

Le transport en 2014 : la reprise se fait attendre dans le transport de marchandises

En 2014, l'activité de transport est contrastée selon les segments.

Le transport intérieur de marchandises est en berne avec une baisse marquée du transport routier réalisé par le pavillon français.

Le transport de voyageurs augmente plus vite qu'en 2013 (+ 1,1 %) et qu'en moyenne annuelle depuis 2008. Le transport en voiture particulière repart à la hausse, le transport collectif de proximité poursuit sa progression, mais le transport collectif sur longue distance globalement marque le pas.

L'activité des services annexes du transport s'accroît de 1,5 %.

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. Les accidents de la route augmentent. Les émissions de gaz à effet de serre continuent de baisser.

Six ans après l'éclatement de la crise financière, la reprise européenne semble se profiler : le produit intérieur brut de l'Union européenne croît de 1,3 % (0,8 % dans la zone euro). L'euro baisse légèrement face au dollar. Depuis juillet 2014, le prix du pétrole a fortement diminué, et atteint en décembre son plus bas niveau depuis fin 2009.

En France, la croissance est faible : 0,2 % en euros constants, après + 0,7 % en 2013. La consommation des ménages accélère légèrement (+ 0,6 %) mais l'investissement continue de reculer (- 1,2 %).

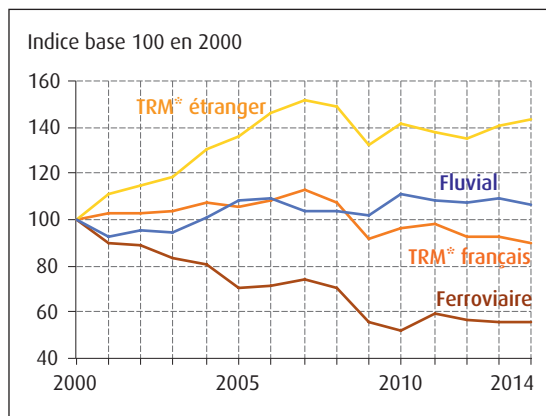
La demande de transport des entreprises, (38 % de la dépense totale de transport), diminue moins que par le passé en lien avec la légère croissance de la production des branches utilisatrices de transport ; les importations et les exportations de produits nécessitant du transport s'accroissent respectivement de 3,7 % et 0,9 %. Les échanges de services de transport de marchandises avec l'étranger sont dynamiques, surtout les importations.

L'activité de transport de marchandises est en baisse

Malgré cet environnement légèrement plus favorable, le transport intérieur terrestre de marchandises est en baisse (- 1,1 % en t-km pour l'ensemble y compris oléoducs). Ses composantes ont connu des évolutions variées depuis 2000, mais depuis 2011 les parts modales n'évoluent guère (graphique 1). La part du transport routier s'est accrue passant de 81,0 % en 2000 à 87,8 % en 2014 ; celle du transport ferroviaire est inférieure à 10 % en 2014 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 2014.

Les prix des transports de fret évoluent dans des proportions variées. Les prix du transport routier sont stables

Graphique 1 : évolution du transport terrestre de marchandises entre 2000 et 2014



* Transport routier de marchandises.

Source : SOeS

et ceux du transport maritime augmentent (+ 2,8 %). Les prix des autres modes baissent : - 4,1 % pour le transport ferroviaire, - 2,2 % pour le transport aérien et - 0,9 % pour le fluvial.

Le transport intérieur routier de marchandises est en berne

Le transport intérieur routier de marchandises diminue au total de 1,2 % (en t-km) en 2014. L'activité du pavillon français recule de 2,9 %, après une quasi-stabilité en 2013 (- 0,1 %). Avec 183 milliards de t-km, son niveau est voisin de celui de 1997. Le pavillon français réalise 63 % du transport routier de marchandises contre 73 %

en 2000. Le transport pour compte d'autrui, se replie de 4,2 %, tandis que le transport pour compte propre (11 % du transport routier) progresse (+ 1,3 %).

Le transport en France par des transporteurs étrangers augmente de 1,9 % en 2014. Depuis 2008, l'activité du pavillon étranger a baissé en moyenne de 0,6 % par an, alors que celle du pavillon français a reculé de 3,0 %. L'assouplissement de la réglementation a permis le développement du cabotage (transport national par des camionneurs étrangers) : 3 % du transport intérieur se fait par cabotage contre moins de 1 % en 2000. 30 % de ce cabotage est effectué par le pavillon espagnol et 14 % par le pavillon polonais.

Le transport ferroviaire de marchandises progresse faiblement

Après deux années consécutives de baisse, le transport ferroviaire de marchandises progresse légèrement (+ 0,6 %). L'activité de fret ferroviaire décroît tendanciellement depuis les années 2000, malgré le dynamisme du transport ferroviaire international (+ 7,2 %).

La relative stabilité de l'activité économique française et le dynamisme du commerce international entraînent une légère progression (+ 0,4 %) des tonnages de marchandises traités dans les ports français avec un accroissement du transport par conteneurs (+ 4,3 %) et de rouliers (+ 5,2 %) et la poursuite du déclin du transport traditionnel de vrac liquides et solides.

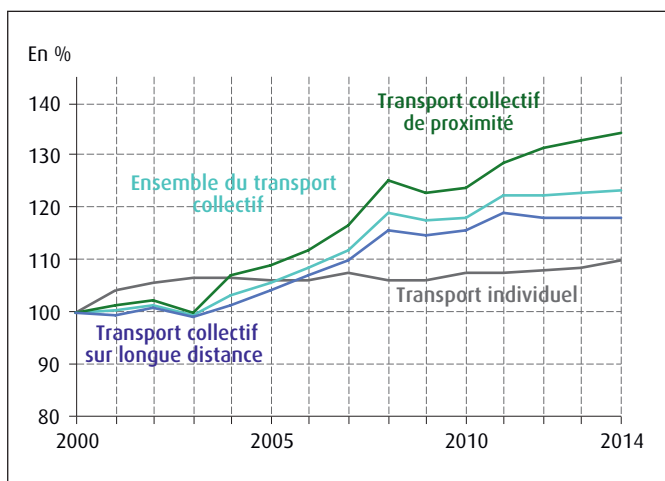
Le transport fluvial baisse de 2,0 % en 2014.

Le transport de voyageurs augmente plus vite qu'en 2013

La dépense des ménages en transport, qui contribue à la moitié de la dépense totale nationale de transport, progresse de 0,3 % (0,1 % en volume, 0,2 % en prix), moins rapidement que leurs dépenses de consommation totale (0,6 % en valeur et en volume). Le prix attractif des carburants favorise un léger report du transport collectif vers le transport individuel en voiture particulière.

Le transport intérieur de voyageurs augmente plus vite qu'en 2013 (+ 1,1 % contre 0,5 %) et que depuis 2008 (+ 0,6 % en moyenne annuelle) – (graphique 2).

Graphique 2 : évolution du transport de voyageurs entre 2000 et 2014



Sources : SOeS ; Stif ; Cerema

Le transport en voiture particulière repart à la hausse

Le transport individuel, qui représente 83,0 % du transport de voyageurs, augmente de 1,2 %, deux fois plus qu'en 2013. Pourtant, les dépenses des ménages pour la voiture sont stables en 2014. Après deux années de forte baisse, les achats de véhicules progressent très légèrement en 2014 (+ 0,2 % en volume) : les immatriculations de voitures particulières neuves progressent (+ 0,5 %) mais restent à un niveau très bas (environ 1,77 million d'immatriculations) après quatre années consécutives de repli. Les dépenses de carburants et lubrifiants, qui baissaient régulièrement depuis 2002, marquent le pas (0,2 % en volume), en lien avec l'accroissement de la circulation routière tandis que les dépenses d'entretien - réparation, qui représentent 21 % des dépenses totales de transport, diminuent de 0,8 %.

Le transport collectif de proximité croît au même rythme qu'en 2013

Les dépenses des ménages en transport collectif poursuivent leur progression (+ 1,7 % en valeur, + 0,1 % en volume) mais à un rythme moins soutenu que depuis 2008.

Le transport collectif de proximité, celui du quotidien, progresse (+ 1,1 %), au même rythme qu'en 2013. Cette croissance est surtout portée par le transport collectif urbain qui accélère sa croissance (+ 2,6 %, après + 1,8 % en 2013), à la fois en Île-de-France (+ 2,3 %), qui en concentrent les trois quarts, et en province (+ 3,6 %). Le transport ferroviaire de courte distance diminue (- 0,7 %) : la baisse sensible du transport en TER (- 2,9 %) n'est pas compensée par l'augmentation du transport en Île-de-France, Transilien et RER (+ 1,1 %).

Sur longue distance, le transport collectif est atone

Le transport collectif sur longue distance diminue légèrement (- 0,3 %). Il est tiré vers le bas par presque tous les modes et notamment par le transport aérien intérieur qui décroît fortement (- 2,2 % en nombre de passagers) et par les trains interurbains (- 3,6 %), alors que le transport par trains à grande vitesse (hors navettes Eurotunnel) reste quasi stable (- 0,1 %). Seul le transport en car et autocars interurbains augmente (+ 0,9 %).

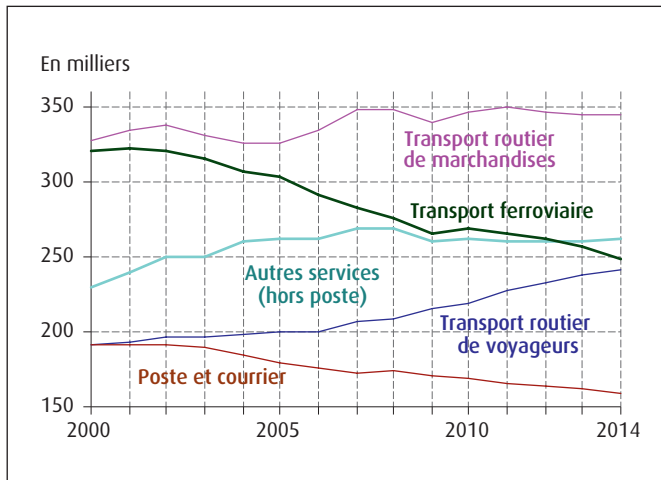
L'activité des autres services progresse tandis que La Poste et le courrier reculent

Les autres services de transport (hors Poste et courrier), stockage, logistique, gestion des grandes infrastructures, représentent un tiers des activités de transport (mesuré en chiffre d'affaires) ; en 2014, leur production progresse de 1,5 %.

L'activité de La Poste et du courrier continue de reculer.

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

Le secteur des transports a perdu 6 700 emplois salariés entre fin 2013 et fin 2014 ; cette diminution des effectifs salariés est identique à celle de l'ensemble des secteurs principalement marchands. Sur les six dernières années, l'emploi a diminué en moyenne annuelle de 0,3 %, moins que dans l'ensemble des secteurs (- 0,5 %). Les baisses des effectifs salariés sont particulièrement sensibles dans le ferroviaire, l'aérien et le courrier. Le recours à l'intérim progresse de 9,9 % (graphique 3).

Graphique 3 : évolution de l'emploi salarié dans les principales activités de transport entre 2000 et 2014

Source : SOeS à partir de Insee - estimations d'emploi ; Pôle emploi ; Acos ; SNCF ; RATP ; La Poste ; Air France

Au 1^{er} janvier 2014, 4,1 % des salariés des transports sont au salaire minimum interprofessionnel de croissance (Smic), proportion bien plus faible que dans l'ensemble de l'économie française (10,8 %) ; dans le transport routier, cette proportion est de 11 %. Le salaire moyen par tête (SMTP), primes et compléments compris, progresse peu (1,1 %) en moyenne annuelle, moins que dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 1,6 %). Le pouvoir d'achat des salariés du transport et de l'entreposage progresse de 0,5 % en 2014 ; il augmente faiblement dans le transport de marchandises (+ 0,2 %) et le transport de voyageurs (+ 0,1 %). La masse salariale versée par les entreprises du transport et de l'entreposage progresse peu, en euros courants (+ 0,8 % après + 1,3 %) en particulier dans le transport de marchandises (+ 0,4 %) et les autres services de transport (+ 0,6 %).

Les créations d'entreprises sont particulièrement nombreuses

Le transport enregistre la création de 7 800 entreprises classiques, 14 % de plus qu'en 2013, et de près de 7 000 micro-entreprises, 70 % de plus qu'en 2013. Ces créations se concentrent dans le secteur des taxis et voitures de transport avec chauffeur (VTC) ainsi que dans le secteur « Autres activités de Poste et de courrier » où sont rassemblées les entreprises de livraison à domicile.

Les investissements en infrastructures sont en baisse en 2014

Les investissements en infrastructures de transport, (21 milliards d'euros - Md€) sont en forte baisse en 2014 (- 9,4 %) après une année 2013 en forte augmentation (+ 11,7 %). Sur moyenne période, ils croissent plus fortement que ceux de l'ensemble de l'économie : 3,9 % en moyenne annuelle depuis 2008 contre 0,9 % pour la formation brute de capital fixe (FBCF) - (hors ménages).

Les investissements en infrastructures routières (48 % des dépenses d'investissement) diminuent de 10,0 % avec la chute des investissements des départements et des communes (- 11,7 %), en

lien possible avec la fin des périodes électorales locales. Les dépenses d'investissement ferroviaire (30 % des dépenses d'investissement) diminuent en 2014 (- 16,7 %) après les fortes augmentations de 2013 (+ 45,9 %) et 2012 (+ 19,1 %) qui étaient dues aux travaux sur les lignes à grande vitesse (LGV) ; en 2014, hors LGV, elles progressent de 20,1 % sur les lignes de province et de 20,5 % sur le réseau francilien.

Les administrations publiques versent au total 16,2 Md€ pour des investissements, (tant en matériel qu'en infrastructures), en baisse de 7,0 % en 2014 et de 2,0 % en moyenne annuelle depuis 2008. Depuis 2008, les investissements financés par les administrations publiques, tant centrales que locales sont en baisse. En 2014, le financement des investissements par les administrations publiques centrales (Apuc) - (3,8 Md€) est en forte progression (8,9 %) tandis que celui versé par les administrations publiques locales (Apul) - (12,4 Md€) est en baisse (- 10,9 %).

Un dixième environ des financements des infrastructures de l'État est réalisé par l'intermédiaire de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Ce financement diminue au total de 10,2 % en 2014, malgré la progression des concours aux transports routiers (+ 6,1 %), les concours aux autres modes étant tous en baisse.

L'ensemble des dépenses de fonctionnement de transport des administrations (66 % des dépenses publiques en transport) s'élève à moins de 30 Md€ (chiffre consolidé). Les versements destinés à la SNCF (hors retraites) s'élèvent à 6,3 Md€, en progression de 4,9 % en 2014, (3,1 % depuis 2008 en moyenne annuelle). En 2014, les versements du Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) aux transports en commun d'Île-de-France sont de 5,5 Md€ comme en 2013 ; ceux destinés aux transports collectifs urbains de province progressent de 5,3 % (3,5 Md€ en 2013). Les dépenses de fonctionnement des administrations concernent aussi les dépenses d'entretien des voiries (6,2 Md€), le transport scolaire (2,4 Md€) et les autres modes de transport.

Pour financer leurs interventions dans les transports, les administrations disposent de recettes publiques sous forme de taxes spécifiques sur les transports (hors TVA). Celles-ci sont stables en 2014 (- 0,1 %) à 41,9 Md€. La principale recette, le produit de la taxe sur les produits pétroliers (24,7 Md€), diminue de 1,0 % avec la baisse des prix des carburants. Le versement transport (7,4 Md€) progresse de 3,4 % (4,4 % en moyenne annuelle depuis 2008).

La circulation routière progresse, le nombre d'accidents cesse de diminuer

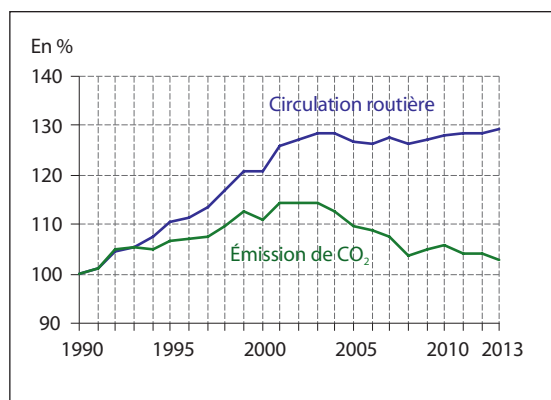
En 2014, la circulation routière augmente de 0,8 %, à un rythme un peu plus élevé que sa moyenne annuelle depuis 2008 (+ 0,5 %). La circulation des voitures particulières, 75 % de la circulation totale, s'accroît de 1,0 %, celle des véhicules utilitaires légers de 0,6 %, sans doute en lien avec le développement du commerce électronique et des services aux personnes. La circulation des véhicules lourds baisse à nouveau (- 1,1 %), marquée par une forte baisse du pavillon français (- 4,5 %) et malgré une augmentation de la circulation des bus et des poids lourds étrangers.

Pour la première fois depuis 2001, le nombre de tués sur les routes de France métropolitaine cesse de diminuer. Avec 3 384 tués, la mortalité repart à la hausse (+ 3,5 %), après une très forte baisse en 2013 (- 10,5 %). Les piétons et les cyclistes sont les usagers pour lesquels la mortalité ne diminue pas depuis 2010.

Les émissions de GES et polluants atmosphériques continuent de baisser

Malgré l'augmentation de la circulation routière, et du transport de voyageurs en général, notamment sur la route, la consommation d'énergie de traction dans les transports est en baisse en 2014 (- 0,3 %). Dans le transport routier (voyageurs ou marchandises), elle est quasi stable (+ 0,1 %) du fait de l'amélioration des performances des moteurs et de la diésélisation du parc de voitures particulières qui se poursuit (62,2 % du parc), mais à un rythme ralenti. Si la diésélisation du parc pousse à la hausse les émissions de particules et des NOx (le gazole produit 90,9 % des PM₁₀ et 95,3 % des NOx en 2013), elle a largement contribué à la baisse des émissions de CO₂. La croissance du taux d'incorporation des agrocarburants en 2014 (+ 0,8 point) participe aussi à la baisse des émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports qui reculent en 2014 (- 0,7 %, données provisoires). Les émissions de CO₂ des voitures particulières, responsables de 55,5 % des émissions de CO₂ des transports routiers sont en baisse de 1,0 % en moyenne annuelle depuis 2004 (date à laquelle les émissions de GES ont cessé de croître), alors que leur circulation a progressé en moyenne de 0,2 % (graphique 4). Les émissions de CO₂ des véhicules lourds, responsables de 23,0 % des émissions de CO₂, sont en baisse de 2,1 % par an alors que leur circulation baisse de 1,4 % par an depuis 2004. Les émissions unitaires du transport aérien sont en baisse continue depuis 1990 (- 34,9 % au total depuis 1990).

Graphique 4 : évolution de la circulation routière et des émissions réelles de CO₂ des voitures particulières entre 1990 et 2013



Sources : SOeS ; Citepa

Définitions :

NOx : oxyde d'azote ;

PM₁₀ : particules en suspension de diamètre inférieur à 10 µm.

Pour en savoir plus

Les Comptes des transports en 2014, tome 1 : 52^e rapport à la Commission des comptes des transports de la nation, SOeS, RéférenceS, juillet 2015

Transport in 2014: still no recovery in freight transport

2014 was a year of contrasts between the different transport area.

Domestic freight transport saw a downturn, especially road transit by French transporters. Passenger transport grew faster than in 2013 (+1,1%) and than all yearly averages since 2008. Transport by private car took an upturn and local public transportation continued to grow, while large distance public transportation generally marked time.

Ancillary activities rose by 1.5%.

Decline in gas pump prices contributed to a growth in individual cars transportation (75% of road travel) and intercity bus and coaches use. Road accidents were more frequent. Greenhouse gas emissions continued to decrease.

Véronique Paquel, SOeS

le
point sur

**Commissariat général
au développement
durable**

Service de l'observation
et des statistiques

Tour Séquoia
92055 La Défense cedex
Mél : diffusion.so.es.cgdd@
developpement-durable.
gouv.fr

Directeur de la publication :

Sylvain Moreau

Rédactrice en chef :

Anne Bottin

Coordination éditoriale :

Patricia Repérant

Conception et réalisation

FROMATIKUES ÉDITIONS

Impression : Bialec,

Nancy (France).

ISSN : 2100-1634

Dépôt légal : août 2015