

En 2007, hausse de la mobilité des voyageurs et des transports de marchandises

Emmanuel Caicedo, Carlo Colussi, Karine Gormon, Françoise Jacquesson
Guillaume Wemelbeke et Frédéric Boccara (SOEs)

En 2007, la mobilité globale des voyageurs augmente (+ 0,9 %) après deux années de recul : la circulation des voitures particulières est en légère reprise (+ 0,6 %) et les transports collectifs poursuivent leur croissance (+ 2,5 %).

Les transports intérieurs terrestres de marchandises restent en forte hausse (+ 3,4 % hors transit) et notamment le transport ferroviaire dont la croissance (+ 5,1 % tous opérateurs confondus) est supérieure à celle de la route.

Les investissements en infrastructures continuent d'augmenter (+1,7 % en volume), mais l'État en réorganise le financement : désengagement de l'action directe de l'État au profit de l'AFITF, accroissement sensible du rôle des collectivités territoriales. Dans ce contexte, la production marchande de transports est en hausse ; les entreprises augmentent leurs recettes, leurs marges et leurs effectifs salariés mais sont confrontées à des difficultés de recrutement.

SESP en bref

En 2007, la reprise de la mobilité des personnes (figure 1) est favorisée côté demande par la conjoncture économique : bonne tenue de l'activité économique, augmentation du nombre de personnes employées, pouvoir d'achat du revenu disponible brut des ménages en accélération (+ 3,3 % après + 2,6 % en 2006).

En outre, la succession de deux hivers doux a allégé la contrainte budgétaire des ménages liée aux dépenses de chauffage. Dans ce contexte, la reprise du tourisme intérieur métropolitain, après deux années de baisse, participe à la demande de mobilité. Les séjours de touristes étrangers augmentent aussi, notamment sous l'effet de la coupe du monde de rugby à l'automne 2007.

Enfin, jusqu'en août les ménages bénéficient de prix des carburants plus faibles qu'en 2006, ceux-ci n'étant dépassés qu'à partir de septembre pour finir l'année à un niveau jusqu'alors inégalé.

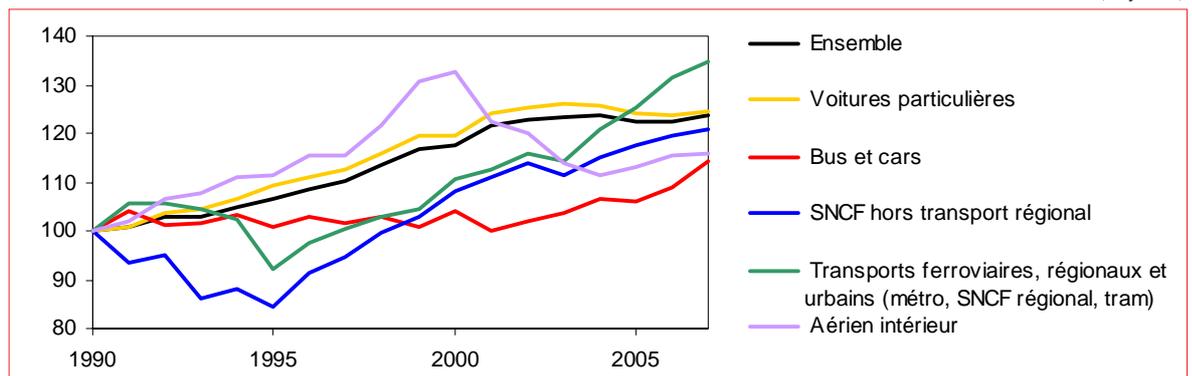
Reprise de la circulation routière et croissance des transports collectifs

La légère reprise de la circulation routière des voitures particulières en 2007 (+ 0,6 %, figure 2) semble se concentrer sur les trajets longue distance. Elle est en partie due à la hausse des déplacements touristiques de l'été, même si les déplacements quotidiens sont aussi en légère croissance. Toutefois, les transferts modaux semblent se poursuivre, bénéficiant aux entreprises de transport collectif, routier ou ferroviaire (+ 2,5 % après + 2,7 % en 2006).

Sur les réseaux de transport urbain, la croissance reste dynamique, notamment dans les grandes villes de province. Elle bénéficie de l'accroissement de l'offre et de la hausse toujours modérée des prix à la consommation : le nombre de voyages progresse de 6,3 %. En Île-de-France, les voyageurs-kilomètres de la RATP sont en baisse en raison de l'impact des grèves contre la réforme des régimes spéciaux de retraite qui

1 Évolution des transports intérieurs de voyageurs par mode

indice 100 en 1990 (voy-km)



Sources : SOEs pour CCTN, d'après SNCF, RATP, DGAC, Insee, SOEs et Bilan de la circulation



ont limité le trafic en octobre et novembre ; mais cela ne semble pas enrayer la dynamique de croissance de l'ensemble de l'année.

2 Les transports intérieurs de voyageurs

	Structure (en %)		Niveau 2007 (en milliards de voy-km)	Évolution 2006-2007 (en %)
	2000	2007		
Voitures particulières	83,4	82,6	727,8	0,6
Transports collectifs	16,6	17,4	153,2	2,5
Transports urbains (*)	3,7	4,1	36,1	2,4
Ferroviaire SNCF (*)	7,2	7,9	69,1	1,8
TGV	4,1	5,3	46,6	5,8
TER	1,0	1,3	11,6	4,3
Autres SNCF (*)	2,0	1,2	10,9	-15,7
Transport collectif routier	3,9	3,9	34,8	5,3
Transport aérien métropolitain	1,8	1,5	13,2	0,3
Ensemble	100,0	100,0	881,1	0,9

Sources : SOeS pour CCTN, d'après SNCF, RATP, DGAC, Insee, SOeS et Bilan de la circulation

(*) le Transilien est compté en transports urbains

Sur le réseau principal de la SNCF, le nombre de voyageurs-kilomètres continue de progresser (+ 1,8 % hors Transilien), mais à un rythme ralenti : la poursuite de la hausse des transports de voyageurs sur les réseaux TER (+ 4,3 %) et sur l'Eurostar, conjuguée à la mise en service de la ligne à grande vitesse (LGV) Est et à la croissance des lignes TGV – Jonction (région-région), compense l'atonie sur les autres lignes TGV et la baisse du nombre de voyageurs sur les grandes lignes classiques.

La croissance du transport aérien se poursuit, tirée par les passagers internationaux au départ des aéroports français (+ 8,0 %). La fréquentation des vols métropolitains stagne, avec un net recul des liaisons vers Strasbourg et Bâle-Mulhouse. Les liaisons intra-UE confirment leur progression des dernières années tandis que les longs courriers continuent à croître mais à un rythme moindre.

Légère augmentation de la part du fret ferroviaire malgré la bonne tenue du routier

Le transport terrestre intérieur de marchandises (*définitions*) augmente de 3,4 % après 2,9 % en 2006 (*figures 3 et 4*), soit plus rapidement que le PIB : le maintien d'importations vigoureuses et de la production manufacturière (+ 2,4 % après + 2,0 %) stimulent la demande de transport de produits manufacturés, au moins durant les trois premiers trimestres de l'année. En revanche, le commerce international avec nos principaux voisins ralentit et la demande de transports de produits énergétiques diminue.

Le transport intérieur de marchandises des poids lourds français en profite et augmente de 4,0 %, celui pour compte d'autrui s'accroît de 7,0 % en tonnes-kilomètres, alors que le compte propre recule. Le pavillon français recule à l'international, tandis que le pavillon étranger, plus calme, se ressent du ralentissement du commerce extérieur avec nos principaux partenaires.

Le transport ferroviaire croît plus vivement (+ 5,1 %). Il semble avoir capté une part notable de la demande de transport combiné de conteneurs, en lien avec la croissance des entrées dans les ports favorisées par la mise en service des nouvelles infrastructures. Les nouveaux opérateurs ferroviaires

augmentent leur transport de façon soutenue pour atteindre 5 % de part de marché (en tonnes-kilomètres) ; les tonnes-kilomètres réalisées par la SNCF restent stables (+ 0,3 %).

Le transport fluvial diminue. Il souffre du recul de la demande en produits pondéreux et énergétiques, insuffisamment compensée par la hausse des nouveaux marchés, notamment les conteneurs.

3 Les transports intérieurs terrestres de marchandises

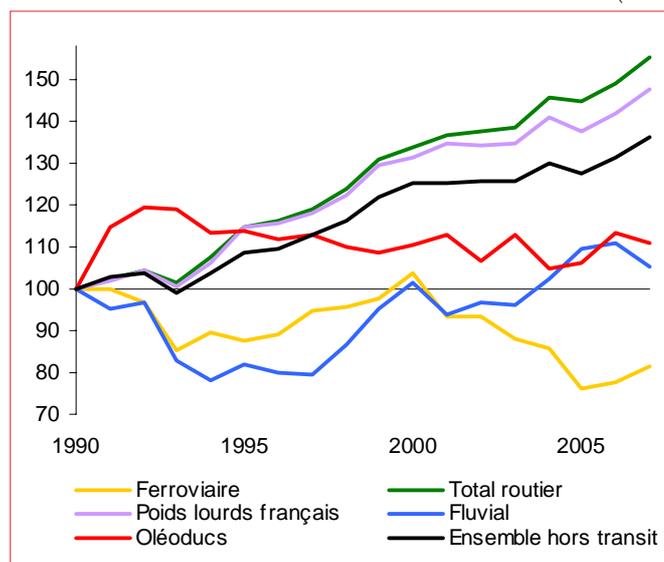
	Structure (en %)		Niveau 2007 (en milliards de t-km)	Évolution 2006-2007 (en %)
	2000	2007		
Transport ferroviaire	15,8	11,4	37,9	5,1
Transport routier (*)	74,8	79,9	266,3	3,9
<i>dont</i>				
<i>poids lourds français</i>	59,9	61,9	206,4	4,0
<i>poids lourds étrangers</i>	8,8	11,3	37,7	5,1
Transport fluvial	2,4	2,3	7,5	-5,1
Oléoducs	7,1	6,5	21,7	-2,1
Ensemble hors transit	100,0	100,0	333,5	3,4
<i>Transit ferroviaire</i>	-	-	4,8	-3,2
<i>Transit routier</i>	-	-	57,0	1,0

Source : SOeS pour CCTN d'après VNF, SOeS, Eurostat et opérateurs ferroviaires

(*) y compris véhicules utilitaires légers français

4 Évolution des transports intérieurs terrestres de marchandises (hors transit)

indice 100 en 1990 (t-km)



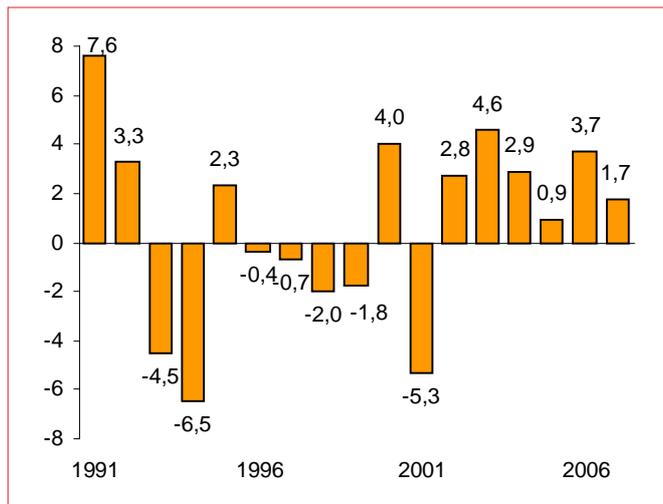
Source : SOeS pour CCTN d'après VNF, SOeS, opérateurs ferroviaires, Eurostat

Le financement par l'État des transports se réoriente à travers l'AFITF

Les investissements en infrastructure de transport restent orientés à la hausse, de 3,8 % en valeur, et de 1,7 % en volume (après + 3,7 % en volume en 2006 *figure 5*). L'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) se substitue progressivement à l'action directe de l'État pour le financement des infrastructures. Ses dépenses d'intervention atteignent 2,2 milliards d'euros en 2007, en hausse de 480 millions, compensant la diminution des dépenses directes de l'État.

5 Investissements en volume en infrastructure de transport

évolutions annuelles en %



Source : SOeS pour CCTN, d'après DGR, DGMT, RFF, RATP, DGAC, VNF, SOeS

La hausse se concentre sur les transports collectifs urbains (+ 172 millions) et les aides au rail (+ 278 millions) en partie compensées par une baisse des subventions d'investissement (- 140 millions) versées directement par l'État à Réseau ferré de France (RFF). La route continue de représenter la majeure partie (800 millions) de la mise en œuvre des précédents Contrats de plan État – régions. Dans une moindre mesure, les transports maritimes et fluviaux bénéficient également de ces dépenses dans le cadre des projets Fos-XXL et du canal Seine-Nord-Europe. En 2007 sont inaugurées la LGV Est et des infrastructures portuaires de traitement de conteneurs au Havre.

En lien avec le Grenelle de l'environnement, l'État crée le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (MEEDDAT) ; il met en œuvre des outils visant à limiter l'impact environnemental des transports routiers comme par exemple l'introduction d'un « bonus-malus » orientant les choix à l'achat des voitures particulières fin 2007.

Par ailleurs, la hausse du taux d'incorporation de biocarburants dans les carburants pétroliers, qui atteint 3,5 % en 2007, a des effets à la baisse sur la comptabilisation des émissions nettes de CO₂. Avec une hausse des livraisons de carburants de 0,9 %, les émissions de CO₂ des transports, liées à la circulation des voitures et des poids lourds (y compris transit), ne devraient connaître qu'un léger rebond en 2007.

Dans le même temps, l'État continue de réorganiser les rôles des différents acteurs dans le domaine des transports, notamment en renforçant celui des collectivités territoriales par des transferts de compétences (réseau routier, 30 000 agents des DDE, dix-huit ports d'intérêt national).

Une action plus importante des collectivités locales

Les autorités organisatrices de transports urbains récoltent en 2007 les fruits des investissements des années précédentes avec l'ouverture de lignes de métro et de tramway à Nice, Marseille, Le Mans, Toulouse et Paris. Elles poursuivent leurs efforts d'investissement, tant en matériel roulant qu'en infrastructures, qui appellent une poursuite des dépenses ultérieures d'exploitation ; le versement transport, principale source de

financement de ces actions, s'établirait à environ 5,5 milliards d'euros. Enfin, les autorités organisatrices améliorent la solvabilité de la demande des ménages par le développement des cartes, des aides et des forfaits, y compris intermodaux, financés par les collectivités territoriales.

Les départements gèrent désormais la moitié de l'ex-réseau routier national. Ils accroissent leurs dépenses pour la route en 2006 (+ 539 millions) et probablement en 2007 puisque l'État a consacré 262 millions de moins aux infrastructures routières cette année. Pour autant, même si leurs dépenses routières représentent l'essentiel de leur budget transport, ils consacrent aussi une part importante et croissante au fonctionnement des transports scolaires (+ 121 millions en 2006). Enfin, leur contribution aux autres infrastructures de transports progresse aussi avec une hausse des versements à RFF (177 millions en 2007 soit + 72 % en un an) et dans le cadre de la décentralisation de dix-huit ports d'intérêt national.

Les régions poursuivent quant à elles leurs efforts sur les TER, avec une hausse du financement de leur exploitation (+ 118 millions en 2007) et de l'achat de matériel roulant (+ 175 millions), pour un montant global désormais proche de 3 milliards d'euros. D'autre part, elles développent des partenariats avec les entreprises et la SNCF pour favoriser le transport ferroviaire de marchandises sur leur territoire, comme en témoigne la mise en place de Proxirail dans la région Centre. Enfin, elles continuent de participer au financement de l'infrastructure ferroviaire, avec une hausse de 9,4 % de leurs versements à RFF.

Les entreprises accroîtraient leurs marges

La croissance du transport réalisé par les entreprises de transport routier de marchandises (TRM) ainsi que la progression rapide des prix (+ 4,0 %) conduisent à une hausse de la valeur de leur production proche de 9 %. La hausse des dépenses de carburants restant modérée, les marges du secteur se redressent pour la deuxième année consécutive mais les situations restent probablement contrastées : la vivacité des créations et disparitions d'entreprises témoigne d'un processus de restructuration du secteur et de développement des groupes.

Après les fortes hausses des dernières années, le chiffre d'affaires des entreprises de transport fluvial pourrait reculer en 2007 en lien avec leur volume d'activité. Ces entreprises modernisent toutefois leur appareil productif, accroissent la capacité moyenne de leurs unités fluviales et leurs salariés rajeunissent.

Les recettes du trafic des entreprises de transports urbains continuent d'augmenter : + 7,3 % pour les réseaux de province et + 2,0 % à la RATP. Pour cette dernière, la hausse des compensations tarifaires versées par le Syndicat des transports Île-de-France (Stif) ainsi que la moindre hausse des dépenses énergétiques et de la masse salariale en 2007, permettent une amélioration du taux de marge (+ 1,4 point).

Bien que pénalisée par la hausse des charges énergétiques et des péages versés à RFF, la valeur ajoutée de la SNCF s'accroît de + 1,7 % et l'excédent brut d'exploitation de 6,1 %, grâce à l'augmentation du trafic, une bonne tenue des prix et l'accroissement des versements des autorités organisatrices. Dans un contexte de diminution de l'emploi, les frais de personnel progressent peu et contribuent à une amélioration sensible du taux de marge (+ 0,6 point). Les investissements augmentent de 5 %.

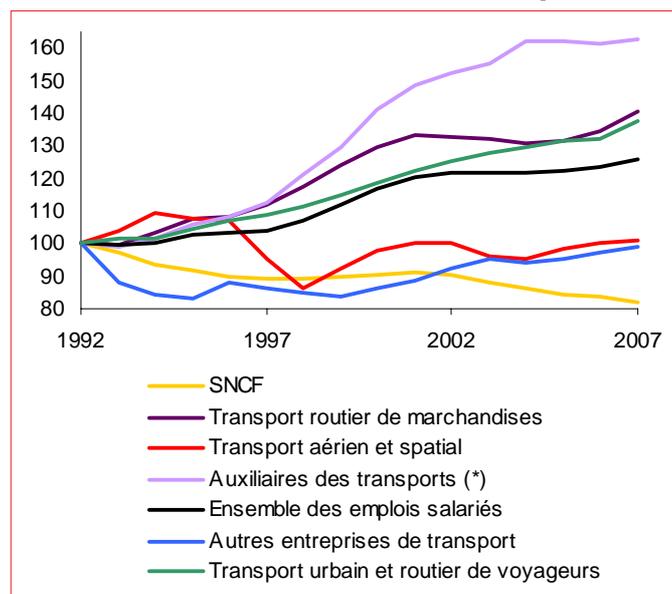
Confirmation en 2007 de la croissance de l'emploi privé dans les transports

En 2007, seconde année de dynamisme de l'activité, les créations d'emploi dans les entreprises du secteur des transports accélèrent (+ 2,1 %) (figure 6). A la diminution des effectifs dans les entreprises publiques, s'oppose une croissance du nombre de salariés dans le secteur privé. Le transport routier de marchandises et de voyageurs et la manutention-entreposage contribuent le plus à cette croissance. Dans le même temps, le recours à l'intérim dans le secteur des transports a nettement augmenté (+ 11 % en nombre d'heures), presque deux fois plus vite que dans le reste de l'économie (+ 6,3 %).

Certains secteurs semblent buter de façon précoce sur des contraintes d'offre du côté de l'emploi. La hausse de l'indicateur de tension du marché du travail concernant les conducteurs routiers s'étend à présent à d'autres métiers du transport et de la logistique, particulièrement aux agents de stockage : pour ce métier, le nombre d'offres d'emploi déposées par les entreprises tend à être supérieur au nombre de demandes. Toutefois, le recul de l'activité du TRM en fin d'année pourrait alléger cette tension.

6 Évolution des effectifs salariés dans les transports

indice 100 en 1992 (milliers d'emplois au 31/12)



Source : SOeS pour CCTN d'après Unedic, Acoos, SNCF, RATP, Air France
(*) Non compris les agences de voyages

Définitions

Le **transport** désigne un flux de marchandises ou de voyageurs déplacés sur une distance donnée. Il se mesure en tonnes-kilomètres (t-km) pour les marchandises et voyageurs (ou passagers)-kilomètres pour les personnes.

Généralement, la mesure des transports se limite aux flux réalisés sur le territoire français : il s'agit alors du **transport intérieur**. Il comprend le transport national, c'est-à-dire la partie du transport intérieur constituée par les flux d'origine et de destination françaises. Il comprend aussi le transit, c'est-à-dire la partie effectuée en France des transports dont l'origine et la destination sont situées à l'étranger. Il comprend enfin le transport international en comptabilisant la partie des flux réalisée sur le territoire français.

Dans cette publication, l'ensemble des chiffres sur les marchandises sont donnés en tonnes-kilomètres intérieures, hors transit.

Le **trafic** désigne la circulation des véhicules, qui peut se mesurer en véhicules-kilomètres (véh-km), quelle que soit la finalité du transport.

Pour en savoir plus

Les comptes des transports en 2007. Le 45^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation.

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/rubrique
« Transports/Données d'ensemble ».

La Commission des comptes des transports de la Nation a pour mission « d'assurer le rassemblement, l'analyse et la publication des données décrivant les activités de production de services de transports, ainsi que l'utilisation de ces services par les différents agents économiques ». Chaque année, elle établit un rapport retraçant l'évolution des transports de marchandises et de voyageurs pour l'année écoulée, des activités de production de services de transports et les dépenses en transports réalisées par les agents économiques, notamment les investissements en infrastructures.

L'ensemble du rapport est consultable sur le site internet du SOeS précité.