

Le transport intérieur en 2013 redémarre timidement

En 2013, la demande intérieure en France entraîne la reprise du transport dont la production marchande de services de transport s'accroît de 0,6 %, plus rapidement que le PIB (+ 0,3 %).

Le transport intérieur de marchandises (hors transport par oléoducs) augmente de 0,7 %.

Le transport de voyageurs continue sa progression au même rythme qu'en 2012 (+ 0,5 %).

L'activité des autres services de transport, ralentie par l'activité de la poste et du courrier, ne s'accroît que de 0,4 %.

La baisse du prix des carburants à la pompe favorise le développement de la circulation routière des véhicules particuliers (75 % de la circulation routière) et des bus et cars interurbains.

La circulation routière en hausse (+ 0,7 %) s'accompagne d'une diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Six ans après l'éclatement de la crise financière, la reprise européenne semble se profiler : la confiance revient progressivement tant chez les ménages que dans les entreprises. Un nombre croissant de pays développés connaît un début de rebond de la demande intérieure et des investissements.

En France, l'activité peine à reprendre : la demande intérieure repart modestement et la demande extérieure reste encore faible, le produit intérieur brut (PIB) croît modérément (+ 0,3 %). La production annuelle de l'ensemble des branches est en légère hausse (+ 0,4 % après + 0,1 % en 2012) et retrouve un niveau équivalent à celui de 2008.

Le prix du baril de Brent baisse en moyenne de 5,7 % en euros, conjuguant une baisse de 2,7 % en dollars et une appréciation de 3,3 % de l'euro face au dollar.

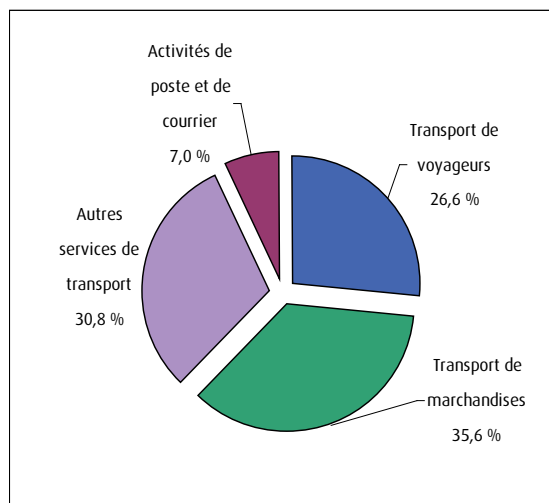
La production marchande de la branche transport progresse

Globalement, la production marchande de transport progresse de 0,6 % après - 0,8 % en 2012. La production marchande de transport de marchandises (36 % de la production marchande de transports - *graphique 1*) progresse de 0,8 %, comme celle de services de transports de voyageurs, celle des autres services (hors poste et courrier) de 1,0 % tandis que celle de la poste et courrier recule de 2,0 %.

L'augmentation de la production s'accompagne de créations d'entreprises assez dynamiques pour le secteur. Celles-ci progressent de 0,9 % (hors auto-entreprises) à un rythme moins soutenu que dans l'ensemble de l'économie (+ 8,5 %). La part des auto-entreprises dans les créations d'entreprises, bien qu'en augmentation, reste nettement plus faible que dans l'ensemble de l'économie (38 % en 2013 contre 51 %). Les défaillances d'entreprises, en léger recul, sont marquées par la disparition de grandes unités.

Graphique 1 : répartition de la production marchande de transport entre les différents sous-secteurs en 2013

En %



Source : SOEs d'après Insee

L'emploi salarié recule moins que dans l'ensemble de l'économie

La reprise s'accompagne d'un recul de l'emploi salarié identique à celui de 2012 mais moins important que dans l'ensemble de l'économie française : - 0,4 % entre fin 2012 et fin 2013, 5 700 emplois supprimés, contre - 0,6 % pour l'ensemble des secteurs principalement marchands. Sur les cinq dernières années, l'emploi a diminué en moyenne annuelle de 0,3 %. Le recours à l'intérim progresse de 10,4 % en 2013.

Au 1^{er} janvier 2013, 5,6 % salariés des transports sont au Smic, proportion importante dans ce secteur, mais bien plus faible que dans l'ensemble de l'économie française (12 %). Le salaire moyen par tête (SMTP, primes et compléments compris) progresse moins qu'en 2012. Néanmoins, en raison du ralentissement des prix à la consommation, le pouvoir d'achat moyen du SMPT et celui du salaire horaire de base ouvrier repartent tous les deux à la hausse. Le coût du travail horaire recule pour la première fois depuis dix ans et la masse salariale versée par les entreprises du transport progresse moins qu'en 2012.

Pourtant, la demande de transport tant intérieure qu'extérieure reste molle

La demande en transport des ménages, qui contribue à la moitié de la dépense totale nationale de transport, recule de 2,6 %. Le prix attractif des carburants entraîne un report du transport collectif vers le transport individuel ; le moindre départ en vacances des Français provoque une diminution tant du transport individuel que collectif.

Les dépenses en transport individuel diminuent de 3,2 % ; elles prennent en compte les achats de véhicules qui reculent de 7,8 %, les immatriculations de voitures particulières neuves étant en repli pour la quatrième année consécutive. Hors achat de véhicules, la consommation des ménages en transport individuel ne recule que de 0,9 %.

Les dépenses des ménages en transport collectif continuent d'augmenter (+ 0,4 % en volume) mais moins que les années précédentes (+ 0,9 % en moyenne depuis 2008).

La demande de transport des entreprises, qui contribuent à 38 % de la dépense totale de transport, diminue moins que par le passé car la production des branches utilisatrices de transport (construction, industrie, agriculture et commerce) recule toujours, mais moins fortement que depuis 2008 (- 0,6 % et - 1,3 % en moyenne annuelle depuis 2008).

La demande extérieure en services de transport ne croît que de 3,8 % (+ 6,9 % en 2012).

Mais les investissements en infrastructures s'accroissent

Les investissements en infrastructures de transport, 23,3 milliards d'euros (Md€), accélèrent (+ 11,7 % en 2013, + 7,5 % en moyenne annuelle depuis 2008). Près de la moitié des investissements en infrastructures de transport concerne toujours la route où ils ne progressent que de 0,9 % (+ 2,4 % en moyenne depuis 2008). Ils augmentent très fortement sur le réseau ferré, tant en Île-de-France que sur l'ensemble du réseau national.

Le financement public ne représente qu'un quart des investissements en infrastructures.

Une partie des financements en infrastructures de l'État est réalisée par l'intermédiaire de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) dont les dépenses d'intervention renouent avec la croissance en 2013 (+ 2,9 %, - 2,0 % en moyenne annuelle depuis 2008). L'AFITF, faute de bénéficier des recettes de l'écotaxe, recevra à partir de janvier 2015 une partie des péages de « transit poids lourds ». Partenariats public-privé (4,2 Md€ en très forte progression) et concessions prennent le relais du financement public.

Le financement du transport par les administrations publiques progresse

Le financement du transport par les administrations publiques progresse de 2,5 % ; il atteint 48,6 Md€ au total (tableau 1).

Tableau 1 : dépenses de transport des administrations publiques

	Niveau 2013 (Md €)			Évolutions annuelles (%)					
	Fonctionnement	Investissement	Total	2013/2012			2013/2008		
				Fonctionnement	Investissement	Total	Fonctionnement	Investissement	Total
Apuc*	8,6	3,4	12,0	- 2,0	- 5,7	- 3,1	2,9	- 7,3	- 0,7
Apul**	22,8	13,8	36,7	3,6	6,0	4,5	4,1	0,6	2,7
Ensemble	31,4	17,2	48,6	2,0	3,5	2,5	3,8	- 1,3	1,8

* Administration publique centrale.

** Administration publique locale.

Source : SOeS d'après DGFIP

Il est réalisé à 75 % par les collectivités territoriales. Tandis que le financement par les administrations publiques centrales (Apuc) recule de 3,1 % (- 0,7 % en moyenne annuelle depuis 2008), celui des administrations publiques locales (Apul) progresse de 4,5 % en 2013 (+ 2,7 % en moyenne depuis 2008).

Le financement public soutient le fonctionnement des transports (65 %) et les investissements en matériel et en infrastructures du transport.

L'ensemble des dépenses de fonctionnement de transport des administrations s'élève à 31,4 Md€ ; les versements destinés à la SNCF s'élèvent à 4,8 Md€, en recul de 1,7 % mais en progression moyenne annuelle de 4,1 % depuis 2008 ; ceux destinés à la RATP atteignent 2,0 Md€, en progression de 1,5 % et ceux destinés aux transports collectifs urbains de province (3,0 Md€) progressent de 5,4 %. Réseau ferré de France (RFF) reçoit 2,1 Md€, en baisse de 6,3 %.

Les administrations publiques versent au total 17,2 Md€ pour des investissements, (tant en matériel qu'en infrastructures, sans qu'il soit possible de faire l'éclatement), en augmentation de 3,5 % mais en baisse de 1,3 % en moyenne annuelle depuis 2008. Les Apul versent 13,8 Md€, en progression de 6,0 % (+ 0,6 % en moyenne annuelle depuis 2008) tandis que les Apuc versent 3,4 Md€, en baisse de 5,7 % (- 7,3 % en moyenne annuelle depuis 2008). Pour financer leurs interventions dans les transports, les administrations disposent de recettes publiques qui sont des taxes spécifiques sur les transports (hors TVA). Celles-ci n'augmentent que de 0,7 % à 42 Md€. La principale recette, le produit de la taxe sur les produits pétroliers (25 Md€), n'augmente que de 1,0 %. Le versement transport (7,2 Md€) progresse de 4,3 %.

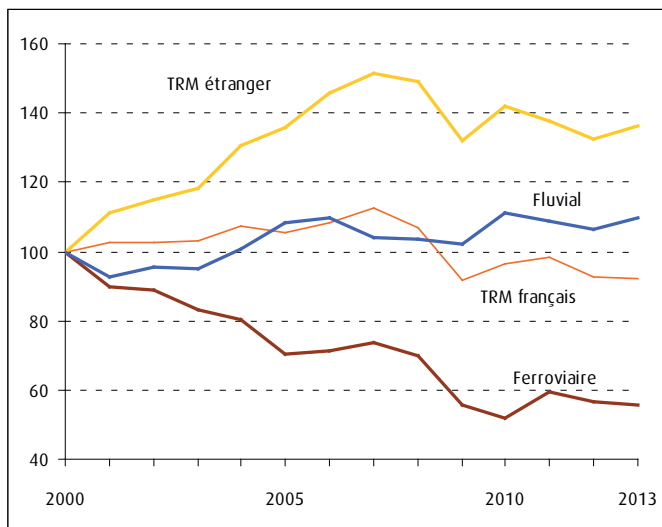
Le transport de marchandises est quasi stable

Le transport intérieur terrestre de marchandises est stable (- 0,5 % en tonnes kilomètres (t-km pour l'ensemble y compris oléoducs, + 0,7 % hors oléoducs).

Les composantes du transport intérieur de marchandises ont connu des évolutions variées depuis 2000 (graphique 2). La part du transport routier s'est accrue passant de 81,0 % en 2000 à 87,8 % en 2011 et n'évolue pas depuis ; celle du transport ferroviaire est maintenant inférieure à 10 % alors qu'elle était de près de 17 % en 2000 ; celle du transport fluvial est passée de 2,1 % en 2000 à 2,4 % en 2013.

Graphique 2 : évolution du transport terrestre de marchandises

Indice base 100 en 2000



Source : SOeS

Le transport intérieur routier de marchandises progresse

Le transport intérieur routier de marchandises progresse de 1,0 %.

Le transport intérieur par des véhicules étrangers augmente de 3,0 % en 2013 alors qu'il recule de 1,8 % en moyenne annuelle depuis 2008. Il représente 35 % du transport routier de marchandises, contre 27 % en 2000.

Le transport sous pavillon français est quasi stable (- 0,1 %, - 2,9 % en moyenne annuelle depuis 2008) ; la partie la plus fréquente, le transport pour compte d'autrui (54 % du transport routier), se replie de 2,1 % (- 4,0 % en moyenne annuelle depuis 2008) ; le transport pour compte propre (11 % du transport routier) repart à la hausse (+ 7,3 %), retrouvant la tendance commencée après 2008 mais interrompue en 2012 (+ 1,5 % en moyenne annuelle depuis 2008).

Les types de produits transportés par le pavillon français évoluent, avec plus de produits manufacturés notamment en conteneurs et moins de matériaux de construction ; les distances parcourues s'allongent légèrement.

Les autres modes de transport de marchandises se redressent modestement

Le transport ferroviaire de marchandises recule (- 1,6 % en t-km, - 4,6 % en moyenne annuelle depuis 2008). L'activité de fret ferroviaire décroît tendanciellement depuis les années 2000, malgré le dynamisme du transport ferroviaire international.

Le transport fluvial s'accroît de 1,0 %.

Avec la reprise de l'activité économique et du commerce international, les tonnages de marchandises traités dans les ports français sont en légère progression (+ 0,2 %, - 2,7 % en moyenne annuelle depuis 2008). Alors que le transport de produits pétroliers est en baisse suite aux fermetures de raffineries, le transport par conteneurs continue à s'accroître (+ 1,9 % en 2013, + 0,8 % en moyenne annuelle depuis 2008), et celui de rouliers progresse très fortement et retrouve le niveau atteint en 2008.

Les prix des transports de fret ont augmenté dans des proportions variées selon les modes : + 5,0 % pour le transport maritime, + 4,2 % pour le transport aérien et seulement + 1,0 % pour le transport fluvial, + 0,8 % pour le transport routier.

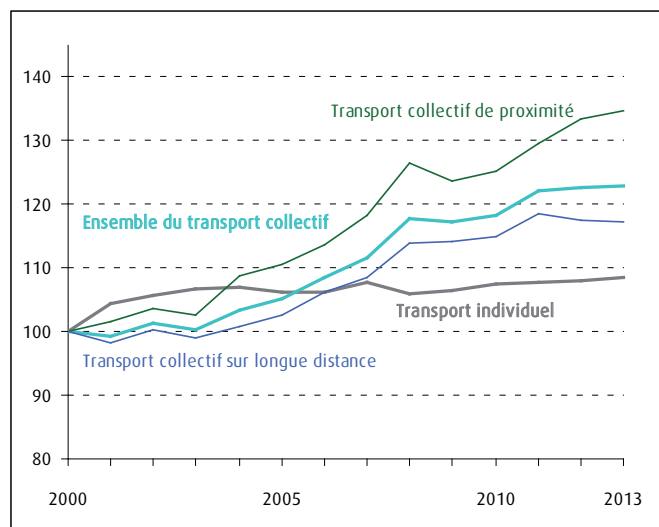
Le transport de voyageurs évolue au même rythme que depuis 2008

Le transport intérieur de voyageurs poursuit sa croissance à un rythme continu (+ 0,5 %, + 0,6 % en moyenne annuelle depuis 2008).

Le transport individuel qui représente 82,8 % du transport intérieur de voyageurs augmente de 0,5 %, tandis que le transport collectif poursuit son ralentissement entamé en 2012 (+ 0,3 % après 0,4 % en 2012 et 3,3 % en 2011), et croît à un rythme bien inférieur à sa tendance décennale (+ 2,0 %) - (graphique 3).

Graphique 3 : évolution du transport de voyageurs

En %



Sources : SOeS, Stif, Cerema

Le transport collectif de proximité ralentit, le transport collectif sur longue distance est stable

Le transport collectif sur longue distance est stable (- 0,1 %). Alors que le transport en car et autocars interurbains (+ 2,4 %) et le transport aérien intérieur province-province (où le nombre de passagers s'accroît de 6,6 %) augmentent, le transport ferroviaire longue distance diminue (- 1,2 %) avec - 0,5 % pour les trains à grande vitesse, hors navettes Eurotunnel et - 5,8 % pour les trains interurbains.

Le transport collectif de proximité ralentit (+ 0,9 %, après + 3,0 % en 2012). Le transport ferroviaire (trains sous convention des conseils régionaux, Transilien et RER) stagne (+ 0,1 % après + 3,6 % en 2012) du fait de la baisse de transport en TER (- 1,2 % après + 5,5 % en 2012) et du ralentissement des RER et Transilien (+ 1,2 % après 2,0 % en 2012).

L'activité du transport collectif urbain de voyageurs (TCU) augmente de 1,8 %, mais poursuit sa décélération (+ 2,3 % en 2012 et + 2,9 % en 2011), notamment en Île-de-France (+ 1,5 %) où se concentre 75 % du transport collectif urbain. L'augmentation de l'offre de transport en tramways contribue à compenser la diminution du trafic des métros et des bus de Paris et de la petite couronne. Pour la huitième année consécutive, les réseaux de province progressent plus vite que ceux d'Île-de-France (+ 2,9 %).

L'emploi est particulièrement dynamique dans les TCU où il s'accroît de 1,6 % et encore plus dans le transport par car (+ 2,7 %), alors qu'il se contracte à la SNCF et dans les compagnies aériennes.

L'activité des autres services de transport est ralentie par la poste et par l'entreposage

La France dispose de plus de 79 millions de m² d'entrepôts et de plateformes logistiques de plus de 5 000 m² pour stocker sa production. Ils sont répartis le long des principaux axes routiers, autour des grandes agglomérations. Liés à l'activité économique des régions, ils sont concentrés dans la moitié nord de la France et en Rhône-Alpes. Dans l'entreposage, l'activité recule de 2,3 %, alors que l'emploi progresse de 1,3 %.

Les services de logistique, messagerie et fret express, qui représentent 8,7 % de l'activité de transport, progressent de 2,4 % et l'emploi s'y contracte de 1,0 %.

Dans les services annexes (aéroports, ports), l'activité progresse fortement (+ 4,0 %), l'emploi y est quasi stable (+ 0,2 %). Ainsi, par exemple, Aéroports de Paris (ADP) poursuit son développement. Cependant, les investissements diminuent nettement (- 30 %) après avoir déjà enregistré une baisse en 2012, marquant la fin d'un cycle d'investissement.

La production de poste et de courrier baisse en volume de 2,0 %, au même rythme que depuis 2008.

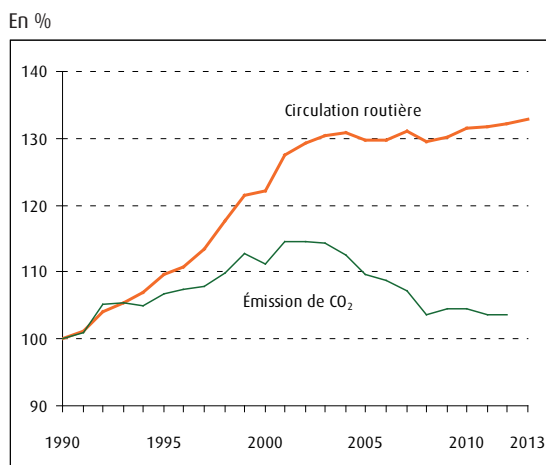
Malgré une circulation routière en progression, les émissions de CO₂ sont en baisse

La circulation routière augmente en 2013 (+ 0,7 %) à un rythme un peu plus élevé que sa moyenne annuelle depuis 2008 (+ 0,5 %). La circulation des voitures particulières (75 % de la circulation totale) augmente de 0,5 %, le prix relativement bas des carburants pourrait être à l'origine de cette augmentation. Celle des véhicules utilitaires légers progresse de 2,0 %, sans doute en lien avec le développement du commerce électronique et des services aux personnes. Après une année 2012 particulièrement dégradée, la circulation des véhicules lourds augmente légèrement (+ 0,2 %, - 1,9 % en moyenne annuelle depuis 2008), soutenue par les bus et les cars, et les poids lourds étrangers.

Malgré l'augmentation de la circulation routière, la consommation d'énergie dans le transport routier (individuel ou de marchandises) est en baisse du fait de l'amélioration des performances des moteurs et de la diésélisation du parc de voitures particulières qui se poursuit (61,7 % du parc) mais ralentit avec la baisse des immatriculations de voitures neuves diesel ; celles-ci reculent fortement (- 13,1 %) dans un contexte où les immatriculations totales reculent de 5,4 %.

De ce fait, les émissions réelles de gaz à effet de serre des transports sont en recul (- 1,8 %). Les émissions de CO₂ des voitures particulières sont en baisse tendancielle depuis le début des années 2000, alors que leur circulation progresse (graphique 4). La diminution des émissions conventionnelles de CO₂ par km des voitures particulières neuves s'accélère (- 6,9 g/km) sous l'effet de la forte majoration des montants du malus à partir du 1^{er} janvier 2013 ; malgré la réglementation plus contraignante, la part des immatriculations de voitures particulières neuves dans les tranches donnant droit à un bonus progresse de 13,2 points.

Graphique 4 : évolution de la circulation routière et des émissions de CO₂ des voitures particulières



Sources : SOeS et Citepa

Transport a slight upturn

In 2013 domestic demand for transport in France brought about a recovery in the sector with market production of transport services growing by 0.6%. Domestic transportation of goods (excluding pipelines) grew by 0.7%, faster than the national GDP (+0.3%).

Passenger transport continued to increase at the same rate as in 2012 (+0.5%). The activity for other transport services, held back by postal and mail activities, grew by only 0.4%.

The drop in pump fuel prices encouraged road use by private vehicles (75% of road traffic) and by inter-city buses and coaches.

The increase in road traffic (+0.7%) was accompanied by a decrease in greenhouse gas emissions.

Pour en savoir plus

Les Comptes des transports en 2013, tome 1 : 51^e rapport à la Commission des comptes des transports de la nation, SOeS, RéférenceS, juillet 2014.

Véronique Paquel, SOeS

le point sur

Commissariat général
au développement durable

Service de l'observation
et des statistiques

Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mel : diffusion.soes.cgdd
@developpement-durable.
gouv.fr

Directeur de la publication :
Sylvain Moreau

Rédacteur en chef :
Anne Bottin

Coordination éditoriale :
Patricia Repérant

Conception :
Catherine Grosset

Impression :
Bialec, Nancy (France)

ISSN : 2100-1634

Dépot légal : juillet 2014