

## LISTE DES PARTICIPANTS À LA CCTN DU 1<sup>ER</sup> JUILLET 2005

M. GRESSIER	Vice président Conseil Général des Ponts et Chaussées
Mme AUBRIOT	Conseil National des Transports (CNT)
M. AUJOUANNET	Aéroport de Paris (ADP)
M. BECKER	Ministère de l'Economie et des Finances (MINEFI)/DGTPE
M. BLANC	Direction Générale des Routes (DGR)
M. BRESSE	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise d'Energie (Ademe)
M. CESARI	Conseil National des Transports (CNT)
Mme CHOCHOY-CAILLAUD	INSEE
M. CHOLIN	Direction Générale des Routes (DGR)
M. DEBAR	Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA)
Mme DEBRINCAT	Société des Transports Ile-de- France (STIF)
M. DENIAU	Union Routière de France (URF)
M. DENIZOT	SNCF
Mme DESARMENIEN	Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes (ASFA)
M. GENEVOIS	MTETM/CGPC
M. GERMON	Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)
M. HOURIEZ	Ministère de l'Economie et des Finances (MINEFI)/DGCP
Mme LAGACHE	Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR)
M. LAUNEZ	Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)
M. LE BORGNE	Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)
M. LE BRIQUERUIT	CGT
M. NIEL	INSEE
M. NOLIN	INSEE
Mme PAILLEUX	Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR)
M. RIGAL	Fédération des Entreprises de Transports et Logistique de France (FETLF)
M. ROSE	Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles (UNOSTRA)
M. VASSILLE	Direction des Routes (DR)
Mme ARDOUIN	MTETM/SG/DAEI/SESP
Mme AUGRIS	MTETM/SG/DAEI/SESP
Mme COMTE TROTET	MTETM/SG/DAEI/SESP
Mme D'AUTUME	MTETM/SG/DAEI/SESP
M. FAVRE-BULLE	MTETM/SG/DAEI/SESP
Mme GOUJON	MTETM/SG/DAEI/SESP
Mme HERMILLY	MTETM/SG/DAEI/SESP
M. JOURDY	MTETM/SG/DAEI/SESP
M. KORMAN	MTETM/SG/DAEI/SESP
Mme MABILE	MTETM/SG/DAEI/SESP
M. MARIOTTE	MTETM/SG/DAEI/SESP
M. ROLIN	MTETM/SG/DAEI/SESP
M. SAUNIER	MTETM/SG/DAEI/SESP
M. SAUVANT	MTETM/SG/DAEI/SESP
Excusés :	
M. BUREAU	MTETM/SG/DAEI
M. DE SABOULIN	MTETM/SG/DAEI/SESP
M. DUPUY	Commissariat Général au Plan
Mme GHERAB	RATP
M. MICHEL	Institut Français de l'Environnement (IFEN)
M. RAOUL	MTETM/SG/DAEI/SESP
M. RATHERY	OECD
M. SECQUEVILLE	DT/DSPES/BESCE



# REMARQUES DES MEMBRES DE LA COMMISSION

---

## Commission du 1<sup>er</sup> juillet 2005

### Examen du projet de rapport final et des dossiers associés

---

Claude GRESSIER ouvre la séance et annonce le déroulement de la réunion : présentation, à partir du 42ème rapport, du bilan de l'année 2004 pour les transports, puis exposés des principaux résultats de l'enquête sur les «conducteurs étrangers» et de l'étude sur le «compte temps».

### Examen du projet de rapport final

Sylvie MABILE, rapporteur de la Commission, rappelle tout d'abord les grandes tendances économiques nationales et internationales pour l'année 2004. A partir de ce cadrage macro-économique, Valérie COMTE TROTET, secrétaire de la Commission, expose et analyse les trafics et transports de marchandises et de voyageurs. Sylvie MABILE poursuit par la présentation du bilan de la circulation et des accidents de la route, puis commente quelques résultats des entreprises du secteur, l'emploi, les investissements réalisés par les gestionnaires d'infrastructures ainsi que les transferts financiers publics liés aux transports (recettes et dépenses). Enfin, elle met en perspective quelques éléments relatifs à la compétitivité du pavillon français dans le cas du transport routier de marchandises.

### Dotation en capital de RFF

Claude GRESSIER souhaite pour les rapports à venir que les dotations publiques aux établissements publics soient classées suivant leur utilisation réelle (fonctionnement ou capital) plutôt que suivant les conventions de la comptabilité nationale. Ainsi les dotations au désendettement de RFF sont-elles désormais répertoriées dans les dépenses en capital alors qu'elles ne correspondent pas à un investissement mais bien à une aide au fonctionnement, dans la mesure où elles sont destinées à rembourser les dettes que RFF a hérité du passé.

### Bilan de la circulation

Claude GRESSIER souligne que la circulation des véhicules particuliers (VP) a diminué en 2004, ce qui n'était pas arrivé depuis des années. Même en 2000, alors que le prix des carburants avait davantage augmenté qu'en 2004 en raison d'une parité euro/dollar moins favorable à l'euro, la circulation avait tout de même progressé légèrement.

Comment dès lors expliquer ce phénomène nouveau ? Peut-on envisager qu'il y ait eu un report vers les TGV, le TER, voire les transports collectifs urbains, dont les activités ont progressé de façon significative ?

Sylvie MABILE invite à la prudence concernant l'interprétation de l'évolution à la baisse de la circulation des VP en 2004. Il est possible que la circulation de 2003 ait été quelque peu surestimée puisque son évaluation avait été faite sans disposer des résultats de l'enquête annuelle SOFRES. En 2004, cette enquête fait état de la poursuite d'une baisse tendancielle de la circulation moyenne des voitures particulières, mesurée en tenant compte du 'parc dormant'. A l'opposé, le panel en continu SECODIP privilégie le suivi des véhicules qui circulent réellement : pour ces véhicules, le parcours moyen est en très légère augmentation en 2004.

### Oléoducs

Yves CHOLIN (DGMT) s'interroge sur la baisse de 7 % des transports par oléoducs, ce recul étant encore plus marqué pour le pétrole brut.

Claude GRESSIER avance les hypothèses d'une moindre consommation de pétrole par les centrales thermiques ou d'une restructuration de l'organisation du raffinage. Alain SAUVANT (SESP) complète en précisant que la diésélisation du parc conduit à importer davantage de Diesel et moins de supercarburant. Il ajoute que l'existence de tensions sur les marchés modifie la provenance géographique des flux, entraînant ainsi une réorganisation du transport par oléoduc. Enfin, on ne peut exclure l'existence d'un incident technique sur un oléoduc qui aurait pu réduire l'activité de ce mode de transport (à vérifier).

### **Pavillon Français et TRM**

Christian ROSE (Unostra) regrette que l'on n'insiste davantage dans le rapport sur le recul du pavillon français à l'international pour le transport routier de marchandises. Sylvie MABILE précise que ce recul est présenté dans la partie 'Transports en Europe'. Cependant, les dernières données disponibles de l'enquête TRM européenne portent sur l'année 2003. On attend des chiffres complémentaires de la CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports) qui devraient confirmer cette tendance en 2004, et qui figureront dans la version finale du rapport.

### **Circulation des PL**

D'après le bilan de la circulation 2004, la circulation des poids lourds (PL) a progressé plus fortement sur les routes nationales que sur les autoroutes. Christian ROSE s'interroge sur l'origine de ce retournement de tendance qui par ailleurs l'amène à faire deux remarques. La première est une mise en garde contre le risque d'augmentation de l'insécurité routière sur les routes nationales inhérent à ce nouveau comportement des routiers. La seconde invite les sociétés d'autoroutes à se questionner sur les raisons de cette relative désaffection des autoroutes par les transporteurs routiers.

Claude GRESSIER confirme le caractère nouveau de cette augmentation plus forte de la circulation des PL sur les routes nationales mais s'interroge sur l'existence d'éventuels biais dans la méthode d'évaluation de cette circulation.

Sylvie MABILE explique qu'il s'agit d'un premier chiffrage, et que la circulation sur le réseau routier est estimée par solde. En effet, il n'existe pas suffisamment de comptages sur le réseau routier, et seule la circulation autoroutière fait l'objet de remontées d'informations au niveau national (par grandes catégories de véhicules : poids lourds et cars sont regroupés). La circulation des véhicules lourds ainsi déterminée doit être interprétée avec précaution.

### **Environnement**

Bernard BRESSÉ (ADEME) souhaiterait voir figurer dans le rapport une partie relative à la consommation d'énergie dans les transports.

Sylvie MABILE précise que les annexes A II 2.8 et A II 2.15 donnent déjà quelques éléments de réponse à la question de la consommation énergétique par les transports. Claude GRESSIER suggère que figure dans la partie VI du rapport, «Transport et développement durable», un tableau récapitulatif des consommations énergétiques finales.

Bernard BRESSÉ indique que l'ADEME proposera une contribution sur ce sujet pour le prochain rapport.

## **Examen des dossiers du rapport**

### **Dossier «conducteurs étrangers»**

Agnès d'AUTUME (SESP) présente les résultats d'une enquête réalisée conjointement par la DTT et le SESP. Cette enquête porte sur les conditions de travail et les rémunérations des conducteurs routiers conduisant, sur le territoire français, un poids lourd immatriculé à l'étranger.

La Commission s'étonne de l'absence de conducteurs travaillant pour des entreprises polonaises. Agnès d'AUTUME indique que seules sept nationalités ont été retenues lors de cette enquête. Les polonais n'y figurent pas car ils étaient trop peu nombreux, à la date d'enquête (prévue pour être réalisée avant l'élargissement de l'Union Européenne), pour pouvoir constituer un groupe représentatif.

Jean-Jacques BECKER (DGTPE) demande si les transporteurs non salariés ont été exclus de l'ensemble des transporteurs dans les calculs portant sur les rémunérations. Agnès d'AUTUME confirme que les non salariés ont bien été écartés pour réaliser les traitements relatifs aux rémunérations. Elle renvoie, à ce propos, à l'encadré méthodologique qui figure dans le dossier.

Claude GRESSIER souhaiterait pouvoir analyser la situation des conducteurs français à l'étranger. Puisqu'il n'existe pas de données véritablement comparables actuellement, il suggère, pour le permettre, que l'on puisse réaliser une enquête assez rapidement sur ce thème.

Gérard LEBRIQUER (CGT) fait remarquer que la moyenne quotidienne du nombre de kilomètres parcourus par ces conducteurs étrangers est très élevée (690 km/j). Ce kilométrage paraît difficilement réalisable sans être en infraction vis-à-vis de la législation du travail ou du code de la route. Il serait intéressant de disposer des chiffres relatifs aux infractions commises par les conducteurs étrangers en France.

Maryse Lagache (DSCR) indique que la DSCR ne dispose d'aucune information de cette nature et qu'il convient de s'adresser au Ministère de l'Intérieur. Alain SAUVANT doute que ces données puissent être significatives car le taux de recouvrement des infractions commises par les étrangers est relativement faible.

Agnès d'AUTUME, en réponse à Christian ROSE, confirme que l'enquête a bien été réalisée uniquement à partir des déclarations des conducteurs interrogés. Elle remarque que, concernant le temps de conduite, la moitié des réponses recueillies mentionnent exactement neuf heures, ce qui laisse supposer que les conducteurs connaissent la législation (c'est le temps maximum autorisé).

Claude GRESSIER, trouvant la vitesse journalière moyenne déduite de ces déclarations trop élevée, opte plutôt pour l'hypothèse que les conducteurs roulent davantage qu'ils ne le déclarent...

Procès-verbal - partie «Dossiers complémentaires CCTN»

### **Dossier «Esquisse d'un compte temps de transport»**

Olivier ROLIN (SESP) expose les méthodes et résultats concernant l'esquisse d'un compte temps de transport.

Claude GRESSIER demande qu'il soit indiqué que les calculs ne concernent que le transport intérieur, ce qui peut amener à sous-estimer le temps passé dans le transport aérien notamment.

