

Le transport intérieur en 2012 : baisse pour les marchandises et pour les voyageurs sur longue distance

En France, Le transport intérieur reflète le contexte économique mondial et surtout européen dégradé, avec une baisse des quantités physiques du transport de marchandises et une certaine résistance du transport de voyageurs. Au total, la production marchande de services de transport diminue en 2012, en euros constants, et le secteur perd 5 000 emplois salariés.

Le transport de marchandises diminue fortement, quel que soit le mode utilisé. La baisse affecte particulièrement le transport national sous pavillon français tandis que le transport international de marchandises et le transit, qui incluent les poids lourds sous pavillons étrangers, résisteraient mieux. Le transport routier reste prédominant (83,3 % des tonnes-km).

Le transport de voyageurs continue d'augmenter mais à un rythme ralenti. La voiture particulière (82,7 % du transport de voyageurs) est au même niveau qu'en 2011. Le transport collectif terrestre de voyageurs est tiré par le transport du « quotidien », tandis que la longue distance est en baisse. En revanche, le transport aérien intérieur (intra-métropole) continue d'augmenter à un rythme élevé, porté par les liaisons transversales (province-province).

La circulation recule sur le réseau national (autoroutes comprises) mais progresse sur les réseaux secondaires et urbains. Celle des poids lourds se contracte fortement tandis que celle des voitures particulières reste relativement stable malgré le prix élevé des carburants. L'année 2012 est marquée par un repli quasi historique des immatriculations de véhicules neufs mais le parc s'accroît globalement.

Le nombre de créations d'entreprises diminue dans le transport de marchandises mais reste dynamique dans le transport de voyageurs. Les défaillances augmentent aussi.

Dans un contexte d'activité mondiale qui faiblit, la situation économique d'un nombre croissant de pays développés se dégrade, particulièrement en Europe où la zone Euro est en récession. La France connaît une situation intermédiaire : la demande intérieure diminue, conduisant, faute de relais extérieurs, à une croissance faible.

La situation économique critique ne favorise pas la croissance du transport

Les principales activités françaises, dont la production influence la demande de transport de marchandises, suivent des évolutions contrastées : la production de la construction se maintient voire s'accroît, tandis que celle des branches industrielles et de l'agriculture diminue. Globalement, l'activité des branches utilisatrices de transport baisse de 0,7 %.

Ainsi, la production marchande de services de transport diminue en 2012 (- 2,3 % en volume) et retombe à un niveau proche de celui de 2010 après deux années de hausse. Cette baisse est surtout due à la contraction du transport de marchandises (- 6,1 %) et dans une moindre mesure aux services auxiliaires de transports (- 0,8 %). À l'inverse, le transport de voyageurs se maintient (+ 0,2 %) soutenu particulièrement par le transport aérien.

Le transport de marchandises est en forte baisse

Le transport intérieur terrestre de marchandises diminue (- 4,4 % en t-km) - (tableau 1).

Tableau 1 – Évolution des transports intérieurs terrestres de marchandises

Niveaux en Md de t-km, évolutions en %

	Évolutions				Niveaux
	2009	2010	2011	2012	2012
Transport routier*	-12,9	5,0	1,4	-4,3	302,2
Pavillon français	-14,1	5,1	2,1	-6,5	53,0
<i>dont poids lourds au national</i>	-14,2	5,3	2,4	-7,8	155,2
<i>poids lourds à l'international</i>	-27,6	2,1	-3,0	-4,5	9,3
<i>véhicules utilitaires légers au national</i>	-5,0	4,8	2,4	2,0	22,9
Pavillon étranger*	-10,7	4,8	0,2	-0,6	114,7
Transport ferroviaire	-20,5	-6,7	14,1	-5,9	32,2
<i>dont national</i>	-13,4	0,0	12,4	-14,0	21,8
Transport fluvial	-1,1	8,6	-2,4	-1,6	7,7
<i>dont national</i>	6,8	4,9	-0,2	-2,9	4,9
Total hors oléoducs	-13,5	3,9	2,4	-4,4	342,1
Oléoducs*	-6,9	-9,6	-2,3	-9,9	15,5
Total yc oléoducs	-13,1	3,2	2,2	-4,7	357,6

* Estimation provisoire pour 2012

Sources : SOeS, VNF, DGEC



Le recul de 2012 et l'ampleur de la baisse des années 2008-2009 font qu'en dépit du redressement de 2010 et 2011, le transport intérieur de fret ne se situe plus qu'à son niveau du début des années 2000 (*graphique 1*). La baisse est imputable au transport national. La diminution s'observe pour tous les modes de transport. La baisse du transport routier de marchandises (TRM) (- 4,3 %) tient au transport sous pavillon français et plus particulièrement au transport national des plus de 3,5 tonnes. Le transport sous pavillons étrangers résisterait mieux : le transport international sous pavillons étrangers serait presque stable et le cabotage prendrait quelques parts de marchés.

Après une croissance exceptionnelle en 2011, le transport ferroviaire reprend sa tendance à la baisse (- 5,9 %). Il retrouve son niveau de 2009 ; la partie nationale continue à baisser tandis que l'international et surtout le transit se redressent depuis 2010, profitant à tous les opérateurs.

Le transport fluvial recule moins fortement (- 1,6 %) ; sa baisse résulte de celle des produits agricoles et alimentaires, et des produits pétroliers, tandis que le transport par conteneurs progresse.

Le transport par oléoducs, après une augmentation en 2011, repart sur la tendance à la baisse commencée en 2006 (- 9,9 % en 2012 après - 2,3 % en 2011) en lien notamment avec les fermetures de raffineries dans le Nord et en Alsace.

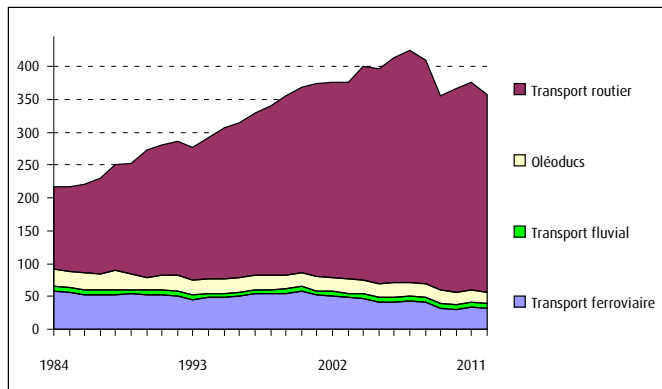
Par ailleurs, les tonnages de marchandises traités dans les ports français poursuivent la baisse commencée en 2009. La baisse s'accroît en 2012 (- 3,6 %) Elle est toutefois essentiellement due au repli du transport de produits pétroliers, le transport par conteneurs s'accroissant quant à lui. Tous les ports métropolitains, sauf Dunkerque, enregistrent une baisse d'activité pour le fret.

La baisse des transports routier et ferroviaire étant de même ampleur, les parts modales n'évoluent pas et se situent aux mêmes niveaux qu'en 2011, avec 88,3 % pour le fret routier intérieur.

Au total, sur moyenne période, les modes non routiers ont vu leur part divisée par deux, passant de 23,5 % des t-km intérieures en 1990 à 11,8 % en 2009, niveau auquel ils semblent se stabiliser.

Graphique 1 – Transports intérieurs terrestres de marchandises

En Md t-km



Sources : SOeS, VNF, DGEC

Le transport en voiture particulière reste stable ; le transport collectif de voyageurs s'accroît

En 2012, le transport intérieur de voyageurs continue d'augmenter (+ 0,3 %) à un rythme toutefois ralenti. Il reste stable pour les véhicules particuliers (+ 0,2 % en voy-km, comme en 2011) tandis que les transports collectifs, plus dynamiques (+ 1,1 %), ralentissent leur croissance par rapport à celle, exceptionnelle, de 2011. Parmi ces derniers, ce sont les transports routiers et le transport aérien qui augmentent le plus rapidement (*tableau 2*).

Les parts modales des transports intérieurs de voyageurs n'évoluent quasiment pas en 2012. Les véhicules particuliers représentent 82,7 % du transport intérieur de voyageurs. La part de la route (transport individuel et collectif) est stable (88,0 %).

Tableau 2 – Évolution des transports intérieurs de voyageurs

Niveaux en Md de voy-km, évolutions en %

	Évolutions				Niveaux 2012
	2012 / 2002	2010	2011	2012	
Véhicules particuliers*	0,2	1,0	0,2	0,2	813,9
Transports collectifs	2,0	0,8	3,3	1,1	170,4
Urbain collectif	2,5	2,1	3,1	2,8	27,6
<i>dont routier</i>	2,9	1,8	5,0	4,1	12,4
<i>ferré</i>	2,1	2,2	1,7	1,7	15,2
Régional collectif	2,7	1,6	2,5	2,3	66,0
<i>dont routier</i>	2,3	2,3	1,7	1,4	39,7
<i>ferré**</i>	3,5	0,5	3,8	3,8	26,3
Inter-urbain collectif	1,3	-0,3	4,0	-0,5	76,8
<i>dont TGV</i>	3,2	1,8	2,4	0,0	54,0
<i>grandes lignes hors TGV</i>	-4,8	-10,6	10,7	-9,4	8,7
<i>aérien</i>	0,3	-1,0	5,9	4,1	14,0
Ensemble	0,5	0,9	0,7	0,3	984,3
<i>dont routier (hors véhicules particuliers)</i>	2,4	2,2	2,4	2,0	52,1
<i>ferré</i>	2,3	0,3	3,4	0,3	104,3

* Yc véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.

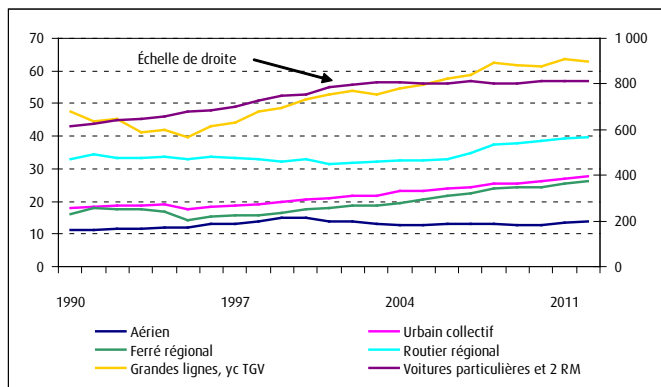
** Yc Transilien.

Sources : SOeS, SNCF, RATP, DGAC, Certu-Gart-UTP, Optile

Après une accélération en 2011, le transport collectif augmente à un rythme inférieur à sa tendance décennale. Les transports collectifs routiers (autobus et autocars, + 2,0 %) contribuent pour plus de la moitié à leur évolution. Les transports ferrés (dont le métro) freinent fortement (+ 0,3 % après + 3,4 % en 2011), tandis que le transport aérien augmente un peu moins vite qu'en 2011 (+ 4,1 % après + 5,9 %).

Les transports collectifs « du quotidien » (transports urbains et sous convention des Conseils régionaux de province) augmentent à un rythme proche de celui de 2011 (+ 3,3 %). Les trains sous convention des Conseils régionaux de province (TER), qui ont pris une place importante dans les déplacements quotidiens domicile-travail et domicile-études, progressent plus vite qu'en 2011 (+ 5,5 %). Au contraire, le transport collectif urbain augmente moins vite qu'en 2011, mais reste sur sa tendance décennale. Un écart se creuse entre la province, plus dynamique (+ 3,9 %), et l'Île-de-France (+ 2,0 %) où le rythme de croissance passe en dessous de celui observé sur la dernière décennie ; ce ralentissement touche autant les trains sous convention Stif (y compris le RER hors RATP) que le transport de la RATP (RER, métro, bus et tramway).

Le transport collectif de longue distance, ferroviaire et aérien, recule globalement (- 0,5 %) après un rebond en 2011. La baisse du transport ferroviaire interurbain « classique » (- 9,4 %) n'est pas compensée par les lignes à grande vitesse dont la croissance s'interrompt. Dans son ensemble, le transport ferroviaire interurbain recule de 1,4 %. En revanche, le transport aérien intérieur (intra-métropole) continue d'augmenter. La croissance est portée par le dynamisme accru des liaisons transversales (province-province), tandis que les liaisons radiales (entre Paris et la province) reculent (*graphique 2*).

Graphique 2 – Transports individuels et collectifs de voyageurs

Sources : SOeS, SNCF, RATP, Certu-Gart-UTP, Optile, UTP, DGAC

La circulation routière, quasi stable, se contracte sur le réseau national

La circulation routière est quasi stable en 2012 (+ 0,1 % en v-km) après deux années de hausse : baisse de la circulation des voitures françaises essence, accroissement de celle des voitures françaises diesel, légère hausse de la circulation des voitures particulières étrangères. Le parc de voitures immatriculées en France s'accroît (+ 0,6 %) tandis que le parcours annuel moyen par véhicule recule (- 0,5 %).

La circulation des poids lourds se contracte de 6,4 % : - 9,0 % pour les poids lourds immatriculés en France et - 0,5 % pour les étrangers (premières estimations).

La circulation se contracte sur le réseau routier national (y compris autoroutes concédées) mais progresse sur les réseaux secondaires et urbains.

Le niveau des livraisons de gazole se maintient avec + 0,1 % en volume et les livraisons de supercarburant continuent de baisser (- 6,5 %). Par ailleurs, la consommation unitaire moyenne des véhicules continue de diminuer en lien notamment avec la diésélisation du parc, l'amélioration des performances techniques des véhicules et le changement de comportement des conducteurs fortement incités en cela par le prix élevé des carburants.

Les immatriculations de voitures particulières neuves sont en repli (- 14,1 %) en partie du fait du contrecoup de l'arrêt de la prime à la casse en 2011. En 2012, avec moins de 1,9 million d'immatriculations, elles atteignent leur plus bas niveau depuis 1997 (année suivant la fin de la prime à la casse « Juppé »). Celles de véhicules utilitaires neufs reculent aussi.

Toutefois, le parc roulant augmente globalement de 0,6 % soit + 222 000 véhicules mais son extension se ralentit (+ 1,4 % par an, en moyenne, entre 2000 et 2007).

Moins de créations d'entreprises, plus de défaillances

Début 2012, le secteur des transports et entreposage compte près de 93 000 entreprises, 2,5 % de plus qu'au début 2011.

Le nombre de créations d'entreprises dans les transports et entreposage recule de 1,6 % (hors auto-entrepreneurs), pour atteindre près de 6 800 entreprises. Les créations d'entreprises de transport routier de fret (TRF) reculent fortement (- 9,9 %). Les autres secteurs du transport (hors entreposage) sont relativement dynamiques ; les transports urbains et routiers de voyageurs créent notamment près de 200 entreprises nouvelles de plus qu'en 2011 (+ 8,8 %) grâce au dynamisme des taxis.

Le nombre des nouveaux auto-entrepreneurs augmente de 16,8 %. La hausse est particulièrement sensible chez les taxis ; elle recule de près de 12 % dans les secteurs du fret et de la logistique.

Le nombre de défaillances augmente sensiblement (+ 11,2 %) par rapport à l'année précédente, surtout dans les transports routiers de voyageurs (hausse d'un tiers) et dans les transports routiers de fret (+ 9,7 %) ; dans les transports routiers de fret interurbains et les autres activités de poste et de courrier, les défaillances reculent peu.

L'emploi se retourne à la baisse

La situation de l'emploi salarié dans le secteur des transports et de l'entreposage se dégrade après la reprise amorcée en 2010. De décembre 2011 à décembre 2012, l'emploi salarié baisse de 0,4 % (- 5 000 postes). La rupture y est plus forte que dans l'économie marchande dans son ensemble et alors que l'ensemble du secteur tertiaire se maintient globalement hors intérim. Le recul concerne le transport routier de fret, le ferroviaire, l'aérien, l'organisation du transport de fret ou encore les activités de poste et de courrier ; au contraire, les transports terrestres de voyageurs non ferroviaires ou les services auxiliaires ont créé de l'emploi. En outre, le recours à l'intérim baisse.

L'année 2012 enregistre un recul important des offres d'emploi pour les métiers « Transport et logistique » confiés par les entreprises à Pôle emploi (- 16,3 %) ; ce repli s'observe dans tous les métiers notamment magasinage-préparation de commandes et conduite de TRM sur longue distance, métiers où le repli intervient après une reprise de deux ans. La place des agences d'intérim dans les offres d'emploi semble se stabiliser : environ 40,0 % depuis trois ans contre moins de 20,0 % des offres avant 1998 et 30,0 % dès 2004. Le poids des contrats à durée indéterminée dans les offres d'emploi diminue légèrement, les contrats « courts » (1 à 6 mois) confortent leur domination dans les flux d'embauche.

Fin décembre 2012, 601 000 personnes recherchent un emploi dans un des métiers « Transport et logistique », toutes catégories confondues. Le nombre de demandeurs inscrits à Pôle emploi progresse quel que soit le métier recherché (+ 10,9 % au total pour les catégories A, B et C) ; la progression est particulièrement forte pour les « autres métiers du transport et de la logistique », c'est-à-dire les techniciens ou les cadres du transport routier et métiers s'exerçant dans le portuaire, le maritime, la manutention ou le ferroviaire, pour la « conduite de TRM longue distance » ou encore pour le « magasinage et préparation de commandes ». La hausse des demandes d'emploi est un peu plus forte que celle observée pour l'ensemble de l'économie (+ 8,6 %).

Parallèlement à la baisse des volumes transportés, le chiffre d'affaires des entreprises de transports routiers de fret (y compris services de déménagement) reculerait d'environ 4,5 %. Il reste supérieur à celui de 2009 mais inférieur à celui de 2010. Avec la modération des prix des prestations par rapport au prix des carburants cette baisse conduit à une dégradation des marges des entreprises de fret. Leur investissement diminuerait, comme l'indique la baisse du nombre d'immatriculations neuves de poids lourds.

Méthodologie

Les résultats présentés ici sont issus des premiers travaux du Service de l'observation et des statistiques (SOeS) pour la Commission des comptes des transports de la Nation sur la base des données disponibles au 3 avril 2013. Ces premiers résultats seront complétés pour le rapport définitif à la Commission des comptes, en particulier le transport intérieur français par les poids lourds immatriculés à l'étranger, mais aussi la circulation routière ou le transport par oléoducs. Le détail du fret ferroviaire par produit n'est pas encore disponible. Pour la parution du rapport définitif, seront notamment disponibles des données sur les dépenses publiques, sur les comptes des entreprises ou sur les émissions de gaz à effet de serre.

Définitions

Le terme de transport utilisé pour les voyageurs et les marchandises se rapporte aux quantités mesurées en voyageurs-kilomètres et en tonnes-km, c'est-à-dire à la distance totale parcourue par les voyageurs et les tonnages de marchandises.

La circulation routière est mesurée en véhicules-km (v-km) : un véhicule-km représente le déplacement d'un véhicule (ici routier) sur un kilomètre indépendamment de sa fonction (transport de voyageurs / marchandises) et de son chargement.

Les transports intérieurs français sont les transports ou la portion de transport réalisé(e)s sur le territoire métropolitain, que ce transport soit national, international ou de transit. Les transports intérieurs comptabilisent la seule partie réalisée sur le territoire français indépendamment de la nationalité du véhicule (son pavillon déterminé par son immatriculation) et de l'origine ou de la destination de la marchandise, du véhicule ou des passagers.

Domestic transport in 2012: decrease in long-distance freight and passenger transport

In France, in 2012, the situation of domestic transport reflected that of the degraded world, and above all European, economies: there was a decrease in the physical quantities of freight transported but passenger transport held up slightly better. Overall, market production of transport services decreased in 2012 in constant euro terms, and the sector lost 5,000 salaried jobs.

Freight transport decreased sharply, for all modes, with the decrease particularly affecting domestic transport under the French flag. Conversely, international freight transport and transit movements, which include heavy-goods vehicles (HGV) under foreign flags, fared better. Road transport remains the dominant mode (83.3% of tonne-km).

Passenger transport continued to increase but at a slowed pace. The private car (82.7% of passenger transport) was at the same level as in 2011. Terrestrial public passenger transport was underpinned by usual daily travel, whereas long-distance transport decreased. Conversely, domestic air transport (within metropolitan France) continued to increase at a high rate, driven by transverse (inter-province) links.

Traffic decreased on the national road network (including on motorways) but increased on secondary and urban roads. HGV traffic decreased greatly while that of private cars remained relatively stable in spite of high fuel prices. 2012 was marked by an almost unprecedented drop in the number of new vehicles registered, although the fleet expanded overall.

The number of businesses started decreased for freight transport but the situation remained dynamic for passenger transport. The number of businesses failing also increased. ●



Frédéric Boccara
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
Fax : (33/0) 1 40 81 13 30

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 : Mai 2013