0,7
diesel	40 283	0,9	-1,7	-1,5	-0,5	8,8	1,1	-0,3	0,8	-0,1
consommation hors route	976	6,2	-1,7	1,4	0,8					
essence	559	1,1	0,7	0,6	0,7					
diesel	417	13,6	-4,9	2,1	0,9					
Livraisons de carburant	50 421	0,9	-2,0	0,1	0,1					
essence	11 388	4,1	3,8	7,3	4,0					
diesel	39 032	0,1	-3,5	-1,9	-0,9					
Solde aux frontières et ajustement statistique	1 884									
essence	224									
diesel	1 660									

Champ : France métropolitaine. Sources : SDES, Bilan de la circulation ; CPDP

annexes

- Liste des annexes dématérialisées ou séries longues
- Nomenclatures utilisées dans le rapport
- Nomenclature des activités françaises (NAF rév. 2), Transports et entreposage : divisions 49 à 53
- Liens utiles
- Sigles et abréviations
- Quelques explications, définitions



Liste des annexes dématérialisées ou séries longues

Les annexes du rapport sont disponibles au format électronique sur le site internet du Service des données et études statistiques (SDES), service statistique du ministère de la Transition écologique (MTE) : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr rubrique : transport/Données d'ensemble /Ensemble des comptes des transports.

Cadrage sur la situation économique française

Cadrage 1.a	Le produit intérieur brut et ses composantes à prix courants
Cadrage 1.b	Évolution annuelle du produit intérieur brut et ses composantes à prix courants
Cadrage 1.c	Le produit intérieur brut et ses composantes en volume aux prix de l'année précédente chaînés
Cadrage 1.d	Évolution du produit intérieur brut et ses composantes en volume aux prix de l'année précédente chaînés
Cadrage 1.e	Évolution du prix du produit intérieur brut et de ses composantes
Cadrage 1.f	Contributions à l'évolution du produit intérieur brut aux prix de l'année précédente
Cadrage 1.g	Prix du Brent daté
Cadrage 1.h	Indice des prix des matières premières importées
Cadrage 2.a1	Production des branches en volume aux prix de l'année précédente chaînés
Cadrage 2.a2	Production des branches à prix courants
Cadrage 2.b1	Importations de biens et de services par produit en volume aux prix de l'année précédente chaînés
Cadrage 2.b2	Importations de biens et de services par produit à prix courants
Cadrage 2.c1	Exportations de biens et de services par produit en volume aux prix de l'année précédente chaînés
Cadrage 2.c2	Exportations de biens et de services par produit à prix courants
Cadrage 2.d1	Valeur ajoutée brute par branche en volume aux prix de l'année précédente chaînés
Cadrage 2.d2	Valeur ajoutée brute par branche à prix courant
Cadrage 3.a	Réseaux de transport en France
Cadrage 3.b	Évolution des linéaires ferrés de transport urbain
Cadrage 3.c	Longueur des autoroutes dans les principaux pays européens
Cadrage 3.d	Longueur des routes nationales dans les principaux pays européens
Cadrage 3.e	Longueur des voies ferrées dans les principaux pays européens
Cadrage 3.f	Longueur des voies navigables dans les principaux pays européens
Cadrage 3.g	Densité par rapport à la population en autoroutes dans les principaux pays européens
Cadrage 3.h	Densité par rapport à la population en routes nationales dans les principaux pays européens
Cadrage 3.i	Densité par rapport à la population en lignes ferroviaires dans les principaux pays européens
Cadrage 4.a	Nombre de voyageurs dans les gares hors Île-de-France où passent plus de un million de voyageurs par an
Cadrage 4.b	Nombre de voyageurs dans les gares d'Île-de-France où passent plus de un million de voyageurs par an
Cadrage 4.c	Nombre de passagers dans les aéroports métropolitains où passent plus de 100 000 passagers par an

Partie A : Transport et activité économique

A1.a	La dépense totale de transport (DTT) en valeur par secteur institutionnel financeur en bases 2005 et 2010
A1.b	Dépense courante et dépense d'investissement par mode et secteur institutionnel en bases 2005 et 2010
A1.c	Éléments des ressources générées par la dépense courante de transport
A1.d	Évolution en volume de la dépense totale de transport (DTT) par secteur institutionnel financeur et par mode de transport
A2.a	Les comptes de la branche transports et entreposage
A2.b	Les comptes du transport ferroviaire

A2.c	Les comptes du transport terrestre de voyageurs
A2.d	Les comptes du transport terrestre de marchandises
A2.e	Les comptes du transport par eau
A2.f	Les comptes du transport aérien
A2.g	Les comptes des autres services de transports hors services de poste et de courrier
A2.h	Les comptes des services de poste et de courrier
A2.i	Production des branches au prix de base* (en valeur) par fonction
A2.j	Production des branches au prix de base * (en volume, prix chaînés, base 2014) par fonction
A2.k	Valeur ajoutée brute par branche
A2.l	Formation brute de capital fixe de l'ensemble des secteurs institutionnels par branche
A3.a	Consommation des ménages en transport, en valeur
A3.b	Consommation effective des ménages par fonction en volume aux prix de l'année précédente chaînés
A3.c	Indices de prix de la consommation des ménages par fonction - Évolution en prix - Indice base 100 l'année n-1
A3.d	Indices de prix de la consommation des ménages par fonction - Évolution en prix - Indice base 100 en 2014
A3.e	Coefficients budgétaires de la consommation des ménages par fonction aux prix courants
A4.a	Les dépenses des APUC (Etat, AFITF, Odals transport) par type de dépense et mode de transport
A4.b	Ventilation des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport pour le transport routier
A4.c	Ventilation des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport pour le transport ferroviaire
A4.d	Ventilation des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport pour les transports collectifs urbains
A4.e	Ventilation des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport (dont VNF) pour les voies navigables
A4.f	Ventilation des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport pour le transport maritime
A4.g	Ventilation des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport pour le transport aérien
A4.h	Ventilation des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport pour les services communs
A4.i	Ventilation des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport tous modes de transport confondus
A4.j	Les dépenses des administrations publiques locales en transport
A4.k	Les transferts entre APU pour les dépenses de transport
A5.1-a	Transferts des administrations publiques aux opérateurs de transport collectif de voyageurs (SNCF, RATP, TCU de province) par type de réseaux
A5.1-b	Transferts des administrations publiques vers SNCF Mobilités hors caisses de retraite
A5.1-c	Les transferts de l'État et des collectivités locales vers l'activité TER de SNCF Mobilités
A5.1-d	Versements publics pour l'activité Transilien
A5.1-e	Transferts de l'État et des collectivités locales à l'Épic RATP
A5.1-f	Subventions des administrations publiques au profit des entreprises de transport public urbain de province
A5.2-a	Transferts publics au profit de SNCF Réseau
A5.2-b	Investissements de SNCF Réseau (ex RFF) y compris partenariats publics privés
A.5.2-c	Versements des administrations publiques à VNF
A.5.2-d	Versements des administrations publiques à SCSNE
A6.a	Recettes publiques diverses liées aux transports (hors carburants)
A6.b	Rendement fiscal des taxes sur les carburants
A6.c	Produit du versement transport
A7.1	Investissements en infrastructures de transport
A7.2-a	Recettes et dépenses de l'AFITF
A7.2-b	Détail des dépenses d'intervention de l'AFITF
A8	Les échanges FAB-FAB de services de transport en base 2014
A9.a	Investissements directs des entreprises du secteur des transports, données par secteur d'entreprise
A9.b	Investissements directs des entreprises du secteur des transports, données par zone géographique
A.10	Indices de prix du fret et de l'entreposage

Partie B : Entreprises françaises de transport : démographie et comptes

B1	Démographie des entreprises de transport
B2.déf	Nouvelle définition de l'entreprise / Changement de périmètre du contour d'une entreprise et résultats "N-1 à contours N" diffusés lors de la campagne N
B2.1a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports et entreposage (secteur HZ = secteurs 49 à 53)
B2.1b	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports de voyageurs (NAF 49.10Z, 49.31Z, 49.32Z, 49.39A, 49.39B, 49.39C, 50.10Z, 50.30Z, 51.10Z)
B2.1c	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports de marchandises (NAF 49.20Z, 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z, 49.50Z, 50.20Z, 50.40Z, 51.21Z, 51.22Z)
B2.1d	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des autres services de transport (52.10A, 52.10B, 52.21Z, 52.22Z, 52.23Z, 52.24A, 52.24B, 52.29A, 52.29B, 53.10Z, 53.20Z)
B2.1e	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) d'activités de poste et de courrier (NAF 53.10Z, 53.20Z)
B2.2	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports routiers de fret et de services de déménagement (NAF 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z)
B2.4	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de messagerie, fret express (NAF 52.29A)
B2.5a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de transports urbains et suburbains de voyageurs (NAF 49.31Z)
B2.6a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de transport ferroviaire interurbain de voyageurs (NAF 49.10Z)
B2.6b	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de transports ferroviaires de fret (NAF 49.20Z)
B2.7a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports fluviaux de fret (NAF 50.40Z)
B2.8a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports maritimes et côtiers de passagers (NAF 50.10Z)
B2.8b	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports maritimes et côtiers de fret (NAF 50.20Z)
B2.9a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports aériens de passagers (NAF 51.10Z)
B2.9b	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports aériens de fret et spatiaux (NAF 51.21Z, 51.22Z)
B2.a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports routiers de voyageurs (NAF 49.39A, 49.39B)
B2.b	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) d'autre transport de voyageurs (NAF 49.32Z, 49.39C, 50.10Z, 50.30Z)
B2.c	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de transports de voyageurs par taxis (dont entreprises de VTC) (NAF 49.32Z)
B2.d	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de transports par conduites (NAF 49.50Z)
B2.e	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) d'entreposage et stockage (NAF 52.10A, 52.10B)
B2.f	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de services auxiliaires des transports [terrestres, par eau, aériens] (NAF 52.21Z, 52.22Z, 52.23Z)
B2.g	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de manutention (NAF 52.24A, 52.24B)
B2.h	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) d'affrètement et organisation des transports (NAF 52.29B)
Bz.1	Compte de l'Épic RATP
Bz.2	Compte de SNCF Mobilités à partir du 30 juin 2015, Épic SNCF avant
Bz.3	Compte de SNCF Réseau à partir du 30 juin 2015, Réseau ferré de France (ex-RFF) avant
Bz.4	Compte des sociétés d'autoroutes concédées
Bz.5	Compte d'Aéroports de Paris (ADP) SA
Bz.6	Compte des principaux aéroports français
Bz.7	Compte des grands ports sous tutelle de l'État

Bz.8	Compte de Voies Navigables de France (VNF)
Bz.9	Compte de la Société du Canal Seine-Nord Europe
Bz.10	Compte de la Société du Grand Paris

Partie C : Transport, emploi et rémunération

C1.a	Effectifs salariés
C1.b	Effectifs salariés et non-salariés
C1.c1	Répartition des non-salariés par secteurs des transports
C1.c2	Part de micro-entrepreneurs parmi les non-salariés des transports
C1.d	Part des femmes parmi les salariés
C1.e	Part de temps partiel parmi les salariés
C2.a	Évolution annuelle de la masse salariale, du salaire moyen par tête (SMPT) et du pouvoir d'achat du SMPT
C2.b	Nombre moyen d'heures supplémentaires déclarées par salarié à temps complet selon le secteur d'activité de l'entreprise
C2.c	Évolution annuelle de l'indice du coût du travail
C2.d	1 Part des salariés ayant bénéficié de la revalorisation du SMIC
C2.d	2 Part des salariés à temps partiel ayant bénéficié de la revalorisation du Smic
C3.a	Évolution annuelle du salaire horaire brut de base ouvrier et de son pouvoir d'achat
C5.a	Nombre de demandeurs d'emploi en fin d'année
C5.b	Part des femmes parmi les demandeurs d'emploi de catégories A, B, C
C5.c	Nombre d'offres d'emploi collectées selon le métier proposé
C5.d	Indicateur de tension par métier (offres collectées / nouvelles demandes enregistrées)

Partie D : Transport et développement durable

D1.a	Indicateurs généraux sur la consommation d'énergie
D1.b	Part des secteurs d'activité dans la consommation énergétique finale de produits pétroliers
D1.c	Prix des principaux carburants
D1.d	Part des taxes dans le prix des carburants
D1.e	Ventilation par mode des consommations d'énergie de traction des transports sur le territoire métropolitain
D2.1.1-a	Émissions de CO ₂ en France métropolitaine
D2.1.1-b	Émissions de HFC en France métropolitaine
D2.1.1-c	Émissions de gaz à effet de serre en France métropolitaine (pouvoir de réchauffement global - PRG)
D2.1.1-d	Émission de CH ₄ en France métropolitaine
D2.1.1-e	Émission de N ₂ O en France métropolitaine
D2.1.1-f	Émissions de CO ₂ des véhicules routiers en France métropolitaine
D2.1.1-g	Émissions de GES en CO ₂ équivalent des véhicules routiers en France métropolitaine
D2.1.2-a	Émissions de CO ₂ en France + DROM (périmètre Kyoto)
D2.1.2-b	Émissions de HFC en France + DROM (périmètre Kyoto)
D2.1.2-c	Émissions de gaz à effet de serre en France + DROM (périmètre Kyoto) – CO ₂ équivalent
D2.1.2-d	Émissions de CO ₂ des véhicules routiers + DROM (périmètre Kyoto)
D2.1.2-e	Émissions de GES en PRG des véhicules routiers + DROM (périmètre Kyoto)
D2.1.2-f	Émission de CH ₄ en France (métropole + DROM = périmètre Kyoto)
D2.1.2-g	Émission de N ₂ O en France (métropole + DROM = périmètre Kyoto)
D2.1.2-h	Émissions de CO ₂ des véhicules routiers en France (métropole + DROM = périmètre Kyoto)
D2.1.2-i	Émissions de HFC des véhicules routiers en France (métropole + DROM = périmètre TOKYO)
D2.1.2-j	Émissions de GES en CO ₂ équivalent des véhicules routiers en France (métropole + DROM = périmètre Kyoto)
D2.2-a1	Émissions de NO _x en France métropolitaine
D2.2-a2	Émissions de COVNM en France métropolitaine
D2.2-a3	Émissions de CO en France métropolitaine
D2.2-a4	Émissions de PM ₁₀ en France métropolitaine
D2.2-a5	Émissions de PM _{2,5} en France métropolitaine
D2.2-a6	Émissions de PM ₁ en France métropolitaine
D2.2-a7	Émissions de BC en France métropolitaine
D2.2-a8	Émissions d'AS en France métropolitaine

D2.2-a9	Émissions de Cd en France métropolitaine
D2.2-a10	Émissions de Cr en France métropolitaine
D2.2-a11	Émissions de Cu en France métropolitaine
D2.2-a12	Émissions de Pb en France métropolitaine
D2.2-a13	Émissions de Zn en France métropolitaine
D2.2-14	Émissions de HAP en France métropolitaine
D2.2-a15	Émissions de PCDD-F en France métropolitaine
D2.2-a16	Émissions de SO ₂ en France métropolitaine
D2.2-a17	Émissions de Ni en France métropolitaine
D2.2-a18	Émissions de Benzène en France métropolitaine
D2.2-b1	Émissions de NOx du transport routier par type de véhicule et motorisation
D2.2-b2	Émissions de COVNM du transport routier par type de véhicule et motorisation
D2.2-b3	Émissions de CO du transport routier par type de véhicule et motorisation
D2.2-b4	Émissions de PM ₁₀ du transport routier par type de véhicule et motorisation
D2.2-b5	Émissions de PM _{2,5} du transport routier par type de véhicule et motorisation
D2.2-b6	Émissions de PM ₁ du transport routier par type de véhicule et motorisation
D2.2-b7	Émissions de BC du transport routier par type de véhicule et motorisation
D2.2-b8	Émissions d'As du transport routier par type de véhicule et motorisation
D2.2-b9	Émissions de Cd du transport routier par type de véhicule et motorisation
D2.2-b10	Émissions de Cr du transport routier par type de véhicule et motorisation
D2.2-b11	Émissions de Cu du transport routier par type de véhicule et motorisation
D2.2-b12	Émissions de Pb du transport routier par type de véhicule et motorisation
D2.2-b13	Émissions de Zn du transport routier par type de véhicule et motorisation
D2.2-b14	Émissions de HAP du transport routier par type de véhicule et motorisation
D2.2-b15	Émissions de PCDD-F du transport routier par type de véhicule et motorisation
D2.2-b16	Émissions de SO ₂ du transport routier par type de véhicule et motorisation
D2.2-b17	Émissions de Ni du transport routier par type de véhicule et motorisation
D2.2-b18	Émissions de benzène du transport routier par type de véhicule et motorisation
D3.1-a	Nombre d'accidents aériens, de morts et de blessés en métropole depuis 2010
D3.1-b	Nombres d'accidents ferroviaires, de tués et de blessés graves depuis 2009
D3.1-c	Nombres d'accidents maritimes (y compris plaisance), de blessés, de disparus ou morts et de personnes secourues ou assistées depuis 2003
D3.2-a	Nombres d'accidents corporels de la circulation routière et de tués depuis 1976
D3.2-b1	Nombre d'accidents corporels selon le milieu et selon la catégorie de route depuis 2006 en France métropolitaine
D3.2-b2	Nombre d'accidents corporels selon le milieu et selon la catégorie de route depuis 2013 en France entière
D3.2-c1	Nombre de tués selon le milieu et selon la catégorie de route depuis 2006 en France métropolitaine
D3.2-c2	Nombre de tués selon le milieu et selon la catégorie de route depuis 2013 en France entière
D3.2-d1	Nombre de blessés selon le milieu et selon la catégorie de route depuis 2006 en France métropolitaine
D3.2-d2	Nombre de blessés selon le milieu et selon la catégorie de route depuis 2013 en France entière
D3.2-e1	Nombre de tués selon la catégorie d'usagers et selon l'âge depuis 2006 en France métropolitaine
D3.2-e2	Nombre de tués selon la catégorie d'usagers et selon l'âge depuis 2013 en France entière
D3.2-f1	Nombre de blessés selon la catégorie d'usagers et selon l'âge depuis 2006 en France métropolitaine
D3.2-f2	Nombre de blessés selon la catégorie d'usagers depuis 2013 en France entière
D3.2-g	Évolution du nombre de tués dans les accidents de la circulation par million d'habitants dans les cinq principaux pays européens
D3.2-h	Évolution du nombre de tués dans les accidents de la circulation par million d'habitants dans les pays européens depuis 2010
D3.2-i	Évolution du nombre de tués dans les accidents de la circulation par milliard de véhicules-kilomètres parcourus dans les pays européens depuis 2010
D3.3	Nombre d'accidents corporels (dont accidents impliquant un poids lourd), de tués et blessés selon la catégorie de route depuis 2006

Partie E : Transport de marchandises

E1.a	Les transports intérieurs terrestres de marchandises
E1.b1	Parts modales du transport terrestre de marchandises (y.c. transit)
E1.b2	Parts modales du transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, y.c. transit)

E2.a	Les transports routiers intérieurs terrestres de marchandises
E2.b	Le transport intérieur routier des véhicules de plus de 3,5 tonnes (national et international) sous pavillon français par type de marchandises en milliards de tonnes-kilomètres
E3.a1	Transport ferroviaire de marchandises par type de transport 2008 - 2018 (en tonnes-kilomètres)
E3.a2	Transport ferroviaire de marchandises par type de transport 2008 - 2018 (en milliers de tonnes)
E3.b1	Transport ferroviaire de marchandises par type de conditionnement 2008 - 2018 (millions de tonnes-kilomètres)
E3.b2	Transport ferroviaire de marchandises par type de conditionnement 2008 - 2018 (en milliers de tonnes)
E3.c	Répartition par produit du transport intérieur ferroviaire de marchandises, en nouvelle NST tous opérateurs
E4.a1	Transport fluvial de marchandises par type de transport (en tonnes-kilomètres)
E4.a2	Transport fluvial de marchandises par type de transport (en tonnes)
E4.b	Répartition par produit du transport intérieur fluvial de marchandises (hors transit) (NST 2007)
E4.c	Transport fluvial pour les principaux bassins fluviaux
E4.d	Le fret trans-Manche passant par la France
E5.a	Répartition par produit des marchandises traitées dans l'ensemble des ports français
E5.b	Ensemble des volumes traités dans les principaux ports français de métropole
E5.c	Activités des ports français
E5.d	Transport maritime de marchandises dans les principaux ports européens
E6.a	Les entrepôts et plateformes logistiques d'au moins 5 000 m ² , par région métropolitaine
E6.b	Répartition des entrepôts et plateformes logistiques de plus de 5 000 m ² , par surface
E6.c	Les entrepôts et les plateformes logistiques d'au moins 5 000 m ² , par secteur d'activité de l'entreprise exploitante
E7.a	Transport terrestre de conteneurs
E7.b	Volumes de marchandises traitées dans les ports de métropole
E7.c	Transport maritime de conteneurs dans les principaux ports européens
E8.a	Transport de marchandises par route dans l'Union européenne
E8.b	Transport de marchandises par chemin de fer dans l'Union européenne
E8.c	Transport de marchandises par voie fluviale dans l'Union européenne

Partie F : Transport de voyageurs

F1a	Transport intérieur de voyageurs depuis 2012 selon le mode de transport (nouvelle base)
F1b	Transport intérieur de voyageurs depuis 1990 selon le mode de transport (ancienne base)
F2a	Transport collectif urbain (TCU) de voyageurs depuis 2000
F2b	Évolution de l'offre kilométrique de transport collectif urbain depuis 1995 selon la taille des réseaux
F2c	Évolution du maillage de transport collectif urbain depuis 1995 selon la taille des réseaux
F3	Transport ferroviaire de voyageurs depuis 2000
F4a	Demande de transport aérien de voyageurs depuis 1980
F4b	Offre de transport aérien de voyageurs depuis 2000
F4c	Principaux partenaires du transport aérien depuis la métropole depuis 2000
F4d	Fréquentation des principales lignes intérieures métropolitaines depuis 2000
F4e	Fréquentation des principaux aéroports français depuis 2000
F5a	Les passagers trans-Manche passant par la France
F5b	Les passagers entre la Corse et le continent depuis 2000
F5c	Nombre total de passagers dans les principaux ports français
F6a	Les systèmes de vélos en libre-service (VLS) en France en juin 2019
F6b	Les systèmes de free-floating en France en juin 2019

Partie G : Bilan de la circulation

G1.a	Parcours annuels moyens des véhicules immatriculés en France
G1.b	Circulation en France par type de véhicule
G1.c	Circulation par réseau
G1.d	Parcs annuels moyens (véhicules immatriculés en France)
G2.a	Nombre d'immatriculations par catégorie et par énergie
G3.a	Consommations sur le territoire français et livraisons de carburants
G3.b	Consommations unitaires des véhicules immatriculés en France

Nomenclatures utilisées dans le rapport

NOMENCLATURES DES TABLEAUX DE LA PARTIE B « ENTREPRISES FRANÇAISES DE TRANSPORT »

Transport de voyageurs	
Ferroviaire (<i>voyageurs</i>)	49.10Z
Transport collectif urbain	49.31Z
Routier (<i>cars</i>)	49.39A, 49.39B
Aérien (<i>voyageurs</i>)	51.10Z
Autre transport de voyageurs dont taxis	49.32Z, 49.39C, 50.10Z, 50.30Z 49.32Z
Transport de marchandises	
Ferroviaire (<i>fret</i>)	49.20Z
Routier de fret et services de déménagement	49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z
Par conduites	49.50Z
Maritime (<i>fret</i>)	50.20Z
Fluvial (<i>fret</i>)	50.40Z
Aérien (<i>fret</i>) et spatial	51.21Z, 51.22Z
Autres services de transport	
Entreposage et manutention	52.10A, 52.10B, 52.24A, 52.24B
Services auxiliaires	52.21Z, 52.22Z, 52.23Z
Organisation du transport de fret	52.29A, 52.29B
Activités de poste et de courrier	53.10Z, 53.20Z

NOMENCLATURES DES TABLEAUX DE LA PARTIE C « EMPLOI ET SALAIRES »

Transport principalement de voyageurs	
Ferroviaire (<i>y.c. fret</i>)	49.10Z, 49.20Z
Transport collectif urbain	49.31Z
Routier (<i>cars</i>)	49.39A, 49.39B
Aérien (<i>y.c. fret</i>) et spatial	51.10Z, 51.21Z, 51.22Z
Autre transport de voyageurs dont taxis	49.32Z, 49.39C, 50.10Z, 50.30Z 49.32Z
Transport de marchandises (hors ferroviaire et aérien)	
Routier de fret et services de déménagement	49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z
Par conduites	49.50Z
Maritime (<i>fret</i>)	50.20Z
Fluvial (<i>fret</i>)	50.40Z
Autres services de transport	
Entreposage et manutention	52.10A, 52.10B, 52.24A, 52.24B
Services auxiliaires	52.21Z, 52.22Z, 52.23Z
Organisation du transport de fret	52.29A, 52.29B
Activités de poste et de courrier	53.10Z, 53.20Z
Activités de poste et de courrier	53.10Z, 53.20Z

NOMENCLATURE DES ACTIVITÉS FRANÇAISES (NAF RÉV. 2), TRANSPORTS ET ENTREPOSAGE : DIVISIONS 49 À 53

Code A 129	Divisions. groupes NAF rév. 2	Intitulés NAF rév. 2	Intitulés détaillés	Codes NAF rév. 2
H49A	49.1, 49.2	Transports ferroviaires	Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	49.10Z
			Transports ferroviaires de fret	49.20Z
H49B	49.3	Autres transports terrestres de voyageurs	Transports urbains et suburbains de voyageurs	49.31Z
			Transports de voyageurs par taxis	49.32Z
			Transports routiers réguliers de voyageurs	49.39A
			Autres transports routiers de voyageurs	49.39B
			Téléphériques et remontées mécaniques	49.39C
H49C	49.4, 49.5	Transports routiers de fret et par conduites	Transports routiers de fret interurbains	49.41A
			Transports routiers de fret de proximité	49.41B
			Location de camions avec chauffeur	49.41C
			Services de déménagement	49.42Z
			Transports par conduites	49.50Z
H50Z	50	Transports par eau	Transports maritimes et côtiers de passagers	50.10Z
			Transports maritimes et côtiers de fret	50.20Z
			Transports fluviaux de passagers	50.30Z
			Transports fluviaux de fret	50.40Z
H51Z	51	Transports aériens	Transports aériens de passagers	51.10Z
			Transports aériens de fret	51.21Z
			Transports spatiaux	51.22Z
H52Z	52	Entreposage et services auxiliaires des transports	Entreposage et stockage frigorifique	52.10A
			Entreposage et stockage non frigorifique	52.10B
			Services auxiliaires des transports terrestres	52.21Z
			Services auxiliaires des transports par eau	52.22Z
			Services auxiliaires des transports aériens	52.23Z
			Manutention portuaire	52.24A
			Manutention non portuaire	52.24B
			Messagerie, fret express	52.29A
			Affrètement et organisation des transports	52.29B
H53Z	53	Activités de poste et de courrier	Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel	53.10Z
			Autres activités de poste et de courrier	53.20Z

Le secteur des transports intègre désormais les entreprises de remorquage automobile dans les services auxiliaires de transport terrestre (52.21Z) anciennement dans l'entretien et la réparation automobile (50.2Z en NAF rév. 1.2) ainsi que les activités postales antérieurement classées avec les télécommunications dans les services aux entreprises (à partir de 2008).

Liens utiles¹

AMÉNAGEMENT - COLLECTIVITÉS

Centre national de la fonction publique territoriale : www.cnfpt.fr

Conseil national de l'information géographique : www.cnig.gouv.fr

Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France : www.iau-idf.fr

Agence Nationale de la Cohésion des Territoires : www.agence-cohesion-territoires.gouv.fr

AUTOMOBILE

Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA) : www.ccfa.fr

Union routière de France (URF) : www.unionroutiere.fr

DONNÉES SOCIALES

Agence centrale des organismes de sécurité sociale : www.acoss.fr

AFT-IFTIM : www.aftal.com

Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Cereq) : www.cereq.fr

Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) : www.securite-sociale.fr

www.risquesprofessionnels.ameli.fr

Dares (ministère du Travail, de l'Emploi et de la Santé) : travail-emploi.gouv.fr, rubrique Études/Recherche, statistiques de la Dares

Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) : www.securite-routiere.gouv.fr

Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (Unedic) : www.unedic.org

ÉCONOMIE DU TRANSPORT - RECHERCHE

Université Gustave Eiffel : www.univ-gustave-eiffel.fr

Laboratoire Aménagement Economie Transports (LAET) : www.laet.science

ENVIRONNEMENT

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) : www.ademe.fr

Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa) : www.citepa.org

Ministère de la Transition écologique : www.ecologie.gouv.fr

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Association des sociétés françaises d'autoroutes (Asfa) : www.autoroutes.fr

SNCF Réseau : www.sncf-reseau.fr/fr

Union internationale des chemins de fer (UIC) : www.uic.org

Voies navigables de France (VNF) : www.vnf.fr

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) : www.securite-routiere.gouv.fr

Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) : www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere

¹ Les liens des sites internet de ces 2 pages ont été vérifiés le 30 novembre 2020.

STATISTIQUES

Autorité de régulation des transports : www.autorite-transport.fr

Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) : www.insee.fr

Service des données et études statistiques (SDES) : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Société nationale des chemins de fer français (SNCF) : www.sncf.fr - fret.sncf.com

Île-de-France mobilités (Stif-omnil) : www.omnil.fr

Eurostat : ec.eurostat.eu.europa.eu

Forum international des transports : www.itf-oecd.org

Organisation des Nations unies (ONU) : <https://www.un.org/fr>

TRANSPORT ROUTIER

Comité national routier (CNR) : www.cnr.fr

Fédération nationale des transports routiers (FNTR) : www.fntr.fr

TRANSPORT URBAIN - TRANSPORT COLLECTIF

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) : www.territoires-ville.cerema.fr

Groupe des autorités responsables des transports (Gart) : www.gart.org

Régie autonome des transports parisiens : www.ratp.fr

Île-de-France mobilités (ex-Stif) : www.iledefrance-mobilites.fr

Union des transports publics et ferroviaires : www.utp.fr

TRANSPORT MARITIME

Armateurs de France : www.armateursdefrance.org

Direction générale des infrastructures des transports et de la mer (DGITM) : www.ecologique-solidaire.gouv.fr/direction-generale-des-infrastructures-des-transport-et-mer-dgitm

European Sea Ports Organisation : www.espo.be

TRANSPORT AÉRIEN

Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) : www.bea.aero

Direction générale de l'aviation civile (DGAC) : <https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac>

Sigles et abréviations

Acemo : enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre
Acoss : Agence centrale des organismes de sécurité sociale
Ademe : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
Acsé : Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances
ADP : Aéroports de Paris
ADS : autorisation de stationnement, communément appelée "licence"
AEA : Association of European airlines (association des compagnies aériennes européennes)
AFITF : Agence de financement des infrastructures de transport de France
AFT : Association pour le développement de la formation professionnelle dans le transport
ANCT : Agence nationale de la cohésion des territoires (ex CGET Commissariat général à l'Égalité des territoires)
AOM : autorité organisatrice de la mobilité
APE : activité principale exercée, attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises
APL : American President Lines
APU : administrations publiques
Apuc : administrations publiques centrales
Apul : administrations publiques locales
ART : Autorité de régulation des transports
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
Bacea : budget annexe « contrôle et exploitation aériens »
BAIL : Bénéfice Avant Intérêts, Impôts, cf. EBIT et définition plus bas
BAIIDA : Bénéfice Avant Intérêts, Impôts, Dépréciation et Amortissement, cf. EBITDA et définition plus bas
BAIDAL : Bénéfice Avant Intérêts, Impôts, Dépréciation, Amortissement et Loyers, cf. EBITDAR et définition plus bas
BEA : Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile
BHNS : bus à haut niveau de service
BIT : Bureau international du travail
Bodacc : bulletin officiel des annonces civiles et commerciales
CA : chiffre d'affaires
CAF : coût, assurance, fret
ou
capacité d'auto-financement
CAHT : chiffre d'affaires hors taxes
Carcept : Caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport routier de voyageurs et marchandises
CCEE : Commission des comptes et de l'économie de l'environnement
CCFA : Comité des constructeurs français d'automobiles
CCNUCC : convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques
Cd : cadmium
CEMT : conférence européenne des Ministres des transports
Cerema : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

annexes

Cereq : Centre d'études et de recherche sur les qualifications
Certu : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
Cete : Centres d'études techniques de l'équipement
CFC : chlorofluocarbures
CGDD : Commissariat général au développement durable
CGEDD : Conseil général de l'environnement et du développement durable
CI : consommations intermédiaires
CIADT : Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire
CICE : crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi
Citepa : Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique
CLD : chômage de longue durée
CMA-CGM : Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime
CNAMTS : Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés
CNBA : Chambre nationale de la batellerie artisanale
Cnis : Conseil national de l'information statistique
CNPE : commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport
CNR : Comité national routier
CNT : Conseil national des transports
CO : monoxyde de carbone
CO_{2e} : équivalent CO₂
COVNM : composés organiques volatils non méthaniques
CPDP : Comité professionnel du pétrole
CPER : contrat de plan État-région
CROSS : Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
CSAC : Conseil supérieur de l'aviation civile
CSAM : Conseil supérieur de l'aviation marchande
Cu : cuivre
CVS : corrigé des variations saisonnières
DADS : déclarations annuelles de données sociales
DAEI : Direction des affaires européennes et internationales
Dares : Direction de l'animation, de la recherche, des études et des statistiques
DCF : Direction de la circulation ferroviaire
DEE : demandes d'emploi enregistrées
DEFM : Demandeurs d'emploi en fin de mois
DGAC : Direction générale de l'aviation civile
DGD : dotation globale de décentralisation
DGDDI : Direction générale des douanes et des droits indirects
DGE : dotation globale d'équipement
DGEC : Direction Générale de l'énergie et du climat
DGF : Dotation globale de fonctionnement
DGFIP : Direction générale des finances publiques
DGITM : Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DIF : droit individuel à la formation
DMMO : déclarations de mouvements de main-d'œuvre
Dom : département d'outre-mer

Drom : département et région d'outre-mer

DSCR : Délégation à la sécurité et à la circulation routières

EBE : excédent brut d'exploitation

EBIT : Earnings Before Interests, Taxes (≈ résultat d'exploitation, *cf.* définition plus bas)

EBITDA : Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization (≈ trésorerie générée par les opérations courantes, *cf.* définition plus bas)

EBITDAR : Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation, Amortization and Rents (= EBITDA défini ci-dessus moins les charges de location opérationnelle, *cf.* définition plus bas)

ECR : Euro cargo rail

EI : entreprises individuelles

EMD : enquêtes ménages déplacements

Épic : établissement public à caractère industriel et commercial

ESA : enquête sectorielle annuelle

Ésane : élaboration des statistiques annuelles d'entreprise

ETA : enquêtes techniques et administratives

ETP : équivalent temps plein

EVP : équivalent vingt pieds

FAB : franco à bord

FBCF : formation brute de capital fixe

FCA : fichier central des automobiles

FCOS : formation continue obligatoire de sécurité des conducteurs du transport routier de marchandises

Fimo : formation initiale minimale obligatoire des conducteurs du transport routier de marchandises

Firt : fonds d'investissement routier et des transports

FNE : France nature environnement

FNTR : Fédération nationale des transports routiers

Fongecfa : fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité

FPC : formation professionnelle continue

FS : France Stratégie

FSD : fonds de solidarité pour le développement

FTZ : forfaits toutes zones

Gart : Groupement des autorités responsables de transport

GES : gaz à effet de serre

Giec : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

GMR : garantie mensuelle de rémunération

GNV : gaz naturel pour véhicules

GPL : gaz de pétrole liquéfié

GPM : grand port maritime

HAP : hydrocarbures aromatiques polycycliques

HFC : hydrofluocarbures

ÎdF : Île-de-France

IAST : indice d'activité de services de transport

IATA : International Air Transport Association

Ifen : Institut français de l'environnement

Ifsttar : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, devient l'Université Gustave Eiffel à partir du 1^{er} janvier 2020

IGTT : Inspection générale du travail des transports

annexes

Insee : Institut national de la statistique et des études économiques
IPTFM : indice de prix du transport fluvial de marchandises
IPTRM : indice de prix du transport routier de marchandises
ISBLSM : Institution sans but lucratif au service des ménages
ISL : Institute of shipping economics and logistics
KLM : KLM Royal Dutch Airlines, KLM : Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (« *Compagnie royale d'aviation* »)
LAT : ligne aérienne transversale
LAET : Laboratoire Aménagement Économie Transports (ex LET Laboratoire d' économie des transports)
LGV : ligne à grande vitesse
Loi NOTRe : loi de nouvelle organisation territoriale de la République
Lolf : loi organique relative aux lois de finances
MSA : Mutuelle sociale agricole
MTE : ministère de la Transition écologique
MEFR : ministère de l'Économie, des Finances et de la Relance
NAF : nomenclature d'activités française
Ni : nickel
NOL : Neptune Orient Lines (marque commerciale de American President Lines (APL))
NO₂ : dioxyde d'azote
NO_x : NO_x : oxydes d'azote
NST : nomenclature des statistiques de transport
Oaci : Organisation de l'aviation civile internationale
Odac : organisme divers d'administration centrale
Odal : organisme divers d'administration locale
OEC : offres d'emploi collectées
OEE : offres d'emploi enregistrées
OFP : opérateurs ferroviaires de proximité
OMI : Organisation maritime internationale
ONISR : Observatoire national interministériel de la sécurité routière
Opise : Observation des prix de l'industrie et des services (*enquête de l'*)
Optile : Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France
OSCE : Office statistique des Communautés européennes, dit Eurostat
OTF : Organisation du transport du fret
OTRC : Observatoire régional des transports de la Corse
Pb : plomb
PBCAI : profit brut courant avant impôts
PCDD-F : dioxines et furanes
PCS : professions et catégories socioprofessionnelles
PIB : produit intérieur brut
PHMR : personnes handicapées et à mobilité réduite
PKO : places-kilomètres offertes
PKT : passagers-kilomètres transportés
PL : poids lourds
PM₁ : particules de diamètre inférieur à 1 µm
PM_{2,5} : particules de diamètre inférieur à 2,5 µm
PM₁₀ : particules de diamètre inférieur à 10 µm
PNLCC : programme national de lutte contre le changement climatique

PPP : partenariat public-privé
PTAC : poids total autorisé en charge
PTU : périmètre de transport urbain
RATP : Régie autonome des transports parisiens
RCAI : résultat courant avant impôts
RER : Réseau express régional d'Île-de-France
RFF : Réseau ferré de France
RLSSA : revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire
Rome : répertoire opérationnel des métiers et des emplois
Ro-Ro : Roll-On, Roll-Off (= navire roulier)
RRD : réseau routier départemental
RRN : réseau routier national
RSA : revenu de solidarité active
RT : ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité
SCN : système de comptabilité nationale
SDES : Service des données et études statistiques (service statistique du ministère de la Transition écologique)
Secten : Secteurs économiques et énergie
SHBO : salaire horaire de base des ouvriers
SHCG : salaire horaire conventionnel garanti
Sirene : système informatisé du répertoire national des entreprises et des établissements
Sitram : système d'information sur les transports de marchandises
Smic : salaire minimum interprofessionnel de croissance
SMPT : salaire moyen par tête
SNCF : Société nationale des chemins de fer français
SNCM : (ancienne) Société nationale Corse-Méditerranée
SNF-EI : sociétés non financières et entreprises individuelles
SNSM : Société nationale de sauvetage en mer
SO₂ : dioxyde de soufre
Stif : Île-de-France Mobilités, appelé Stif jusqu'en juin 2017, est le nom public du « Syndicat des transports d'Île-de-France »
STMT : statistiques du marché du travail
t-km : tonnes-kilomètres
T3P : transport public particulier de personnes
TAGV : trains à grande vitesse
TCSP : transports collectifs en site propre
TCU : transports collectifs urbains
TCUP : transports collectifs urbains de province
TER : transport express régional (transport sous convention de conseil régional, hors Île-de-France et Corse)
TET : train d'équilibre du territoire
TICPE : taxe intérieure de consommation des produits énergétiques
TKT : tonnes-kilomètres transportées
tpl : tonnes de port en lourd
TRF : transport routier de fret
TRM : transport routier de marchandises
TRV : transport routier de voyageurs
TSPP : taxe de soutien aux produits pétroliers

TTM : transports terrestres et maritimes (programme)

TVA : taxe sur la valeur ajoutée

UE : Union européenne

UE-15 : (ancienne) Union européenne des Quinze

UMS : Universal measurement system – unité de tonnage pour les navires de longueur supérieure à 24 mètres

UNCCCF : The United Nations Framework Convention on Climate Change (CCNUCC : Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques)

Unedic : Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce

Urssaf : Unions de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales

UTCATF : utilisation des terres, aux changements d'affectation des terres et foresterie

UTCF : utilisation des terres, leurs changements et la forêt

UTP : Union des transports publics et ferroviaires

veh-km : véhicules-kilomètres

voy-km : voyageurs-kilomètres

VA : valeur ajoutée

VAb : valeur ajoutée brute

VAE : vélo à assistance électrique

VASP : véhicule automoteur spécialement aménagé pour le transport de personnes

VFLI : voies ferrées locales industrielles

VI : véhicules industriels

VL : véhicules légers

VLE : valeurs limites d'émission

VLS : vélo en libre-service

VNF : Voies navigables de France

VP : véhicules particuliers

VT : versement transport

VTC : voiture de transport avec chauffeur

VU : véhicules utilitaires

VUL : véhicules utilitaires légers

ZC : zone courte

ZL : zone longue

Zn : zinc

Quelques explications, définitions

Circulation routière

Nombre de kilomètres total parcourus par l'ensemble des véhicules.

Mode de transport

Un mode de transport désigne une forme particulière de transport qui se distingue principalement par le véhicule mis en œuvre, et par conséquent par l'infrastructure utilisée.

Sont distingués :

- le transport routier ;
- le transport ferroviaire ;
- les autres transports guidés (tramways, téléphériques, funiculaires...) ;
- le transport par conduites (gazoducs, oléoducs...) ;
- le transport fluvial (ou par voies navigables) ;
- le transport maritime ;
- le transport aérien ;
- le transport spatial.

Le transport multimodal correspond à l'association de plusieurs modes de transport.

En plus de ces modes, un regroupement des transports en ville est désigné sous le terme de transport collectif urbain. Cette catégorie comprend des transports déployant des technologies et des infrastructures diverses : route pour le bus, rail pour le métro, RER et Transilien, etc.

Pavillon

Pays d'immatriculation d'un véhicule.

Transport pour compte d'autrui

Transport rémunéré de voyageurs ou de marchandises pour le compte de tiers. On parle aussi de transport public.

Dans le transport de marchandises, le transporteur n'est pas propriétaire de la marchandise.

Transport pour compte propre

Le transport pour « compte propre » des ménages et des entreprises correspond à la production faite par et pour eux-mêmes. Ce transport n'est pas réalisé par un prestataire de service (public ou privé) en échange d'un paiement, il ne donne pas lieu à livraison de service à autrui et sa valeur n'est pas observable sur un marché.

Le compte satellite s'écarte du cadre central de la Comptabilité nationale sur la notion de production. En effet, il intègre, en sus de la définition standard de la production de service vue comme livraison de ce service à autrui, le transport pour compte propre, dont il estime la valeur, en le considérant comme un transport autoproduit dit en « compte propre ». La voiture particulière est le moyen de transport majoritairement employé dans le cadre de la production des ménages pour compte propre.

Véhicule-kilomètre (veh-km)

Le véhicule-kilomètre correspond au mouvement d'un véhicule routier sur un kilomètre.

Voyageur-kilomètre (voy-km)

Produit du nombre de voyages par la distance moyenne parcourue. C'est aussi égal au produit du nombre de voyageurs par la distance moyenne parcourue par voyageur. Cette unité commune permet de comparer les différents modes de transport de voyageurs (à l'exception du transport maritime) et notamment de calculer les différentes parts modales. Dans l'aérien, le terme équivalent plus fréquemment usité est **le passager kilomètre transporté (PKT)**.

Tonne-kilomètre (t-km)

La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre. Cette unité commune permet de comparer les différents modes de transport de marchandises (à l'exception du transport maritime) et notamment de calculer les différentes parts modales.

A | TRANSPORT ET ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE**Branche et secteur**

Une branche (branche d'activité) regroupe des unités de production homogènes, c'est-à-dire qui fabriquent des produits (ou rendent des services) qui appartiennent au même item de la nomenclature d'activité économique considérée.

Un secteur regroupe des entreprises qui ont la même activité principale (selon la nomenclature d'activité économique considérée). L'activité d'un secteur n'est donc pas tout à fait homogène et comprend des productions ou services secondaires qui relèveraient d'autres items de la nomenclature que celui du secteur considéré.

En 2018, 89 % du chiffre d'affaires des entreprises des secteurs des transports et entreposage (divisions 49 à 52 de la NAF rév. 2) relève de la branche transports et entreposage *stricto sensu* et les 11 % restants relèvent d'autres branches.

Mais à un niveau plus fin de la nomenclature, il existe des différences importantes entre le CA des branches et celui des secteurs. C'est par exemple le cas pour le transport ferroviaire.

Branches utilisatrices de transport

Sous cette appellation sont regroupées les branches qui produisent des biens ou réalisent des services nécessitant du transport. Il s'agit de l'agriculture, sylviculture et pêche, des branches manufacturières (industries, cokéfaction et raffinage), de la construction et du commerce, réparation d'automobiles et de motocycles.

Brent

Le Brent est un pétrole assez léger, issu d'un mélange de la production de 19 champs de pétrole situés en mer du Nord. Il est coté à Londres. Malgré une production limitée, la cotation du Brent (avec le West Texas Intermediate - WTI) sert de prix de référence au niveau mondial.

Produit intérieur brut (PIB)

Valeur de tous les biens et services produits diminuée de la valeur des biens et services utilisés pour leur production. C'est un agrégat représentant le résultat final de l'activité de production des unités productrices résidentes, dont l'objet est de mesurer l'activité économique.

Il peut se définir de trois manières :

- la somme des valeurs ajoutées brutes des différents secteurs institutionnels ou des différentes branches d'activité, augmentée des impôts et diminuée des subventions sur les produits (lesquels ne sont pas affectés aux secteurs et aux branches d'activité) ;
- la somme des emplois finals intérieurs de biens et de services (consommation finale effective, formation brute de capital fixe, variations de stocks), augmentée des exportations, diminuée des importations ;

- la somme des emplois des comptes d'exploitation des secteurs institutionnels (rémunération des salariés, impôts sur la production) augmentée des importations et diminuée des subventions, excédent brut d'exploitation et revenu mixte.

B | DÉMOGRAPHIE DES ENTREPRISES

Auto-entrepreneur (auto-entreprise) devenu(e) micro-entrepreneur (microentreprise)

Le régime de l'« auto-entrepreneur » s'applique depuis le 1^{er} janvier 2009 aux personnes physiques qui créent ou possèdent déjà une entreprise individuelle pour exercer une activité commerciale, artisanale ou libérale (hormis certaines activités exclues), à titre principal ou complémentaire, et dont l'entreprise individuelle remplit les conditions du régime fiscal de la microentreprise et qui opte pour exercer en franchise de TVA.

Depuis le 19 décembre 2014, (loi Pinel du 18 juin 2014) le terme de « micro-entrepreneur » se substitue à celui d'« auto-entrepreneur ».

Ce régime doit être distingué à la fois du régime micro-fiscal (dit parfois régime fiscal de la microentreprise) ainsi que de la catégorie des microentreprises (*article 51 et décret n°2008-1354 de la loi de modernisation de l'économie (LME)*).

www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/auto-entrepreneur.htm

www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/regime-fiscal-micro-entrep.htm

<https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1079>

Création d'entreprise

La création d'entreprise est définie comme la mise en œuvre de nouveaux moyens de production. Concept harmonisé au niveau européen, une création d'entreprise correspond à l'apparition d'une unité légale exploitante n'ayant pas de prédécesseur. Ceci inclut les réactivations d'entreprises dont la dernière cessation remonte à plus d'un an et les reprises s'il n'y a pas continuité de l'entreprise.

Défaillance d'entreprise

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

Immatriculation (création) de microentreprise

Le nombre de créations de microentreprises intègre toutes les entreprises créées sous ce régime, qu'elles aient ou non effectivement démarré leur activité, y compris celles à qui ce régime a été refusé après la déclaration de création : le terme *immatriculation* est donc préférable à *création* pour ce régime particulier.

Taux de créations d'entreprises

Rapport entre les créations d'entreprises pour une année n et le nombre (stock) d'entreprises au 31/12/année $n-1$.

Taux de défaillances d'entreprises

Rapport entre les défaillances d'entreprises pour une année n et le nombre (stock) d'entreprises au 31/12/année $n-1$.

Remarques sur les sources utilisées pour les statistiques du nombre d'entreprises dans le chapitre B

Les données sur les nombres ou stocks d'entreprises figurant dans ce rapport sont issues de deux sources propriétés de l'Insee et gérées par l'Institut : *Insee-Sirene* et *Insee-Ésane*.

La fiche **B1. Démographie des entreprises**, avec des données cohérentes du nombre (stocks) d'entreprises et créations d'entreprises, utilise exclusivement la source *Insee-Sirene*.

Les autres fiches de la **partie B – Entreprises françaises de transport**, ayant une approche comptable utilisant la principale source comptable à disposition, à savoir **Insee-Ésane**.

Insee-Ésane estime aussi des nombres d'entreprises liés aux montants comptables mais ces nombres d'entreprises diffèrent de ceux publiés par **Insee-Sirene** pour diverses raisons (champ, définition, classement sectoriel, ...).

I) Insee-Sirene

Le répertoire Sirene (Système informatisé du répertoire national des entreprises et des établissements) identifie :

- a) *les entrepreneurs individuels exerçant de manière indépendante une profession non salariée (exemple : un commerçant, un médecin),*
- b) *les personnes morales de droit privé (exemple : une société anonyme) ou de droit public soumises au droit commercial (exemple : EDF),*
- c) *les institutions et services de l'État et les collectivités territoriales, ainsi que tous leurs établissements.*

Ces unités sont identifiées à l'aide du numéro Siren. Elles ne concernent donc pas uniquement des entreprises mais aussi des « unités morales ou juridiques » qui n'ont pas nécessairement une activité économique ou qui peuvent être créées à des fins fiscales ou autres.

Exemples de données issues de Insee-Sirene :

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/3973005> (Démographie des entreprises et des établissements pour l'année 2018)

ou encore <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2015204> (Créations d'entreprises Données trimestrielles du T4-2000 au T3-2020).

II) Insee-Ésane

Resane (Refonte des statistiques annuelles d'entreprises) est le système de l'Insee qui a refondu les comptes d'entreprises à partir de l'exercice 2008. Pour estimer ses comptes annuels, le dispositif Ésane (Élaboration des Statistiques Annuelles d'Entreprises) identifie la population d'entreprises présente dans le répertoire Sirene :

- la première phase consiste à identifier les Sirens qui sont réellement « actifs » (c'est-à-dire « vivants ») car l'actualisation de Sirene (avec notamment la déclaration de « morts » (cessations) nécessite du temps ;
- ensuite, il faut sélectionner parmi ces Sirens actifs, ceux qui ont une activité plus ou moins économique ;
- enfin, il faut corriger si nécessaire le code d'activité du Siren si celui-ci est inadéquat.

Une fois ce « nettoyage » terminé, les comptes annuels d'entreprises sont estimés en considérant les Sirens comme des entreprises.

a) Insee-Ésane (Siren : « unité légale »)

Dans un premier temps et dans la continuité de l'ancien système, l'Insee a publié les agrégats des comptes d'entreprises selon les secteurs d'activité des Sirens (« unités légales » dans la terminologie Insee) pour les exercices 2009 à 2013 : www.insee.fr/fr/statistiques/2409369?sommaire=2410634.

b) Insee-Ésane (« entreprise (au sens économique) »)

Depuis 2016, Ésane estime des données comptables selon une nouvelle définition de l'entreprise, au sens économique, préconisée par Eurostat : « L'entreprise est la plus petite combinaison d'unités légales qui constitue une unité organisationnelle de production de biens et de services jouissant d'une certaine autonomie de décision, notamment pour l'affectation de ses ressources courantes. ». Concrètement, l'entreprise est donc :

- soit une **unité légale** (entité juridique identifiée par son numéro Siren, qui peut être un entrepreneur individuel ou une société exerçant une fonction de production) indépendante (pour environ 92 % des Siren) ;
- soit un regroupement économiquement pertinent (intervenant sur le marché, regroupant l'ensemble des facteurs de production, ayant une autonomie de décision) d'unités légales appartenant à un même groupe de sociétés.

L'Insee publie donc des agrégats sectoriels annuels « n » selon le concept des entreprises profilées depuis l'exercice 2013 ainsi que des agrégats sectoriels annuels « n-1 (champ n) » depuis l'exercice 2012, disponibles sur le site de l'Insee : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4654487>

La source *Insee-Ésane* est désormais utilisée dans ce rapport.

B | COMPTES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT

Bénéfice Avant Intérêts, Impôts, Dépréciation et Amortissement (BAIIDA)

Le bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (BAIIDA) ou, en anglais, **e**arnings before interest, taxes, depreciation, and amortization (EBITDA) désigne le bénéfice d'une société avant que n'en soient soustraits les intérêts, les impôts et taxes, les dotations aux amortissements et les provisions sur immobilisations. Ce n'est pas un indicateur normalisé car le contenu peut différer d'une entreprise à une autre. On le trouve parfois sous un autre terme, OIBDA, operating income before depreciation and amortization, profit d'activité avant dotations aux amortissements et provisions. Il met en évidence le profit généré par l'activité indépendamment des conditions de son financement (les charges financières), des contraintes fiscales (impôts et taxes), et du renouvellement de l'outil d'exploitation (amortissements). Il est proche de l'excédent brut d'exploitation (EBE), à la différence que ce dernier est avant écritures relatives aux provisions d'exploitation (dotations et reprises de provisions sur stocks et créances clients).

Le bénéfice avant intérêts et impôts (BAII, earnings before interest, taxes, EBIT en anglais) figure généralement dans les comptes sous le nom de Operating Profit. Le BAII est donc très proche du résultat d'exploitation.

Le bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation, amortissement et loyers (BAIIDAL ou Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Rents (EBITDAR) en anglais). Cet agrégat est le même que le BAIIDA, à l'exception des loyers et des coûts de restructuration qui sont exclus des charges. Il est adapté aux secteurs finançant une part significative de leurs actifs au moyen de contrats de location opérationnelle, tels que ceux de l'aérien.

Comptes de l'ensemble du secteur

Les comptes des entreprises sont donnés par le dispositif É sane de l'Insee, qui succède au système unifié de statistiques d'entreprises (Suse) et aux enquêtes annuelles sur les entreprises (EAE). Le dispositif É sane combine des données administratives (fiscales et sociales) et des données obtenues à partir d'un échantillon d'entreprises (enquête sectorielle annuelle/ESA).

L'enquête sectorielle annuelle (ESA) aborde les thèmes de l'activité principale exercée, l'emploi, la répartition du chiffre d'affaires par produit ainsi que les modifications des conditions d'exercice de l'activité (restructurations). Cette enquête est adressée à environ 120 000 entreprises en France métropolitaine.

Capacité d'autofinancement (CAF)

La capacité d'autofinancement représente les ressources brutes restant à l'entreprise à l'issue de l'exercice. L'entreprise peut choisir soit de les distribuer, soit de les réserver au financement de ses investissements. Au contraire du résultat net comptable, elle ne prend pas en compte les flux se rapportant aux opérations d'appréciation ou de dépréciation du capital. La capacité d'autofinancement est le montant dégagé par l'activité de l'entreprise disponible pour financer des investissements.

Chiffre d'affaires (CA)

Le chiffre d'affaires représente le montant des affaires (hors taxes) réalisées par l'entreprise avec les tiers dans l'exercice de son activité professionnelle normale et courante. Il correspond à la somme des ventes de marchandises, de produits fabriqués, des prestations de services et des produits des activités annexes.

Consommation de capital fixe

C'est la dépréciation subie par le capital fixe au cours de la période considérée par suite d'usure normale et d'obsolescence prévisible.

Le terme « brut » dans les expressions comme « produit intérieur brut » ou « formation brute de capital fixe » signifie que la consommation de capital fixe n'a pas été soustraite. Quand on la soustrait de ces grandeurs, leur valeur est dite « nette ».

Consommations intermédiaires (CI)

Ce sont les valeurs des **biens** et **services** transformés ou entièrement consommés au cours du processus de production. L'usure des actifs fixes mis en œuvre n'est pas prise en compte ; elle est enregistrée dans la **consommation de capital fixe**.

Coût du personnel de conduite (dans le transport routier de fret)

Le coût du personnel de conduite intègre les salaires (et charges sociales) ainsi que les frais de déplacement. Pour plus d'information voir [CNR - Evolution des coûts de personnel de conduite - Janvier 2020.pdf](#).

Excédent brut d'exploitation (EBE)

Il est égal à la valeur ajoutée, diminué de la rémunération des salariés, des autres impôts sur la production (voir « **Impôts sur la production et les importations** ») et augmenté des subventions d'exploitation. Pour les entreprises individuelles, le solde du compte d'exploitation est le **revenu mixte**. L'excédent d'exploitation peut être calculé net, si l'on retranche la **consommation de capital fixe**.

Formation brute de capital fixe (FBCF)

La formation brute de capital fixe (FBCF) est constituée par les acquisitions moins les cessions d'actifs fixes réalisées par les producteurs résidents. Les actifs fixes sont les actifs corporels ou incorporels issus de processus de production et utilisés de façon répétée ou continue dans d'autres processus de production pendant au moins un an.

Impôts sur la production et les importations

Les impôts sur la production et les **importations** sont des versements obligatoires sans contrepartie, en espèces ou en nature, prélevés par les **administrations publiques** ou par les institutions de l'Union européenne (UE). Ces impôts sont dus quel que soit le montant des bénéfices obtenus. Ils comprennent les impôts sur les produits et les autres impôts sur la production.

Production

La production comprend le chiffre d'affaires (CA) et les productions stockées et immobilisées dont il faut retrancher les coûts d'achats des marchandises (= *achats de marchandises* + *variation de stock marchandises*). Dans les transports, production et CA sont comparables (en 2014 la production varie entre 73 % et 125 % du CA selon les sous-secteurs), ce qui n'est pas le cas par exemple dans le commerce où le coût d'achats des marchandises vendues est très important.

Résultat courant avant impôts (RCAI)

Le résultat courant avant impôts est égal aux produits d'exploitation (notamment les sommes reçues qui relèvent de l'activité de l'entreprise, soit les ventes de biens, prestations de services...)

+ quotes-parts de résultats sur opérations faites en commun : produits, au sens comptable du terme (par exemple, résultat des opérations faites par l'intermédiaire d'une société en participation)

+ produits financiers (intérêts courus, gains de change, revenus tirés des comptes en banque)

- charges d'exploitation (sommes versées en contrepartie de marchandises, approvisionnements, travaux et services consommés...)

- quotes-parts de résultats sur opérations en commun : charges au sens comptable du terme

- charges financières (par exemple : intérêts des emprunts, escomptes accordés à des clients, pertes de change supportées).

Taux d'autofinancement [CAF / FBCF]

Rapporte la capacité d'autofinancement à la formation brute de capital fixe

Taux d'épargne [CAF / VAb]

Rapporte la capacité d'autofinancement à la valeur ajoutée brute

Taux d'investissement [FBCF / VAb]

Rapporte la formation brute de capital fixe à la valeur ajoutée brute

Taux de marge brute [EBE / VAb]

Rapporte l'excédent brut d'exploitation à la valeur ajoutée brute

Taux de valeur ajoutée brute [VAb / CA]

Rapporte la valeur ajoutée brute au chiffre d'affaires

Valeur ajoutée brute (VAb)

Elle est égale à la valeur de la production diminuée de la consommation intermédiaire.

C | TRANSPORT, EMPLOI ET RÉMUNÉRATIONS

Convention collective

Le code du travail fixe les règles générales applicables aux relations de travail entre employeurs et salariés de droit privé. Dans ce cadre, les partenaires sociaux négocient des conventions qui viennent compléter le droit du travail. La convention collective couvre l'ensemble des conditions d'emploi, de formation professionnelle et de travail ainsi que les garanties sociales. Le champ d'application des conventions peut être interprofessionnel ou professionnel. Il s'agit dans ce dernier cas d'une convention ou d'un accord dit de branche.

Demandeurs d'emploi

Les **demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM)** sont les personnes inscrites à Pôle emploi à la fin du mois ou du trimestre considéré.

Les catégories de demandeurs d'emploi

Les demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi sont regroupés en différentes catégories, conformément aux recommandations du rapport du Conseil national de l'information statistique (Cnis) sur la définition d'indicateurs en matière d'emploi, de chômage, de sous-emploi et de précarité de l'emploi (rapport n° 108 - septembre 2008).

Il existe cinq catégories statistiques qui regroupent les demandeurs d'emploi en fonction de leur position actuelle face à l'emploi (catégories A à E). Dans les fichiers administratifs de Pôle emploi, huit catégories de demandeurs d'emploi sont utilisées (catégories 1 à 8). Ces dernières catégories ont été définies par arrêté (arrêté du 5 février 1992 complété par l'arrêté du 5 mai 1995). Depuis le mois de mars 2009, les publications sont fondées sur les catégories statistiques et non plus sur les catégories administratives.

Le tableau suivant présente les catégories utilisées à des fins de publication statistique à partir de mars 2009 et la correspondance avec les catégories administratives auxquelles Pôle emploi a recours dans sa gestion des demandeurs d'emploi.

Catégories statistiques		Catégories administratives
Catégorie A	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, sans emploi	Catégories 1, 2 et 3 hors activité réduite
Catégorie B	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite courte (i.e. de 78 heures ou moins au cours du mois).	Catégories 1, 2 et 3 en activité réduite
Catégorie C	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite longue (i.e. de plus de 78 heures au cours du mois).	Catégories 6, 7 et 8

annexes

Catégorie D	Demandeurs d'emploi non tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi (en raison d'un stage, d'une formation, d'une maladie...), sans emploi	Catégorie 4
Catégorie E	Demandeurs d'emploi non tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, en emploi (par exemple : bénéficiaires de contrats aidés).	Catégorie 5
Catégories A, B et C	Demandeurs d'emploi immédiatement disponibles pour occuper un emploi, tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi.	Catégories 1, 2, 3, 6, 7 et 8

La notion de demandeur d'emploi inscrit à Pôle emploi est différente de celle de chômeur au sens du Bureau international du travail (BIT) : certains demandeurs ne sont pas considérés comme chômeurs au sens du BIT et inversement certains chômeurs au sens du BIT ne sont pas inscrits à Pôle emploi.

Les **demandes d'emploi enregistrées** (DEE) sont le flux des inscriptions à Pôle emploi de demandeurs d'emploi, sur une période donnée (le mois, le trimestre).

Les **offres d'emploi collectées** (OEC) sont le flux des offres collectées par Pôle emploi sur une période donnée (le mois, le trimestre).

L'**indicateur de tension** est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées au nombre de demandes d'emploi enregistrées en catégorie A sur une même période (OEC/DEE). Il s'analyse en évolution car son niveau diffère sensiblement selon les métiers qui ont des modes de recrutement et un degré de recours aux offres d'emploi collectées par Pôle emploi différents.

L'**emploi salarié en moyenne annuelle** est la moyenne des quatre niveaux d'emploi salarié de fin de trimestre, eux-mêmes estimés selon la méthode décrite sur la fiche C1.

L'**emploi intérimaire en équivalent emplois à temps plein** (ETP) sur l'année est le rapport du nombre total de semaines de travail réalisées par les intérimaires au nombre total de semaines ouvrées d'une année. Par convention, ce nombre est fixé à 52 semaines. Cette convention de calcul conduit à sous-estimer légèrement l'ETP, dans la mesure où une partie des missions ne comptabilise pas les périodes de congés. On pourra parler de « volume de travail temporaire » pour désigner l'ETP.

L'**emploi non salarié** se distingue de l'emploi salarié par l'absence de contrat de travail, et de lien de subordination juridique permanente à l'égard d'un donneur d'ordre. Sont concernés, d'une part, les auto-entrepreneurs (AE) et, d'autre part, les non-salariés ou indépendants « classiques » (*i.e.* hors AE). Ces derniers sont pour l'essentiel des entrepreneurs individuels ou des gérants majoritaires de sociétés à responsabilité limitée.

Pouvoir d'achat

Le pouvoir d'achat désigne ce que l'on peut consommer ou épargner avec son revenu. Pour connaître l'évolution du pouvoir d'achat, il faut connaître l'évolution des prix, mais aussi l'évolution des revenus : si les revenus augmentent plus vite que les prix, le pouvoir d'achat augmente.

Salaire moyen par tête (SMPT)

Le salaire moyen par tête (SMPT) est calculé en rapportant la masse salariale à l'effectif salarié en moyenne annuelle. Il est issu des données de l'Acosss disponibles pour l'année 2017.

D2 | ÉMISSIONS

Gaz à effet de serre (GES)

Les six GES du panier de Kyoto sont les suivants : dioxyde de carbone (CO₂), méthane (CH₄), protoxyde d'azote (N₂O), hexafluorure de soufre (SF₆), hydrocarbures (HFC) et perfluorocarbures (PFC).

CO₂e = Équivalent CO₂ = unité permettant d'exprimer l'impact de tous les gaz à effet de serre dans une unité de mesure commune. Cette unité s'appuie sur le potentiel de réchauffement global d'une masse d'un gaz à effet de serre (CH₄, N₂O ou gaz fluorés) calculé relativement à une même masse de CO₂.

Polluants atmosphériques

Les polluants émis majoritairement par les transports sont les oxydes d'azote (NO_x), le cuivre (Cu), le zinc (Zn) et le plomb (Pb). Les transports émettent également d'autres polluants mais dans des proportions plus faibles : par exemple des particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀), inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}) et inférieur à 1 µm (PM₁).

Soute maritime

Une soute est la partie d'un bateau aménagée dans l'entrepont ou la cale où l'on entrepose le matériel ou les provisions et les vivres.

Soute aérienne

On appelle soute la partie d'un avion située dans le fuselage où l'on entrepose des bagages ou du matériel et tout réduit aménagé au-dessous ou au-dessus du sol pour entreposer du combustible.

D3 | ACCIDENTALITÉ

Agglomérations

On entend par « Agglomérations », l'ensemble des réseaux (sauf les autoroutes) situés à l'intérieur d'une agglomération au sens du Code de la route (parties de routes, c'est-à-dire l'ensemble des sections situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau (sauf les autoroutes), situé hors agglomération, constitue la catégorie « hors agglomérations ». Les « autoroutes » constituent un milieu à part entière.

Accident corporel

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- provoque au moins une **victime**, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
- survient sur une voie (publique ou privée) ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

Pour chaque accident corporel, deux types d'usagers sont distingués : les **indemnes** et les **victimes**.

Usagers d'un accident corporel			
Indemnes	Victimes		
	Blessés		Tués
	Blessés légers	Blessés hospitalisés	

Indemnes

Les usagers indemnes sont les usagers impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical.

Victimes

Ce sont les usagers impliqués non indemnes. Parmi les victimes, sont distingués :

- les personnes **tuées** : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;
- les blessés : victimes non décédées, dont l'état nécessite des soins médicaux (c'est-à-dire prodigués par un professionnel de la santé, quel que soit le cadre de ces soins : hôpital, cabinet médical, voire sur place).

Blessés

Ce sont parmi les victimes, des victimes non **tuées** parmi lesquelles sont distingués :

- les blessés **légers**, dont l'état nécessite un soin médical mais qui, en cas d'hospitalisation, ne sont pas hospitalisés plus de 24 heures.
- les blessés **hospitalisés**, dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation.

Tués (personnes tuées)

Les personnes tuées sont les victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident. Cette définition européenne est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005 permettant à la France de se comparer avec ses voisins européens. Avant le 1^{er} janvier 2005, le nombre de décès consécutifs à des accidents de la route, collecté en France, était le nombre de morts constatés dans les 6 jours qui suivent l'accident.

Le taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée est le pourcentage de véhicules ayant dépassé la vitesse maximale autorisée qui diffère selon la catégorie de la route et le type de véhicule.

Zones de sécurité

Les zones de sécurité (« Search and Rescue » SAR en anglais) sont des zones de responsabilité de sauvetage que les États ont déclarées auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI). En France, cette mission est dévolue aux Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), responsables du sauvetage de la vie humaine de la plage jusqu'à la limite de la zone de responsabilité française.

Accidents aériens

Champ : accidents corporels sur le territoire français métropolitain, quelle que soit la nationalité de l'avion, couvrant :

- le transport public ou l'aviation commerciale (avions et hélicoptères des compagnies aériennes) ;
- l'aviation générale (avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés, privés) ;
- le travail aérien (avions, hélicoptères et ULM des sociétés et des privés pour épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, hélitreuillage, etc.)

Dans le cas de collisions entre deux aéronefs ou plus, il y a autant d'occurrences que d'aéronefs impliqués. Les accidents corporels regroupent les blessures mortelles ou graves. Sont exclues les blessures légères, non prises en compte par l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale).

Accidents ferroviaires

Champ : accidents se produisant sur le réseau ferré national (RFN) pouvant se décomposer en collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies ou autres.

La définition retenue correspond aux indicateurs de sécurité communs (ISC) qui comptabilisent, pour chaque catégorie d'accidents, les accidents dits significatifs, c'est-à-dire : « tout accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages significatifs au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation. Les accidents survenus dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts sont exclus. »

À partir du 1^{er} janvier 2009, la définition des accidents est modifiée en excluant désormais les suicides et tentatives de suicides.

Morts (ou « tués ») : voyageurs, agents en service et autres ouvriers travaillant sur le réseau ferré national et victimes routières des accidents aux passages à niveau, décédés dans les 30 jours suivant l'accident.

Blessés graves : personnes hospitalisées plus de 24 heures (mais non décédées dans les 30 jours suivants).

Accident de personne : tout accident d'une ou plusieurs personne(s) subissant une collision avec un véhicule ferroviaire, une partie du véhicule ou un objet détaché du véhicule. Sont prises en compte les personnes qui tombent de véhicules ferroviaires ainsi que les personnes qui tombent ou qui sont heurtées par des objets non fixés pendant leur voyage à bord.

Accidents maritimes

Le bilan humain est fixé dès la clôture de l'opération de sauvetage. Tout nouvel élément comme la découverte de corps vient modifier le statut de la victime de « disparu » en « mort » si le lien est avéré avec une opération du CROSS.

E | TRANSPORT DE MARCHANDISES

Transport intérieur de marchandises

Les transports intérieurs sont les transports ou la portion des transports réalisés sur le territoire d'un État donné (indépendamment du pavillon du véhicule et de l'origine ou de la destination de la marchandise et du véhicule). Ainsi, en France, outre les transports nationaux, les transports intérieurs comptabilisent la seule partie des transports internationaux réalisée sur le territoire français.

Transport national de marchandises

Transport entre un lieu de chargement et un lieu de déchargement situés dans le même pays, quel que soit le pavillon du véhicule (routier, ferroviaire ou fluvial).

Transport international de marchandises

Transport entre un lieu de chargement et un lieu de déchargement situés dans deux pays différents.

Cabotage

Transport national effectué par un véhicule immatriculé dans un autre pays.

Transport routier de marchandises

Activité consistant à transporter des biens en faisant rouler des véhicules routiers.

Deux modalités sont considérées pour le transport routier de marchandises (TRM) :

- le TRM restreint comprend : le TRM de proximité (NAF rév.2 : 49.41B) et le TRM interurbain (49.41A) ;
- le TRM élargi comprend aussi la location avec conducteur (49.41C), la « messagerie, fret express » (52.29A).

Jauge brute

Dimensions hors tout d'un navire, déterminées conformément à la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires. Cette mesure s'exprime en tonneaux de jauge brute ou tonneaux ou en mètres cubes. Un tonneau de jauge brute vaut 100 pieds cubes, soit environ 2 832 m³.

Roulier (navire) dénommé Ro-Ro

Un roulier est un navire utilisé pour transporter entre autres des véhicules, chargés grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. On les dénomme aussi Ro-Ro, (de l'anglais Roll-On, Roll-Off, littéralement « roule dedans, roule dehors ») pour faire la distinction avec les navires de charge habituels où les produits sont chargés à la verticale par des grues. L'appellation Ro-Ro fait référence avant tout à la technique de manutention : on charge et décharge les colis en les faisant rouler depuis la rampe Ro-Ro portuaire (quand elle existe) vers la rampe mobile du navire, ce qui permet ainsi de conduire tout ce qui est roulant dans le garage du navire ou de l'en évacuer dans l'autre sens. Le Ro-Ro est particulièrement adapté au transport de camions, de semi-remorques, de tracteurs, de pelleteuses, etc... Il est également adapté au transport de conteneurs ou de caisses mobiles acheminés dans le garage du navire au moyen de chariots à fourche ou de remorques esclaves (plus familièrement appelés *mafis* du nom de la société allemande qui les a conçues).

Tonnage de port en lourd

Le port en lourd d'un navire représente le chargement maximal qu'il peut emporter sans le mettre dans une position dangereusement basse dans l'eau. Il est égal à la différence, exprimée en tonnes, entre, d'une part, le déplacement d'un navire en calaison franc-bord d'été dans une eau d'un poids spécifique de 1,025 et, d'autre part, le poids du navire à vide, c'est-à-dire le déplacement, exprimé en tonnes, du navire sans cargaison, sans combustible ni huile de graissage, sans eau de ballastage, sans eau fraîche ni eau potable dans les réservoirs, sans provisions consommables, sans passagers ni équipage ni leurs effets.

Entrepôt ou plateforme logistique (EPL)

Par entrepôt ou plateforme logistique, on entend tout espace dédié à l'entreposage, ainsi qu'aux opérations logistiques telles que la préparation de commandes, le conditionnement, la réception ou l'expédition de marchandises, etc. Si la grande majorité des EPL sont des bâtiments fermés, certains peuvent être à l'air libre. C'est le cas, par exemple, des entrepôts de véhicules ou de matériaux de construction. Enfin, un EPL peut aussi être situé dans un établissement dont l'activité principale n'est pas la logistique : par exemple, un entrepôt qui alimente une usine située sur le même site.

Aire logistique dense

Pour illustrer la concentration géographique des opérations logistiques, le Cerema, en collaboration avec le SDES, a défini statistiquement des « aires logistiques », à partir des coordonnées géographiques des EPL de plus de 5 000 m². Une aire logistique dense correspond à un regroupement d'au moins trois EPL distants de moins de deux kilomètres.

Aire logistique élargie

La définition précédente de l'aire logistique permet de repérer au niveau régional ou d'une agglomération les fortes concentrations d'EPL. Pour une analyse au niveau national, cette définition peut être trop restrictive. Sous le même modèle que l'aire logistique, on définit alors « une aire logistique élargie » comme étant un regroupement d'au moins trois entrepôts distants de moins de six kilomètres.

F | TRANSPORT DE VOYAGEURS

Autorité organisatrice de transport (AOT)

Une autorité organisatrice de transports (AOT) est une des collectivités auxquelles la loi d'orientation pour les transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (Loti) a confié la mission d'organiser les transports. Les communes, ou plus souvent leurs regroupements, sont autorités organisatrices des transports urbains. Elles en assurent l'exploitation directe en régie ou bien la délèguent à des sociétés privées. Elles participent à l'équilibre financier des services grâce notamment au **versement transport** prélevé sur la masse salariale des entreprises situées dans leur **périmètre des transports urbains (PTU)**. Les départements sont autorités organisatrices des transports non urbains sur leur territoire. Les régions sont autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux.

La mise en cohérence de l'action des AOT (région pour les TER, conseil départemental pour les autocars, et une ou plusieurs intercommunalités) à l'intérieur des aires urbaines, peut passer par la création d'un syndicat mixte des transports, auquel les différentes AOT délèguent leur compétence sur le territoire concerné.

Depuis la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, l'**Autorité organisatrice de la mobilité (AOM)** remplace l'Autorité organisatrice de transport (AOT).

Transport intérieur de voyageurs

Les transports intérieurs sont les transports ou la portion des transports réalisés sur le territoire d'un État donné (indépendamment de la nationalité des personnes et du véhicule, et de l'origine ou de la destination des personnes et du véhicule). Ainsi, en France, les transports intérieurs de voyageurs comptabilisent la seule partie des transports internationaux réalisée sur le territoire français : par exemple, seuls les kilomètres parcourus sur le territoire français par les lignes ferroviaires internationales (comme Eurostar ou Thalys) sont prises en compte.

Versement mobilité transport

Le versement mobilité transport est une contribution locale des entreprises qui permet de financer les transports en commun. Il est perçu par l'Urssaf qui le reverse ensuite aux collectivités territoriales en charge des transports (commune, département, région).

F2 | TRANSPORT COLLECTIF URBAIN

Île-de-France Mobilités (ex-Stif)

L'organisation des transports en Île-de-France constitue une exception puisqu'elle est fixée par le décret du 14 novembre 1949 et non par la loi d'orientation pour les transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (Loti) qui ne s'y applique pas. Île-de-France Mobilités (ex-Stif) est l'actuelle autorité organisatrice de l'ensemble des transports de voyageurs en Île-de-France.

Kilomètres produits

Nombre de kilomètres effectués, y compris « haut-le-pied », par l'ensemble des véhicules pour tous les services du réseau urbain (services réguliers ordinaires, services spéciaux ou occasionnels), y compris la sous-traitance. Pour les métros et les tramways, les kilomètres sont comptabilisés par rame et non par voiture.

Les kilomètres « **haut-le-pied** » sont ceux effectués à vide par les véhicules de transport collectif en dehors des services, entre les dépôts et les terminus par exemple.

- Densité de la production kilométrique

Rapport entre la totalité des kilomètres produits (mesurée en véhicules-kilomètres) d'un PTU et la superficie de ce PTU (en km²).

- Offre kilométrique

Rapport entre la totalité des kilomètres produits à l'intérieur d'un PTU et la population de ce PTU.

- Places-kilomètres offertes (PKO)

Produit des kilomètres parcourus (par l'ensemble des véhicules) par la capacité de ces véhicules. Comme l'offre kilométrique, il s'agit d'un indicateur permettant de mesurer l'offre de transport faite aux usagers.

Périmètre de transport urbain (PTU)

Une ou plusieurs communes réunies au sein d'une structure intercommunale pour l'organisation d'un service de transport public urbain. La collectivité locale compétente est désignée comme autorité organisatrice de transports urbains (AOTU). Depuis la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, le périmètre de transports urbains (PTU) devient le **ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité**.

Classes des réseaux de transports collectifs urbains, définies par l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) :

- Grands réseaux ou réseaux de classe 1 : réseaux des agglomérations de plus de 250 000 habitants ;
- Réseaux intermédiaires ou réseaux de classe 2 : réseaux des agglomérations de 100 000 à 250 000 habitants ;
- Petits réseaux ou réseaux de classe 3 : réseaux des agglomérations de moins de 100 000 habitants.

Dans ce rapport, la classification retenue est différente de celle définie par l'UTP, du fait du nombre trop important de réseaux des agglomérations de moins de 100 000 habitants :

- Grands réseaux ou réseaux de classe 1 : réseaux des agglomérations de plus de 100 000 habitants (avec ou sans TCSP « lourd ») ;
- Réseaux intermédiaires ou réseaux de classe 2 : réseaux des agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants ;
- Petits réseaux ou réseaux de classe 3 : réseaux des agglomérations de moins de 50 000 habitants.

Transports collectifs en site propre (TCSP)

Il s'agit d'un système de transport public de voyageurs, utilisant une voie ou un espace affectés à sa seule exploitation, bénéficiant généralement de priorités aux feux et fonctionnant avec des matériels allant des autobus aux métros, en passant par les tramways.

- Bus à haut niveau de service (BHNS)

Le BHNS est un transport collectif en site propre (TCSP) caractérisé par un véhicule routier répondant au code de la route (limité à 24,5 mètres en longueur). Par une approche globale (matériel roulant, infrastructure, exploitation), le BHNS assure un niveau de service continu supérieur aux lignes de bus conventionnelles (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité) et s'approche des performances des tramways. Le bus est ici considéré dans sa conception la plus large. Il peut être guidé (guidage matériel ou immatériel) ou non guidé, à motorisation thermique, électrique ou hybride.

Transports collectifs en site propre « lourd » (TCSP lourd)

On parle de TCSP « lourd » pour désigner les métros et les tramways afin de les distinguer des autobus notamment.

F4 | TRANSPORT AÉRIEN**Liaisons radiales (Île-de-France - province)**

Liaisons aériennes entre Paris-CDG ou Paris-Orly et les autres aéroports métropolitains.

Liaisons transversales (province - province)

Liaisons entre aéroports métropolitains hors Paris-CDG et Paris-Orly.

Mouvement commercial

Vol de transport public. Les mises en places, les vols circulaires, les vols d'entraînement ou les vols gouvernementaux en sont exclus.

Passager local

Passager au départ ou à l'arrivée sur un aéroport, hors transit.

Passager kilomètre transporté (PKT)

Produit du nombre de passagers transportés par la distance moyenne parcourue par passager. Cette unité est équivalente au **voyageur-kilomètre** (voy-km) utilisé plus généralement pour les autres modes de transport (routier et ferroviaire).

Transit

Au regard d'un aéroport et sur un même numéro de vol, passager originaire d'une escale antérieure et à destination d'une escale ultérieure.

Vol

Parcours d'une ou plusieurs étapes consécutives repérées par un même numéro de vol et une même date.

F6 | LE VÉLO**Aménagement cyclable**

Tout aménagement (de voirie ou non, ponctuel ou linéaire) spécifiquement destiné aux cyclistes et n'étant pas destiné, par conception, à être utilisé par d'autres usagers, sauf si un partage est explicitement prévu. Les aménagements cyclables comprennent les voies cyclables, mais également la signalisation ou le stationnement. Ils visent à sécuriser les déplacements des cyclistes en milieu urbain comme en milieu rural.

- **Bande cyclable**¹ : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.

- **Piste cyclable**¹ : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues.

- **Voie verte**¹ : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.

- **Zone de rencontre**¹ : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

- **Zone 30**¹ : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

(1) Code de la route, article R110-2, modifié par décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010 - art. 2.

Double sens cyclable

Sens unique classique pour les véhicules motorisés, mais ouvert à la circulation des cyclistes dans les deux sens.

Sas pour cyclistes aux carrefours à feu

Espace de sécurité délimité entre le feu tricolore et la ligne d'arrêt des véhicules réservé aux cyclistes. Il permet de se placer devant les véhicules à l'arrêt pour tourner en sécurité à gauche au carrefour et pour être visible des automobilistes qui tournent à droite.

Vélo à assistance électrique (VAE)

Le VAE est un vélo équipé d'un moteur électrique, alimenté par une batterie rechargeable sur une simple prise de courant. Il impose cependant de pédaler. Le moteur accompagne le mouvement et facilite le franchissement des difficultés : côte, vent de face ou distance.

Vélo en libre-service (VLS)

Les services de vélos en libre-service (VLS) correspondent à une location de vélos de courte durée où le vélo peut être emprunté à une station sur l'espace public de manière automatisée 24 h/24, 7 j/7 pour la durée de son déplacement. Le cycliste peut prendre et déposer son vélo à des endroits distincts : c'est le principe du "One-way".

Véloroute

Itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, continu (sans interruption, y compris dans les villes), adapté à la circulation à vélo (sécurité, balisage).

G | BILAN DE LA CIRCULATION

Immatriculation

Mouvement de mutation d'un véhicule avec émission d'un certificat d'immatriculation. Ces mouvements incluent les immatriculations de véhicules neufs (première mise en circulation du véhicule), ainsi que les immatriculations de véhicules d'occasion (changement de propriétaire depuis la première mise en circulation).

À compter d'avril 2009, les véhicules bénéficient d'une immatriculation à vie. Cela n'affecte pas la définition statistique des immatriculations, qui concernent les véhicules neufs ou les ventes de véhicules d'occasion bien que ces derniers ne changent pas de numéro. Ces mouvements sont relatifs à la série dite normale, c'est-à-dire

annexes

hors véhicules en transit temporaire, en immatriculation temporaire, militaires ou de l'administration civile de l'État.

Circulation intérieure

Trafic réalisé sur le réseau routier métropolitain par les véhicules immatriculés en France et ceux immatriculés à l'étranger.

Parc roulant

Un véhicule est réputé en circulation s'il est en règle vis-à-vis du contrôle technique et si aucune opération n'a été enregistrée sur le certificat d'immatriculation indiquant une sortie de parc : destruction, vente ou déménagement à l'étranger, déclaration de véhicule endommagé à la suite d'un accident, déclaration de vol ou vente à un professionnel du commerce automobile. Une sortie du parc en circulation n'est pas forcément définitive, à l'exception de la destruction d'un véhicule.

Parc moyen

Les véhicules entrés ou sortis du parc au cours de l'année sont comptabilisés au prorata du temps auquel ils ont appartenu au parc roulant. Par exemple, un véhicule immatriculé le 1^{er} mars 2020 comptera pour 10/12^e.

Parcours moyens

Moyenne des kilométrages effectués sur l'année par les véhicules appartenant au parc roulant moyen. Les kilométrages sont estimés à partir de l'information relevée au compteur des véhicules lors des contrôles techniques.

Véhicule

Un véhicule est un engin mobile, qui permet de déplacer des personnes ou des marchandises d'un point à un autre. On distingue :

- les véhicules à moteur (voitures, camions, avions, etc.) ;
- les véhicules destinés à être tractés par des véhicules à moteur (remorques, barges, wagons, etc.) ;
- les autres véhicules incluant ceux à motorisation humaine (vélo, diable, etc.), animale (charrette) ou à propulsion naturelle (éolienne, gravitationnelle - voiliers, planeurs).

Dans le cas des véhicules destinés au transport de voyageurs, on distingue les véhicules à usage principalement individuel (voiture, cyclomoteur, vélo, trottinette, skateboard, skis, etc.) des véhicules à usage collectif (autocar, péniche, train, etc.).

Véhicule utilitaire

Dans la présente publication, les véhicules utilitaires regroupent les autobus et les autocars, les camions et les camionnettes, les tracteurs routiers, les véhicules automoteurs spécialisés.

On distingue les véhicules utilitaires légers (moins de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) et utilisables avec un permis de conduire B) des autres véhicules utilitaires.

Véhicule automoteur spécialisé (Vasp)

Cette dénomination désigne un véhicule à moteur destiné à des usages complémentaires au transport. Exemple : ambulances, bennes à ordures ménagères, camping-cars, grues routières, véhicules d'incendie, etc.

Camion

Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et de moins de 3,5 tonnes de PTAC.

annexes

Tracteur routier

Véhicule à moteur dépourvu de caisse (par conséquent, non susceptible de contenir des marchandises) dont la vocation est de tirer des semi-remorques ou tout autre véhicule routier non automobile.

Les tracteurs agricoles ne sont pas inclus dans cette catégorie.

Remorque

Véhicule non automoteur sur roues, destiné à être tracté par un autre véhicule.

Semi-remorque

Véhicule routier non automoteur destiné au transport de marchandises sans essieu avant, conçu de manière à ce qu'une partie du véhicule et une partie importante de son chargement reposent sur le tracteur routier.

Camionnette

Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et de moins de 3,5 tonnes de PTAC.

VUL (définition retenue dans ce rapport)

Véhicule de moins de 3,5 tonnes de PTAC, n'ayant ni siège arrière ni point d'ancrage de sièges arrière. Il peut s'agir d'une camionnette, d'un fourgon, d'un dérivé de voiture particulière. Les carrosseries peuvent être aménagées pour des utilisations particulières (exemple : bennes).

Motocycle

Les motocycles comprennent : les tricycles à moteur, les quadricycles à moteur, les motocyclettes légères dont la puissance maximale nette n'excède pas 11 kW et dont la cylindrée n'excède pas 125 cm³, les motocyclettes autres que légères de puissance maximale comprise entre 11 kW et 25 kW, et de puissance maximale nette/poids en ordre de marche inférieure ou égale à 0,16 kW/kg, les motocyclettes de puissance maximale supérieure à 25 kW.

Voiturette

Véhicule (cyclomoteurs carrossés à plus de deux roues) dont la cylindrée est inférieure à 50 cm³ pour les véhicules à essence, ou dont la puissance n'excède pas 4 kW pour les véhicules fonctionnant à un autre carburant que l'essence.

Réseau routier

Le réseau routier comprend le réseau national (autoroutes concédées, autoroutes interurbaines, autoroutes et voies rapides urbaines, routes nationales), les autres routes (départementales, communales).

réunions

Comptes rendus des réunions

- Réunion sur les comptes des transports du 7 février 2020
- Réunion plénière du 19 novembre 2020



Compte rendu de la réunion sur les comptes des transports du 07 février 2020

Sous la présidence de

M. ROCHE, président de la section Mobilités et Transports du CGEDD, vice-président de l'ancienne Commission des comptes des transports de la Nation

Liste des participants :

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer	(DGITM)	Mme PENG-CASAVECCHIA
Direction générale de l'aviation civile	(DGAC)	M. GUITTET
Direction générale du Trésor	(DGT)	M. CREMEL
Institut national de la statistique et des études économiques	(Insee)	Mme ANDRIEUX Mme RIVALIN
Association des utilisateurs de transport de fret	(AUTF)	Mme CORNET-AMBROISE
Régie autonome des transports parisiens	(RATP)	M. LE PETIT
Union des Transports Publics et ferroviaires	(UTP)	Mme LOPES D'AZEVEDO
Régions de France	(ARF)	M. HERRGOTT
Comité national routier	(CNR)	M. GIRET
Union Routière de France	(URF)	M. AZUAR
Comité des constructeurs français d'automobiles	(CCFA)	Mme GUILLON
Fédération nationale des transports routiers	(FNTR)	Mme LOPEZ
Île-de-France Mobilités	(IDFM)	M. MAHIEU
Fédération nationale des usagers des transports	(FNAUT)	Mme GHEMARD
Union interfédérale des transports de la confédération générale du travail	(CGT-UIT)	M. LE MERRER
Fédération des transports et de la logistique	(FO-UNCP)	M. GENON M. LEFEBVRE
Agence de financement des infrastructures de transport de France	(AFITF)	M. JOSSET
Autorité de régulation des transports	(ART)	M. COULY
Autorité de la qualité de service dans les transports	(AQST)	M. SAUVANT
Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique	(Citepa)	M. ANDRÉ
Fédération nationale du transport de voyageurs	(FNTV)	Mme MARESCHAL
Observatoire national interministériel de la sécurité routière	(ONISR)	M. QUANCARD
Union des aéroports français et francophones associés	(UAF et FA)	Mme SUESCUN
Université Gustave Eiffel	(UGE)	M. MADRE
Personnalités qualifiées		Mme DUPONT M. LATERRASSE M. SAVY

Pour le service de l'économie verte et solidaire (SEVS ex- SEEIDD):

Mme CLEMENT, Mme JOLLY, M. MARCUS, M. MEUNIER, M. HIDALGO, Mme NIAY, M. DOMERGUE, M. ROUCHAUD.

Pour le service des données et études statistiques (SDES):

M. MOREAU, Mme BESSIERE, M. BROUILLET, M. COLUSSI, M. DRUILLE, M. GREFFET, Mme GUILLON, Mme JALUZOT, Mme LARRIEU, M. LEZEC, M. RAGEAU, Mme RICCROCH, Mme SARRON (secrétaire de la Commission), M. TREVIEN.

Excusés: M. DU CREST (DGITM), Mme CAILLAUX (SNCF), Mme DABLANC (Université Gustave Eiffel), M. NI (France Stratégie), M. TASKA (SEVS), M. WAHL (La Poste), M. WEMELBEKE (SDES).

M. Roche remercie Mme Ricroch, rapporteur de la commission des comptes qui a rejoint la DREES au 1^{er} janvier 2020, ainsi que M. Bruno Druille en charge de la logistique de la commission et qui rejoint la Dreal de Montpellier, pour le travail qu'ils ont réalisé ces dernières années pour la CCTN. Il remercie également de sa présence M. Sylvain Moreau, qui a rejoint l'Insee au 1^{er} février 2020 et qui sera prochainement remplacé dans sa fonction de chef de service du SDES. Pierre-Alain Roche revient ensuite sur l'évolution récente du cadre juridique dans lequel s'inscrivent les Commissions des comptes. Celles-ci ont en effet été supprimées fin 2019 dans l'ensemble du périmètre ministériel, dans un mouvement général de réduction du nombre des commissions. Sont ainsi concernées trois commissions : celles du logement, du transport, et de l'environnement. Mais une commission aussi active que celle du transport trouvera naturellement un relais dans une nouvelle instance. Pierre-Alain Roche souligne, comme il l'avait déjà mentionné dans l'avant-propos des comptes de l'année dernière, que les commissions des comptes jouent un rôle important dans la qualité de la production statistique, l'orientation des études qui sont conduites et qu'elles sont des lieux d'échanges d'information appréciés par toutes les parties. Depuis la suppression de ces commissions, une nouvelle modalité d'organisation est à l'étude. Pierre-Alain Roche passe la parole à M. Sylvain Moreau pour présenter ces éléments.

M. Moreau (SDES) indique que, de façon concomitante à la suppression des commissions des comptes du pôle ministériel, il a été demandé d'examiner l'opportunité de les regrouper dans une seule instance qui permettrait d'y traiter les problématiques transverses. En effet, au sein de chaque commission, outre les productions des comptes proprement dites, il peut y avoir certaines problématiques transverses, notamment en ce qui concerne l'environnement, l'aménagement du territoire, les émissions de gaz à effet de serre. Il est ainsi envisagé de faire évoluer le Conseil économique du développement durable (CEDD), instance présidée par la ministre de l'environnement dont la vice-présidence est assurée par Dominique Bureau. Composé d'économistes indépendants et reconnus du monde académique et de l'expertise publique ou privée, il a pour mission d'éclairer, par la confrontation des analyses économiques, l'élaboration et l'évaluation des politiques du ministère. Ce conseil deviendrait une Commission économique du développement durable, à laquelle seraient rattachées quatre formations permanentes, qui reprendraient les missions des actuelles commissions des comptes : logement, transport, environnement. Une formation énergie serait créée, au sein de laquelle serait présenté le bilan de l'énergie, que ce soit le bilan physique et le bilan économique. Cette commission économique du développement durable serait présidée par une personnalité qualifiée reconnue pour ses compétences en termes d'économie de l'environnement. Les travaux de cette commission qui regrouperait des économistes et des personnalités qualifiées seraient nourris par des données statistiques issues de chacune des formations. Le décret de création de cette commission et des formations qui y seront rattachées ainsi que les arrêtés précisant les membres des formations sont en cours d'élaboration. Il est souhaité qu'ils puissent être adoptés avant la prochaine réunion des formations. Un partage des tâches entre ce qui relève de la commission et ce qui relève des formations sera vraisemblablement à prévoir. Notamment certains éléments du rapport des transports qui va très au-delà des comptes pourraient être discutés au sein de la formation puis présentés à la commission économique du développement durable.

M. Roche précise qu'il est proposé de maintenir la production des comptes sectoriels, et que dans l'hypothèse de cette nouvelle organisation chacune des formations serait en responsabilité des comptes sectoriels de son domaine. La formation transport garderait ainsi son rôle majeur de délibération sur les comptes annuels. Les arrêtés de désignation des membres de chacune des formations seraient signés par les ministres en charge. Il est proposé d'élargir un peu la composition actuelle et de mettre à jour la liste par rapport au texte antérieur : changements de dénominations, évolution des structures, nouveaux acteurs (France logistique, covoiturages, exploitants VTC, etc.). M. Roche espère que les questions juridiques auront été réglées pour la prochaine commission. Si ce n'était pas le cas, une réunion informelle serait organisée pour une présentation et une discussion autour des comptes annuels, avec une participation active, toujours souhaitée pour ces débats, en vue d'enrichir la qualité du document.

M. Roche présente l'ordre du jour : l'évolution des trois premiers trimestres de l'année 2019, une présentation d'un outil de visualisation des données des comptes des transports, un retour sur le travail sur la logistique urbaine et présentation de quatre études : le parc roulant par niveau de vignette Crit'air, les taxis et les VTC, les coûts économiques de la trottinette électrique et la mobilité des ménages à bas revenu.

Présentation de Clotilde Sarron (SDES) – les neuf premiers mois de l'année 2019

Mme Ghémard (FNAUT) confirme qu'il est légitime de comparer les trois premiers trimestres de 2019 aux trois premiers trimestres de 2018. Néanmoins, il y a eu des événements particuliers en 2018 que sont les grèves. Si l'on enlève l'effet des grèves il est vraisemblable que les hausses entre 2018 et 2019 seraient gommées. De plus, beaucoup d'indicateurs semblent baisser au troisième trimestre 2019, est-ce exact ?

Mme Sarron (SDES) indique qu'il est complexe d'un point de vue méthodologique d'isoler l'effet des grèves même s'il est certain que nous observons un rattrapage dans un certain nombre de secteurs en 2018 mais aussi un rattrapage lié aux meilleures conditions climatiques notamment dans le transport fluvial. C'est un point que nous allons étudier. Nous constatons effectivement un ralentissement au troisième trimestre 2019, notamment dans le transport routier de marchandises. Nous attendons d'avoir les résultats du quatrième trimestre pour voir s'il s'agit d'une baisse conjoncturelle ou si c'est une tendance de plus long terme qui sera observée sur l'année.

M. Savy demande à quel endroit se trouve la messagerie et l'e-commerce: dans la poste ou dans le transport de marchandises ? Il est indiqué que 35 % du transport de marchandises par la route est assuré par le pavillon étranger. De quelle finesse d'information dispose-t-on concernant le transport sous pavillon étranger ?

Mme Sarron (SDES) indique que concernant le transport de fret sous pavillon étranger, nous en disposons plus tardivement. Il s'agit des données issues des enquêtes TRM au niveau européen qui nous seront transmises prochainement et que nous intégrerons au rapport. La France mesure l'activité de ses poids lourds dans les autres pays européens. De la même manière les autres pays européens mesurent l'activité de leurs poids lourds sur notre territoire. La messagerie et le fret express sont un secteur dont l'activité est mesurée dans le rapport de la commission des comptes. C'est un secteur qui réalise beaucoup de sous-traitance, qui mobilise de ce fait d'autres secteurs, dont font partie les services traditionnels de poste et de courrier, et qui est fortement impacté par le développement du e-commerce et des plateformes.

Présentation de Clotilde Sarron (SDES) – outil de datavisualisation des données des comptes

Mme Ghémard (FNAUT) remercie l'intervenante pour la présentation de l'outil qui est très intéressant et demande s'il est possible de choisir l'échelle de l'axe des ordonnées.

Mme Sarron (SDES) indique que pour l'instant l'échelle s'adapte automatiquement à la série qui est sélectionnée. Il est possible d'envisager une échelle modifiable à façon par l'utilisateur. Ce type de commentaires nous intéresse pour améliorer l'outil.

M. Le Merrer (CGT) demande si l'adresse de test sera bien transmise.

M. Roche confirme que le lien internet d'accès à l'application sera bien transmis à l'ensemble des participants.
https://ssm-ecologie.shinyapps.io/app_transports

M. Roche rappelle que parmi les deux thématiques qui avaient été identifiées par la commission comme méritant un approfondissement figurait la logistique urbaine pour laquelle il n'a finalement pas été conduit d'activité propre à la commission, mais les membres de la commission ont été réorientés vers une séance de bilan des actions de recherche. Corentin Trevien présentera une synthèse de ces travaux. Il précise que le collège mobilité du CGEDD est désormais animé par Régine Brehier et Anne Bernard-Gely. Les premières séances du collège mobilité seront consacrées aux questions de logistique urbaine notamment pour alimenter les travaux du groupe prospective sur la logistique ou d'autres éléments sur la mobilité et l'aménagement.

Présentation de Corentin Trevien (SDES) – retour sur la logistique urbaine

M. Roche remercie l'intervenant pour sa présentation et se réjouit de l'intérêt nouveau de ce secteur pour les statisticiens.

M. Savy confirme que l'on est passé du transport de marchandises *stricto sensu* à la logistique et que c'est une très bonne évolution des travaux. Il demande s'il sera remédié à la méconnaissance actuelle des produits transportés dans le transport ferroviaire. L'enquête sur le transport par VUL évolue, et le e-commerce en est un des motifs. Pour autant, l'enquête VUL existe depuis 1986. Il s'agirait de garder une certaine continuité historique pour faire un suivi de longue période de l'évolution de cette flotte qui est loin d'être entièrement consacrée au transport de marchandises mais sert également à d'autres activités pour les ménages et les entreprises. Il y a dix fois plus de VUL que de poids lourds. C'est la partie la moins bien connue de notre système de transport et de mobilité des personnes.

M. Laterrasse indique que nous sommes sur un secteur en pleine émergence mais que nous disposons de peu de données, notamment en ce qui concerne les effets induits par les problèmes de mouvements de colis, qui dépassent largement la problématique de la seule livraison : envois en retour, erreurs sur les livraisons avec des transports d'un point colis à un autre point colis, etc. Une étude privée qui a été faite sur les mouvements de colis témoigne qu'ils croissent d'environ 10 % par an avec un impact non négligeable sur la circulation urbaine et sur les émissions.

M. Trevien (SDES) indique que l'étude signalée pour 2020 ne portera pas encore sur la nouvelle enquête VUL puisque la décision de faire une enquête VUL n'est pas encore finalisée au niveau européen. Il devrait y avoir dans le cadre de ces réflexions un arbitrage entre la comparabilité entre pays européens et la comparabilité

dans le temps des différentes enquêtes françaises. Les séries qui seront issues du parc roulant qui vont vous être présentées permettront de remonter au moins à sept ou huit ans voire à une dizaine d'années. Nous serons capables d'avoir des données sur les flottes de VUL des entreprises sur plusieurs années. Concernant le e-commerce, c'est une des questions majeures de l'étude de la logistique urbaine. Le e-commerce est étudié dans la statistique publique, de manière assez approfondie notamment par la division commerce de l'Insee. Les mouvements de colis qui sont induits par ce e-commerce ne sont que partiellement suivis par la statistique publique. L'enquête messagerie donne des éléments mais à un niveau très agrégé mais ne permet pas de disposer de mouvements de colis à un niveau local et c'est pour cela que les données privées issues des opérateurs semblent être une piste intéressante.

Mme Dupont mentionne une question de recherche qui ressort actuellement sur le e-commerce : le lien entre les externalités produites et les mouvements de colis mais aussi les gains d'utilité en termes de *well being* pour le consommateur/voyageur. Est-ce que le développement du e-commerce a permis d'accroître l'équité en termes d'accès aux marchandises ? Une autre question est le calcul du temps du consommateur qui a son paquet plus rapidement et donc une satisfaction du désir plus rapide à mettre en regard avec les externalités produites (GES, polluants locaux, bruit, congestion). Le e-commerce restructure le paysage urbain avec une emprise assez importante des petits points de livraison. A Seattle par exemple, Amazon a complètement restructuré la ville. Dans un cadre où la réflexion est sur l'émergence de la notion de patrimoine urbain et de restructuration de la ville par la mobilité (exemple : charte de la mobilité à Strasbourg), nous avons besoin de lier le e-commerce au développement des plateformes. Mme Dupont souligne la qualité du travail mené.

M. Roche souligne l'intérêt des travaux mentionnés par Mme Dupont.

Mme. Dupont précise que les étudiants du master transport travaillent sur ces sujets mais que les résultats ne sont pas encore disponibles.

Présentation de Nathalie Guillon (SDES) – le parc roulant par niveau de vignette Crit'Air

M. Laterrasse trouve ces éléments très intéressants et très utiles. Il craint qu'il manque un élément : la puissance des véhicules. Il indique qu'une étude récente a été publiée par l'agence internationale de l'énergie qui note qu'à l'échelle mondiale nous dépassons les 20 % du parc qui sont constitués de SUV. En France la situation est probablement similaire.

Mme. Guillon (SDES) précise que nous disposons de ces informations qui n'ont pas été exploitées dans cette première étude : les émissions théoriques de CO₂, les consommations d'essence théoriques. Le SDES devrait également à plus long terme enrichir le répertoire avec des caractéristiques techniques des véhicules. Toutes les informations du certificat d'immatriculation dont la puissance fiscale sont bien disponibles.

M. Roche ajoute que cela devrait enrichir les projections possibles d'évolutions des émissions. Il lui semble qu'aujourd'hui les calculs sont fondés sur les parcs de véhicules et ne tiennent pas compte des différences d'usage en termes de kilomètres parcourus qui apparaissent en fonction des motorisations (en d'autres termes : le lien entre l'usage et le choix de motorisation).

Mme. Lopez (FNTR) demande si la méthodologie d'estimation du parc poids lourds va évoluer pour le rapport de juillet, si l'évolution liée à la nouvelle méthodologie sera disponible, et si l'on pourra distinguer le compte propre et le compte d'autrui.

Mme. Guillon (SDES) indique que les données seront disponibles sur huit à dix ans avec la nouvelle méthodologie car nous disposons des données de contrôle technique depuis 2010. Nous disposons également des codes d'activité des entreprises qui sont propriétaires des poids lourds. Nous pouvons faire l'approximation que les entreprises qui ont un code d'activité du transport de marchandises correspondent à du compte d'autrui, même s'il est possible que certaines entreprises fassent à la fois du compte propre et du compte d'autrui.

M. Roche précise que ces éléments seront vus par le groupe de travail bilan de la circulation pour ceux qui y participent.

M. Mahieu (IDFM) demande s'il est possible de ventiler le parc entre les ménages et les personnes morales. Cette distinction peut être difficile dans la mesure où le leasing, la location avec ou sans option d'achat, se développe aussi chez les ménages. Il est toujours difficile de savoir combien de voitures sont utilisées dans les faits par les ménages ou par les entreprises.

Mme. Guillon (SDES) indique que dans les informations que le SDES reçoit du ministère de l'Intérieur, il y a la distinction entre le titulaire du certificat d'immatriculation et l'utilisateur en cas de location. Nous savons si l'utilisateur est une personne morale ou une personne physique. En revanche, il est plus difficile d'identifier les véhicules qui seraient mis à disposition des salariés d'une entreprise mais qui seraient immatriculés au nom

propre du salarié et non pas à celui de l'entreprise. Si l'utilisateur est une personne physique, le véhicule sera affecté aux ménages, si c'est une flotte d'entreprise le véhicule sera affecté à la personne morale. Dans la publication il y a un encadré sur les flottes des personnes morales.

M. Giret (CNR) souligne qu'il n'y a pas de lien entre les vignettes Crit'Air et les émissions de CO₂ ni avec la puissance des véhicules. Les vignettes Crit'Air correspondent peu ou prou à une norme Euro. Il demande si les préfets disposent des statistiques sur les vignettes réellement attribuées et sur le parc réellement susceptible de circuler avant de prendre leurs décisions (si on enlève tel niveau de Crit'Air combien reste-t-il de véhicules ?). Dans la carte présentée sur les zones en Île-de-France, il n'y a pas que la polarisation indiquée sur les revenus des ménages mais aussi le lien avec la présence de zones d'activité, d'entreprises (Vélizy ou la Défense par exemple). Les immatriculations de véhicules neufs sont peut-être majoritairement pour les flottes d'entreprises et cela doit être pris en compte dans l'analyse. M.Giret se pose la question de l'utilisation de l'échelle fermée que sont les niveaux de vignettes Crit'Air par les pouvoirs publics et qu'il est nécessaire d'imaginer un autre système à la place.

M. Roche souligne cette remarque extrêmement pertinente. Nous reviendrons sur la question des motorisations des ménages les plus démunis dans la présentation à venir.

Mme. Bessière (SDES) confirme la disponibilité de statistiques concernant les 23 zones qui se sont engagées dans une démarche de mise en place de ZFE, répondant à l'appel à projet de l'ADEME. Elle indique que le SDES a diffusé sur internet pour chacune des 23 zones, des parcs au niveau communal par niveau de vignette Crit'Air. Les données sont disponibles par type de véhicules : véhicules particuliers, VUL, poids lourds, etc., même si cela a davantage de sens pour les véhicules particuliers. En effet, les poids lourds sont amenés à se déplacer loin de leur commune d'immatriculation et cela est donc moins pertinent. Les VUL ne se déplacent pas nécessairement à proximité, également. Par ailleurs, nous ne disposons pas des vignettes réellement commandées et attribuées, mais la DGEC en dispose peut-être.

M. Roche propose de passer à l'étude sur les taxis et les VTC qui va être présentée par Florian Lezec, travail réalisé par l'observatoire des T3P.

Présentation de Florian Lezec (SDES) – Les taxis et les VTC en 2017 et 2018

M. Roche remercie l'intervenant pour sa présentation et demande si les aspects sociaux économiques ne relèvent pas également du champ de l'observatoire (coût des courses, revenus).

M. Lezec (SDES) confirme que les revenus et les temps d'activités sont des sujets qui intéressent le comité national T3P. Cependant à l'heure actuelle aucune source n'existe sur les revenus et les temps d'activités. Nous travaillons avec la DGITM sur des décrets et des arrêtés issus de la loi Grandguillaume pour pouvoir faire remonter depuis les plateformes des indicateurs au niveau des courses. Nous demandons au titre de l'observatoire et au titre du service statistique ministériel de pouvoir disposer des informations suivantes : point de départ, point d'arrivée localisé, temps de déplacement, kilométrage, montants de chaque course pour le conducteur et pour le client.

M. Sauvant (AQST) avait été l'un des co-auteurs d'un rapport sur les taxis et VTC et que note que les travaux ont progressé sur le sujet. Il suggère des pistes de travaux sans forcément faire des enquêtes lourdes. Concernant les prix pratiqués, certains organismes de presse font des sondages sur ce sujet. Un organisme de statistiques devrait pouvoir en faire également de manière plus rigoureuse et en regardant ce qui est affiché via les différentes applications, en faisant quelques points de sondage pour avoir une idée un peu plus précise des prix pratiqués coté consommateur final. Une autre question intéressante pour les politiques publiques est l'occupation de la voirie notamment dans les zones où elle peut être significative, par exemple au centre-ville de Paris, de quelques grandes villes en France. Dans la plupart des capitales étrangères, vous trouvez ce genre de données. Quelques données sont disponibles sur les taxis à Paris mais rien sur les VTC. Les comparaisons

internationales avec Londres et New-York sont intéressantes mais ce sont deux grandes places financières alors que Paris n'est pas encore une aussi grande place financière. Dans une ville avec une partie de population qui est particulièrement aisée, il y a davantage d'utilisateurs des T3P. Le panel de comparaison pourrait être élargi avec des villes qui seraient plus comparables.

M. Roche précise que les arrêtés prévoient, non pas de travailler par enquête mais par collecte obligatoire des prix pratiqués ce qui permettra d'avoir les réponses à ces questions. Il demande à quelle date les arrêtés devraient être mis en application.

M. Lezec (SDES) indique que le SDES travaille sur la rédaction de cet ensemble d'arrêtés avec la DGITM. Ces données pourront nourrir les travaux de l'observatoire. Concernant les prix pratiqués et l'occupation de la voirie,

les données que l'on projette de faire remonter obligatoirement depuis les plateformes devraient les inclure. Quand ces arrêtés seront parus et que la collecte sera effective auprès de l'ensemble des plateformes nous devrions disposer de l'ensemble de ces indicateurs de manière très fine. En complément, des travaux d'enquête par webscrapping pourraient être envisagés pour enrichir nos travaux. Pour la comparaison internationale, les données sont disponibles plus facilement pour Londres et New-York qui gèrent sur leurs zones les licences auprès de l'ensemble des véhicules, des exploitants et des opérateurs.

Mme Bessière (SDES) mentionne en complément une étude sur les revenus non-salariés des taxis et des VTC qui devrait paraître dans la collection Insee Références au printemps. Cette étude pourrait être présentée en juillet.

M. Giret (CNR) confirme que le calcul des ratios de taxis ou VTC par habitant et en première démarche nécessaire, ce n'est pas forcément suffisant dans grandes capitales touristiques. Les voyages sont réalisés pour motif de loisirs, mais également pour affaires aussi, qui sont dimensionnant dans les grandes villes. Le nombre de nuitées (hôtels ou Air BnB) pourraient être ajouté dans l'analyse.

M. Lezec (SDES) précise que dans le rapport la densité a été enrichie avec des données de comparaison pour les arrivées touristiques (nombre de nuitées étrangères). Des éléments au niveau régional sont disponibles pour les taxis et permettent d'avoir des éléments d'analyse intéressants. Ainsi en ajoutant les touristes étrangers à la population, la densité de taxis par habitant et touriste arrive au même niveau en Île-de-France qu'en Bretagne.

M. Roche propose de passer à la présentation concernant les trottinettes électriques.

Présentation de M. Silvano Domergue (SEVS) – Coûts économiques de la trottinette électrique

M. Roche remercie l'intervenant et précise que si le bilan socio-économique pour la collectivité est assez bien établi, l'appréciation des choix pour l'usager repose sur des hypothèses fortes sur son comportement. Il se demande si le coût pour l'usager et la hiérarchie des coûts ne pourraient pas être facilement modifiés en changeant les paramètres de manière encore réaliste.

Mme Ghémard (FNAUT) souhaite revenir sur le calcul du coût sur l'insécurité pour la collectivité. Sont affectés à chaque mode, le résultat de l'accident et non pas la cause. Par exemple un cycliste est parfois la cause de son accident. Cependant pour les accidents graves ce n'est en général pas lui, c'est le plus souvent un véhicule motorisé. La personne accidentée est prise en compte et non pas la cause de l'accident. Pour les piétons c'est particulièrement parlant puisque, en effet il est rare qu'un piéton se fasse mal lui-même, par contre il est assez souvent percuté à un passage dit protégé.

M. Domergue (SEVS) indique que ces paramètres sont basés sur une étude de 2013. Le nombre d'accidents est ramené au kilométrage effectué par chaque mode. Il y a eu une règle d'affectation quand un accident implique deux véhicules, deux véhicules de différents modes ou de différents types.

M. Le Merrer (CGT) revient sur la question des externalités, et notamment du coût environnemental. La trottinette génère des besoins de transport puisque vous avez estimé qu'il fallait des véhicules utilitaires (12 litres de consommation en moyenne au 100). Il se demande si le transport des trottinettes par ces véhicules utilitaires est inclus dans le coût de l'empreinte carbone. Un second point concerne la gestion des trottinettes électriques. Autant pour un véhicule vous considérez une durée vie de 15 ans, là c'est une durée vie de quatre mois. Même si sa part modale est très marginale, le coût du recyclage ou pas des batteries des trottinettes, ou de celles qui sont jetées dans la Seine par exemple, ne l'est sans doute pas. M. Le Merrer demande si ces éléments sont intégrés dans les coûts calculés, qui sont déjà élevés. La trottinette électrique est un mode de transport qui n'est à mon sens pas utile car il génère plus d'externalités négatives que positives.

M. Domergue (SEVS) constate qu'il y a en effet une erreur. Le CO₂ du carburant des fourgons ou des « juicers » qui font les tournées n'a pas été pris en compte. Concernant l'analyse du cycle de vie des batteries, un premier chiffrage a été réalisé.

M. Savy souhaite revenir sur les coûts pour la collectivité. Les coûts de l'effet de serre, de la pollution et du bruit semblent dérisoires par rapport aux coûts généralisés. Or, une grande part de nos politiques des mobilités urbaines est orientée en fonction de ces trois postes qui font 4 % du coût pour la collectivité. Il se demande où est la distorsion et s'il faut apprécier les choses autrement que simplement sur cette vision comptable.

Mme. Dupont indique que la valeur du temps est plus élevée pour les femmes car celles-ci ont des fortes contraintes à destination. Je vous rappelle les travaux de Sandra Rosenbloom. Les femmes qui ont beaucoup de trajet d'accompagnement et de courses n'iront pas vers un mode alternatif des trottinettes, en raison de la spécificité du motif à destination et de la complexité de leurs déplacements. Ce serait donc intéressant de travailler sur la valeur du temps.

M. Roche rejoint cette observation. Le CGEDD a décidé de réaliser systématiquement une approche genrée même quand les données étaient indisponibles pour que les questions de genre ne soient pas absentes des analyses.

Mme. Dupont ajoute que désormais les collectivités ont l'obligation de faire des budgets genrés maintenant, depuis l'année dernière, grâce au conseil national des villes l'année dernière.

M. Roche propose la présentation d'un dernier rapport concernant la mobilité des ménages à bas revenus.

Présentation de Maude Jolly (SEVS) – Les ménages à bas revenus et leurs véhicules.

M. Roche remercie l'intervenante pour son intervention dans un temps contraint.

M. Sauvart (AQST) demande si la répartition est réalisée par quintile de revenu total du ménage ou du revenu par unité de consommation, par personne. S'il s'agit du revenu total du ménage, les personnes seules vont davantage se retrouver dans le dernier quintile. Néanmoins, dans l'ENTD de 2008, on retrouvait le fait que les émissions de CO₂ dans des ménages plutôt pauvres sont plus faibles que celles des ménages les plus riches. Le fait de prendre en compte le revenu total du ménage peut avoir des conséquences importantes sur l'analyse.

Mme Jolly (SEVS) confirme que le choix qui a été fait est la répartition par quintile de revenus des ménages et non pas unité de consommation.

M. Roche ajoute que l'on mélange dans ces catégories des types de ménages extrêmement divers dans leurs pratiques, leurs modes de vie : les retraités, les étudiants, etc.

Mme Ghémar (FNAUT) s'étonne du choix qui a été fait de considérer qu'un transport en commun doit être à moins de cinq minutes à pied pour être attrayant. On considère en général pour une gare que la zone d'attractivité est de un kilomètre pour les piétons et de quatre kilomètres pour les vélos, ce qui fait quand même déjà 16 fois plus puisque c'est une surface. Pour les vélos à assistance électrique la zone d'attractivité est encore plus large, cinq minutes est vraiment très proche. Elle comprend que cela soit un peu différent pour un arrêt de bus parce que les arrêts de bus sont souvent installés à la porte des utilisateurs même si ce n'est pas ce qui les rend performants.

Mme Jolly (SEVS) précise que ce n'est pas un choix du CGDD mais le choix de l'entreprise qui a réalisé l'enquête. C'est ainsi que la question est formulée.

M. Roche ajoute que ce choix n'est sans doute pas absurde puisqu'il traduit très rapidement le choix des localisations à proximité des transports en fonction du revenu. Cela reflète bien le marché de l'immobilier. Les prix sont bien supérieurs si vous êtes près d'une station ou d'une gare. D'autres critères auraient peut-être conduit à une appréciation un peu différente, mais en tout cas ça reflète une réalité même si l'indicateur n'est pas exactement le bon.

M. Madre (Université Gustave Eiffel) demande si les revenus sont renseignés par tranche dans l'enquête.

Mme Jolly (SEVS) confirme que les revenus sont renseignés par tranche. Pour cette enquête, M. Laurent Hivert de l'Iffstar avait reconstruit un revenu moyen par tranche pour ensuite pouvoir reconstruire des quintiles de revenus par unité de consommation.

M. Roche ajoute que cette source d'information est très intéressante et suscitera sans doute des travaux ultérieurs.

Mme. Dupont se demande si les 13 000 kilomètres parcourus en milieu rural par des personnes à faibles revenus ne seraient pas dus à la présence dans l'échantillon de personnes qui sont aides à domicile (soins infirmiers, ménage, etc.), ce qui expliquerait qu'elles soient très peu rémunérées et dépendent de la voiture pour leurs activités. Ces personnes utilisent leur véhicule particulier pour des déplacements professionnels.

Mme Jolly (SEVS) se renseignera concernant ce point.

M. Roche remercie les participants et lève la séance.

La présentation du rapport des comptes prévue initialement le 9 juillet 2020 est reportée au 29 octobre après-midi en raison de la situation de crise sanitaire. Une première partie du rapport sera néanmoins transmise pour avis en juillet.

Compte-rendu de la réunion plénière du 19 novembre 2020

Bilan annuel des transports 2019

Animée par M. ROCHE, président de la section Mobilité et Transports du CGEDD, vice-président de l'ancienne Commission des comptes des transports de la Nation

Liste des participants :

Conseil général de l'environnement et du développement durable	(CGEDD)	M. ROCHE M. SAUVANT
Service des données et des études statistiques	(SDES)	Mme SÉDILLOT
Service des données et des études statistiques – Transports	(SDES – SDST)	Mme BESSIÈRE, Mme JALUZOT, Mme BABET, M. LEZEC, Mme GUILLON, Mme MARIGOT, M. TREVIEN, M. COLUSSI, M. LAVERTU, M. BOUVRY, M. LAMBREY, M. NGUYEN, M. WEMELBEKE, M. Jlassi, M. GREFFET
Service des données et des études statistiques – Information environnementale	(SDES – SDIE)	M. BAUDE
Service de l'économie verte et solidaire	(SEVS)	M. MARCUS, M. MOTAMEDI, M. ROUCHAUD, Mme CLÉMENT, Mme NIAY
Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer	(DGITM)	Mme PENG-CASAVECCHIA
Agence de financement des infrastructures de transport de France	(AFITF)	M. JOSSET
Institut national de la statistique et des études économiques	(Insee)	Mme ANDRIEUX, Mme RIVALIN
Direction générale des douanes et droits indirects	(DGDDI)	M. VIGNE, Mme JOURDAIN
Direction générale du Trésor	(DGT)	M. COMOLET
France Stratégie		M. COLARD
Observatoire national interministériel de la sécurité routière	(ONISR)	Mme SALATHÉ M. QUANCARD
Autorité de régulation des transports	(ART)	M. COULY, M. MARTIN
Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie	(Ademe)	M. TAILLANT
Comité national routier	(CNR)	M. GIRET
Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique	(Citepa)	M. ANDRÉ
Fédération nationale des transports routiers	(FNTR)	Mme LOPEZ M. LANZ
Fédération nationale du transport de voyageurs	(FNTV)	Mme SIMON
Association des utilisateurs de transport de fret	(AUTF)	M. ACCARY
Fédération des entreprises de transport et logistique de France	(TLF)	Mme ALEXANDROVA Mme NOËL
Fédération française de carrosserie – Constructeurs	(FFC)	M. DALY
Comité des constructeurs français d'automobiles	(CCFA)	Mme GUILLON
Union routière de France	(URF)	M. AZUAR
Aéroports de Paris	(ADP)	M. BENOUDIBA
Union des aéroports français	(UAF)	Mme SUESCUN

réunions : comptes rendus des réunions

Île-de-France Mobilités	(IDF Mobilités)	M. MAHIEU
Union des Transports Publics et ferroviaires	(UTP)	M. SALMON
Société nationale des chemins de fer français – Réseau	(SNCF Réseau)	M. BRUNEL
Société nationale des chemins de fer français – Mobilité	(SNCF Mobilité)	M. DUTRIEUX
Régie autonome des transports parisiens	(RATP)	Mme VASTENE
France Nature Environnement	(FNE)	Mme LASSMAN-TRAPPIER M. LANG
Fédération française des usagers de la bicyclette	(FUB)	M. SCHNEIDER
Assemblée des départements de France	(ADF)	M. HERSCU
Confédération générale du travail – Union interfédérale des transports	(CGT)	M. LE MERRER
École des Ponts Paris Tech	ENPC	M. SAVY
Université Gustave Eiffel	(UGE)	M. LATERRASSE M. MADRE Mme DABLANC
Personnalité qualifiée		Mme DUPONT- KIEFFER

M. Roche introduit la séance. Il remercie l'équipe du SDES d'avoir organisé cette réunion d'échanges sur le bilan annuel des transports alors même que la nouvelle gouvernance prévue pour prendre le relais de la Commission des comptes des transports de la nation (CCTN) n'est pas encore entrée en vigueur. À cet égard, il mentionne l'avancée importante que représente la publication très récente du décret n°2020-1369 du 10 novembre 2020 qui crée la Commission de l'économie du développement durable (CEDD) au sein de laquelle sont constituées quatre formations permanentes qui ont pour but d'examiner les comptes et les indicateurs économiques dans les domaines du transport, du logement, de l'environnement, de l'énergie et du climat. Cette commission est composée de neuf membres de droit (dont les présidents de chacune de ces formations), de quinze membres nommés au titre de leur rôle économique et social dans les domaines concernés et de dix personnalités qualifiées, soit 35 membres au total. Les présidents des formations seront prochainement nommés par arrêté et il leur reviendra, ensuite, la responsabilité d'établir la liste des membres de chaque formation permanente. Ce mode de désignation sera plus flexible qu'auparavant et permettra donc de faire évoluer la liste des membres de façon plus souple en fonction des besoins. La liste des membres pressentis sera transmise, pour information et avis, aux membres de l'ancienne CCTN.

Mme Sédiilot (SDES) se présente en tant que cheffe du service des données et études statistiques (SDES) du CGDD depuis le 1^{er} mars 2020. Elle se félicite de la parution du décret et de l'organisation retenue qui permettra de pérenniser les temps d'échanges importants autour des comptes des transports avec l'ensemble des parties intéressées et plus généralement autour des statistiques et études conduites en ce domaine par le SDES.

Mme Jaluzot (SDES) se présente en tant que cheffe du bureau des synthèses économiques et sociales sur les transports (BSEST) depuis le 20 avril 2020, en remplacement de Mme Ricoch.

Mme Babet (SDES) se présente en tant qu'adjointe à la cheffe du bureau des synthèses économiques et sociales sur les transports (BSEST) depuis le 1^{er} septembre 2020, en remplacement de Mme Sarron.

Présentation du rapport du bilan annuel des transports 2019 et premiers éléments de conjoncture 2020

Les travaux ainsi que la publication du rapport ont été décalés par rapport au calendrier habituel en raison de la crise sanitaire. Le rapport du bilan annuel des transports 2019 est présenté en deux parties.

Mme Jaluzot (SDES) remercie l'ensemble des contributeurs au rapport, les relecteurs, les organismes qui ont fourni les données et remercie également Mme Sarron qui a fortement contribué à l'élaboration du rapport avant son changement de fonctions au 1^{er} septembre.

Mme Jaluzot présente les premiers éléments de conjoncture pour l'année 2020 et la première partie du rapport du bilan annuel des transports pour l'année 2019 (éléments de cadrage, évolution des grandeurs physiques).

M. Roche (vice-président) note que l'année 2019 a été perturbée par plusieurs événements, notamment les grèves de fin d'année, après une année 2018 déjà perturbée, et que l'année 2020 le sera à nouveau, probablement dans une autre ampleur. Il est par conséquent compliqué d'avoir une référence solide pour analyser les évolutions, notamment pour établir ensuite des projections pour les années suivantes. Il pourrait être intéressant à ce titre de faire un bilan des neuf premiers mois de l'année 2019 pour avoir des évolutions hors variations saisonnières inhabituelles telles que les effets de grèves.

Concernant l'évolution des différents modes de transport (baisse du métro, hausse des tramways), il signale qu'on ne peut interpréter les évolutions comme un report d'un mode vers l'autre car ce ne sont pas des modes alternatifs. L'offre de tramways a augmenté suite à la création de lignes nouvelles tandis que le métro connaît depuis plusieurs années une fréquentation qui stagne, voire se réduit. Pour chacun de ces modes s'ajoute, en 2019, une baisse liée à la grève. Là encore, sortir la séquence de grève des statistiques serait utile.

M. Le Merrer (CGT) remercie Mme Jaluzot pour la présentation du rapport qui a été élaboré dans des conditions difficiles au regard de l'année 2020 et de la crise Covid. S'agissant de la baisse des gaz à effet de serre, le Conseil d'État a rendu un avis relatif à une obligation de résultat et non pas seulement une trajectoire à tenter de respecter. Cet objectif semble difficile à atteindre au vu de ce que représentent aujourd'hui les émissions des transports dans les émissions totales de gaz à effet de serre et sachant que les besoins de transport sont encore en hausse par rapport aux années précédentes. Malgré l'effort à propos de nouvelles motorisations, notamment avec la mise en place de nouvelles normes, et au-delà de la stabilité des voitures particulières, les VUL et les poids lourds sont en forte hausse. Il y a des efforts constatés en termes d'investissements pour les transports collectifs dont les parts modales sont en hausse, mais il faudrait que la hausse soit beaucoup plus forte si on veut changer de paradigme et pouvoir respecter les objectifs fixés.

M. Roche (vice-président) souligne que l'arrêt du Conseil d'État vient effectivement de paraître.

M. Giret (CNR) signale que dans le contexte Covid l'ensemble des statistiques ont été bouleversé. Au CNR, pour le compte d'autrui du transport routier de marchandises, une enquête a été mise en place au mois de mars auprès des panels habituels pour connaître l'évolution de l'activité au mois le mois dans le contexte du confinement. Des indicateurs sont ainsi disponibles quasiment en instantané et diffusés sur le site internet du CNR dans une publication appelée « le baromètre ».

Par ailleurs, sur les émissions de gaz à effet de serre, le terme « constaté » appliqué aux séries produites peut induire en erreur. Les émissions ne sont pas mesurées mais sont calculées selon des modèles de simulation.

Mme Babet présente la deuxième partie du rapport du bilan annuel des transports pour l'année 2019 (évolution des grandeurs économiques, compte satellite).

Suite à cette présentation une discussion s'engage sur les enjeux de la nouvelle définition économique de l'entreprise dans les données Esane de l'Insee.

M. Roche (vice-président) demande s'il est possible de donner des exemples concrets d'entrées et de sorties dans le champ des entreprises de transports suite à la mise en œuvre de cette nouvelle définition.

Mme Babet (SDES) indique ne pas pouvoir donner d'exemples concrets d'entreprises, car cette information est couverte par le secret statistique.

M. Roche (vice-président) considère qu'au-delà des éléments généraux donnés dans le rapport à ce sujet, il est important de connaître l'impact de cette nouvelle définition sur les comptes. L'enjeu est aussi de savoir si les statistiques restent comparables selon les périmètres, par exemple si l'on compare les comptes aux statistiques d'emploi.

Mme Bessière (SDES) indique que l'encadré du chapitre « B - Entreprises » du rapport renvoie à des éléments généraux sur le passage à une définition de l'entreprise au sens économique car il s'agit d'un mouvement d'ensemble de la statistique publique. Plusieurs articles y ont été consacrés par l'Insee dans l'Insee Références « Les entreprises en France, édition 2019 » de l'année dernière, accompagnés d'un dossier sur la méthodologie pour expliquer concrètement sur des cas théoriques comment se passe ce changement (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/4255789?sommaire=4256020>). Cet ouvrage comporte aussi des fiches sectorielles, dont une sur les transports, pour expliquer l'impact de ce changement, grand secteur par grand secteur. La nouvelle définition économique de l'entreprise tient compte de l'appartenance à un groupe et de l'autonomie de décision, ce qui permet notamment d'éviter de prendre en compte dans les statistiques des transactions entre unités du même groupe qui n'ont pas de réelle signification économique.

Dans le secteur des transports, beaucoup d'entreprises n'appartiennent pas à un groupe et pour elles la mise en place de cette définition n'a aucun impact. En revanche les entreprises appartenant à un groupe n'ont pas toujours l'autonomie de décision, et pour elles effectivement le périmètre peut changer. La fiche de l'Insee permet de bien visualiser ces changements avec un schéma mettant en perspective le nombre d'entreprises selon la nouvelle définition économique et selon la précédente définition en unités légales. La fiche présente aussi l'impact sur les grands agrégats économiques tels que la valeur ajoutée, le chiffre d'affaires, les effectifs, etc. Les liens vers les différentes publications de référence de l'Insee sont disponibles dans le rapport.

Concernant la comparabilité dans le temps, les évolutions présentées dans le rapport sur les années 2017 et 2018 ont été calculées à périmètre constant. Les évolutions représentent donc bien uniquement des évolutions économiques, hors impact des changements méthodologiques.

M. Roche (vice-président) demande comment le système va continuer à vivre dans la durée et si on continuera à raisonner à périmètre économique constant.

M. Giret (CNR) demande si, suite à la nouvelle définition, le concept de secteur est remplacé par un autre concept ou s'il s'agit d'une redéfinition du concept de secteur.

M. Colussi (SDES) précise que le concept d'entreprise a été redéfini suite à un règlement européen et appliqué en France avec la loi de modernisation de l'économie de 2008. Le concept d'unités légales, utilisé précédemment pour la diffusion des comptes, n'est plus considéré comme pertinent d'un point de vue économique du fait que les unités légales qui sont filiales d'un groupe, ne disposent pas d'une certaine autonomie de décision. Ces dernières représentent une faible part de l'ensemble des unités légales de l'économie marchande (environ 8 %). Afin de définir les entreprises selon le nouveau concept, l'Insee a contacté les plus grands groupes pour délimiter conjointement avec eux les contours des entreprises disposant d'une certaine autonomie au sein de ces groupes (« profilage manuel »). Pour les autres groupes, qui contiennent aussi plusieurs unités légales, des méthodes automatiques ont été mises en œuvre pour calculer leurs résultats en se fondant sur ceux des unités légales qui les composent et sur des hypothèses de flux concernant les échanges entre eux. Cette nouvelle méthodologie a deux impacts sur les comptes agrégés sectoriels : la consolidation des comptes et la réallocation sectorielle. D'abord les comptes des nouvelles entreprises sont des comptes consolidés (élimination des flux internes comme par exemple le chiffre d'affaires d'une unité légale qui se retrouve dans les consommations intermédiaires d'une autre unité légale de la même entreprise). D'autre part, des réallocations sectorielles peuvent être observées car toutes les unités légales composant les nouvelles entreprises se trouvent désormais rattachées au secteur d'appartenance de l'entreprise. Or, dans certains cas, ce secteur est différent de celui de l'unité légale.

M. Roche (vice-président) demande s'il sera toujours possible d'effectuer les réallocations dans l'autre sens pour reconstituer des secteurs sur le champ précédent et s'il sera possible de rétopoler les séries pour permettre de calculer des évolutions sur longue période.

Mme Bessière (SDES) précise que c'est bien une bascule qui a été opérée cette année avec cette nouvelle approche de l'entreprise, et que cette approche sera conservée les années suivantes, en conservant des évolutions à champ constant sur deux années. Ce sont donc bien les évolutions économiques qui sont et seront commentées dans le rapport. Il n'y aura pas de rétopolation sur longue période car celle-ci n'est pas techniquement possible. Il n'est pas possible non plus de donner les comptes des entreprises selon le découpage antérieur en unités légales. L'Insee a actualisé les fiches sectorielles et celles-ci seront bientôt publiées, dans l'Insee Références sur les entreprises en 2020.

M. Roche (vice-président) demande qu'une réunion spécifique soit organisée sur le sujet avec toutes les personnes intéressées par la question et qu'un commentaire plus détaillé soit inséré dans le rapport pour que les utilisateurs comprennent bien le changement de concept et puissent interpréter correctement les statistiques produites.

Mme Bessière (SDES) indique qu'une réunion sera organisée pour présenter l'ensemble de ces concepts plus en détail.

S'agissant des investissements, M. Roche considère que la hausse observée en Île-de-France n'est pas due au projet Charles de Gaulle Express qui n'a pas été un facteur d'investissement majeur en 2018-2019, mais plutôt aux travaux de prolongement de lignes de métro menés par la Société du Grand Paris (SGP).

Mme Bessière (SDES) précise les éléments de calendrier de publication du rapport.

Compte-tenu de la disponibilité tardive de certaines sources, certains chapitres (A, B, C, D, F) ont déjà été publiés sur le site internet, accompagnés des séries longues de données. Les autres chapitres seront publiés séparément, puis l'ensemble du rapport sera publié ensuite au format habituel, en prenant en compte, dans la

mesure du possible, les remarques évoquées en réunion ou envoyées par mails.

M. Roche (vice-président) suggère que l'ensemble des remarques sur le rapport soient envoyées à Mme Jaluzot et Mme Babet rapidement pour qu'elles puissent être prises en compte dans la version définitive du rapport.

Présentation des premiers résultats de l'Enquête Mobilité des Personnes (EMP)

M. Lezec (SDES) présente les premiers résultats de l'Enquête Mobilité des Personnes 2019.

M. Roche (vice-président) intervient pour demander si des indicateurs de précision ont été calculés pour juger de la significativité des évolutions ou des écarts présentés.

M. Lezec (SDES) indique qu'à ce stade ces indicateurs ne sont pas disponibles mais qu'ils seront mis à la disposition de tous dès que possible.

M. Roche (vice-président) remercie M. Lezec pour cette présentation et apprécie l'effort conséquent réalisé pour la mise en ligne des premiers résultats.

M. Le Merrer (CGT) remarque qu'il faut s'attendre à ce que des évolutions s'opèrent dans les prochaines années suite à la crise sanitaire. Il y a une fracture entre le milieu rural et le milieu urbain sur l'utilisation du véhicule. La raison des allongements de parcours n'est peut-être pas du fait des grèves, d'autant que les évolutions présentées sont sur dix ans. Elles pourraient plutôt être liées à des aménagements de territoire et à de nouvelles organisations des entreprises qui se rapprochent des lieux économiques, des métropoles, des grandes zones d'activités et de la cherté des loyers ce qui implique un éloignement du lieu de travail au lieu d'habitation. Dans ce que l'État essaye de mettre en œuvre sur la période, notamment sur l'étalement des pointes dans les zones fortement urbanisées, il faut prendre en compte les difficultés de sa mise en œuvre au regard des contraintes auxquelles les familles peuvent être confrontées ne serait-ce que pour accompagner les enfants à l'école.

La poursuite de l'enquête s'agissant des mobilités longue distance sera très intéressante à examiner au regard de la crise. Cela pourrait par exemple faire l'objet d'une étude prospective sur le long terme.

Mme Simon (FNTV) demande si les présentations du rapport et de l'enquête seront disponibles.

Mme Bessière (SDES) confirme que les trois présentations seront envoyées à l'ensemble des participants et précise que les résultats de l'enquête Mobilité sont aussi disponibles sur la page internet indiquée sur le diaporama, sur laquelle une vidéo est aussi disponible.

M. Lezec (SDES) revient sur la question sur l'allongement des temps de transport, et indique qu'un allongement des distances est effectivement constaté d'après les résultats de certaines sources, notamment le recensement de la population de l'Insee. Les travaux engagés sur le traitement des distances parcourues réalisés dans l'enquête permettront de distinguer plus précisément ce qui ressort d'un allongement des distances ou d'une baisse des vitesses. Concernant les grèves et l'augmentation des transports en commun dans les lieux urbains, il est difficile d'avoir une année de référence sans grève ou événement perturbant. Néanmoins, d'après les estimations réalisées en utilisant les différentes vagues de l'enquête, les grèves perlées semblent avoir un réel impact sur l'augmentation des temps de transport en commun, à hauteur de 20 % de l'augmentation entre 2008 et 2019.

Mme Dupont-Kieffer demande si des résultats sont disponibles sur les quartiers prioritaires de la ville. Un groupe d'expert a été monté pour pousser l'étude de la mobilité dans les quartiers, notamment chez les jeunes filles.

M. Lezec (SDES) indique que ce type de résultat n'est pas disponible à l'heure actuelle mais que l'ANCT est partenaire de l'enquête et qu'elle sera amenée à conduire des études sur ce sujet. De façon générale, il est souhaitable que tous les programmes ou projets d'études soient remontés au SDES. Cela permettra d'avoir de la visibilité sur l'utilisation des données de l'enquête.

M. Roche (vice-président) remercie l'ensemble des intervenants et des participants à la réunion.

Il informe les participants que le travail de prospective sur la mobilité se poursuit avec France Stratégie et de nombreux acteurs dont le CGDD, la DGITM et la DGAC. Les différents ateliers commencent à restituer leurs travaux. Des premières hypothèses de scénarisation ont été présentées en réunion plénière. La publication est prévue pour la fin de l'année 2021.

Mme Sédillot (SDES) clôture la séance.

Conditions générales d'utilisation

Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans le présent ouvrage, faite sans l'autorisation de l'éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (3, rue Hautefeuille — 75006 Paris), est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective, et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées (loi du 1^{er} juillet 1992 — art. L.122-4 et L.122-5 et Code pénal art. 425).

Dépôt légal : décembre 2020

Version modifiée en février 2021

ISSN : 2557-8138 (en ligne)

2555-7580 (imprimé)

Impression : imprimerie intégrée du MTE,
imprimé sur du papier certifié ecolabel européen –
www.ecolabel.com

Directrice de publication : Béatrice Sédillot

Coordination éditoriale : Laurianne Courtier



Ce rapport dresse un panorama des transports en 2019, marquée par plusieurs mouvements sociaux, dont la grève nationale interprofessionnelle contre la réforme des régimes de retraite au mois de décembre. Si cette grève a entraîné une augmentation de l'annulation des trains, l'activité des transports ferroviaires a finalement été peu impactée. Le transport ferré de voyageurs en particulier renoue avec la croissance. Le transport aérien la poursuit. Le transport individuel diminue légèrement, tandis que le transport collectif urbain progresse modérément et que l'utilisation du vélo, notamment à assistance électrique, se développe. Le transport routier de marchandises augmente, à la fois sous pavillons français et étranger. Le transport ferroviaire de fret progresse tandis que le transport fluvial augmente fortement.

Depuis plusieurs années, de profondes mutations du parc et de la circulation s'opèrent. Si les émissions de gaz à effet de serre (GES) stagnent en 2019, la qualité de l'air à proximité du trafic routier continue de s'améliorer, la circulation se stabilise et les immatriculations de voitures à motorisations alternatives, faiblement émettrices, augmentent.

Les dépenses des administrations publiques croissent en 2019, portées par la hausse des dépenses d'investissement des administrations publiques locales, notamment dans le cadre des investissements de la société du Grand Paris.

Bilan annuel des transports en 2019



Service des données et études statistiques

Sous-direction des statistiques des transports

Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex

Courriel : diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr