

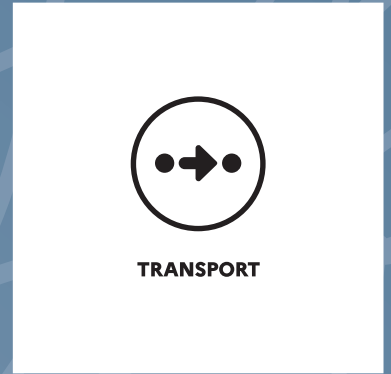


MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

D

A



T

A

L

A

B

Bilan annuel des transports en 2020

DÉCEMBRE 2021



sommaire

Bilan annuel des transports en 2020

- 7** - Synthèse
- 15** - Cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport
- 29** - Transports et activité économique
- 69** - Les entreprises françaises de transport
- 115** - Emplois et salaires
- 123** - Les externalités du transport
- 151** - Le transport de marchandises
- 165** - Transports de voyageurs
- 179** - Bilan de la circulation
- 191** - Annexes
- 227** - Réunion

Document édité par :
**Le service des données
et études statistiques (SDES)**

coordination

LJ

Laurence **Jaluzot**

CB

Charline **Babet**

Rédacteurs du SDES

Pierre Amoros, Manuel Baude,
Laurent Bouvry, Carlo Colussi,
Victoria Fumat, Pierre Greffet,
Nathalie Guillon, Éric Hofstetter,
Théo Jobkel, Serge Lambrey,
Jacques Lavertu, Aurélie Le Moullec,
Sokorn Marigot, Cyril Rizk,
Benoît Roumier, Guillaume Wemelbeke

Rédactrice de l'Insee

Raphaëlle Rivalin

Table des matières

7 - Synthèse

15 - Cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

- 16 – Cadrage 1a. Les principaux évènements ayant impacté les transports en 2020
- 19 – Cadrage 1b. L'activité mondiale recule en 2020
- 21 – Cadrage 2. Activité des différentes branches de production en France en 2020
- 24 – Cadrage 3. Infrastructures de transport

29 - Transport et activité économique

- 30 – A1. Compte satellite des transports
- 35 – A2. Activité marchande de la branche des transports en France
- 38 – A3. Dépenses des ménages en transport
- 41 – A4. Dépenses des administrations publiques centrales et locales
- 45 – A5.1 Transferts publics aux opérateurs de transport collectif de voyageurs (SNCF, RATP, TCU de province)
- 48 – A5.2 Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures
- 50 – A6. Recettes publiques liées au transport
- 54 – A7.1 Investissements en infrastructures de transport
- 56 – A7.2 Financement des infrastructures (AFITF, PPP)
- 60 – A8. Échanges extérieurs de services de transport
- 63 – A9. Investissements du secteur des transports à l'étranger et investissement étrangers dans le secteur en 2020
- 66 – A10. Prix du transport de fret, de l'entreposage et de la manutention

69 - Les entreprises françaises de transport

- 70 – B1. Démographie des entreprises
- 74 – B2.1 Comptes des entreprises de transport
- 78 – B2.2 Entreprises de transport routier de marchandises (TRM)
- 81 – B2.3 Entreprises de TRM dans l'UE en 2018
- 84 – B2.4 Entreprises de la messagerie et du fret express
- 86 – B2.5 Entreprises de transport collectif urbain et de cars routiers
- 90 – B2.6 Entreprises de transport ferroviaire
- 93 – B2.7 Entreprises de transport fluvial
- 96 – B2.8 Entreprises de transport maritime
- 99 – B2.9 Compagnies aériennes françaises
- 102 – B3.1 Sociétés d'autoroutes concédées
- 105 – B3.2 Aéroports de Paris
- 108 – B3.3 Grands ports sous tutelle de l'État
- 109 – B3.4 Gestionnaires d'infrastructures ferrées
- 111 – B3.5 Gestionnaires d'infrastructures fluviales

115 - Emploi et salaires

123 - Les externalités du transport

- 124 – D1. Consommation de l'énergie de traction dans les transports
- 127 – D2.1. Émissions de gaz à effet de serre des transports
- 131 – D2.2 Émissions de polluants atmosphériques par le transport
- 136 – D2.3 Qualité de l'air et transport routier
- 139 – D3.1 Accidentalités ferroviaire, aérienne et maritime
- 141 – D3.2 Accidentalité routière
- 143 – D3.3 Accidentalité routière impliquant des poids lourds
- 144 – D4. Emprise des infrastructures de transport et impacts sur les milieux naturels
- 146 – D5. La qualité de service dans les transports
- 149 – D6. Les nuisances sonores des transports

151 - Le transport de marchandises

- 152 – E1. Synthèse du transport de marchandises
- 155 – E2. Transport routier de marchandises : baisse de l'activité des poids lourds en 2020
- 158 – E3. Transport ferroviaire de marchandises : en forte baisse en 2020
- 160 – E4. Transport fluvial de marchandises : l'activité se contracte
- 162 – E5. Transport maritime de marchandises au ralenti

165 - Transports de voyageurs

- 166 – F1. Synthèse : le transport intérieur de voyageurs chute en 2020 avec la crise sanitaire**
- 170 – F2. Le transport collectif urbain : chute inédite du trafic avec les restrictions de déplacements**
- 171 – F3. Le transport ferroviaire, très affecté par les deux confinements en 2020**
- 173 – F4. Transport aérien : « décrochage » en 2020**
- 175 – F5. Le transport maritime de voyageurs plonge avec la crise sanitaire**
- 177 – F6. La mobilité à vélo gagne du terrain**

179 - Bilan de la circulation

- 180 – G1. Bilan de la circulation routière**
- 184 – G2. Immatriculations de véhicules neufs**
- 188 – G3. Consommation de carburants routiers**

191 - Annexes

227 - Réunion

synthèse



L'année 2020 est marquée par la crise sanitaire inédite liée au Covid-19. Le transport est sévèrement impacté par les effets des différentes mesures prises pour lutter contre la pandémie (confinements, couvre-feux, fermetures de commerces et services non essentiels, restrictions de déplacement...), en particulier au début du confinement, entré en vigueur en France le 17 mars. Les différentes activités du secteur des transports n'ont pas toutes été pénalisées avec la même intensité. Si l'approvisionnement des commerces alimentaires et les transports de biens de première nécessité ont soutenu l'activité du transport routier de marchandises, les restrictions de déplacement des personnes ont pénalisé durement celle des transports de voyageurs, notamment du secteur aérien.

Au niveau mondial, l'année 2020 aura été marquée par la crise sanitaire liée au Covid-19 : l'économie a été fortement perturbée par l'épidémie, tandis que les mesures visant à limiter sa propagation (confinements, couvre-feux, fermetures de commerces, etc.), prises à la fois en France et dans de nombreux pays étrangers, ont à leur tour ralenti l'activité (*fiche cadrage 1a*).

EN 2020, L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE CONNAÎT UNE CHUTE D'UNE AMPLIEUR INÉDITE DANS LE MONDE, DANS LA ZONE EURO...

Après deux années consécutives de ralentissement de la croissance, l'activité économique mondiale chute de 3,3 % en 2020 (*fiche cadrage 1b*). L'activité de la zone euro recule également fortement, de 6,6 % (après + 1,3 % en 2019 et + 1,9 % en 2018). Le PIB se replie dans quasiment tous les pays de la zone euro (- 10,8 % en Espagne, - 4,8 % en Allemagne, - 8,9 % en Italie). Cette baisse de l'activité s'accompagne d'une très forte contraction du commerce mondial : les importations chutent de 8,9 % et les exportations de 8,1 % en 2020.

... ET EN FRANCE, NOTAMMENT DANS LES TRANSPORTS

En France, l'activité affiche un recul historique : le produit intérieur brut (PIB) diminue de 7,9 % en 2020 (après + 1,8 % en 2019 et + 1,9 % en 2018). La production annuelle de l'ensemble des branches de l'économie française baisse de 8,3 % en volume (*fiche cadrage 2*). Dans les branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce), la production décroît encore plus fortement (- 10,7 % en 2020), la fabrication de matériels de transport en particulier chutant de 28,1 %. Les échanges extérieurs se contractent fortement : les importations de produits nécessitant du transport (produits industriels et produits agricoles essentiellement) chutent de 10,4 % et les exportations nécessitant du transport de 14,1 %.

En 2020, la production de la branche transports recule de 19,2 % en volume (*fiche A2*). Directement impactées par les restrictions de circulation et indirectement par une contraction de la demande, toutes ses activités sont concernées, mais le transport de voyageurs est le plus touché (- 47,2 % en volume contre - 5,3 % pour le transport de marchandises et - 14,9 % pour les autres services de transport).

Les échanges extérieurs de services de transport de voyageurs qui concernent principalement le transport aérien (90 % des échanges en 2019) s'effondrent (- 55,0 % pour les exportations et - 60,9 % pour les importations) (*fiche A8*). Les exportations des services de transport de marchandises demeurent quant à elles dynamiques (+ 10,1 % en 2020).

LES DÉPENSES DE TRANSPORT DES MÉNAGES DIMINUENT FORTEMENT EN 2020

Les restrictions de déplacement ont pour conséquence une forte diminution des dépenses de transport des ménages en 2020 : les ménages ont dépensé 138,3 milliards d'euros en transport au cours de cette année, contre 178,6 milliards d'euros en 2019, soit une baisse de 22,5 % en valeur (*fiche A3*). Les dépenses pour les déplacements en transport collectif sont les plus touchées (- 52,7 %). Les dépenses en transport individuel (y compris l'achat de véhicules, hors assurance), qui représentent 89 % des dépenses totales des ménages en transport (hors assurance), baissent de 16,0 %.

AVEC LA CRISE SANITAIRE, LE TRANSPORT DE VOYAGEURS CHUTE POUR TOUS LES MODES DE TRANSPORT EN 2020

En 2020, le transport intérieur de voyageurs est fortement affecté par la crise sanitaire et les restrictions de déplacement : il décroît de 23,5 % et s'établit à 749,4 milliards de voyageurs-kilomètres (*fiche F1*). Tous les modes de transport sont concernés mais à des degrés divers.

En voyageurs-kilomètres, le transport intérieur aérien connaît une chute sans précédent de 55,4 % en 2020, le transport ferroviaire de voyageurs de 41,9 % et le transport collectif urbain de 41,5 %. Les transports individuels en véhicules particuliers (qui représentent 85,3 % des transports intérieurs de voyageurs) sont les moins impactés, avec une diminution de 19,2 %. Néanmoins, le nombre total de voyageurs utilisant des transports individuels en France atteint en 2020 le niveau historiquement le plus bas depuis 1994.

Figure F1-1 Transport intérieur de voyageurs par mode en 2020

Parts modales en % des voyageurs-kilomètres

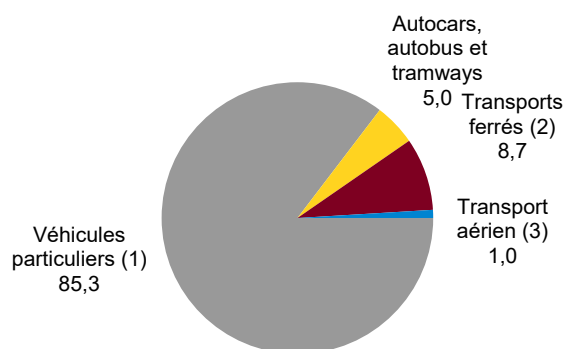
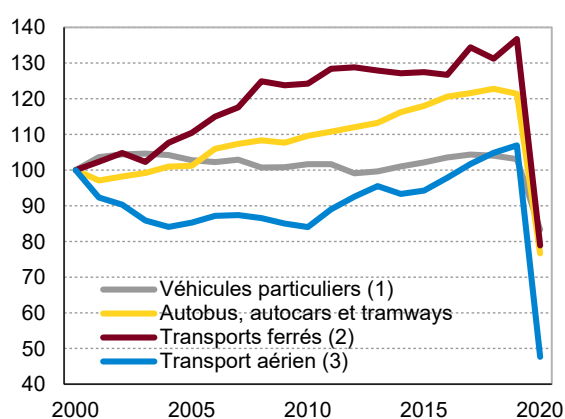


Figure F1-2 Évolution du transport intérieur de voyageurs par mode (4)

Indice en base 100 en 2000 (en voyageurs-kilomètres)



(1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.

(2) Trains, RER et métros.

(3) Vols intérieurs à la métropole uniquement.

(4) Révision des niveaux de voyageurs-kilomètres en véhicules particuliers et en autocars (voir partie G - l'ensemble des séries constitutives du bilan de la circulation a été rebasé en 2020).

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, d'après le bilan de la circulation ; ART ; ensemble des opérateurs ferroviaires ; Île-de-France Mobilités-Omnil (estimations SDES pour 2020) ; enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2019 et 2020) ; UTP

La forte diminution des transports collectifs urbains touche aussi bien les réseaux de province (- 31,2 %) que ceux de l'Île-de-France (- 45,0 %) (fiche F2). Le métro est le mode de transport qui est le plus affecté en Île-de-France, le nombre de voyageurs-kilomètres diminuant de 49,7 %. Les confinements et les mesures sanitaires ont poussé les usagers à se déplacer moins et/ou différemment. Les transports de surface (tramways, bus) ont mieux résisté en Île-de-France comme en province.

En 2020, la crise sanitaire a eu un impact très marqué sur le trafic ferroviaire mensuel de voyageurs : le trafic a chuté lors des confinements du printemps et de l'automne (fiche F3). Au total en 2020, le trafic de voyageurs sur les trains à grande vitesse (TAGV) diminue de 42,3 %. Avec les restrictions de déplacements plus importantes à l'étranger, la baisse est plus marquée pour le transport international (entrant, sortant ou transit) (- 66,4 %) que pour le trafic national (- 38,8 %). Les restrictions de déplacement entre régions liées à la crise du Covid-19 ont mis au ralenti (- 58,3 %) le trafic sur les lignes de trains interurbains hors trains à grande vitesse qui comprend principalement les trains d'équilibre du territoire (TET) sous convention avec l'État. En revanche, le transport en trains sous convention des conseils régionaux (TER) résiste mieux à la crise sanitaire (- 29,8 %), cette catégorie de trains répondant aux usages du quotidien, comme les déplacements domicile-travail. Le trafic des trains et RER d'Île-de-France connaît néanmoins une baisse plus importante (- 45,5 %) que le transport en TER.

En nombre de passagers, le transport aérien en métropole est réduit de moitié (- 56,8 %) en 2020, tandis que le transport aérien total (métropole, outre-mer et international) est réduit de deux tiers (- 69,8 %) par rapport à l'année précédente (fiche F4). En lien avec la décroissance du trafic aérien, le nombre de passagers embarqués ou débarqués dans les aéroports de France métropolitaine chute de 68,4 % en 2020. La fréquentation des aéroports de Paris est en baisse de 69,4 % en 2020, l'aéroport d'Orly étant notamment resté fermé pendant tout le deuxième trimestre 2020, et l'aéroport de Roissy n'ayant assuré qu'une très faible part de son trafic à cette même période.

Le transport maritime de voyageurs plonge avec la crise sanitaire en 2020 : le trafic de passagers connaît une très forte baisse (- 60,3 %) accentuant la tendance générale observée depuis 2015 (*fiche F5*). L'activité de croisière est la plus affectée avec un trafic quasi nul en Manche et mer du Nord, et un nombre de croisiéristes réduit au vingtième en Méditerranée. Suite au premier confinement de mars 2020, le trafic de croisiéristes est devenu inexistant et n'a pas repris sur le reste de l'année. Le trafic hors croisiéristes a également été impacté par le premier confinement mais a connu un rebond en juin 2020. Son niveau reste cependant bien inférieur à celui de 2019.

LA MOBILITÉ À VÉLO GAGNE DU TERRAIN

Début 2020, parmi les actifs se rendant sur leur lieu de travail, 2,9 % y allaient à vélo, contre 2,5 % en 2019. La crise sanitaire a profondément bouleversé les habitudes de déplacement des Français. L'usage du vélo a ainsi bondi en 2020, de nombreux usagers souhaitant réduire leur usage des transports en commun en période de pandémie : le nombre de passages à vélos enregistrés par la plateforme nationale des fréquentations (PNF) du réseau de Vélo & Territoires a augmenté de 10 % en 2020 (*fiche F6*).

Les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) continuent nettement de progresser. De plus, plusieurs mesures ont permis de développer davantage l'usage du vélo. Le « coup de pouce vélo » de l'État mis en place pendant le déconfinement en mai 2020 a permis de financer la réparation de près de 1,2 million de vélos.

En 2020, 640 km d'aménagements cyclables de transition ont été mis en service dans le but de fluidifier la circulation urbaine, de décongestionner les transports publics, de favoriser le respect des distances de sécurité et d'encourager un mode de transport décarboné. En parallèle, fin 2020, le schéma national des véloroutes est réalisé à 74 % (70 % fin 2019) avec 1 241 nouveaux kilomètres soit 18 848 kilomètres du schéma national vélo réalisés à cette date sur les 25 587 kilomètres inscrits pour 2030 (*fiche cadrage 3*).

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES SE CONTRACTE POUR TOUS LES MODES DE TRANSPORT EN 2020

Dans le contexte de la crise sanitaire et des confinements, le transport terrestre de marchandises est en repli de 4,3 % en 2020 après une hausse de 2,8 % en 2019 (*fiche E1*). Il s'élève ainsi à 324,2 milliards de tonnes-kilomètres en 2020. L'activité se contracte pour tous les modes.

L'activité du transport routier par poids lourds, principal poste des transports terrestres, s'élève à 286,5 milliards de tonnes-kilomètres en 2020 (*fiche E2*), en baisse de 3,7 % par rapport à 2019. Le transport routier par poids lourds est cependant le mode de transport de fret qui résiste le mieux à la crise. Sur les cinq dernières années, sa part modale augmente. Elle représente 88,4 % du transport terrestre de marchandises hors oléoducs en 2020 (après 87,9 % en 2019 et 85,6 % en 2015). En 2020, l'activité des poids lourds sous pavillon français représente un peu plus de la moitié du transport intérieur de fret.

Le transport ferroviaire de marchandises connaît une baisse plus marquée, de 7,8 % en 2020, à 31,1 milliards de tonnes-kilomètres (*fiche E3*). Sur les cinq dernières années, la part modale du transport ferroviaire de fret diminue régulièrement : elle est de 9,6 % en 2020 après 10 % en 2019 et 11,9 % en 2015. Les tonnages transportés diminuent fortement (- 10,7 %), le trafic ayant été impacté par la crise sanitaire, principalement lors du premier confinement. En tonnes-kilomètres, le transport ferroviaire international entrant a connu une hausse (+ 4,3 %), tandis que le transport international sortant et le transit ont nettement diminué (respectivement - 9,8 % et - 15,9 %). Le transport national baisse de 8,6 %, et sa part dans le trafic intérieur reste stable à 59,5 %.

Le transport fluvial de marchandises chute de 11,4 % en 2020, à 6,5 milliards de tonnes-kilomètres (*fiche E4*). Les volumes transportés baissent sensiblement, de 10,8 % en 2020, tant pour le transport national (- 8,2 %) que pour le transport international (- 13,9 %). Hors période de premier confinement, le trafic fluvial national se maintient en 2020. Sur les cinq dernières années, la part modale du transport fluvial oscille autour de 2 %.

Le transport intérieur terrestre de marchandises se replie en 2020 pour la majorité des produits transportés hormis celui des matières premières, coke, produits pétroliers, métaux et minéraux qui augmente de 1,7 %. Le transport de produits alimentaires, boissons et tabac est quasi stable (- 0,1 %). Ces produits sont en large majorité transportés par la route (près de 89 %).

LA CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL S'EFFONDRE LORS DU PREMIER CONFINEMENT

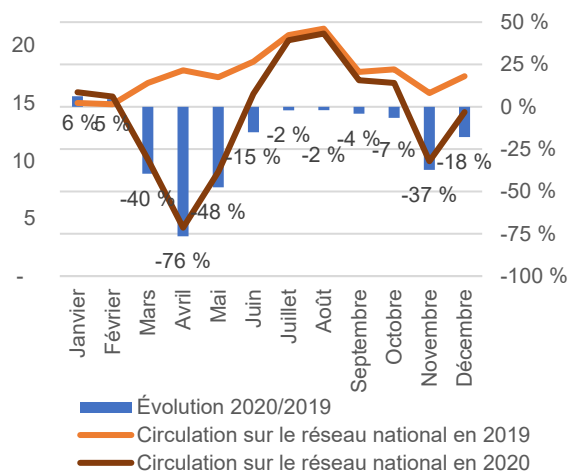
En 2020, en France métropolitaine, la circulation routière a diminué de 16,9 %, suite aux restrictions de déplacements liées à la pandémie (*fiche G1*). La baisse de la circulation est beaucoup plus marquée pour les véhicules destinés au transport des personnes (voitures, autocars et VUL utilisés par des particuliers) que pour les véhicules principalement destinés aux transports de marchandises ou matériels professionnels (poids lourds et véhicules utilitaires utilisés par des professionnels).

synthèse

Si l'année 2020 avait commencé sur une hausse de la circulation, l'annonce du confinement le 17 mars 2020 a eu un effet immédiat sur la circulation. Même si la moitié du mois de mars 2020 s'est passée sans restrictions particulières, le trafic s'est contracté de 40 % par rapport au même mois de 2019. En avril 2020, pendant lequel le confinement a été total, la circulation s'effondre de 76 % par rapport à avril 2019. Le second confinement du 30 octobre au 11 décembre 2020 a eu un impact moindre que pour le premier, avec une baisse de 37 % de la circulation en novembre et de 18 % en décembre.

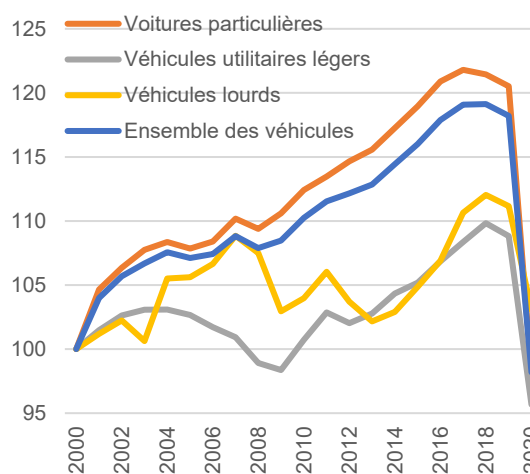
Figure G1-1 **Évolution mensuelle de la circulation sur le réseau routier national**

Niveau : circulation en milliards de véhicules-km, évolutions en %



Champ : France métropolitaine.
Sources : Cerema ; ASFA

Figure G1-5 **Circulation routière par type de véhicule**
Véhicules-kilomètres, en base 100 en 2000



Les VUL étrangers sont classés avec les voitures particulières.
Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, Bilan de la circulation

LA BAISSÉ DU TRAFIC ROUTIER ENTRAÎNE UNE BAISSÉ DES CONSOMMATIONS DE CARBURANTS, ...

La chute du trafic routier entraîne mécaniquement celle des consommations et des livraisons de carburants : la consommation totale de diesel par la route diminue de 15,6 % et celle d'essence de 14,8 % (fiche G3). Les consommations unitaires des véhicules continuent de diminuer. L'importante baisse de la demande en carburants a entraîné une forte diminution du prix du baril de pétrole ainsi que des prix à la pompe.

... UNE FORTE DIMINUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE, ...

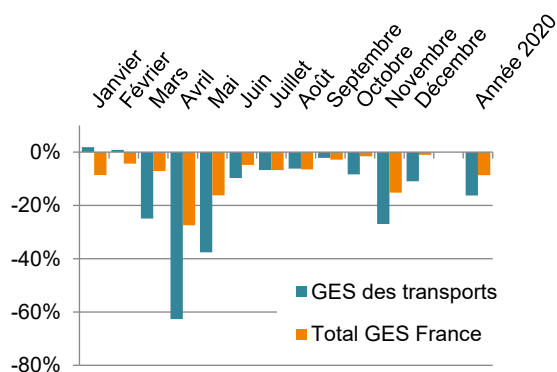
La chute du trafic routier entraîne aussi mécaniquement une baisse de l'accidentalité routière. En 2020, les chiffres de l'accidentalité routière atteignent leur plus bas niveau (fiche D3.2). Le nombre d'accidents corporels baisse de 19,0 % par rapport à 2019. Avec 2 706 tués en 2020, la mortalité baisse de 20,6 % en un an. Le nombre de blessés (58 539) décroît de 20,3 %. Les principales causes d'accidents mortels demeurent la vitesse, l'alcool et les stupéfiants.

... ET UNE CHUTE HISTORIQUE DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES) DES TRANSPORTS

La Stratégie nationale bas carbone, feuille de route de la France pour réduire les GES prévoit, d'ici 30 ans, une décarbonation totale des transports. En 2020, la généralisation du télétravail, les contraintes économiques et les mesures de confinement ont engendré une diminution spectaculaire des émissions nationales de GES, de 9 % par rapport à 2019 (fiche D2.1). Les transports ont contribué à la moitié de cette baisse, les émissions de GES des transports ayant diminué de 16,3 % par rapport à 2019. Les périodes de confinement de la population correspondent aux mois où la réduction des émissions est la plus importante ; elle atteint plus de 60 % en avril

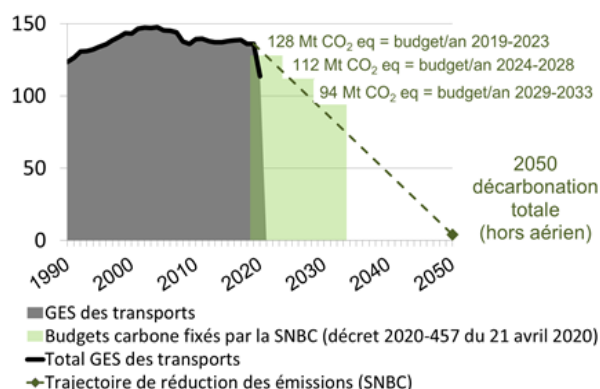
2020. La chute des émissions des transports entre 2019 et 2020 résulte de la baisse des déplacements des ménages avec leurs véhicules particuliers (- 11 Mt CO₂ éq) et de la contraction du transport de marchandises (- 9 Mt CO₂ éq). Cependant, avec 113,6 millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂ éq), le secteur des transports reste, en 2020, le principal contributeur aux émissions de GES de la France (28,7 %). Le transport routier (107,5 Mt CO₂ éq en 2020) est à l'origine de 94,7 % des émissions du secteur des transports.

Figure D2.1-1 **Évolution des émissions de GES en 2020 par rapport à 2019**
En %



Source : Citepa, Baromètre mensuel au format Secten – 2020, estimations provisoires

Figure D2.1-7 **Évolution des émissions des transports et objectifs de réductions**
En Mt CO₂ éq



Source : Citepa, avril 2021, Inventaire au format Secten ; estimations préliminaires pour 2020

Le transport routier est le mode le plus émetteur de polluants dans l'air et représentait entre 65 et 100 % des émissions des transports pour une majorité de polluants en 2019 (fiche D2.2). Il est le premier émetteur d'oxydes d'azote (NOx), de cuivre (Cu), de zinc (Zn) et de carbone suie (BC), tous secteurs d'activités confondus. En 2020, les différentes mesures prises pour lutter contre la pandémie de Covid-19 ont principalement permis de réduire les émissions de polluants atmosphériques provenant des transports et de l'industrie. Comparées à 2019, les émissions 2020 des transports ont fortement diminué pour de nombreux polluants avec des baisses plus marquées durant les périodes de confinement de la population et grâce aux conditions météorologiques.

LES MOTORISATIONS ALTERNATIVES SE DÉVELOPPENT DANS UN MARCHÉ EN FORTE BAISSÉ

En 2020, le marché de l'automobile neuve est également marqué par la crise sanitaire, avec une chute des ventes de voitures neuves de 25 % par rapport à 2019 (fiche G2). Les immatriculations ont notamment chuté de 70 % lors du premier confinement de mars à mai.

Le marché a fortement évolué dans sa composition, avec l'essor des motorisations alternatives (hybrides rechargeables et électriques) au détriment des motorisations thermiques (diesel et essence). Alors que la part des motorisations alternatives n'atteignait pas 3 % des ventes en 2019, elle s'établit à 11,0 % en 2020. Les mesures incitatives pour l'achat d'un véhicule à faibles émissions ainsi que la nouvelle réglementation s'appliquant aux constructeurs automobiles ont probablement favorisé cet essor. Pour la première fois, les ventes de voitures électriques dépassent les 100 000 unités en un an.

La motorisation diesel, qui était la motorisation la plus fréquente des voitures neuves jusqu'en 2016, continue à perdre du terrain en 2020 : la part de marché du diesel passe à 30,4 % après 33,9 % en 2019. Cette diminution de part de marché ne profite plus aux voitures à motorisation essence. En 2020, elles représentent 46,9 % des immatriculations neuves après 58,3 % en 2019.

L'EMPLOI SALARIÉ DU TRANSPORT A MIEUX RÉSISTÉ À LA CRISE QUE L'ENSEMBLE DU SECTEUR PRIVÉ

Au 31 décembre 2020, le secteur des transports et de l'entreposage emploie plus de 1,4 million de salariés, soit 7,6 % des salariés du secteur privé hors intérim (*fiche C*). Sur un an, dans le contexte de récession économique liée à la crise sanitaire, l'effectif salarié du secteur diminue de 0,8 % (soit - 11 300 emplois sur un an). Le transport routier de marchandises, plus gros employeur du secteur, continue de créer des emplois à un rythme soutenu en 2020 (+ 3,1 %), les salariés de ce secteur, en particulier les conducteurs, ayant été en première ligne durant la crise sanitaire et notamment les confinements. À l'inverse, l'effectif salarié chute dans le transport aérien de passagers (- 6,2 %) et dans le transport routier de voyageurs (- 3,3 %) mais résiste dans le transport collectif urbain (+ 0,4 %).

En moyenne, de mars à décembre 2020, 20 % des salariés du secteur des transports ont été placés en activité partielle. L'indemnisation du chômage partiel, pendant la crise sanitaire, a compensé en partie le recul du salaire moyen par tête en 2020.

LES CRÉATIONS D'ENTREPRISES CLASSIQUES BAISSENT, MAIS LES DÉFAILLANCES D'ENTREPRISES AUSSI GRÂCE AUX AIDES DE L'ÉTAT

Fin 2019, le secteur des transports et entreposage comptait 202 200 entreprises (*fiche B1*). En 2020, hors nouvelles immatriculations sous le régime du micro-entrepreneur, la création d'entreprises recule nettement (- 31,4 % par rapport à 2019) avec 12 614 nouvelles entreprises. Le nombre de créations d'entreprises classiques est en repli par rapport à 2019 dans tous les secteurs des transports, de - 3,2 % pour le secteur le moins impacté, celui du transport de marchandises, jusqu'à - 55,1 % pour le secteur des activités de poste et de courrier.

Les nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs augmentent de 36,9 % en 2020. Cette hausse est surtout imputable aux « autres activités de poste et de courrier », qui comprennent les livraisons à domicile, avec 80 200 nouvelles immatriculations, soit 46,1 % de plus qu'en 2019.

En 2020, 1 229 défaillances ont été prononcées, soit le plus bas niveau depuis vingt ans. Le taux de défaillance (rapport entre le nombre de défaillances dans l'année et le nombre d'entreprises en fin d'année précédente) s'établit à 0,6 %. Les mesures gouvernementales comme le gel de la date des cessations de paiement dès la mi-mars 2020, la mise en place du fonds de solidarité du prêt garanti par l'État, ou encore l'exonération ou le report de cotisations ont protégé les entreprises de la faillite et les ont éloignées du redressement judiciaire.

LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES AUGMENTENT FORTEMENT EN 2020 POUR COMPENSER LA CHUTE DES VENTES

En 2020, les dépenses totales des administrations publiques s'élèvent à 49,9 milliards d'euros, en hausse de 2,0 % par rapport à 2019 (*fiche A4*). Les dépenses d'investissement augmentent de 0,8 % et les dépenses de fonctionnement de 2,7 %.

Les dépenses totales des administrations publiques centrales (Apuc) s'accroissent de 6,4 % en 2020. Celles des administrations publiques locales (Apul), qui représentent 76,2 % des dépenses publiques totales en transport, croissent de 1,3 % en 2020, après une progression de 6,9 % en 2019. Au cours des cinq dernières années, les dépenses des Apuc ont augmenté de 2,0 % en moyenne annuelle et celles des Apul, tirées par les investissements de la Société du Grand Paris, ont augmenté de 2,7 % par an.

En 2020, les transferts des administrations publiques centrales et locales à destination des opérateurs de transport ferroviaire de voyageurs et du transport collectif urbain s'élèvent à 15,7 milliards d'euros, en hausse de 9,6 % par rapport à 2019 (*fiche A5.1*). Les subventions d'exploitation se sont nettement accrues (+ 21,3 % pour la SNCF, + 38,4 % pour la RATP). Tous réseaux confondus, 81 % des montants versés relèvent du fonctionnement (rémunération de la délégation de service public, compensations tarifaires et subventions d'exploitation) et 19 % sont des aides à l'investissement.

LES RECETTES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES LIÉES AU TRANSPORT CHUTENT

En 2020, les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élèvent à 48,8 milliards d'euros (*fiche A6*). Après s'être stabilisées en 2019, elles diminuent fortement sous l'effet de la crise du Covid-19 en 2020 (- 8,1 % après + 0,0 % en 2019). La TICPE représente à elle seule 53,3 % des recettes des administrations publiques liées au transport.



synthèse



cadrage

Cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

— L'année 2020 est marquée par la crise sanitaire inédite liée au Covid-19. Le transport a été durement impacté par les effets des différentes mesures prises pour lutter contre la pandémie (confinements, couvre-feux, fermetures de commerces et services non essentiels, restrictions de déplacement...).

En France, l'activité affiche un recul historique : le produit intérieur brut (PIB) diminue de 7,9 % en 2020 (après + 1,8 % en 2019 et + 1,9 % en 2018). Le cours du pétrole chute après avoir déjà enregistré une baisse en 2019.

La production annuelle dans les branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce) baisse fortement en 2020 (- 10,7 % en volume). Les échanges extérieurs de produits nécessitant du transport chutent.

Les infrastructures de transport évoluent peu depuis plusieurs années, hormis les métros et les tramways.



Cadrage 1a. Les principaux évènements ayant impacté les transports en 2020

L'année 2020 est marquée par la crise sanitaire inédite liée au Covid-19. Le transport est sévèrement impacté par les effets des différentes mesures prises pour lutter contre la pandémie (confinements, couvre-feux, fermetures de commerces et services non essentiels, restrictions de déplacement...). Si l'approvisionnement des commerces alimentaires et les transports de biens de première nécessité soutiennent l'activité du transport routier de marchandises, les restrictions de déplacement des personnes notamment pénalisent durement l'activité du secteur aérien. Enfin, l'entrée en vigueur du Brexit le 31 janvier 2020 affecte les échanges avec le Royaume-Uni.

PREMIER TRIMESTRE 2020

Les **grèves contre le projet de réforme des retraites** qui avaient débuté en décembre 2019 continuent en janvier 2020 (grèves à la SNCF et à la RATP, opération « ports morts », coupures de courant, etc.).

1^{er} janvier : en application de **la loi de finances (PLF 2020) du 28 décembre 2019**, le Gouvernement met en œuvre dès le 1^{er} janvier 2020 plusieurs changements essentiels, notamment afin de favoriser une mobilité plus propre :

- le **bonus écologique** s'applique à des véhicules émettant moins de 20 g CO₂/km, comme des véhicules électriques ou fonctionnant à l'hydrogène. En 2020, le Gouvernement augmente de 50 % les moyens consacrés au bonus, pour soutenir le passage à des véhicules propres ;
- le barème du **malus automobile** est renforcé pour les véhicules les plus émetteurs, en particulier les SUV : le seuil de déclenchement du malus passe de 117 g CO₂/km à 110 g CO₂/km ; le malus maximum passe de 10 500 € à 20 000 € ; les différents niveaux de malus sont globalement doublés voire triplés ;
- l'**écocontribution** sur le transport aérien entre en vigueur, avec une taxe allant de 1,5 à 18 € par billet. Cette taxe est destinée à financer les investissements publics dans des modes de transport du quotidien plus propres, en particulier le ferroviaire.

Au niveau européen, la norme CAFE (*Corporate Average Fuel Economy*) entre en vigueur. Cette nouvelle réglementation, mise en place au niveau de la Commission européenne pour les constructeurs automobiles, limite à 95 g/km le taux moyen de CO₂ émis par les véhicules particuliers neufs et à 147 g/km les véhicules utilitaires légers, tous constructeurs confondus. Elle permettra de taxer dès le 1^{er} janvier 2021 les constructeurs sur la base des chiffres des ventes de leurs véhicules neufs réalisés sur l'année 2020.

Conformément au nouveau pacte ferroviaire adopté en 2018, la **SNCF** devient au 1^{er} janvier 2020 une société anonyme à capitaux publics, intégralement détenue par l'État. Cela permet de simplifier et d'assouplir l'organisation du groupe, qui possède intégralement deux filiales : SNCF Mobilités et SNCF Réseau. La gestion de l'ensemble des gares est, par exemple, réunifiée au sein d'une filiale dédiée de SNCF Réseau alors qu'elle était jusqu'à présent organisée entre plusieurs entités. Au 1^{er} janvier entre également en vigueur la fin des embauches au statut, traduisant le nouveau cadre social mis en place. Ces changements accompagnent la préparation de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire, pour laquelle plusieurs procédures d'appels d'offres ont été lancées en 2019. En parallèle, l'État poursuit son investissement dans le réseau ferroviaire et engage en 2020 la reprise de la dette de SNCF Réseau à hauteur de 25 milliards d'euros.

31 janvier : entrée en vigueur du Brexit par application de l'article 50 du traité sur l'Union européenne faisant du Royaume-Uni un État-tiers de l'UE. Une phase de transition est mise en place jusqu'au 31 décembre 2020 au cours de laquelle le droit communautaire continue de s'appliquer au Royaume-Uni avec en contrepartie l'accès au marché intérieur et à l'Union douanière. Les échanges entre l'Europe et le Royaume-Uni étaient déjà impactés avant cette date.

1^{er} mars : changement de norme de mesure des émissions : passage au WLTP (*Worldwide Harmonised Light vehicles Test Procedure*, ou procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules légers) à la place du NEDC (*New European Driving Cycle*, ou Nouveau Cycle de Conduite Européen), pour mieux refléter les émissions réelles. En moyenne les émissions ont été réévaluées de 24 %. Le barème du malus a été adapté et le seuil est passé à 138 g CO₂/km en WLTP contre 117 en NEDC.

cadrage : cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

17 mars : le **confinement** entre en vigueur en France pour freiner la propagation du Covid-19. Tout déplacement doit être justifié sur le territoire par une attestation diffusée par le ministère de l'Intérieur. Les frontières de l'espace Schengen sont fermées. Les voyages entre pays non-européens et de l'Union européenne sont suspendus. Seuls les ressortissants français peuvent rentrer en France. La plupart des aéroports français sont fermés. Les offres de service de transports de voyageurs (ferroviaire, aérien, transports en commun) sont réduites au minimum. Le gouvernement met en place des mesures d'aide aux entreprises et à l'emploi (report de charges, dispositif de chômage partiel, fonds de solidarité, prêt garanti par l'État et plan de soutien export).

23 mars : les vols entre la métropole et l'outre-mer sont interrompus.

31 mars : fermeture de l'aéroport d'Orly, deuxième aéroport français en nombre de passagers accueillis.

DEUXIÈME TRIMESTRE 2020

11 mai : début du déconfinement progressif. Mise en place de la restriction de déplacements au-delà d'un rayon de 100 km du domicile (qui sera levée ensuite progressivement au cours du mois de mai selon les départements en fonction de l'amélioration de la situation sanitaire).

14 mai : annonce du plan de soutien au tourisme.

26 mai : annonce du plan de soutien à l'automobile.

2 juin : Le gouvernement lève la règle de restriction de déplacements au-delà d'un rayon de 100 km du domicile pour tous les départements.

9 juin : annonce du plan de soutien au secteur de l'aéronautique.

26 juin : réouverture de l'aéroport d'Orly, après près de 3 mois de fermeture. L'aéroport de Roissy n'a quant à lui assuré qu'une très faible part de son trafic habituel durant la période.

TROISIÈME TRIMESTRE 2020

Le troisième trimestre 2020 est le seul de l'année à ne pas être soumis à des mesures de confinement, mais les frontières hors Union européenne demeurent fermées.

10 juillet : fin de l'état d'urgence sanitaire.

1er septembre : les hybrides rechargeables ouvrent droit au bonus et le seuil passe à 50 g CO₂/km.

3 septembre : le Gouvernement lance un **Plan de relance** historique de 100 milliards d'euros pour redresser durablement l'économie française et créer de nouveaux emplois. L'objectif est de transformer l'économie en investissant prioritairement dans les domaines les plus porteurs et faire en sorte que la France puisse retrouver son niveau économique d'avant-crise dans deux ans.

L'écologie est au cœur du Plan de relance. Sur 100 milliards d'euros, 30 milliards d'euros sont destinés au financement de la transition écologique. L'objectif est d'accélérer la conversion écologique de l'économie française, notamment pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Dans le domaine des transports, cette orientation stratégique se concrétise dans le Plan de relance à travers le bonus écologique, la prime à la conversion pour l'achat d'un véhicule propre, le développement des transports en commun ou encore la recherche et l'innovation pour le développement de technologies vertes.

Les mesures du Plan de relance entreront en vigueur progressivement jusqu'en 2022.

QUATRIÈME TRIMESTRE 2020

15 octobre : l'état d'urgence sanitaire est de nouveau en vigueur sur l'ensemble du territoire. Un couvre-feu de 21 h 00 à 06 h 00 est mis en place progressivement, d'abord en Île-de-France et dans huit métropoles le 15 octobre, puis est étendu à 38 départements le 22 octobre, puis à 54 départements le 30 octobre.

30 octobre : début d'un nouveau **confinement** généralisé sur décision gouvernementale, avec maintien du couvre-feu de 21 h 00 à 06 h 00.

4 décembre : fermeture au public des remontées mécaniques.

15 décembre : déconfinement avec maintien d'un couvre-feu de 20 h 00 à 06 h 00.

20 décembre : la France suspend les liaisons avec la Grande-Bretagne suite à l'apparition d'une souche mutante du coronavirus outre-Manche.

30 décembre : l'Union européenne et le Royaume-Uni signent un accord de commerce et de coopération applicable dès le 1^{er} janvier 2021. Il définit les modalités de coopération entre l'Union européenne et le Royaume-Uni dans un certain nombre de domaines : échanges commerciaux, pêche, transports, coordination de sécurité sociale, coopération policière et judiciaire, participation du Royaume-Uni aux programmes de l'Union, etc.

31 décembre : achèvement de la période de transition qui a débuté le 1^{er} février 2020, et au cours de laquelle le Royaume-Uni continuait de respecter le droit communautaire en échange de son accès au marché intérieur et à l'Union douanière. À partir du 1^{er} janvier 2021, en application de l'accord de commerce et de coopération entre l'Europe et le Royaume-Uni, ce dernier n'est plus tenu de respecter le droit de l'Union et n'a plus accès au marché intérieur et à l'Union douanière.

Cadrage 1b. L'activité mondiale recule en 2020

Au niveau mondial, l'année 2020 aura été marquée par la crise sanitaire liée au Covid-19 : l'économie a été fortement perturbée par l'épidémie, tandis que les mesures visant à limiter sa propagation (confinements, couvre-feux, fermetures de commerces, etc.), prises à la fois en France et dans de nombreux pays étrangers, ont à leur tour ralenti l'activité. En France, l'activité affiche un recul historique : le produit intérieur brut (PIB) diminue de - 7,9 % en 2020, après + 1,8 % en 2019 et + 1,9 % en 2018. Le cours du pétrole chute après avoir déjà enregistré une baisse en 2019. Les prix des matières premières importées en France baissent, en particulier ceux des matières premières agro-industrielles.

LES IMPORTATIONS ET LES EXPORTATIONS MONDIALES S'EFFONDRENT

Après deux années consécutives de ralentissement de la croissance, l'activité économique mondiale chute en 2020, de 3,3 % (*figure cadrage 1-1*). Ce recul est très largement consécutif à la crise sanitaire liée au Covid-19 : l'économie a été fortement perturbée par l'épidémie, tandis que les mesures visant à limiter sa propagation (confinements, couvre-feux, fermetures de commerces, etc.), prises à la fois en France et dans de nombreux pays étrangers, ont à leur tour ralenti l'activité. Cette baisse de l'activité s'accompagne d'un effondrement du commerce mondial : les importations chutent de 8,9 % et les exportations de 8,1 % en 2020.

Figure cadrage 1-1 **Évolution du PIB, des importations et des exportations des principaux pays**
Évolutions annuelles en % en volume au prix de l'année précédente

	PIB				Importations				Exportations			
	2018	2019	2020	2020/ 2015	2018	2019	2020	2020/ 2015	2018	2019	2020	2020/ 2015
France (1)	1,9	1,8	-7,9	-0,2	3,1	2,3	-11,9	0,0	4,5	1,6	-15,8	-1,0
Allemagne (2)	1,3	0,6	-4,8	0,3	3,4	3,0	3,3	3,8	2,2	0,9	2,4	2,6
Italie (2)	0,9	0,3	-8,9	-1,0	1,8	1,1	2,6	3,0	1,4	1,8	2,3	2,8
Espagne (2)	2,4	2,0	-10,8	-0,2	3,5	0,6	4,3	3,3	2,3	0,8	3,7	3,4
Zone EURO (3)	1,9	1,3	-6,6	0,1	3,7	3,8	-9,4	1,3	3,7	2,5	-9,7	0,8
Royaume-Uni (2)	1,3	1,4	-9,8	-0,8	0,7	9,7	1,3	3,6	0,1	1,8	1,6	2,0
Japon (2)	0,6	0,0	-4,7	-0,4	3,3	2,5	1,8	1,9	3,1	0,2	3,7	3,1
États-Unis (2)	3,0	2,2	-3,5	1,1	4,5	1,2	3,4	3,1	4,0	1,7	2,4	2,2
Total OCDE (2)	2,4	1,6	-4,7	0,7	3,2	2,4	3,3	3,3	3,4	1,9	3,0	3,0
Chine (3)	6,7	5,8	2,3	5,7	6,7	-3,2	-1,5	2,7	3,7	0,8	2,0	3,0
Inde (3)	6,5	4,0	-8,0	3,4	4,0	-4,2	-15,4	-0,1	4,8	-2,1	-8,0	2,1
Brésil (3)	1,8	1,4	-4,1	-0,6	5,9	3,5	-7,7	-0,1	3,5	-1,6	-1,3	1,9
Russie (3)	2,8	2,0	-3,1	0,7	2,7	2,8	-13,5	0,4	5,1	-3,4	-7,9	-0,1
Turquie (3)	3,0	0,9	1,8	3,3	-8,4	-4,3	5,4	1,0	9,8	7,9	-18,0	1,6
Pays en développement (3)	4,5	3,6	-2,2	3,0	4,7	-1,0	-8,6	0,7	3,9	0,5	-5,7	1,5
MONDE (3)	3,6	2,8	-3,3	2,0	4,1	0,7	-8,9	0,6	3,7	1,0	-8,1	0,7

Sources : (1) Insee ; (2) OECD ; (3) IMF

L'ACTIVITE AFFICHE UN REcul HISTORIQUE EN FRANCE

En 2020, l'activité affiche un recul historique en France : le produit intérieur brut (PIB) diminue de 7,9 % (après + 1,8 % en 2019 et + 1,9 % en 2018) (*figure cadrage 1-2*). La baisse mesurée en 2020 est ainsi la plus importante dans l'histoire des comptes nationaux français, établis depuis 1949. Avec la forte chute de l'activité en France, le revenu national brut (RNB) perd 6,1 %. Cette baisse est, pour près des trois quarts, assumée par les administrations publiques, du fait des mesures de soutien à l'économie (activité partielle, fonds de solidarité, etc.). Même si le revenu des entreprises non financières se contracte, le taux de marge reste à un niveau comparable à celui de ces dernières années. La hausse modérée du revenu des ménages (+ 1,0 %), combinée au recul de la consommation (- 6,6 %), entraîne une hausse exceptionnelle de leur épargne en 2020. Au total, le besoin de financement de la nation augmente de 41,2 Md€. (voir Insee, les comptes de la Nation en 2020)

En 2020, les exportations en volume chutent (- 15,8 % après + 1,6 % en 2019), de façon encore plus marquée que les importations (- 11,9 % après + 2,3 % en 2019). De ce fait, les échanges extérieurs contribuent à la décroissance de l'activité, à hauteur de - 1,1 point de PIB.

cadrage : cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

Figure cadrage 1-2 Équilibre ressources emplois de la France

Volume (prix chaînés), évolutions annuelles en %

	2018	2019	2020
PIB	1,9	1,8	-7,9
Importations	3,1	2,3	-11,9
Total des emplois finals	2,2	2,0	-8,8
Consommation finale des ménages	0,9	1,5	-6,6
Consommation finale des administrations publiques	0,9	1,8	-0,1
Formation brute de capital fixe	3,3	4,0	-8,6
Sociétés et entreprises individuelles non financières	4,3	2,6	-7,7
Ménages hors entrepreneurs individuels	1,8	2,8	-12,1
Exportations	4,5	1,6	-15,8

Contributions à l'évolution du produit intérieur brut

	2018	2019	2020
Consommation et investissement	1,4	2,1	-6,5
Solde des échanges extérieurs de biens et services	0,4	-0,3	-1,1
Variation de stocks	0,0	0,0	-0,2

Source : Insee, Les comptes de la Nation en 2020

Figure cadrage 1-3 Équilibre ressources emplois de la zone euro

Volume (prix chaînés), évolutions annuelles en %

	2018	2019	2020
PIB	1,9	1,3	-6,6
Importations	3,7	3,8	-9,4
Demande intérieure	1,8	1,9	-6,4
Formation brute de capital fixe	3,2	5,7	-8,5
Exportations	3,7	2,5	-9,7

Sources : OCDE ; FMI

L'ACTIVITÉ DE LA ZONE EURO RECALE

L'activité de la zone euro recule également en 2020 de 6,6 % (après + 1,3 % en 2019 et + 1,9 % en 2018) (figure cadrage 1-3). Les exportations baissent de 9,7 % (après + 2,5 % en 2019) et les importations diminuent de 9,4 % (après + 3,8 % en 2019).

En 2020, le PIB recule dans quasiment tous les pays de la zone euro. Il recule notamment de 10,8 % en Espagne, de 4,8 % en Allemagne et de 8,9 % en Italie. La baisse de la croissance est moins forte que dans l'ensemble de la zone euro aux États-Unis (- 3,5 %) et au Japon (- 4,7 %). Les principaux pays émergents connaissent également une baisse de l'activité économique : le PIB de l'Inde baisse de 8,0 % en 2020 après une croissance de 4,0 % en 2019. En revanche, la Chine n'enregistre qu'un ralentissement de sa croissance économique, avec une hausse de 2,3 % en 2020 (après + 5,8 % en 2019).

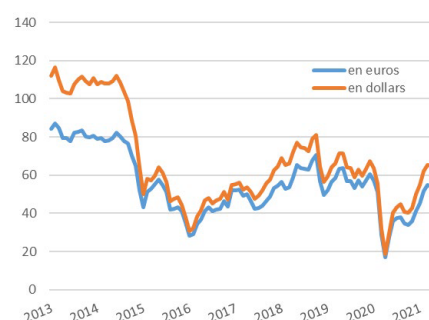
LE COURS DES MATIÈRES PREMIÈRES IMPORTÉES AGRO-INDUSTRIELLES CHUTE

Le prix moyen sur l'année du Brent en dollars continue de baisser, de 35,1 % en 2020, après une baisse de 9,3 % en 2019. Le baril de Brent est ainsi passé de 63,6 dollars en moyenne en janvier 2020 à 50,0 dollars en décembre (figure cadrage 1-4). Calculé en moyenne sur l'ensemble de l'année, le cours du Brent s'établit à 41,8 dollars en 2020, contre 71,0 en 2018.

Les prix des matières premières importées agro-industrielles continuent également de baisser, de 10,7 % en 2020, après une baisse de 16,4 % en 2019. Les prix baissent pour l'ensemble des matières premières importées en France, à l'exception des matières minérales (figure cadrage 1-5).

Figure cadrage 1-4 Prix du Brent daté

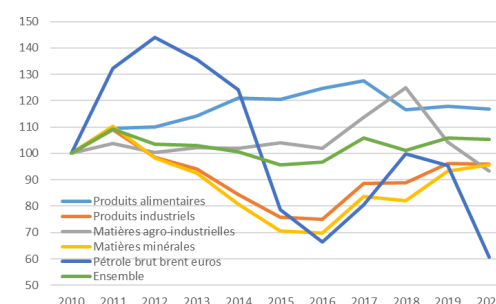
Par baril



Source : Insee

Figure cadrage 1-5 Indices des prix des matières premières importées en France

En indice base 100 en 2010



Source : Insee

Cadrage 2. Activité des différentes branches de production en France en 2020

La production annuelle de l'ensemble des branches de l'économie française baisse fortement en 2020 (- 8,3 % en volume). Dans les branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce), la production décroît en particulier de 10,7 % en 2020. Les échanges extérieurs chutent : les importations de produits nécessitant du transport diminuent de 10,4 % et les exportations nécessitant du transport de 14,1 %. Les transports représentent 4,1 % de la valeur ajoutée de l'ensemble des branches en 2020, part en légère diminution après avoir été quasi stable autour de 4,6 % depuis la fin des années 2000 jusqu'en 2019.

LA PRODUCTION EST EN BAISSÉ POUR TOUTES LES BRANCHES UTILISATRICES DE TRANSPORTS EN 2020

La production des branches manufacturières (hors énergie et mines) diminue de 12,6 % en 2020 (*figures cadrage 2-1 et 2-2*). La fabrication de matériels de transport en particulier chute de 28,1 % en 2020. La production d'équipements électriques, électroniques et informatiques baisse de 11,5 % en 2020. La fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac (IAA), qui représente 23,0 % de l'industrie manufacturière en volume, baisse de 2,6 % en 2020. La cokéfaction et raffinage diminue pour la cinquième année consécutive et chute en 2020 (- 27,8 % après - 5,2 % en 2019 et en 2018). La production des autres biens industriels diminue de 9,7 % en 2020.

La production diminue dans l'agriculture (- 2,2 % en 2020) et se replie plus fortement dans la construction (- 13,0 %), dans le commerce de détail (commerce, réparation d'automobiles et de motocycles) (- 7,3 %), ainsi que dans les industries extractives (- 9,8 %).

La production dans les autres services principalement marchands diminue également de 6,7 % en 2020.

Au total, dans l'ensemble des branches, la valeur ajoutée baisse de 5,3 % en valeur en 2020, dont 1,3 point de pourcentage dû aux branches industrielles, 0,8 point aux branches de la construction et 0,7 point dû aux branches de transport et entreposage (*figure cadrage 2-4*).

cadrage : cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

Figure cadrage 2-1 **Évolution de la production par branche en volume (prix chaînés)**

Niveaux en milliards d'euros en volume, évolutions annuelles en %

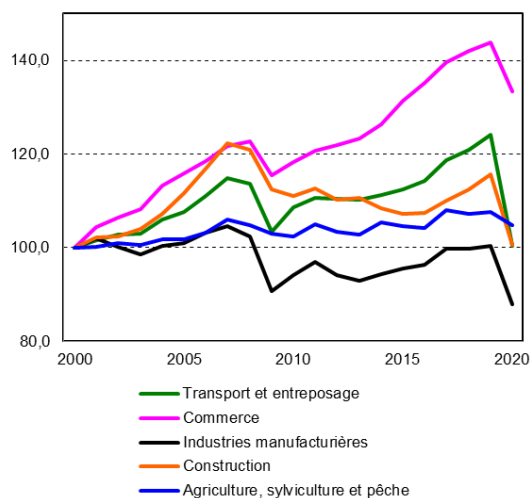
	Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles			
		2018	2019 (sd)	2020 (p)	2020/2015 (p)
Branches utilisatrices de transport	1 457,9	1,0	1,1	- 10,7	- 1,0
Agriculture, sylviculture et pêche	83,7	1,3	- 0,3	- 2,2	- 0,7
Industries extractives	4,6	4,1	0,0	- 9,8	- 0,7
Branches manufacturières	695,8	0,1	0,6	- 12,6	- 1,7
Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac	159,9	- 0,7	0,3	- 2,6	0,0
Cokéfaction et raffinage	31,5	- 5,2	- 5,2	- 27,8	- 9,3
Fabrication d'équipements électriques, électroniques, informatiques ; fabrication de machines	77,3	- 0,1	2,8	- 11,5	- 0,8
Fabrication de matériels de transport	99,5	1,3	1,7	- 28,1	- 3,5
Fabrication d'autres produits industriels	327,6	0,9	0,6	- 9,7	- 1,1
Construction	257,2	2,3	2,7	- 13,0	- 1,3
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	416,6	1,7	1,3	- 7,3	0,3
Transports et entreposage	172,2	1,9	2,6	- 19,1	- 2,2
Autres branches	2 219,9	2,7	2,7	- 5,8	0,8
Autres services principalement marchands (1)	1 479,1	3,0	3,6	- 6,7	0,9
Total des branches	3 850,0	2,0	2,1	- 8,3	- 0,1

Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, juin 2021 ; (p) provisoire (sd) semi-définitif

(1) services principalement marchands hors « réparation d'automobiles et de motocycles » et « transports et entreposage »

Figure cadrage 2-2 **Production des branches utilisatrices de transport**

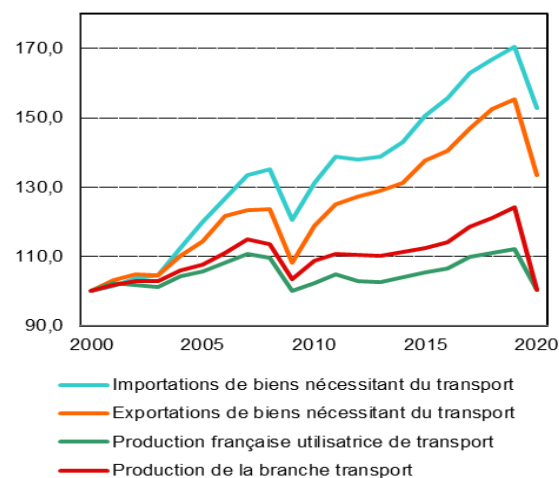
En volume en indice base 100 en 2000



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, juin 2021

Figure cadrage 2-3 **Production des branches utilisatrices de transport et échanges extérieurs de biens**

En volume en indice base 100 en 2000



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, juin 2021

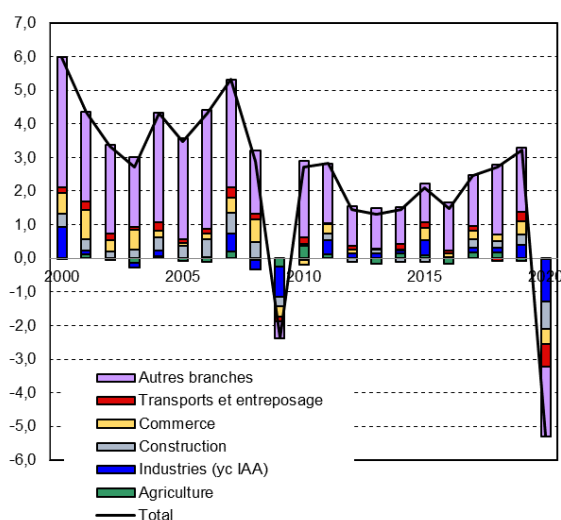
cadrage : cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

LES IMPORTS-EXPORTS DE PRODUITS NÉCESSITANT DU TRANSPORT CHUTENT EN 2020

Les échanges extérieurs chutent en 2020 : les importations de produits nécessitant du transport (produits industriels et produits agricoles essentiellement) diminuent de 10,4 % et les exportations nécessitant du transport de 14,1 % (figures cadrage 2-3 et 2-5).

Figure cadrage 2-4 **Contribution des principales branches à la croissance de la valeur ajoutée en valeur**

Point de VA



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, juin 2021
 En 2020, la VA toutes branches baisse de 5,3 %, la VA des transports baisse de 14,5 %, leur poids dans l'ensemble de la VA est de 4,1 %, la contribution des transports à la croissance de la VA est de - 0,7 point.

Figure cadrage 2-5 **Évolution des importations et exportations en volume aux prix de l'année précédente chaînés**

Niveaux en volume en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles			
		2018	2019 (sd)	2020 (p)	2020/2015 (p)
Importations totales	701,4	3,1	2,4	- 11,9	0,0
Produits nécessitant du transport	543,4	2,3	2,2	- 10,4	0,3
Autres biens et services (hors transport)	116,3	7,0	3,0	- 17,4	- 1,0
Exportations totales	634,0	4,5	1,6	- 15,8	- 1,0
Produits nécessitant du transport	452,4	3,9	1,8	- 14,1	- 0,6
Autres biens et services (hors transport)	150,7	8,5	0,1	- 21,2	- 2,2

Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, juin 2021 ; (p) provisoire (sd) semi-définitif

Cadrage 3. Infrastructures de transport

Les infrastructures de transport évoluent peu hormis les tramways et les véloroutes. Elles se composent : d'1,1 million de kilomètres de routes, 27 500 kilomètres de lignes ferroviaires, 1 300 kilomètres de lignes de métro, RER et tramways, 8 500 kilomètres de voies navigables dont 4 800 kilomètres de voies navigables fréquentées, de nombreux ports maritimes ainsi que du deuxième aéroport européen.

ÉVOLUTION DES INFRASTRUCTURES LINÉAIRES DE TRANSPORT EN FRANCE

Les longueurs d'infrastructures linéaires évoluent peu en France. Pour les trajets de courte distance, les réseaux ferrés de transport urbain (tramways et métros), avec la saturation des réseaux routiers et la prise en compte d'objectifs environnementaux, se sont développés depuis le début des années 2000.

Pour relier rapidement les grands pôles urbains et ouvrir le pays aux échanges internationaux, des infrastructures destinées à des transports rapides de longue distance ont été prolongées. Le réseau routier principal (autoroutes et routes nationales) n'évolue plus guère : en hausse de 0,03 % en moyenne annuelle entre 2014 et 2019 pour le réseau principal du fait de l'augmentation légère (+ 0,27 % par an en moyenne) pour les autoroutes concédées (*figures cadrage 3-1 et cadrage 3-2*).

L'ensemble du contournement de Nîmes-Montpellier, incluant la gare nouvelle de Montpellier Sud-de-France et la gare nouvelle de Nîmes-Pont du Gard, est pleinement opérationnel depuis décembre 2019. Il s'agit d'une ligne nouvelle à grande vitesse (LGV) de 80 km de long, dont 19 km de raccordements, conçue pour un trafic mixte de voyageurs et de marchandises.

Le développement des infrastructures est lié à l'urbanisation : les routes de proximité (routes communales) se sont étendues (+ 0,66 % en moyenne annuelle entre 2014 et 2019). Alors que les tramways étaient rares en 1990, on dénombrait 750 km de lignes de tramways en service fin 2017 hors Île-de-France, et 116 km en Île-de-France. En 2017, plusieurs lignes de tramways ont été ouvertes : la T11E en Île-de-France, la ligne C à Bordeaux (ouverture fin décembre 2016), extension de la ligne D à Strasbourg en avril 2017 notamment. La France dispose de six réseaux de métro, dont la longueur totale est stable depuis 2014. Le métro de Paris domine en nombre de lignes, de kilomètres de voies et de voyageurs transportés ; il représente à lui seul 61 % de la longueur totale des lignes françaises de métro. En 2020, la ligne 14 du métro parisien a été prolongée de quatre stations. D'ici 2022, treize projets de prolongements ou de nouvelles lignes de train, de métro et de tramway devraient voir le jour en Île-de-France.

Au 31 décembre 2020, le schéma national des véloroutes est réalisé à 74 % (70 % au 31 décembre 2019) avec 1 241 nouveaux kilomètres soit 18 848 kilomètres du schéma national vélo réalisés à cette date sur 25 587 km (prévu pour 2030). Son but est de constituer un réseau de grands itinéraires cyclables nationaux afin de développer et promouvoir la mobilité quotidienne et la pratique touristique du vélo. Les collectivités locales développent le réseau des itinéraires qui empruntent des voies vertes ou des routes à faible trafic.

cadrage : cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

Figure cadrage 3-1 Évolution des longueurs des infrastructures linéaires de transport en France

Niveaux (longueurs) en kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2019	Évolution 2019/2014
Routes (France entière)	1 104 092	0,37
Réseau principal	21 199	0,03
Autoroutes concédées	9 073	0,27
Autoroutes non concédées	2 604	- 0,04
Autres routes nationales	9 522	- 0,18
Réseau secondaire (France entière)	1 082 894	0,37
Routes départementales	378 693	- 0,15
Routes communales	704 201	0,66
Réseau ferroviaire exploité par la SNCF (kilomètres de lignes)	27 483	- 1,30
Ligne LGV	2 157	1,16
Autres lignes à 2 voies ou plus	14 615	- 0,37
Lignes ferroviaires à 1 voie	10 711	- 2,91
Réseaux ferrés de transport urbain (*)	1 323	2,79
Métros et RER (**)	457	0,00
Tramways	866	4,47
Voies navigables fréquentées	4 827	0,46
moins de 400 t	2 554	0,17
400 à 1 500 t	471	4,28
plus de 1 500 t	1 802	- 0,01

(*) Données 2017 (dernières données disponibles)

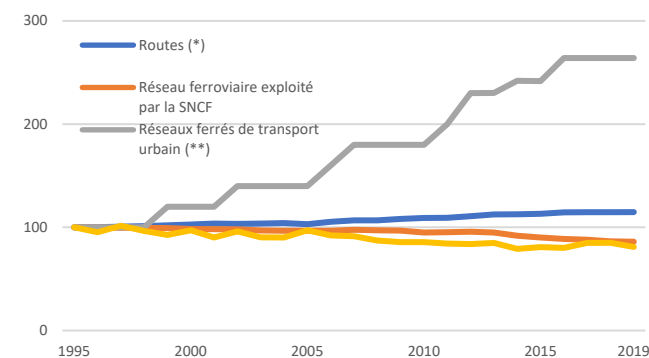
(**) RER RATP seulement

Champ : France entière.

Source : SDES, Mémento de statistiques des transports 2019

Figure cadrage 3-2 Évolution des longueurs des réseaux de transport en France métropolitaine

En indice base 100 en 1995



(*) hors routes départementales et communales dans les Dom

(**) RER RATP seulement, données 2017 pour 2018 et 2019

Source : SDES, Mémento de statistiques des transports 2019

GARES FERROVIAIRES

Il existe en France plus de 4 000 gares ferroviaires en 2020. Les gares sont réparties sur tout le territoire, et surtout dans les grandes métropoles, dans les zones touristiques et dans les zones anciennement développées économiquement. Les mesures mises en place en 2020 pour lutter contre la crise du Covid-19, et en particulier les confinements et restrictions de déplacement, ont fortement impacté la fréquentation des gares. En 2020, plus d'un million de voyageurs sont passés dans 266 gares seulement, contre 352 en 2019 (figure cadrage 3-3). En raison de la crise sanitaire, le nombre de voyageurs a été divisé quasiment par deux dans toutes les gares par rapport à 2019. Les grandes métropoles concentrent toujours l'essentiel des voyageurs. Hors Île-de-France, les gares les plus fréquentées demeurent Lyon, Lille, Strasbourg et Bordeaux.

cadrage : cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

Figure cadrage 3-3 Répartition des voyageurs dans les grandes gares

	2019			2020		
	Nombre de gares (1)	Nombre de voyageurs (en millions)	Répartition des passagers (en %)	Nombre de gares (2)	Nombre de voyageurs (en millions)	Répartition des passagers (en %)
Gares hors Île-de-France	123	442,6	18,1	78	240,2	18,4
de 1 à 2 millions de voyageurs	66	92,4	3,8	41	55,5	4,2
de 2 à 5 millions de voyageurs	35	111,0	4,5	27	83,9	6,4
plus de 5 millions de voyageurs	22	239,2	9,8	10	100,7	7,7
Gares Île-de-France	229	2 008,2	81,9	188	1 068,5	81,6
de 1 à 5 millions de voyageurs	141	375,3	15,3	139	321,9	24,6
de 5 à 10 millions de voyageurs	44	316,1	12,9	32	231,3	17,7
de 10 à 50 millions de voyageurs	40	790,5	32,3	14	261,3	20,0
plus de 50 millions de voyageurs	4	526,3	21,5	3	254,0	19,4
Total France	352	2 450,8	100,0	266	1 308,6	100,0

(1) Gares où passent plus de 1 million de voyageurs en 2019.

(2) Gares où passent plus de 1 million de voyageurs en 2020.

nd = non disponible

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES d'après SNCF Voyageurs

AÉROPORTS

Les restrictions de déplacement mises en place pour lutter contre la crise sanitaire ont fortement impacté le transport aérien. En 2020, 63,6 millions de passagers seulement sont passés dans l'ensemble des aéroports métropolitains, contre 201 millions en 2019 (*figure cadrage 3-4*). En dehors des Aéroports de Paris, aucun aéroport n'a vu passer plus de cinq millions de passagers en 2020, alors qu'ils étaient sept aéroports en 2019.

Figure cadrage 3-4 Répartition des passagers dans les aéroports métropolitains

	2019				2020			
	Nombre d'aéroports	Nombre de passagers (en millions)	Répartition des passagers (en %)	Part des passagers internationaux (en %)	Nombre d'aéroports	Nombre de passagers (en millions)	Répartition des passagers (en %)	Part des passagers internationaux (en %)
Aéroports de Paris (1)	2	108,0	53,7	80,5	2	33,0	51,9	71,7
Aéroports de plus de 5 millions de passagers	7	69,8	34,7	64,6	0	0,0	0,0	-
Aéroports de 3 à 5 millions de passagers	1	2,2	1,1	97,8	4	14,6	22,9	47,2
Aéroports de 1 à 3 millions de passagers	7	10,7	5,3	24,7	4	8,4	13,2	66,9
Aéroports de 500 000 à 1 million de passagers	4	2,7	1,3	16,3	5	3,8	6,0	13,3
Aéroports de 100 000 à 500 000 passagers	19	5,1	2,5	66,5	13	3,2	5,0	17,7
Aéroports de moins de 100 000 passagers	nd	2,5	1,3	49,4	nd	0,6	0,9	nd
Ensemble	nd	201,0	100,0	71,0	nd	63,6	100,0	59,5

(1) Charles de Gaulle et Orly seulement

nd = non disponible

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES d'après DGAC

cadrage : cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

PORTS MARITIMES ET FLUVIAUX DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS

Les ports de commerce les plus importants sont sous la responsabilité de l'État, sauf Calais ; ils ont le statut de « Grand port maritime » depuis octobre 2008 : sept en métropole (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Marseille) et quatre dans les DOM (La Guadeloupe, La Martinique, La Réunion, La Guyane). Les Grands ports maritimes (GPM) sont des établissements publics de l'État.

Tous les autres ports (dont Calais) relèvent depuis le 1^{er} janvier 2007 des régions principalement, des départements ou de syndicats mixtes pour les ports de commerce. Leur gestion est généralement concédée aux Chambres de commerce et d'industrie. Quatre ports ont encore le statut de ports autonomes en métropole (Paris, Strasbourg) et dans le Pacifique (Papeete, Nouvelle-Calédonie).

PLACE DANS L'EUROPE ET DANS LE MONDE

En 2019, la France compte 21 199 km de routes nationales ou d'autoroutes, soit une densité pour 1 million d'habitants de 315 km pour le réseau structurant (*figure cadrage 3-5*).

Le réseau ferroviaire français est le deuxième réseau d'Europe en longueur. La densité du réseau ferroviaire français rapportée à la population est comparable à celle de l'Allemagne.

Directement liés à la géographie des pays, les réseaux fluviaux ne sont présents que dans quelques États de l'Union européenne où passent de grands fleuves : Rhin, Elbe, Danube, Seine, Rhône ainsi que le canal Albert en Belgique. Le réseau français est le premier réseau d'Europe avant la Finlande (8 132 km) en longueur totale. 4 800 km des 8 500 km de voies navigables françaises sont effectivement utilisées en 2019.

Figure cadrage 3-5 **Longueur et densité des réseaux de transports en Europe en 2019**

Longueur en kilomètres, densité en kilomètres par million d'habitants

	Réseau routier structurant (1)		Réseau ferroviaire		Réseau navigable	
	Longueur (en km)	Densité (2)	Longueur (en km)	Densité (2)	Longueur (en km)	Densité (2)
Allemagne	51 025	615	38 394	462	7 675	92
Espagne	30 455	653	15 526	331	nd	nd
France	21 199	316	27 483	409	8 500	127
Italie	30 301	501	16 779	281	1 562	26
Pays-Bas	5 458	316	3 220	187	6 256	362
Pologne	21 127	556	19 398	511	3 655	96
Royaume-Uni	12 345	186	16 289	246	1 050	16

(1) Autoroutes et routes nationales

(2) Densité km pour 1 million d'habitants

nd = données non disponibles

Données grisées = données 2018 (dernière année disponible)

Source : Eurostat

Parts modales en Europe

En 2019, la route représente 88 % du transport terrestre de marchandises sur le territoire français, le transport ferroviaire 10 % et le transport fluvial 2 %. Par comparaison, dans l'ensemble de l'UE, le transport routier représente 77 % des transports terrestres de marchandises, le transport ferré 17 % et le fluvial 6 %.

En 2018 (dernière année disponible), en France, les transports en commun, hors transport aérien et trajets en métro, représentent 17 % de l'ensemble du transport de voyageurs. La France se place ainsi au même niveau que la moyenne européenne, au-dessus de l'Allemagne ou du Royaume-Uni. Depuis 2000, la part modale des transports en commun est quasi stable sur le périmètre actuel de l'UE à 28 pays (autour de 17 %) (Source : Eurostat).

partie A

Transport et activité économique

— Très touchée par les restrictions de circulation et la contraction de l'activité économique liées à la pandémie du Covid-19, la production de la branche transports recule de 19,2 % en volume en 2020. Toutes les activités sont concernées mais le transport de voyageurs est le plus touché (- 47,2 % en volume contre - 5,3 % pour le transport de marchandises et - 14,9 % pour les autres services de transport).

La dépense totale de transport chute de 13,7 % en volume par rapport à l'année précédente, sous l'effet des fortes restrictions de déplacement mises en place pour faire face à la crise sanitaire.

Les dépenses des ménages en transport individuel, qui représentent 89 % des dépenses totales en transport, baissent de 16,0 % tandis que les dépenses en transport collectif chutent de 52,7 %.

En 2020, les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations diminuent de 8,1 % et s'élèvent à 48,8 milliards d'euros. Les dépenses d'investissements en infrastructures de transport se replient de 6,4 % et atteignent 21,2 milliards d'euros. La baisse des investissements concerne tous les types de réseaux : routier, ferré, et transports collectifs urbains.

En 2020, les échanges de services de transport de voyageurs s'effondrent en raison de la mise en place des différentes mesures visant à restreindre les déplacements pendant la crise du Covid-19 : - 55,0 % pour les exportations et - 60,9 % pour les importations. Les exportations des services de transport de marchandises demeurent quant à elles dynamiques (+ 10,1 % en 2020 après + 9,9 % en 2019).

Fin 2020, les entreprises françaises du secteur des transports et de l'entreposage détiennent des stocks d'investissements directs de 14,8 milliards d'euros à l'étranger, soit 23,6 % de plus que l'année précédente. Le secteur des transports et de l'entreposage bénéficie de 12,6 milliards d'euros d'investissements directs étrangers en 2020, soit 3,2 % de plus qu'en 2019.



A1. Compte satellite des transports

La dépense totale de transport s'élève à 387,7 milliards d'euros en 2020. Elle chute de 13,7 % en volume et de 13,6 % en valeur par rapport à l'année précédente. Cette baisse de la dépense de transport, liée à la crise du Covid-19, est sans commune mesure après six années consécutives de croissance. Globalement sur la période 2015-2020, la dépense totale de transport en valeur augmente de 0,5 % par an en moyenne.

Selon le Compte satellite des transports, la dépense totale de transport (DTT) s'élève à 387,7 milliards d'euros en 2020 (figure A1.1) et représente 16,8 % du PIB. La dépense courante totale de transport (DCT) représente 85,4 % de ce montant, et la dépense d'investissement totale (DIT), 14,6 %.

Figure A1.1 **Dépense totale de transport (DTT) en valeur par secteur institutionnel financeur**

Niveau en milliards d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles			
		2018	2019 (sd)	2020 (p)	2020/2015
Dépense totale de transport (DTT)	387,7	5,9	4,7	- 13,6	0,5
Dépense courante de transport (DCT)	331,0	6,0	3,2	- 14,0	0,3
Ménages	145,6	5,8	2,3	- 20,6	- 1,3
<i>dont production de transport (compte propre)</i>	<i>131,5</i>	<i>6,1</i>	<i>1,9</i>	<i>- 14,3</i>	<i>0,3</i>
Entreprises (hors secteur des transports)	120,9	6,8	3,8	- 6,6	2,4
<i>dont Production pour compte propre</i>	<i>28,8</i>	<i>10,5</i>	<i>2,4</i>	<i>- 1,7</i>	<i>4,8</i>
Administrations publiques (APU)	31,3	0,8	0,5	- 2,4	- 0,1
Reste du monde (importations)	33,3	8,5	7,2	- 16,5	1,1
Dépense d'investissement de transport (DIT)	56,6	5,7	15,0	- 11,6	1,7
Entreprises de transport	17,5	4,4	28,1	- 10,4	1,8
Entreprises (hors secteur des transports)	17,3	2,7	12,8	- 21,0	- 1,3
APU	21,8	9,7	7,5	- 3,5	4,6
Produit intérieur brut (PIB)	2 302,9	2,5	3,1	- 5,1	0,9
Dépense d'investissement / DTT	14,6	-0,0	+ 1,3	+ 0,3	
Dépense totale des APU / DTT	13,7	-0,2	- 0,2	+ 1,5	

(p) provisoire ; (sd) semi-définitif

Sources : SDES, Compte satellite des transports ; Insee, Comptes nationaux base 2014

En 2020, dans le contexte de la crise sanitaire, la dépense totale de transport diminue de 13,6 % en valeur et de 13,7 % en volume (figure A1.2). La dépense courante de transport diminue un peu plus (- 14,0 % en valeur et - 14,3 % en volume), tandis que la dépense d'investissement se réduit de 11,6 % en valeur et de 10,3 % en volume. C'est pour les ménages et le reste du monde que la chute de la dépense de transport est la plus importante, avec des baisses respectives de 20,6 % et 16,5 % en valeur en 2020, du fait des restrictions de déplacement mises en place pour lutter contre l'épidémie de Covid-19.

Figure A1.2 **Évolution de la dépense totale de transport (DTT) par secteur institutionnel financeur**
Niveau en milliards d'euros courants et évolutions en %

	Niveaux		Évolutions		
	2020 (p)	2019 (sd)	Volume (p)	Prix (p)	Valeur (p)
Dépense totale de transport (DTT)	387,7	448,8	- 13,7	- 0,0	- 13,6
Dépense courante de transport (DCT)	331,0	384,7	- 14,3	0,2	- 14,0
Ménages	145,6	183,4	- 19,4	- 1,7	- 20,6
<i>dont production de transport (compte propre)</i>	<i>131,5</i>	<i>153,4</i>	<i>- 12,8</i>	<i>- 1,9</i>	<i>- 14,3</i>
Entreprises (hors secteur des transports)	120,9	129,3	- 8,0	2,0	- 6,6
<i>dont production pour compte propre</i>	<i>28,8</i>	<i>29,3</i>	<i>- 0,6</i>	<i>- 1,1</i>	<i>- 1,7</i>
Administrations publiques (APU)	31,3	32,1	- 6,1	0,8	- 2,4
Reste du monde (Importations)	33,3	39,9	- 18,1	2,9	- 16,5
Dépense d'Investissement de Transport (DIT)	56,6	64,0	- 10,3	- 1,4	- 11,6
Entreprises de transport	17,5	19,5	- 6,6	- 4,2	- 10,4
Entreprises (hors secteur des transports)	17,3	21,9	- 21,1	0,1	- 21,0
APU	21,8	22,6	- 3,1	- 0,4	- 3,5

Source : SDES, *Compte satellite des transports*; (p) provisoire (sd) semi-définitif

LA DÉPENSE COURANTE DE TRANSPORT DES MÉNAGES CHUTE EN 2020...

Quatre secteurs institutionnels financent la dépense nationale de transport, dans des proportions variables : les ménages contribuent pour 43,9 %, les entreprises hors secteur des transports pour 36,5 %, les importations depuis le reste du monde pour 10,1 %, et les administrations publiques (APU) pour 9,5 % (figure A1.3).

Les ménages constituent de loin les plus gros contributeurs à la dépense courante de transport. Les services de transport qu'ils produisent eux-mêmes pour leur propre usage en conduisant leurs véhicules représentent 131,5 milliards d'euros en 2020, soit 90,4 % de leurs dépenses courantes de transport. Les achats de véhicules par les ménages (36,5 milliards d'euros en 2020) ne sont en effet pas considérés dans le Compte satellite des transports comme un investissement mais comme une dépense courante, tout comme dans les Comptes nationaux, qu'il s'agisse d'ailleurs d'automobiles, d'utilitaires ou de motos. La dépense des ménages pour compte propre, le plus gros poste de dépense, décroît de 14,3 % en valeur en 2020, après six années consécutives d'augmentation.

Les entreprises hors secteur du transport ont dépensé 120,9 milliards d'euros en services de transport en 2020 (hors investissements), dont 23,9 % produits par elles-mêmes. En effet, les salariés utilisent en partie les véhicules appartenant à l'entreprise pour leurs déplacements professionnels ; les entreprises peuvent transporter leurs consommations intermédiaires ou les marchandises qu'elles produisent dans leurs propres poids lourds et véhicules utilitaires légers. Cependant, pour comparer cette proportion avec celle des ménages, il faut tenir compte du fait que les entreprises hors secteur du transport ont investi pour 17,3 milliards d'euros en automobiles, poids lourds et véhicules utilitaires légers en 2020, qui ne sont pas comptabilisés dans la dépense courante, mais dans l'investissement.

partie A : transport et activité économique

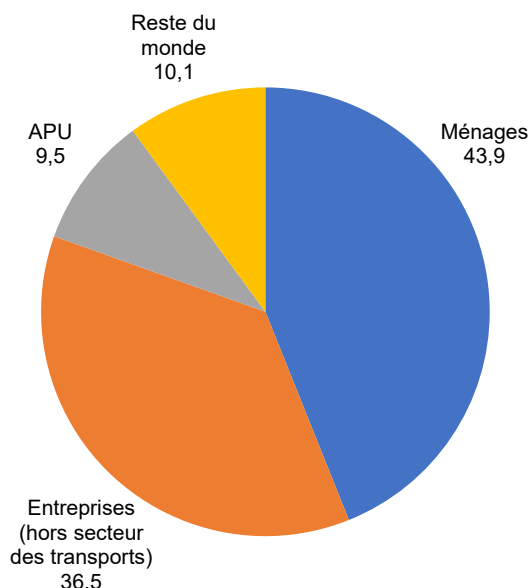
... COMME LA DÉPENSE D'INVESTISSEMENT DES ENTREPRISES

La dépense d'investissement se répartit entre les entreprises hors secteur du transport pour 30,5 %, les APU pour 38,6 % et les entreprises de transport pour 30,9 % (figure A1.4). L'achat de matériel de transport par les entreprises est comptabilisé dans la dépense d'investissement de transport.

La dépense d'investissement baisse en valeur de 11,6 % en 2020, après une hausse de 15,0 % en 2019. Cette baisse s'observe dans les trois secteurs d'investissement, mais elle est très marquée dans les entreprises hors secteur du transport pour lesquelles la dépense d'investissement chute de 21,0 % en 2020.

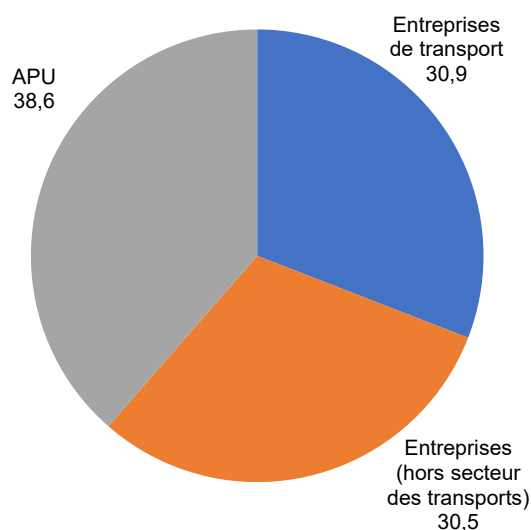
Les dépenses d'investissement des APU sont constituées uniquement par le financement des infrastructures de transport.

Figure A1.3 **Dépense courante de transport (DCT) en 2020**
En %



Source : SDES, Compte satellite des transports

Figure A1.4 **Dépense d'investissement de transport (DIT) en 2020**
En %



Source : SDES, Compte satellite des transports

LA ROUTE EST LE MODE DE TRANSPORT LARGEMENT DOMINANT

Occasionnant 74,3 % de la dépense de transport, soit 287,9 milliards d'euros en 2020, la route est le mode de transport largement dominant (figure A1.5). Le transport ferroviaire, le transport maritime représentent chacun un peu plus de 7,0 % de la dépense totale tandis que les transports en commun urbains (auxquels sont ajoutés les autocars réguliers) en représentent 6,4 % et le transport aérien 4,0 %. Le transport maritime est essentiellement consacré au transport de marchandises. Avec 0,3 % de la dépense totale, le transport fluvial reste marginal.

partie A : transport et activité économique

Figure A1.5 **Les dépenses de transport par secteur institutionnel et par mode de transport en 2020**
En milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Dépense totale de transport (DTT)	387,7	287,9	28,8	1,2	15,6	29,5	24,8
Dépense courante de transport (DCT)	331,0	257,1	18,0	0,8	11,8	27,7	15,7
<i>Ménages</i>	145,6	134,8	2,8	0,0	3,5	0,2	4,3
<i>dont production de transport (compte propre)</i>	131,5	131,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Entreprises (hors secteur des transports)	120,9	85,2	4,2	0,2	4,0	19,1	8,1
<i>dont production pour compte propre</i>	28,8	28,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Administrations publiques (APU)	31,3	18,0	9,4	0,2	0,1	0,3	3,3
Reste du monde (importations)	33,3	19,1	1,5	0,3	4,2	8,2	0,0
Dépense d'investissement de transport (DIT)	56,6	30,7	10,8	0,4	3,8	1,7	9,1
Entreprises de transport	17,5	5,7	4,7	0,1	3,1	1,5	2,4
Entreprises (hors secteur des transports)	17,3	17,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
APU	21,8	7,8	6,1	0,3	0,7	0,3	6,7

Source : SDES, Compte satellite des transports

LA DÉPENSE COURANTE BAISSÉ DANS TOUS LES MODES DE TRANSPORT

En 2020, c'est pour le transport aérien que la chute de la dépense totale en volume est la plus marquée (- 50,4 %) (figure A1.6). La dépense courante de ce secteur se réduit de plus de moitié (- 56,4 %), conséquence de la baisse du nombre de voyageurs prenant l'avion suite à la fermeture des frontières dans le contexte de la crise du Covid-19. La dépense courante totale baisse en volume dans tous les autres modes de transport, également impactés par les confinements et les restrictions de circulation pendant l'année 2020 : les transports en commun urbains et autocars réguliers (- 30,5 %), le transport ferroviaire (- 19,2 %), le transport routier (- 9,6 %) et le transport maritime (- 6,7 %).

Figure A1.6 **Évolution des dépenses de transport par type de dépense et par mode de transport en 2020**
En %

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Évolutions en volume							
Dépense totale en transport (DTT)	- 13,7	- 10,5	- 11,8	3,8	- 50,4	- 5,9	- 21,6
Dépense courante totale (DCT)	- 14,3	- 9,6	- 19,2	- 13,0	- 56,4	- 6,7	- 30,5
Dépense d'investissement totale (DIT)	- 10,3	- 17,0	3,2	54,2	- 16,7	8,5	- 1,7
Évolutions en prix							
Dépense totale en transport (DTT)	0,0	- 0,8	- 2,2	1,5	2,8	5,6	2,1
Dépense courante totale (DCT)	0,2	- 0,8	- 0,7	2,1	4,1	5,9	3,1
Dépense d'investissement totale (DIT)	- 1,4	- 0,2	- 5,2	- 0,5	- 4,4	- 0,9	- 0,1
Évolutions en valeur							
Dépense totale en transport (DTT)	- 13,6	- 11,0	- 13,5	4,9	- 50,4	- 0,7	- 16,9
Dépense courante totale (DCT)	- 14,0	- 10,2	- 19,5	- 11,5	- 55,7	- 1,1	- 23,7
Dépense d'investissement totale (DIT)	- 11,6	- 17,3	- 1,2	53,7	- 20,6	7,6	- 1,8

Source : SDES, Compte satellite des transports

LE TRANSPORT GÉNÈRE 53,6 MILLIARDS D'EUROS DE MASSE SALARIALE

En 2020, les ménages sont bénéficiaires directs de la dépense courante de transport à hauteur de 63,5 milliards d'euros (*figure A1.7*). Leur ressource principale provient de la rémunération des personnels du secteur des transports par les entreprises et les APU pour un montant de 53,6 milliards d'euros. Par ailleurs, on estime qu'ils perçoivent 9,9 milliards d'euros de revenus, réels ou imputés, de location d'emplacements de stationnement.

Les APU bénéficient des contreparties de la dépense courante de transport pour 66,7 milliards d'euros : 46,6 milliards d'euros en TVA et TICPE d'une part, et 20,1 milliards d'euros en taxes diverses spécifiques au transport (versement transport, amendes, etc.) et impôts liés à la production et sur les bénéfices d'autre part.

Les sociétés financières et compagnies d'assurances sont rémunérées par les intérêts portés par les prêts consentis, les loyers de crédit-bail des entreprises, et les primes d'assurance nettes des remboursements, pour un montant total de 20,1 milliards d'euros en 2020.

Enfin, les entreprises de transport françaises ont exporté pour 26,2 milliards de services de transport en 2020.

Figure A1.7 **Éléments des ressources générées par la dépense courante de transport (2020)**

En milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Ménages	63,5	44,8	4,3	0,4	5,4	2,8	5,7
<i>dont rémunérations brutes</i>	53,6	34,9	4,3	0,4	5,4	2,8	5,7
APU	66,7	55,8	3,4	0,1	0,5	0,2	6,7
<i>dont TVA et TICPE (y.c. taxe spéciale DOM)</i>	46,6	45,1	0,8	0,0	0,1	0,0	0,6
Sociétés financières et compagnies d'assurance	20,1	15,0	3,0	0,0	0,2	1,2	0,5
Reste du monde (exportations)	26,2	5,8	1,2	0,1	3,6	15,5	0,0

Source : SDES, *Compte satellite des transports*

Définitions

Le compte satellite regroupe l'ensemble des dépenses liées au transport. Il respecte la méthodologie des comptes satellites du système de comptabilité nationale. La dépense transport est présentée en distinguant financeurs et bénéficiaires monétaires. C'est une dépense dite « brute », comme le PIB, incluant les amortissements ou la consommation de capital fixe. La séparation entre modes repose sur les conventions utilisées dans le reste du rapport. Pour l'instant, le transport par conduite (oléoducs), les activités de poste et courrier et l'entreposage-manutention en sont exclus. Les dépenses d'investissement retracées dans le compte satellite sont les dépenses en formation brute de capital fixe (FBCF) ainsi que les acquisitions de terrains non bâtis lorsque ces terrains sont destinés à changer d'usage pour devenir le support d'infrastructures de transport.

Le partage volume-prix

Un des rôles essentiels des comptes nationaux est de décomposer les évolutions des opérations sur biens et services en valeur en deux composantes : un facteur prix reflétant le mouvement des prix et un facteur volume mesurant l'évolution des « quantités » des agrégats à prix constants. Cette décomposition permet en particulier au niveau le plus agrégé de mesurer la croissance de l'économie, définie comme l'évolution du PIB en volume.

A2. Activité marchande de la branche des transports en France

En 2020, la production de la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) s'élève à 189 milliards d'euros. Durement touchée par la pandémie du Covid-19, elle recule de 19,2 % en volume. Directement impactées par les restrictions de circulation et indirectement par une contraction de la demande, toutes les activités de transport (voyageurs, marchandises, poste et courrier ou autres services annexes) se replient. La production de transport de voyageurs (18,3 % de la production de la branche en valeur) est la plus lourdement affectée : - 47,2 % en volume. Les autres activités se contractent mais à des degrés moindres : - 5,3% en volume pour la production de transport de marchandises (40,1 % de la production de la branche en valeur) ; - 14,9 % pour la production des autres services de transport (35,1 % de la production de la branche en valeur) ; - 3,2 % pour la production des activités de poste et de courrier (6,4 % de la production de la branche en valeur). Les prix à la production progressent de 4,3% dans l'ensemble de la branche, avec des évolutions contrastées selon les activités : + 13,7 % pour le transport de voyageurs, dans un contexte de baisse des subventions assises sur la fréquentation, + 1,1 % pour le transport de marchandises.

Figure A2-1 Production en valeur et partage volume prix de son évolution
Niveau en milliards d'euros courants, évolutions annuelles en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2020/2019		2020/2015	
		Valeur	Volume	Prix	Valeur
Transport de voyageurs	34,7	- 47,2	13,7	- 40,0	- 10,8
Transports ferroviaires interurbains de voyageurs	8,7	- 36,7	5,9	- 32,9	- 6,0
Transports urbains et suburbains de voyageurs	10,7	- 46,6	47,9	- 21,1	- 11,6
Transports routiers de voyageurs	4,2	- 43,9	8,9	- 38,9	- 11,4
Transports aériens de passagers	6,0	- 64,9	- 4,0	- 66,3	- 17,8
Autres transports de voyageurs	5,1	- 24,0	2,3	- 22,3	- 2,6
<i>dont transports de voyageurs par taxis</i>	3,7	- 14,9	0,6	- 14,4	0,0
Transport de marchandises	75,9	- 5,3	1,1	- 4,2	1,7
Transports ferroviaires de fret	1,0	- 12,3	2,2	- 10,3	- 2,5
Transports routiers de fret et par conduite	55,7	- 4,6	- 0,8	- 5,3	2,0
<i>dont transports routiers de fret</i>	50,5	- 4,4	- 1,0	- 5,3	2,1
<i>dont déménagement</i>	1,9	- 5,1	1,3	- 3,9	- 0,6
<i>dont transports par conduites</i>	3,2	- 7,2	2,1	- 5,3	1,7
Transports maritimes et côtiers de fret	16,6	0,3	4,8	5,1	3,8
Transports fluviaux	0,2	- 0,9	1,3	0,4	- 0,6
Transports aériens et transports spatiaux	2,4	- 42,5	25,7	- 27,7	- 11,8
Autres services de transport	66,4	- 14,9	4,3	- 11,3	- 0,5
Entreposage et stockage, manutention	16,6	1,6	0,6	2,2	4,1
Services annexes des transports	28,5	- 23,0	1,6	- 21,8	- 2,1
Messagerie, fret express, affrètement, organisation des transports	21,3	- 13,7	11,3	- 3,9	- 1,7
Activités de poste et de courrier	12,1	- 3,2	1,1	- 2,1	- 4,1
Ensemble transports	189,0	- 19,2	4,3	- 15,7	- 2,2

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS CHUTE TRÈS FORTEMENT

La production des transports de voyageurs, qui représente 18,3 % de la production de la branche en valeur (*figure A2-3*) chute très fortement du fait de la crise sanitaire : - 47,2 % en volume en 2020 (*figure A2-1*). En moyenne annuelle sur les cinq dernières années, la production de transport de voyageurs est en repli de 10,8 %.

La production de transports urbains et suburbains de passagers et celle du transport ferroviaire interurbain de voyageurs (à elles deux, plus de la moitié du transport de voyageurs) s'effondrent en volume en 2020 (respectivement : - 46,6 % et - 36,7 %) du fait des confinements successifs et des limitations de déplacement.

En 2020, les prix à la production augmentent fortement (+13,7 %), dans un contexte de baisse exceptionnelle des subventions sur les produits assises sur la fréquentation des transports. En effet, les subventions sur les produits, qui représentent une part importante de la production de service des transports urbains et suburbains de voyageurs, s'effondrent en volume (- 45 %) en raison de la chute de la fréquentation liée à la crise sanitaire. Cette chute des subventions se répercute mécaniquement sur le prix de la production des transports urbains et suburbains de voyageurs qui bondit ainsi de 47,9 %. Pour compenser cette baisse exceptionnelle des subventions sur les produits, les administrations publiques ont accru leurs transferts sous la forme de subvention d'exploitation (*voir fiche A5.1*). Les prix en transport collectif pour les ménages n'ont ainsi pas augmenté (*voir fiche A3*).

La production de transports aériens de passagers, qui dépend notamment du tourisme, en particulier international, subit un véritable trou d'air en 2020. Alors qu'elle progressait en moyenne annuelle de 1,3 % par an en volume depuis 2015, elle chute de 64,9 % en 2020. Les prix à la production sont en net recul de 4 %, à l'inverse de l'ensemble des prix des autres transports de voyageurs.

LA PRODUCTION MARCHANDE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES RECALE AUSSI MAIS PLUS MODÉRÉMENT

En 2020, la pandémie du Covid-19 entraîne également une baisse en volume de la production de transport de marchandises (40,1 % de la production de la branche en valeur) mais à un degré moindre : 5,3 %.

La production des transports routiers de fret et par conduite représente les deux tiers de la production de transports de marchandises en valeur. En 2020, elle décroît de 4,6 % en volume. Les prix baissent légèrement de 0,8 %. En 2020, la poussée du e-commerce a bénéficié aux opérateurs de transports routiers (notamment pour les secteurs de l'alimentaire-produits de grande consommation, beauté-santé et mode-habillement) mais l'activité est affectée dans certains de ses débouchés traditionnels comme le transport de voitures et de matières dangereuses.

Les productions de transport de fret ferroviaire et de fret aérien et spatiaux sont les plus touchées par la crise sanitaire. Elles chutent respectivement de 12,3 % et 42,5 % en volume en 2020 tandis que les prix à la production augmentent (respectivement : + 2,2 % et + 25,7 %) sous l'effet de la forte réduction des capacités productives. En effet, une grande partie de la flotte d'avions de passagers transportant normalement 50 % de tout le fret aérien demeure au sol. Déjà en difficulté depuis plusieurs années (- 1,8 % en évolution annuelle entre 2015 et 2019), la production de transports aériens et spatiaux en 2020 accentue encore de dix points sa chute en moyenne annuelle sur ces cinq dernières années.

Seule la production de transports maritimes et côtiers se maintient (+ 0,3 % en volume), bénéficiant du recul du fret aérien. Ses prix à la production augmentent de 4,8 % du fait de la hausse des taux de fret (tarifs fixés par les armateurs) suite à la restriction des capacités de transport et de la forte demande. Les prix augmentent (+ 1,1 %) dans toutes les branches sauf dans le transport routier de fret (- 1,0 %).

LES AUTRES SERVICES DE TRANSPORT BAISSENT FORTEMENT

La production des autres services de transport hors activités de poste et de courrier, qui représente 35,1 % de la production de la branche, se replie de 14,9 % en volume en 2020, entraînée à la baisse par les services annexes des transports (- 23,0 %) et les services de messagerie, de fret express, d'affrètement et d'organisation des transports (- 13,7 %). A *contrario*, la production d'entrepôt et de stockage, manutention augmente de 1,6 % en volume. Notamment, les besoins en entrepôts augmentent avec le développement du e-commerce, qui a bénéficié de la fermeture des commerces physiques non essentiels lors des confinements.

La production des activités de poste et courrier poursuit sa baisse (- 3,2 % en 2020). La croissance record des livraisons issues de l'e-commerce, conséquence des confinements successifs en 2020, n'a pas compensé la chute de l'activité traditionnelle de poste et courrier, cette tendance au déclin étant même accélérée par la crise sanitaire. Depuis 2015, la production des activités de poste et courrier a baissé en moyenne de 4,1 % par an.

partie A : transport et activité économique

ÉQUILIBRE DE LA BRANCHE : LA CONSOMMATION FINALE CHUTE DE PLUS DE 40 % EN 2020

Après avoir accéléré en 2019 (+ 2,6 % après + 1,9 % en 2018 et + 3,9 % en 2017), la production de transport chute en 2020 (- 19,2 % en volume) (*figure A2-2*), frappée de plein fouet par la pandémie du Covid-19 et les restrictions de déplacements et d'activité économique prises pour limiter son expansion. La consommation finale est particulièrement impactée : - 43,1 %. Les importations et les exportations totales régressent fortement (respectivement de - 14,6 % et - 12 %).

Figure A2.2 **Équilibre ressources-emplois de la branche transport ***

Niveau en milliards d'euros courants, évolution annuelle en volume en %

	Valeur 2020 (M€)	Évolutions annuelles en volume			
		2018	2019 (sd)	2020 (p)	2020/2015
Production de la branche	189,0	1,9	2,6	- 19,2	- 2,2
<i>dont sous-traitance</i>	15,2	3,5	3,4	- 11,5	0,4
Importation totale	44,5	1,5	2,9	- 14,6	- 0,8
<i>dont ajustement CAF/FAB</i>	- 16,4	3,1	3,9	- 17,2	- 0,1
Impôts sur les produits	0,9	3,4	3,7	- 43,0	- 8,6
Subventions sur les produits	- 11,5	- 0,9	3,1	- 38,3	- 7,7
Consommation intermédiaire (hors sous-traitance et marge)	102,0	3,0	0,6	- 14,7	- 1,5
Marge de transport	- 32,5	4,5	3,9	- 4,6	1,9
Consommation finale	25,2	2,8	2,6	- 43,1	8,9
Exportation totale	32,3	- 6,0	7,2	- 12,0	- 0,9

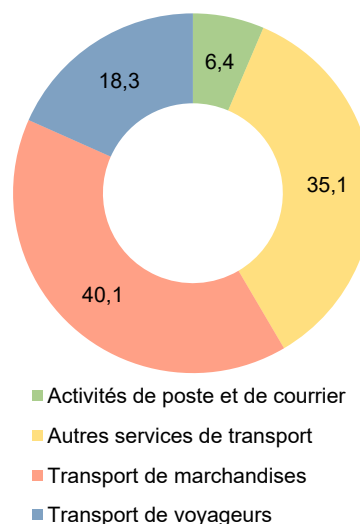
* y compris services de poste et de courrier

Sd : semi-définitif ; p : provisoire

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014

Figure A2-3 **Production de transports, structure en 2020 (en valeur)**

En %



Source : INSEE, Comptes nationaux, base 2014

A3. Dépenses des ménages en transport

Les restrictions de déplacement imposées pour faire face à la crise sanitaire du Covid-19 ont pour conséquence une forte chute des dépenses de transport des ménages en 2020 : les ménages ont dépensé 138,3 milliards d'euros en transport en 2020, contre 178,6 milliards d'euros en 2019, soit une baisse de 22,5 % en valeur. Les dépenses en transport individuel (y c. l'achat de véhicules, hors assurance), qui représentent 89 % des dépenses totales en transport (hors assurance), ont baissé de 16,0 %. Les dépenses pour les déplacements en transport collectif ont chuté, de 52,7 %.

En 2020, dans le contexte de la crise sanitaire, les dépenses de consommation des ménages baissent fortement : de 6,5 % en valeur (figure A3-1) et de 7,1 % en volume (figure A3-5). Les dépenses de transport (hors assurance) sont particulièrement touchées avec une chute de 22,5 % en valeur et de 21,0 % en volume, du fait des restrictions de déplacement imposées pour lutter contre la crise sanitaire. Les prix à la consommation augmentent de 0,6 %, ceux des transports baissent de 1,9 %.

Figure A3-1 Consommation des ménages en transport (valeur)

Niveaux en milliards d'euros courants, évolutions en valeur en %

	Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles			
		2018	2019 (sd)	2020 (p)	2020(p) /2015
Achat de véhicules	36 531	2,4	0,7	- 17,5	- 0,7
Dépenses d'utilisation des véhicules	86 763	8,3	2,6	- 15,3	0,4
Carburants et lubrifiants (1)	30 980	12,5	-0,6	- 24,1	- 2,1
Entretien et réparation de véhicules particuliers	35 442	6,3	4,8	-6,4	3,1
Assurance automobile	8 708	4,5	1,4	4,0	2,7
Déplacements individuels hors assurance	123 294	6,4	2,0	- 16,0	0,0
Déplacements individuels y c. assurance	132 002	6,3	2,0	- 14,9	0,2
Déplacement en transport collectif	15 046	4,4	3,6	- 52,7	- 11,4
Ferroviaire (train, métro, tramway...)	2 750	- 2,0	2,3	- 49,1	- 11,2
Routier (cars, bus, taxis...)	5 483	5,8	3,2	- 36,4	- 5,0
Aérien	3 537	7,3	5,7	- 71,2	- 19,2
Maritime et fluvial	204	- 4,2	2,3	- 54,1	- 15,4
Combiné (2)	2 360	3,7	0,3	- 44,6	- 9,4
Autres (3)	712	2,1	3,3	- 17,5	- 1,7
Dépenses de transport hors assurance	138 340	6,1	2,3	- 22,5	- 1,7
Dépenses de transport y c. assurance	147 048	5,8	2,5	- 21,3	- 1,4
Consommation totale des ménages	1 175 007	2,7	2,6	- 6,5	0,6

Figure A3-2 Coefficients budgétaires des dépenses de transport dans les dépenses de consommation des ménages

En % des dépenses de consommation des ménages

	1990	2000	2010	2020 (p)
Achat de véhicules	5,6	4,5	3,8	3,1
Dépenses d'utilisation des véhicules	7,6	8,3	7,7	7,4
Carburants et lubrifiants (1)	3,7	3,9	3,3	2,6
Entretien et réparation de véhicules particuliers	2,7	2,8	2,8	3,0
Assurance automobile	0,5	0,5	0,6	0,7
Déplacements individuels hors assurance	13,3	12,8	11,5	10,5
Déplacements individuels y c. assurance	13,8	13,3	12,1	11,2
Déplacement en transport collectif	1,8	2,0	2,3	1,3
Ferroviaire (train, métro, tramway...)	0,4	0,4	0,5	0,2
Routier (cars, bus, taxis...)	0,5	0,5	0,6	0,5
Aérien	0,6	0,7	0,8	0,3
Maritime et fluvial	0,1	0,0	0,0	0,0
Combiné (2)	0,2	0,3	0,3	0,2
Autres (3)	0,1	0,1	0,1	0,1
Dépenses de transport hors assurance	15,1	14,8	13,8	11,8
Dépenses de transport y c. assurance	15,6	15,3	14,4	12,5
Dépenses de consommation des ménages	100,0	100,0	100,0	100,0

(1) Y compris les lubrifiants des réparations.

(2) Titres de transports combinés : au moins deux modes de transport, lorsqu'il n'est pas possible d'établir la part revenant à chaque mode de transport.

(3) Téléphériques hors station de ski, agences de voyage, déménagement.

sd : semi-définitif ; p : provisoire.

Les coefficients budgétaires ont été recalculés pour ne prendre en compte que les dépenses de consommation directes des ménages (voir encadré).

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014, mai 2021.

Calculs : SDES

LES DÉPENSES DE TRANSPORT INDIVIDUEL CHUTENT

Les dépenses de transport individuel, hors assurance, représentent 89 % des dépenses des ménages de transport en valeur (figure A3-3). Les dépenses d'achat de véhicules, qui représentent un peu plus de 26 % des dépenses de transport individuel en valeur, chutent de 17,5 % en 2020. Elles baissent de 18,0 % en volume, tandis que les prix augmentent de 0,6 %. En effet, en 2020 dans le contexte de la crise sanitaire, les ventes de voitures neuves ont chuté de 25 % par rapport à 2019 (voir fiche G2).

Les dépenses d'entretien et réparation (29 % des dépenses de transport individuel) baissent de 8,2 % en 2020 en volume tandis que les prix continuent d'augmenter, de 1,9 % en 2020. Les prix se sont accrus de 1,3 % en moyenne par an depuis 2015.

La dépense de consommation de carburants et lubrifiants chute en 2020, avec - 24,1 % en valeur, sous l'effet conjoint de la baisse des prix (- 10,7 % en 2020 après + 0,1 % en 2019 et + 13,0 % en 2018) et des volumes (- 14,9 %). Depuis 2015, en moyenne annuelle, la consommation de carburants a baissé de 2,1 % en valeur, la baisse de 3,1 % en volume étant partiellement compensée par une hausse des prix de 1,0 %.

En 2020, les ménages ont dépensé 8,7 milliards d'euros en assurance automobile. Les dépenses d'assurance ont augmenté de 4,0 % en valeur sur un an. Après une baisse en 2019, la dépense en assurance automobile augmente de 1,4 % en volume en 2020 tandis que les prix progressent de 2,6 %.

Figure A3-3 Structure des dépenses de transport des ménages (hors assurance) en 2020
Part en % de la dépense (y compris TVA) en valeur

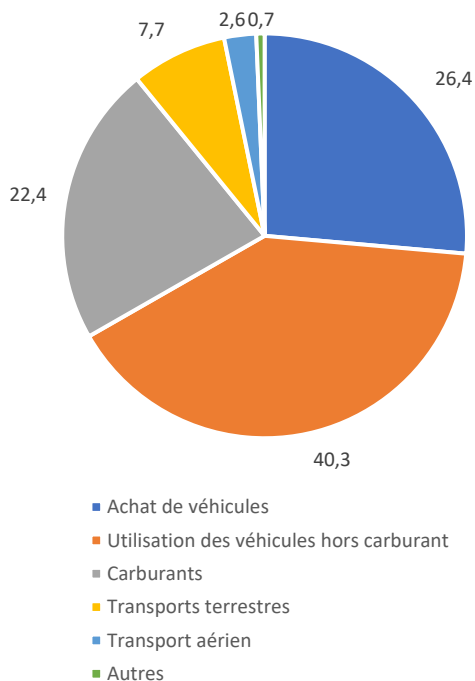
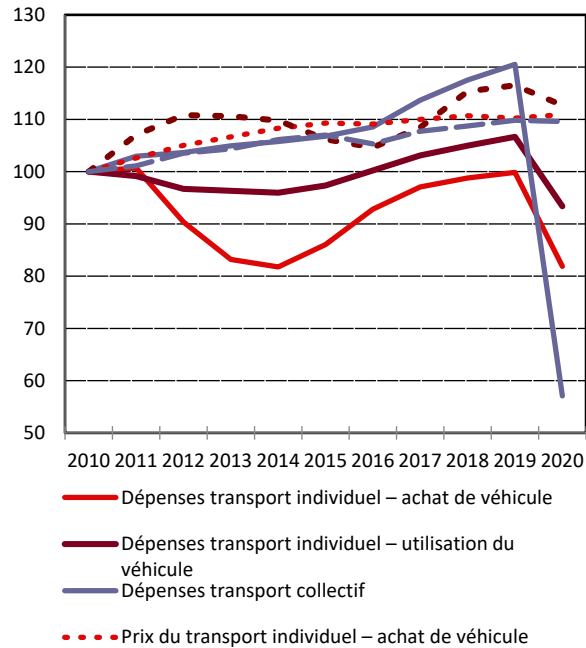


Figure A3-4 Évolution des dépenses en volume et des prix des transports individuels et collectifs
En indice base 100 en 2010



Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014, mai 2021

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014, mai 2021

LES DÉPENSES EN TRANSPORT COLLECTIF S'EFFONDRENT

En 2020, les dépenses en volume en transport collectif s'effondrent de 52,6 %, en raison des restrictions de déplacement imposées pour faire face à la crise sanitaire (fermeture des aéroports, réduction du trafic, etc.) (figure A3-4). Depuis 1990 et jusqu'à 2019, les dépenses de transport collectif ne cessaient de croître. Leur poids dans les dépenses de transport des ménages (hors assurances) est passé de 17,8 % en 2019 à 10,9 % en 2020.

En 2020, les dépenses du transport routier (car, bus et taxis) baissent de 39,7 % en volume tandis que les dépenses en transport ferroviaire chutent de 46,9 % et les dépenses de transport combiné de 45,1 %. Les dépenses en transport aérien s'effondrent, de 69,2 % en volume.

Les prix baissent fortement pour le transport ferroviaire et aérien, respectivement de 4,1 % et 6,4 % en 2020.

Figure A3-5 Évolution des dépenses de transport des ménages (volume et prix)

Niveaux en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	Volumes					Prix			
	Niveau 2020	Évolutions annuelles				Évolutions annuelles			
		2018	2019 (sd)	2020 (p)	2020/2015	2018	2019 (sd)	2020 (p)	2020/2015
Achat de véhicules	35 676	1,7	1,1	- 18,0	- 1,0	0,6	- 0,4	0,6	0,3
Dépenses d'utilisation des véhicules	84 506	1,8	1,6	- 12,5	- 0,8	6,3	1,0	- 3,3	1,2
<i>dont carburants et lubrifiants (1)</i>	32 559	- 0,4	- 0,7	- 14,9	- 3,1	13,0	0,1	- 10,7	1,0
<i>dont entretien et réparation de véhicules particuliers</i>	32661	4,2	2,7	- 8,2	1,8	2,0	2,1	1,9	1,3
Assurance automobile	7 638	1,2	- 1,5	1,4	0,4	3,2	3,0	2,6	2,3
Déplacement en transport collectif	14 571	3,4	2,5	- 52,6	- 11,8	0,9	1,0	- 0,2	0,5
<i>Ferroviaire (train, métro, tramway...)</i>	2 786	- 2,2	2,7	- 46,9	- 10,5	0,1	- 0,4	- 4,1	- 0,9
<i>Routier (cars, bus, taxis...)</i>	4 704	3,6	0,7	- 39,7	- 7,7	2,1	2,5	5,5	2,9
<i>Aérien</i>	3 815	6,8	4,7	- 69,2	- 18,1	0,5	0,9	- 6,4	- 1,4
<i>Maritime et fluvial</i>	208	1,5	- 0,2	- 55,9	- 14,7	- 5,7	2,5	4,1	- 0,9
<i>Combiné (2)</i>	2 263	2,6	0,7	- 45,1	- 9,9	1,0	- 0,5	0,9	0,6
<i>Autres (3)</i>	648	- 1,9	0,8	- 18,7	- 3,5	4,1	2,5	1,5	1,9
Dépenses de transport hors assurance	135 006	2,1	1,6	- 21,0	- 2,5	3,9	0,7	- 1,9	0,8
Consommation totale des ménages	1 124 306	1,0	1,8	- 7,1	- 0,3	1,7	0,8	0,6	0,8

(1), (2), (3) voir notes en bas de tableau A3-1.

sd : semi-définitif ; p : provisoire

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014, mai 2021

Consommation des ménages

En plus de leurs dépenses de consommation, les ménages bénéficient de services directement pris en charge par les administrations publiques et les institutions sans but lucratif au service des ménages, notamment dans les transports. La dépense de consommation des ménages présentée ici ne les prend pas en compte. Les dépenses d'assurance de véhicules ont été rajoutées aux dépenses de consommation des ménages en transport.

A4. Dépenses des administrations publiques centrales et locales

En 2020, les dépenses totales consolidées des administrations publiques s'élèvent à 49,9 milliards d'euros. Elles progressent de 2,0 %. Les dépenses d'investissement augmentent légèrement (+ 0,8 %) en 2020 alors qu'elles ont augmenté de 4,1 % en moyenne annuelle au cours des cinq dernières années. Les dépenses de fonctionnement augmentent plus fortement en 2020 (+ 2,7 %) qu'en moyenne annuelle depuis 2015 (+ 1,7 %).

En 2020, les dépenses totales des administrations publiques centrales (Apuc) s'accroissent de 6,4 % alors qu'elles avaient décliné de 0,4 % en 2019 et augmenté de 3,4 % en 2018. Celles des administrations publiques locales (Apul), qui représentent 76,2 % des dépenses publiques totales non consolidées¹ en transport, croissent de 1,3 %, en 2020, après une progression de 6,9 % en 2019 et 3,2 % en 2018. Les dépenses des Apuc augmentent de 2,0 % en moyenne annuelle au cours des cinq dernières années, tandis que celles des Apul, tirées par les investissements de la Société du Grand Paris, augmentent de 2,7 % par an sur la même période.

LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CENTRALES (APUC) CROISSENT DE 6,4 % EN 2020

Les dépenses totales des Apuc en faveur des transports croissent de 6,4 % en 2020 (12,6 milliards d'euros en 2020). Les dépenses d'investissement croissent fortement (+ 20,5 %), alors que les dépenses de fonctionnement (qui représentent 73,7 % des dépenses des Apuc) augmentent modérément (+ 2,1 %) (figure A4-1).

Figure A4-1 Les dépenses en transport des administrations publiques centrales

Niveaux en millions d'euros ; évolutions annuelles en %

Administrations publiques centrales (Apuc)	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles				Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles				Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles			
		2018 (d)	2019 (sd)	2020 (p)	2020/2015		2018 (d)	2019 (sd)	2020 (p)	2020/2015		2018 (d)	2019 (sd)	2020 (p)	2020/2015
Total (hors charges de retraites)	9 259	5,7	2,6	2,1	2,3	3 296	- 2,8	- 9,3	20,5	1,3	12 555	3,4	- 0,4	6,4	2,0
Transport routier	1 142	18,7	- 1,8	0,4	0,8	1 032	11,4	- 17,3	8,2	- 2,5	2 174	15,0	- 9,5	4,0	- 0,9
Transport ferroviaire	5 136	1,4	6,2	6,1	4,3	1 235	0,1	16,1	20,7	11,2	6 371	1,2	7,8	8,6	5,4
Transports collectifs urbains	49	24,1	37,8	21,3	8,2	214	119,0	- 28,3	11,6	- 5,2	263	103,6	- 21,8	13,2	- 3,4
Voies navigables	382	5,2	- 0,3	- 1,4	1,4	280	- 21,0	- 21,1	54,9	11,4	662	- 6,3	- 8,0	16,4	5,0
Transport maritime	361	6,3	- 2,4	- 1,2	0,8	137	26,0	- 11,2	- 1,3	- 0,4	498	11,4	- 5,0	- 1,2	0,5
Transport aérien	1 777	2,8	1,3	- 3,6	0,3	349	- 47,8	- 25,6	55,7	- 9,9	2 125	- 9,6	- 2,5	2,8	- 1,9
Services communs	413	36,2	- 11,1	- 8,8	- 5,0	49	- 63,6	- 18,9	123,1	10,3	462	19,6	- 11,5	- 2,7	- 3,9
Charges de retraites (1)	4 787	3,7	- 4,6	4,9	0,6						4 787	3,7	- 4,6	4,9	0,6

(1) Les charges de retraite consistent en subventions d'équilibre de l'État à des régimes de retraite spéciaux. d : définitif ; sd : semi-définitif ; p : provisoire.

Source : DGFIP. Calculs : SDES

La dépense de fonctionnement des Apuc pour le transport routier progresse légèrement en 2020 (+ 0,4 %) après avoir diminué en 2019 et après avoir augmenté très fortement en 2018, de 18,7 %, suite à la hausse conséquente de l'action « Routes développement » du programme « Infrastructures et service de transport » du budget de l'État. Les dépenses de fonctionnement augmentent dans le transport ferroviaire (5,1 milliards d'euros en 2020) et les transports collectifs urbains (49 millions d'euros en 2020) et diminuent dans le transport maritime (0,4 milliard d'euros en 2020) et le transport aérien (1,8 milliard d'euros en 2020). Le transport collectif urbain est essentiellement soutenu par les Apul.

¹ Sans élimination des flux croisés entre les administrations centrales et locales.

En 2020, les dépenses d'investissement sont en progression dans tous les modes de transport à l'exception du maritime. Le ferroviaire est avec le transport routier le mode de transport ayant donné lieu à l'investissement le plus élevé, avec respectivement 1,2 et 1,0 milliard d'euros chacun en 2020. L'investissement dans le routier se redresse nettement (+ 8,2 %) après s'être fortement infléchi en 2019 (- 17,3 %). L'investissement des Apuc s'élève à 0,1 milliard d'euros dans le transport maritime, 0,2 milliard dans les transports en commun urbains, et 0,3 milliard dans le fluvial et dans l'aérien en 2020.

Sur la période 2015-2020, la dépense totale des Apuc pour le transport s'accroît de 2,0 % en moyenne annuelle. Les dépenses de fonctionnement croissent de 2,3 % par an sur la même période, et les investissements de 1,3 % par an. En moyenne annuelle, entre 2015 et 2020, la dépense totale des Apuc est en baisse pour le transport routier (- 0,9 %), les transports en commun urbains (- 3,4 %) et le transport aérien (- 1,9 %). À l'inverse, les dépenses augmentent pour le transport ferroviaire (+ 5,4 %), pour les voies navigables (+ 5,0 %) ainsi que pour le transport maritime (+ 0,5 %).

LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES LOCALES (APUL) AUGMENTENT DE 1,3 % EN 2020

Les dépenses des Apul croissent de 1,3 % en 2020. Les dépenses de fonctionnement des Apul progressent de 2,7 %, et les aides à l'investissement reculent de 1,1 %. En 2020, la dépense totale de transport des régions s'accroît de 3,2 % et celle des organismes divers d'administration locale (Odal) de 6,9 %, tandis que celle des départements recule de 2,0 % et celle des communes et regroupements de communes de 13,4 % (figure A4-2). La compétence « transport » a été transférée des départements aux régions, conformément aux dispositions de la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe). Le transfert des transports non urbains est effectif depuis le 1^{er} janvier 2017. Le transfert des transports scolaires est entré en vigueur le 1^{er} septembre 2017.

La croissance soutenue des dépenses d'investissement des Odal marque un coup d'arrêt, avec + 4,3 % en 2020 après + 20,8 % en 2019 et + 30,5 % en 2018. Il s'agissait principalement de la montée en charge des investissements de la Société du Grand Paris² pour la réalisation de la ligne 15 Sud, du prolongement de la ligne 14 et la réalisation des lignes 16, 17 et 18 du projet « Grand Paris Express ».

Depuis 2015, la dépense des Apul en transport augmente de 2,7 % par an en moyenne. La dépense des Apul pour les « transports de voyageurs et de marchandises » progresse de 3,9 % par an, et celle destinée aux « autres infrastructures de transport », dopée par le projet du « Grand Paris », croît de 21,4 % en moyenne annuelle. Les dépenses liées à la voirie et celles des transports scolaires sont en revanche en diminution, respectivement de 1,8 % et 7,6 % en moyenne annuelle sur cette période. En raison des forts investissements pour la réalisation du Grand Paris Express en fin de période, l'investissement des Apul s'accroît entre 2015 et 2020 (+ 5,2 % par an), alors que la dépense de fonctionnement progresse plus lentement (+ 1,3 % par an).

² Les investissements provenant directement de la Société du Grand Paris sont comptabilisés dans la catégorie « Autres infrastructures de transport ». Les établissements publics territoriaux de la métropole du Grand Paris sont quant à eux classés dans le groupe des communes et EPCI comme en comptabilité nationale.

partie A : transport et activité économique

Figure A4-2 Les dépenses en transport des administrations publiques locales

Niveaux en millions d'euros ; évolutions annuelles en %

Administrations publiques locales (Apul)	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles				Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles				Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles			
		2018 (d)	2019 (sd)	2020 (p)	2020/2015		2018 (d)	2019 (sd)	2020 (p)	2020/2015		2018 (d)	2019 (sd)	2020 (p)	2020/2015
Administrations locales*	24 878	- 1,1	3,3	2,7	1,3	15 303	11,6	13,1	- 1,1	5,2	40 181	3,2	6,9	1,3	2,7
Voirie	4 480	- 4,3	1,8	- 3,4	- 2,5	6 706	2,0	5,5	- 10,4	- 1,3	11 185	- 0,6	4,1	- 7,7	- 1,8
Autres infrastructures de transport	769	1,0	16,4	30,4	9,2	3 692	28,0	32,1	10,9	25,3	4 462	22,5	29,5	13,9	21,4
Transports de voyageurs et marchandises	18 036	0,1	4,7	5,1	3,2	4 890	22,4	14,9	5,5	7,0	22 926	3,8	6,7	5,2	3,9
Transports scolaires	1 593	- 3,0	- 8,7	- 12,9	- 7,5	15	- 28,1	- 21,7	- 17,8	- 17,2	1 608	- 3,3	- 8,9	- 12,9	- 7,6
Régions	7 276	8,1	2,5	- 0,5	10,6	2 649	2,5	1,1	14,8	- 0,2	9 926	6,7	2,2	3,2	7,0
Voirie	397	31,6	163,6	- 2,3	46,4	284	3,5	- 64,5	21,9	- 15,4	681	7,7	- 21,1	6,5	- 1,0
Autres infrastructures de transport	53	6,7	- 3,1	- 15,0	- 2,6	580	- 10,5	6,2	8,5	- 2,6	633	- 8,8	5,1	6,0	- 2,6
Transports de voyageurs et marchandises	5 695	- 5,9	1,1	0,4	5,9	1 782	9,0	37,5	16,2	5,6	7 478	- 3,7	7,1	3,8	5,8
Transports scolaires	1 132	183,0	- 10,1	- 3,2	s.o.	2	0,0	0,0	- 57,6	s.o.	1 134	180,9	- 10,0	- 3,6	s.o.
Départements	2 776	- 26,4	- 17,0	- 5,5	- 14,2	3 262	1,0	0,8	1,2	0,8	6 038	- 15,5	- 8,5	- 2,0	- 7,9
Voirie	1 915	- 1,6	- 7,3	- 3,3	- 3,1	2 871	2,0	1,0	1,5	0,7	4 786	0,4	- 2,6	- 0,5	- 1,0
Autres infrastructures de transport	48	2,1	- 4,2	3,5	- 2,5	162	4,1	- 8,7	40,1	1,2	210	4,2	- 7,4	29,7	0,3
Transports de voyageurs et marchandises	477	- 34,3	- 45,6	- 3,5	- 23,5	228	- 8,2	2,6	- 17,9	2,9	704	- 29,8	- 34,6	- 8,6	- 19,0
Transports scolaires	337	- 63,1	- 6,1	- 19,3	- 28,9	0	- 75,0	0,0	- 74,0	- 49,6	337	- 63,2	- 5,8	- 19,5	- 29,0
Communes et EPCI (1)	3 135	- 6,4	- 0,4	- 6,6	- 6,1	3 889	2,9	18,0	- 18,1	- 1,3	7 025	- 1,6	9,6	- 13,4	- 3,6
Voirie	2 354	- 3,1	- 0,7	- 4,6	- 2,3	3 781	2,7	18,3	- 18,7	- 1,4	6 135	0,4	10,9	- 13,8	- 1,7
Transports de voyageurs et marchandises	546	- 20,2	1,2	- 6,8	- 16,2	106	12,2	7,6	6,6	0,9	652	- 16,9	1,9	- 4,8	- 14,5
Transports scolaires	235	- 1,3	- 1,0	- 22,4	- 5,6	3	0,0	- 25,0	- 12,7	- 2,7	238	- 1,6	- 0,6	- 22,5	- 5,5
Odal (2), syndicats, régies	14 099	0,7	7,0	8,1	3,5	6 474	30,5	20,8	4,3	17,4	20 573	8,0	11,1	6,9	6,8
Voirie	162	- 7,4	- 11,5	- 8,6	- 9,3	58	- 14,5	38,3	- 11,2	- 2,1	220	- 9,2	- 1,2	- 9,7	- 7,6
Autres infrastructures de transport	700	1,6	19,5	34,5	11,2	3 086	40,5	38,0	10,2	44,1	3 786	31,7	34,7	14,0	33,1
Transports de voyageurs et marchandises	13 080	1,7	7,2	7,6	4,0	3 317	26,3	9,4	- 0,4	7,5	16 396	6,1	7,6	5,9	4,6
Transports scolaires	158	- 30,5	- 8,3	- 20,3	- 18,9	14	- 40,7	- 43,8	52,0	- 17,6	171	- 31,4	- 10,8	- 17,2	- 18,8

d : définitif ; sd : semi-définitif ; p : provisoire.

(1) EPCI : établissements publics de coopération intercommunale.

(2) Odal : organismes divers d'administration locale.

(*) Total consolidé hors transferts entre Apul.

Source : DGFIP. Calculs : SDES

LES DÉPENSES CONSOLIDÉES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CROISSENT DE 2,0 % EN 2020

Chaque année, on observe des transferts monétaires entre Apuc et Apul. En 2020, les Apuc (essentiellement l'État) ont versé 2,4 milliards d'euros aux collectivités locales. Inversement, les Apul ont versé 406 millions d'euros aux Apuc. Une grande partie du transfert entre APU est constituée des 1,8 milliard d'euros que l'État verse chaque année aux régions pour financer le fonctionnement du transport express régional (TER). Ce montant est stable depuis plusieurs années. Afin d'éviter de compter deux fois la même ligne budgétaire, on élimine ces transferts entre administrations publiques (APU), pour obtenir une dépense consolidée des APU (*figure A4-3*). Celle-ci s'élève à 49,4 milliards d'euros en 2020. Elle croît de 1,2 % par rapport à 2019.

Figure A4-3 Les dépenses en transport des administrations publiques

Niveaux en millions d'euros ; évolutions annuelles en %

Total consolidé (hors transferts entre APU) Apuc et Apul hors charge de retraite	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles				Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles				Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles			
		2018 (d)	2019 (sd)	2020 (p)	2020/2015		2018 (d)	2019 (sd)	2020 (p)	2020/2015		2018 (d)	2019 (sd)	2020 (p)	2020/2015
32 159	0,6	3,4	2,7	1,7	17 762	8,6	8,8	0,8	4,1	49 921	3,2	5,2	2,0	2,5	

d : définitif ; sd : semi-définitif ; p : provisoire.

Source : DGFIP. Calculs : SDES

Champ des dépenses des administrations publiques

Les administrations publiques centrales comprennent l'État et les organismes divers d'administration centrale (Odac). Les principaux Odac pris en compte sont les suivants : Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), Université Gustave Eiffel (ex-Ifsttar), Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF), Voies navigables de France (VNF), Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) et Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT). Le champ ne comprend pas les entreprises publiques de transport ou de gestion d'infrastructures (telles que SNCF Voyageurs ou SNCF Réseau). La requalification de la dette de SNCF Réseau en septembre 2018 n'a pas d'impact sur cette fiche qui ne traite pas de la dette des administrations publiques. Les dépenses des Odac et celles réalisées à partir du budget général de l'État sont consolidées. Ainsi, le versement de subventions du budget général de l'État à l'AFITF, ainsi que le versement en sens inverse de fonds de concours, ne sont pas comptabilisés dans les dépenses totales.

Les administrations publiques locales comprennent les communes, départements et régions, les groupements de communes à fiscalité propre, les syndicats de communes et les syndicats mixtes, ainsi que les chambres de commerce et d'industrie. Les principaux organismes divers d'administration locale pris en compte sont les suivants : Île-de-France Mobilités, Office des transports de Corse (OTC) et Société du Grand Paris (prise en compte à partir de 2015).

A5.1 Transferts publics aux opérateurs de transport collectif de voyageurs (SNCF, RATP, TCU de province)

En 2020, les transferts des administrations publiques centrales et locales à destination des opérateurs de transport ferroviaire de voyageurs et du transport collectif urbain s'élevaient à 16,3 milliards d'euros, en hausse de 15,4 % par rapport à 2019. Les subventions d'exploitation se sont nettement accrues (+ 21,3 % pour la SNCF, + 38,4 % pour la RATP). A contrario, les subventions d'investissement ralentissent (+ 5,0 % en 2020 après + 24,4 % en 2019).

Au total, en 2020, 49 % de l'ensemble des transferts sont consacrés au transport ferroviaire régional et aux transports collectifs urbains de province et 48 % au transport collectif urbain d'Île-de-France, le reste étant affecté aux Intercités. Tous réseaux confondus, 81 % des montants versés relèvent du fonctionnement (rémunération de la délégation de service public, compensations tarifaires et subventions d'exploitation) et 19 % sont des aides à l'investissement.

LES TRANSFERTS VERS SNCF VOYAGEURS

En 2020, les transferts totaux (hors contributions aux charges de retraites) des administrations publiques au profit de SNCF Voyageurs progressent de 16,4 % (ils croissent de 6,8 % en moyenne annuelle depuis 2015). Toutes activités confondues (Intercités, TER, Transilien), ils sont de 9,0 milliards d'euros (*figures A5.1-1, A5.1-2*).

Les transferts consistent essentiellement en contributions d'exploitation qui s'élevaient à 7,0 milliards d'euros en 2020 (+ 21,3 %). Elles n'avaient progressé que de 6,0 % en 2019, et avaient marqué le pas en 2018 (- 0,2 %). En effet en 2020, les Administrations publiques, dont en premier lieu Île-de-France Mobilités, les travaux ayant été ralentis pendant la crise. 3,0 milliards d'euros ont été versés pour le Transilien par Île-de-France Mobilités, montant en augmentation de 50,0 % en 2020. Les régions ont versé 3,6 milliards d'euros destinés aux TER, soit une hausse de 8,3 % en 2020. L'État a quant à lui versé 330 millions d'euros à SNCF Voyageurs pour l'exploitation des Intercités, montant en baisse de 15,6 % par rapport à 2019.

Les subventions d'investissement s'élevaient au total à 2,0 milliards d'euros en 2020. Elles augmentent de 1,5 % (après + 28,7 % en 2019 et + 15,8 % en 2018). Elles croissent beaucoup moins que les subventions d'exploitation, ont compensé la perte des recettes liée à la nouvelle convention IDFM - Transilien SNCF. La contribution de l'État, qui représente 13 % du financement des investissements, recule de 58,4 % en 2020 après avoir augmenté de 90,0 % en 2019, année marquée par de forts investissements sur les matériels roulants des trains grandes lignes. La contribution d'Île-de-France Mobilités (49 % des investissements) est en hausse de 9,9 % et celles des régions (38 % des investissements) de 68,6 %.

partie A : transport et activité économique

Figure A5.1-1 **Transferts des administrations publiques (hors retraite) par type de réseau**
Niveau en millions d'euros, hors TVA, évolution annuelle en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/ 2015
Exploitation	13 164	1,4	3,2	18,1	nd
Intercités	330	- 14,1	- 10,5	- 15,6	- 8,0
TER et TCUP	6 943	3,5	3,9	4,2	nd
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	5 891	0,0	3,7	44,2	8,7
Investissement	3 125	10,4	24,4	5,0	nd
Intercités	260	- 19,8	90,0	- 58,4	0,9
TER et TCUP	1 015	15,3	16,0	43,5	nd
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	1 850	18,4	13,0	12,5	7,2
Total	16 290	2,9	7,1	15,4	nd
Intercités	590	- 16,7	32,7	- 41,9	- 4,7
TER et TCUP	7 958	4,4	4,9	7,9	nd
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	7 741	4,4	6,2	35,1	8,4

n.d. : non disponible.

* données de l'année n-1 pour les TCUP

Source : SNCF ; RATP ; Île-de-France-Mobilité ; GART, UTP, Cerema, DGITM

Figure A5.1-2 **Transferts des administrations publiques vers SNCF Voyageurs hors caisse de retraite**
Niveau en millions d'euros, hors TVA, évolution annuelle en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/ 2015
Exploitation	7 010	- 0,2	6,0	21,3	6,4
versés par l'État	330	- 14,1	- 10,5	- 15,6	- 8,0
versés par les régions	3 635	2,4	9,1	8,3	4,3
versés par Île de France Mobilités	3 045	- 0,7	5,0	50,0	12,3
Investissements	1 991	15,8	28,7	1,5	8,9
versés par l'État	260	- 19,8	90,0	- 58,4	0,9
versés par les régions	756	16,1	8,1	68,6	3,9
versés par Île de France Mobilités	975	42,4	13,8	9,9	17,8
Total hors retraites	9 039	2,9	11,0	16,4	6,8

Source : SNCF

LES TRANSFERTS VERS LA RATP

En 2020, la RATP a perçu des administrations publiques 3,7 milliards d'euros (figure A5.1-3). Ce montant est en forte hausse (+ 32,2 %), du fait principalement des subventions d'exploitation importantes versées par Île-de-France Mobilités pour compenser la baisse considérable des recettes provoquée par l'épidémie de Covid-19. Alors que les aides aux investissements versées à la RATP croissent de 15,6 % en 2020, les subventions d'exploitation progressent de 38,4 %.

LES TRANSFERTS AUX TCU DE PROVINCE EN 2019

Les dernières données disponibles sur les transferts aux transports collectifs urbains de province portent sur l'année 2019, soit avant la crise sanitaire. Pour les TCU de province, l'effet de la crise sanitaire sera observable l'an prochain.

En 2019, les transports collectifs urbains de province ont reçu 3,6 milliards d'euros de subventions, dont 3,3 milliards d'euros pour le fonctionnement, et 0,3 milliard d'euros pour l'investissement (figure A5.1-4). Les subventions de fonctionnement, versées aux entreprises effectuant le transport urbain, diminuent de 0,9 % en 2019. Les subventions d'investissement reçues par les autorités organisatrices progressent de 32,9 % en 2019. Les subventions de l'État représentent 34 % des subventions totales d'investissement, celles des collectivités territoriales 59 %, et celles de l'Union européenne 7 %.

Figure A5.1-3 **Transferts des administrations publiques centrales et locales à la RATP**
Niveau en millions d'euros, hors TVA, évolution annuelle en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/ 2015
Exploitation (versés par Île-de-France Mobilités)	2 846	0,7	2,4	38,4	5,5
Contribution forfaitaire d'exploitation	1 091	- 3,4	8,3	8,7	0,6
Contribution forfaitaire d'investissement	1 022	3,1	3,3	2,0	1,3
Contribution taxe professionnelle et foncière	121	- 0,9	24,3	- 9,3	- 0,4
Autres	3	n.s.	- 25,0	4,1	n.s.
Investissement	875	- 0,9	12,1	15,6	- 0,3
État	111	- 40,0	- 9,0	9,9	- 23,5
Région et Île-de-France Mobilités	327	- 4,0	38,7	- 3,0	6,5
Autres collectivités territoriales	437	32,1	- 0,6	37,0	14,3
Total transferts publics	3 721	0,3	4,9	32,2	4,0

n.s. : non significatif.

Source : RATP

Figure A5.1-4 **Subventions 2019 versées par les administrations publiques au profit du transport collectif urbain de province (TCUP)**

Niveau en millions d'euros, hors TVA, évolution annuelle en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles	
		2018	2019
Exploitation (perçues par les entreprises de TCUP)	3 308	4,5	- 0,9
Compensations tarifaires versées par les AO	72	- 23,2	37,9
Subvention d'exploitation versée par les AO	3 232	5,1	- 1,5
Investissement (perçu par les AO)	259	13,8	32,9
État	89	20,4	47,1
Collectivités locales	151	9,3	19,5
Union européenne	19	51,2	141,3
Total	3 567	5,0	1,0

Données estimées à « champ constant » (réseaux ayant répondu à l'enquête annuelle en 2018 et 2019).

Source : Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (GART, UTP, Cerema, DGITM) ; estimations SDES

A5.2 Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures

SNCF Réseau, qui assure la gestion des réseaux ferroviaires ferrés, est né de la fusion de Réseau ferré de France (RFF) en 2015 et de SNCF Infra. Voies navigables de France (VNF) est un établissement public administratif (Épa) en charge de la gestion de la majorité des voies navigables françaises. Les subventions publiques d'investissement destinées à SNCF Réseau augmentent de 4,1 % en 2020, celles destinées à VNF baissent de 7,8 % pour atteindre 158,8 millions d'euros. La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) en charge depuis 2017 de la construction du canal qui reliera les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen, a bénéficié de 80,9 millions d'euros de subventions d'investissement en 2020.

LA RÉFORME FERROVIAIRE DE 2015 ET DE 2020

Depuis 2015, SNCF Réseau regroupait en un seul établissement public les équipes de Réseau ferré de France et de la branche Infrastructure de la SNCF. Jusqu'au 31 décembre 2019, SNCF Réseau était l'un des trois établissements publics à caractère industriel et commercial (Epic) composant le groupe SNCF, avec SNCF Mobilités et SNCF. Depuis le 1^{er} janvier 2020, les Epic ont disparu au profit de cinq sociétés. Parmi elles, SNCF Réseau est responsable de la sécurité des lignes et garantit l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients (29 entreprises ferroviaires et 12 entreprises autorisées).

Figure A5.2-1 Transferts des administrations publiques au profit de SNCF Réseau

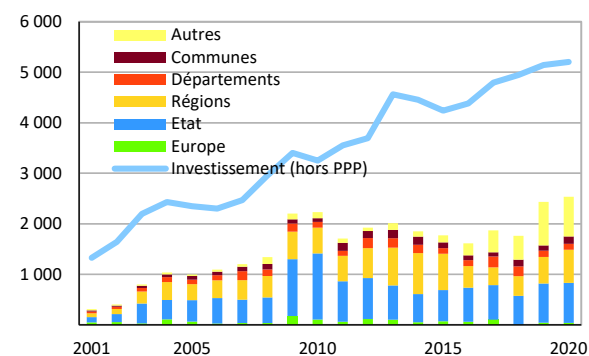
Niveaux en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2020	Évolution annuelle			
		2018	2019	2020	2020/2015
Subventions d'investissement	2 536	- 5,7	38,1	4,1	7,4
Communauté européenne	39	- 95,6	866,7	- 8,2	- 10,9
État + AFITF	792	- 16,8	36,2	1,9	5,1
État (hors AFITF)	483	42,9	5,5	69,9	16,8
AFITF	309	- 39,4	63,7	- 37,3	- 4,8
Collectivités territoriales et autres	1 705	9,6	36,0	5,6	9,4
Régions	655	10,3	35,3	24,9	- 1,8
Départements	119	- 9,9	- 37,0	- 3,7	1,2
Communes	145	63,9	- 20,3	36,4	4,8
Autres	786	8,6	82,7	- 8,7	41,1

Source : SNCF Réseau

Figure A5.2-2 Evolution des investissements (hors PPP*) et des subventions d'investissement reçues par SNCF Réseau selon leur origine

En millions d'euros



(*) Partenariat public-privé

Source : SNCF Réseau

HAUSSE DES TRANSFERTS PUBLICS

Avec 2,5 milliards d'euros en 2020, le montant des subventions d'investissement reçues par SNCF Réseau s'accroît de 4,1 % par rapport à l'année précédente. Entre 2015 et 2020, il augmente de 7,4 % en moyenne annuelle.

Les subventions d'investissement de l'État (y compris AFITF) – (31 % des subventions totales) sont en hausse de 1,9 % en 2020. Entre 2015 et 2020, elles ont crû de 5,1 % en moyenne annuelle.

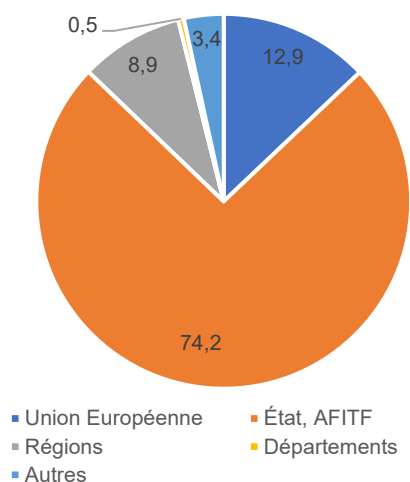
En 2020, les collectivités territoriales et les autres organismes ont versé 67 % des subventions d'investissement. Elles croissent de 5,6 % en 2020, et de 9,4 % par an depuis 2015.

La part des organismes divers d'administration locale (Odal), tels que la Métropole du Grand Paris, augmente jusqu'en 2019 ; elle est de 7 % en 2013, 27 % en 2018, 35 % en 2019, et redescend à 31 % en 2020. Les subventions en provenance de l'UE, qui constituaient 15,5 % des subventions d'investissement en 2001, n'en représentent plus que 1,5 % en 2020 ; elles reculent de 8,2 % en 2020 par rapport à 2019.

LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT DE VNF RECULENT DE 7,8 % EN 2020

Les subventions de fonctionnement de Voies Navigables de France (VNF) (255,9 millions d'euros) diminuent de 1,0 % en 2020. Les subventions d'investissement reçues par VNF reculent cette année de 7,8 % pour atteindre 158,8 millions d'euros dont 117,9 millions provenant de l'État (y compris l'AFITF), 14,2 millions des régions et 20,5 millions de l'Union européenne. La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) était jusqu'au 31 mars 2020 un Epic, créé le 1^{er} mai 2017 par l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 et placé sous la tutelle du ministre chargé des transports. Le 1^{er} avril 2020, la SCSNE est devenue un établissement public local. Elle a pour mission principale de réaliser l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, dénommée « Canal Seine-Nord Europe ». Un partage de moyens en termes de comptabilité, ressources humaines, moyens logistiques est réalisé avec VNF. La SCSNE a bénéficié de 80,9 millions d'euros de subventions d'investissement en 2020 : 4,0 millions proviennent de l'État, 28,6 millions des régions, 30,9 des départements et 17,4 millions de l'Union européenne.

Figure A5.2-3 Origine des subventions d'investissement versées à VNF en 2020
En %



Source : VNF

Figure A5.2-4 Transferts des administrations publiques au profit de VNF
Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Subventions de fonctionnement	255,9	2,3	1,9	- 1,0	0,6
État	251,6	2,3	1,5	- 1,2	0,5
Autres (régions, départements, communes, CCI...)	4,3	110,6	128,5	108,7	- 2,6
Subventions d'investissement	158,8	20,2	50,2	- 7,8	14,1
État et AFITF	117,9	15,4	39,0	4,8	14,6
Régions	14,2	4,9	- 18,0	74,9	10,1
Départements	0,8	574,5	- 87,3	94,5	- 18,4
Union européenne	20,5	343,8	387,6	- 53,2	37,2
Autres (communes, CCI...)	5,4	- 12,4	- 36,1	- 27,4	- 5,8
Total	414,7	7,3	16,9	- 3,7	4,7

Source : VNF

Figure A5.2-5 Transferts des administrations publiques au profit de la SCSNE
Niveaux en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles		
		2018	2019	2020
Subventions d'investissement	80,9	123,0	24,0	130,2
État	4,0	- 17,5	- 21,0	- 24,2
Départements	30,9	n.s.	n.s.	130,7
Régions	28,6	n.s.	- 34,6	426,6
Union européenne	17,4	185,7	- 17,3	57,3

ns = non significatif
Source : VNF

A6. Recettes publiques liées au transport

En 2020, les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élèvent à 48,8 milliards d'euros. Après s'être stabilisées en 2019, elles diminuent fortement sous l'effet du Covid-19 en 2020 (- 8,1 % après + 0,0 % en 2019). La TICPE représente à elle seule 53,3 % des recettes des administrations publiques liées au transport.

LES TAXES ET REDEVANCES DUES PAR LES PRODUCTEURS ET USAGERS

Les redevances sont des recettes perçues en échange de l'utilisation d'une infrastructure gérée par un organisme public. Ainsi, les compagnies aériennes, particulièrement affectées par le Covid-19, versent en 2020 à l'aviation civile 0,7 milliard d'euros de redevances (soit 31 % des recettes du Budget annexe de contrôle et d'exploitation aériens – BACEA en 2020) pour les services de navigation aérienne ou d'atterrissage. Par ailleurs, des taxes sont payées par les usagers ou les producteurs de transport. Elles constituent des versements sans contrepartie directe, versées au budget général des administrations ou affectées au financement d'une action particulière. Dans le cas du transport aérien, il s'agit principalement de la taxe de l'aviation civile, également affectée au BACEA, d'un montant de 487 millions d'euros en 2019 puis 180 millions d'euros en 2020.

Le produit fiscal le plus élevé provient de la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE), avec 26,0 milliards d'euros, en baisse de 17,2 % en 2020. Le transport routier, en particulier de voyageurs, a en effet été fortement impacté par la crise sanitaire. La TICPE, sans être une taxe spécifique sur les transports, grève principalement, parmi les carburants, ceux destinés à un usage routier (*voir encadré*). Depuis 2005, les régions et les départements bénéficient d'une partie de la TICPE collectée. La part destinée aux régions atteint 20,7 % en 2020, elle était de 16,5 % en 2010. Le produit du total des taxes des carburants, dont la TICPE est la principale, représente 26,9 milliards d'euros en 2020 contre 32,4 milliards d'euros en 2019 (y compris Drom), soit une baisse de 17,1 %. Depuis 2015, le produit des taxes carburants baisse au rythme annuel de - 0,3 % en moyenne, malgré l'introduction, au 1^{er} avril 2014, d'une composante additionnelle de taxation relative à l'émission de dioxyde de carbone (*cf. encadré*). La taxe sur le certificat d'immatriculation représente 2,1 milliards d'euros (- 9,0 % en 2020). La taxe sur les contrats d'assurance automobile, versée aux administrations de la sécurité sociale et d'un montant de 0,9 milliard d'euros, est en diminution de 10,5 % en 2020.

LE FINANCEMENT PAR DES « NON-USAGERS »

À l'inverse, certains prélèvements reposent sur des assiettes indépendantes de l'utilisation des transports, mais sont affectés au financement d'actions liées au transport et à ses infrastructures. C'est notamment le cas du versement transport (VT) qui, avec 9,1 milliards d'euros, est la principale source de financement des transports collectifs urbains. Cette cotisation des entreprises, assise sur leur masse salariale, a progressé de 3,4 % en moyenne annuelle depuis cinq ans. Elle baisse conjoncturellement de 2,4 % en 2020 du fait de l'épidémie, dont l'effet a sans doute été atténué par le chômage partiel. Le VT est versé aux autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) par les entreprises qui emploient au moins onze salariés, travaillant à l'intérieur du périmètre des AOTU. Le produit du VT a progressé plus lentement en province (+ 2,0 % en moyenne annuelle depuis 2015) qu'en Île-de-France (+ 4,7 %). VNF qui a pour mission principale l'exploitation du réseau fluvial pour l'ensemble des usages, perçoit la redevance hydraulique (126 millions d'euros) qui remplace depuis le 1^{er} janvier 2020 la taxe hydraulique. Elle est acquittée par tous les gestionnaires d'un ouvrage ou d'un aménagement qui prélève ou rejette de l'eau sur le domaine public fluvial ainsi que celui qui utilise sa force motrice. Son rendement diminue de 1 % en 2020.

LES AUTRES RECETTES

Les recettes liées aux amendes pour infraction au code de la route diminuent de 4,3 % (1,5 milliard d'euros en 2020), après des baisses de 5,5 % en 2019 et de 4,6 % en 2018. Depuis 2015, elles ont diminué en moyenne annuelle de 0,6 %. De cette recette, 1,3 milliard d'euros sont affectés au budget de l'État et aux collectivités territoriales et 172 millions d'euros à l'AFITF pour la construction de nouvelles infrastructures. L'État perçoit des dividendes en tant que détenteur de tout ou partie d'entreprises de transports. Pour l'exercice comptable 2020, 4 milliards d'euros sont payés par la SNCF aux actionnaires du groupe. Le Covid-19 ayant gravement affecté le transport aérien, Aéroports de Paris (ADP) ne verse pas de dividendes aux actionnaires de la société mère en 2020.

LES TAXES GÉNÉRALES

La production de services de transport génère des impôts et des taxes générales comme la TVA, l'impôt sur les bénéfices, les cotisations sociales ou encore la Contribution économique territoriale. Ces impôts et taxes ne touchent pas spécifiquement le monde des transports mais l'État peut décider de soutenir certains secteurs du transport par le biais d'allègements spécifiques de ces taxes.

La taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE)

La TICPE est assise sur la quantité de produits pétroliers achetés et non sur leur valeur. Elle est assise à près de 95 % sur l'achat de carburants automobiles et donc presque totalement liée aux transports. C'est la principale recette des administrations publiques liée aux transports. Depuis 2007, les régions ont la possibilité de l'augmenter. Les professionnels bénéficient de remboursements de TICPE sur le gazole.

La composante carbone dans la TICPE

La loi de finances initiale 2014 a instauré la prise en compte d'une composante carbone (contribution climat énergie) dans la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). Ainsi, a été fixée une augmentation progressive de la TICPE en fonction de leurs émissions de CO₂. La loi de finances rectificatives (LFR) pour 2015 prévoyait une prolongation de la trajectoire de la composante carbone jusqu'à la valeur de 56€/tCO₂ en 2020. La loi de finances de 2018 avait révisé à la hausse cette trajectoire. Suite au mouvement des « gilets jaunes », le montant de la TICPE a été gelé en 2019 et 2020 au niveau de l'année 2018.

Rattrapage progressif de la différence de taxation entre le gazole et l'essence

Depuis 2015, les taxations du gazole et de l'essence convergent progressivement, avec la remise en cause du traitement fiscal privilégié accordé au gazole. En 2018, l'augmentation du tarif du gazole liée à la fiscalité a ainsi été de 10 centimes par litre, soit deux fois plus que pour le « sans plomb 95 », sans converger complètement. En 2019 et en 2020, la fiscalité sur le gazole et sur le « sans plomb 95 » est restée inchangée pour les ménages, au niveau de celle de 2018.

Pour les entreprises, le taux effectivement payé par les poids-lourds pour le gazole, après remboursement, a augmenté en 2020 de 2 €/hl (Art 265 septies du Code des douanes). Un autre instrument tend à faire converger les deux fiscalités, via la récupération de TVA pour les véhicules de tourisme et les véhicules utilitaires légers des entreprises. Les règles de récupération de la TVA sur les carburants (Article 206 annexe II du CGI) ne sont en effet pas uniformes. Elles dépendent notamment du type de carburant. Jusqu'au 31 décembre 2016, l'essence ne pouvait faire l'objet d'aucune récupération de TVA. Depuis 2017, le taux de récupération augmente progressivement. En 2020, les entreprises ont ainsi pu déduire 60 % de la TVA pour les véhicules de tourisme comme pour les utilitaires. Ce taux passera à 80 % en 2021. L'alignement de la fiscalité en matière de TVA entre essence et gazole sera total à partir de 2022.

partie A : transport et activité économique

Figure A6-1 Principales recettes des administrations publiques liées au transport (*)
Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Affectation	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
			2018 d	2019 (sd)	2020 (p)	2020/ 2015
- Taxe à l'essieu	État	101	2,0	2,0	- 2,9	- 9,8
- Taxe annuelle sur les surfaces de stationnement	Région Île-de-France	76	4,5	1,4	8,6	5,2
- Taxe sur contrats d'assurance automobile	Sécurité sociale (depuis 2005)	922	- 7,5	1,3	- 10,5	- 3,5
- Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	Sécurité sociale (en 2017)	801	17,7	2,1	4,4	1,2
- Dividendes des sociétés d'autoroute non concédées	État	0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
- Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation		1 517	- 4,6	- 5,5	- 4,3	- 0,6
dont	État et collectivités locales	1 345	6,1	- 5,6	- 0,7	1,2
	AFITF (à partir de 2005)	172	- 40,1	- 4,9	- 25,5	- 5,9
	FIPD, ACSé	0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
- Taxe sur l'aménagement du territoire	AFITF (à partir de 2006)	458	- 7,5	9,6	- 12,4	- 3,8
- Redevances domaniales	AFITF (à partir de 2005)	360	- 1,1	2,2	1,4	2,0
- Certificats d'immatriculation	Régions	2 091	4,4	- 1,2	- 9,0	0,0
Total route (hors TICPE)		6 326	0,1	- 0,5	- 6,0	- 0,9
- Taxe sur les résultats des entreprises ferroviaires		226	100,0	- 50,0	0,0	n.s.
- Dividendes versés par SNCF aux actionnaires du groupe		4 812	61,2	96,0	796,1	138,0
Total fer		5 038	83,3	5,1	560,3	140,2
- Péages	VNF	8	3,7	4,6	- 46,1	- 11,3
- Taxe hydraulique	VNF	126	- 15,0	12,9	- 1,0	- 2,0
- Redevances domaniales	VNF	28	9,5	0,3	- 8,9	- 0,1
Total voies navigables		162	- 9,6	9,7	- 6,3	- 2,3
- Taxe de l'aviation civile	État	0	- 72,7	- 72,7	- 100,0	n.s.
	BACEA ⁽¹⁾	180	8,1	3,2	- 63,1	- 13,1
- Taxe de solidarité sur les billets d'avion	FSD ⁽²⁾	143	0,0	0,0	- 32,0	- 7,4
	BACEA depuis 2017	0	117,4	82,1	- 100,0	n.s.
- Redevances de la circulation aérienne	BACEA	659	- 1,5	- 1,3	- 58,6	- 16,2
- Taxe d'aéroport	Aéroports ⁽³⁾	380	0,7	- 3,3	- 62,2	- 16,9
- Taxe sur les nuisances sonores aériennes ⁽⁴⁾	Aéroports (redistribuée aux ménages)	26	- 3,8	10,6	- 48,1	- 11,3
- Dividendes d'ADP versés aux actionnaires de la société mère	État	0	31,0	7,0	- 100,0	n.s.
Total transport aérien		1 387	3,1	0,4	- 63,2	- 17,2
- Dividendes des GPM (grands ports maritimes)	État	0	- 45,9	53,3	- 100,0	- 100,0
Total ports		0	- 45,9	53,3	- 100,0	- 100,0
- Total TICPE (TIPP avant 2010)		26 020	7,8	- 1,4	- 17,2	- 0,2
dont	État	13 226	14,2	- 2,8	- 27,0	0,1
	Odac	1 587	- 8,5	17,3	31,6	6,9
	Communes	372	0,0	229,8	- 1,1	26,7
	Régions (aides aux entreprises)	5 380	2,2	- 1,7	- 7,5	- 0,2
	Départements (RMI)	5 355	- 0,5	- 4,7	- 8,1	- 3,4
	Odal	100	- 7,0	- 1,1	8,7	n.s.
- TGAP		345	- 26,4	4,7	- 19,0	- 10,5
dont	ADEME	0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
	État	345	291,3	4,7	- 19,0	18,0
- Taxe spéciale (Drom)	DOM (FIRT)	501	2,4	0,4	- 9,4	0,3
Total taxes sur les carburants		26 866	7,1	- 1,3	- 17,1	- 0,3
Total (hors versement transport)		39 779	6,2	- 0,9	- 9,3	1,0
- Versement transport en province	Autorités organisatrices	4 340	1,9	5,4	- 4,7	2,0
	- dont à TCSP	2 828	1,9	5,4	- 4,7	2,6
	- dont autres de plus de 100 000 hab.	1 165	1,9	5,4	- 4,7	0,9
	- dont autres de moins de 100 000 hab.	347	1,9	5,4	- 4,7	1,5
- Versement transport Île-de-France	Île-de-France Mobilités	4 725	4,2	4,4	- 0,2	4,7
Total versement transport ⁽⁵⁾		9 065	3,1	4,9	- 2,4	3,4
Total		48 844	5,7	0,0	- 8,1	1,4

(*) ce tableau ne retrace qu'une partie des recettes des administrations publiques liées au transport. Ne sont pas retracés les impôts et taxes liés à la production de transport (impôt sur les sociétés, taxe professionnelle, cotisations sociales, TVA...).

Notes :

(1) BACEA : budget annexe « contrôle et exploitation aériens », cette dénomination remplace depuis 2006 celle de budget annexe de l'aviation civile (BAAC) ; (2) FSD : fonds de solidarité pour le développement ; (3) dont majoration de la taxe d'aéroport à compter du 01/01/2008 ; (4) ex TGAP sur les décollages d'aéronefs ; (5) projections SDES.

d : définitif ; sd : semi-définitif ; p : provisoire.

Sources : calculs SDES d'après Insee ; Cerema ; DGAC ; Île-de-France Mobilités, VNF

partie A : transport et activité économique

Figure A6-2 TICPE unitaire par région en 2019 et 2020
En euros/hl

		Corse	Île-de-France	Autres régions (1)
2019	Gazole	59,4	62,64 ⁽²⁾	60,75
	SP95-E5 et SP98	67,29 ⁽³⁾	70,04 ⁽²⁾	69,02
	SP95-E10	65,29	68,04 ⁽²⁾	67,02
2018	Gazole	59,4	62,64 ⁽²⁾	60,75
	SP95-E5 et SP98	67,29 ⁽³⁾	70,04 ⁽²⁾	69,02
	SP95-E10	66,29	68,04 ⁽²⁾	67,02

(1) Centre - Val de Loire, Bourgogne - Franche-Comté, Normandie, Hauts-de-France, Grand Est, Pays de la Loire, Bretagne, Nouvelle Aquitaine, Occitanie, Auvergne - Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

(2) ce taux inclut la modulation de la fraction de la TICPE dédiée à Île-de-France mobilités, prévue à l'article 265 A ter.

(3) ce taux de taxe intérieure de consommation inclut la réfaction de 1 euro/hl qui s'applique aux supercarburants 95 et 98 destinés à être utilisés sur le territoire corse, conformément à l'article 265 quinquies du Code des douanes. Le supercarburant SP95-E10 n'est pas concerné par cette disposition.

Source : DGDDI

Modulations régionales de la « TICPE régionale »

Depuis 2005, la TICPE apporte un financement aux Régions dans le cadre du transfert de compétence aux Régions prévu par la loi du 13 août 2004. En vertu de la décision du conseil des ministres européens du 24 octobre 2005, les régions françaises sont autorisées à appliquer une surtaxation ou une décote de 1,15 €/hl sur la TICPE du gazole et 1,77 €/hl pour le super. Depuis 2010, avec la loi du 03 août 2009 dite « Grenelle de l'environnement », les conseils régionaux peuvent majorer à l'aide d'une deuxième modulation le tarif de la taxe intérieure de consommation applicable aux carburants vendus aux consommateurs finaux sur leur territoire, dans la limite de 0,73 €/hl pour les supercarburants et de 1,35 €/hl pour le gazole. Au final, ces modulations peuvent s'élever à 2,50 €/hl pour les supercarburants et pour le gazole.

Redevance de stationnement et forfait de post-stationnement

Depuis le 1^{er} janvier 2018, le non-paiement de la redevance de stationnement n'est plus constitutif d'une infraction pénale. L'amende de 17 € a été remplacée par une redevance d'occupation domaniale, dénommée forfait de post-stationnement (FPS), dont le montant est fixé par chaque collectivité et dont le produit lui est reversé. Budgétairement, les collectivités territoriales doivent utiliser le produit du FPS pour le financement de l'amélioration des transports en commun.

A7.1 Investissements en infrastructures de transport

Les dépenses d'investissements en infrastructures de transport se replient en 2020 (- 6,4 %) et atteignent 21,2 milliards d'euros, soit environ 4,0 % de la formation brute de capital fixe (FBCF) française. Néanmoins, en moyenne entre 2015 et 2020, les dépenses d'investissement en infrastructures croissent de 1,4 % par an. La baisse des investissements en 2020 concerne tous les types de réseaux avec notamment - 7,7 % pour le réseau routier, - 5,6 % pour le réseau ferré, - 3,8 % pour les transports collectifs urbains.

Dans le contexte de la crise sanitaire du covid-19, les investissements en infrastructures de transport (y compris partenariats public-privé), avec 21,2 milliards d'euros en 2020, sont en repli de 6,4 % (figure A7.1-1), tandis que la formation brute de capital fixe (FBCF) de l'ensemble des agents économiques chute de 7,6 % en euros courants. Les investissements en infrastructures de transport représentent près de 4,0 % de la FBCF française. Ils ont crû de 1,4 % en moyenne annuelle depuis 2015.

Figure A7.1-1 Les investissements en infrastructures de transport

Niveau en millions d'euros, évolutions et structure en %

	Niveau 2020 (p)	Évolution annuelle				Structure		
		2018	2019	2020 (p)	2020/2015	1990	2010	2020
Réseau routier	9 140	6,1	2,8	- 7,7	- 1,8	71,8	59,8	43,1
Réseau non concédé	7 788	3,4	3,2	- 8,5	- 2,2	60,1	51,2	36,8
Réseau départemental et communal	6 706	2,0	5,5	- 10,4	- 1,3	43,6	42,5	31,6
Réseau national	1 082	11,4	- 11,2	5,8	- 1,6	16,5	6,3	5,1
Réseau concédé	1 352	25,8	0,7	- 3,1	0,7	11,7	8,6	6,4
Réseau ferré principal	4 136	5,3	12,4	- 5,6	- 4,8	15,4	19,0	19,5
Réseau grande vitesse	251	- 66,0	176,4	- 54,4	- 35,6	7,7	8,3	1,2
Réseau principal hors LGV	3 885	18,7	3,6	1,4	5,1	7,7	10,6	18,3
Transports collectifs urbains	6 666	6,6	15,5	- 3,8	13,8	6,4	14,5	31,5
Réseau ferré Ile-de-France	1 083	- 30,6	11,5	- 16,1	3,2	1,3	2,8	5,1
RATP	1 448	1,8	9,3	- 0,9	5,6	2,3	3,7	6,8
Société du Grand Paris ⁽¹⁾	2 500	59,9	26,9	4,2	42,5	0,0	0,0	11,8
TCU de province ⁽²⁾	1 635	10,1	10,1	- 8,1	9,4	2,8	8,0	7,7
Autres infrastructures	1 248	31,9	- 2,1	- 12,9	4,9	6,4	6,8	5,9
Ports maritimes et fluviaux	252	10,3	- 19,9	4,6	- 3,9	2,2	1,0	1,2
Aéroports de Paris	689	16,9	9,9	- 33,0	6,1	3,4	4,5	3,3
Voies navigables	307	545,5	- 28,2	88,5	13,3	0,8	1,3	1,4
Total des investissements	21 190	7,5	7,9	- 6,4	1,4	100,0	100,0	100,0

(1) Estimation à partir des rapports d'activité et des rapports financiers de la Société du Grand Paris (SGP)

(2) Estimation SDES à partir des données des enquêtes TCU (source : Gart, UTP, DGITM, Cerema)

P : données provisoires

Sources : estimations SDES, d'après DGFIP ; DGCL, ; Asfa, ; Snct Réseau ; RATP ; Gart ; UTP ; Cerema ; DGITM ; DGAC ; VNF ; SGP

La baisse des investissements en 2020 concerne tous les types de réseaux (figure A7.1-2), avec notamment 7,7 % pour le réseau routier, 5,6 % pour le réseau ferré et 3,8 % pour les transports collectifs urbains.

REPLI DES INVESTISSEMENTS ROUTIERS EN 2020

En 2020, les investissements dans le réseau routier représentent environ 43 % des investissements en infrastructures de transport. D'un montant global de 9,1 milliards d'euros, ils diminuent de 7,7 % en 2020 (après + 2,8 % en 2019), et baissent de 1,8 % en moyenne annuelle depuis 2015. Sur les routes départementales et les voies communales, qui représentent 98 % de la longueur du réseau routier français et où s'effectuent 66 % de la circulation, les dépenses d'investissement représentent près des trois quarts des dépenses d'investissement routier. Elles se replient fortement en 2020 (-10,4 %) en lien avec la baisse des dépenses d'investissement des départements et des communes en voirie. En revanche, les dépenses pour le réseau national augmentent de 5,8 % en 2020. Le réseau national hors autoroutes concédées représente 1,1 % de la longueur du réseau routier et recueille 18 % de la circulation. Les investissements sur le réseau concédé, qui ne représente que 0,8 % de la longueur du réseau routier mais 15 % de la circulation routière, diminuent de 3,1 % en 2020 après une légère hausse de 0,7 % en 2019.

REPLI DES INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES EN 2020

Les investissements ferroviaires sur le réseau principal, qui représentent 19,5 % des dépenses d'investissement en infrastructures en 2020, se replient de 5,6 % après une forte hausse de 12,4 % en 2019. Y compris partenariats public-privé, les investissements s'élèvent à 4,1 milliards d'euros pour le réseau ferré principal. Les investissements sur les lignes à grande vitesse se contractent de 54,4 % après le fort rebond de 2019 (+ 176,4 % après - 66 % en 2018) tandis que les investissements sur le réseau principal hors LGV ralentissent (+ 1,4 % en 2020 après + 3,6 % en 2019). La hausse des investissements en 2019 concernait principalement la rénovation et la modernisation sur le réseau ferré principal.

REPLI CONTENU DES INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS, DU FAIT DE LA POURSUITE DES TRAVAUX DU GRAND PARIS

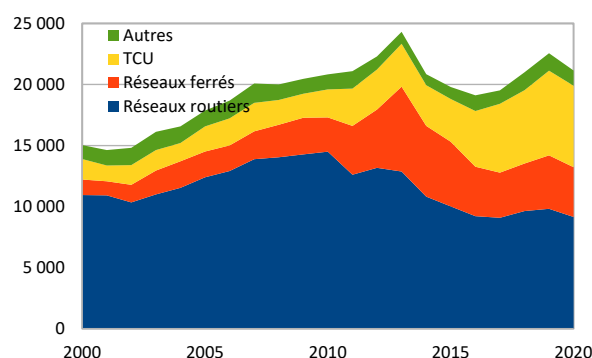
En 2020, les investissements en infrastructures de transports collectifs urbains (TCU) (y compris du réseau ferroviaire d'Île-de-France) représentent 31,5 % des investissements en infrastructures de transport, contre un peu plus de 6 % en 1990. Ils se replient de 3,8 % en 2020. La baisse des investissements en Île-de-France est plus contenue (- 2,3 % en 2020) du fait des travaux du Grand Paris (+ 4,2 % en 2020) qui se sont intensifiés malgré la crise sanitaire avec la poursuite des travaux sur les lignes 15 Sud et 16 et le début de travaux sur les autres lignes. En revanche, les investissements sur le réseau ferré francilien qui avaient fortement rebondi en 2019 avec la montée en puissance des grands projets franciliens, EOLE sur le RER et Charles de Gaulle Express, ont pâti de la crise sanitaire et se replient de 16,1 % en 2020.

LES INVESTISSEMENTS DES AUTRES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT RALENTISSENT

Les investissements dans les autres infrastructures de transport (ports, aéroports, voies fluviales) représentent environ 6 % des investissements d'infrastructures et ralentissent fortement en 2020 de 12,9 %. Les investissements d'Aéroports de Paris sont très impactés par la crise sanitaire de 2020 (- 33 %, voir fiche B3.2) tandis que les investissements en infrastructures de voies fluviales rebondissent (+ 88,5 %).

Figure A7.1-2 Évolution des investissements en infrastructures de transport

En milliards d'euros courants



Sources : estimations SDES, d'après DGFIP ; DGCL, ; Asfa, ; SnCF Réseau ; RATP ; Gart, UTP ; Cerema ; DGITM ; DGAC ; VNF ; SGP

A7.2 Financement des infrastructures (AFITF, PPP)

Les dépenses d'intervention opérationnelles de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) s'élèvent à près de 2,9 milliards d'euros en 2020. Elles contribuent à financer environ 11 % de l'investissement total en infrastructures de transport de la France. Le soutien de l'AFITF aux infrastructures ferroviaires, premier poste de dépenses d'intervention en 2020, augmente à nouveau de 18,0 % (après + 19,9 % en 2019). Les dépenses d'intervention en faveur de la route sont aussi en forte augmentation en 2020 (+ 14,2 %) tandis que celles en faveur des transports collectifs d'agglomération baissent légèrement (- 1,5 %), du fait du ralentissement de certains chantiers, imposé par la crise du Covid-19.

AFITF : DES RESSOURCES EN HAUSSE

Les ressources de l'AFITF s'élèvent à près de 2,9 milliards d'euros en 2020, en hausse de 17,3 % par rapport à 2019 (figure A7.2-1). L'AFITF ne perçoit plus de subvention d'équilibre, son financement étant désormais assuré presque exclusivement par des taxes affectées, la seule exception notable étant la contribution exceptionnelle volontaire versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Figure A7.2-1 Recettes et dépenses de l'AFITF
Niveau en million d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Ressources (hors dotation en capital)	2 888,4	- 6,9	10,3	17,3	4,2
Redevance domaniale	365,2	- 1,1	2,7	2,4	2,3
Taxe d'aménagement du territoire	458,6	- 8,5	10,8	- 12,3	- 3,8
Produit des amendes radar	167,0	- 38,7	- 8,2	- 26,7	- 6,5
Contribution exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes	57,6	ns	-39,8	- 4,4	- 10,4
Taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE)	1 586,7	- 8,5	17,3	31,6	ns
Produits financiers	0,0	ns	ns	ns	ns
Produits exceptionnels	253,3	ns	ns	ns	ns
Subvention d'investissement Etat	0,0	ns	ns	ns	ns
Charges de fonctionnement et charges financières (1)	2 726,9	17,8	- 5,6	28,2	3,6
Résultat d'exploitation	161,5	ns	ns	ns	ns
Dépenses d'investissement	0,0	ns	ns	ns	ns

(1) dépenses mandatées y compris décaissées en début d'année

Source : AFITF

Les ressources pérennes de l'AFITF, qui lui sont expressément affectées en totalité (taxe d'aménagement du territoire prélevée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes), ou en partie (produit des redevances domaniales de concessions autoroutières, produit des amendes des radars automatiques du réseau routier national) en application de son décret institutif modifié et codifié à l'article R.1512-17 du Code des transports, s'élèvent à un peu plus de 1,0 milliard d'euros en 2020, en baisse de 10,2 % par rapport à 2019. En 2020, la perte de recettes attendues en termes d'amendes-radars (- 26,7 %) a été amortie par une disposition rééquilibrant leur ventilation entre bénéficiaires, lors de la loi de finances rectificative n°4. Enfin, la baisse de perception de la taxe d'aménagement du territoire liée à un trafic moindre sur les autoroutes payantes a été modérée (- 12,3 %). Depuis 2015, l'AFITF bénéficie du versement d'une contribution volontaire exceptionnelle des sept sociétés concessionnaires d'autoroutes, pour un montant total de 1,2 milliard d'euros courants sur la durée des concessions autoroutières et qui se répartit en fonction du trafic de chaque concession. Ainsi 100 millions d'euros ont été versés

partie A : transport et activité économique

à l'Agence en 2015, 2016 et 2018. Les versements à partir de 2019 s'élèvent à 60 millions d'euros environ et s'échelonnent jusqu'en 2030.

Ces ressources propres ont été complétées en 2020 par l'affectation d'une fraction de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) perçue par l'État pour un montant de près 1,6 milliard d'euros, soit environ 6,0 % de la TICPE perçue. Ce montant représente 55 % des recettes totales de l'AFITF en 2020. Cette attribution de TICPE a, depuis 2015, pour objectif de se substituer au versement initialement envisagé de recettes relevant de l'écotaxe poids lourds, manque dans un premier temps compensé par une subvention annuelle d'équilibre (représentant encore 0,7 milliard d'euros en 2014). Cette recette fiscale - fluctuante en fonction des autres ressources - augmente de nouveau fortement en 2020 (31,6 %).

En 2020, une ressource supplémentaire relative au secteur aérien était prévue, mais la crise du Covid-19 n'a pas permis sa mise en place ; une dotation budgétaire de 250 M€ est alors venue exceptionnellement en compensation lors de la loi de finances rectificative n°3. L'AFITF a aussi perçu 3 M€ de recettes exceptionnelles (contre 35 M€ en 2018 et 89 M€ en 2019).

LES DÉPENSES D'INTERVENTION EN FORTE HAUSSE

La loi d'orientation des mobilités, promulguée le 24 décembre 2019, a indiqué la trajectoire financière de l'AFITF pour la période 2019-2023, ainsi que de manière indicative pour la période 2023-2027. L'année 2020 a permis à l'AFITF de poursuivre la mise en œuvre de la trajectoire financière de la loi d'orientation des mobilités et de commencer à se mobiliser pour la mise en œuvre du volet transports du Plan de relance du 3 septembre 2020. Les dépenses d'intervention opérationnelles de l'AFITF s'élèvent ainsi en 2020 à plus de 2,8 milliards d'euros, en forte hausse de 14,6 % après le léger repli de 4,2 % en 2019 (*figure A7.2-2*). La dotation pour le volet mobilité des contrats de plan État-Régions 2015-2020 (routes, fer, fluvial, portuaire et transports collectifs) s'est élevée à 882 M€.

Figure A7.2-2 **Dépenses d'intervention de l'AFITF**
Niveau en million d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2020	2018	2019	2020	2020/2015
Opérations hors CPER	1 927,2	- 1,2	18,1	9,5	10,9
Routier	677,9	22,7	0,3	5,7	12,5
Ferroviaire	1 047,7	- 20,2	36,5	13,3	12,0
Fluvial	126,8	9,9	17,8	24,2	15,1
Maritime	10,9	- 20,6	- 43,5	- 2,3	- 19,0
TCA (*)	63,8	96,7	19,6	- 20,2	- 5,5
CPER et assimilé	882,3	27,0	- 6,3	28,0	8,4
Routier	402,5	4,3	0,5	32,1	2,1
Ferroviaire	227,8	94,2	- 30,4	46,0	15,5
Fluvial	0,9	- 100,0	ns	80,0	- 13,8
Maritime	39,1	18,0	- 5,1	39,6	8,8
TCA	212,0	21,2	11,8	6,0	19,5
Divers (**)	14,1	410,7	- 95,4	- 10,9	- 51,8
TOTAL	2 823,5	19,4	- 4,2	14,6	4,3
Total routier	1 080,4	16,1	0,4	14,2	7,9
Total ferroviaire	1 275,5	- 6,5	19,9	18,0	12,6
Total fluvial	127,7	9,2	18,3	24,5	14,6
Total maritime	50,0	- 1,2	- 20,5	27,7	- 2,6
Total TCA	275,8	35,3	13,9	- 1,5	9,9

(*) Transports collectifs d'agglomération

(**) Poste incluant notamment le programme exceptionnel pour la Corse

Source : AFITF (décaissements)

En 2020, le premier poste de dépenses d'intervention de l'AFITF concerne le transport ferroviaire : les dépenses s'élèvent à 1,275 milliard d'euros, de nouveau en forte hausse en 2020, de 18,0 % (après + 19,9 % en 2019). Elles portent notamment sur les matériels roulants des trains d'équilibre du territoire (431 M€) concernant la région Normandie, la région Hauts-de-France, la région Centre-Val-de-Loire et les lignes Paris-Clermont-Ferrand et Paris-Limoges-Toulouse. Elles concernent aussi les LGV et opérations du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) (337 M€) avec les loyers des infrastructures existantes et des études pour des liaisons nouvelles, les opérations inscrites aux contrats de plan État-région (228 M€), les interventions sur le réseau existant (145 M€), les traversées alpines (99 M€) (tunnel euralpin Lyon-Turin et liaison Dijon-Modane) et les opérations orientées fret (36 M€).

Viennent ensuite les dépenses d'intervention en faveur de la route qui s'élèvent à 1,080 milliard d'euros en 2020, en forte augmentation (+ 14,2 %) par rapport à 2019. Elles se répartissent entre les dépenses d'interventions de sécurité et de régénération sur le réseau routier existant (533 M€), les opérations inscrites aux contrats de plan État-région (403 M€) pour poursuivre en partenariat le développement des infrastructures routières nationales sur le réseau non concédé et les opérations particulières (145 M€).

En 2020, les dépenses d'intervention de l'AFITF en faveur des transports collectifs d'agglomération (TCA) s'élèvent à 276 millions d'euros et baissent légèrement par rapport à 2019 (- 1,5 %), du fait du ralentissement de certains chantiers, imposé par la crise du Covid-19. En 2020, 212 M€ ont été consacrés au volet transports collectifs des contrats de plan État-Région et 60 M€ sont allés aux lauréats des appels à projets pour les transports collectifs en site propre. Enfin, 4 M€ ont bénéficié aux lauréats des appels à projets pour les continuités cyclables.

En 2020, les dépenses pour les ports maritimes s'élèvent à 50 M€, dont 39 M€ consacrés au volet portuaire des contrats de plan Etat-Région et 11 M€ aux opérations hors CPER (dont 4 M€ pour la protection du littoral contre l'érosion marine). Les dépenses pour les voies navigables s'élèvent à 128 M€ en 2020, dont 1 M€ pour solder le volet fluvial des CPER au titre de l'Etat (l'essentiel de leur mise en œuvre étant assuré par VNF), 4 M€ pour solder le paiement des études et travaux préliminaires pour le canal Seine-Nord-Europe et 114 M€ consacrés à la régénération et à la modernisation du réseau fluvial par VNF. Enfin, les grandes opérations fluviales (Bray-Nogent, MAGEO, Lys mitoyenne...) ont mobilisé 9 M€.

Les dépenses pour les opérations diverses et le support représentent environ 14 millions d'euros en 2020. Au titre du programme 162 « Interventions territoriales de l'État » (PITE), les financements de l'AFITF concernent maintenant le PITE Guyane en complément du Programme exceptionnel d'investissement (PEI) pour la Corse, avec globalement 11 M€ consacrés en 2020. Une ligne concernant la lutte contre l'érosion marine du littoral a été créée et représente 0,97 M€. Enfin, les autres crédits dépensés en 2020 ont concerné les aires de contrôle des poids lourds, pour 2,1 M€ (*voir le rapport d'activité pour l'exercice 2020, AFITF, avril 2021*).

CONTRATS DE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ

Autre mode de financement des infrastructures de transport, les contrats de partenariat public-privé (PPP) financés par l'AFITF sont à ce jour au nombre de quatre : la liaison autoroutière pour la réalisation de la rocade L2 à Marseille (Autoroute A507), la LGV Bretagne-Pays de la Loire, le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier, et le contrat GSM-R qui permettra d'assurer les communications entre les conducteurs de trains et les équipes au sol en mode conférence. En revanche, la LGV Sud-Europe-Atlantique est une concession.

Contrats de plan État-région

Les contrats de plan État-région (CPER) ont une durée de six ans et sont un engagement de l'État et d'une région sur la programmation et le financement pluriannuel de projets importants. Dans la nouvelle génération des CPER 2015-2020, le volet mobilité multimodale bénéficie de 6,7 milliards d'euros, dont les deux tiers devraient être consacrés au ferroviaire et au fluvial.

Plan en faveur des mobilités du quotidien

En septembre 2018, le gouvernement annonce un plan en faveur des mobilités du quotidien (350 millions d'euros sur sept ans) qui sera financé par l'AFITF. L'agence poursuit ainsi la redirection de ces investissements sur l'amélioration des infrastructures existantes et sur les systèmes de mobilité du quotidien. Par exemple, l'AFITF a apporté son concours financier au volet mobilités douces des CPER et aux aménagements connexes (pôles d'échanges multimodaux notamment) réalisés dans le cadre des appels à projets de transports collectifs urbains en site propre.

Plan France Relance

Doté de 100 milliards d'euros, soit quatre fois plus que le plan de 2008 mis en place pour répondre à la crise financière, le plan France Relance fait de la transition écologique un objectif stratégique en consacrant 30 milliards d'euros exclusivement aux investissements verts. En cohérence avec les objectifs définis par la loi d'orientation des mobilités (LOM), le Plan de relance dispose aussi de plusieurs mesures visant à améliorer les infrastructures de transport et à favoriser les mobilités propres. En septembre 2020, le montant budgété de l'AFITF a bénéficié d'un renforcement des moyens en termes d'autorisations d'engagement lié au commencement de la mise en œuvre du Plan de relance : 430 M€ ont été mis en place par anticipation par l'AFITF se répartissant pour 85 M€ sur le routier, 85 M€ sur le ferroviaire, 30 M€ sur le portuaire et 230 M€ sur les transports collectifs en Ile-de-France (*voir le rapport d'activité pour l'exercice 2020, AFITF, avril 2021*).

A8. Échanges extérieurs de services de transport

En 2020, les services de transport participent à 23,1 % des importations (FAB, voir encadré) et 15,9 % des exportations (FAB) de services, avec respectivement 43,4 milliards d'euros et 30,0 milliards d'euros. Les échanges de services de transport de voyageurs, notamment pour le transport aérien, s'effondrent en raison de la mise en place des différentes mesures visant à restreindre les déplacements pendant la crise du Covid-19. Les exportations des services de transport de marchandises demeurent quant à elles dynamiques en 2020. Au total, le solde des échanges de services de transport, même s'il reste déficitaire, diminue en 2020 pour s'établir à - 13,4 milliards d'euros, contre - 16,2 milliards d'euros en 2019.

LE TRANSPORT RÉDUIT SON DÉFICIT EXTERIEUR EN 2020

En 2020, le déficit des échanges extérieurs de services de transports continue de se réduire : - 13,4 milliards d'euros, après - 16,2 milliards d'euros en 2019 et - 16,5 milliards d'euros en 2018 (figure A8-1). En 2020, les importations (43,4 milliards d'euros) chutent (- 12,0 % contre + 3,9 % en 2019) et les exportations (30,0 milliards d'euros) baissent également fortement (- 9,5 % après + 7,2 % en 2019).

Figure A8-1 Échanges FAB FAB de services de transport par fonction

En milliards d'euros, évolutions annuelles en %

par fonction	Niveau 2020 (p)	Évolution annuelle			
		2018	2019 (sd)	2020 (p)	2020/2019 (p)
Exportations	30,0	- 3,3	7,2	- 9,5	- 0,7
Transport de voyageurs	3,0	- 19,3	8,0	- 55,0	- 16,3
Transport de marchandises	22,9	2,0	9,9	10,1	4,9
Logistique ⁽¹⁾ et transport par conduite	4,0	0,9	- 2,8	- 27,9	- 6,6
Importations	43,4	4,7	3,9	- 12,0	0,6
Transport de voyageurs	2,8	- 3,8	- 0,2	- 60,9	- 15,4
Transport de marchandises	30,5	11,9	9,0	- 6,7	4,0
Logistique ⁽¹⁾ et transport par conduite	10,1	- 7,0	- 7,9	6,9	- 0,8

En milliards d'euros

par fonction	Niveaux			
	2015	2018	2019 (sd)	2020 (p)
Solde des échanges	- 11,1	- 16,5	- 16,2	- 13,4
Transport de voyageurs	0,8	- 1,0	- 0,5	0,2
Transport de marchandises	- 7,0	- 11,0	- 11,9	- 7,6
Logistique ⁽¹⁾ et transport par conduite	- 4,9	- 4,5	- 3,9	- 6,1

(1) entreposage, manutention, gestion d'infrastructure et organisation de transport de fret, transport spatial
(p) provisoire (sd) semi-définiif

Source : Insee, Comptes nationaux base 2014, mai 2021

Figure A8-2 Échanges FAB FAB de services de transport par mode

En milliards d'euros, évolutions annuelles en %

par mode	Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles			
		2018	2019 (sd)	2020 (p)	2020/2019 (p)
Exportations	30,0	- 3,3	7,2	- 9,5	- 0,7
Transports ferroviaires	1,0	- 12,2	21,5	- 17,0	- 5,2
Transports routiers	5,8	- 7,0	13,6	- 8,1	2,5
Transports maritimes et fluviaux	15,5	6,1	9,0	19,1	6,5
Transports aériens	3,6	- 15,8	4,9	- 48,5	- 13,9
Logistique ⁽¹⁾ et transport par conduite	4,0	0,9	- 2,8	- 27,9	- 6,6
Importations	43,4	4,7	3,9	- 12,0	0,6
Transports ferroviaires	1,5	3,4	3,6	- 25,3	- 2,7
Transports routiers	19,1	8,7	7,4	- 7,0	3,0
Transports maritimes et fluviaux	8,5	23,5	13,1	- 5,8	7,2
Transports aériens	4,2	- 2,5	1,8	- 49,7	- 10,7
Logistique ⁽¹⁾ et transport par conduite	10,1	- 7,0	- 7,9	6,9	- 0,8

En milliards d'euros

par mode	Niveaux			
	2015	2018	2019 (sd)	2020 (p)
Solde des échanges	- 11,1	- 16,5	- 16,2	- 13,4
Transports ferroviaires	- 0,4	- 1,0	- 0,8	- 0,5
Transports routiers	- 11,4	- 13,6	- 14,3	- 13,3
Transports maritimes et fluviaux	5,3	4,0	4,0	7,0
Transports aériens	0,3	- 1,5	- 1,3	- 0,6
Logistique (1) et transport par conduite	- 4,9	- 4,5	- 3,9	- 6,1

(1) entreposage, manutention, gestion d'infrastructure et organisation de transport de fret, transport spatial
(p) provisoire (sd) semi-définiif

Source : Insee, Comptes nationaux base 2014, mai 2021

LES EXPORTATIONS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES RESTENT DYNAMIQUES EN 2020 MALGRÉ LA CRISE

Les restrictions de déplacement de personnes imposées pour lutter contre la propagation du Covid-19 ont engendré une modification de la structure par fonction des échanges extérieurs. En 2020, 76,4 % des exportations et 70,2 % des importations de transport concernent le transport de marchandises, contre respectivement 62,8 % et 66,2 % en 2019. Le transport de voyageurs représente 10,1 % des exportations et 6,5 % des importations de services de transport en 2020, contre respectivement 20,3 % et 14,6 % en 2019.

Les échanges extérieurs de transport de voyageurs ont en effet chuté en 2020, de 55,0 % pour les exportations et de 60,9 % pour les importations. Cela s'explique notamment par le fait que les échanges de services de voyageurs concernent principalement le transport aérien qui représentait jusqu'en 2019 près de 90 % des exportations et des importations de services de transport de voyageurs et qui a été durement impacté par les restrictions de déplacement mises en place en 2020.

En parallèle, les importations de transport de marchandises ont baissé de 6,7 % tandis que les exportations de transport de marchandises ont continué d'augmenter, de 10,1 % en 2020 après une hausse de 9,9 % en 2019. Le solde déficitaire des échanges pour le transport de marchandises s'est ainsi réduit, à 7,6 milliards d'euros en 2020 (après - 11,9 milliards d'euros en 2019).

Après deux années consécutives de baisse, les importations des autres activités (logistique, entreposage, transport par conduite, etc.) repartent à la hausse de 6,9 % en 2020. Les exportations baissent quant à elles fortement, de 27,9 %. Au total, le solde des échanges de ces activités augmente en 2020, pour atteindre un déficit de 6,1 milliards d'euros.

LES ÉCHANGES DE TRANSPORT AÉRIEN S'EFFONDRENT EN 2020

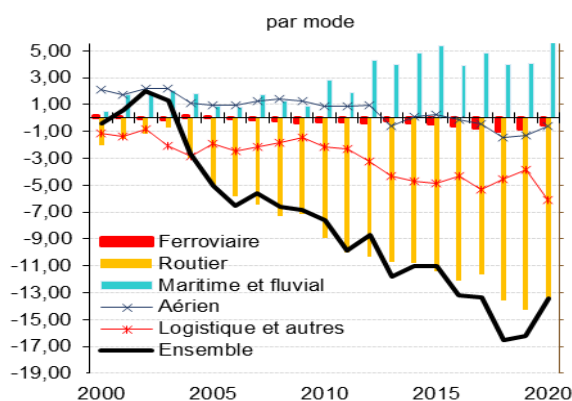
Après un rebond en 2019, les échanges extérieurs de transport aérien s'effondrent en 2020 sous l'effet des restrictions de déplacement imposées en France pour lutter contre la crise sanitaire (fermeture des frontières, suppression de vols, fermeture d'aéroports, etc.) : les importations et les exportations de transport aérien chutent respectivement de 49,7 % et 48,5 % (figure A8-2).

Le solde des échanges de transports routiers, principale composante du déficit total des échanges extérieurs, se réduit pour atteindre 13,3 milliards d'euros en 2020, niveau proche de celui de 2018 (figure A8-3). Les importations de transports routiers (44 % des importations de services de transport) baissent de 7,0 % en 2020.

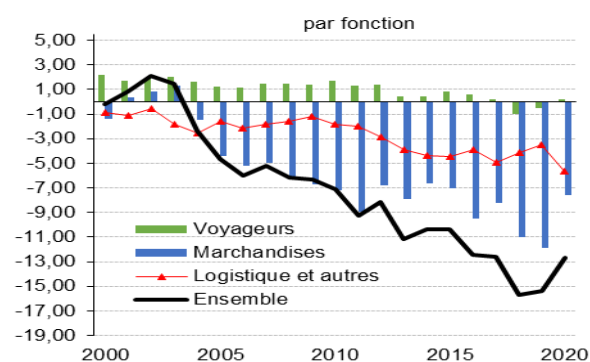
Les exportations de transport maritime et fluvial (52 % des exportations de transport) augmentent fortement en 2020, de 19,1 % après une hausse de 9,0 % en 2019 et de 6,1 % en 2018. Il s'agit du seul mode de transport pour lequel les exportations demeurent croissantes en 2020. Le solde des échanges pour le transport maritime et fluvial augmente ainsi fortement de 7,0 milliards d'euros en 2020, après une augmentation de 4,0 milliards d'euros en 2018 et en 2019.

Figure A8-3 Échanges FAB FAB de services de transport : évolution du solde

En milliards d'euros



En milliards d'euros



Source : Insee, Comptes nationaux base 2014, mai 2021



partie A : transport et activité économique

Les échanges de services de transports

Une exportation de services de transport correspond par exemple à la partie internationale d'un transport effectué par une entreprise française. Une importation de service de transport correspond au transport réalisé en France par une entreprise non française. Leur évaluation s'intègre dans le cadre central de la comptabilité nationale et s'appuie en majeure partie sur la balance des paiements. Les importations de services de transports sont présentées en FAB (franco à bord) (hors coûts d'assurance et de fret) alors que les importations mesurées par les douanes incluent les coûts d'assurance et de fret.

A9. Investissements du secteur à l'étranger et investissements étrangers dans le secteur en 2020

Fin 2020, les entreprises françaises du secteur des transports et de l'entreposage détiennent des stocks d'investissements directs de 14,8 milliards d'euros à l'étranger (1,2 % des investissements totaux français à l'étranger), essentiellement dans le secteur de l'entreposage et des services auxiliaires (8,7 milliards d'euros) et hors Union européenne (8,1 milliards d'euros). Le stock d'investissements à l'étranger des entreprises françaises du secteur des transports est en hausse de 23,6 % en 2020.

Le secteur des transports et de l'entreposage bénéficie de 12,6 milliards d'euros d'investissements directs étrangers en 2020, soit 1,6 % des investissements étrangers en France. Les investissements étrangers en France dans le secteur des transports ont augmenté de 3,2 % en 2020.

Fin 2020, les stocks d'investissements directs à l'étranger des entreprises françaises de transport s'élèvent à 14,8 milliards d'euros. Ils sont en hausse de 23,6 % en 2020 (*figure A9-1*), alors que les investissements français à l'étranger de l'ensemble des entreprises françaises sont en baisse (- 0,9 % en 2020). Le transport ne représente qu'une faible part (1,2 %) des investissements français à l'étranger.

Les investissements étrangers dans des entreprises de transport françaises s'élèvent à 12,6 milliards d'euros et progressent de 3,2 % en 2020. Le secteur des transports et de l'entreposage bénéficie de 1,6 % des investissements étrangers totaux.

Figure A9-1 Investissements internationaux par secteur investisseur

Niveau en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles			
		2018	2019 (sd)	2020 (p)	2020/ 2015 (p)
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	14,8	21,3	7,8	23,6	12,4
dont terrestres et par conduite	1,7	76,0	- 5,3	3,8	15,0
dont transports par eau	3,2	292,2	2,8	190,2	52,6
dont transports aériens	1,1	56,5	41,8	- 1,1	9,3
dont entreposage et services auxiliaires	8,7	1,7	7,0	8,6	6,7
Rappel : Total tous secteurs confondus	1 261,4	5,9	0,1	- 0,9	1,6
Investissements étrangers en France dans le transport	12,6	2,0	10,5	3,2	7,0
dont terrestres et par conduite	2,2	- 4,4	- 12,8	24,4	15,3
dont transports par eau	3,2	14,3	6,3	- 1,7	8,0
dont transports aériens	0,5	330,4	306,7	- 35,3	58,1
dont entreposage et services auxiliaires	6,5	- 4,4	17,9	5,2	3,2
Rappel : Total tous secteurs confondus	785,4	3,5	7,6	3,2	4,5

(p) provisoire, (sd) semi-définitif

Source : Banque de France

Figure A9-2 Investissements internationaux par zone géographique
Niveau en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles			
		2018	2019 (sd)	2020 (p)	2020/ 2015 (p)
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	14,8	21,3	7,8	23,6	12,4
Union européenne	6,7	11,7	13,6	3,6	8,1
Zone euro	5,9	18,2	15,3	4,0	7,6
Autres pays de l'UE à 27 hors PECO	0,6	- 3,4	- 5,3	10,3	11,9
PECO membres de l'UE à 27	0,2	- 39,8	24,3	- 17,3	12,2
Autres pays	8,1	33,4	1,8	46,9	17,0
Autres pays industrialisés*	4,8	54,3	0,4	26,0	13,4
Reste du monde	3,3	0,7	5,1	94,8	23,9
Investissements directs étrangers en France dans le transport	12,6	2,0	10,5	3,2	7,0
Union européenne	10,1	- 0,5	15,0	10,7	6,6
Zone euro	9,4	- 0,1	14,9	5,8	5,1
Autres pays de l'UE à 27 hors PECO	0,6	- 24,4	19,5	277,2	141,0
PECO membres de l'UE à 27	0,0	ns	ns	ns	ns
Autres pays	2,5	8,8	- 0,9	- 18,9	9,2
Autres pays industrialisés*	0,5	- 12,7	- 30,0	- 12,5	- 21,5
Reste du monde	2,0	18,5	8,7	- 20,2	138,5

* Suite à la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne, l'UE 28 a été remplacée par l'UE 27, et le Royaume-Uni a été reclassé dans les Autres pays industrialisés, pour toutes les années considérées de sorte à disposer d'un périmètre cohérent sur toute la période.

PECO : pays d'Europe centrale et orientale

Source : Banque de France ; (p) provisoire (sd), semi-définitif

L'ENTREPOSAGE ET LES SERVICES AUXILIAIRES, PRINCIPALES CIBLES DES INVESTISSEMENTS

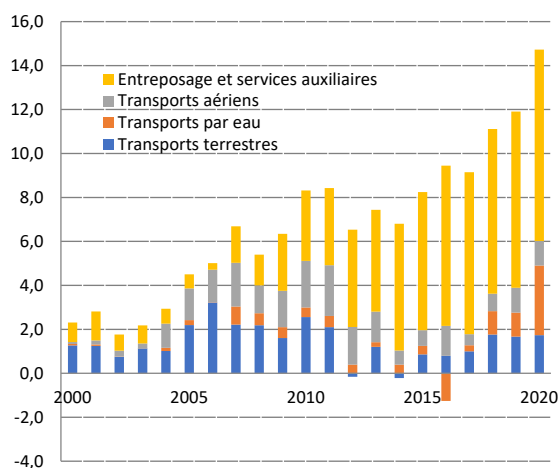
L'entreposage et les services auxiliaires sont la principale cible des investissements des entreprises françaises à l'étranger avec 8,7 milliards d'euros en 2020 (figure A9-3), en progression de 8,6 % par rapport à l'année précédente. Ils représentent 58,7 % des investissements des entreprises françaises de transport tandis que les transports par eau en représentent 21,3 %, les transports aériens 7,5 %, les transports terrestres et par conduites 11,7 %. Les activités de poste et de courrier, prises en compte depuis 2016, représentent 0,8 % des investissements.

L'entreposage et les services auxiliaires sont également le principal secteur des transports destinataire des investissements étrangers en France avec 6,5 milliards d'euros en 2020 (figure A9-4), en hausse de 5,2 % par rapport à l'année précédente. Ils représentent 51,7 % des investissements étrangers dans le transport en France tandis que les transports terrestres et par conduites en représentent 17,6 %, les transports par eau 25,7 % et les transports aériens 3,9 %. Les activités de poste et de courrier, prises en compte depuis 2016, représentent 1,0 % des investissements.

LES ENTREPRISES FRANÇAISES INVESTISSENT MAJORITAIREMENT HORS UE EN 2020

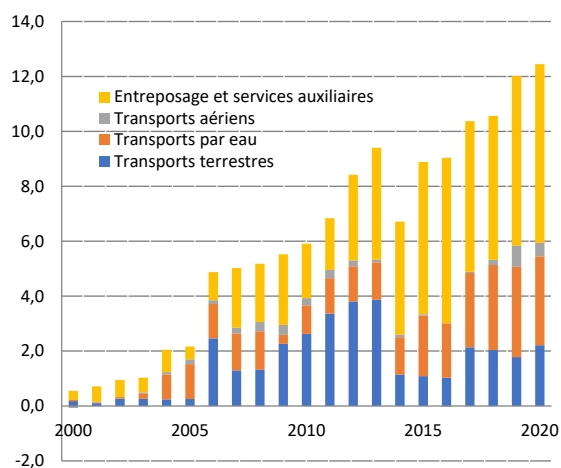
Alors que jusqu'en 2019, les investissements des entreprises françaises à l'étranger s'orientaient d'abord vers l'Union européenne, en 2020 ils s'orientent majoritairement vers les autres pays (54,7 %) : ils sont essentiellement localisés dans les autres pays industrialisés, en hausse de 26,0 % en 2020 (figure A9-2). Les investissements dans l'Union européenne, qui représentent 6,7 milliards d'euros en 2020, croissent de 3,6 % en 2020. Les investissements étrangers en France dans le secteur des transports proviennent principalement de l'Union européenne (80,1 % en 2020). Ils progressent de 10,7 % en 2020 tandis que les investissements en provenance de pays hors Union européenne baissent de 18,9 % en 2020.

Figure A9-3 Investissements français à l'étranger par secteur
En milliards d'euros



Source : Banque de France

Figure A9-4 Investissements étrangers en France par secteur
En milliards d'euros



Source : Banque de France

Méthodologie

Les investissements directs (ID) sont des investissements internationaux par lesquels des entités résidentes d'une économie acquièrent un intérêt durable dans une entité résidente d'une économie autre que celle de l'investisseur. Par convention, on considère qu'il y a investissement direct lorsqu'un investisseur acquiert au moins 10 % du capital ou des droits de vote d'une entreprise résidente d'un autre pays que le sien. Une fois la relation d'investissement direct constituée, l'ensemble des relations financières transfrontières entre l'investisseur, les sociétés qu'il contrôle et l'entreprise investie (prêts, emprunts, crédits commerciaux, investissements en capital) sont également considérées comme des investissements directs et comptabilisées comme tels. Les ID étrangers sont des investissements dans le secteur transports et entreposage ; les ID français sont des ID de sociétés françaises du secteur transports et entreposage. La ventilation géographique est établie sur la base du pays de première contrepartie.

Les données de l'année n-1 et n-2, provisoires, peuvent être révisées.

Ainsi, des améliorations méthodologiques importantes ont été apportées à partir des données 2017 (intégration de l'exploitation des comptes annuels des entreprises et des résultats d'enquêtes spécifiques auprès des entreprises résidentes sur leurs avoirs et engagements vis-à-vis de l'étranger notamment). Les données de l'année 2017 et celles des années précédentes ne sont donc pas directement comparables.

Par ailleurs, les statistiques sectorielles d'ID comprennent un reclassement des holdings (6420Z) et sièges sociaux (7010Z), qui concentrent la majorité des ID, dans l'APE de leur groupe. En 2020, une modification du système de reclassement a été mise en place, avec un nouveau classement cohérent en série longue. Les séries ont donc été révisées sur l'ensemble de la période publiée.

Les périmètres géographiques ont été adaptés suite à la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne. L'UE 28 a été remplacée par l'UE 27, et le Royaume-Uni a été reclassé dans les Autres pays industrialisés. Cela concerne l'ensemble des années publiées, afin de disposer de périmètres cohérents sur toute la période.

A10. Prix du transport de fret, de l'entreposage et de la manutention

L'année 2020 a été marquée par deux périodes de confinement en France liées à l'épidémie de Covid-19 qui ont entraîné une chute brutale de l'activité économique et ont, de fait, affecté les prix des transports. Ainsi, en 2020, les prix du transport de fret augmentent à l'exception des transports routier et fluvial. Les prix du transport aérien (+ 35,5 %) enregistrent la plus forte hausse, suivie par celles du transport maritime (+ 5,7 %) et dans une moindre mesure, du transport ferroviaire (+ 2,4 %). Les évolutions sont aussi orientées à la hausse dans l'entreposage et la logistique : pour les autres services de poste et de courrier (+ 1,9 %), pour la manutention (+ 0,5 %) et l'entreposage (+ 0,3 %). À l'inverse, les prix du fret diminuent dans le transport routier (- 1,1 %), et plus modérément dans le transport fluvial (- 0,6 %) et la messagerie, fret express (- 0,2 %).

LES PRIX DU FRET ROUTIER EN BAISSÉ

Sur l'année 2020, les prix du transport routier de fret baissent (- 1,1 %) par rapport à 2019 rompant avec la tendance entamée en 2017 (*figures A10-1 et A10-2*). L'évolution annuelle moyenne observée entre 2015 et 2020 reste néanmoins positive (+ 0,7 %). Toutes les composantes nationales diminuent en 2020 (- 2,3 % pour le prix du transport de fret de proximité, - 0,6 % pour l'interurbain), tandis que les prix du transport international augmentent légèrement (+ 0,8 %).

DES PRIX DU FRET FERROVIAIRE EN AUGMENTATION

Sur l'année 2020, les prix du fret ferroviaire augmentent (+ 2,4 %) après une stagnation en 2019 (+ 0,0 %). Cette situation reflète principalement l'état du marché national qui rebondit (+ 6,2 %) après un repli en 2019 (- 1,4 %). En revanche, après huit années de hausse, les prix sur le marché international subissent une baisse (- 1,7 %) due notamment aux replis conjugués de la demande et de l'offre de transport en raison de la pandémie de Covid-19. Entre 2015 et 2020, les prix du transport ferroviaire ont augmenté de 1,0 % par an en moyenne (*figure A10-1*).

HAUSSE DES PRIX DU FRET MARITIME

Les prix du transport maritime rebondissent fortement (+ 5,7 %), après une année de baisse en 2019 (- 1,0 %). Sur les 5 dernières années, les prix du fret maritime ont augmenté en moyenne de 1,0 % par an (*figure A10-1*).

LÉGÈRE DIMINUTION DES PRIX DU FRET FLUVIAL

Les prix du transport fluvial diminuent légèrement en 2020 (- 0,6 % par rapport à l'année 2019) poursuivant la baisse de 2019 (- 0,5 %) (*figure A10-1*). En moyenne, sur cinq ans, ils stagnent (+ 0,0 %).

FORTE AUGMENTATION DES PRIX DU FRET AÉRIEN

En 2020, les prix dans le transport aérien de fret subissent une forte hausse (+ 35,5 %) par rapport à 2019. Cette augmentation est principalement due à l'envolée des prix du second trimestre 2020, en raison des fortes tensions sur les capacités de transport de fret lors du premier confinement. Elle se traduit par un retournement de la tendance sur cinq ans : hausse de 5,0 % par an en moyenne contre une baisse de 1,3 % sur la période 2019/2014.

FAIBLE HAUSSE DES PRIX DE LA MANUTENTION ET DES PRIX DE L'ENTREPOSAGE

Durant l'année écoulée, les prix de l'entreposage augmentent faiblement (+ 0,3 %) par rapport à l'année 2019. Les prix de l'entreposage frigorifique augmentent (+ 2,8 %) plus fortement que ceux de l'entreposage non frigorifique (+ 0,2 %). Les prix de la manutention sont en légère hausse (+ 0,5 %), la progression étant plus forte pour la manutention portuaire (+ 1,1 %) que pour la manutention non portuaire (+ 0,2 %) (*figure A10-3*).

FAIBLE BAISSÉ DES PRIX DANS LA MESSAGERIE

En 2020, les prix de la messagerie et du fret express baissent faiblement (- 0,2 %) après une hausse continue depuis 2016 (*figure A10-4*). Les prix des autres services de poste et de courrier augmentent (+ 1,9 %) sous l'effet d'une hausse des prix du transport national (+ 2,6 %) alors que ceux de l'international stagnent (- 0,1 %).

partie A : transport et activité économique

Figure A10-1 **Évolution des prix du transport de fret**
Indice en base 100 - 2015 et évolutions annuelles en %

	Indice 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Transport ferroviaire (49.2)	105,1	3,2	0,0	2,4	1,0
National	108,9	4,6	- 1,4	6,2	1,7
International	101,9	1,8	1,5	- 1,7	0,4
Transport routier (49.41)	103,6	2,3	1,6	- 1,1	0,7
Transport de fret de proximité	99,9	0,6	1,5	- 2,3	0,0
Transport de fret interurbain	104,5	2,5	1,6	- 0,6	0,9
Transport international	106,2	2,4	2,5	0,8	1,2
Transport maritime (50.2)	105,3	1,2	- 1,0	5,7	1,0
Transport fluvial (50.4)	100,1	3,4	- 0,5	- 0,6	0,0
National	104,5	5,0	1,2	1,4	0,9
International	97,4	- 1,1	- 3,1	- 5,0	- 0,5
Transport aérien (51.21)	127,5	- 2,0	2,6	35,5	5,0

Note : l'enquête sur les prix du transport de fret ferroviaire a démarré en 2012.

Champ : France entière, à l'exception des prix du fret ferroviaire qui portent sur la France métropolitaine.

Sources : Insee ; SDES, Base 2015

Figure A10-3 **Évolution des prix des activités logistiques**

Indice en base 100- 2015 et évolutions annuelles en %

	Indice 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Entreposage et stockage (52.10)	103,6	1,2	1,3	0,3	0,7
Frigorifique	101,8	- 0,7	1,0	2,8	0,4
Non frigorifique	104,2	1,3	1,6	0,2	0,8
Manutention (52.24)	104,4	2,3	0,1	0,5	0,9
Portuaire	103,3	0,9	0,0	1,1	0,7
Non portuaire	107,0	4,5	0,7	0,2	1,4
Messagerie, fret express (52.29 A)	109,7	2,5	5,3	- 0,2	1,9
Autres services de poste et de courrier (53.2)	102,8	0,0	0,5	1,9	0,5
National	105,8	0,7	1,0	2,6	1,1
International	92,6	- 2,7	- 1,6	- 0,1	- 1,5

Note : l'enquête Opise (Observation des prix de l'industrie et des services) de l'Insee a commencé à collecter des données sur la messagerie, fret express en 2014.

Champ : France entière.

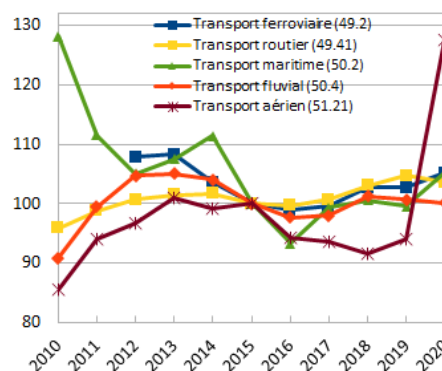
Sources : Insee ; calculs SDES, Base 2015

À savoir...

Les indices de prix des transports de fret, de l'entreposage et des services auxiliaires de transport s'inscrivent dans le dispositif européen d'indices de prix à la production des services aux entreprises régis par le règlement européen n°1165/98 sur les statistiques de court terme.

À ce titre, l'Insee et le SDES produisent trimestriellement ces indices de prix et les diffusent sur leur [site internet](#). Les données présentées dans cette fiche sont des données annualisées construites à partir de données trimestrielles.

Figure A10-2 **Indices de prix du transport de fret**
Indices en moyenne annuelle en base 2015



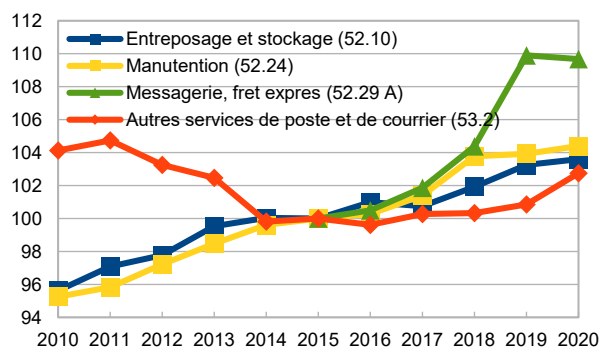
Note : l'enquête sur les prix du transport de fret ferroviaire a démarré en 2012.

Champ : France entière, à l'exception des prix du fret ferroviaire qui portent sur la France métropolitaine.

Sources : Insee ; SDES, base 2015

Figure A10-4 **Indices de prix des activités logistiques**

Indices en moyenne annuelle base 2015



Note : l'enquête Opise (Observation des prix de l'industrie et des services) de l'Insee a commencé à collecter des données sur la messagerie, fret express en 2014.

Champ : France entière.

Sources : Insee ; SDES, base 2015

partie B

Entreprises françaises de transport

— Le secteur des « transports et entreposage » comptait 202 200 entreprises fin 2019 (+ 15,7 % par rapport à fin 2018).

Avec 224 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2019, les entreprises de transport ont réalisé 5,4 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture). Au sein des « transports et entreposage », le secteur du transport routier de marchandises (TRM) représentait en 2019 23 % des entreprises, employait 27 % des salariés et réalisait 23 % du chiffre d'affaires.

En 2020, la pandémie dégrade la situation économique du secteur avec un chiffre d'affaires et un taux de marge en net recul : respectivement - 6,0 % et - 3,2 points selon les premières estimations. Suite aux mouvements sociaux de début d'année et surtout à la crise sanitaire, les comptes de SNCF Voyageurs se dégradent fortement avec un résultat net de - 1 370 millions d'euros. En Île-de-France, la production de l'Épic RATP affiche une forte baisse à cause de la pandémie mais ses investissements continuent d'augmenter (+ 4,4 %).

Dans le transport maritime, l'activité du secteur « passagers » chute fortement alors que la production avait légèrement augmenté en 2019 (+ 2,9 %).

Les sociétés d'autoroutes concédées affichent un chiffre d'affaires de 8,9 milliards d'euros, en baisse pour la première fois depuis le début des années 2000.

L'activité des compagnies aériennes se dégrade nettement alors que la production s'était accrue en 2019 (+ 6,0). Aéroports de Paris (ADP) réalise ainsi en 2020 un chiffre d'affaires deux fois moindre qu'en 2019.



B1. Démographie des entreprises

Fin 2019, le secteur des transports et entreposage comptait 202 200 entreprises, soit 15,7 % de plus que fin 2018. En 2020, hors nouvelles immatriculations sous le régime du micro-entrepreneur, la création d'entreprises recule nettement dans le contexte de la crise sanitaire (- 31,4 % par rapport à 2019) avec 12 614 nouvelles entreprises. La part des nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs augmente pour la neuvième année consécutive et atteint le taux record de 87,5 % de l'ensemble des créations. Le secteur des transports et entreposage est à nouveau le plus gros contributeur de l'ensemble de l'économie marchande à la hausse des créations totales en 2020. Après trois années de hausse, les défaillances diminuent fortement en 2020 (- 41,7 %) avec 1 229 redressements judiciaires.

Correction de la répartition entre micro-entrepreneurs et entrepreneurs individuels classiques depuis 2015 (extrait de l'Insee première n°1837 - février 2021 : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/5016913/ip1837.pdf>)

La répartition des créations d'entreprises individuelles entre entrepreneurs individuels ayant opté pour le régime de la microentreprise (dits micro-entrepreneurs) et entreprises individuelles classiques a été corrigée pour les années 2015 à 2019, sans que le nombre total de créations d'entreprises individuelles soit affecté, ni le nombre total de créations d'entreprises tous types confondus.

En effet, depuis la transformation du régime du micro-entrepreneur par la loi Pinel du 18 juin 2014, les liasses déclaratives transmises à l'Insee pour alimenter les statistiques de créations d'entreprises n'étaient pas toutes correctement renseignées, entraînant une classification erronée de certains micro-entrepreneurs comme de certaines entreprises individuelles classiques. Ce problème n'avait aucune conséquence pour les entreprises elles-mêmes, notamment sur leur situation au regard des prélèvements obligatoires ou les usages du répertoire Sirene. Cependant, cela a conduit à sous-estimer les créations de micro-entrepreneurs depuis cinq ans, et, à l'inverse, à surestimer d'autant les créations d'entreprises individuelles classiques.

Après correction, le nombre de créations d'entreprises individuelles sous le régime du micro-entrepreneur en 2019 dans l'ensemble des activités marchandes non agricoles est de 502 000, contre 386 000 avant correction, soit une révision de + 116 000, tandis que le nombre de créations d'entreprises individuelles classiques est diminué d'autant et s'établit à 95 000 en 2019 contre 211 000 avant correction.

En 2020, 548 000 créations d'entreprises individuelles sont sous le régime du micro-entrepreneur et 82 000 sont des entreprises individuelles classiques.

EN 2019, LE NOMBRE D'ENTREPRISES ENREGISTRE ENCORE UNE FORTE PROGRESSION

Entre le 31 décembre 2005 et le 31 décembre 2019, le nombre d'entreprises (unités légales) n'a cessé de progresser dans le secteur « Transports et entreposage ». La hausse en 2019 est la deuxième plus forte (+ 15,7 %) derrière celle de 2018 (+ 20,9 %) sur la période. Au total, on dénombre 202 244 entreprises au 31 décembre 2019.

Pour la deuxième année consécutive le secteur des « activités de poste et de courrier » comprenant notamment la livraison à domicile, est le plus fort contributeur à l'augmentation du nombre d'entreprises : 15 704 unités de plus que l'année précédente (soit + 45,8 %). Pour chacun des autres grands sous-secteurs (transport de voyageurs, transport de marchandises, autres services de transport), la hausse de 2019 est relativement comparable à celle en moyenne annuelle depuis 2014 (figure B1.1). Le transport de voyageurs par taxis (et VTC) représente 39 % de l'ensemble des entreprises du secteur (figure B1.2).

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B1.1 Nombre d'entreprises dans le secteur transports et entreposage

Niveau en unités, évolutions annuelles en %

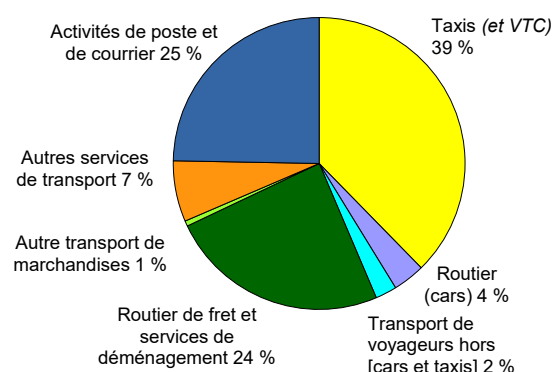
	Niveau 31 déc. 2019	Évolutions annuelles	
		31 déc. 2019	31 déc. 2019/ 31 déc. 2014
Transport de voyageurs	88 171	10,6	12,2
Taxis (et VTC)	76 196	11,8	14,3
Routier (cars)	7 185	0,5	- 1,1
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	4 790	8,3	10,4
Transport de marchandises	50 458	5,5	3,1
Routier de fret et services de déménagement	49 264	5,6	3,2
Autre transport de marchandises	1 194	- 0,2	- 0,3
Autres services de transport	13 653	5,1	4,9
Activités de poste et de courrier	49 962	45,8	87,8
Transports et entreposage	202 244	15,7	13,8

Champ : ensemble des entreprises, de France métropolitaine et des Dom, dont l'activité principale relève des « transports et entreposage » (postes 49 à 53 de la nomenclature NAF Rév.2).

Source : Insee, répertoire des entreprises et des établissements (Sirene)

Figure B1.2 Répartition sectorielle au 31 décembre 2019 des entreprises de transports et entreposage

En % du nombre d'entreprises



Champ : voir figure B1.1.

Source : Insee, répertoire des entreprises et des établissements (Sirene)

EN 2020, LE SECTEUR DES TRANSPORTS ET ENTREPOSAGE À NOUVEAU PREMIER CONTRIBUTEUR À LA HAUSSE DES CRÉATIONS TOTALES

Dans l'ensemble des secteurs de l'économie marchande (hors agriculture, sylviculture et pêche), les créations totales (y compris nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs) progressent de 4,0 % en 2020 (soit 32 900 créations de plus qu'en 2019). Le secteur des « transports et entreposage » est le premier contributeur à la hausse globale (près de 55 % de la hausse), avec une augmentation des créations de 18 000 unités en 2020 (soit + 22,0 % par rapport à 2019).

Figure B1.3 Créations d'entreprises hors nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs, dans le secteur transports et entreposage

Niveau en unités, évolution et taux de création en %

	Niveau 2020	Évolution 2020	Taux de création	
			2019	2020
Transport de voyageurs	5 641	- 31,8	10,4	6,4
Taxis (et VTC)	5 279	- 31,4	11,3	6,9
Routier (cars)	104	- 19,4	1,8	1,4
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	258	- 41,9	10,0	5,4
Transport de marchandises	3 837	- 3,2	8,3	7,6
Routier de fret et services de déménagement	3 780	- 3,1	8,4	7,7
Autre transport de marchandises	57	- 13,6	5,5	4,8
Autres services de transport	728	- 8,7	6,1	5,3
Activités de poste et de courrier	2 408	- 55,1	15,7	4,8
Transports et entreposage	12 614	- 31,4	10,5	6,2

Champ : voir figure B1.1.

Source : Insee, répertoire des entreprises et des établissements (Sirene)

Figure B1.4 Nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs dans le secteur transports et entreposage

Niveau en unités, évolution et taux de création en %

	Niveau 2020	Évolution 2020	Taux de création	
			2019	2020
Transport de voyageurs	5 066	- 29,2	9,0	5,7
Taxis (et VTC)	4 650	- 30,9	9,9	6,1
Routier (cars)	105	- 38,2	2,4	1,5
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	311	21,5	5,8	6,5
Transport de marchandises	2 456	35,5	3,8	4,9
Routier de fret et services de déménagement	2 413	35,3	3,8	4,9
Autre transport de marchandises	43	48,3	2,4	3,6
Autres services de transport	759	- 5,8	6,2	5,6
Activités de poste et de courrier	80 202	46,1	160,2	160,5
Transports et entreposage	88 483	36,9	37,0	43,8

Champ : voir figure B1.1.

Source : Insee, répertoire des entreprises et des établissements (Sirene)

BAISSE DES CRÉATIONS D'ENTREPRISES CLASSIQUES EN 2020

Après six années consécutives de hausse, le nombre de créations d'entreprises classiques (hors immatriculations de micro-entrepreneurs) dans le secteur des transports et de l'entreposage, diminue en 2020 (- 31,4 %) pour s'établir à 12 614 nouvelles entreprises (*figure B1.3*). Le taux de création (rapport entre le nombre de créations dans l'année et le nombre d'entreprises en fin d'année précédente) atteint 6,2 % en 2020, soit - 4,3 points par rapport à 2019.

Le plus grand pourvoyeur de créations classiques en 2020 est le secteur du transport de voyageurs avec 5 641 nouvelles unités sous l'impulsion quasi exclusive du secteur des « Transports de voyageurs par taxis » qui comprend les voitures de transport avec chauffeur (VTC).

Dans le contexte de la crise sanitaire, tous les secteurs sont en recul par rapport à 2019 (- 3,2 % pour le secteur le moins impacté, celui du transport de marchandises, jusqu'à - 55,1 % pour le secteur des « Activités de poste et de courrier »). Ainsi les taux de création diminuent en 2020 (respectivement - 0,7 point et - 10,9 points pour ces deux secteurs).

LES NOUVELLES IMMATICULATIONS DE MICRO-ENTREPRENEURS DÉPASSENT NETTEMENT LES CRÉATIONS D'ENTREPRISES CLASSIQUES

2016 est la première année où les nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs ont été plus importantes que les créations d'entreprises classiques dans les transports. Cette tendance s'est accentuée les années suivantes. En 2020, les nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs s'élèvent à 88 483 unités (*figure B1.4*). Depuis 2012, la part des microentrepreneurs dans l'ensemble des créations progresse régulièrement. Elle gagne 9,7 points en 2020 et s'établit à 87,5 % (*figure B1.5*). Ce taux est nettement supérieur à celui de l'ensemble des secteurs principalement marchands (64,6 %).

En 2020, les nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs augmentent de 36,9 %. Cette hausse est surtout imputable aux « Autres activités de poste et de courrier » avec 80 200 nouvelles immatriculations (46,1 % de plus qu'en 2019).

BAISSE DES DÉFAILLANCES D'ENTREPRISES EN 2020

En 2020, 1 229 défaillances sont prononcées (- 41,7 % par rapport à 2019), soit le plus bas niveau jamais atteint depuis 2000 (2019 ayant été le plus haut). Ce constat est toutefois à relativiser car les mesures gouvernementales comme le gel de la date des cessations de paiement dès la mi-mars 2020, la mise en place du fonds de solidarité et du prêt garanti par l'État, ou encore l'exonération ou le report de cotisations ont protégé les entreprises de la faillite et les ont éloignées du redressement judiciaire. En 2020, le taux de défaillance (rapport entre le nombre de défaillances dans l'année et le nombre d'entreprises en fin d'année précédente) s'établit à 0,6 % (*figure B1.6*).

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B1.5 Part des nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs dans l'ensemble des créations de transports et entreposage
En %

	2018	2019	2020	Part annuelle moyenne 2016-2020
Transport de voyageurs	25,2	46,4	47,3	34,4
Taxis (et VTC)	24,2	46,6	46,8	33,3
Routier (cars)	55,8	56,9	50,2	59,7
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	33,1	36,6	54,7	37,1
Transport de marchandises	23,0	31,4	39,0	28,5
Routier de fret et services de déménagement	23,0	31,4	39,0	28,5
Autre transport de marchandises	25,0	30,5	43,0	27,3
Autres services de transport	34,2	50,3	51,0	40,4
Activités de poste et de courrier	78,2	91,1	97,1	88,4
Transports et entreposage	61,4	77,8	87,5	67,4
Ensemble des activités marchandes non agricoles	57,8	61,6	64,6	57,7

Champ : voir figure B1.1.

Source : Insee, répertoire des entreprises et des établissements (Sirene)

Figure B1.6 Défaillances d'entreprises dans le secteur transports et entreposage

Niveau en unités, évolution et taux de défaillance en %

	Niveau 2020	Évolution 2020	Taux de défaillance	
			2019	2020
Transport de voyageurs	438	-37,4	0,9	0,5
Taxis (et VTC)	333	-39,7	0,8	0,4
Routier (cars)	71	-22,8	1,3	1,0
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	34	-39,3	1,3	0,7
Transport de marchandises	672	-44,2	2,5	1,3
Routier de fret et services de déménagement	664	-44,5	2,6	1,3
Autre transport de marchandises	8	-11,1	0,8	0,7
Autres services de transport	99	-39,3	1,3	0,7
Activités de poste et de courrier	20	-48,7	0,1	0,0
Transports et entreposage	1 229	-41,7	1,2	0,6

Champ : voir figure B1.1.

Source : Bodacc, calculs Banque de France

Défaillance d'entreprise

Les défaillances d'entreprises sont comptabilisées à la date du jugement. Le concept de défaillance traduit la mise en redressement judiciaire de l'entreprise qui peut avoir diverses issues : la liquidation judiciaire (qui est une forme parmi d'autres de cessation d'entreprise) ; la poursuite de l'activité à la suite d'un plan de continuation ; la reprise à la suite d'un plan de cession. Une défaillance ne conduit donc pas toujours à une cessation (ou disparition) d'entreprise, de même qu'une cessation se produit le plus souvent sans qu'il y ait eu préalablement défaillance.

Création d'entreprise

La création d'entreprise est définie comme la mise en œuvre de nouveaux moyens de production. Concept harmonisé au niveau européen, une création d'entreprise correspond à l'apparition d'une unité légale exploitante n'ayant pas de prédécesseur. Ceci inclut les réactivations d'entreprises dont la dernière cessation remonte à plus d'un an et les reprises s'il n'y a pas continuité de l'entreprise.

Entreprise au sens juridique (pour la fiche B1)

Dans la fiche sur la démographie des entreprises (B1), les nombres d'entreprises et les créations d'entreprises sont issus de la même source d'informations : le répertoire administratif et statistique Insee-Sirene (Système informatisé du répertoire national des entreprises et des établissements). Dans cette fiche, ce sont les entreprises au sens juridique qui sont dénombrées. Le terme « entreprises » désigne ainsi les unités légales marchandes (Siren) inscrites au répertoire Sirene. Pour de plus amples informations, les définitions de démographie d'entreprises (notamment les « micro-entrepreneurs », terme qui remplace celui d'« autoentrepreneurs » depuis le 19 décembre 2014) sont présentées en annexe.

B2.1 Comptes des entreprises de transport

Entreprise au sens économique (pour les fiches B2.1 à B2.9)

Les fiches B2.1 à B2.9 de la partie « B. Les entreprises françaises de transport » mobilisent des données comptables issues de la source d'informations « Insee-Ésane (Élaboration des statistiques annuelles d'entreprise) ». Depuis le millésime 2017, les résultats sectoriels agrégés sont élaborés à partir des données comptables des entreprises « au sens économique », telles que définies dans la loi de modernisation de l'économie de 2008 (LME) comme « la plus petite combinaison d'unités légales qui constitue une unité organisationnelle de production de biens et de services jouissant d'une certaine autonomie de décision, notamment pour l'affectation de ses ressources courantes ». Ainsi une entreprise au sens de la LME peut être constituée d'une seule ou de plusieurs unités légales appartenant au même groupe. Le nombre d'entreprises présenté dans ces fiches, au sens économique du terme, peut donc différer de celui des entreprises au sens juridique (ou unités légales), présenté dans la fiche B1.

Pour de plus amples informations, voir la fiche « Nouvelle définition de l'entreprise » en fin de partie B.

Dans les fiches B2.1 à B2.9 sont présentées les données comptables des entreprises par sous-secteur d'activité. Ces résultats, principalement issus de la source Insee-Ésane, seule source d'informations complète et homogène sur l'ensemble des secteurs marchands, portent sur l'année 2019, dernier exercice disponible pour les comptes d'entreprises à cette période de l'année, et présentent une vision de la situation économique des secteurs avant la crise sanitaire.

Autant que possible, des estimations complémentaires pour l'année 2020, issues d'autres sources d'informations disponibles (sectorielles ou individuelles comme les comptes sociaux des grandes entreprises), ont été mobilisées afin d'apporter un premier éclairage sur la situation économique en 2020.

Avec 225 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2019, les entreprises de transport ont réalisé 5,4 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture). L'année 2019 a connu une croissance de l'ensemble des soldes intermédiaires de gestion (+ 4,1 % pour le chiffre d'affaires, + 5,2 % pour valeur ajoutée brute et + 19,7 % pour l'excédent brut d'exploitation). Les investissements corporels bruts ont fortement augmenté (+ 26,5 %).

Les entreprises du secteur des transports exercent l'essentiel de leurs activités dans la branche transport (88 % de leur chiffre d'affaires en 2019) : 33 % en transport de marchandises et 28 % en transport de voyageurs, 39 % en autres services de transport. Cependant, certaines entreprises exercent d'autres activités secondaires. Ainsi les compagnies aériennes de passagers réalisent 79 % de leur chiffre d'affaires en transport aérien de passagers et les 21 % restant dans d'autres activités (transport de marchandises, services auxiliaires de transports et secteurs hors transports). De même des entreprises dont l'activité principale n'est pas le transport réalisent une partie de leur chiffre d'affaires dans la branche transport : ainsi, en 2019, 15 % du chiffre d'affaires de la branche « transport routier de marchandises » est généré par des entreprises hors secteur transport.

LE CHIFFRE D'AFFAIRES A AUGMENTÉ EN 2019

Le chiffre d'affaires (CA) des entreprises du secteur « Transports et entreposage » a de nouveau progressé en 2019 (+ 4,1 %) comme les deux années précédentes pour atteindre 225 milliards d'euros (*figure B2.2-1*). En comparaison, le chiffre d'affaires de l'ensemble des entreprises (hors agriculture) a augmenté de 3,1 %. En 2019, tous les grands secteurs des transports ont vu leur chiffre d'affaires croître, en particulier ceux du transport de voyageurs (+ 5,6 %) et du transport de marchandises (+ 5,5 %). Dans le transport de voyageurs, tous les secteurs ont contribué à la hausse notamment le secteur des « transports de voyageurs par taxis » qui comprend les VTC.

partie B : entreprises françaises de transport

Dans le transport routier de marchandises, le secteur des « transports routiers de fret et services de déménagement » est en progression (+ 5,0 %). Le CA des « autres services de transport » n'a que très légèrement augmenté (+ 0,7 %), tiré principalement par l'entreposage et la manutention (+ 6,5 % soit + 487 millions d'euros) alors que les services auxiliaires des transports sont en recul (- 2,0 %) et plus précisément les services auxiliaires des transports terrestres (- 7,9 %). Enfin la progression du CA des autres activités de poste et de courrier (+ 18,5 %) explique en grande partie la hausse des activités de poste et de courrier (+ 3,2 %).

En 2019, les consommations intermédiaires (CI) ont augmenté de manière relativement modérée (+ 2,6 % soit + 3,5 milliards d'euros) pour atteindre 136,4 milliards d'euros. Elles représentent 60,8 % des emplois du chiffre d'affaires (*figure B2.1-2*). Parmi les CI, la sous-traitance incorporée (« cœur de métier ») et les achats de carburant représentent respectivement 8,3 % et 8,4 % des emplois du CA. Le poids des consommations intermédiaires, rapporté au chiffre d'affaires, est élevé dans le transport de marchandises (67,6 %) surtout dans le fret maritime (90,3 %). Il est moindre dans le transport de voyageurs (59,7 %), notamment dans les transports urbains et suburbains de voyageurs (TCU) (43,5 %).

HAUSSE DE LA VALEUR AJOUTÉE BRUTE EN 2019 (+ 5,2 %)

À 89,9 milliards d'euros en 2019, la valeur ajoutée brute (VAb) a crû de 5,2 % soit une hausse supérieure à celle de l'ensemble des entreprises hors agriculture (+ 3,7 %). Tous les grands secteurs ont enregistré des progressions de leur valeur ajoutée tandis que celle des activités de poste et de courrier était quasi stable (+ 0,1 %). Au sein du transport de voyageurs, elle a crû pour tous les secteurs, de + 0,2 % pour les TCU à + 15,3 % pour les transports routiers de voyageurs (cars).

NET ACCROISSEMENT DE L'EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION EN 2019

Après le net recul de l'excédent brut d'exploitation en 2018 (- 15,6 %), celui-ci est reparti à la hausse en 2019 (+ 19,7 %) pour atteindre 19,4 milliards d'euros. L'excédent brut d'exploitation (EBE) des autres services de transport, qui compte pour plus de la moitié de celui des transports, a progressé de 9,5 %, porté par l'organisation de transport de fret. L'EBE du transport de marchandises (poids de 15 %) s'est nettement amélioré (+ 30,4 %) suite à la hausse dans le routier et à un EBE redevenu positif dans le maritime.

Les charges de personnel (qui pèsent près des trois quarts de la VAb) ont légèrement crû en 2019 (+ 2,1 %). Elles ont augmenté dans tous les grands secteurs, hormis dans celui des activités de poste et de courrier (- 0,3 %).

LES INVESTISSEMENTS CORPORELS ONT NETTEMENT AUGMENTÉ EN 2019

Les investissements corporels bruts hors apports ont crû en 2019 (+ 26,5 %) après la relative stabilité de 2018 (+ 0,4 %) pour s'élever à 29,8 milliards d'euros. Le secteur du transport ferroviaire interurbain de voyageurs (+ 46,8 %) est de loin le plus gros contributeur à cette hausse. Hormis les secteurs « Autre transport de voyageurs » et « Organisation du transport de fret », tous les secteurs ont plus investi en 2019 qu'en 2018.

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B2.1-1 Les comptes des secteurs des transports et entreposage en 2019

A) 2019 provisoire : niveaux en millions d'euros	Chiffre d'affaires	Conso. interméd.	Valeur ajoutée brute	Charges de personnel	EBE	Invest. corporels bruts (*)
Transport de voyageurs	75 414	45 004	36 539	28 677	7 407	20 190
Ferroviaire (voyageurs)	25 987	17 229	15 626	12 290	2 847	11 920
TCU	8 058	3 503	4 966	4 231	880	1 925
Routier (cars)	12 309	5 928	6 397	4 744	1 740	3 183
Aérien (voyageurs)	21 378	14 400	6 371	5 598	656	2 287
Autre transport de voyageurs	7 681	3 944	3 178	1 815	1 284	875
<i>dont taxis (et VTC)</i>	<i>4 416</i>	<i>2 291</i>	<i>2 112</i>	<i>1 069</i>	<i>973</i>	<i>469</i>
Transport de marchandises	74 061	50 083	20 606	16 871	2 970	3 526
<i>dont Routier de fret et services de déménagement</i>	<i>52 739</i>	<i>31 528</i>	<i>18 781</i>	<i>15 695</i>	<i>2 401</i>	<i>2 688</i>
Autres services de transport	59 611	34 520	23 983	11 432	10 849	5 230
Entreposage et manutention	7 926	4 583	3 098	2 155	745	833
Services auxiliaires	20 236	6 180	13 844	3 603	9 092	3 656
Organisation du transport de fret	31 449	23 757	7 042	5 675	1 012	741
Activités de poste et de courrier	15 383	6 818	8 739	9 888	- 1 834	874
Transports et entreposage	224 469	136 425	89 867	66 867	19 392	29 819

B) « 2019 provisoire »/« 2018 (champ 2019) provisoire » : évolutions en %	Chiffre d'affaires	Conso. interméd.	Valeur ajoutée brute	Charges de personnel	EBE	Invest. corporels bruts (*)
Transport de voyageurs	5,6	7,8	5,5	1,9	25,0	35,3
Ferroviaire (voyageurs)	5,8	11,9	2,8	- 0,6	33,6	46,8
TCU	8,6	25,6	0,2	1,5	- 3,5	11,5
Routier (cars)	2,8	- 6,8	15,3	3,2	43,1	22,4
Aérien (voyageurs)	4,7	5,4	7,3	5,1	41,9	44,9
Autre transport de voyageurs	8,9	11,7	6,1	6,6	6,6	- 2,2
<i>dont taxis (et VTC)</i>	<i>11,6</i>	<i>15,1</i>	<i>9,1</i>	<i>6,0</i>	<i>13,4</i>	<i>10,5</i>
Transport de marchandises	5,5	1,6	6,3	3,1	30,4	7,8
<i>dont Routier de fret et services de déménagement</i>	<i>5,0</i>	<i>1,4</i>	<i>5,4</i>	<i>3,3</i>	<i>22,3</i>	<i>5,1</i>
Autres services de transport	0,7	- 3,0	5,9	3,5	9,5	12,0
Entreposage et manutention	6,5	5,4	6,7	7,7	5,9	12,9
Services auxiliaires	- 2,0	- 17,4	5,1	3,1	6,4	17,4
Organisation du transport de fret	1,1	0,0	7,3	2,2	52,2	- 9,5
Activités de poste et de courrier	3,2	7,6	0,1	- 0,3	n. s.	23,2
Transports et entreposage	4,1	2,6	5,2	2,1	19,7	26,5

Afin de faciliter les comparaisons entre 2019 et 2018, les données de 2018 ont été recalculées sur le contour et le champ d'entreprises de 2019.

Champ : entreprises de France métropolitaine et des Dom.

(*) : Investissements corporels bruts hors apports

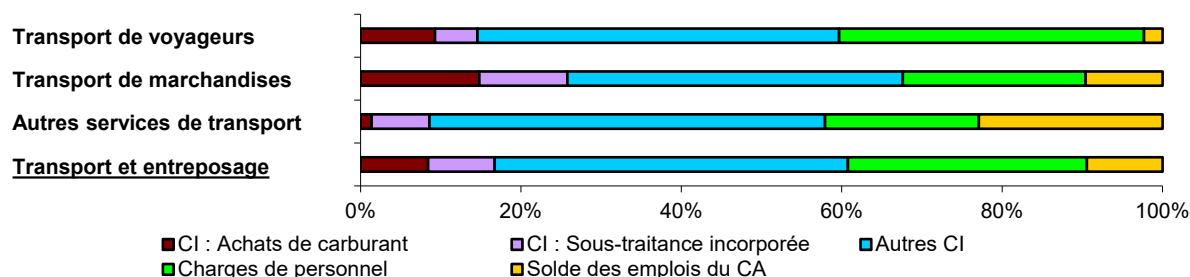
n. s. : non significatif

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B2.1-2 Emplois du chiffre d'affaires (CA) 2019 par grands secteurs

En %



Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

NETTE PROGRESSION DU TAUX DE MARGE EN 2019

Le taux de valeur ajoutée s'est légèrement accru entre 2018 et 2019 (+ 0,4 point) (figure B2.1-3). Le taux de marge brute d'exploitation (EBE / VAb) a nettement crû en 2019 (+ 2,6 points) pour s'établir à 21,6 % après la baisse enregistrée en 2018 (- 3,2 points). Il a fortement progressé dans le transport de voyageurs (+ 3,2 points) ainsi que dans le fret (+ 2,7 points). Dans le transport de voyageurs, cela s'explique par une nette amélioration de l'EBE due en partie à la maîtrise des charges de personnel (qui sont même en recul dans le transport ferroviaire). Dans le fret, c'est aussi dû à un fort rebond de l'EBE en 2019. Le taux de marge nette d'exploitation (résultat courant avant impôts / CA) a décliné pour l'ensemble du secteur (- 0,4 point), ainsi que pour le transport de marchandises et les autres services de transport. En revanche, il a augmenté pour le transport de voyageurs (+ 0,9 point), le résultat courant avant impôts redevenant positif en 2019 (205 millions d'euros) après avoir été nettement négatif en 2018 (- 414 millions d'euros). *A contrario*, le résultat courant avant impôts est devenu négatif en 2019 dans les activités de poste et de courrier. Enfin le taux d'endettement (emprunts rapportés au total de passif) a baissé en 2019 (- 3,3 points), les emprunts et dettes assimilées diminuant fortement (- 8,0 %) tandis que le total du passif de bilan est quasi stable (- 0,1 %). Le taux d'endettement a diminué dans tous les grands secteurs hormis le transport de marchandises où il s'est légèrement accru (+ 0,8 point) sous l'effet d'une hausse plus marquée des emprunts (+ 4,5 %) que du passif (+ 2,0 %).

Figure B2.1-3 Principaux ratios économiques par grands secteurs en 2018 et 2019

En %	VAb/CA Taux de valeur ajoutée		EBE/VAb Taux de marge brute d'exploitation		Résultat courant avant impôts/CA Taux de marge nette d'exploitation		Emprunts, dettes assimilées/Passif Taux d'endettement	
	2018 (champ 2019)	2019	2018 (champ 2019)	2019	2018 (champ 2019)	2019	2018 (champ 2019)	2019
Transport de voyageurs	48,5	48,5	17,1	20,3	- 0,6	0,3	46,0	45,5
Transport de marchandises	27,6	27,8	11,7	14,4	1,9	1,2	32,4	33,2
Autres services de transport	38,2	40,2	43,8	45,2	12,3	11,5	38,5	27,8
Activités de poste et de courrier	58,5	56,8	- 21,8	- 21,0	0,3	- 2,6	37,1	33,3
Transports et entreposage	39,6	40,0	19,0	21,6	3,8	3,4	41,2	37,9

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

B2.2 Entreprises de transport routier de marchandises (TRM)

En 2019, les entreprises des transports routiers de fret et services de déménagement (TRM) représentent 23 % des entreprises du secteur des transports et entreposage et emploient 27 % des salariés. Elles réalisent 23 % du chiffre d'affaires et 21 % de la valeur ajoutée brute.

En 2020, dans un contexte économique dégradé par la crise sanitaire et selon de premières estimations, le chiffre d'affaires des entreprises du secteur des transports routiers de fret et services de déménagement diminuerait sensiblement (- 6,0 %) pour atteindre 49,6 milliards d'euros en 2020. Malgré la baisse des consommations intermédiaires (- 3,6 %) sous l'effet de la réduction des achats de carburants, la valeur ajoutée brute se contracterait nettement (- 10,0 %). L'excédent brut d'exploitation se dégraderait également fortement (- 32,9 %) en dépit de la baisse de la masse salariale (- 6,8 %). Le taux de marge régresserait de plus de 3 points pour passer sous la barre des 10 %.

UN CHIFFRE D'AFFAIRES EN HAUSSE EN 2019

En 2019, le chiffre d'affaires a progressé de 5,0 % (figure B2.2-1) poursuivant la tendance de 2018 (+ 5,7 %). Ainsi, la valeur ajoutée brute (VAb) des entreprises du TRM a augmenté de 5,4 % grâce à une hausse modérée des consommations intermédiaires de 1,4 % imputable en partie à la diminution des achats de carburants (- 1,3 %). Les charges de personnel, bien qu'en progression (+3,3 %), n'ont pas empêché l'excédent brut d'exploitation de croître fortement (+ 22,3 %). Ainsi, le taux de marge s'est établi à 12,8 % en 2019 soit 1,8 point de plus qu'en 2018. Le chiffre d'affaires moyen par entreprise a légèrement progressé en 2019.

Figure B2.2-1 Comptes des entreprises de transports routiers de fret et services de déménagement
Niveau en million d'euros, évolution en %, différence de taux en points

	Niveau 2019 (p)	Niveau 2020 (e)	Évolutions annuelles		
			2018	2019 (p)	2020 (e)
Chiffre d'affaires	52 739	49 575	5,7	5,0	- 6,0
Production	50 309	47 290	5,2	2,8	- 6,0
Consommations intermédiaires	31 528	30 388	6,5	1,4	- 3,6
<i>dont Sous-traitance incorporée</i>	5 935	-	4,8	10,2	-
<i>dont Locations, charges locatives et de copropriété</i>	3 218	-	4,7	6,3	-
<i>dont Achats de carburant</i>	8 471	7 150	14,1	- 1,3	- 15,6
Valeur ajoutée brute (VAb)	18 781	16 902	3,0	5,4	- 10,0
Impôts, taxes... - Subventions d'expl.	685	669	5,7	1,6	- 2,3
Charges de personnel	15 695	14 621	6,0	3,3	- 6,8
Excédent brut d'exploitation (EBE)	2 401	1 612	- 16,7	22,3	- 32,9
<i>Taux de marge = EBE/VAb</i>	12,8 %	9,5 %	- 2,5 pts	1,8 pt	- 3,2 pts
Investissements corporels bruts hors apports	2 688	-	- 0,7	5,1	-
Nombre d'entreprises (en unités)	33 377	-	- 0,7	4,1	-

Note : (p) provisoire, (e) estimé.

Sources : estimations SDES d'après Insee-Ésane, Acoiss, CNR

partie B : entreprises françaises de transport

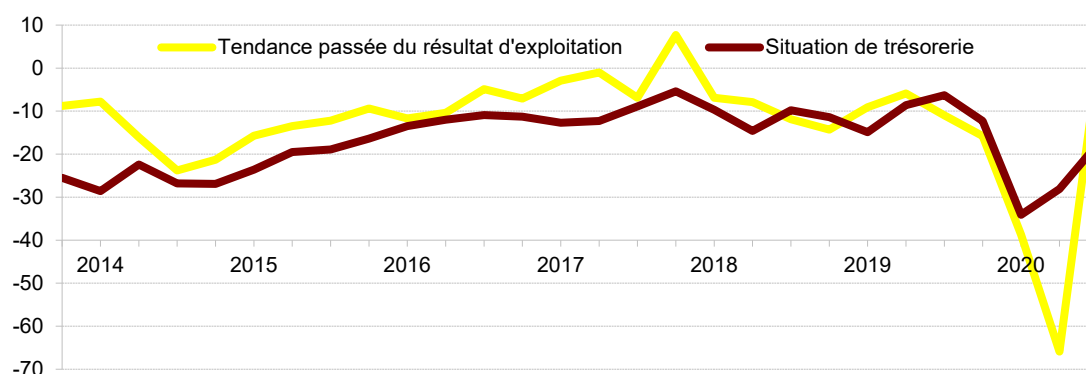
UNE ACTIVITÉ EN REPLI EN 2020 DANS LE CONTEXTE DE LA PANDÉMIE

Sur l'ensemble de l'année 2020, dans le contexte de la crise sanitaire et des confinements, l'activité du transport routier intérieur de marchandises, mesurée par l'indice d'activité de services de transport (IAST) pour compte d'autrui du pavillon français, diminue après quatre années de hausse (- 2,8 %) (voir note de conjoncture des transports publiée le 8 juillet 2021). Selon de premières estimations (voir encadré), le chiffre d'affaires pourrait décroître sensiblement en 2020 (- 6,0 %) et atteindre 49,6 milliards d'euros, soit revenir à un niveau similaire à celui de 2018.

Les dépenses d'achats de carburants diminueraient assez fortement (- 15,6 %), suite à la réduction du coût du gazole professionnel (- 14,3 %), la légère baisse des consommations unitaires des poids lourds (- 1,0 %) et du trafic (en véhicules-kilomètres) pour compte d'autrui (- 0,5 %). Il en résulterait une décroissance des consommations intermédiaires (- 3,6 %), insuffisante cependant pour enrayer la baisse de la valeur ajoutée brute (- 10,0 %). Malgré des charges de personnel hors intérim en net recul (- 6,8 %), l'excédent brut d'exploitation se dégraderait fortement (- 32,9 %). Ainsi le taux de marge (EBE / VAb) passerait de 12,8 % en 2019 à 9,5 % en 2020 (- 3,2 points).

L'enquête de conjoncture de l'Insee sur l'opinion des chefs d'entreprise indique en 2020 une hausse du pessimisme par rapport à 2019 pour la situation de trésorerie et encore plus sombre pour la tendance passée du résultat d'exploitation (figure B2.2-2).

Figure B2.2-2 Solde d'opinion des chefs d'entreprise
Évolution annuelle en %



Note : les résultats sont présentés sous la forme de soldes d'opinion pour des questions à trois modalités : « en hausse », « stable », « en baisse » pour la « tendance passée du résultat d'exploitation », et « aisée », « normale » et « difficile » pour la « situation de trésorerie ». Un solde d'opinion est la différence entre le pourcentage des réponses positives (« en hausse » ou « aisée ») et le pourcentage des réponses négatives (« en baisse » ou « difficile »).

Ici, comme les deux courbes sont en grande partie en dessous de 0 en 2020, cela signifie que les chefs d'entreprise sont plutôt « pessimistes » sur la tendance passée de leur résultat d'exploitation ainsi que sur leur trésorerie du moment. Ce pessimisme est nettement plus fort en moyenne sur l'année 2020 que sur 2019.

Source : Insee, enquête mensuelle de conjoncture dans les services de mai 2021

DES COÛTS EN BAISSÉ

En 2020 en moyenne annuelle, les prix des prestations diminuent sur la longue distance (i. e. les transports dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile) : - 0,6 % pour le national et - 2,3 % pour l'international (figure B2.2-3). Les coûts pour les entreprises sur la longue distance affichent une baisse (- 3,7 %) encore plus prononcée que celle des prix principalement à cause de la chute du coût du gazole professionnel (- 14,3 %) et dans une moindre mesure de celle du coût de personnel de conduite (- 0,7 %) (figure B2.2-5). Sur la courte distance (figure B2.2-4), le différentiel entre coûts et prix est encore plus marqué : en moyenne annuelle, les prix augmentent (+ 1,0 %) tandis que les coûts diminuent (- 3,6 % pour les ensembles articulés jusqu'à 44 tonnes et - 2,8 % pour les véhicules porteurs).

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B2.2-3 **Prix et coûts TRM longue distance**
Base 100 : moyenne annuelle de 2015

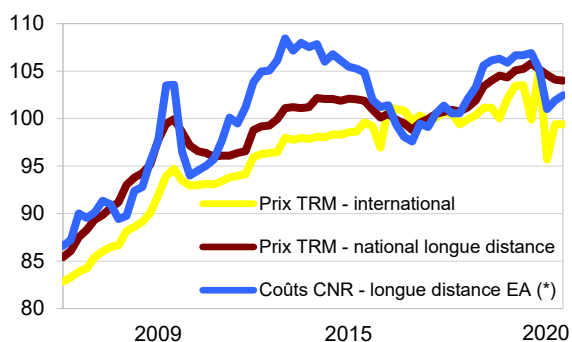
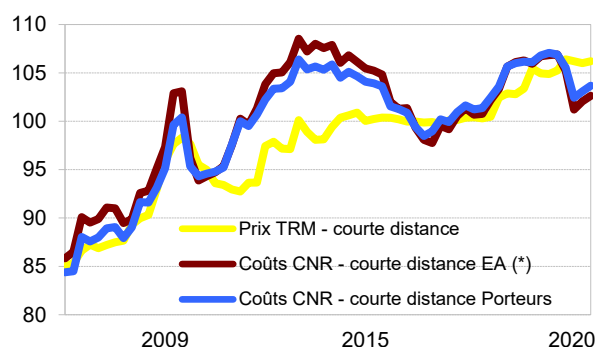


Figure B2.2-4 **Prix et coûts TRM courte distance**
Base 100 : moyenne annuelle de 2015



EA (*) : l'expression « véhicules tracteurs chargés jusqu'à 40 tonnes (40T) » est remplacée par « ensembles articulés (EA) tracteurs chargés jusqu'à 44 tonnes ».

Sources : SDES ; Insee-Opise ; CNR

Figure B2.2-5 **Indices de coûts des transports routiers de fret longue distance**
Évolution annuelle en %

Évolution de l'indice (%)	2018	2019	2020	Taux de croissance annuel moyen 2015 / 2020
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remboursement partiel de la TIPP)	11,9	0,5	- 14,3	- 0,6
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	1,6	1,8	1,8	1,2
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	1,6	1,9	1,0	1,3
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	1,0	1,4	0,0	1,1
Personnel de conduite (salaires et charges)	2,2	1,4	- 0,7	0,8
Frais de déplacement (repas et nuitées)	1,0	1,2	1,0	1,1
Charges de structure (personnel administratif)	1,4	1,0	0,6	0,9
Indice synthétique hors gazole	1,6	1,4	0,3	1,0
Indice synthétique	4,1	1,2	- 3,7	0,5

Source : CNR

Estimation du chiffre d'affaires pour 2020

L'évolution du chiffre d'affaires des entreprises de fret et services de déménagement (secteur 49.4 = 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z) a été estimée pour l'année 2020, à partir d'une combinaison de plusieurs indicateurs :

- l'activité mesurée par le nombre de tonnes-kilomètres transportées (nationales et internationales) pour compte d'autrui par le pavillon français du TRM multipliée avec l'indice des prix du transport routier de fret ;
- l'indice de chiffre d'affaires de l'Insee, calculé à partir des déclarations de TVA.

B2.3 Entreprises de TRM dans l'UE en 2018

En 2018, le secteur du transport routier de marchandises (TRM) regroupe près de 597 000 entreprises et emploie 3,5 millions de personnes dans l'Union européenne (UE) hors Irlande. Il est constitué de très nombreuses petites entreprises ; la part des non-salariés (un actif sur huit) est importante. Par rapport à 2017, le nombre d'entreprises augmente (+ 2,7 %), de même que les effectifs totaux (+ 4,8 %, soit + 160 000 emplois), en particulier en Pologne. Le chiffre d'affaires est en nette hausse (+ 5,6 %) et s'établit à 371 milliards d'euros.

EN 2018, LA POLOGNE DEVIENT POUR LA PREMIÈRE FOIS LE PREMIER POURVOYEUR D'EMPLOIS DANS L'UE

L'effectif total des entreprises de transport routier de marchandises (TRM) dans l'Union européenne hors Irlande augmente de 4,8 % par rapport à 2017 pour atteindre 3 471 000 personnes salariées ou non salariées en 2018 (*figure B2.3-1*). La Pologne occupe pour la première fois la première place avec 458 000 personnes occupées, soit une hausse annuelle de 19,3 %. Tous les « pays de l'Est » voient d'ailleurs leurs effectifs progresser. Seuls quatre « pays de l'Ouest » sont en recul : l'Allemagne (- 1,6 %) qui cède la première place qu'elle détenait depuis 2011, ainsi que la Finlande, l'Autriche et la Suède.

Le constat est un peu différent pour le nombre d'entreprises. Certes il augmente dans l'ensemble de l'UE (+ 2,7 %) mais il recule légèrement dans l'UE-15 hors Irlande (- 0,6 %) malgré la nette hausse aux Pays-Bas. En 2018, 596 800 entreprises sont comptabilisées dans l'ensemble de l'UE hors Irlande. L'Espagne, avec 102 200 entreprises, occupe encore la première place, talonnée par la Pologne, avec 100 900 entreprises (+ 15,2 %).

À 371 milliards d'euros en 2018, le chiffre d'affaires (CA) des entreprises de TRM de l'UE est en nette hausse (+ 5,6 %) par rapport à 2017. Le premier contributeur à cette croissance est la Pologne (+ 8,7 milliards d'euros d'augmentation), loin devant l'Italie (+ 2,4 milliards d'euros). Tous les autres pays voient leur chiffre d'affaires progresser, à l'exception de l'Autriche, l'Allemagne, la Finlande et le Royaume-Uni. L'Italie conserve la première place depuis 2014 avec 50,1 milliards d'euros de CA en 2018.

L'Allemagne, la France, l'Italie, le Royaume-Uni, l'Espagne, les Pays-Bas et la Pologne occupent en 2018 les premières places en termes de valeur ajoutée (VA) aux coûts des facteurs : ils concentrent 74,5 % de celle-ci. La valeur ajoutée aux coûts des facteurs augmente dans l'Union (+ 4,4 %) et est spécialement dynamique dans les « pays de l'Est » (+ 21,7 %) à l'instar de la Pologne (+ 41,7 %). Celle-ci continue de conforter en 2018 sa place de principal pavillon des « pays de l'Est » (13,2 % de l'effectif total du TRM en UE désormais devant tous les autres pays de l'UE (*figure B2.3-2*), 9,8 % du chiffre d'affaires et 6,4 % de la valeur ajoutée).

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B2.3-1 Données de cadrage des entreprises de TRM dans l'Union européenne en 2018

Effectif et nombre d'entreprises en unité ; chiffre d'affaires, VA et charges de personnel en millions d'euros ; évolutions en %

2018	Effectif total	Effectif salarié	Nombre d'entreprises	Chiffre d'affaires	VA brute aux coûts des facteurs	Charges de personnel (1)
Pologne	458 419	365 980	100 853	36 361	7 905	3 763
Allemagne	452 752	411 706	38 321	44 248	19 366	12 112
France	372 718	366 851	32 283	49 430	16 932	14 989
Italie	347 222	277 033	63 186	50 081	14 105	10 172
Espagne	342 169	255 424	102 151	34 479	11 911	7 496
Royaume-Uni	290 870	281 466	52 373	29 095	13 025	8 012
Roumanie	160 819	157 012	31 679	10 483	2 173	938
République tchèque	131 284	100 020	31 872	9 606	2 578	1 450
Pays-Bas	127 754	117 468	12 900	23 470	8 342	5 865
Autres pays sauf Irlande	786 510	696 069	131 209	84 092	26 661	17 437
Union européenne (UE) sauf Irlande	3 470 517	3 029 029	596 827	371 344	122 999	82 233
dont UE-15 sauf Irlande	2 333 819	2 054 893	368 412	286 030	102 708	71 855
dont « pays de l'Est »	1 136 698	974 136	228 415	85 314	20 290	10 378

Évolutions 2018 / 2017	Effectif total	Effectif salarié	Nombre d'entreprises	Chiffre d'affaires	VA brute aux coûts des facteurs	Charges de personnel (1)
Pologne	19,3	26,5	15,2	31,4	41,7	42,2
Allemagne	- 1,6	- 1,9	- 0,3	- 1,3	0,2	0,0
France	1,6	1,9	- 1,2	3,7	2,1	4,4
Italie	2,7	4,3	- 2,4	5,1	6,3	8,8
Espagne	3,6	3,6	- 2,2	5,1	1,6	7,9
Royaume-Uni	9,0	10,1	3,8	- 0,1	- 2,0	3,0
Roumanie	3,7	3,5	7,4	12,4	9,6	17,6
République tchèque	1,3	1,0	2,2	6,8	9,3	12,7
Pays-Bas	3,2	2,8	11,1	5,6	3,5	4,2
Autres pays sauf Irlande	4,0	4,3	0,5	3,3	4,1	3,5
Union européenne (UE) sauf Irlande	4,8	5,6	2,7	5,6	4,4	5,8
dont UE-15 sauf Irlande	2,4	2,8	- 0,6	2,2	1,6	3,7
dont « Pays de l'Est »	10,1	12,0	8,5	19,0	21,7	23,0

(1) Les cotisations sociales n'apparaissent pas toujours dans les mêmes agrégats comptables. Par exemple, les retraites représentent en France une cotisation sociale associée à la masse salariale alors qu'en Allemagne elles en sont absentes car prélevées sur l'EBE pour être provisionnées sur les fonds propres de l'entreprise.

« pays de l'Est » : Bulgarie, Chypre, Croatie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République Tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie

Parmi les 28 pays de l'Union européenne (UE) il n'y a pas ou peu de statistiques pour l'Irlande.

Le Royaume-Uni a quitté l'UE le vendredi 31 janvier 2020 à 23h00 GMT.

Source : Eurostat ; estimations SDES

partie B : entreprises françaises de transport

DES CONDITIONS D'EMPLOI ET DES PROFILS D'ENTREPRISES TRÈS HÉTÉROGÈNES ENTRE L'« OUEST » ET L'« EST » DE L'UE

Le coût annuel du travail, mesuré par le ratio « Charges de personnel / Effectif salarié » s'échelonne en 2018, dans les « pays de l'Est », de 5 300 € par salarié (Bulgarie) à 18 700 € par salarié (Slovénie) et dans les pays de l'ancienne UE-15, de 12 100 € (Grèce) à 58 400 € (Danemark). Il est de 40 900 € en France. Selon les réglementations des pays, les cotisations sociales apparaissent ou non dans les charges de personnel.

Les entreprises des « pays de l'Est » concentrent 32,8 % des effectifs pour 23,0 % du chiffre d'affaires et 16,5 % de la valeur ajoutée en 2018.

Elles sont globalement de plus petite taille (4,3 salariés par entreprise contre 5,1 pour l'ensemble de l'UE). Si en Pologne, en République Tchèque ou en Croatie, le secteur est très diffus et la taille moyenne des entreprises se rapproche de celle de l'Espagne ou de l'Italie, les pays baltes (surtout la Lituanie) disposent d'un secteur du TRM plus concentré et d'entreprises de plus grande taille, avec un nombre moyen de salariés par entreprise proche de celui de l'Allemagne, de la France ou des Pays-Bas.

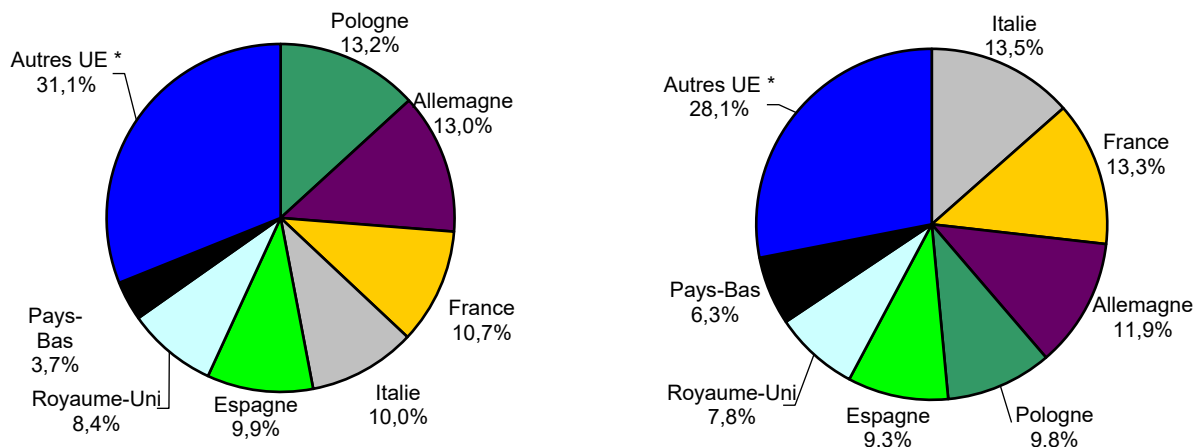
Les écarts de rentabilité entre Ouest et Est restent importants. Le taux de valeur ajoutée (VA / CA) est deux fois moindre en Bulgarie ou en Roumanie (21 %) qu'au Royaume-Uni et en Allemagne (44 % et 43 %). Cela peut refléter des différences structurelles sur les prix de certains facteurs de production (notamment le travail) mais aussi un partage de la valeur ajoutée entre chargeurs et transporteurs plus défavorable aux transporteurs dans les pays de l'Est.

Champ des pays retenus en 2018 et limites des statistiques européennes

27 pays : 28 membres de l'UE, sauf l'Irlande dont les statistiques sont manquantes. Certaines données manquantes sont estimées ce qui rend malaisées les comparaisons au-delà de deux années consécutives.

La prise en compte de la sous-traitance ou des moyens de financement du capital serait nécessaire pour établir des statistiques véritablement comparables. Selon les pays, les cotisations sociales, notamment de retraite, sont incluses ou non dans les charges de personnel. De même, l'organisation juridique des entreprises a une influence directe sur la démographie des entreprises.

Figure B2.3-2 Poids des pays de l'Union européenne en 2018 dans le TRM
 Effectif total (salariés et non-salariés) en % Chiffre d'affaires en %



Autres UE * : autres pays de l'UE sauf Irlande.
 Source : Eurostat ; estimations SDES

B2.4 Entreprises de la messagerie et du fret express

En 2019, le secteur de la messagerie – fret express regroupait 551 entreprises, en diminution par rapport à 2018 (- 9,5 %). Le chiffre d'affaires du secteur a augmenté de 1,9 % pour s'établir à 7,8 milliards d'euros et les soldes intermédiaires de gestion ont tous progressé.

En 2020, l'activité en chiffre d'affaires de la messagerie traditionnelle nationale (41 % du secteur national) diminue de 3,5 %, alors qu'elle s'accroît (+ 5,8 %), pour l'express national (59 % du secteur national) sous l'effet du développement accéléré du e-commerce. Les envois nationaux, express et messagerie confondus, restent très majoritaires (78,1 % du chiffre d'affaires du secteur).

LE CHIFFRE D'AFFAIRES ET LES SOLDES INTERMÉDIAIRES DE GESTION ONT PROGRESSÉ EN 2019

En 2019, le chiffre d'affaires du secteur de la messagerie, fret express a crû de 1,9 % pour atteindre 7,8 milliards d'euros (*figure B2.4-1*). La production (chiffre d'affaires + productions stockée et immobilisée - coût d'achats des marchandises) a atteint 7,6 milliards d'euros, en hausse de 1,7 % par rapport à 2018. Les consommations intermédiaires ont diminué (- 1,2 %) notamment la sous-traitance incorporée (« cœur de métier ») (- 10,3 %) ce qui a favorablement impacté la valeur ajoutée brute (VAb) en hausse de 10,6 %, à 2 milliards d'euros. Son augmentation a permis une forte hausse de l'excédent brut d'exploitation pour la deuxième année consécutive (+ 67,4 % en 2018 et + 56,7 % en 2019). Les charges de personnel ont crû de 4,6 % après le léger recul de 2018. Les soldes intermédiaires de gestion ayant évolué positivement, la capacité d'autofinancement et le bénéfice, redevenus positifs en 2018, se sont accrus en 2019 (respectivement + 50,8 % et + 30,6 %). Les investissements corporels bruts se sont légèrement contractés en 2019 (- 4,3 %) pour s'élever à 174 millions d'euros.

Figure B2.4-1 Comptes des entreprises du secteur de la messagerie, fret express (52.29A)

Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau 2019 (p)	Évolutions annuelles	
		2018	2019 (p)
Chiffre d'affaires	7 806	7,4	1,9
Production	7 594	8,3	1,7
Consommations intermédiaires	5 587	10,0	- 1,2
<i>dont Sous-traitance incorporée</i>	1 000	29,9	- 10,3
<i>dont Locations, charges locatives et de copropriété</i>	349	4,1	2,5
<i>dont Achats de carburant</i>	90	- 4,8	18,1
Valeur ajoutée brute (VAb)	2 006	3,4	10,6
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	99	- 8,6	9,8
Charges de personnel	1 596	- 0,3	4,6
Excédent brut d'exploitation (EBE)	311	67,4	56,7
<i>Taux de marge = EBE/VAb</i>	15,5 %	3,8 pts	4,6 pts
Charges financières	273	- 71,5	- 2,4
Capacité d'autofinancement	262	n. s.	50,8
Bénéfice (+) ou perte (-)	130	n. s.	30,6
Emprunts, dettes assimilés	1 410	18,3	8,4
Investissements corporels bruts hors apports	174	- 8,4	- 4,3
Nombre d'entreprises (en unités)	551	- 0,3	- 9,5

n. s. : non significatif ; (p) : provisoire

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

partie B : entreprises françaises de transport

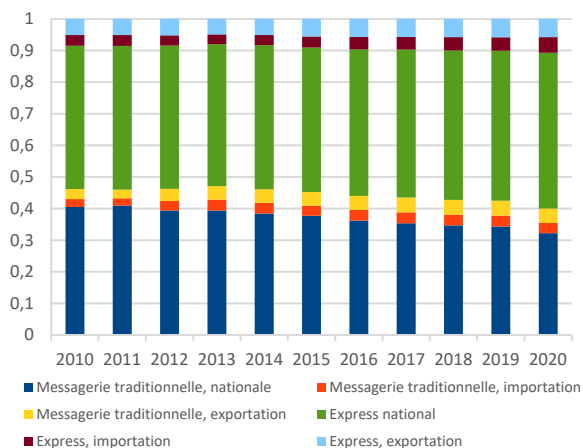
L'ACTIVITÉ DU SECTEUR EST IMPACTÉE PAR LES MESURES SANITAIRES DE 2020

En 2020, d'après l'enquête sur la messagerie – fret express, l'indice de chiffre d'affaires de la messagerie traditionnelle nationale diminue de 3,5 %, pénalisé par les arrêts de l'activité dus aux périodes de confinement de la population (*figure B2.4.3*). En revanche, dans l'express national, il s'accroît (+ 5,8 %), sous l'effet du développement accéléré du e-commerce.

L'EXPRESS NATIONAL EST EN FORTE PROGRESSION

L'express continue de gagner du terrain sur la messagerie traditionnelle, notamment en 2020 où la part de l'express national augmente de 1,9 point. Il représente, en termes de chiffre d'affaires annuel, 59 % du secteur national en 2020 contre 53,8 % en 2010. Les envois nationaux représentent 78,1 % de l'activité du secteur : 32,0 % pour la messagerie traditionnelle et 46,1 % pour l'express national (*figure B2.4.2*).

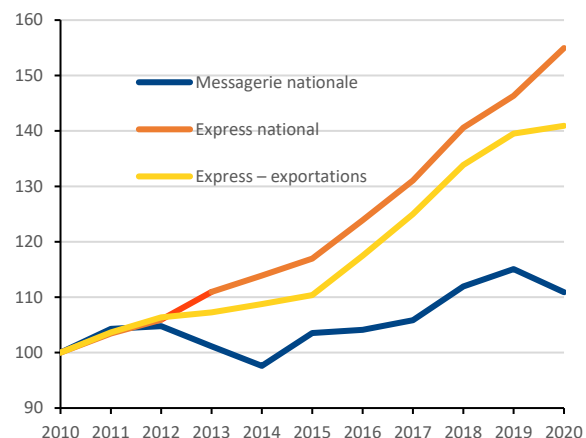
Figure B2.4-2 Répartition par activité pour la branche messagerie - fret express
En % du chiffre d'affaires total



Source : SDES-enquête messagerie

Figure B2.4-3 Indices de chiffre d'affaires moyens annuels dans la messagerie - fret express nationale

Indices en moyenne annuelle, Base 100 en 2010



Note : activité nationale uniquement
Source : SDES-enquête messagerie

L'activité de messagerie - fret express

L'activité de messagerie - fret express consiste en la collecte et la livraison au destinataire de colis de moins de trois tonnes, avec groupage puis dégroupage des envois pour effectuer le transport.

Au sein de cette activité, on distingue la messagerie « traditionnelle » (transport du colis en plus de 24 heures) de l'« express » (enlèvement avant 18 h pour livraison le lendemain avant 12 h).

À compter du premier trimestre 2019, dans l'enquête sur l'activité de la messagerie - fret express, l'express tous poids et l'express colis légers fusionnent pour devenir l'express national.

À noter que l'enquête sur la messagerie - fret express est une enquête de branche alors que les données É sane font référence au secteur.

B2.5 Entreprises de transport collectif urbain et de cars routiers

En Île-de-France, l'Épic RATP affiche une forte baisse de sa production en 2020 suite à la diminution drastique du nombre de voyages avec la pandémie. L'Épic poursuit cependant ses investissements, qui continuent de croître.

Les recettes du trafic et la production kilométrique affichent en 2020 un fort recul dans tous les réseaux (grandes agglomérations, agglomérations de taille moyenne, petites agglomérations) même si ceux de taille moyenne sont moins touchés.

TCU en Île-de-France

LA CRISE SANITAIRE PÈSE TRÈS FORTEMENT SUR LES RECETTES DE LA RATP

Les produits de la rémunération, assurée par Île-de-France Mobilités dans le cadre du contrat Île-de-France Mobilités – RATP 2016-2020, représentent l'essentiel de la production de la RATP : ils incluent les recettes du trafic, tarifées sur décisions d'Île-de-France Mobilités, et les différents concours d'Île-de-France Mobilités. La crise sanitaire et, dans une moindre mesure, la fin du mouvement social sur les retraites (de décembre 2019 à février 2020) ont fortement pesé sur les recettes du trafic en 2020. Celles-ci chutent fortement (- 24,0 %) pour s'établir à 1 906 millions d'euros en 2020, suite à la diminution drastique du nombre de voyages : en 2020, on dénombre en Île-de-France 1 901,0 millions de voyages, soit - 1 419,4 millions de voyages par rapport à 2019 (- 42,7 %), baisse imputable pour l'essentiel aux confinements et restrictions de déplacement, à l'incitation au télétravail, et à la réticence des usagers à emprunter les transports en commun du fait des risques de contamination. Les grèves de début d'année se sont également accompagnées d'une baisse des voyages. La forte hausse des concours de fonctionnement (+ 38,5 %) a permis de compenser en large partie la baisse des recettes. Toutefois, pour la première fois depuis deux décennies, la production de la RATP est en retrait (- 2,0 % par rapport à 2019) et s'élève à 5 221 millions d'euros (*figure B2.5-1*).

Avec des consommations intermédiaires stables, la valeur ajoutée brute (VAb) décroît pour la troisième année consécutive (- 2,9 %), pour atteindre 3 548 millions d'euros en 2020. Les charges de personnel diminuent (- 2,9 %) tandis que les impôts indirects augmentent fortement (+ 11,3 %). La baisse de la valeur ajoutée brute se répercute sur l'excédent brut d'exploitation (EBE) qui s'établit à 943 millions d'euros (- 11,6 % par rapport à 2019). Selon la RATP, l'impact de la crise sanitaire sur l'EBE serait d'environ - 215,4 millions d'euros.

LE DÉFICIT FINANCIER DE LA RATP NE SE DÉGRADE PAS

Le résultat financier se résorbe timidement, passant de - 124,3 millions d'euros en 2019 à - 122,5 millions d'euros en 2020. Malgré cette légère amélioration du résultat financier et une augmentation des produits exceptionnels (cessions immobilières), la dégradation du compte d'exploitation se répercute défavorablement sur la capacité d'autofinancement (CAF) qui passe de 902 millions d'euros à 759 millions d'euros entre 2019 et 2020. Quant au bénéfice, il diminue fortement (- 87,1 %) pour atteindre 17 millions d'euros en 2020.

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B2.5-1 Les comptes de l'Épic RATP

Niveau en millions d'euros, évolution en % sauf mention contraire

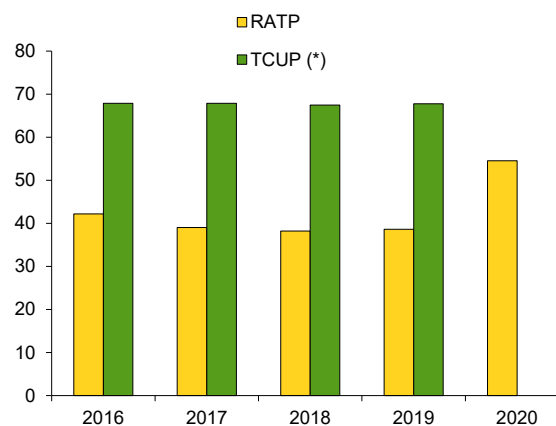
	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Production	5 221	2,9	1,4	- 2,0	0,6
Recettes du trafic	1 906	4,1	2,1	- 24,0	- 2,9
Billets	376	3,0	- 4,8	- 45,9	- 12,3
Forfaits Navigo	1 127	3,7	7,0	- 20,9	0,1
Cartes Imagin 'R	232	4,2	4,6	14,2	7,4
Autres titres	170	11,5	- 7,3	- 8,2	- 3,6
Concours de fonctionnement	2 846	0,7	2,5	38,3	5,5
Autres produits	469	4,7	- 3,7	- 38,5	- 7,0
Consommations intermédiaires	1 672	24,2	19,1	0,0	9,8
Valeur ajoutée brute (VAb)	3 548	- 3,2	- 5,1	- 2,9	- 2,4
Impôts, taxes et versements assimilés	349	- 1,4	4,4	11,3	8,0
Charges de personnel	2 594	2,8	0,4	- 2,9	0,2
Divers	-338	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Excédent brut d'exploitation (EBE)	943	2,3	- 6,4	- 11,6	- 4,6
Taux de marge (EBE/VAb) en %	26,6	1,6 pt	- 0,4 pt	- 2,6 pt	- 0,6 pt
Dotations aux amortissements	716	4,9	2,2	2,4	2,8
Autres charges d'exploitation	41	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Résultat d'exploitation	186	- 1,4	- 24,4	- 44,9	- 19,8
Résultat financier	-123	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Résultat courant	64	5,3	- 32,6	- 70,2	- 30,5
Résultat exceptionnel	-4	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Intéressement des salariés	-47	2,5	- 6,8	- 4,2	- 3,9
Impôts sur les bénéfices	4	48,9	- 6,0	- 42,9	n. s.
Résultat comptable	17	16,4	- 46,9	- 87,1	- 45,6
Capacité d'autofinancement	759	5,7	- 6,2	- 15,9	- 3,9

n. s. : non significatif.

Source : RATP

Figure B2.5-2 Part des subventions d'exploitation dans la production

En %



(*) Données TCU de province (TCUP) non disponibles en 2020.

Sources : RATP ; enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP) ; estimations SDES

L'INVESTISSEMENT DE LA RATP AUGMENTE ENCORE EN 2020

Malgré la chute des recettes du trafic due à la crise sanitaire, les investissements réalisés par la RATP en 2020 croissent (+ 4,4 %) pour s'établir à 1 805 millions d'euros (*figure B2.5-3*). Sur la période 2015-2020, les investissements sont en léger recul (- 0,3 % en moyenne annuelle), conséquence des replis de 2016 et 2017,

Environ 612 millions d'euros (+ 1,0 % par rapport à 2019) sont investis en 2020 pour accroître la capacité de transport dont 518 millions d'euros pour les opérations d'infrastructures financées par le Contrat de Plan État-région (prolongements de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et poursuite des travaux de prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen) et 94 millions d'euros pour les matériels roulants.

1 177 millions d'euros (+ 5,9 %) sont consacrés aux investissements de modernisation et d'entretien des infrastructures et des matériels roulants (hors matériel roulant lié à des opérations d'augmentation de l'offre) : 929,3 millions d'euros de dépenses liées à la modernisation et l'entretien (dont les investissements dédiés aux systèmes de transports et aux infrastructures) et 247,4 millions d'euros de dépenses liées aux matériels roulants (hausse de 36 millions d'euros par rapport à 2019).

La dégradation de la CAF et la poursuite des investissements impactent négativement l'endettement au 31 décembre qui s'établit à 5 451 millions d'euros en 2020 contre 5 135 millions d'euros l'année précédente.

Figure B2.5-3 Investissements de l'Épic RATP

Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/ 2015
Capacité d'autofinancement	759	5,7	- 6,2	- 15,9	- 3,9
Aides à l'investissement	875	- 5,9	10,8	15,5	- 0,3
Investissements réalisés	1 805	1,5	9,1	4,4	- 0,3
Matériel roulant	341	- 1,9	5,5	33,5	- 14,1
<i>Croissance de la capacité de transport</i>	94	- 30,4	- 51,7	110,2	- 7,2
<i>Modernisation et entretien</i>	247	31,0	40,6	17,3	- 16,1
Infrastructures	1 448	1,8	9,3	- 1,0	5,6
<i>Contrat de Plan État-région ÎdF</i>	518	- 6,8	6,6	- 7,6	7,7
<i>Modernisation et entretien</i>	929	8,4	11,1	3,2	4,5
Autres (1)	16	253,9	126,2	42,8	-
Besoin de financement total (2)	317	n. s.	n. s.	381,9	11,4
Endettement en fin d'année	5 451	- 1,8	1,3	6,2	1,0

(1) Investissements hors programme et hors périmètre du Stif-Île-de-France Mobilités.

(2) Besoin de financement lié aux investissements, au besoin en fonds de roulement et aux autres emplois.

Source : RATP

TCU hors Île-de-France

LES RECETTES DU TRAFIC EN NETTE BAISSÉ SUITE À LA PANDÉMIE

D'après les chiffres provisoires de l'enquête conjoncture de l'UTP, les recettes de trafic des transports collectifs urbains de province (TCUP) seraient en nette baisse en 2020 (- 31,9 %) à cause de la pandémie : la production kilométrique (nombre de kilomètres produits) diminuerait (- 8,9 %) ainsi que le « trafic (nombre de voyages) » (- 31,2 %). Tous les réseaux (grandes agglomérations, agglomérations de taille moyenne, petites agglomérations) sont impactés négativement même si les réseaux de taille moyenne subissent un coup d'arrêt un peu moins brutal, avec - 27,4 % pour le trafic et - 26,5 % pour les recettes.

En 2019, les produits d'exploitation des TCU de province avaient légèrement diminué en 2019 (- 1,1 %) (*figure B2.5-4*), cette baisse s'expliquant principalement par le recul des autres subventions d'exploitation (- 1,5 %) qui pesaient pour 97,9 % des subventions d'exploitation en 2019 (les compensations tarifaires représentant les 2,1 % restants). L'ensemble des subventions d'exploitation représentait 67,8 % des produits en 2019 (*figure B2.5-2*), soit - 0,3 point par rapport à l'année précédente. Les charges de personnel, qui constituent le premier poste de charges de fonctionnement des exploitants, avaient diminué en 2019 (- 3,7 %).

Figure B2.5-4 **Comptes des entreprises de transport collectif urbain de province (TCUP)**
Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau 2019 (p)	Évolutions annuelles	
		2018	2019 (p)
Total des produits	4 926	3,1	- 1,1
<i>dont produits du trafic hors compensations tarifaires</i>	1 412	3,6	- 0,7
<i>dont compensations tarifaires</i>	72	- 38,9	37,9
<i>dont autres subventions d'exploitation</i>	3 273	4,7	- 1,5
Total des charges	4 926	3,1	- 1,1
<i>dont achats</i>	550	12,0	1,8
<i>dont charges de personnel</i>	2 457	1,7	- 3,7

Données estimées à « champ constant » (réseaux ayant répondu à l'enquête annuelle en 2018 et 2019).

Sources : enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP) ; estimations SDES

Les contributions publiques dans les comptes des entreprises

Les contributions publiques interviennent à trois niveaux dans les comptes d'exploitation des entreprises de transports publics :

- en compensations tarifaires ; elles sont alors assimilées à des produits du trafic par les entreprises, même si elles sont isolées dans les tableaux ci-dessus ;
- en subventions d'exploitation *stricto sensu*, principalement en provenance de l'autorité organisatrice ;
- enfin, en subventions d'équilibre qui, du fait de leur régularité et de leur importance, bien qu'elles soient théoriquement classées en « produits exceptionnels », ont été ici ajoutées aux subventions d'exploitation pour mieux éclairer la réalité économique du transport urbain.

Par ailleurs, il existe des contributions publiques directement versées aux ménages (remboursement de titres de transport scolaire) qui ne sont pas retracées ici.

B2.6 Entreprises de transport ferroviaire

En 2020, les entreprises du secteur ferroviaire (voyageurs et fret) réalisent 17,4 % de la valeur ajoutée brute des entreprises de transport. Le secteur ferroviaire reste dominé par la SNCF qui assure la quasi-totalité du transport de voyageurs et 52,4% du transport de marchandises en tonnes-kilomètres, y compris filiales. Jusqu'au 31 décembre 2019, SNCF Mobilités était l'un des trois établissements publics à caractère industriel et commercial (Epic) composant le groupe SNCF. Depuis le 1^{er} janvier 2020, les Epic ont disparu au profit de cinq sociétés dont SNCF Voyageurs, qui rassemble l'ensemble des entreprises ferroviaires du groupe, dédiées au transport de voyageurs et SNCF Fret, opérateur national de transport ferroviaire de marchandises. L'année 2020 a été marquée en début d'année par la fin des mouvements sociaux liés à la réforme des retraites, puis par la crise sanitaire à compter du mois de mars qui s'est traduite par une chute brutale de l'activité. Le résultat net de SNCF Voyageurs a ainsi enregistré une perte de 1,370 milliards d'euros en 2020.

LES COMPTES DU SECTEUR EN 2019

Pour le transport de fret, l'ouverture à la concurrence du fret en France est effective depuis le 31 mars 2006. Outre la présence d'entreprises de fret telles que Captrain France (filiale de la SNCF), Euro Cargo Rail (filiale de la DB Cargo Rail), Europorte (filiale du groupe Getlink), on compte une dizaine d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP).

Pour le transport de voyageurs, l'ouverture du marché concerne actuellement quasi exclusivement le transport international de voyageurs, avec possibilité de cabotage (hormis Thello pour le TER depuis janvier 2018). Parmi les opérateurs internationaux, on retrouve Thi Factory (Thalys) dont le capital est détenu à 60 % par la SNCF et 40 % par la SNCB et qui opère principalement entre la France et la Belgique, ainsi que Thello, dont le capital est détenu à 100% par l'entreprise publique italienne Trenitalia et qui propose des services aux voyageurs vers l'Italie.

Le quatrième paquet ferroviaire européen, adopté en décembre 2016, rend obligatoire l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs : cette ouverture est prévue au plus tard en 2021 pour les services commerciaux (TAGV) et fin 2023 pour les services conventionnés (TER et TET). La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire précise les modalités d'application pour la France.

Les comptes du secteur ferroviaire concernent les entreprises (voir « Nouvelle définition de l'entreprise » en fin de partie B) de transport de voyageurs et de transport de fret. La production a progressé de 7,3 % en 2019 (*figure B2.6-1*). Les consommations intermédiaires ont augmenté plus fortement que la production (+ 11,7 %) ce qui n'a pas empêché la valeur ajoutée brute (VAb) de croître (+ 2,8 %). Les charges de personnel ont légèrement diminué (- 0,6 %) poursuivant la tendance de l'année précédente. Cette contraction associée à l'accroissement de la VAb a entraîné une hausse importante de l'excédent brut d'exploitation en 2019 (+ 33,9 %).

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B2.6-1 Comptes des entreprises ferroviaires (49.10Z, 49.20Z)

Niveau en millions d'euros, taux et évolutions annuelles en %, évolution du taux de marge en points

	Niveau 2019 (p)	Évolutions annuelles	
		2018	2019 (p)
Chiffre d'affaires	26 090	0,3	5,8
Production	32 959	1,6	7,3
Consommations intermédiaires	17 309	9,1	11,7
<i>dont Sous-traitance incorporée</i>	229	0,9	2,2
<i>dont Locations, charges locatives et de copropriété</i>	919	- 34,2	3,0
<i>dont Achats de carburant</i>	2 343	- 29,3	0,0
Valeur ajoutée brute (VAb)	15 650	- 5,1	2,8
Impôts, taxes... - Subventions d'expl.	490	32,6	- 31,0
Charges de personnel	12 323	- 1,6	- 0,6
Excédent brut d'exploitation (EBE)	2 838	- 27,3	33,9
<i>Taux de marge = EBE/VAb</i>	18,1 %	- 4,2 pts	4,2 pts
Charges financières	3 746	14,9	4,4
Capacité d'autofinancement	1 451	- 61,5	127,4
Bénéfice (+) ou perte (-)	- 975	- 255,5	49,8
Emprunts, dettes assimilés	68 835	1,4	4,9
Investissements corporels bruts hors apports	11 921	2,4	46,8
Nombre d'entreprises (en unités)	29	- 23,1	0,0

Note : le dispositif É sane ne permet pas de rapprocher les comptes de l'ensemble du secteur de ceux de la SNCF, en raison notamment de différences de définitions comptables, et surtout du fait que certaines des entreprises opérant en France dans le secteur sont non résidentes et ne sont donc pas intégrées au dispositif É sane des entreprises françaises.

Champ : codes NAF 49.1 ; 49.2.

n. s. : non significatif.

(p) : provisoire.

Source : estimations SDES d'après Insee-É sane, données en entreprises

LES COMPTES DE SNCF VOYAGEURS EN 2020

De 2015 à 2019, le Groupe SNCF était organisé en trois Épic : SNCF (Épic tête de groupe), SNCF Réseau (fiche B3.4) et SNCF Mobilités. SNCF Mobilités assurait toutes les activités de transport ferroviaire de voyageurs et de fret même si son périmètre d'activité ne se limitait pas à des activités ferroviaires. La partie Voyageurs de SNCF Mobilités rassemblait les activités essentiellement ferroviaires : transport en Île-de-France, transport public régional et interrégional, transport grande vitesse en France et en Europe et gestion et développement des gares. SNCF Logistics (transport et logistique de marchandises au niveau mondial) et Keolis (transports publics en France et dans quinze autres pays dans le monde) réalisaient du transport ferroviaire et du transport routier.

Depuis le 1^{er} janvier 2020, les EPIC ont disparu au profit de cinq sociétés :

- SNCF qui assure le pilotage stratégique et financier du Groupe ;
- SNCF Voyageurs, qui rassemble l'ensemble des entreprises ferroviaires du groupe, dédiées au transport de voyageurs ;
- SNCF Fret, opérateur national de transport ferroviaire de marchandises ;
- SNCF Réseau qui assure l'ingénierie, l'exploitation et l'entretien du réseau ferré français ;
- SNCF Gares & Connexion qui gère et exploite les gares de France.

Les comptes présentés dans cette fiche concernent la société SNCF Voyageurs.

partie B : entreprises françaises de transport

L'année 2020 est marquée, en début d'année, par la fin des mouvements sociaux liés à la réforme des retraites puis, à compter du 17 mars 2020, date du premier confinement, par la crise sanitaire qui freine très fortement l'activité. En 2020, la fréquentation chute ainsi de 48 % pour l'ensemble de la Grande Vitesse ferroviaire (TGV INOUI, OUIGO, Eurostar, Thalys etc.), dont - 45 % en France. Concernant les activités conventionnées, les fréquentations sont en baisse de 45 % pour le Transilien, de 32 % pour les TER et de 30 % pour Keolis (Grands réseaux France) par rapport à 2019.

Les comptes de SNCF Voyageurs sont fortement impactés : le résultat net enregistre une perte de 1 370 milliards d'euros en 2020 (figure B2.6-2) tandis que les produits du trafic voyageurs chutent considérablement (- 52,8 % par rapport à 2019). Toutes les lignes voyageurs sont concernées par cette baisse brutale : - 50,0 % pour les grandes lignes, - 28,1 % pour les TER et - 66,9 % pour les Intercités (figure B2.6-3).

Pour faire face à cette crise, un soutien financier a été décidé par l'État pour un montant de 4,7 milliards d'euros, dont 4,05 milliards d'euros sous forme d'augmentation de capital de SNCF SA. Cela s'ajoute à la reprise par l'État de la dette à hauteur de 35 milliards d'euros (25 Mds€ au 1^{er} janvier 2020 et 10 Mds€ à venir en 2022).

Figure B2.6-2 Comptes SNCF Voyageurs

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2020
Production	13 648
dont Produits du trafic (1)	4 374
Prestations de service pour les AO et le STIF et compensations tarifaires	7 010
Consommations intermédiaires	8 962
dont redevance infrastructure	2 958
Valeur ajoutée brute	4 686
Rémunérations	4 204
Excédent brut d'exploitation (EBE)	- 185
Résultat net	- 1 370

(1) produits du trafic figurant au tableau B2.6-3 plus fret, commandes publiques de l'État et compensation tarifaires régionales

Source : SNCF Voyageurs

Figure B2.6-3 Produits du trafic à la SNCF

Évolutions annuelles en %

	Produits du trafic* (hors IdF)			Transports			Produit moyen (hors IdF)		
	en millions d'euros			en milliards de voyageurs-kilomètres			en c€/voy-km		
	niveau 2020	évolutions annuelles		niveau 2020	évolutions annuelles		niveau 2020	évolutions annuelles	
		2020	2020/2015		2020	2020		2020/2015	2020
Total voyageurs	3 766	- 53,0	- 14,4	55	- 39,9	- 7,6	7	- 21,7	- 7,4
Voyageurs grandes lignes	2 764	- 50,0	- 11,0	35	- 39,7	- 6,1	8	- 17,1	- 5,2
Voyageurs TER	865	- 28,1	- 11,1	11	- 29,8	- 4,5	8	2,5	- 6,9
Voyageurs Île-de-France	nd	nd	nd	8	- 45,0	- 10,5	nd	nd	nd
Voyageurs Intercités	138	- 66,9	- 27,0	2	- 59,8	- 22,4	7	- 17,6	- 5,9

* y compris compensations tarifaires.

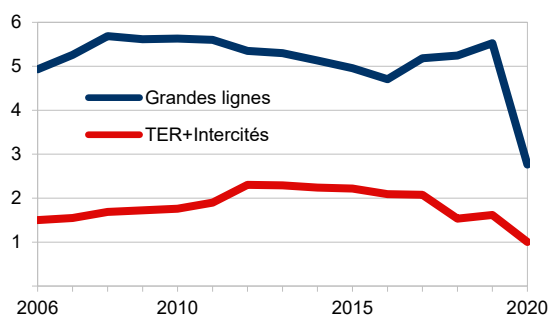
c€ : centime d'euro.

nd : non disponible.

Source : SNCF Voyageurs

Figure B2.6-4 Évolution des produits du trafic de SNCF Voyageurs par produit (hors IdF)

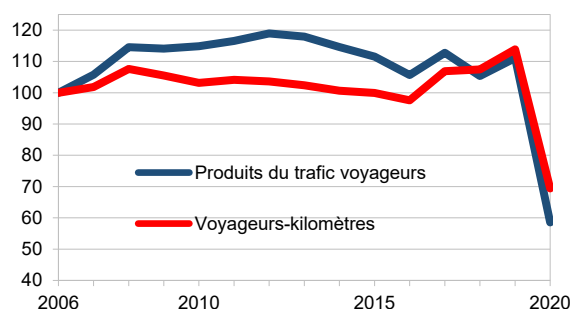
Niveau en milliards d'euros



Source : estimations SDES d'après SNCF Voyageurs

Figure B2.6-5 Évolution de la production de transport de SNCF Voyageurs (hors IdF)

En indice base 100 en 2006



Source : estimations SDES d'après SNCF Voyageurs

B2.7 Entreprises de transport fluvial

La production des entreprises françaises de transport fluvial a poursuivi sa progression en 2019 (+ 6,0 %). Avec un montant de 778 millions d'euros, elle représente 0,3 % de celle des entreprises françaises de transport. La hausse importante des consommations intermédiaires (+ 11,3 %) a entraîné une baisse de la valeur ajoutée brute. Avec des charges de personnel en forte progression, l'excédent brut d'exploitation a reculé en 2019 (- 19,2 %). En revanche les investissements corporels ont fortement progressé (+ 20,4 % en 2019).

En 2020, le volume de la production des transports fluviaux, mesuré par l'indice d'activité des services de transport (IAST), diminue sensiblement dans le fret fluvial (- 14,7 %) dans le contexte de la pandémie. Concomitamment, les prix des prestations des services baissent légèrement (- 0,7 %).

PRODUCTION EN HAUSSE EN 2019

En 2019, le secteur des transports fluviaux comptait 914 entreprises (*figure B2.7-1*), dont 254 dans les transports fluviaux de passagers. Le transport fluvial de passagers recouvre essentiellement les activités de croisière et les activités de plaisance avec équipage.

Figure B2.7-1 **Comptes des entreprises de transport fluviaux (50.30Z, 50.40Z)**

Niveau en millions d'euros, évolution en %, différence de taux en points

	Niveau 2019 (p)	Évolutions annuelles	
		2018	2019 (p)
Chiffre d'affaires	766	6,5	3,9
Production	778	5,9	6,0
Consommations intermédiaires	470	5,1	11,3
<i>dont Sous-traitance incorporée</i>	95	45,1	9,0
<i>dont Locations, charges locatives et de copropriété</i>	66	0,3	9,1
<i>dont Achats de carburant</i>	34	27,2	20,4
Valeur ajoutée brute (VAb)	308	7,2	- 1,1
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	12	- 0,4	- 3,8
Charges de personnel	211	7,5	9,1
Excédent brut d'exploitation (EBE)	86	7,7	- 19,2
<i>Taux de marge = EBE/VAb</i>	28,0 %	0,1 pt	- 6,2 pts
Charges financières	15	- 22,3	- 12,3
Capacité d'autofinancement	86	7,5	- 14,6
Bénéfice (+) ou perte (-)	43	- 26,9	- 30,2
Emprunts, dettes assimilés	571	- 0,2	7,6
Investissements corporels bruts hors apports	126	- 11,6	20,4
Nombre d'entreprises (en unités)	914	- 1,1	- 0,5

(p) : provisoire

Sources : estimations SDES d'après Insee-Ésane

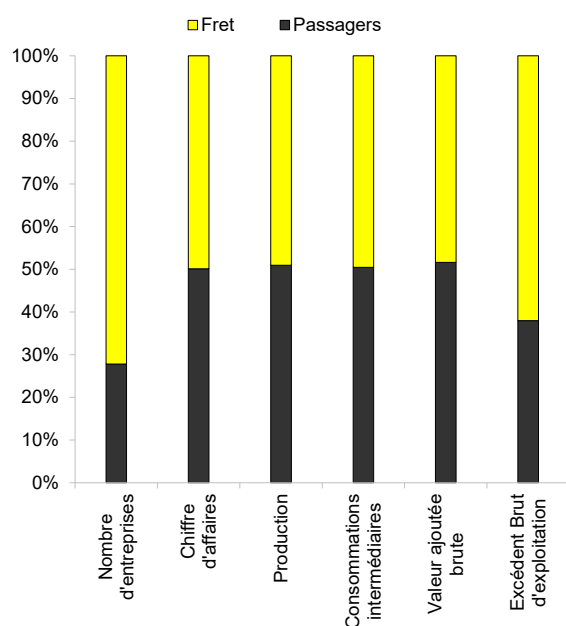
partie B : entreprises françaises de transport

En 2019, la production a augmenté (+ 6,0 %) poursuivant la tendance de 2017 et 2018 (respectivement + 4,1 % et + 5,9 %). La hausse est surtout effective chez les « passagers » (+ 11,6 %) et minime dans le fret (+ 0,6 %). Les consommations intermédiaires (CI) ont continué d'augmenter (+ 11,3 %) dans les deux secteurs : tous les postes (sous-traitance incorporée, locations, achats de carburants, crédit-bail, assurances véhicules de transports, entretiens et réparations) sont concernés. Ainsi la valeur ajoutée brute (VAb) a légèrement décro (- 1,1 %) pour atteindre 308 millions d'euros en 2019, répartis en 159 millions d'euros chez les « passagers » et 149 millions d'euros dans le fret (*figure B2.7-2*). Les charges de personnel ont augmenté de 9,1 % pour s'établir à 211 millions d'euros, les deux secteurs contribuant à cette croissance.

Dans ce contexte, l'excédent brut d'exploitation (EBE) s'est dégradé (- 19,2 %) après une année 2018 en hausse. Le taux de marge (EBE / VAb) a fortement diminué (- 6,2 points) pour s'établir à 28,0 %. La baisse de l'EBE s'est répercutée sur la capacité d'autofinancement (CAF) et le bénéfice (respectivement - 14,6 % et - 30,2 %).

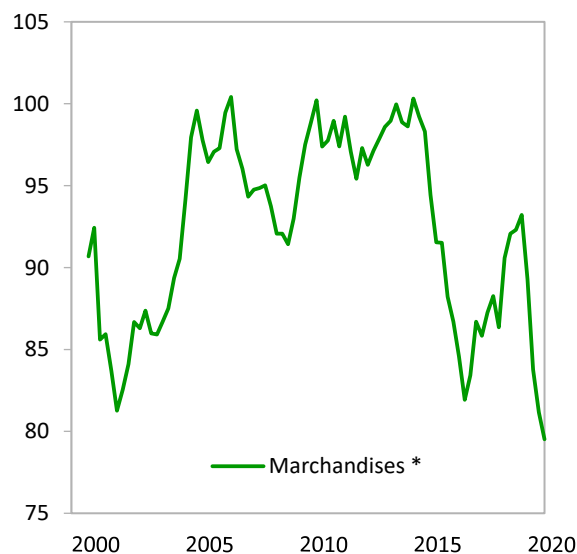
Les investissements corporels bruts hors apports se sont accrus de 20,4 %, passant de 105 millions d'euros en 2018 à 126 millions d'euros en 2019.

Figure B2.7-2 Indicateurs économiques du transport fluvial selon le type d'activité en 2018
En %



Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

Figure B2.7-3 Indice d'activité des services de transport de (IAST) fluvial de marchandises
En indice base 100 au 1^{er} trimestre 2010



* : série lissée (moyenne mobile géométrique sur quatre trimestres)

Source : SDES

EN 2020, LE VOLUME D'ACTIVITÉ DANS LE FRET POUR LE PAVILLON FRANÇAIS DIMINUE NETTEMENT

À l'image du transport fluvial de marchandises en tonnes-kilomètres qui recule nettement en 2020 (- 11,4 %, voir *fiche E4*) à cause de la situation sanitaire, l'activité évaluée par l'indice d'activité des services de transports (IAST) fluviaux intérieurs (hors transit) se dégrade fortement (*figure B2.7-3*) en moyenne annuelle en 2020 (- 14,7 %).

partie B : entreprises françaises de transport

LÉGÈRE BAISSÉ DES PRIX DES PRESTATIONS EN 2020

L'indice général (national et international) des prix du transport fluvial de fret diminue légèrement en 2020 (- 0,7 %, avec + 1,2 % pour le transport national et - 4,9 % pour l'international). Sur la période 2015-2020, l'indice global reste stable en moyenne annuelle (+ 0,02 %).

BAISSE DE LA CAPACITÉ DE LA FLOTTE FLUVIALE FRANÇAISE

En 2020, la flotte fluviale française est composée de 1 021 bateaux porteurs français (automoteurs et barges), en légère baisse par rapport à 2019 (- 21 unités soit - 2,0 %). Sa capacité, qui s'élève à 1 109 millions de tonnes de port en lourd (tpl), progresse de 1,5 %. Cette hausse est portée par le transport de marchandises générales, celui des marchandises liquides poursuivant sa baisse. La capacité moyenne par bateau progresse ainsi en 2020 (+ 3,6 %) pour atteindre 1 086 tonnes.

Figure B2.7-4 Flotte fluviale française au 31 décembre

Niveau en unité, évolution annuelle en %

unités	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Marchandises générales	977	- 4,2	0,3	- 1,9	- 2,6
automoteurs	662	- 6,7	- 0,3	- 2,5	- 3,3
barges et chalands	315	2,0	1,6	- 0,6	- 1,0
Marchandises liquides	44	- 4,0	- 4,2	- 4,3	- 3,7
automoteurs citernes	19	4,5	- 8,7	- 9,5	- 2,9
barges citernes	25	- 10,7	0,0	0,0	- 4,2
Total	1 021	- 4,1	0,1	- 2,0	- 2,6

Source : VNF

Niveau en milliers de tonnes de port en lourd, évolution annuelle en %

unités	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Marchandises générales	977	- 4,2	0,3	- 1,9	- 2,6
automoteurs	662	- 6,7	- 0,3	- 2,5	- 3,3
barges et chalands	315	2,0	1,6	- 0,6	- 1,0
Marchandises liquides	44	- 4,0	- 4,2	- 4,3	- 3,7
automoteurs citernes	19	4,5	- 8,7	- 9,5	- 2,9
barges citernes	25	- 10,7	0,0	0,0	- 4,2
Total	1 021	- 4,1	0,1	- 2,0	- 2,6

Source : VNF

Pour 2020, les informations disponibles sur la production des entreprises sont l'IAST, les prix et la flotte fluviale. Aucun modèle fiable ne permet de disposer de données avancées pour les comptes des entreprises du fluvial. En effet, les données sur les comptes détaillés des entreprises (valeur ajoutée brute, excédent brut d'exploitation, etc.) sont trop parcellaires, et le nombre d'entreprises trop faible pour pouvoir mettre en place un modèle de projection et d'indicateurs.

B2.8 Entreprises de transport maritime

Le transport maritime est une activité dont le cadre est largement international. Les entreprises de transport maritime françaises peuvent en effet exercer une partie seulement de leur activité en France et, inversement, de nombreuses compagnies étrangères interviennent en France. En 2019, la production des 864 entreprises françaises de transport maritime (fret et passagers) représente 8,7 % de la production des entreprises françaises de transport. La production a légèrement augmenté en 2019 (+ 2,9 %) après les fortes hausses de 2017 et 2018. En 2020, selon les indices d'activité des services de transport (IAST) maritime, le transport de passagers chute très fortement (- 73,8 %) suite aux restrictions des déplacements liées à la crise sanitaire.

EN 2019, LA VALEUR AJOUTÉE BRUTE S'EST AMÉLIORÉE

À 19,7 milliards d'euros en 2019 (*figure B2.8-1*), la production du secteur des entreprises de transport maritime a continué de progresser (+ 2,9 %) après les hausses importantes de 2017 et 2018 : le secteur du fret, qui représente 93 % de la production du transport maritime (*figure B2.8-2*), a enregistré une hausse de 3,2 % alors que le secteur « passagers » a affiché un léger recul (- 1,2 %). Même si la sous-traitance incorporée a sensiblement augmenté (+ 14,0 %), les consommations intermédiaires (CI) ont été maîtrisées : + 2,1 % qui se décomposent en + 3,2 % pour le transport de passagers et + 2,0 % pour le fret. Les consommations intermédiaires ayant moins progressé que la production, la valeur ajoutée brute (VAb) du secteur a fortement augmenté, passant de 909 millions d'euros en 2018 à près de 1,1 milliard d'euros en 2019. Les charges de personnel ont diminué en 2019 (- 1,9 %) pour atteindre 989 millions d'euros. Ces évolutions favorables ont permis à l'excédent brut d'exploitation de redevenir positif (92 millions d'euros). La très forte hausse des dotations d'exploitation (passées de 434 millions d'euros en 2018 à plus de 1,3 milliard d'euros en 2019) est la principale cause de dégradation du résultat comptable sectoriel de - 522 millions d'euros en 2019 (contre - 248 millions d'euros en 2018).

Figure B2.8-1 **Comptes des entreprises de transport maritime (50.10Z, 50.20Z)**

Niveau en millions d'euros, évolution en %, différence de taux en points

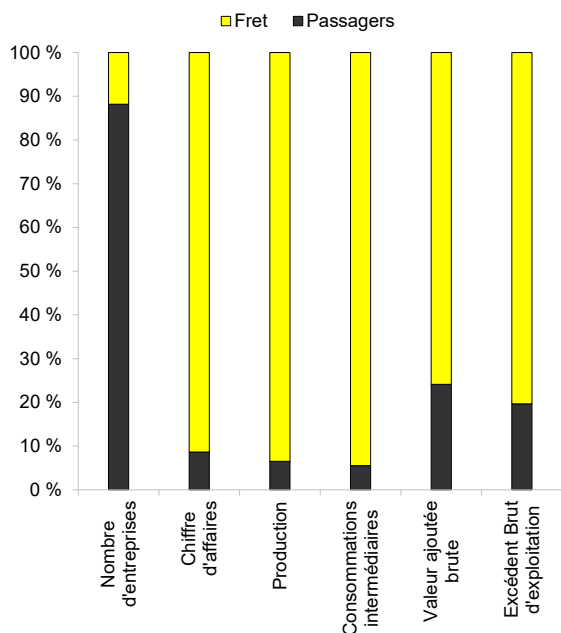
	Niveau 2019 (p)	Évolutions annuelles	
		2018	2019 (p)
Chiffre d'affaires	21 347	11,8	6,6
Production	19 710	12,1	2,9
Consommations intermédiaires	18 632	17,9	2,1
<i>dont Sous-traitance incorporée</i>	2 049	15,8	14,0
<i>dont Locations, charges locatives et de copropriété</i>	5 710	26,2	7,1
<i>dont Achats de carburant</i>	2 589	3,4	7,0
Valeur ajoutée brute (VAb)	1 078	- 44,8	18,6
Impôts, taxes... - Subventions d'expl.	- 3	92,0	- 147,2
Charges de personnel	989	7,4	- 1,9
Excédent brut d'exploitation (EBE)	92	- 125,8	- 186,1
<i>Taux de marge = EBE/VAb</i>	8,5 %	- 57,7 pts	20,3 pts
Charges financières	1 895	- 22,7	6,0
Capacité d'autofinancement	386	- 66,1	- 5,7
Bénéfice (+) ou perte (-)	- 522	n. s.	n. s.
Emprunts, dettes assimilés	10 797	9,8	8,0
Investissements corporels hors apports	697	- 19,2	4,3
Nombre d'entreprises (en unités)	864	8,5	10,8

(p) : provisoire. ; n. s. : non significatif

Champ : entreprises de France métropolitaine et des Dom.

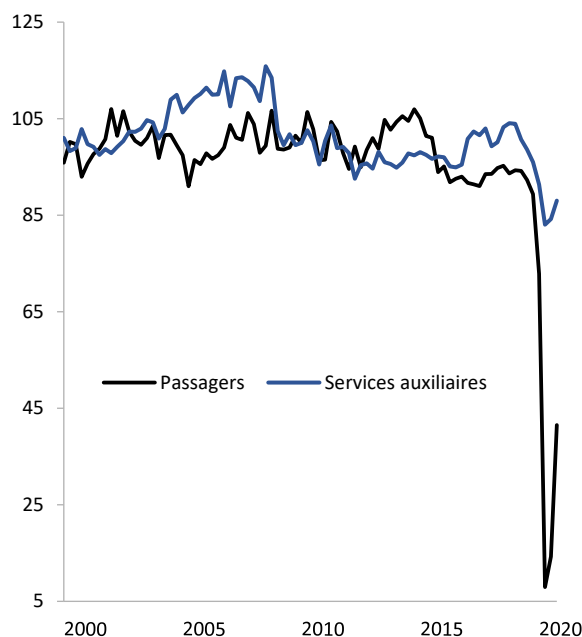
Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

Figure B2.8-2 Répartition des indicateurs économiques selon le type d'activité en 2019
En %



Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

Figure B2.8-3 Indices d'activité des services de transport (IAST) maritime
En indice base 100 au 1^{er} trimestre 2010



Note : l'IAST n'est pas calculé pour le fret maritime.
Données corrigées des variations saisonnières
Source : SDES

EN 2020, ACTIVITÉ EN BAISSÉ POUR LES « PASSAGERS » ET EN HAUSSE POUR CMA-CGM

En 2020, l'indice d'activité des services de transport (IAST) maritime pour les passagers diminue drastiquement (- 73,8 %) dans le contexte de la crise sanitaire (figure B2.8-3). En revanche, l'activité internationale du groupe CMA-CGM, quatrième opérateur mondial (en nombre de conteneurs transportés) de ligne régulière conteneurisée, qui emploie 110 000 salariés dont 4 500 en France (2 400 pour le siège social à Marseille), continue sa progression en 2020 : + 3,9 % pour le chiffre d'affaires consolidé qui atteint 31,5 milliards de dollars malgré le repli enregistré au premier semestre consécutif à la pandémie. La deuxième partie de l'année 2020 connaît un fort rebond des volumes de conteneurs transportés (+ 4,3 % comparé au deuxième semestre 2019), notamment en raison du report des dépenses des ménages des services vers les biens de consommation. L'effet conjugué de la reconstitution des stocks et d'une forte accélération du e-commerce ont contribué à soutenir le commerce mondial. Ce contexte favorable se répercute sur le résultat net consolidé qui redevient nettement positif (+ 1 755 millions de dollars contre - 229 millions de dollars en 2019) après deux années où il était négatif. Dans le secteur « passagers », Bretagne Angleterre Irlande SA (enseigne Brittany-Ferries), détenue majoritairement par la coopérative agricole Sica de Saint-Pol-de-Léon (Finistère), dessert les îles britanniques et l'Espagne. Sur la Manche, DFDS Seaways France, filiale du groupe danois DFDS Seaways, exploite les lignes ferry transmanche Douvres-Dunkerque, Douvres-Calais, et Newhaven-Dieppe. En activité annexe, cette société transporte aussi des marchandises. Du côté de la Méditerranée, les liaisons maritimes entre le continent et la Corse sont assurées par Corsica Linea et Corsica Ferries (premier opérateur de ferries vers la Corse).

En 2020, l'indice d'activité des services auxiliaires de transport maritime baisse nettement (- 13,2 %).

partie B : entreprises françaises de transport

LA FLOTTE MARITIME FRANÇAISE

La flotte de commerce sous pavillon français compte 190 navires dédiés au transport maritime au 31 décembre 2020 (figure B2.8-4). Son volume commercial atteint 6,7 millions d'unités de jauge brute, en hausse de 11,0 % sur un an. Sa capacité d'emport, de 7,5 millions de tonnes de port en lourd (tpl), augmente de 6,1 % sur la même période. L'âge moyen de la flotte française baisse (- 0,6 an) pour atteindre 9,5 ans au 31 décembre 2020.

Au 31 décembre 2020, la flotte de commerce sous pavillon français compte 233 navires dédiés aux services maritimes (- 3,7 % en évolution annuelle) (figure B2.8-5). Le volume commercial régresse aussi (- 5,0 %) et totalise 367 milliers d'UMS (*Universal Measurement System*). Cette flotte opère notamment assez largement dans les services off-shore aux secteurs pétrolier et gazier.

Figure B2.8-4 Flotte de commerce dédiée au transport maritime (au 31 décembre)

Niveaux précisés dans le tableau, évolutions en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Nombre de navires dédiés au transport	190	3,0	9,4	2,2	2,5
Volume commercial (jauge brute en milliers d'UMS)	6 667	0,3	4,1	11,0	4,1
Maximum transportable (milliers de tonnes de port en lourd)	7 461	- 0,3	2,8	6,1	2,9
Âge moyen (années)	9,5	+ 0,3	- 0,4	- 0,6	+ 0,2

Source : DGITM

Figure B2.8-5 Flotte de commerce dédiée aux services maritimes (au 31 décembre)

Niveaux précisés dans le tableau, évolutions en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Nombre de navires dédiés aux services	233	- 2,5	2,1	- 3,7	- 0,8
Volume commercial (jauge brute en milliers d'UMS)	367	- 1,7	- 5,6	- 5,0	- 3,3
Âge moyen (années)	16,0	+ 0,9	+ 0,3	- 0,3	+ 0,6

Source : DGITM

B2.9 Compagnies aériennes françaises

En 2019, les compagnies aériennes françaises ont réalisé 9,2 % de la production des entreprises françaises de transport. Avec 20,8 milliards d'euros, la production des compagnies aériennes a augmenté de 6,0 % en 2019.

En 2020, leur activité s'est nettement dégradée à cause de la pandémie : 70 milliards de passagers-kilomètres contre 212 milliards de passagers-kilomètres l'année précédente. Le recul est encore plus net pour le groupe Air France que pour les autres compagnies françaises.

Le transport aérien est une activité en grande partie internationale et les compagnies françaises ne réalisent qu'une partie du transport aérien au départ ou à l'arrivée en France. Ainsi en 2020, sur l'ensemble des compagnies opérant en France, les compagnies françaises transportent 47 % des passagers et 27 % du fret.

En 2020, le trafic aérien de l'ensemble des compagnies aériennes opérant en France recule nettement (- 69,8 %). Pour les seules compagnies françaises qui ont transporté 25,3 millions de passagers, la baisse est un peu moins prononcée (- 64,8 %).

L'ACTIVITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DE PASSAGERS A PROGRESSÉ EN 2019...

En 2019, le secteur des transports aériens de passagers comptait 620 entreprises, soit + 14,8 % par rapport à 2018. La production du secteur a progressé (+ 6,0 %) pour s'établir à 20,8 milliards d'euros (*figure B2.9-1*). Même si la sous-traitance incorporée (« cœur de métier »), confiée à une autre entreprise, et les achats de carburants ont augmenté sensiblement (respectivement + 13,2 % et + 13,8 %), les consommations intermédiaires (CI) ont été relativement maîtrisées (+ 5,4 %) permettant à la valeur ajoutée brute (VAb) de croître de 7,3 %.

Les charges de personnel ont augmenté (+ 5,1 %). La diminution des impôts indirects et la hausse des subventions d'exploitation associées à la croissance de la VAb, ont entraîné une hausse de l'excédent brut d'exploitation (EBE) qui est passé de 462 millions d'euros en 2018 à 656 millions d'euros en 2019. Malgré cette embellie, le secteur a enregistré une perte en 2019 (- 125 millions d'euros) pour la deuxième année consécutive suite à une dégradation des charges financières et des charges exceptionnelles.

Figure B2.9-1 **Comptes des entreprises de transports aériens de passagers (51.10Z)**

Niveau en millions d'euros, évolution en %, différence de taux en points

	Niveau 2019 (p)	Évolutions annuelles	
		2018	2019 (p)
Chiffre d'affaires	21 378	3,9	4,7
Production	20 770	3,8	6,0
Consommations intermédiaires	14 400	9,5	5,4
<i>dont Sous-traitance incorporée</i>	1 571	2,2	13,2
<i>dont Locations, charges locatives et de copropriété</i>	1 993	13,1	- 1,7
<i>dont Achats de carburant</i>	3 193	8,0	13,8
Valeur ajoutée brute (VAb)	6 371	- 7,4	7,3
Impôts, taxes ... - Subventions d'exploitation	117	12,5	- 21,2
Charges de personnel	5 598	1,9	5,1
Excédent brut d'exploitation (EBE)	656	- 56,3	41,9
<i>Taux de marge = EBE/VAb</i>	10,3 %	- 8,6 pts	2,5 pts
Charges financières	390	- 60,5	13,0
Capacité d'autofinancement	460	- 90,8	656,2
Bénéfice (+) ou perte (-)	- 125	n. s.	n. s.
Emprunts, dettes assimilés	4 028	0,5	25,6
Investissements corporels hors apports	2 287	6,3	44,9
Nombre d'entreprises (en unités)	620	- 2,6	14,8

n. s. : non significatif ; (p) : provisoire.

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

... MAIS SE DÉGRADE NETTEMENT EN 2020 AVEC LA CRISE SANITAIRE

Pour l'ensemble des compagnies françaises, l'activité recule drastiquement à cause de la pandémie : - 66,9 % pour les passagers-kilomètres et - 64,8 % pour les passagers.

Le secteur aérien français est concentré sur quelques très grandes entreprises, dont le Groupe Air France (le Groupe franco-néerlandais Air France-KLM occupait la huitième place mondiale pour les passagers-kilomètres en 2019). L'activité du groupe Air France suit la tendance de l'ensemble des compagnies : - 68,8 % pour les passagers-kilomètres et - 66,0 % pour les passagers. La société mère (respectivement 92 % des passagers-kilomètres et 88 % des passagers du groupe) enregistre des baisses similaires (- 67,9 % pour les passagers-kilomètres et - 62,6 % pour les passagers). Le constat est identique pour la filiale Transavia France.

La baisse dans les compagnies françaises, hors groupe Air France, est à peine moins prononcée : - 59,9 % pour les passagers-kilomètres et - 59,4 % pour les passagers.

Parmi les huit compagnies (hors groupe Air France) qui dépassent le demi-milliard de passagers-kilomètres, Air Caraïbes affiche 5,2 milliards de passagers-kms (- 43,3 %) et 914 milliers de passagers (- 45,2 %), soient les moins fortes baisses avec Air Corsica. À l'inverse, Level (Openskies) enregistre les plus fortes diminutions (- 68,2 % pour les passagers-kilomètres et - 69,9 % pour les passagers).

Figure B2.9-2 Activités des principales compagnies aériennes françaises en 2019

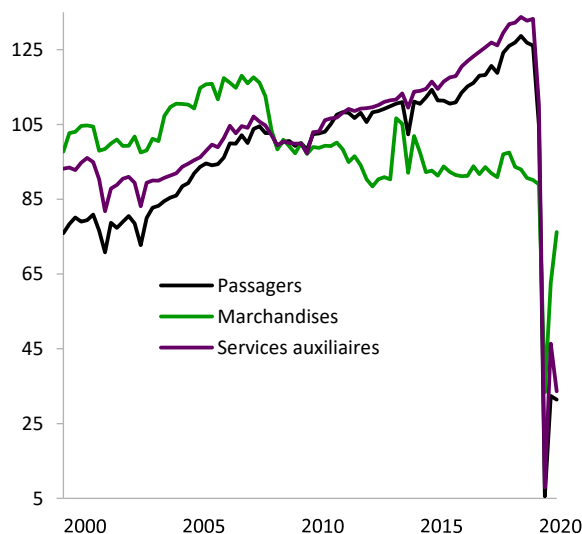
Passagers-km en millions,
Passagers en milliers, évolution en %

Compagnies françaises	Passagers-km		Passagers	
	2020	2020/2019	2020	2020/2019
Groupe Air France :	52 145	- 68,8	20 286	- 66,0
AIR FRANCE	48 078	- 67,9	17 772	- 62,6
TRANSAVIA FRANCE	4 068	- 65,9	2 514	- 65,0
AIR CARAIBES	5 239	- 43,3	914	- 45,2
CORSAIR	3 704	- 56,9	516	- 57,9
AIR AUSTRAL	2 829	- 51,5	486	- 60,8
FRENCH BEE	2 253	- 47,3	229	- 46,4
AIR TAHITI NUI	1 315	- 60,9	129	- 67,5
LEVEL (OPENSKIES)	758	- 68,2	111	- 69,9
AIR CORSICA	677	- 43,9	1 152	- 41,6
AIRCALIN	593	- 66,2	148	- 66,5
Autres Compagnies	611	- 92,6	1 300	- 71,4
Total	70 123	- 66,9	25 272	- 64,8

Source : DGAC, formulaires de trafic de la métropole et de l'outre-mer

Figure B2.9-3 Indices d'activité des services de transports aériens

En indice base 100 au 1^{er} trimestre 2010



Données corrigées des variations saisonnières
Source : SDES

L'activité du transport aérien de passagers, mesurée par l'Indice d'activité des services de transport (IAST) aérien de passagers, s'effondre en 2020 (- 78,2 %) (figure B2.9-3). Dans les services auxiliaires de transports aériens, la chute est presque aussi importante (- 74,3 %).

IMPORTANTÉ DÉGRADATION DU COMPTE CONSOLIDÉ DU GROUPE AIR FRANCE-KLM EN 2020

Le chiffre d'affaires de l'ensemble du groupe Air France-KLM sur l'exercice 2020 est de 11,1 milliards d'euros (figure B2.9-4), en net recul par rapport à l'année précédente (- 59,2 %) à cause de la situation sanitaire. Cette chute se répercute sur l'ensemble du compte du groupe : le résultat d'exploitation courant consolidé passe de 1,1 milliard d'euros en 2019 à - 4,5 milliards d'euros en 2020 malgré la baisse des charges. Le résultat des activités opérationnelles diminue encore plus : ce recul s'explique par la forte hausse des charges de restructuration pour Air France, KLM et HOP!, qui s'élèvent à 822 millions d'euros (contre 36 millions d'euros en 2019) et par la poursuite du retrait des A380, A340, CRJ et des Boeing 747 de la flotte du groupe entamé en 2019 (672 millions d'euros en 2020 contre 126 millions d'euros sur l'exercice 2019 comptabilisés en « autres produits et charges non-courants »). En fin de compte, le résultat net du groupe Air France-KLM passe de 293 millions d'euros en 2019 à - 7,1 milliards d'euros en 2020.

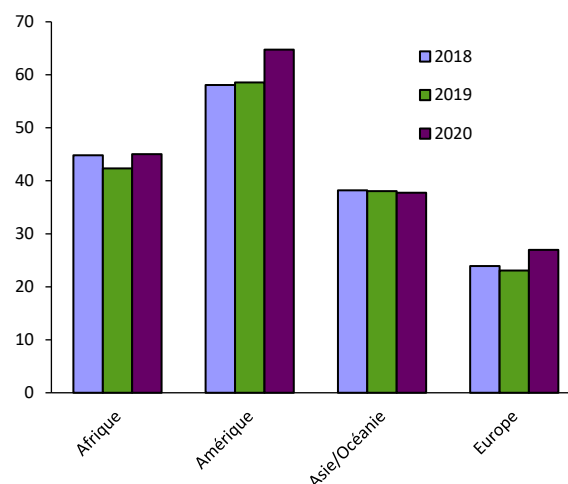
Figure B2.9-4 **Compte de résultat consolidé du groupe Air France-KLM**

Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %

	Niveau 2020	Évolution annuelle 2020
Chiffre d'affaires	11 088	- 59,2
Produits des activités ordinaires	11 088	- 59,2
BAIIDA *	- 1 689	- 140,9
Résultat d'exploitation courant	- 4 548	- 498,6
Résultat des activités opérationnelles	- 6 000	- 694,1
Résultat avant impôts des entreprises intégrées	- 6 928	- 2 102,3
Résultat net des entreprises intégrées	- 7 025	- 2 701,9
Résultat net des activités poursuivies	-	-
Résultat net	- 7 083	- 2 517,4

* BAIIDA (Bénéfice Avant Intérêts, Impôts, Dépréciation et Amortissement) (en anglais, EBITDA (Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization)) : en excluant du résultat d'exploitation courant la principale ligne n'ayant pas de contrepartie en trésorerie (« Amortissements, dépréciations et provisions »), l'EBITDA correspond à un indicateur reflétant de façon simple le niveau de trésorerie généré par les opérations courantes.
Source : Air France-KLM

Figure B2.9-5 **Parts de marché des compagnies françaises (sur l'ensemble des compagnies) pour les grands faisceaux depuis la métropole**
En % des passagers transportés



Source : DGAC

LA PART DES COMPAGNIES FRANÇAISES SUR LES FAISCEAUX ÉTRANGERS AUGMENTE EN 2020

En 2020, dans le contexte de restrictions de vols variables selon les pays la part des compagnies françaises sur l'ensemble des faisceaux internationaux (à partir de la métropole) augmente (+ 3,5 points) pour la première fois depuis 2012. Cette part atteint 34,5 % soit son plus haut niveau depuis 2014 inclus. Ce regain est effectif sur tous les grands faisceaux hormis celui de l'Asie/Océanie (- 0,3 point) : la plus grande progression concerne l'Amérique avec 6,2 points en plus (figure B2.9-5).

B3.1 Sociétés d'autoroutes concédées

Dans un contexte de forte baisse des déplacements liés à la crise sanitaire, les sociétés d'autoroutes concédées affichent en 2020 un chiffre d'affaires en baisse pour la première fois depuis le début des années 2000 (- 17,8 % par rapport à 2019, avec 8,9 milliards d'euros). Le chiffre d'affaires est constitué à 97,8 % des recettes des péages. Les investissements décroissent en 2020 (- 3,1 %) après deux années de hausse. Les emprunts et dettes financières diminuent (- 4,5 %) pour la quatrième année consécutive.

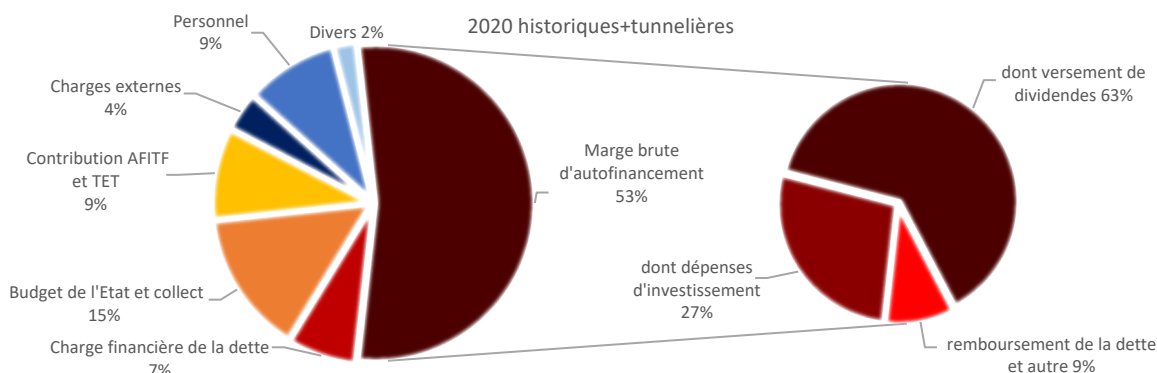
Un contrat de concession autoroutière est un contrat par le biais duquel l'État confie à une société concessionnaire d'autoroute les missions de financer, de concevoir, de construire et d'exploiter un réseau d'autoroutes. Ses ressources sont constituées des recettes des péages et, lorsque c'est nécessaire pour assurer l'équilibre économique de la concession, d'une contribution publique.

Les contrats de concession ont une durée de vie calculée pour que le produit des recettes s'équilibre avec les charges supportées par le concessionnaire durant la vie de la concession. Les ouvrages restent la propriété de l'État et les contrats prévoient à leur terme la remise des biens en bon état sans aucune soulte. En début de période, les sociétés concessionnaires recourent à des emprunts et à des capitaux propres apportés par leurs actionnaires pour pouvoir financer les travaux. À partir de la mise en service, les sociétés mobilisent le produit des péages pour couvrir, en premier lieu, les charges d'exploitation de l'autoroute puis pour rembourser la dette levée, et enfin pour commencer à rémunérer le capital.

Ainsi dans un schéma classique, si elles connaissent structurellement une première période déficitaire compte tenu de l'importance des charges financières qui doivent être remboursées, la rémunération versée et le remboursement de l'investissement des actionnaires croissent jusqu'au terme de la concession.

En 2020, pour les sociétés « récentes » (de moins de quinze ans), la charge financière de la dette s'élève à 152 millions d'euros soit 36 % de leurs ressources (figure B3.1-2) tandis que ce ratio tombe à seulement 7 % pour les sociétés « historiques » (figure B3.1-1), qui s'approchent de leur terme. Pour ces dernières, le versement de dividendes représente 34 % de leurs ressources (chiffres d'affaires, autres produits d'exploitations, dividendes perçus, résultat financier et résultat exceptionnel) soit 63 % de la marge brute d'autofinancement. Leurs dépenses pour le budget de l'État et des collectivités locales (impôts directs et indirects, hors TVA) compte pour 15 % et la contribution AFITF et TET pour 9 %.

Figure B3.1-1 Utilisation des ressources des sociétés concessionnaires historiques
En %



Sociétés historiques : ASF, Escota, Cofiroute, APRR, Area, Sanef, SAPN, ATMB, SFTRF

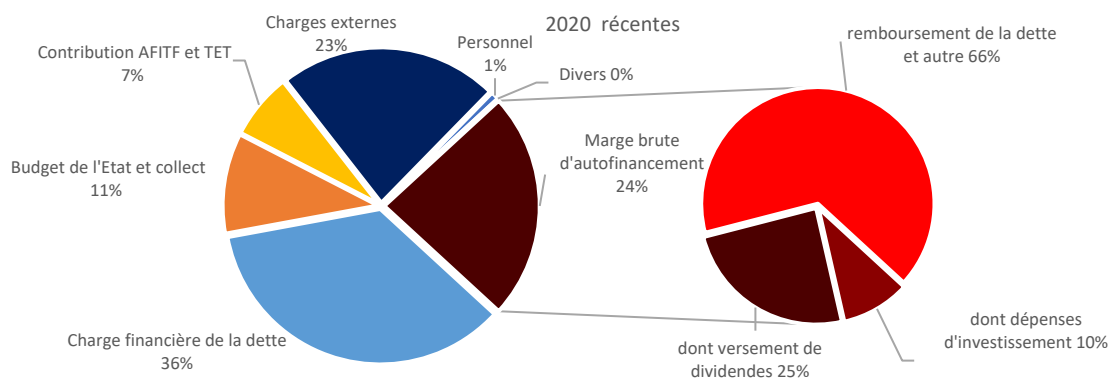
Note : les pourcentages sont calculés par rapport aux ressources des concessionnaires (chiffres d'affaires, autres produits d'exploitations, dividendes perçus, résultat financier et résultat exceptionnel) et arrondis, la somme des pourcentages peut donc légèrement différer de 100.

Note de lecture : la marge brute d'autofinancement se répartit pour 63 % en versement de dividendes, 27 % en dépenses d'investissement et 9 % en remboursement de la dette et autre (aux arrondis près).

Source : DGITM

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B3.1-2 **Utilisation des ressources des sociétés concessionnaires récentes**
En %



Sociétés récentes : Alis, Alicorne, Adelaç, CEVM, Aliénor, Arcour, Atlantes et Albea.

Note : les pourcentages sont calculés par rapport aux ressources des concessionnaires (chiffres d'affaires, autres produits d'exploitations, dividendes perçus, résultat financier et résultat exceptionnel) et arrondis, la somme des pourcentages peut donc légèrement différer de 100.

Note de lecture : la marge brute d'autofinancement se répartit pour 66 % en remboursement de la dette et autre, pour 25 % en versement de dividendes et 10 % en dépenses d'investissement (aux arrondis près).

Source : DGITM

LE CHIFFRE D'AFFAIRES DES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES DIMINUE NETTEMENT SUITE À LA PANDÉMIE

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 8,9 milliards d'euros (donnée provisoire), en nette diminution en 2020 (- 17,8 %) en raison de la crise sanitaire et des mesures de restrictions des déplacements pour réduire l'impact de l'épidémie de Covid-19. Il est constitué à 97,8 % des recettes des péages (figure B3.1-3).

Figure B3.1-3 **Comptes des sociétés d'autoroutes concédées**

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/ 2015
Effectif salarié	11 833	- 2,8	- 1,7	- 2,2	- 2,3
Chiffres d'affaires	8 853	2,9	4,0	- 17,8	- 1,0
dont péages	8 654	3,0	3,8	- 17,6	- 0,9
Consommations intermédiaires (CI)	1 151	7,1	2,8	- 1,7	1,8
≈ « Valeur ajoutée » (= CA - CI)	7 702	2,6	4,1	- 19,9	- 1,3
Charges de personnel	794	2,0	- 2,2	- 4,0	- 1,5
Impôts, taxes et versements assimilés	846	0,8	1,0	- 22,0	- 1,2
EBE	6 160	4,2	4,5	- 21,8	- 1,0
Dotations	2 016	6,4	0,5	0,7	1,6
Produits financiers	710	32,1	- 15,0	- 5,0	- 7,0
Charges financières	956	- 13,4	- 15,6	9,1	- 8,2
Capacité d'autofinancement	5 026	11,9	8,7	- 17,9	1,1
Investissements	1 352	25,8	0,7	- 3,1	0,7
Emprunts et dettes financières au 31/12	32 132	- 5,7	- 1,2	- 4,5	- 2,0

Note : (p) provisoire

Source : DGITM

partie B : entreprises françaises de transport

Malgré la légère baisse des consommations intermédiaires (- 1,7 %), pour la première fois depuis 2016, la valeur ajoutée baisse fortement (- 19,9 %) après onze années consécutives de hausse. Les charges de personnel diminuent en 2020 (- 4,0 %), sous l'effet notamment de la baisse des effectifs salariés (- 2,2 %) tendancielle en recul depuis 2007. L'excédent brut d'exploitation chute de 21,8 % Après deux années de hausse, les investissements repartent à la baisse en 2020 (- 3,1 %). Les emprunts et dettes financières au 31 décembre diminuent (- 4,5 %) pour la quatrième année consécutive et s'établissent à 32,1 milliards d'euros soit l'équivalent de 3,6 années de chiffre d'affaires.

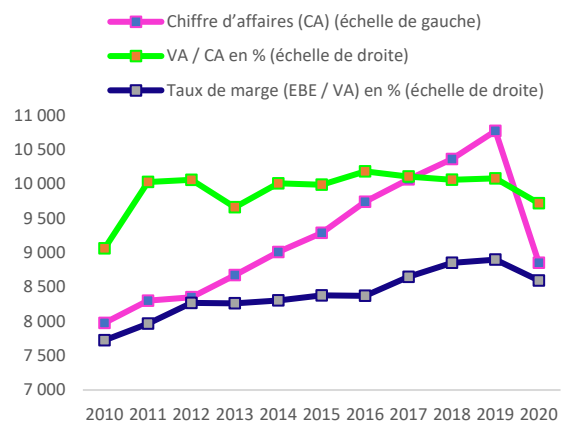
2015-2020 : CHIFFRE D'AFFAIRES ET EFFECTIFS SALARIÉS EN BAISSÉ

Entre 2015 et 2020, le chiffre d'affaires a décliné en moyenne annuelle (- 1,0 %) du fait de la forte baisse de 2020 alors qu'il avait progressé les quatre premières années de la période quinquennale (*figure B3.1-4*).

Les effectifs salariés (*figure B3.1-5*) ont régulièrement diminué sur la période 2015 à 2020 (- 2,3 %) plus fortement que les charges de personnel (- 1,5 %).

Figure B3.1-4 **Évolution du chiffre d'affaires et des ratios comptables**

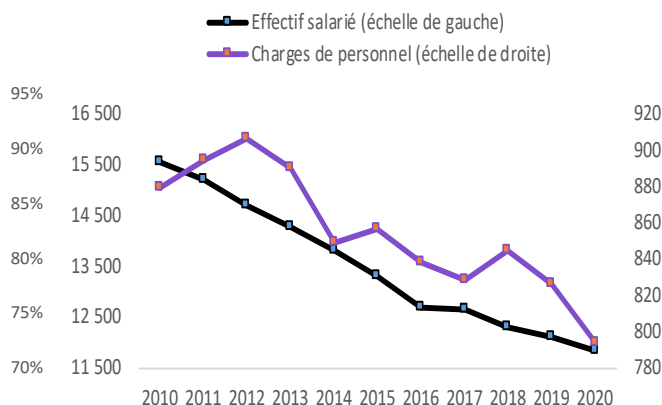
Niveau du CA en millions d'euros, taux en %



Données 2020 provisoires
Source : DGITM

Figure B3.1-5 **Évolution des effectifs salariés et des charges de personnel**

Charges de personnel en millions d'euros, effectif en personnes



Données 2020 provisoires
Source : DGITM

B3.2 Aéroports de Paris

Aéroports de Paris (ADP) est la principale entreprise de services auxiliaires aériens. En 2020, son chiffre d'affaires se réduit de plus de moitié par rapport à 2019, pour s'établir à près de 1,5 milliard d'euros, suite à la crise sanitaire. Tous les soldes intermédiaires de gestion sont en baisse. Avec 689 millions d'euros, les investissements diminuent d'un tiers pour atteindre un niveau plus bas que celui de 2006. La dette financière à moyen et long termes augmente très fortement (+ 73 % par rapport à 2019).

Aéroports de Paris gère trois plates-formes franciliennes (Paris-Charles de Gaulle à Roissy, Paris-Orly et Paris-Le Bourget) et détient et gère dix aérodromes civils. En termes de fréquentation, Paris-Charles de Gaulle est le 21^e aéroport mondial en 2020 (2^e européen derrière Istanbul Havalimani mais devant London Heathrow) avec 22,3 millions de passagers (76,2 millions en 2019). Paris-Orly enregistre 10,8 millions de passagers en 2020 (31,9 millions en 2019).

LE CHIFFRE D'AFFAIRES D'ADP DIMINUE DE PLUS DE MOITIÉ EN 2020

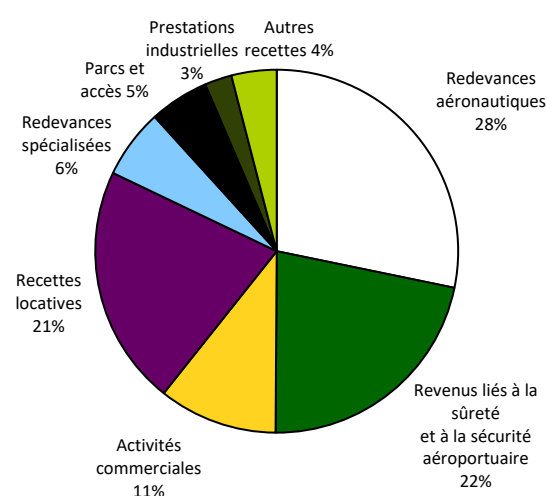
Le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris chute fortement en 2020 (- 51,3 % par rapport à 2019) et s'établit à 1 491 millions d'euros (figure B3.2-1). Les restrictions très importantes de déplacement et notamment l'interruption du trafic commercial à Paris-Orly entre le 1^{er} avril et le 26 juin 2020 suite à la crise sanitaire ont entraîné une chute des redevances aéronautiques (- 739 millions d'euros) qui représentent 28 % du chiffre d'affaires d'ADP (figure B3.2-2). Les revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire (versés par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et financés par l'intermédiaire de la taxe d'aéroport prélevée auprès des compagnies aériennes) ont aussi beaucoup diminué (- 156 millions d'euros) (figure B3.2-3). La baisse du trafic et la fermeture de terminaux ont entraîné aussi une réduction du produit des redevances spécialisées des activités aéronautiques (- 174 millions d'euros) qui concerne en particulier les redevances aux personnes handicapées et à mobilité réduite (PHMR), les banques d'enregistrement et les tri-bagages. Dès la mi-mars 2020, la mise en place des mesures sanitaires, les périodes de confinement et les restrictions des commerces autorisés affectent défavorablement les activités commerciales (- 338 millions d'euros) et particulièrement les boutiques en zone côté piste (- 243 millions d'euros) et les bars et restaurants (- 36 millions d'euros).

Figure B3.2-1 Les comptes d'Aéroports de Paris
Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2019
Chiffre d'affaires	1 491	4,9	3,6	- 51,3	- 11,4
Consommations intermédiaires	628	2,6	5,7	- 30,5	- 4,3
Valeur ajoutée brute	904	6,0	2,4	- 59,3	- 14,7
Charges de personnel	483	- 0,7	1,7	- 19,0	- 3,9
Impôts, taxes	223	7,3	9,4	- 23,1	- 0,6
Excédent brut d'exploitation	199	9,0	1,3	- 85,1	- 30,0
Charges financières	686	2,6	6,5	315,8	34,5
Capacité d'autofinancement (CAF)	- 725	6,5	2,7	- 170,9	- 197,5
Investissements	689	16,9	9,9	- 33,0	6,1
Dette financière moyen et long termes	8 537	1,9	2,4	72,8	14,3

Source : ADP

Figure B3.2-2 Répartition du chiffre d'affaires d'ADP en 2020
En %

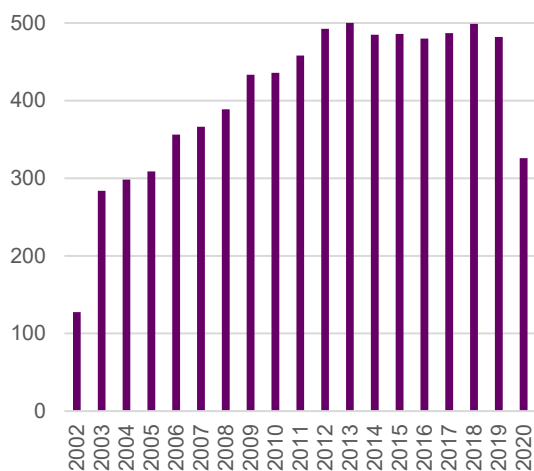


Source : ADP

LES COMPTES SE DÉGRADENT FORTEMENT

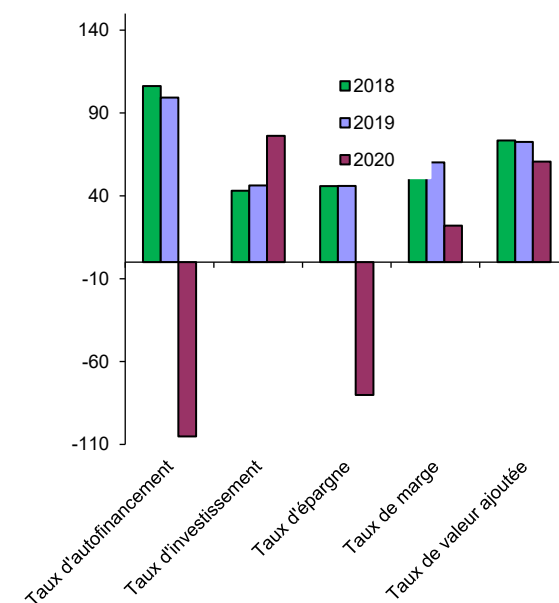
En 2020, les consommations intermédiaires (CI) sont en nette diminution (- 30,5 %) : elles s'élèvent à 628 millions d'euros (*figure B3.2-1*) contre 903 millions d'euros l'année précédente. Le poste de CI qui se contracte le plus est celui de la sous-traitance (- 192 millions d'euros). Les achats consommés baissent également (- 43 millions d'euros) sous l'effet de la diminution des charges relatives aux prestations réalisées pour le compte de la Société du Grand Paris (- 27 millions d'euros) et des achats de fournitures. Le poste d'entretien et réparation se réduit (- 29 millions d'euros) sous l'effet principalement des fermetures d'infrastructures. Malgré la contraction des CI, la valeur ajoutée brute (VAb) diminue fortement (- 59,3 %) pour atteindre 904 millions d'euros et le taux de valeur ajoutée (VAb / CA) se réduit nettement (- 11,9 points) (*figure B3.2-4*). Les charges de personnel se contractent (- 19,0 %) suite à la mise en place de l'activité partielle depuis le 23 mars 2020. Les impôts et taxes (taxes foncières, contribution économique territoriale - CET) diminuent sensiblement (- 23,1 %). En particulier, les taxes non récupérables sur prestations de sûreté se réduisent et les impôts assis sur les rémunérations fléchissent en corrélation avec la diminution des charges de personnel. Malgré ces baisses, l'excédent brut d'exploitation (EBE) s'effondre (- 85,1 %) pour s'établir à 199 millions d'euros en 2020. Le taux de marge recule ainsi fortement (- 38,2 points) pour atteindre 22 %. La capacité d'autofinancement (CAF) est négative pour la première fois du millénaire (- 725 millions d'euros), les charges financières passant de 165 millions d'euros en 2019 à 686 millions d'euros en 2020.

Figure B3.2-3 Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire
En millions d'euros



Source : ADP

Figure B3.2-4 Les ratios financiers d'ADP
En %



Source : ADP

DIMINUTION D'UN TIERS DES INVESTISSEMENTS D'ADP

Les investissements chutent (- 33,0 %) pour la première fois depuis 2014 et s'élèvent à 689 millions d'euros en 2020.

Concernant l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, les investissements portent principalement sur la rénovation du terminal 2B et sa jonction avec le terminal 2D, l'achat d'équipements d'inspection des bagages de soute au standard 3 lié à la réglementation européenne, la construction de la jonction de satellites internationaux du terminal 1, l'extension des aires India, la construction d'un trieur bagages en correspondance sous le hall M de CDG 2 (TBS4), les frais d'études liés aux travaux de réaménagement de la plate-forme CDG, les travaux préparatoires à la construction du CDG Express.

Sur l'aéroport de Paris-Orly, les investissements se concentrent sur la mise en conformité réglementaire du tri bagages Est d'Orly 4, la reconfiguration des contrôles sûreté au départ international d'Orly 4 et la restructuration de la zone de commerces associée, les travaux en prévision de la construction de la future gare du Grand Paris, la création d'une nouvelle zone commerciale en zone départ international à Orly 4, l'achat d'équipements d'inspection des bagages de soute au standard 3 lié à la réglementation européenne, la fin des travaux de rénovation de la piste 3.

Aéroports de Paris réalise des investissements pour ses fonctions support et sur des projets communs aux plates-formes notamment informatiques.

Avec l'augmentation des échéances à long terme (plus de cinq ans), la dette financière à moyen et long termes d'ADP augmente fortement (+ 72,8 % en 2020) et atteint 8,5 milliards d'euros. En effet, en 2020, Aéroports de Paris SA a émis deux emprunts obligataires de 2,5 milliards d'euros et de 1,5 milliard d'euros.

En 2020, ADP a versé 69 millions d'euros de dividendes (contre 366 millions d'euros en 2019) soit 0,70 euro par action.

B3.3 Grands ports sous tutelle de l'État

Alors que la situation économique des grands ports sous tutelle de l'État français s'était améliorée en 2019, l'activité régresse en 2020 suite à la crise sanitaire. Ainsi la production, la valeur ajoutée brute et l'excédent brut d'exploitation sont en net recul et la capacité d'autofinancement suit la même tendance. Néanmoins ces conditions défavorables n'empêchent pas une progression des investissements (+ 4,4 %) et la poursuite, pour la quatrième année de suite, de l'allègement de la dette financière (- 4,6 %).

EN 2020, LA PRODUCTION REÇULE

En 2020, la crise sanitaire entraîne un net fléchissement de la production des comptes des grands ports sous tutelle de l'État de métropole et d'outre-mer (818 millions d'euros, soit - 8,9 %) après la hausse de 2019 (+ 3,2 %). Les quatre ports d'outre-mer contribuent pour près d'un sixième à cette production. Malgré la baisse des consommations intermédiaires (- 7,6 %), la valeur ajoutée brute se replie nettement (- 9,3 %) de même que l'excédent brut d'exploitation (EBE) (- 20,3 %) après trois années de hausse. La baisse de la capacité d'autofinancement (CAF) s'accroît (- 31,7 % en 2020 après - 4,7 % en 2019). Malgré la crise, les investissements progressent (+ 4,4 %) et la dette financière continue de se réduire (- 4,6 %).

Figure B3.3-1 Comptes des grands ports sous tutelle de l'État

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2020	Évolution		
		2018	2019	2020
Production	818	- 3,9	3,2	- 8,9
Consommations intermédiaires	223	- 11,1	3,9	- 7,6
Valeur ajoutée brute	595	- 0,9	3,0	- 9,3
Subventions d'exploitation	93	16,0	20,7	- 11,6
Charges de personnel	386	- 6,5	2,4	- 0,1
Excédent brut d'exploitation	287	12,1	8,1	- 20,3
Charges financières	15	- 18,5	4,5	- 33,2
Capacité d'autofinancement	180	0,4	- 4,7	- 31,7
Investissements	252	10,3	- 19,9	4,4
Dette financière	618	- 7,4	- 9,0	- 4,6

Source : DGITM

Champ retenu pour les grands ports sous tutelle de l'État

13 ports sont retenus

a) 11 grands ports maritimes de l'État : 7 en métropole (Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes, Rouen, La Rochelle, Bordeaux) et 4 dans les Dom (Guadeloupe, Martinique, Guyane, Réunion) ;

b) 2 grands ports fluviaux de l'État : Port autonome de Paris, Port autonome de Strasbourg.

En particulier sont exclus du champ :

- le grand port de Boulogne Calais, 4^e port français en tonnage derrière Marseille, Le Havre et Dunkerque, car il n'est pas sous tutelle de l'État puisqu'il est géré par la Société d'exploitation des ports du détroit (SEPD) dans le cadre d'une délégation de service public confiée par la région des Hauts-de-France, propriétaire du port ;

- le port d'intérêt national de Saint-Pierre-et-Miquelon bien que sous tutelle de l'État.

Grand port maritime (GPM) de l'État

Statut créé lors de la réforme portuaire de 2008 et qui succède à la notion de port autonome. Ce type de port correspond aux plus grands ports français sous tutelle de l'État

(Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère de la Transition écologique).

Fusion des ports de l'axe Seine

Le gouvernement a décidé en novembre 2018 de fusionner les ports de Paris, Rouen et Le Havre en un établissement public unique opérationnel (HAROPA) créé par ordonnance le 1^{er} juin 2021.

B3.4 Gestionnaires d'infrastructures ferrées

SNCF Réseau, société qui dépend du groupe SNCF, assure l'ingénierie, l'exploitation y compris commerciale et l'entretien du réseau ferré français. En 2020, les redevances d'infrastructures perçues par SNCF Réseau s'élèvent à 4,8 milliards d'euros, en baisse de 16,1 % en 2020 par rapport à 2019. La Société du Grand Paris (SGP) a, quant à elle, la charge de la mise en place du Grand Paris Express. Ses produits de fonctionnement ont augmenté en 2020 de 15,3 %.

L'ACTIVITÉ DE SNCF RÉSEAU FORTEMENT IMPACTÉE PAR LA CRISE SANITAIRE

Jusqu'au 31 décembre 2019, SNCF Réseau était l'un des trois établissements publics à caractère industriel et commercial (Epic) composant le groupe SNCF, avec SNCF Mobilités et SNCF. Depuis le 1^{er} janvier 2020, ces Epic ont disparu au profit de cinq sociétés dont SNCF Réseau. Celle-ci est responsable de la sécurité des lignes et garantit l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients : 29 entreprises ferroviaires titulaires d'une licence et d'un certificat de sécurité unique qui peuvent circuler sur le réseau et neuf entreprises « candidats autorisés » qui ne peuvent pas circuler sur le réseau, et qui réservent uniquement des sillons qu'elles confient à l'entreprise ferroviaire de leur choix pour la circulation. Les subventions publiques destinées à SNCF Réseau sont décrites dans la *fiche A5.2 de ce bilan*.

En 2020, la crise sanitaire du Covid-19 a eu un fort impact sur l'activité du groupe SNCF Réseau. Du fait des règles de sécurité sanitaire drastiques et des deux épisodes de confinement au printemps et en automne qui ont duré plusieurs mois, le chiffre d'affaires de SNCF Réseau, de 6,7 milliards d'euros, est en baisse de 13 % par rapport à l'année précédente. Les redevances d'infrastructures ont baissé de 16,1 % par rapport à 2019 pour atteindre 4,8 milliards d'euros, avec notamment l'arrêt complet de la circulation (voyageurs et fret) durant le premier confinement du printemps 2020.

La baisse d'activité a permis au groupe de réaliser des économies notamment sur les éléments variables de salaires (travail de nuit, heures supplémentaires...) ainsi que sur les travaux de maintenance et les chantiers, impactés par les décalages de calendrier. Les charges d'exploitations ont ainsi diminué de 0,6 % en 2020 par rapport à 2019 pour atteindre 12,7 milliards d'euros.

Pour compenser les impacts de la crise, l'État, au titre de son plan de relance, s'est engagé à apporter une aide de 4,0 milliards d'euros sous forme de fonds de concours. Un premier montant de 1,6 milliards d'euros a été versé le 23 février 2021 par l'État à SNCF Réseau.

Fin 2020, la dette à long terme de SNCF Réseau s'élève à 25,4 milliards d'euros, en baisse de 51,5 % par rapport à fin 2019. Au 1^{er} janvier 2020, l'État, conformément aux annonces du premier Ministre en mai 2018, a procédé à une reprise de la dette à hauteur de 25 milliards d'euros (*figure B3.4-1*).

LA MONTÉE EN PUISSANCE DU PROJET DU GRAND PARIS

La Société du Grand Paris est un établissement public industriel et commercial (Epic) détenu par l'État. Sa mission est de concevoir, développer et financer le Grand Paris Express et contribuer à la modernisation du réseau francilien existant.

Malgré la crise sanitaire, les activités de la SGP se sont maintenues à un rythme soutenu. Ainsi, au 31 décembre 2020, les investissements cumulés depuis le début du projet du Grand Paris Express se sont élevés à 8,8 milliards d'euros.

L'exercice 2020 est déficitaire avec une perte de 144,8 millions d'euros (après un déficit de 39,3 millions d'euros en 2019). Les dépenses de fonctionnement augmentent de 22,6 % en 2020, dues, entre autres, à une forte augmentation des effectifs afin de faire face à la montée en puissance du projet du Grand Paris. En parallèle, les produits de fonctionnement continuent de croître en 2020 (+ 15,3 % après + 22,4 % en 2019) (*figure B3.4-2*).

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B3.4-1 **Les comptes de SNCF Réseau**
Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Produits d'exploitation	12 380	2,5	7,5	- 7,8	6,2
dont redevances d'infrastructure	4 842	- 3,0	2,9	- 16,1	- 3,6
dont contribution de l'État aux charges d'infrastructures	542	24,2	200,6	9,9	48,1
Charges d'exploitation	12 667	6,7	6,5	- 0,6	8,8
dont production immobilisée	4 844	7,2	12,6	- 7,6	19,5
dont dotation aux amortissements	- 2 083	- 15,4	1,1	- 5,7	- 3,1
dont charges de personnel	3 428	- 1,5	- 1,2	- 1,8	7,8
Résultat d'exploitation	- 287	- 46,0	30,8	- 142,5	- 180,1
Résultat financier	- 718	- 4,1	- 11,5	56,6	13,0
Résultat net de l'exercice	- 907	n.s.	78,5	-	38,2
Capacité d'autofinancement	871	- 17,4	14,2	- 51,1	- 15,7
Investissements réseau	5 204	3,2	4,0	1,2	4,2
Dette à long terme au 31/12	25 365	2,1	8,4	- 51,5	- 9,0

n.s. : non significatif.

Source : SNCF Réseau

Figure B3.4-2 **Les comptes de la SGP**
Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles		
		2018	2019	2020
Produits de fonctionnement	878,3	10,7	22,4	15,3
Produits financiers	12,4	n.s.	- 23,3	907,2
Charges de fonctionnement	391,5	130,2	- 17,8	22,6
dont charges de personnel	65,0	7,1	41,6	73,3
dont consommation de marchandises et d'approvisionnement	210,0	- 1,2	65,7	79,9
dont dotation aux amortissements	9,7	49,0	- 79,1	650,1
dont autres charges	106,8	316,2	- 42,6	- 34,8
Charges d'intervention	508,3	18,4	- 12,4	23,9
Charges financières	135,6	698,0	180,9	86,3
Résultats d'activité	- 144,8	n.s.	84,8	- 268,7
Dettes	17 393	166,5	88,7	179,0

n. s. : non significatif.

Source : rapports financiers de la SGP

B3.5 Gestionnaires d'infrastructures fluviales

Voies navigables de France (VNF) est un établissement public administratif (Épa) depuis 2013, en charge de la gestion de la majorité du réseau des voies navigables de France. En 2020, le chiffre d'affaires de VNF diminue de 5,2 % pour s'établir à 171,0 millions d'euros.

La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) est un établissement public local mis en place en 2017, en charge de la réalisation de l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen. Le Canal Seine-Nord Europe, actuellement en phase de construction, génère principalement des dépenses d'investissements et de consommations intermédiaires.

LE CHIFFRE D'AFFAIRES DE VNF BAISSÉ POUR LA DEUXIÈME ANNÉE CONSÉCUTIVE

Créé en 1991, Voies navigables de France (VNF) est depuis 2013 un établissement public à caractère administratif (Épa). Il est gestionnaire des voies navigables, des ports fluviaux et des autres dépendances du domaine public fluvial et dont la tutelle de l'État est exercée par la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère de la Transition écologique.

En 2020, le chiffre d'affaires de VNF (171,0 millions d'euros) baisse sensiblement après un léger repli en 2019 (- 5,2 % en 2020 après - 0,6 % en 2019). Depuis 2015, il recule en moyenne de - 1,6 % par an. En 2020, malgré une baisse favorable des consommations intermédiaires (- 2,4 %), la valeur ajoutée diminue de 6,5 %. La diminution des charges de personnel et la forte hausse des subventions d'exploitations de VNF (voir fiche A5.2) limitent la chute de l'excédent brut d'exploitation (- 7,2 % en 2020 après + 11,8 % en 2019).

Les investissements de VNF, à hauteur de 269,5 millions d'euros en 2020, dont 220 millions d'euros pour entretenir et moderniser ses infrastructures, progressent fortement (+ 90,0 % par rapport à 2019) (figure B3.5-1).

Figure B3.5-1 Les comptes de VNF
Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Chiffre d'affaires	171,0	0,2	-0,6	-5,2	-1,6
Consommations intermédiaires	98,8	9,3	-1,7	-2,4	1,8
Valeur ajoutée (hors subventions d'exploitation)	80,9	-7,6	2,1	-6,5	-3,9
Charges de personnel	232,5	-1,3	-1,1	-0,6	-0,2
Impôts et taxes	18,3	1,8	-2,9	-0,8	-0,1
Excédent brut d'exploitation	86,0	2,2	11,8	-7,2	-1,6
Charges financières	17,0	49,1	31,0	35,3	147,5
Capacité d'autofinancement	65,9	3,7	11,0	-18,6	-5,5
Investissements	269,5	695,5	-31,5	90,9	10,4
Dette MLT au 31-12	0,4	-32,6	-40,0	-1,1	-22,5

Source : VNF

Figure B3.5-1 Les comptes de VNF
Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2020	Évolution annuelle	
		2019	2020
Chiffre d'affaires	0,03	0,0	0,0
Consommations intermédiaires	2,35	-35,5	11,4
Valeur ajoutée	4,53	43,3	47,1
Charges de personnel	3,99	44,4	53,5
Impôts et taxes	0,31	64,3	34,8
Excédent brut d'exploitation	0,18	19,0	-28,0
Charges financières	0,00	-86,5	n. s.
Capacité d'autofinancement	0,16	-11,1	0,0
Investissements	37,06	5,6	72,8
Dette MLT au 31-12	0,00	n. s.	n. s.

n. s. : non significatif.
Source : VNF

partie B : entreprises françaises de transport

La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) était jusqu'au 31 mars 2020 un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), créé le 1^{er} mai 2017 par l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 et placé sous la tutelle du ministre chargé des transports. Le 1^{er} avril 2020, la SCSNE est devenue un établissement public local. Elle a pour mission principale de réaliser l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, dénommée « Canal Seine-Nord Europe ». Un partage de moyens en termes de comptabilité, de ressources humaines et de moyens logistiques est réalisé avec VNF.

En 2020, le chiffre d'affaires de la SCSNE s'élève à 0,03 million d'euros et baisse de 6,1 % par rapport à 2019. Les investissements, à hauteur de 37,1 millions d'euros en 2020, progressent fortement (+ 72,8 % par rapport à 2019) en raison notamment d'acquisitions foncières et d'études de projet ou d'avant-projet. Les charges de personnel, de 4 millions d'euros en 2020, croissent fortement en raison de la montée en charge du projet Canal Seine-Nord Europe, projet débuté en 2017 et dont la mise en service est prévue en décembre 2028 (*figure B3.5-2*).

Nouvelle définition de l'entreprise

La statistique publique change de concept d'entreprises et adopte une définition économique des entreprises

<https://www.insee.fr/fr/information/4226820>

Depuis 2013, l'Insee prend en compte dans l'élaboration de ses statistiques annuelles d'entreprises, la définition de l'entreprise au sens économique. Cette démarche s'inscrit dans le cadre d'une part de la loi de modernisation de l'économie (LME) et d'autre part d'un règlement européen. Le décret d'application de la loi de modernisation de l'économie de 2008 (LME) relatif aux catégories d'entreprises définit l'entreprise comme « la plus petite combinaison d'unités légales qui constitue une unité organisationnelle de production de biens et de services jouissant d'une certaine autonomie de décision, notamment pour l'affectation de ses ressources courantes », reprenant ainsi les termes du règlement européen n°696/93, adopté en 1993 à la suite d'une réflexion menée à l'échelle européenne sur les unités statistiques. Il précise également qu'« une entreprise exerce une ou plusieurs activités dans un ou plusieurs lieu(x). Une entreprise peut correspondre à une seule unité légale ».

Une unité légale est une entité juridique identifiée par son numéro Siren, qui peut être un entrepreneur individuel ou une société exerçant une fonction de production indépendante.

Conformément aux engagements pris auprès d'Eurostat, à partir du millésime 2017, les données sur les caractéristiques comptables et financières des entreprises sont entièrement diffusées selon cette approche. Le poids respectif des différents secteurs d'activité ou des tailles d'unités se trouve ainsi modifié. Pour ce faire, les instituts de statistiques européens ont mis en œuvre une nouvelle technique dite de « profilage ». Il s'agit d'établir la liste des unités légales appartenant à un groupe qui composent une entreprise, pour délimiter le contour de l'entreprise au sens économique, puis de définir ses caractéristiques (chiffre d'affaires, valeur ajoutée, effectifs employés, activité principale exercée, etc.).

La définition économique des entreprises conduit à une nouvelle vision du secteur des transports et de l'entreposage

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/4987235/ENTFRA20.pdf>

La mise en œuvre de la définition économique des entreprises conduit à rattacher des unités légales des transports et de l'entreposage à des entreprises d'autres secteurs et à intégrer des unités légales ne relevant pas des transports et de l'entreposage à des entreprises des transports et de l'entreposage (effet de réallocation sectorielle). Au sein d'un groupe, les productions ou chiffre d'affaires de certaines unités légales peuvent se retrouver en partie dans les consommations intermédiaires d'autres unités légales du groupe. Cela conduit, pour l'entreprise profilée regroupant plusieurs unités légales reliées par ces flux, à une disparition de ces flux dans ses comptes (effet de consolidation des flux intra-groupe pour les variables dites « non additives »).

En 2018, 9 600 unités légales (UL) des transports et de l'entreposage appartiennent à un groupe. Parmi elles, 7 700 font partie d'entreprises des transports et de l'entreposage et 1 800 appartiennent à des entreprises d'autres secteurs. En 2018, 13 600 unités légales organisées en groupe appartiennent à une entreprise des transports et de l'entreposage. Parmi elles, 5 800 ne sont pas des unités légales des transports et de l'entreposage. Pour former l'ensemble des entreprises des transports et de l'entreposage, à ces 13 600 unités légales organisées en groupe s'ajoutent 131 400 sociétés ou entreprises individuelles indépendantes.

Chiffres clés et ratios des transports et de l'entreposage

En 2019, le secteur des transports et entreposage réalisent un chiffre d'affaires (CA) de 224 milliards d'euros et dégagent une valeur ajoutée brute (VAb) de 90 milliards d'euros. Leur poids dans l'ensemble des entreprises des secteurs principalement marchands non agricoles et non financiers est plus élevé en salariés en ETP (9 %), valeur ajoutée brute (7 %) et en investissements corporels (12 %) qu'en chiffre d'affaires (5 %) et en nombre d'entreprises (4 %). Ces chiffres mettent en évidence les principales caractéristiques du secteur : faibles consommations intermédiaires, activité capitalistique, entreprises de taille supérieure à la moyenne. Cette dernière particularité est liée au poids toujours dominant des grands opérateurs historiques (SNCF, La Poste, Air France).

partie C

Emplois et salaires

— Au 31 décembre 2020, le secteur des transports et de l'entreposage emploie plus de 1,4 million de salariés, soit 7,6 % des salariés du secteur privé hors intérim. Sur un an, dans le contexte de récession économique liée à la crise sanitaire, l'effectif salarié du secteur diminue de 0,8 %, baisse limitée par le dynamisme de l'emploi dans le transport routier de marchandises (+ 3,1 %) alors que l'emploi recule dans le transport de voyageurs (- 2,7 %). Après une chute inédite en début d'année, l'emploi intérimaire du secteur s'est ensuite redressé et s'établit à 115 000 salariés en fin d'année. En 2020, le recours massif à l'activité partielle fait baisser le salaire moyen par tête, particulièrement dans le transport de voyageurs (- 11,9 %) très affecté par la crise sanitaire et plus modérément dans le transport de marchandises, les activités logistiques d'entreposage et de manutention, et l'affrètement moins touchés. L'indemnisation du chômage partiel pendant la crise sanitaire compense en partie le recul du salaire moyen par tête. Sur le marché du travail, le nombre de demandeurs d'emploi dans les métiers du transport et de la logistique connaît une hausse inédite de 10,6 % entre fin 2019 et fin 2020.



partie C : emplois et salaires

EN 2020, L'EMPLOI SALARIÉ DU SECTEUR, PORTÉ PAR LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES, A MIEUX RÉSISTÉ À LA CRISE QUE L'ENSEMBLE DU SECTEUR PRIVÉ

Fin 2020, le secteur des transports et de l'entreposage emploie plus de 1,4 million de salariés, soit 7,6 % des effectifs salariés du secteur privé hors intérim (*figure C-1*). Les effets de la crise sanitaire liée au Covid-19 ont affecté l'emploi du secteur en 2020 (- 0,8 % par rapport à fin 2019, soit - 11 300 emplois sur un an), mais de façon moins marquée que dans l'ensemble du secteur privé (- 1,5 %). Entre 2015 et 2020, en moyenne annuelle, l'augmentation des effectifs du secteur (+ 0,8 %) est supérieure à celle observée dans l'ensemble du secteur privé (+ 0,6 %).

Durant la crise sanitaire, les salariés du transport de marchandises, en particulier les conducteurs de transport routier de marchandises (TRM) ont été en première ligne. Le TRM, plus gros employeur du secteur avec 410 000 salariés a ainsi continué de créer des emplois à un rythme soutenu en 2020 (+ 3,1 %, soit + 12 400 emplois). De même, l'emploi dans l'entreposage et la manutention s'accroît de 1 600 emplois (+ 1,2 %). Cette dernière activité demeure la plus dynamique du secteur des transports en termes de créations d'emplois depuis plusieurs années (*figure C-2*).

À l'inverse, entre fin 2019 et fin 2020, l'effectif salarié recule nettement dans le transport de voyageurs (- 2,7 %, - 12 900 emplois). L'emploi résiste dans le transport collectif urbain (+ 0,4 %, + 450 emplois) mais chute dans le transport aérien de passagers (- 6,2 %, - 3 700 emplois) et dans le transport routier de voyageurs (- 3,3 %, - 3 400 emplois).

Parmi les activités logistiques, les services auxiliaires de transport (hors infrastructure ferroviaire) perdent 2 100 emplois (- 3,3 %) et l'organisation du transport de fret cède 1 200 emplois (- 1,1 %).

Entre fin 2019 et fin 2020, l'emploi recule de 4,0 % dans les activités de poste et de courrier (- 9 200 emplois) et de 1,3 % dans le transport ferroviaire (- 1 900 emplois). Dans ces deux dernières activités, les effectifs salariés s'amenuisent de façon continue depuis plusieurs années.

Figure C-1 Effectifs salariés au 31 décembre

Niveau en milliers, évolutions en %, données CVS (au dernier trimestre de l'année), données arrêtées au 25 mars 2021

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015*
Transport principalement de voyageurs	464,9	0,0	0,9	- 2,7	- 0,3
Ferroviaire (y.c. fret, y.c. infrastructures SNCF)	153,0	- 2,2	- 1,7	- 1,3	- 1,8
Transport collectif urbain	108,3	1,1	3,2	0,4	1,3
Transport routier de voyageurs	100,6	2,0	1,6	- 3,3	0,1
Aérien	56,3	0,6	0,1	- 6,2	- 1,5
Maritime et fluvial	9,6	3,8	6,1	- 1,9	0,6
Autres transports de voyageurs	37,1	- 1,1	3,5	- 9,9	1,8
dont taxis et VTC	24,2	2,5	3,9	- 7,0	0,9
Transport de marchandises (hors ferroviaire)	425,8	3,3	2,9	3,0	2,9
Routier et services de déménagement	409,8	3,6	2,9	3,1	3,1
Par conduites	5,0	3,1	1,2	0,5	0,9
Aérien	3,2	- 26,1	6,8	0,4	- 4,9
Maritime et fluvial	7,9	1,0	3,3	1,4	- 0,2
Autres services de transport	301,6	3,9	2,4	- 0,6	2,2
Entreposage et manutention	126,8	4,8	2,5	1,2	3,6
Exploitation des infrastructures (hors infrastructures SNCF)	63,6	1,4	0,4	- 3,3	- 0,4
Organisation du transport de fret	111,2	4,4	3,6	- 1,1	2,4
dont messagerie et fret express	38,7	4,9	1,7	- 0,7	0,1
Activités de poste et de courrier	221,3	- 2,0	- 3,1	- 4,0	- 2,3
Transports et entreposage (hors intérim)	1 413,7	1,4	1,2	- 0,8	0,8
Intérim utilisé dans transports et entreposage	115,3	- 8,7	9,0	10,7	9,8
Ensemble secteur privé hors intérim (1)	18 687,1	1,1	1,4	- 1,5	0,6
Intérim utilisé dans l'ensemble du secteur privé	745,5	- 3,3	- 0,4	- 5,3	3,7

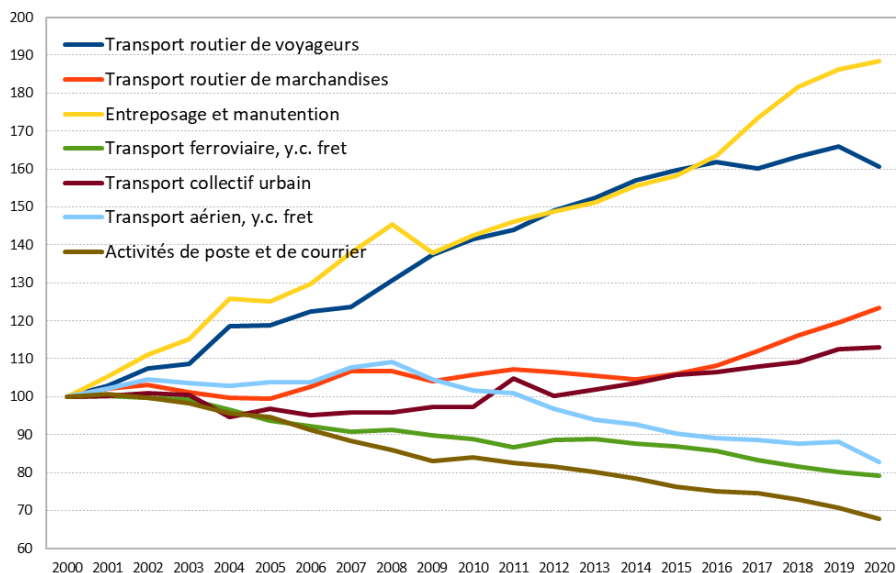
* Taux d'évolution annuel moyen sur cinq ans

(1) Ensemble secteur privé, y compris agriculture (codes AZ à RU en Naf Rév.2).

Champ : France hors Mayotte.

Sources : Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Acooss-Urssaf, Dares, Insee ; SNCF

Figure C-2 **Évolution de l'effectif salarié par secteur d'activité depuis 2000**
En indice base 100 en 2000



Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Sources : Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Acooss-Urssaf, Dares, Insee ; SNCF

EN 2020, L'EMPLOI INTÉRIMAIRE S'AJUSTE À LA CRISE PUIS À LA REPRISE

Fin 2020, le secteur des transports et de l'entrepôt mobilise 115 000 intérimaires, soit 10,7 % de plus que fin 2019. Sur un an, le taux de recours à l'intérim (rapport des intérimaires à l'emploi salarié total) augmente de 0,7 point et s'établit à 7,5 %, son plus haut niveau depuis 20 ans (contre 3,0 % dans l'ensemble du secteur privé).

Au cours de l'année 2020, une large part de l'ajustement de l'emploi à la crise sanitaire liée au Covid-19 s'est d'abord manifestée au premier trimestre par la chute de l'emploi intérimaire dans le secteur des transports et de l'entrepôt (- 37,7 %) (figure C-3). Après avoir rebondi de 29,4 % puis de 22,3 % aux deuxième et troisième trimestres 2020, l'intérim mobilisé par le secteur continue de progresser au quatrième trimestre 2020 (+ 12,3 %).

L'INDICE DU COÛT DU TRAVAIL AUGMENTE LÉGÈREMENT EN 2020

Dans le contexte économique lié à la crise sanitaire, l'année 2020 a été marquée par des variations inédites de la masse salariale versée et du nombre d'heures rémunérées par les employeurs. Ces grandeurs ont fortement baissé au premier semestre, notamment durant la période du premier confinement du 17 mars au 10 mai 2020, avant de rebondir nettement au troisième trimestre. Lors du quatrième trimestre, compte tenu des mesures de couvre-feu et du deuxième confinement du 30 octobre au 15 décembre 2020, le nombre d'heures rémunérées et la masse salariale ont à nouveau diminué, mais moins qu'au deuxième trimestre.

La prime exceptionnelle de pouvoir d'achat (Pepa) votée fin 2018 par le Parlement a été reconduite pour 2020 : le dispositif initial prévoyait que seules les entreprises ayant conclu un accord d'intéressement pourraient verser jusqu'à 1 000 euros de prime exonérée d'impôt sur le revenu et de cotisations sociales, par salarié dont la rémunération est inférieure à trois Smic. Dans le contexte de la crise sanitaire, le gouvernement a ouvert à toutes les entreprises la possibilité de verser cette prime en 2020 et a porté le seuil à 2 000 euros pour les entreprises ayant conclu un accord d'intéressement.

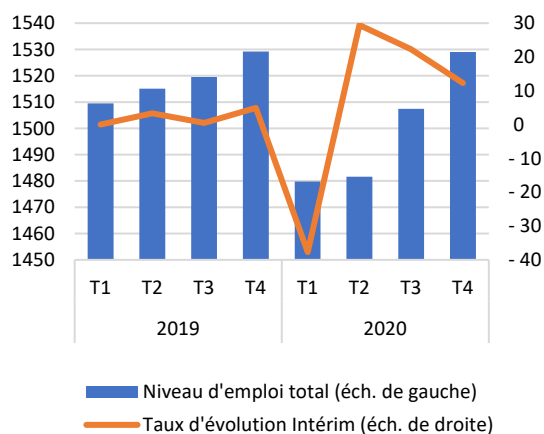
L'indice du coût du travail, incluant salaires, cotisations sociales et taxes nettes de subventions, augmente de 0,5 % en 2020 dans les transports et l'entrepôt, après + 1,5 % en 2019 (figure C-4). En 2020, cette hausse est nettement plus faible que dans l'ensemble des secteurs marchands non agricoles (+ 4,1 % après + 1,6 % en 2019).

De même, en 2020, l'indice du coût du travail portant sur les seuls salaires augmente de 1,1 % dans les transports et de 4,6 % dans l'ensemble des secteurs.

partie C : emplois et salaires

Figure C-3 Évolution trimestrielle de l'emploi salarié y compris intérim

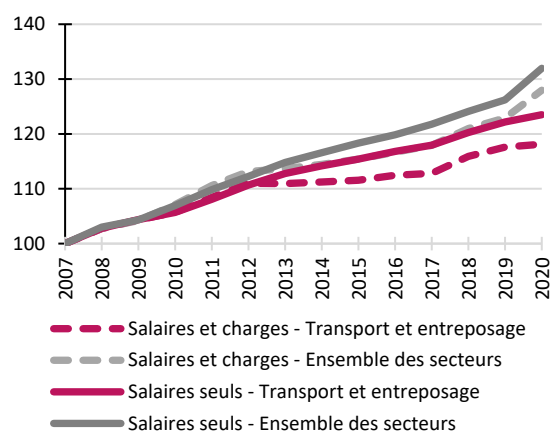
Niveaux en milliers, évolutions en %



Champ : France hors Mayotte.

Sources : Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles AcoSS-Urssaf, Dares, Insee ; SNCF

Figure C-4 Évolution de l'indice du coût du travail
En indice base 100 en 2007



Champ : secteurs marchands non agricoles hors services aux ménages, France hors Mayotte.

Sources : AcoSS ; Dares ; Insee

LA PART DES SALARIÉS DU SECTEUR AU SMIC DIMINUE EN 2020

Au 1^{er} janvier 2020, l'application des règles annuelles de revalorisation du Smic a porté son montant horaire brut à 10,15 euros, soit une hausse de 1,2 % par rapport à son niveau du 1^{er} janvier 2019. En France hors Mayotte, 5,6 % des salariés du secteur des transports et de l'entreposage et 11,0 % de ceux soumis à la convention collective des transports routiers ont bénéficié de cette revalorisation au 1^{er} janvier 2020 (figure C-5).

Figure C-5 Part de salariés au SMIC et montant du SMIC horaire brut

SMIC en euros, parts en % de l'effectif

Ensemble des salariés	1 ^{er} jan. 2017	1 ^{er} jan. 2018	1 ^{er} jan. 2018 *	1 ^{er} jan. 2019	1 ^{er} jan. 2020
Tous secteurs d'activité	10,6	10,8	11,5	13,4	13,0
dont transports et entreposage	6,5	6,1	6,7	6,5	5,6
dont transports routiers (1)	13,0	n.d.	12,0	13,0	11,0
SMIC horaire brut, en euros	9,76	9,88	9,88	10,03	10,15

(1) désigne la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport (Annexe D - Personnel roulant « marchandises » de la convention collective).

Champs : jusqu'en 2017 : ensemble des salariés sauf apprentis, secteur agricole, État et collectivités locales, associations de type loi 1901 de l'action sociale, intérim, particuliers employeurs, activités extraterritoriales en France métropolitaine.

À partir de 2018 (*) : ensemble des salariés du secteur privé, hors secteur agricole, particuliers employeurs et activités extraterritoriales en France (hors Mayotte)

Source : Dares, enquête Acemo

L'INDEMNISATION DU CHÔMAGE PARTIEL, PENDANT LA CRISE SANITAIRE, COMPENSE EN PARTIE LE RECUL DU SALAIRE MOYEN PAR TÊTE EN 2020

En moyenne, de mars à décembre 2020, 20 % des salariés du secteur ont été placés en activité partielle. Si ce dispositif permet de contenir les pertes d'emplois et de rémunérations, il se traduit par une baisse des salaires versés, auxquels se substituent des indemnités considérées comme des revenus de remplacement et non comme des salaires soumis à cotisations sociales.

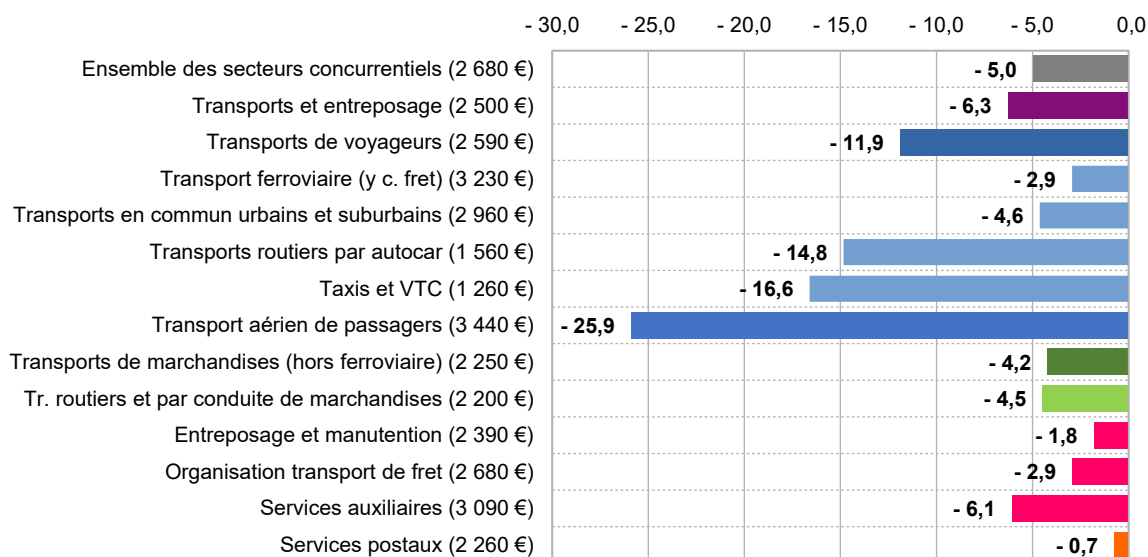
Dans ce contexte, la masse salariale soumise à cotisations sociales dans les transports et l'entreposage se contracte en moyenne de 7,0 % en 2020. Elle recule de 14,7 % dans les transports de voyageurs, davantage concernés par l'activité partielle, et de 2,1 % dans le transport de marchandises. Le salaire moyen mensuel par tête (SMPT) qui rapporte la masse salariale aux effectifs salariés, recule pour sa part de 6,3 % en 2020 et s'établit à 2 500 euros par mois (figure C-6).

Pour mieux rendre compte de l'évolution des revenus que les salariés tirent de leur activité professionnelle, lorsque celles-ci sont partiellement suspendues, l'Insee a « étendu » le calcul du SMPT en y ajoutant les indemnités de chômage partiel et en intégrant dans le calcul la prime exceptionnelle de pouvoir d'achat (Pepa) (Insee Références, *Emploi, chômage, revenus du travail*, édition 2021). Selon cette étude qui s'appuie sur des sources d'informations et concepts légèrement différents, alors que le SMPT diminue en 2020 de 7 % dans le secteur des transports et de l'entreposage, le « SMPT étendu » connaît un repli beaucoup plus modéré (- 2,6 %). Il progresse même légèrement dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 0,6 % pour le « SMPT étendu » alors que le SMPT diminue de 3,7 %).

Le recul du SMPT est particulièrement marqué dans le transport de voyageurs (- 11,9%), et notamment dans les secteurs les plus concernés par l'activité partielle en 2020 : « transport aérien de passagers, taxis et VTC, transports routiers par autocars ». Moins affectés par la crise sanitaire, les secteurs du transport de marchandises, les activités logistiques d'entreposage et de manutention ainsi que l'affrètement connaissent une évolution plus modérée du SMPT.

Figure C-6 **Évolution du salaire moyen par tête (SMPT) en 2020**

Évolution 2020 / 2019 en euros courants, en % – salaire moyen par tête en euros



Note : Le niveau et l'évolution du SMPT retrace la dynamique des salaires soumis à cotisations, mais ne reflète pas l'évolution des rémunérations tirées de leur activité professionnelle par les salariés. Ne sont notamment pas pris en compte les indemnités de chômage partiel et la prime exceptionnelle de pouvoir d'achat versée aux salariés par certaines entreprises depuis 2019.

Champ : établissements employeurs cotisant à l'Urssaf, secteurs concurrentiels (soit hors fonction publique et cotisants à la MSA) ; France hors Mayotte.

Sources : Acoff ; Insee. Calculs SDES

partie C : emplois et salaires

LE NOMBRE DE DEMANDEURS D'EMPLOI DANS LES MÉTIERS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE AUGMENTE DE FAÇON INÉDITE EN 2020

En 2020, le nombre de demandeurs d'emploi en fin d'année recherchant un métier des transports et de la logistique (T & L), inscrits à Pôle emploi et tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi (catégories A, B et C) connaît une augmentation inédite de 10,6 % (figure C-7). Parallèlement, le nombre d'offres collectées par Pôle Emploi chute de 31,1 %.

Figure C-7 Offres et demandes d'emploi dans les métiers du transport et de la logistique

Niveaux en milliers, évolutions en %, données brutes

Offres d'emploi collectées par Pôle emploi						Demandeurs d'emploi en fin d'année *				
Niveau 2020	Évolutions annuelles					Niveau 2020	Évolutions annuelles			
	2018	2019	2020	2020/2015 **			2018	2019	2020	2020/2015 **
206,0	- 9,8	- 8,1	- 31,1	- 1,4	Métiers du transport et de la logistique	586,0	- 0,4	- 3,0	10,6	1,5
106,6	1,2	- 9,1	- 30,0	- 0,7	Manutention et logistique	334,8	- 0,4	- 3,1	10,2	1,7
17,4	- 60,3	14,8	- 32,4	0,0	Transport de voyageurs sur route	43,9	4,2	- 4,1	7,6	5,3
68,4	- 4,0	- 10,5	- 30,3	- 1,1	Transport routier de marchandises (1)	162,7	- 2,2	- 2,4	11,7	- 0,3
2,3	9,1	29,9	- 56,0	- 3,0	Transports aérien, maritime et fluvial	23,0	5,2	1,7	14,8	6,5
11,2	5,6	- 18,8	- 36,3	- 9,3	Autres métiers du T & L	21,5	- 2,3	- 7,8	10,9	1,4
2 297,4	- 0,7	- 2,5	- 30,1	- 3,3	Ensemble des métiers	5 779,9	- 0,4	- 3,1	5,3	0,8

* Actes positifs de recherche d'emploi (catégories A, B et C)

** Taux d'évolution annuel moyen sur cinq ans

(1) y compris services de déménagement

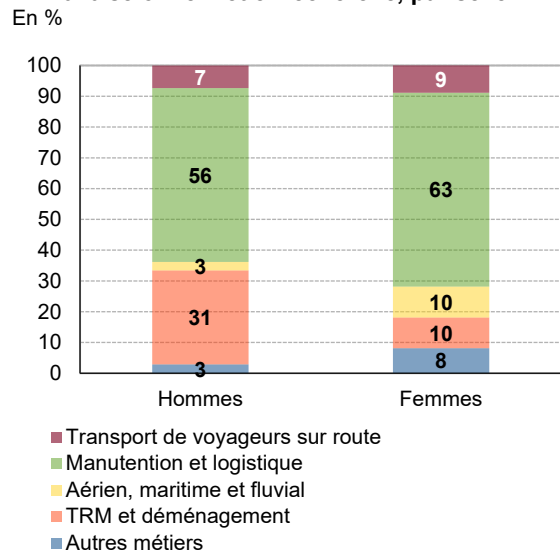
Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES à partir de Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail

Les métiers de l'entrepôt et de la manutention, peu qualifiés, rassemblent plus de la moitié (57 %) des demandeurs d'emploi du secteur et 63 % des femmes demandeuses d'emploi du T & L recherchant un métier dans ce domaine (figure C-8).

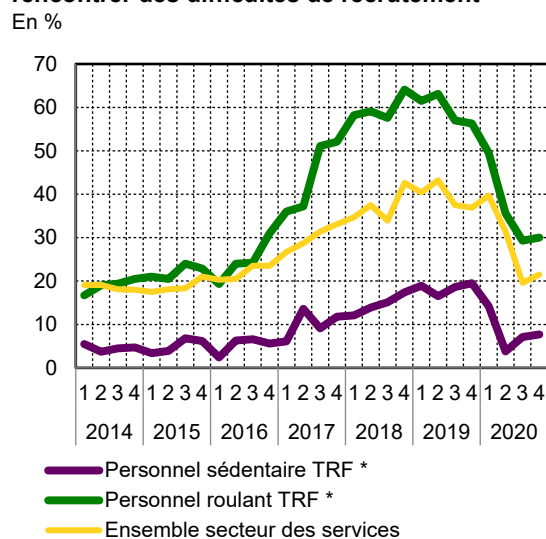
La part des entreprises de transport routier de fret rencontrant des difficultés de recrutement de personnel, très élevée en 2018 et 2019, n'est pas significative pour les trois premiers trimestres de 2020. En effet, les circonstances exceptionnelles liées à l'épidémie de Covid-19 fragilisent l'analyse de l'évolution des indicateurs de tension. Les indicateurs sur le premier semestre 2020 ne traduisent pas un soudain relâchement des tensions sur les métiers du transport et de la logistique, mais sont le reflet du brutal retournement du marché du travail depuis mars 2020. Toutefois, au quatrième trimestre 2020, on observe une réapparition des difficultés de recrutement, notamment pour les chauffeurs routiers (figure C-9).

Figure C-8 Répartition des demandeurs d'emploi fin 2020 selon le métier recherché, par sexe



Champ : France métropolitaine, métiers du transport et de la logistique.
 Sources : SDES à partir de Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail

Figure C-9 Part des chefs d'entreprise déclarant rencontrer des difficultés de recrutement



TRF : Transport routier de fret, y. c. courrier, hors Poste
 Champ : France métropolitaine, ensemble du secteur des services.
 Source : Insee, enquête de conjoncture dans les services

partie D

Les externalités du transport

— En 2020, la diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports est historique : 16,3 % par rapport à 2019. Cette baisse résulte de la réduction de la circulation, quel que soit le mode de transport, qui a accompagné la crise sanitaire. Cependant, avec 113,6 millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂ éq), le secteur des transports reste, en 2020, le principal contributeur aux émissions de GES de la France (28,7 %). La Stratégie nationale bas carbone, feuille de route de la France pour réduire les GES prévoit, d'ici 30 ans, une décarbonation totale des transports.

Le transport routier est le mode le plus émetteur de polluants dans l'air et représente entre 65 et 100 % des émissions des transports pour une majorité de polluants. Il est le premier émetteur d'oxydes d'azote (NOx), de cuivre (Cu), de zinc (Zn) et de carbone suie (BC), tous secteurs d'activités confondus. Pour de nombreux polluants, les véhicules diesel, qui représentent 72 % de la circulation totale en 2019, sont responsables de plus de 80 % des émissions du transport routier.

En 2020, le nombre de tués sur les routes baisse de 20,6 %. Ce fort recul de l'accidentalité routière s'explique par la réduction des déplacements engendrée par la crise sanitaire du Covid-19.

Si les baisses de trafic provoquées par la pandémie du Covid-19 ont surtout pris la forme de déprogrammations de trains et de vols, la crise sanitaire a aussi engendré des retards, principalement liés aux contraintes de nettoyage, d'adaptation du matériel, de gestion du trafic en cas d'annulations et de déprogrammations massives, de renforcement des contrôles aux frontières, etc.

Les transports figurent parmi les principales sources de bruit. Le bruit des transports terrestres est causé à la fois par les véhicules en circulation mais aussi par les infrastructures liées (revêtement du sol, état des rails pour le transport ferroviaire, etc.). La pollution sonore due à l'aviation intervient principalement lors des phases de décollage et d'atterrissage. Si la période de quasi-silence due au confinement de notre société imposée par l'épidémie du Covid-19 a eu un effet bénéfique sur la santé d'une majorité de Français, elle les a néanmoins rendus plus sensibles au bruit qu'auparavant.



D1. Consommation d'énergie de traction dans les transports

Avec 37,6 millions de tonnes équivalent pétrole (Mtep), la consommation d'énergie de traction dans les transports, très fortement affectée par les restrictions de circulation liées à la crise sanitaire, baisse de 16,9 % en 2020. La consommation d'énergie de traction baisse de 19,7 % en 2020 pour le transport de voyageurs. Celle destinée au transport de marchandises baisse de 12,3 %.

LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE DE TRACTION DES TRANSPORTS DIMINUE FORTEMENT EN 2020

En 2020, la consommation d'énergie de traction des transports, très fortement affectée par les restrictions de circulation liées à la crise sanitaire, baisse de 16,9 % et s'établit à 37,6 millions de tep (figure D1-1). En moyenne annuelle, elle baisse de 3,7 % entre 2015 et 2020 (alors que la baisse n'était en moyenne que de 0,4 % par an de 2015 à 2019, avant la crise sanitaire).

Les carburants pétroliers (y compris agrocarburants incorporés) constituent toujours l'essentiel (97,6 % en 2020) de l'énergie consommée dans les transports (figure D1-2). Ils sont surtout destinés au transport routier. En 2020, en lien avec la baisse de la circulation de l'ensemble des véhicules routiers du fait de la crise sanitaire, la consommation de carburants pétroliers à usage routier a fortement baissé (- 15,4 %) comme l'ensemble des consommations d'énergie de traction des transports. La consommation d'électricité, qui représente 1,6 % des consommations d'énergie, baisse de 19,8 % en 2020, notamment du fait des restrictions de déplacement ayant impacté le transport ferroviaire. En revanche, la consommation de GNV, qui représente 0,5 % de l'énergie consommée, croît fortement en 2020 (+ 20,1 %).

Figure D1-1 Évolution des consommations d'énergie de traction du transport par mode
Niveaux en millions de tep, évolutions en %

	Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020 (p)	2020/2015 (p)
Voyageurs	22,4	- 1,4	- 0,8	- 19,7	- 4,6
Transports individuels	20,6	- 1,5	- 0,8	- 18,9	- 4,4
Deux-roues	0,4	0,6	0,0	- 15,5	- 3,0
Voitures particulières (yc taxis et VUL étrangers)	19,8	- 1,5	- 0,8	- 19,2	- 4,5
Plaisance (essence)	0,4	1,0	1,1	0,0	0,8
Transport collectif	1,8	- 1,3	- 1,0	- 28,5	- 7,0
Transport routier de voyageurs (gazole uniquement)	0,4	- 0,6	- 3,0	- 26,2	- 6,8
Transport urbain de voyageurs	0,4	3,3	- 3,8	- 16,1	- 3,1
Transport ferroviaire SNCF ⁽¹⁾	0,6	- 6,9	- 1,0	- 20,0	- 6,7
Transport aérien ⁽²⁾	0,5	1,3	1,7	- 43,2	- 9,6
Marchandises	15,2	1,6	- 3,0	- 12,3	- 2,3
Transports routiers	14,2	0,4	- 1,9	- 8,8	- 1,5
dont VUL français	4,6	0,8	- 1,6	- 12,5	- 2,5
PL français et étrangers	9,4	0,2	- 2,1	- 7,0	- 1,0
Navigation intérieure (fioul)	0,1	0,4	- 4,8	- 19,9	- 8,1
Transport maritime ⁽³⁾	0,9	12,7	- 12,3	- 44,2	- 11,2
Oléoducs (électricité)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ensemble	37,6	- 0,3	- 1,7	- 16,9	- 3,7

(1) Gazole et électricité uniquement de traction.

(2) Livraisons en France aux aéronefs français et étrangers (pour les vols domestiques uniquement).

(3) Livraisons en France aux soutes maritimes françaises et étrangères, hors lubrifiants (hors périmètre du bilan de l'énergie).

(p) : provisoire

Source : SDES

Figure D1-2 Évolution des consommations d'énergie de traction du transport par énergie
Niveaux en millions de tep, évolutions en %

	Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020 (p)	2020/2015 (p)
Carburants pétroliers	36,7	- 0,2	- 1,6	- 17,0	- 3,7
Routiers	34,8	- 0,8	- 1,3	- 15,4	- 3,4
Dont essence	7,0	3,6	4,9	- 14,8	- 0,6
gazole	27,7	- 1,7	- 2,7	- 15,6	- 4,0
Non routiers	2,0	6,9	- 6,6	- 37,0	- 8,8
Produits non pétroliers ⁽¹⁾	0,8	- 1,2	- 2,3	- 12,8	- 3,1
GNV	0,2	16,9	- 4,8	20,1	10,8
Électricité	0,6	- 4,5	- 1,7	- 19,8	- 5,9
Ensemble	37,6	- 0,3	- 1,7	- 16,9	- 3,7

(1) hors consommation d'électricité par les voitures particulières, deux-roues et VUL

(p) : provisoire

Source : SDES

partie D : les externalités du transport

Coefficients d'équivalence des tonnes équivalent pétrole :

1 000 kWh électriques = 0,086 tep ;
 1 tonne de gazole ou de fioul = 1 tep ;
 1 000 kWh de gaz naturel = 0,077 tep ;
 1 tonne d'essence ou carburéacteur = 1,048 tep ;
 1 tonne de fioul lourd = 0,952 tep.

59,5 % DE L'ÉNERGIE DE TRACTION EST UTILISÉE POUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

La part de l'énergie de traction destinée au transport de voyageurs est en baisse et s'établit à 59,5 % en 2020. La part des carburants du transport individuel est passée de 56,7 % en 2015 à 54,7 % en 2020.

À l'intérieur des transports collectifs de voyageurs, la consommation du mode aérien (27,3 % des consommations des transports collectifs) chute de 43,2 % en 2020 (*figure D1-3*). La consommation d'énergie du transport ferroviaire (33,0 % des consommations des transports collectifs) baisse de 20,0 %. La consommation d'énergie des transports urbains et routiers de voyageurs (39,7 % des consommations des transports collectifs) baisse de 21,4 % en 2020.

Figure D1-3 **Évolution des consommations d'énergie et du transport de voyageurs par mode**

Niveaux : consommation d'énergie en millions de tep, transport en milliards de voyageurs kilomètres ; évolutions en %

	Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020 (p)	2020/2015 (p)
Consommation d'énergie	22,0	- 1,5	- 0,8	- 20,0	- 4,7
Transport individuel	20,2	- 1,5	- 0,8	- 19,1	- 4,5
Transport collectif urbain et transport par car	0,7	1,2	- 3,4	- 21,4	- 5,0
Transport aérien	0,5	1,3	1,7	- 43,2	- 9,6
Transport ferroviaire	0,6	- 6,9	- 1,0	- 20,0	- 6,7
Transport de voyageurs	749,4	- 0,4	- 0,3	- 23,5	- 4,9
Transport individuel	639,4	- 0,3	- 0,9	- 19,2	- 4,0
Transport collectif urbain et transport par car	54,2	0,7	- 0,8	- 39,8	- 9,0
Transport aérien	7,2	3,2	1,9	- 55,6	- 12,8
Transport ferroviaire	48,6	- 3,3	5,9	- 41,1	- 8,6

Champ : hors transport fluvial de voyageurs

(p) : provisoire

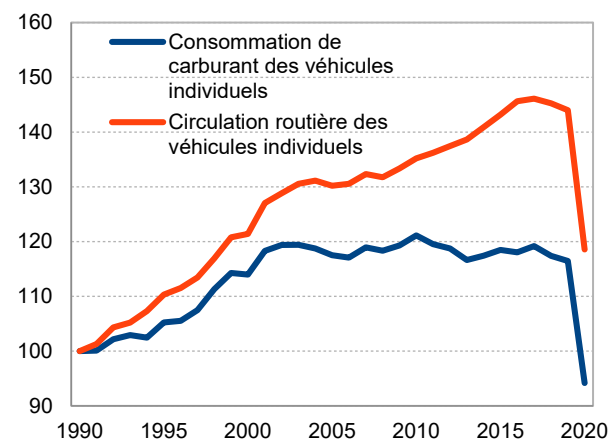
Source : SDES

Les consommations d'énergie des transports collectifs urbains sont mixtes. La part du gazole (59,5 % en 2015 et 48,9 % en 2020) a tendance à reculer au profit du gaz naturel. La consommation de gaz naturel reste cependant faible (0,10 million de Tep) malgré une croissance de 10,7 % en moyenne annuelle depuis 2015.

La consommation d'énergie consacrée au transport de marchandises est essentiellement due au transport routier : 31,0 % aux véhicules utilitaires légers, 61,5 % aux poids lourds.

Figure D1-4 **Évolution de la circulation et de la consommation de carburant des voitures particulières**

En indice base 100 en 1990



Source : SDES, Bilan de la circulation ; CPDP

partie D : les externalités du transport

Les données sur les consommations d'énergie sont issues du bilan de la circulation (*fiches G1 et G3*) pour les véhicules routiers essence et gazole et du bilan de l'énergie provisoire pour 2020 pour les autres consommations d'énergie.

L'objectif d'amélioration continue des méthodes employées ainsi que la disponibilité de nouvelles sources d'informations se substituant à d'anciennes peut se traduire par des révisions dans les bilans des années antérieures. Les principales modifications apportées cette année sont recensées ci-après :

Produits pétroliers

Une nouvelle méthode a été mise en place pour répartir les soutes maritimes entre domestique et international, entraînant une révision sur la période 2011-2018.

Gaz naturel

À partir de 2018, le bilan du gaz naturel a été élargi pour inclure le GNL porté, c'est-à-dire directement acheminé par camion-citerne à des industriels ou des stations-service, sans être injecté dans les réseaux de gaz.

Énergies renouvelables et déchets

Les biocarburants incorporés au gazole non routier ont été répartis dans les secteurs consommateurs correspondants, alors qu'ils étaient auparavant comptabilisés dans les transports.

Électricité

Les statistiques de consommation d'électricité ont été révisées à la baisse dans le transport urbain de voyageurs (métros, tramways) du fait d'un changement de source d'informations.

D2.1 Émissions de gaz à effet de serre des transports

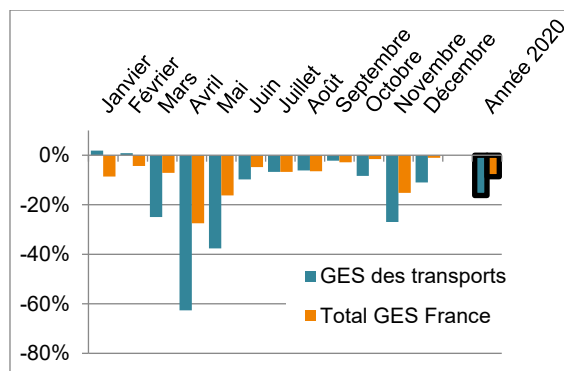
En 2020, la diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports est historique (- 16,3 % par rapport à 2019). Cette baisse résulte de la réduction de la circulation, quel que soit le mode de transport, qui a accompagné la crise sanitaire. Cependant, avec 113,6 millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂ éq), le secteur des transports reste, en 2020, le principal contributeur aux émissions de GES de la France (28,7 %). Les émissions de GES des transports proviennent principalement des voitures particulières (53,5 %), des poids lourds (25,2 %) et des véhicules utilitaires légers (14,9 %). La Stratégie nationale bas carbone, feuille de route de la France pour réduire les GES prévoit, d'ici 30 ans, une décarbonation totale des transports.

Outre la part marginale des gaz fluorés (HFC) provenant de la climatisation des véhicules, les émissions de GES des transports se produisent lors de la combustion de carburants d'origine fossiles par les moteurs des véhicules. Ne sont pas comptabilisées dans le secteur des transports : les émissions issues de la production d'électricité consommée par les transports ferrés ou les véhicules électriques, les émissions associées à la production des carburants et celles engendrées par la fabrication des véhicules et des infrastructures. Le secteur des transports regroupe les transports de marchandises et de personnes. Les émissions proviennent des véhicules français mais également des véhicules étrangers, notamment des poids lourds réalisant du transit international.

EN 2020, LA CRISE SANITAIRE ENGENDRE UNE BAISSÉ HISTORIQUE DES ÉMISSIONS DE GES DES TRANSPORTS

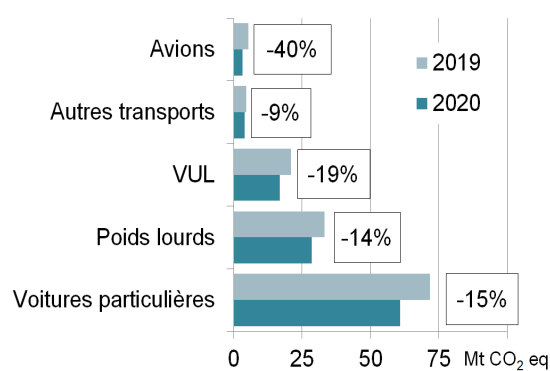
En 2020, la généralisation du télétravail, les contraintes économiques et les mesures de confinement ont engendré une diminution spectaculaire des émissions nationales de GES, de 9 % par rapport à 2019 (figure D2.1-1). Les transports ont contribué à la moitié de cette baisse (- 22 Mt CO₂ éq). Les périodes de confinement de la population correspondent aux mois où la réduction des émissions est la plus importante ; elle atteint plus de 60 % en avril 2020. La chute des émissions des transports entre 2019 et 2020 résulte de la baisse des déplacements des ménages avec leurs véhicules particuliers (- 11 Mt CO₂ éq) et de la contraction du transport de marchandises (- 9 Mt CO₂ éq) (figure D2.1-2).

Figure D2.1-1 Évolution des émissions de GES en 2020 par rapport à 2019
En %



Source : Citepa, Baromètre mensuel au format Secten – 2020, estimations provisoires

Figure D2.1-2 Émissions de GES des transports en 2019 et 2020
En Mt CO₂ éq



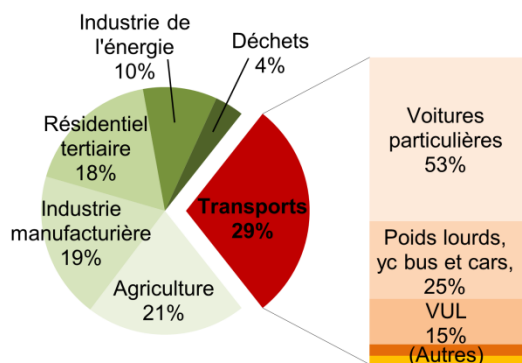
Source : Citepa, avril 2021, Inventaire format Secten ; estimations préliminaires pour 2020

partie D : les externalités du transport

LES TRANSPORTS, PREMIER CONTRIBUTEUR AUX ÉMISSIONS NATIONALES DE GES

Depuis 1998, les transports constituent le premier poste contributeur aux émissions nationales de GES. En 2020, malgré la crise sanitaire, les émissions des transports s'élèvent à 113,6 Mt CO₂ éq soit 28,7 % du total national (figure D2.1-3). Depuis 1990, les émissions de GES des transports ont diminué de 8 % alors que l'ensemble des autres secteurs présentent une diminution de 33 %. Cette tendance globale à la baisse des émissions des transports reflète une croissance moyenne annuelle des émissions de 1,1 % entre 1990 et 2005 puis, une décroissance moyenne annuelle de 0,5 % entre 2005 et 2019, et enfin, une chute des émissions liée à la crise sanitaire de 16,3 % entre 2019 et 2020. Entre 1990 et 2019, les émissions de GES des transports ont crû de 10 % (figure D2.1-5).

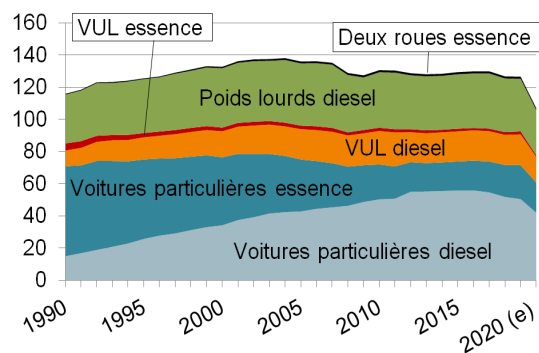
Figure D2.1-3 Répartition des émissions sectorielles de GES par secteurs et par modes pour le secteur des transports en 2020
En %



Autres = 7 % dont aérien (3 %)

Source : Citepa, avril 2021, Inventaire format Secten ; estimations préliminaires pour 2020

Figure D2.1-4 Évolution des émissions de GES du transport routier
En Mt CO₂ éq



(e) estimation

Source : Citepa, avril 2021, Inventaire format Secten ; estimations préliminaires pour 2020

DES GES MAJORITAIREMENT IMPUTABLES AUX VOITURES PARTICULIÈRES

Le transport routier (107,5 Mt CO₂ éq en 2020) est à l'origine de 94,7 % des émissions du secteur des transports. La majorité des GES des transports proviennent des voitures particulières des ménages (53,5 % en 2020 soit 60,7 Mt CO₂ éq). Entre 1990 et 2019 les émissions des voitures particulières sont restées stables (figure D2.1-4). L'augmentation globale du trafic a atténué l'impact de la réduction des émissions unitaires moyennes de CO₂ des véhicules particuliers (164 gCO₂/km en 2019, soit 21,2 % de moins qu'en 1990) et la moindre intensité en CO₂ des carburants résultant de l'introduction d'agro-carburant. Les poids lourds, y compris bus et cars, émettent 28,6 Mt CO₂ éq en 2020, soit 25,2 % des émissions du transport. Entre 1990 et 2019, les émissions de GES des poids lourds ont crû de 9,5 % en raison de l'augmentation du transport de marchandises (en tonnes x km). Les émissions unitaires moyennes de CO₂ des poids lourds sont estimées à 1 099 gCO₂/km en 2019, soit 4,3 % de moins qu'en 1990.

partie D : les externalités du transport

Figure D2.1-5 Évolution des émissions de GES par secteurs et par modes de transports

	1990	2005	2019	2020 (e)	1990 2019	1990 2020 (e)	2019 2020 (e)	1990 2019	1990 2005	2005 2019
	Émissions en Mt CO ₂ éq				Évolution en %			Taux de croissance moyen annuel en %		
Secteurs hors transports	420,5	406,0	300,2	282,1	- 28,6	- 32,9	- 6,0	- 1,2	- 0,2	- 2,1
Industrie de l'énergie	78,1	74,2	42,5	38,4	- 45,6	- 50,9	- 9,7	- 2,1	- 0,3	- 3,9
Industrie manufacturière	143,3	120,3	84,2	75,8	- 41,2	- 47,1	- 10,0	- 1,8	- 1,2	- 2,5
Traitement des déchets	15,3	18,7	15,3	15,1	- 0,2	- 1,6	- 1,5	0,0	1,3	- 1,4
Bâtiments résidentiels/tertiaires	91,6	104,6	75,1	69,9	- 18,0	- 23,7	- 6,9	- 0,7	0,9	- 2,3
Agriculture	92,1	88,1	83,1	83,0	- 9,8	- 9,9	- 0,1	- 0,4	- 0,3	- 0,4
Secteur des transports	123,6	145,2	135,8	113,6	9,9	- 8,1	- 16,3	0,3	1,1	- 0,5
Voitures particulières diesel	14,9	42,7	50,4	41,9	239,1	182,0	- 16,8	4,3	7,3	1,2
Voitures particulières essence	55,9	32,3	21,2	18,7	- 62,2	- 66,5	- 11,5	- 3,3	- 3,6	- 3,0
VUL diesel	9,8	18,8	19,1	16,0	94,9	63,0	- 16,3	2,3	4,4	0,1
VUL essence	4,4	2,2	1,8	0,9	- 59,1	- 79,1	- 49,0	- 3,0	- 4,5	- 1,4
Poids, y.c. bus et cars diesel	30,4	38,7	32,8	28,2	7,9	- 7,1	- 13,9	0,3	1,6	- 1,2
Deux roues essence	0,5	1,2	1,3	1,1	149,9	115,1	- 13,9	3,2	5,6	0,7
Autres ⁽¹⁾	0,2	0,6	0,8	0,6	315,7	246,2	- 16,7	5,0	7,8	2,2
Sous total transport routier	116,1	136,5	127,3	107,5	9,7	- 7,4	- 15,5	0,3	1,1	- 0,5
Transport ferroviaire	1,1	0,7	0,4	0,4	- 59,0	- 64,8	- 14,2	- 3,0	- 3,2	- 2,9
Transport fluvial marchandises	0,1	0,1	0,1	0,1	- 11,0	- 9,4	1,8	- 0,4	0,4	- 1,2
Transport maritime domestique	1,7	1,8	1,6	1,4	- 9,9	- 18,6	- 9,7	- 0,4	0,4	- 1,1
Transport autres navigations	0,7	1,0	1,0	1,0	57,3	55,7	- 1,0	1,6	2,5	0,6
Transport aérien français	3,9	5,1	5,4	3,2	37,5	- 18,1	- 40,5	1,1	1,8	0,3
Sous total autres transports	7,5	8,7	8,5	6,1	13,5	- 18,4	- 28,1	0,4	1,0	- 0,2
Total hors UTACTF ⁽²⁾	544,0	551,2	436,0	395,7	- 19,9	- 27,3	- 9,2	- 0,8	0,1	- 1,7
Exclu du total national	17,2	24,8	24,4	14,2	41,9	- 17,8	- 42,1	1,2	2,4	- 0,1
Transport fluvial international	0,1	0,1	0,1	0,1	- 23,0	- 21,6	1,8	- 0,9	0,5	- 2,4
Transport maritime international	8,0	8,8	5,5	5,5	- 30,5	- 30,5	0,0	- 1,2	0,7	- 3,3
Transport aérien international	9,2	15,9	18,8	8,6	105,1	- 6,8	- 54,6	2,5	3,7	1,2
Autres hors total national	0,0	0,0	0,0	0,0	28,1	28,1	0,0	0,9	3,2	- 1,6

(e) : estimations préliminaires pour 2020

(1) Autres : Voitures particulières GPL, GNC, Poids lourds essence, GNV, deux-roues diesel

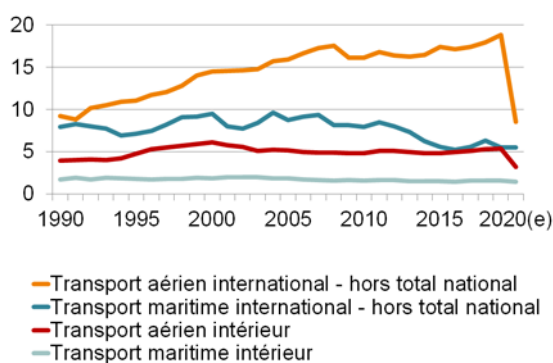
(2) UTACTF : utilisation des terres, le changement d'affectation des terres, forêt

Source : Citepa, avril 2021 ; Inventaire format Secten

LE POIDS DU TRANSPORT AÉRIEN

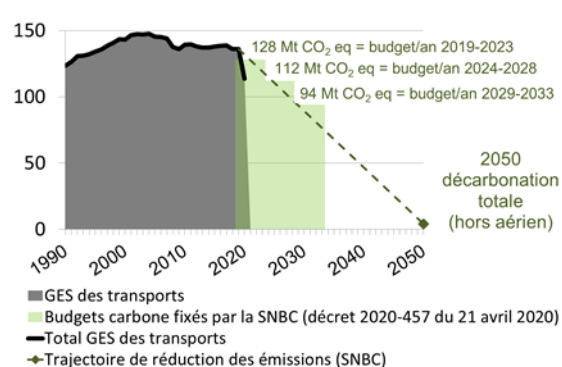
Par convention internationale, les émissions de GES des transports internationaux aériens, maritimes et fluviaux ne sont pas comptabilisées dans les inventaires nationaux. Seules sont prises en compte les émissions des déplacements effectués entre deux ports ou aéroports localisés en France. En 2020, le transport aérien intérieur a émis 3,2 Mt CO₂ éq soit 2,8 % des émissions de GES du transport. Bien qu'exclues du total national officiel, les émissions du transport international sont néanmoins calculées. Les émissions du transport international aérien représentent 8,6 Mt CO₂ éq en 2020, soit 54,6 % de moins qu'en 2019 (figure D2.1-6). Les émissions de GES du transport aérien, international et intérieur réunis, correspondent à 9,2 % des émissions totales de GES du transport national et international. Les émissions du transport aérien restent relativement faibles mais elles ont plus que doublé entre 1990 et 2019.

Figure D2.1-6 Évolution des émissions du transport maritime et aérien
En Mt CO₂ éq



Source : Citepa, Baromètre mensuel au format Secten – 2020, estimations provisoires

Figure D2.1-7 Évolution des émissions des transports et objectifs de réductions
En Mt CO₂ éq



Source : Citepa, avril 2021, Inventaire au format Secten ; estimations préliminaires pour 2020

UNE DÉCARBONATION DES TRANSPORTS À L'HORIZON 2050

Instaurée par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour conduire la politique d'atténuation du changement climatique. En application de la loi du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat, l'objectif de la SNBC est l'atteinte de la neutralité carbone en 2050 : équilibre entre les émissions anthropiques et les absorptions anthropiques (puits naturels gérés par l'homme, en particulier les forêts, et les procédés industriels de capture et stockage de carbone). La SNBC vise la décarbonation totale des émissions du secteur des transports à l'horizon 2050, hors émissions résiduelles, notamment de l'aviation, soit environ 4 Mt CO₂ éq (figure D2.1-7). Le décret n°2020-457 du 21 avril 2020 définit des plafonds d'émissions des transports (budgets carbone) par période quinquennale. La stratégie nationale repose sur une amélioration de la performance énergétique des véhicules, la mobilisation de biocarburants, la suppression de la vente de voitures thermiques à l'horizon 2040, le déploiement d'infrastructures adaptées, la promotion des transports en commun, du covoiturage, du vélo et de la marche. Une décroissance de la demande en transport devra accompagner les changements structurels de la mobilité pour réussir la décarbonation du secteur des transports à l'horizon 2050.

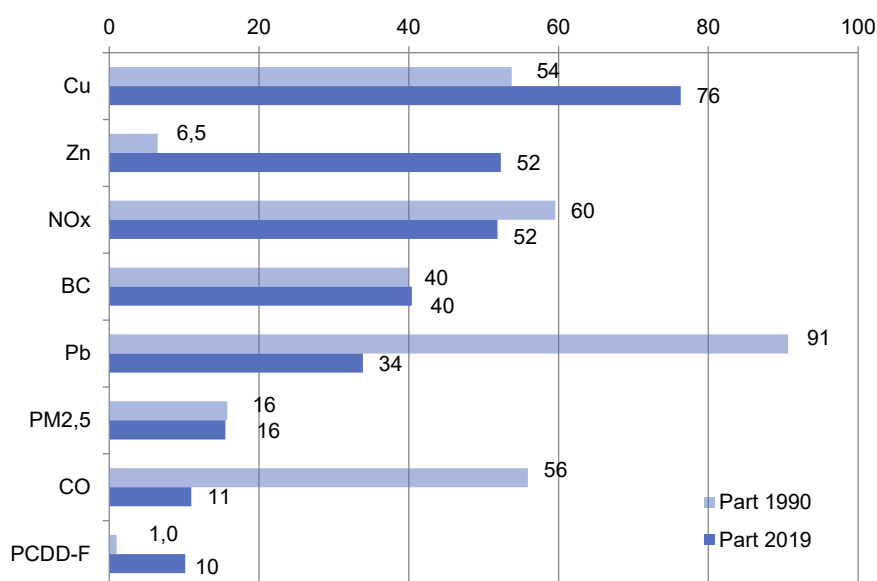
D2.2 Émissions de polluants atmosphériques des transports

En France métropolitaine, le transport routier est le mode le plus émetteur de polluants dans l'air et représente entre 65 et 100 % des émissions des transports pour une majorité de polluants. Il est le premier émetteur d'oxydes d'azote (NO_x), de cuivre (Cu), de zinc (Zn) et de carbone suie (BC), tous secteurs d'activités confondus. Pour de nombreux polluants, les véhicules diesel, qui représentent 72 % de la circulation totale en 2019, sont responsables de plus de 80 % des émissions du transport routier. L'évolution des émissions du transport routier est variable selon les polluants. Les progrès observés sont notamment dus au renouvellement du parc et à l'introduction progressive de pots catalytiques. En 2020, les émissions liées aux transports ont diminué pour de nombreux polluants suite aux mesures prises dans le cadre de la crise sanitaire.

TRANSPORT ROUTIER : DES TENDANCES VARIABLES SELON LES POLLUANTS ET UN FORT IMPACT DU DIESEL

En 2019, la part du transport routier dans les émissions totales, tous secteurs d'activités confondus, est majoritaire pour le Cu (76 %), le Zn (52 %), les NO_x (52 %), et la plus importante pour le BC (40 %) (figures D2.2-1 et D2.2-2). Pour les particules, la part du transport routier est plus importante pour celles de petite taille : 4,5 % pour les particules en suspension de toutes tailles contre 16 % pour les particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}) et 40 % pour le BC. Les particules proviennent à la fois de l'échappement, de l'usure des routes et de certaines pièces des véhicules. Le transport routier contribue également aux émissions d'autres polluants mais dans des proportions plus faibles : entre 10 % et 34 % pour les dioxines et furanes (PCDD-F), le monoxyde de carbone (CO), le benzène et des métaux (nickel (Ni), cadmium (Cd), arsenic (As), plomb (Pb) et chrome (Cr)).

Figure D2.2-1 Part du transport routier dans les émissions totales en 1990 et 2019
En %



Champ : France métropolitaine.

Source : Citepa, avril 2021 – Format Secten

partie D : les externalités du transport

Figure D2.2-2 **Émissions du transport routier et part dans les émissions totales**

Unité variable selon les polluants, évolutions annuelles en %

		NO _x (kt)	CO (kt)	COVNM (kt)	PM ₁₀ (kt)	PM _{2,5} (kt)	BC (kt)	PCDD-F (g ITEQ)	Cu (t)	Pb (t)	Zn (t)
Emissions du transport routier	1990	1216	5919	923	71	66	30	17	138	3885	136
	2019	401	260	44	26	19	8,5	13	206	29	201
	Évolution	- 67	- 96	- 95	- 64	- 71	- 72	- 28	49	- 99	48
Part du transport routier dans les émissions totales	1990	60	56	32	13	16	40	1	54	91	6,5
	2019	52	11	4,6	13	16	40	10	76	34	52
Part 2019 des émissions du transport routier par type de motorisation	VP diesel	47	7,7	6,1	49	51	63	70	40	37	43
	VP essence	2,7	59	48	13	10	2,3	8,9	21	19	18
	VUL diesel	27	5,6	4,9	18	19	22	16	17	18	16
	VUL essence	0,16	7,0	3,5	1,3	1,0	0,23	0,59	2,3	2,6	1,9
	PL diesel	23	9,4	6,0	16	15	11	2,9	18	21	18
	Deux-roues (essence)	0,38	10	30	1,8	2,1	0,99	1,3	1,7	1,2	1,2
	Autres	0,60	1,2	1,0	1,0	1,1	0,48	0,56	0,96	0,99	0,73

Champ : France métropolitaine.

Source : Citepa, avril 2021 – Format Secten

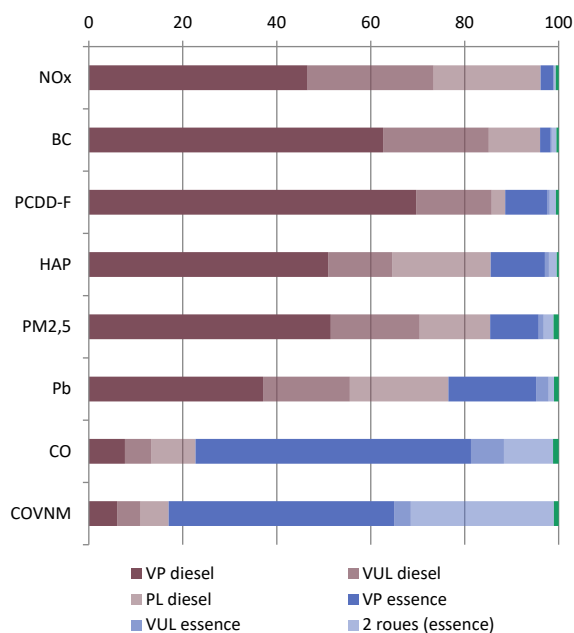
En 2019, les véhicules essence contribuent pour plus de 75 % aux émissions de CO et de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) du transport routier alors qu'ils ne représentent qu'environ un quart de la circulation en véhicules-kilomètres (*figure D2.2-3*). À l'inverse, les véhicules diesel sont responsables d'au moins 85 % des émissions du transport routier pour les NO_x, les PCDD-F, les Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et les particules fines, et représentent 72 % de la circulation en véhicules-kilomètres en 2019.

Sur la période 1990-2019, les émissions du transport routier ont suivi des tendances contrastées selon les polluants (*figure D2.2-4*). Les émissions de NO_x ont diminué de 67 %, celles de CO et COVNM de plus de 90 % grâce au renouvellement du parc et à l'introduction progressive de pots catalytiques. Néanmoins, ces progrès ont été limités par l'intensification du trafic (+ 47 % entre 1990 et 2019) et l'augmentation de la part des véhicules diesel. Les émissions de particules ont également baissé depuis 1990.

Pour plusieurs métaux (As, Cd, Cr, Cu et Zn), les émissions du transport routier ont augmenté depuis 1990. Pour le Cu, cette tendance s'explique par la hausse du trafic. Pour les PCDD-F (dioxines et furanes), la baisse des émissions est très marquée depuis 2010 après une hausse continue entre 1990 et 2010.

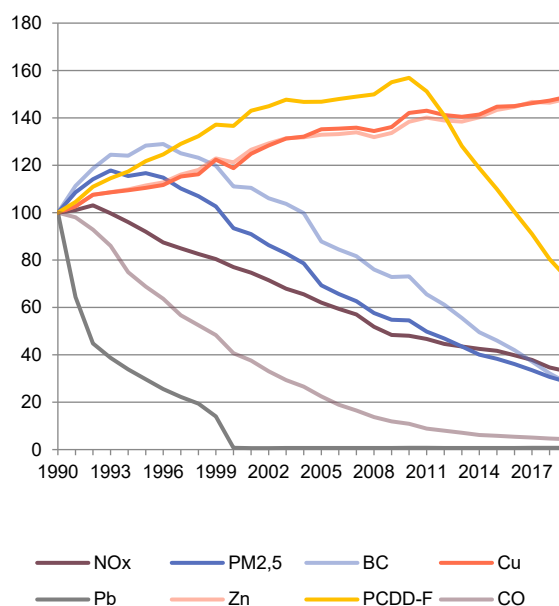
partie D : les externalités du transport

Figure D2.2-3 Émissions du transport routier par type de véhicule et motorisation pour quelques polluants en 2019
En %



Champ : France métropolitaine.
Source : Citepa, avril 2021 – Format Secten

Figure D2.2-4 Évolution des émissions des principaux polluants du transport routier
En indice base 100 en 1990



Champ : France métropolitaine.
Source : Citepa, avril 2021 – Format Secten

AUTRES MODES DE TRANSPORT : DES CONTRIBUTIONS LE PLUS SOUVENT FAIBLES AUX ÉMISSIONS NATIONALES

La part des autres modes de transport dans les émissions totales de polluants atmosphériques est le plus souvent faible par rapport aux autres secteurs d'activité, hormis pour le cuivre où le transport ferroviaire (usure des caténaires) contribue pour 17 % en 2019 (figure D2.2-5). Ces émissions ont augmenté jusqu'au début des années 2000 et diminuent depuis.

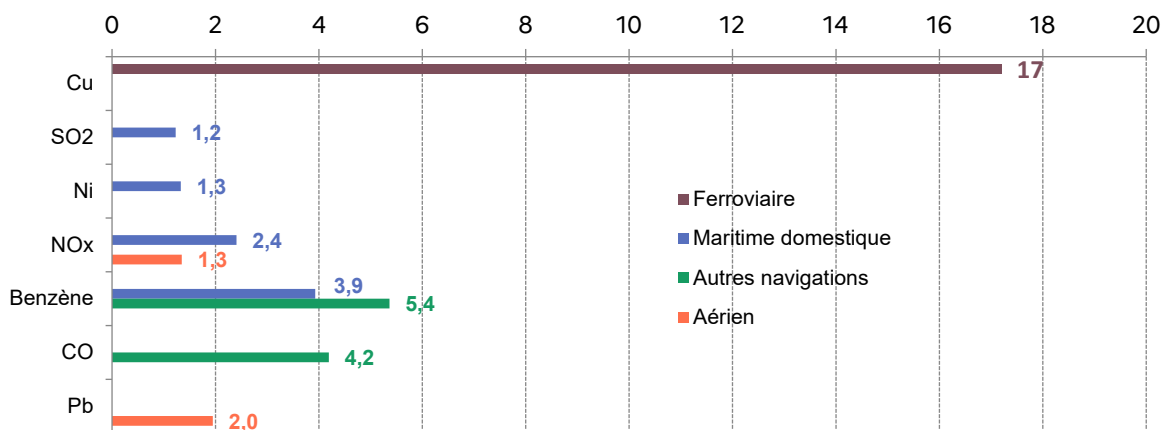
Le transport maritime domestique est le mode de transport le plus émetteur de dioxyde de soufre - SO₂ (42 % des émissions du transport en 2019) mais ne représente que 1,2 % des émissions totales. Ces émissions sont en baisse et proviennent de la combustion de fioul lourd dont la teneur en soufre est déjà limitée réglementairement (0,1 % depuis 2015 pour les zones de contrôle des émissions de SO_x c'est-à-dire la Manche, la mer du Nord et la Baltique, et 3,5 % depuis 2012 pour les autres zones).

Le transport maritime domestique contribue également aux émissions de NO_x (2,4 %) et de benzène (3,9 %). S'agissant des particules, le transport maritime domestique émet 0,26 % pour les PM₁₀ et 0,41 % pour les PM_{2,5} des émissions au niveau français.

Les autres activités de navigations hors fluvial de marchandises émettent du CO (4,2 %) et du benzène (5,4 %). Enfin, le transport aérien est responsable de 2 % des émissions de Pb en 2019. Ces dernières ont diminué de 47 % depuis 1990.

partie D : les externalités du transport

Figure D2.2-5 Part des autres modes de transports dans les émissions totales de certains polluants en 2019
En %



Note : la catégorie « Autres navigations » regroupe les émissions des bateaux à passagers fluviaux, des bateaux à usage professionnel fluviaux et maritimes (hors transport et pêche) et des bateaux de plaisance (activités de loisirs) fluviaux et maritimes.

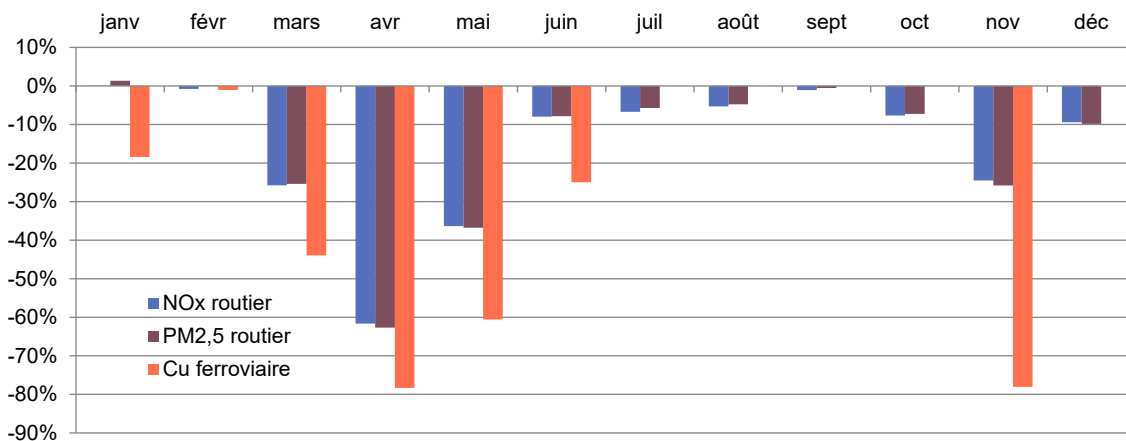
Champ : France métropolitaine.

Source : Citepa, avril 2021 – Format Secten

FORTE BAISSÉ DES ÉMISSIONS LIÉES AUX TRANSPORTS EN 2020

En 2020, les différentes mesures prises pour lutter contre la pandémie de Covid-19 ont principalement permis de réduire les émissions de polluants atmosphériques provenant des transports et de l'industrie. Comparées à 2019, les émissions 2020 des transports ont fortement diminué pour de nombreux polluants avec des baisses plus marquées durant les périodes de confinement de la population (figure D2.2-6). À noter que la réduction des émissions observée en 2020 ne peut être uniquement expliquée par les mesures sanitaires ; d'autres facteurs comme les conditions météorologiques ont aussi joué un rôle.

Figure D2.2-6 Évolution des émissions mensuelles de NO_x, PM_{2,5} et Cu entre 2019 et 2020
En %



Champ : France métropolitaine.

Source : Citepa/Baromètre format Secten – 2020

Comment sont calculées les émissions de polluants atmosphériques et de GES ?

Le ministère de la Transition écologique a confié au Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa) l'élaboration des inventaires nationaux d'émissions de polluants atmosphériques et de GES dans le cadre de l'arrêté du 24 août 2011 relatif au Système national d'inventaires d'émissions et de bilans dans l'atmosphère.

Pour les émissions de polluants, conformément aux périmètres de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies et de la directive européenne relative aux plafonds d'émission nationaux, ne sont pas incluses les émissions maritimes et fluviales internationales et les émissions de la phase croisière (≥ 1000 m) des trafics aériens domestique et international.

Pour les gaz à effet de serre, conformément aux périmètres définis par la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), ne sont pas incluses les émissions des trafics aériens internationaux. Seuls les vols entre deux aéroports français (y compris DOM) sont pris en compte, pour la phase LTO (*Landing and Take-Off*) et la phase croisière. Les émissions de GES du transport maritime international sont également exclues du total national rapporté à la CCNUCC.

Pour estimer les émissions du secteur routier, le Citepa ne s'appuie ni sur les données communiquées par les constructeurs, ni sur les valeurs limites d'émission (VLE) utilisées dans les normes EURO. L'estimation des émissions résulte d'études scientifiques indépendantes qui sont compilées dans une base de données européenne qui alimente le modèle Copert (basé sur la méthodologie EMEP/EEA).

Les émissions sont dues à la combustion, l'évaporation et les abrasions du revêtement routier, des freins et des pneus. Elles sont calculées en tenant compte :

- de paramètres liés aux véhicules et leurs déplacements (type de véhicules, motorisation, masse/cylindrée et norme du véhicule, vitesse moyenne et trafic sur les différents réseaux, taux de chargement de poids lourds, pente du réseau, température, etc.) ;
- de facteurs d'émissions qui permettent de convertir des unités physiques en émissions. En général, les facteurs d'émissions utilisés par le Citepa sont nettement plus élevés que les VLE (valeurs limites d'émissions) fixées par les différentes directives européennes et plus conformes à la réalité.

D2.3 Qualité de l'air et transport routier

Le dioxyde d'azote (NO₂) est le polluant pour lequel la responsabilité du transport routier est la plus importante. Ainsi, les concentrations annuelles en NO₂ sont en moyenne deux fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain, c'est-à-dire dans des zones éloignées de toute source directe de pollution. Ces teneurs ont diminué depuis 2000, mais en 2019, 19 % des stations situées à proximité du trafic routier dépassent encore les seuils réglementaires pour la protection de la santé. Le transport routier a également un impact sur les concentrations en particules, mais moins marqué que pour le NO₂, puisque d'autres sources importantes contribuent aux concentrations de particules dans l'air. Les teneurs annuelles en particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀) ont baissé depuis 2000, mais en 2019 les seuils réglementaires pour la protection de la santé ne sont pas respectés pour 1,3 % des stations de mesure situées à proximité du trafic routier. La situation s'est améliorée pour le monoxyde de carbone (CO) et le benzène, dont le transport routier était l'une des principales sources.

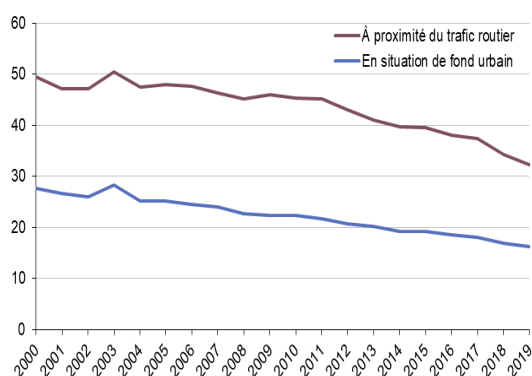
La baisse des émissions pour de nombreux polluants atmosphériques se traduit par une amélioration de la qualité de l'air.

DES CONCENTRATIONS ENCORE TROP ÉLEVÉES POUR LE NO₂ ET LES PM₁₀

Sur la période 2000-2019, les teneurs en NO₂ ont baissé à proximité du trafic routier et en situation de fond urbain (figure D2.3-1). Les concentrations en NO₂ sont en moyenne deux fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain, le trafic routier étant l'une des sources majoritaires de rejet d'oxydes d'azote (NO_x).

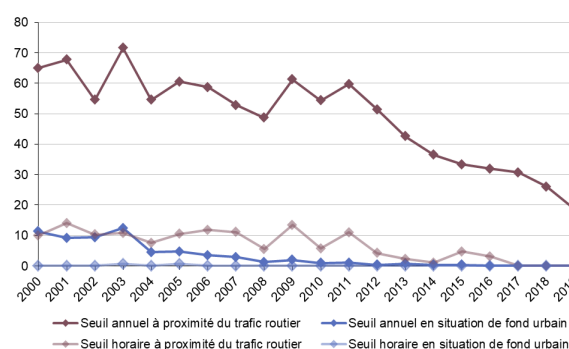
Les seuils réglementaires pour la protection de la santé ne sont pas respectés sur tout le territoire et en majorité à proximité du trafic routier (figure D2.3-2). En 2019, les dépassements du seuil réglementaire annuel pour la protection de la santé à long terme concernent 19 % des stations situées à proximité du trafic routier contre 0 % en fond urbain.

Figure D2.3-1 Évolution des concentrations annuelles en NO₂ dans l'air
En µg.m⁻³



Champ : France métropolitaine et Drom.
Source : Géod'Air, juillet 2020

Figure D2.3-2 Évolution de la part des stations de mesure qui ne respectent pas les seuils réglementaires en NO₂
En %



Notes : seuil réglementaire annuel : 40 µg.m⁻³ en moyenne annuelle ; seuil réglementaire horaire : 200 µg.m⁻³ en moyenne horaire à ne pas dépasser plus de 18 h par année civile.

Champ : France métropolitaine et Drom.
Source : Géod'Air, juillet 2020. Traitements : SDES, mai 2021

partie D : les externalités du transport

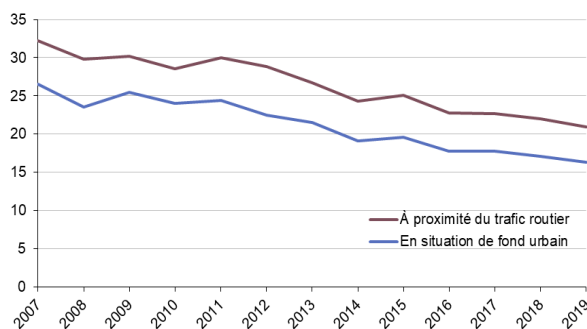
Les teneurs en particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀) sont 1,3 fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain et ont diminué sur la période 2007-2019 (figure D2.3-3). Les modalités de mesure des PM₁₀ et des particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}) ont été modifiées en 2007, afin de rendre les résultats équivalents à ceux obtenus par la méthode de référence européenne. Il n'est donc pas possible de comparer les périodes 2000-2006 et 2007-2019.

En 2019, 1,3 % des stations situées à proximité du trafic routier ne respectent pas le seuil journalier en PM₁₀ pour la protection de la santé, contre 0,48 % en fond urbain (figure D2.3-4).

Cette même année, le seuil réglementaire annuel en PM_{2,5} pour la protection de la santé à long terme est respecté pour l'ensemble des stations de mesure.

Figure D2.3-3 Évolution des concentrations annuelles en PM₁₀ dans l'air

En µg.m⁻³

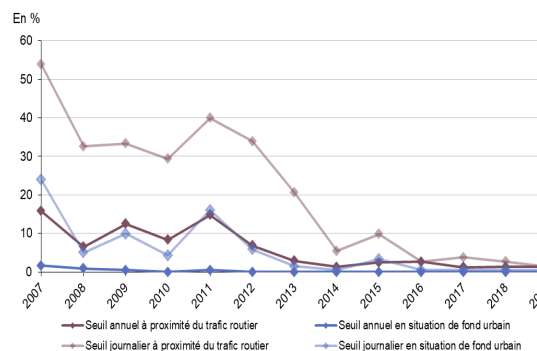


Champ : France métropolitaine et Drom.

Source : Géod'Air, juillet 2020

Figure D2.3-4 Évolution de la part de stations de mesure qui ne respectent pas les seuils réglementaires en PM₁₀

En %



Notes : seuil réglementaire annuel : 40 µg.m⁻³ en moyenne annuelle ; seuil réglementaire horaire : 50 µg.m⁻³ en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 jours par année civile.

Champ : France métropolitaine et Drom.

Source : Géod'Air, juillet 2020. Traitements : SDES, mai 2021

LA RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE EST RESPECTÉE POUR LE CO ET LE BENZÈNE EN 2019

Sur la période 2000-2019, les teneurs en monoxyde de carbone (CO) ont fortement diminué et sont faibles. De plus, le seuil réglementaire pour la protection de la santé est respecté sur cette période. Ces progrès s'expliquent par l'introduction de normes environnementales pour les véhicules routiers et la mise en place de pots catalytiques.

Les concentrations annuelles en benzène mesurées à proximité du trafic routier ont diminué, grâce notamment à la limitation du taux de ce polluant dans l'essence à la suite de la mise en application de la réglementation européenne au 1^{er} janvier 2000 (directive 98/70/CE du 13 octobre 1998). La diminution importante du nombre de véhicules essence dans le parc roulant français a pu aussi jouer un rôle. En 2019, la réglementation européenne fixée pour le benzène pour la protection de la santé à long terme est respectée à proximité du trafic routier et en fond urbain (figure D2.3-5).

Figure D2.3-5 **Seuils réglementaires européens pour la protection de la santé humaine**

Polluant	Valeur limite pour la protection de la santé humaine	Année d'entrée en vigueur
NO ₂	Valeur limite annuelle : 40 µg.m ⁻³ en moyenne sur l'année civile	2010
	Valeur limite horaire : 200 µg.m ⁻³ en moyenne sur une heure à ne pas dépasser plus de 18 fois par année civile	2010
PM ₁₀	Valeur limite annuelle : 40 µg.m ⁻³ en moyenne sur l'année civile	2005
	Valeur limite journalière : 50 µg.m ⁻³ à ne pas dépasser plus de 35 jours par année civile	2005
PM _{2,5}	Valeur limite annuelle : 25 µg.m ⁻³ en moyenne sur l'année civile	2015
CO	10 000 µg.m ⁻³ en maximum journalier de la moyenne sur 8 h	2005
Benzène	Valeur limite annuelle : 5 µg.m ⁻³ en moyenne sur l'année civile	2010

Source : directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe

Impacts sur la santé et l'environnement

Le NO₂ irrite les voies respiratoires. Les particules de l'air ambiant sont classées cancérigènes pour l'homme. Leur impact dépend de leur taille et de leur composition physico-chimique. Elles peuvent notamment causer des maladies respiratoires et cardiovasculaires.

Le NO₂ contribue à l'acidification et à l'eutrophisation des milieux. C'est également un gaz qui intervient dans les processus de formation de l'ozone, tout comme le CO.

Sources

Les statistiques présentées sont calculées à partir des mesures de la base de données nationale de la qualité de l'air, Géod'Air. Seules les stations de mesure concernées par les reportages à la Commission européenne sont prises en compte. Le *Bilan de la qualité de l'air en France en 2019*, publié par le CGDD, sert de référence.

Contentieux européen

La France a été visée par une procédure contentieuse relative au NO₂ et pré-contentieuse relative aux particules PM₁₀ pour non-respect de certains seuils réglementaires de concentrations pour la protection de la santé, inscrits dans la directive 2008/50/CE.

Les seuils réglementaires européens de qualité de l'air pour la protection de la santé humaine concernant le NO₂, entrés en vigueur en 2010, sont en effet dépassés chaque année dans plusieurs agglomérations. Après un avis motivé adressé à la France en février 2017, la Commission européenne a saisi la Cour de justice de l'Union européenne en octobre 2018 au sujet du non-respect des seuils réglementaires pour la protection de la santé et de l'insuffisance des actions mises en œuvre pour 12 zones : Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Marseille – Aix-en-Provence, Montpellier, Nice, Paris, Reims, Strasbourg, Toulon, Toulouse, et la Vallée de l'Arve. En octobre 2019, la Cour de justice de l'Union européenne condamne finalement la France pour manquement aux obligations de la directive 2008/50/CE.

La France est également visée par un pré-contentieux relatif aux PM₁₀. Il lui est reproché de ne pas se conformer aux seuils réglementaires de concentrations pour la protection de la santé et de ne pas mettre en place des plans d'action répondant aux ambitions de la directive. Après une mise en demeure en février 2013, elle a reçu un avis motivé de la Commission européenne en avril 2015 pour dix zones : Douai-Béthune-Valenciennes, Grenoble, Lyon, Marseille – Aix-en-Provence, la Martinique, Nice, Paris, Toulon, la zone urbaine régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur et la zone urbaine régionale de Rhône-Alpes.

Contentieux national

Au niveau français, le 10 juillet 2020, le Conseil d'État a publié une décision ordonnant une astreinte de 10 millions d'euros par semestre à l'État français car ce dernier n'a pas, selon la plus haute juridiction administrative, pris les mesures demandées pour réduire la pollution de l'air dans huit zones en France, à savoir : Paris, Grenoble, Lyon, Marseille - Aix-en-Provence, Reims, Strasbourg, Toulouse, la Martinique. Cette décision fait suite à une première en date du 12 juillet 2017. Des « feuilles de route » pour parvenir à une amélioration rapide et notable de la qualité de l'air ont été élaborées dans l'ensemble des territoires français présentant des dépassements des seuils réglementaires de qualité de l'air.

D3.1 Accidentalités aérienne, ferroviaire et maritime

En 2020, le nombre d'accidents corporels ferroviaires est en baisse de 14,6 % et le nombre de victimes (blessées ou décédées) diminue. Le nombre d'accidents maritimes est stable en 2020, avec plus de personnes décédées ou disparues, mais moins de blessés. Dans le transport aérien, le nombre de victimes est en hausse alors que le nombre d'accidents corporels diminue.

HAUSSE DES DÉCÈS DANS LES ACCIDENTS AÉRIENS MALGRÉ UN NOMBRE D'ACCIDENTS EN BAISSÉ

En 2020, on dénombre 55 accidents corporels aériens survenus en métropole, qui ont provoqué le décès de 57 personnes et blessé grièvement 35 personnes. On compte 16 accidents de moins par rapport à 2019. Le nombre de morts est en hausse (plus 18 tués par rapport à 2019) (*figure D3.1-1*), alors que le nombre de blessés est en baisse (moins 14 blessés par rapport à 2019).

Hors accident exceptionnel dans le transport public aérien (comme celui de l'A320 de Germanwings en 2015), la quasi-totalité des accidents corporels a lieu lors de transport en aviation générale, c'est-à-dire par avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés et privés (91 % des accidents corporels en 2020).

Le nombre d'accidents corporels n'a jamais été aussi bas (sur les dix dernières années), alors que le nombre de décès a augmenté de 46 %, les accidents corporels aériens ayant été plus meurtriers en 2020. Le rapport entre le nombre d'accidents corporels et nombre de morts n'avait pas été supérieur à 1 depuis l'accident de l'A320 de Germanwings.

LE NOMBRE DE TUÉS ET BLESSÉS DANS LES ACCIDENTS FERROVIAIRES DIMINUE

Le nombre d'accidents corporels survenus sur le réseau ferré national en 2020 est en baisse de 14,6 % avec 105 accidents (contre 123 en 2019). Si les collisions (hors passages à niveau) et les déraillements ont augmenté en 2020 (respectivement 10,0 % et 33,3 %), les accidents de personnes ont quant à eux diminué (- 9,6 %). Le nombre de victimes est en baisse avec 44 tués et 28 blessés en 2020 contre respectivement 53 et 39 en 2019. Cette baisse s'explique par la diminution du nombre d'accidents aux passages à niveau (22 en 2020 contre 38 en 2019). Les personnes décédées sont principalement des personnes non autorisées se trouvant sur les voies ou des usagers de passages à niveau (respectivement 52,3 % et 34,1 %). Ces proportions sont relativement stables (54,7 % et 37,7 % en 2019).

Depuis cinq ans, le nombre d'accidents ferroviaires décroît de 6,9 % en moyenne chaque année. On note aussi une réduction du nombre de blessés et de morts sur cinq ans (respectivement - 7,3 % et - 4 % en moyenne par an).

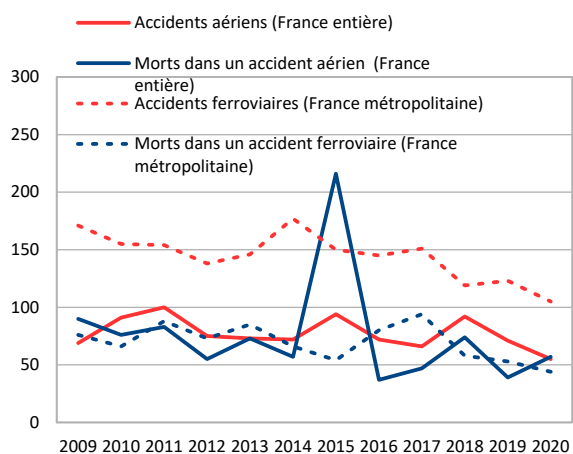
LE NOMBRE D'ACCIDENTS MARITIMES TOUJOURS ÉLEVÉ EN 2020

Avec 13 493 opérations de sauvetage coordonnées par les CROSS (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) en 2020, le nombre d'accidents maritimes en zones de sécurité françaises est stable par rapport à 2019 (- 0,1 %) (*figure D3.1-2*). Ce nombre reste toutefois très élevé comparé aux dix dernières années. Le nombre de personnes secourues ou assistées croît de 9,9 % en 2020, pour atteindre son plus haut niveau depuis dix ans (24 206 personnes secourues ou assistées). Le nombre de personnes décédées ou disparues suit cette augmentation (+ 17 %) alors que celui des personnes blessées diminue fortement (- 27 %).

Au cours des dix dernières années, le nombre d'accidents maritimes a augmenté à un rythme annuel moyen de 3,3 %. Sur la même période, le nombre de personnes blessées a aussi augmenté de 1,9 % par an, tandis que le nombre de personnes décédées ou disparues a baissé de 0,4 % en moyenne depuis 2010.

partie D : les externalités du transport

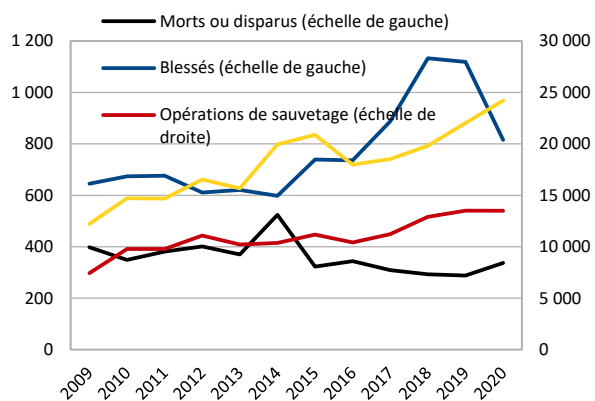
Figure D3.1-1 Accidents aériens et ferroviaires
En nombre d'accidents et de morts



Champ : France entière
Sources : BEA pour la sécurité de l'aviation civile ; SNCF Réseau

Figure D3.1-2 Accidents maritimes (y compris plaisance)

En nombres d'opérations de sauvetage, personnes secourues ou assistées, de morts ou disparus et de blessés (double échelle)



Champ : France métropolitaine, DOM, Polynésie française, Nouvelle-Calédonie.
Source : SDES, d'après DGITM/DAM/SM

D3.2 Accidentalité routière

En 2020, en France (y compris DOM), le bilan de l'accidentalité routière s'établit à 47 241 accidents corporels impliquant 2 706 victimes décédées et 58 539 victimes blessées. Le nombre d'accidents corporels a chuté en 2020 par rapport à 2019 (- 11 048). Ce fort recul de l'accidentalité routière s'explique par la réduction des déplacements engendrée par la crise sanitaire du Covid-19.

CHUTE DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE

Dans un contexte de restrictions de la circulation liées à la crise sanitaire, les chiffres de l'accidentalité routière atteignent leur plus bas niveau en 2020. En France (y compris DOM), le nombre d'accidents corporels baisse de 19,0% par rapport à 2019. La mortalité chute avec 2 706 tués en 2020 (- 20,6 %) et recule de 5,6 % en moyenne depuis 2015. Il en est de même pour les blessés : leur nombre (58 539) décroît de 20,3 % en 2020 et diminue de 4,4 % en moyenne annuelle depuis 5 ans.

HORS AGGLOMÉRATION : 27 % DES ACCIDENTS POUR 59 % DE LA MORTALITÉ

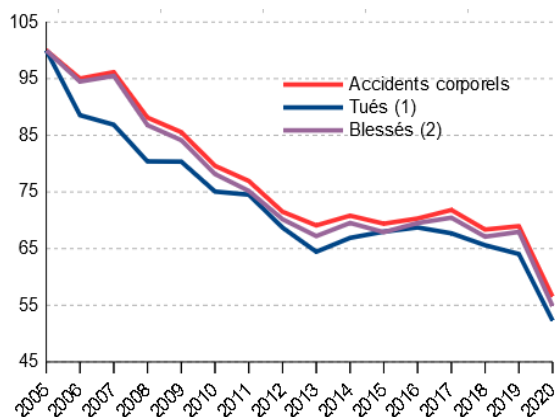
En 2020, en France (y compris DOM), les deux tiers environ (64,3 %) des accidents corporels ont lieu en agglomération, 26,5 % hors agglomérations (hors autoroutes) et 9,3 % sur autoroutes (*figure D3.2-2*). Les accidents hors agglomérations sont toutefois majoritaires pour ce qui est de la mortalité (58,9 %). Près de la moitié (47,8 %) des personnes tuées sur la route sont des usagers (conducteurs ou passagers) de véhicules particuliers, 23,9 % des usagers de deux-roues motorisés et 15,8 % des piétons. Avec 1 293 morts, le nombre d'usagers de véhicules de tourisme décédés décroît fortement en 2020 (- 22,7 %) et baisse de 6,8 % en moyenne annuelle depuis 2015.

LA MORTALITÉ CHUTE POUR LA POPULATION ADULTE

Avec 2 541 victimes décédées en métropole en 2020 (contre 3 244 en 2019), la mortalité chute (*figure D3.2-1 et figure D3.2-2*). Toutes les catégories d'âge exceptés les 15-17 ans suivent cette tendance : si la mortalité est en très forte baisse chez les 25-44 ans (- 24,5 %) et chez les plus de 65 ans (- 24,3 %), elle est en légère hausse chez les 15-17 ans (+ 2,3 %). L'ensemble des classes d'âge hormis les 15-17 ans atteignent ainsi leur plus bas niveau depuis 10 ans. Depuis 2015, le nombre de tués en France métropolitaine diminue de 7,3 % en moyenne annuelle chez les moins de 45 ans et de 4,5 % chez les plus de 45 ans.

partie D : les externalités du transport

Figure D3.2-1 **Évolution des accidents corporels, du nombre de tués et de blessés**
En indice base 100 en 2005



(1) victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident (définition nouvelle à partir de 2005).

(2) victimes non décédées dont l'état nécessite des soins médicaux.

Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

Figure D3.2-2 **Victimes selon la localisation et la catégorie d'usagers**

Nombre de tués et de blessés ; évolutions annuelles en %

	Niveau 2020	Tués		Blessés	
		2020	2020/2015	2020	2020/2015
Par localisation					
Autoroutes	203	-23,1	-7,5	6 082	-26,2
Agglomérations (1)	908	-16,8	-2,8	35 814	-19,9
Hors agglomérations (1)	1 595	-22,2	-6,8	16 643	-18,8
Par catégorie d'usagers (2)					
Piétons	428	-20,1	-3,3	8 432	-23,4
Cyclistes	183	-6,6	2,9	4 752	1,8
Cyclomotoristes (3)	125	-17,8	-6,7	5 676	-11,5
Motocyclistes (4)	522	-19,3	-4,4	10 404	-23,1
Véhicules de tourisme	1 293	-22,7	-6,8	25 676	-22,6
Camionnettes	64	-39,0	-12,2	1 902	-20,7
Poids lourds	36	0,0	-8,5	441	-20,1
Autobus et autocars	3	-25,0	-41,3	355	-39,7
Autres (5)	52	-8,8	-3,5	901	-18,5
France (y compris DOM)	2 706	-20,6	-5,6	58 539	-20,3
Dont France métropolitaine	2 541	-21,7	-6,0	55 836	-20,8

(1) hors autoroutes

(2) conducteurs et passagers compris.

(3) y compris scooters <50 cm³.

(4) y compris scooters >50 cm³.

(5) cette catégorie regroupe les usagers de tracteurs agricoles, de voiturettes et des autres véhicules.

Champ : France entière (métropolitaine + DOM).

Source : ONISR

LES CAUSES PRINCIPALES D'ACCIDENTS MORTELS : VITESSE, ALCOOL ET STUPÉFIANTS

En France métropolitaine, la première cause d'accident mortel est la vitesse : 29,0 % des accidents mortels en 2020. De plus, en 2020, 19,7 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel ont un taux d'alcool supérieur au taux légal (0,5 g/l) et 12,8 % sont dépistés positifs à un test de stupéfiants.

D3.3 L'accidentalité routière impliquant des poids lourds

En 2020, 2 105 accidents corporels ont impliqué un poids lourd, en France métropolitaine. Ceux-ci ont entraîné le décès de 304 personnes et blessé 2 503 personnes. Ces nombres de morts et de blessés ont chuté en 2020 par rapport à 2019 (- 86 tués et - 855 blessés). En effet, la crise sanitaire du Covid-19 a fortement impacté à la baisse le nombre de déplacements sur les réseaux routiers français. Les accidents impliquant un poids lourd représentent 4,7 % des accidents, 4,5 % des blessés et 12,0 % des tués alors qu'ils représentent 6,8 % de la circulation sur les routes (en véhicules-kilomètres) en 2020.

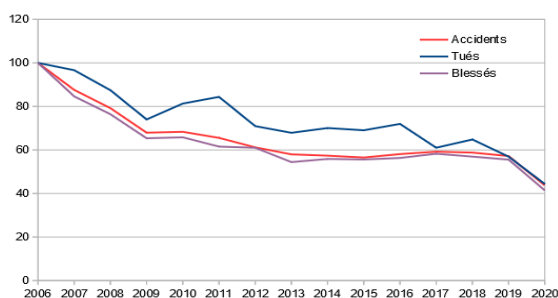
Après une baisse notable entre 2000 et 2014 suivie d'une relative stabilité entre 2015 et 2019, le nombre d'accidents décroît fortement en 2020 (- 23,5 %) (figures D4.3-1 et D4.3-2). La mortalité impliquant un poids lourd est aussi en baisse et atteint son plus bas niveau en 10 ans avec 304 tués en 2020 (- 22,1 %). Ce nombre de morts est nettement plus faible que le niveau observé en 2015 avec une baisse de 8,5 % en moyenne annuelle sur 5 ans. La même tendance est observée pour les blessés : leur nombre décroît de 25,5% en 2020 (2 503 blessés) et diminue de 5,7 % en moyenne annuelle sur 5 ans.

LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD MOINS FRÉQUENTS EN AGGLOMÉRATION

Les accidents corporels impliquant un poids lourd ont plus souvent lieu sur les autoroutes et hors agglomérations : 31 % des accidents impliquant un poids lourd se déroulent sur les autoroutes (respectivement 36 % pour les accidents hors agglomérations) alors que seulement 10 % de l'ensemble des accidents ont lieu sur autoroutes (respectivement 26 %). Les poids lourds effectuent en effet une plus grande part de leur parcours sur autoroutes et hors agglomérations que les autres véhicules. Comme l'ensemble des accidents, ceux impliquant un poids lourd sont plus graves hors agglomération qu'en milieu urbain.

Figure D3.3-1 Évolution du nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés dans les accidents impliquant un poids lourd

En indice base 100 en 2006



Champ : France métropolitaine.
Source : ONISR

Figure D3.3-2 Nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés dans les accidents impliquant un poids lourd

Nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés en niveau ; parts en % ; évolutions en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles	
		2020	2020/2015
Nombre d'accidents impliquant un poids lourd	2 105	- 23,5	- 5,0
Part dans l'ensemble des accidents de la route	4,7 %	-	-
Nombre de tués dans les accidents impliquant un poids lourd	304	- 22,1	- 8,5
Part dans l'ensemble des tués dans les accidents de la route	12,0 %	-	-
Nombre de blessés dans les accidents impliquant un poids lourd	2 503	- 25,5	- 5,7
Part dans l'ensemble des blessés dans les accidents de la route	4,5 %	-	-

Champ : France métropolitaine.
Source : ONISR

LES ACCIDENTS DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MATIÈRES DANGEREUSES RESTENT RARES

Le transport de matières dangereuses peut constituer un facteur d'aggravation des risques d'accidents du travail des conducteurs, de pollution de l'environnement, voire de sécurité civile. De ce fait, il fait l'objet d'une réglementation et d'une comptabilisation spécifiques. Le nombre d'accidents corporels impliquant le transport routier de matières dangereuses diminue progressivement depuis 2008 sur le réseau public. En 2020, il atteint son minimum avec 11 accidents corporels, soit 2 de moins qu'en 2019. On ne dénombre aucun décès lors de ces accidents.

D4. Emprise des infrastructures de transport et impacts sur les milieux naturels

Selon les dernières données disponibles (*voir encadré enquête Teruti*), en 2018, les infrastructures de transport occupent 3,1 % de la surface métropolitaine. Elles sont constituées à 95 % de surfaces artificialisées et ont de multiples impacts sur les milieux naturels terrestres et aquatiques.

LES IMPACTS DES SURFACES DEDIEES AU TRANSPORT SUR LES MILIEUX NATURELS

Les surfaces artificialisées (sols bâtis, revêtus ou stabilisés) sont souvent imperméables, ce qui entraîne de nombreux impacts sur l'état de l'environnement. En particulier, le cycle de l'eau est perturbé, en quantité et qualité. En effet, les surfaces imperméabilisées accentuent et accélèrent les phénomènes de ruissellement, amplifiant l'effet des épisodes de sécheresse et d'inondations, la perte de zones humides et de leur rôle tampon, y compris vis-à-vis de la recharge des nappes superficielles. De plus, les eaux de ruissellement se chargent de matières en suspension et transportent différents polluants.

Par ailleurs, les infrastructures linéaires de transport conduisent à la fragmentation et au cloisonnement des espaces naturels, à la perte de connexions écologiques, notamment du fait de la circulation des véhicules, mais aussi des obstacles qui les entourent ou qu'elles constituent.

Les canaux et rivières canalisés utilisés pour le transport par eau, difficilement franchissables, fragmentent également les milieux naturels terrestres, mais ils ont également des impacts défavorables sur les milieux aquatiques, du fait d'une hydromorphologie artificielle ou fortement modifiée (état des berges, effets des vagues produites par le sillage des bateaux - le batillage...).

EN 2018, LES SOLS À USAGE DE TRANSPORT SONT CONSTITUÉS À 95 % DE SURFACES ARTIFICIALISÉES

En 2018, les surfaces dédiées aux transports couvrent 1 712 600 ha, soit 3,1 % de la surface de la France métropolitaine (*figure D4-1*). Elles sont constituées à 95 % de surfaces artificialisées. Les surfaces imperméabilisées (sols bâtis, revêtus ou stabilisés) représentent 84 % des sols à usage de transport. Au sein des sols revêtus ou stabilisés, les sols de forme linéaire (routes, voies ferrées...) et ceux de forme aréolaire (parkings, ronds-points...) sont distingués. Ils ne sont pas tous à usage de transport, certains étant dédiés aux commerces, à des activités agricoles, à l'habitat. Les autres surfaces, ni revêtues ni stabilisées, correspondent, par exemple, à des zones bâties, enherbées (aéroports...) ou en eaux (canaux aménagés pour la navigation).

Figure D4-1 **Occupation physique des sols à usage de transport en 2018**

Niveaux en milliers d'ha, parts en %

	Surfaces totales 2018
Sols bâtis	12,1
Sols revêtus ou stabilisés (linéaires ou aréolaires)	1 428,6
Autres sols artificialisés	182,2
Autres types de sols	89,7
Total	1 712,6
part en sols imperméables	84,1
part en sols artificialisés	94,8

Note : les autres sols artificialisés regroupent les sols nus ou enherbés (perméables).

Champ : France métropolitaine.

Source : Agreste, enquête Teruti 2017-2019 (centrée sur 2018)

Source : l'enquête Teruti

L'enquête Teruti est une enquête aréolaire, réalisée sur le terrain ou à partir de sources administratives par le ministère chargé de l'Agriculture et de l'Alimentation, sur huit millions de points. Les points sont qualifiés selon deux nomenclatures, l'une d'occupation physique des sols (volumes construits bas, sols de forme linéaire revêtus ou stabilisés, forêts de feuillus...), l'autre d'usage fonctionnel (productions végétales, mines et carrières, fourniture et traitement des eaux...).

Les surfaces à usage de transport considérées ici comprennent uniquement celles qui sont utilisées pour réaliser une fonction transport : chemins de fer, routes et autoroutes, transport par eau, transports aériens, transport par conduite (gazoduc...) et électricité, télécommunications et stockage et services auxiliaires des transports. Elles excluent notamment des surfaces telles que les parcs ou voies d'accès aux centres commerciaux, aux logements...

En 2017, la méthodologie de l'enquête a été fortement rénovée pour, d'une part, prendre en compte l'existence de bases de données géolocalisées plus nombreuses et accessibles et, d'autre part, améliorer la précision des surfaces estimées, à moindre coût. Un nouvel échantillon de points est suivi, soit à partir de bases de données géographiques existantes, soit à partir de relevés de terrain effectués par un enquêteur. Les résultats de l'enquête sont produits à partir d'un cycle d'observation de trois années. L'année 2018 est estimée sous la forme d'une moyenne triennale centrée sur 2018 des données collectées sur la période 2017-2019. Le cycle de collecte suivant (2020-2022), qui prévoit de retourner sur les points déjà observés au cours du cycle précédent, permettra de mesurer des évolutions.

Depuis l'enquête Teruti 2017, la nomenclature d'usage des sols est nettement plus agrégée que celle de Teruti-Lucas 2006-2015 ; il n'existe qu'une seule catégorie d'usage des sols relative aux transports : « U33-Réseau de transport hors énergie, logistique et infrastructures ». Par ailleurs, les données sur l'usage du sol ne sont pas réropolées. Ainsi, seul le millésime 2017-2019 centré sur 2018 est disponible.

D5. La qualité de service dans les transports

La qualité de service du transport de voyageurs est actuellement principalement mesurée à travers la ponctualité des modes de transport. Les indicateurs de ponctualité dépendent du mode de transport considéré et ne sont donc pas directement comparables entre eux. L'année 2019 avait été marquée par la grève nationale interprofessionnelle contre la réforme des retraites au mois de décembre qui s'est poursuivie en janvier 2020. L'année 2020 a été fortement impactée par la crise sanitaire mondiale du Covid-19 et les transports de voyageurs, par les mesures adoptées pour lutter contre la propagation du virus en France, dont notamment les deux confinements nationaux du 17 mars au 11 mai 2020, puis du 30 octobre au 15 décembre 2020.

La **qualité de service** (en général) est définie par l'Afnor comme : « la capacité d'un service à répondre par ses caractéristiques aux différents besoins de ses utilisateurs ou consommateurs ». Huit critères de qualité de service sont ainsi définis par les normes NF EN 13 (2002) et NF EN 15 : l'offre de service, l'accessibilité, les informations, la durée, l'attention portée au client, le confort, la sécurité et l'impact environnemental.

Si les baisses de trafic (offre) provoquées par la pandémie du Covid-19 ont surtout pris la forme de déprogrammations de trains et de vols, la crise sanitaire a aussi provoqué de nombreuses annulations (en dessous du délai de prévenance qui les distingue des déprogrammations) selon les modes, en particulier au mois de mars 2020 en raison de l'urgence sanitaire, de la soudaineté du confinement, et d'une période de transition avant l'adoption des plans de transport caractérisés par des baisses de l'offre. En plus des restrictions portant sur l'offre, la capacité d'emport des trains et transports collectifs terrestres a également été réduite jusqu'au 2 juin pour assurer une distanciation sociale d'un mètre entre les voyageurs.

La crise sanitaire a également engendré des retards. Pour les modes ferroviaires, ces retards semblent principalement liés aux contraintes de nettoyage et d'adaptation du matériel roulant (désinfection du matériel, condamnations de sièges et marquages au sol pour assurer la distanciation sociale entre les voyageurs en accord avec les mesures sanitaires du moment). Pour le mode aérien, des retards ont pu être ponctuellement liés à la gestion du trafic en cas d'annulations et de déprogrammations massives face à l'urgence sanitaire, au renforcement des contrôles aux frontières (contrôles des visas par exemple), ou encore aux mesures sanitaires dans les aéroports (tests de dépistage du virus, mesure de la température, mesures de distanciation sociale, etc.).

Source : *Bilan 2020 de la qualité de service des transports de voyageurs en France, AQST, avril 2021*

ANNULATIONS EN HAUSSE DANS LE FERROVIAIRE EN 2020 DANS LE CONTEXTE DE LA CRISE SANITAIRE, MAIS MOINS DE RETARDS

Le contexte de l'année 2020 dans le secteur ferroviaire a été marqué par la grève nationale interprofessionnelle contre la réforme des régimes de retraite au mois de janvier, puis par l'impact des mesures sanitaires adoptées à partir de la mi-mars 2020 pour lutter contre l'épidémie de Covid-19, ainsi que par des aléas climatiques (vagues de chaleur en août, tempêtes en février, octobre et décembre). Les répercussions des mesures sanitaires pour lutter contre l'épidémie de Covid-19 ont engendré de très nombreuses déprogrammations de trains avec la mise en place de plans de transport adaptés, en particulier pendant les deux périodes de confinement national (du 17 mars au 11 mai 2020, puis du 30 octobre au 15 décembre 2020), ainsi qu'au mois de juin. En 2020, le taux d'annulation des différents services ferroviaires longue distance s'est fortement dégradé. Le taux d'annulation des TGV (J-3) s'établit à 5,2 % en 2020 (forte hausse des annulations en mars et novembre) contre 2,7 % en 2019, celui des liaisons intercity (à J-1 16 h) à 2,6 % (pic d'annulation en mars et lors des tempêtes d'octobre) contre 2,0 % en 2019. Le taux d'annulation des TER (à J-1 16 h) s'établit à 2,1 % en 2020 contre 2,3 % en 2019 (*figure D5-1*).

En raison de la baisse du trafic ferroviaire, la ponctualité s'améliore en 2020 pour les liaisons TGV et internationales. Le taux de retard s'établit à 12,4 % contre 13,8 % en 2019 pour un retard moyen des trains retardés de 28 minutes en 2020 contre 32 minutes en 2019. En revanche, pour les liaisons intercity, la ponctualité se dégrade : le taux de retard s'établit à 18,1 % contre 13,2 % en 2019 pour un retard moyen des trains retardés de 53 minutes en 2020 contre 43 minutes en 2019. La ponctualité s'améliore pour les TER avec un taux de retard de 7,4 % en 2020 contre 7,8 % en 2019 ; néanmoins, elle se dégrade en octobre 2020 avec les tempêtes Alex et Barbara et les disparités régionales sont fortes (*figure D5-1*).

partie D : les externalités du transport

Figure D5-1 **Transport de voyageurs : taux d'annulation et de retard par mode de transport**
En %

		Taux d'annulation ⁽¹⁾			Taux de retard ⁽²⁾			
		Niveau	Niveau	Niveau	Niveau	Niveau	Niveau	
		2020	2019	2018	2020	2019	2018	
Aérien	Intérieur	1,0	1,2	1,4	9,9	15,6	18,2	
	Moyen-courrier	1,2	0,9	1,1	12,5	22,6	24,1	
	Long-courrier	0,5	0,4	0,7	17,4	23,6	24,0	
Ferroviaire	Longue distance	International	5,0	2,1	5,4	12,8	14,6	18,8
		TGV	5,2	2,7	7,8	12,4	13,8	17,8
		Intercités	2,6	2,0	1,8	18,1	13,2	17,2
	Régional	TER	2,1	2,3	2,1	7,4	7,8	9,6

(1) Seuils d'annulation : aérien et TGV < trois jours, Intercités et TER < la veille à 16 h ; spécificité des indicateurs AQST : les trains annulés = n'ayant pas atteint leur terminus. Dans le cas d'un « plan de transport adapté », les trains déprogrammés ne sont pas considérés comme annulés si l'annonce a respecté la limite de préavis.

(2) Seuils de retard : vols > 15 minutes (au départ ou à l'arrivée), trains internationaux > 15 minutes, TER > 5 minutes, TGV et intercités > 5 minutes (pour une durée ≤ 1h30) ou > 10 minutes (pour 1h30 < durée ≤ 3h) ou, > 15 minutes (pour une durée > 3h)

Source : AQST, Bilan 2020 de la qualité de service des transports de voyageurs en France

ADAPTATION DU PLAN DE TRANSPORT DANS LES TCU D'ÎLE-DE-FRANCE EN 2020 ET AMÉLIORATION DE LA PONCTUALITÉ

En 2020, selon l'Omniv, la ponctualité a augmenté sur le réseau de surface RATP (bus et tramways) : pour 91,4 % des véhicules, l'écart entre l'intervalle réellement observé entre deux passages aux points d'arrêt au plus fort du trafic et l'intervalle théorique est inférieur à deux minutes (90,5 % en 2019). Cette hausse s'explique en partie par le plan de transports adapté (avril et mai 2020 ne sont pas comptabilisés), la circulation en baisse, et le mois de janvier non comptabilisé car impacté par les mouvements sociaux. En ce qui concerne le réseau de métro, 96,9 % des voyageurs empruntant le métro parisien ont attendu moins de trois minutes en heure de pointe, six minutes en heure creuse et dix minutes en soirée (97,3 % en 2019). Dans un contexte de baisse de la fréquentation et parfois d'adaptation de l'offre, la ponctualité s'améliore pour les RER et Transilien (pour les mois non marqués par des circonstances exceptionnelles, donc hors janvier, avril et mai 2020) : 90,6 % des usagers sont arrivés à destination à l'heure ou avec un retard de moins de cinq minutes (89,5 % en 2019), pendant la journée. On peut notamment retenir les améliorations des lignes RER A, C et D, et Transilien lignes P et R, mais le niveau de ponctualité de la ligne RER B reste préoccupant en 2020.

AVEC UN TRAFIC AÉRIEN TRÈS FAIBLE EN 2020, AMÉLIORATION DE LA PONCTUALITÉ DES VOLS

L'année 2020 s'est révélée particulièrement difficile pour le transport aérien. Le nombre de passagers ayant emprunté des vols intérieurs ou internationaux représente un tiers du trafic de 2019 et n'avait pas été aussi bas depuis plus de 30 ans. Cette chute considérable du trafic liée à la crise sanitaire, dont notamment les deux périodes de confinement pour le trafic domestique (France métropolitaine) et les restrictions d'entrées et de sorties des territoires à l'échelle mondiale pour le trafic international qui concerne aussi bien le trafic intérieur que le trafic international. Ainsi, le nombre de voyageurs sur des vols internationaux a chuté de 70 % en un an et ne représente que 73 % des voyageurs passés par les aéroports français, contre 81 % en 2019. Le transport aérien intérieur a été un peu moins touché, avec néanmoins une diminution de 53,1 % (voir SDES – Datalab avril 2021 - Note de conjoncture des transports).

Selon le bilan 2020 de l'AQST concernant la qualité de service des transports de voyageurs en France, la proportion des vols annulés (c'est-à-dire en dessous du délai de prévenance de trois jours qui les distingue des vols déprogrammés) a légèrement augmenté en 2020 par rapport à 2019 pour les vols moyen- et long-courriers (outre-mer inclus). Cela s'explique probablement en partie par les annulations liées à la crise sanitaire du Covid-19. En revanche, le taux d'annulation a très légèrement baissé pour les vols intérieurs (France métropolitaine) en 2020 ; il s'établit à 1,0 % contre 1,2 % en 2019. Les répercussions des mesures sanitaires pour lutter contre la pandémie mondiale de Covid-19 ont aussi engendré de très nombreuses déprogrammations de vols pour l'ensemble des catégories de vols. À noter que pour les modes aériens, ne sont prises en compte que les liaisons ayant donné lieu à au moins quatre vols réguliers sur le mois.

Avec un niveau de trafic (offre) exceptionnellement faible en 2020 du fait de la crise sanitaire, la ponctualité s'est nettement améliorée, atteignant son meilleur niveau depuis 2012 pour l'ensemble des catégories de vols. Les retards liés à l'enchaînement des vols, la gestion de la navigation aérienne, la gestion de l'organisation des vols par les compagnies, la sécurité et le transit des voyageurs dans les aéroports, sont en effet moins fréquents en moyenne lorsque le trafic chute comme cela s'est produit en 2020 du fait de la crise sanitaire.

Le retard moyen des vols en retard à l'arrivée est resté très proche en 2020 de celui de l'année 2019 pour les vols intérieurs (45 min) et moyen-courriers (49 min). Il est en baisse à 45 minutes en 2020 pour les vols long-courriers (y c liaisons avec l'outre-mer).

Pour les vols intérieurs, le taux de retard est de 9,9 % en 2020 contre 15,6 % en 2019 (son niveau le plus faible depuis l'année 2015).

12 % DES CARS EN SLO ONT PLUS DE 15 MINUTES DE RETARD EN 2019 ET 2018

À partir des dernières données disponibles de qualité de service transmises par les opérateurs, l'ART a établi une estimation de la ponctualité des services librement organisés (*voir rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2019, ART*). En 2019, 11,7 % (11,2 % en 2018) des autocars sur les lignes domestiques et 13,3 % (16,3 % en 2018) des autocars internationaux ont rallié leur terminus avec au moins 15 minutes de retard. Le taux d'annulation des autocars SLO est relativement faible : 0,7 % en 2019 (0,5 % en 2018) pour les lignes domestiques et 1,0 % en 2019 (0,7 % en 2018) pour les lignes internationales.

LA PONCTUALITÉ DES TRAINS DE FRET S'AMÉLIORE EN 2019

Les trains cadencés (trains partant à intervalles réguliers), majoritairement des trains de passagers, sont prioritaires par rapport aux trains non réguliers (généralement des trains fret), dans l'horaire de service (HdS). En 2017, selon le rapport du CGEDD d'octobre 2018, 30 % des circulations fret seulement étaient inscrites dans l'horaire de service (HdS). Pour leurs demandes sans réponse, les entreprises ferroviaires doivent alors prendre le risque de faire passer leurs trains au fil de l'eau, les trains de fret passent « entre deux trains de passagers ». Ils subissent de nombreux arrêts, notamment aux limites de compétence des centres de gestion opérationnelle. 70 % seulement des sillons proposés dans l'horaire de services respectent les demandes des entreprises ferroviaires.

Après deux années de dégradations successives (2017 et 2018), la ponctualité des trains de fret est en amélioration en 2019 sans pour autant retrouver les niveaux des années 2016 et 2015. En effet, le taux de retard au seuil de 60 minutes s'établit à 7,4 % en 2019 contre 8,6 % en 2018 ou 7,1 % en 2016. La ponctualité des circulations sur les autoroutes ferroviaires et du trafic combiné est bien en-deçà de celle de l'ensemble de l'activité de fret ferroviaire. En effet, en 2019, les taux de retard au terminus des circulations sur les autoroutes ferroviaires et du trafic combiné sont respectivement de 52,7 % et 46,1 %, contre 33,6 % pour le total du fret. Cependant, une amélioration notable de la ponctualité sur les autoroutes ferroviaires est à souligner, celle-ci progressant de 13 points de pourcentage entre 2017 et 2019.

Source : bilan du marché du transport ferroviaire en 2019, ART

D6. Les nuisances sonores des transports

Au-delà des effets auditifs, les nuisances sonores peuvent également entraîner des effets extra-auditifs, notamment troubles du sommeil ou perturbation du système cardio-vasculaire. Les transports figurent parmi les principales sources de bruit. Le bruit des transports terrestres est causé à la fois par les véhicules en circulation (motorisation, type de conduite, etc.) mais aussi par les infrastructures liées (revêtement du sol, état des rails pour le transport ferroviaire, etc.). La pollution sonore due à l'aviation intervient principalement lors des phases de décollage et d'atterrissage.

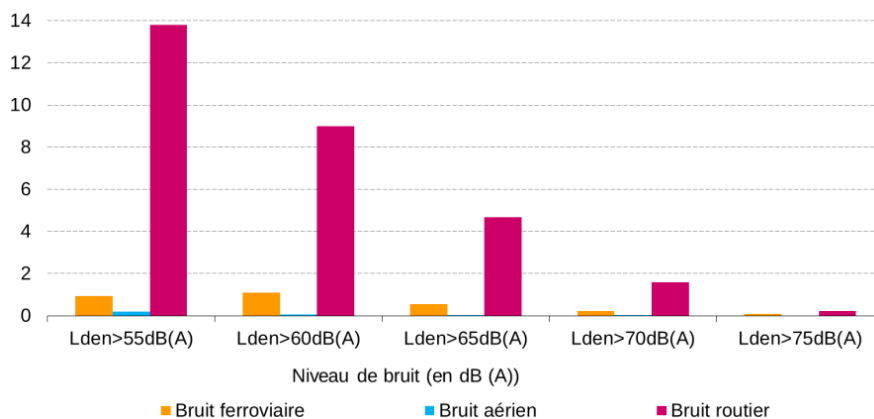
22 MILLIONS D'HABITANTS EXPOSÉS À UN BRUIT ROUTIER SUPÉRIEUR À 55 DB

Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, 22 millions d'habitants sont exposés au bruit routier, soit 42 % (de jour) et 27 % (de nuit) de la population de ces territoires. L'exposition au bruit ferroviaire touche plus de 2 millions d'habitants dans ces territoires, principalement de nuit. Enfin, 0,8 % de la population est exposée au bruit du trafic aérien, ce qui représente 236 000 personnes (figure D6-1) (voir le rapport sur l'état de l'environnement, CGDD, octobre 2019).

La directive n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose aux gestionnaires d'infrastructures de transport (aérien, routier, ferroviaire) et à certaines agglomérations de plus de 100 000 habitants, dont la liste est fixée par le décret n°2006-361 du 24 mars 2006, l'élaboration de cartes de bruit ainsi que la mise en place de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) tous les cinq ans.

Les résultats des 25 agglomérations de plus de 100 000 habitants ayant élaboré des cartes de bruit permettent de dresser un bilan de l'exposition des populations urbaines.

Figure D6-1 Population exposée au bruit de jour dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants
Population exposée en millions d'habitants



Champ : agglomérations de plus de 100 000 habitants, France métropolitaine

Note : le Lden est un indicateur européen estimant le niveau de bruit global pendant une journée complète, en prenant en compte un critère de sensibilité selon la période considérée (jour, soirée, nuit).

Sources : DGPR, traitement SDES, 2019

368 MILLIONS DE DÉPENSE DE LUTTE CONTRE LE BRUIT DES TRANSPORTS EN 2018

En 2018, la dépense de lutte contre le bruit des transports s'élève à 368 millions d'euros (*voir données provisoires pour 2018, source : SDES, Compte de dépenses liées à l'environnement, 2020*) : 192 millions pour le remplacement des silencieux des systèmes d'échappement et la mise en conformité des véhicules légers et deux-roues, et 176 millions pour le traitement des infrastructures terrestres et systèmes d'informations des infrastructures. Les dépenses liées aux transports diminuent en moyenne de 3,0 % par an depuis 2000, en lien avec la baisse des ventes de silencieux et celle des dépenses publiques dans les programmes traitant de la résorption des points noirs du bruit. En 2018, les dépenses de lutte contre le bruit des transports diminuent fortement (- 11,4 %), en particulier celles liées aux infrastructures (- 18,1 %). La baisse observée s'explique principalement par celles des dépenses engagées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes dans la mise en place de structure anti-bruit (estimée à - 28 % par rapport à 2017), et des dépenses relatives au programme de résorption des « points noirs » du bruit des réseaux routiers et ferroviaires (- 16 %). Au total, en 2018, les dépenses liées aux transports représentent 18 % de l'ensemble des dépenses de lutte contre les nuisances sonores.

DES TRANSPORTS MOINS BRUYANTS ET MOINS DE DÉPLACEMENTS, MOYENS CITÉS POUR RÉDUIRE LES BRUITS DE CIRCULATION

Afin de mieux comprendre la relation que les Français entretiennent avec leur environnement sonore, d'identifier leurs attentes ainsi que les actions qui pourraient être mises en œuvre pour améliorer la qualité des ambiances sonores de demain, le centre d'information sur le bruit (CidB) a lancé durant tout le mois de juin 2020 une vaste enquête en ligne (2 000 répondants volontaires) accessible sur son site bruit.fr. Les premiers résultats publiés mi-juillet 2020 montrent que si la période de quasi-silence due au confinement de notre société imposée par l'épidémie du Covid-19 a eu un effet bénéfique sur la santé d'une majorité de Français, elle les a néanmoins rendus plus sensibles au bruit qu'auparavant. Les répondants à l'enquête ont eu la possibilité de s'exprimer librement sur les moyens d'action les plus efficaces pour limiter cette pollution sonore.

Mettre en place des mobilités « douces » moins bruyantes pour les déplacements quotidiens (38 % des répondants) et limiter les déplacements (13 % des répondants) sont cités comme des moyens efficaces de réduire l'impact des bruits de circulation sur l'environnement sonore. Certains répondants citent l'utilisation de véhicules silencieux et l'accélération de la transition vers des voitures électriques ou hybrides et des deux-roues électriques comme des actions importantes pour réduire le bruit urbain. Les changements d'habitudes de déplacements et notamment le développement des modes de transports actifs comme la marche et le vélo sont également considérés comme susceptibles de favoriser la réduction du bruit à la source, de même que le covoiturage ou l'utilisation des transports en commun. D'autres suggèrent de limiter les déplacements à certaines catégories professionnelles (services publics, livreurs, etc.), ou de favoriser le télétravail et les livraisons à domicile. Pour certains, ces évolutions nécessiteraient un aménagement de l'espace public permettant de rendre la ville aux piétons et aux cyclistes en limitant le trafic, en réduisant la vitesse (zones 30), en créant des parkings relais, en réalisant des contournements et en végétalisant les centres urbains. Les actions en faveur d'un urbanisme favorable à la qualité de l'environnement sonore demanderaient selon certains des répondants de repenser les zones d'habitats en fonction des sources de bruit, de « dédensifier » la ville ou d'éviter des densités de populations importantes. Enfin, pour protéger les riverains des zones fortement exposées au bruit, les répondants insistent sur la nécessité de mettre en place des moyens tels que des revêtements routiers acoustiques ou des écrans antibruit. *Source : Synthèse de l'enquête sur l'évolution de la perception du bruit liée à la crise sanitaire, CidB, juillet 2020*

La **lutte contre le bruit** couvre trois domaines d'activités : la construction de dispositifs de protection contre le bruit (traitement des infrastructures de transport terrestre, dispositif antibruit), les réductions du bruit à la source (par exemple le remplacement de silencieux des véhicules légers et des deux-roues, et l'application de revêtements silencieux sur les voies urbaines et périurbaines) et les activités de mesures, de contrôle et d'analyse du bruit (par exemple les réseaux de mesure du bruit des aéroports).

partie E

Le transport de marchandises

— Dans le contexte de la crise sanitaire et des confinements, le transport terrestre de marchandises est en net repli de 4,3 % en 2020 après une hausse de 2,8 % en 2019. Il s'élève ainsi à 324,2 milliards de tonnes-kilomètres en 2020. L'activité se contracte pour tous les modes, en particulier celle du transport routier par poids lourds, principal poste des transports terrestres, qui diminue de 3,7 % en 2020. Le transport ferroviaire de marchandises est également en forte baisse (- 7,8 %), ainsi que le transport fluvial (- 11,4 %). Les quantités traitées dans les ports de la métropole représentent 299,2 millions de tonnes en 2020, en baisse de 13,7 % par rapport à 2019. Le fret aérien demeure quant à lui très faible en tonnage : 2 millions de tonnes de marchandises (fret et poste) sont traitées dans les aéroports français en 2020 (pour 2,4 millions en 2019). Il concerne essentiellement le transport international de marchandises (90 % de l'ensemble).



E1. Synthèse du transport de marchandises

Dans le contexte de la crise sanitaire et des confinements, le transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, hors VUL, y compris transit), est en net repli de 4,3 % en 2020 après une hausse de 2,8 % en 2019. Il s'élève ainsi à 324,2 milliards de tonnes-kilomètres en 2020. L'activité se contracte pour tous les modes, en particulier celle du transport routier par poids lourds, principal poste des transports terrestres, qui diminue de 3,7 % en 2020. Le transport ferroviaire de marchandises est également en forte baisse (- 7,8 %), ainsi que le transport fluvial (- 11,4 %).

Avec 286,5 milliards de tonnes-kilomètres (figure E1-1), le transport intérieur routier de marchandises par poids lourds (PTAC > 3,5 T) diminue de 3,7 % en 2020, à la fois sous pavillon français (- 2,3 %) et sous pavillon étranger (- 5,6 %). Le transport ferroviaire de marchandises qui représente 31,1 milliards de tonnes-kilomètres en 2020, diminue fortement de 7,8 %. Le transport fluvial de marchandises se contracte fortement de 11,4 % en 2020 (après + 9,8 % en 2019) et s'élève à 6,5 milliards de tonnes-kilomètres en 2020. Le transport par oléoducs baisse fortement de 21,8 %.

Une nouvelle méthodologie a été mise en place pour l'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (TRM) depuis le 1^{er} trimestre 2020. Les données ont été recalculées à partir du 1^{er} trimestre 2014 avec cette nouvelle méthodologie. Par ailleurs, dans ce bilan annuel, le champ du transport routier est désormais restreint aux poids lourds (voir fiche E2).

Figure E1-1 Transports intérieurs terrestres par mode

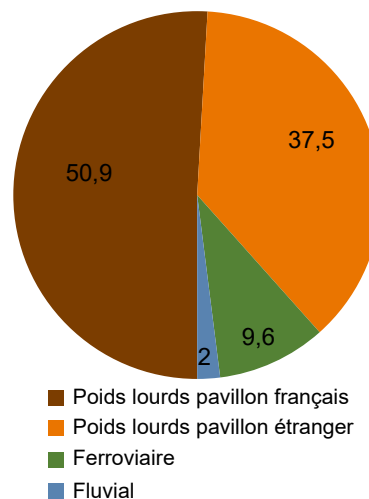
Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions annuelles en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Transport ferroviaire (1)	31,1	- 4,2	- 1,1	- 7,8	- 3,0
Transport routier (PTAC > 3,5 t)	286,5	0,1	3,1	- 3,7	1,9
Pavillon français (2)	164,9	0,8	1,5	- 2,3	1,8
Pavillon étranger (3)	121,6	- 0,8	5,3	- 5,6	2,1
Transport fluvial (4)	6,5	- 0,2	9,8	- 11,4	- 2,6
Oléoducs (5)	9,5	4,0	- 2,3	- 21,8	- 3,6
Produits finis	7,1	4,3	8,9	- 21,1	- 0,9
Produits bruts	2,5	3,4	- 24,0	- 23,7	- 9,6
Ensemble des transports terrestres y c oléoducs	333,7	- 0,2	2,6	- 4,9	1,1
Ensemble des transports terrestres hors oléoducs	324,2	- 0,3	2,8	- 4,3	1,3
National	193,6	0,5	2,5	- 3,1	1,8
International et transit	130,6	- 1,5	3,3	- 6,1	0,6

Sources : (1) SDES, (2) SDES, enquête TRM ; (3) Eurostat, résultats provisoires ; (4) VNF, SDES ; (5) DGEC (estimation SDES pour 2020)

Figure E1-2 Répartition du transport terrestre (hors oléoducs) par mode

En % des tonnes-kilomètres en 2020



Sources : SDES ; Eurostat ; VNF

partie E : le transport de marchandises

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE FRET DOMINÉ PAR LE TRANSPORT ROUTIER PAR POIDS LOURDS

Sur les cinq dernières années, la part modale du transport routier par poids lourds augmente. Elle représente 88,4 % du transport terrestre de marchandises hors oléoducs en 2020 (pour 87,9 % en 2019 et 85,6 % en 2015). En 2020, l'activité des poids lourds sous pavillon français représente un peu plus de la moitié du transport intérieur de fret (*figure E1-2*). Néanmoins, une part importante de l'activité de transport routier sur le territoire est générée par les poids lourds à pavillon étranger (42,4 % de l'activité des poids lourds en 2020, part assez stable depuis 2015).

Sur les cinq dernières années, la part modale du transport ferroviaire de fret diminue régulièrement : elle est de 9,6 % en 2020 après 10 % en 2019 et 11,9 % en 2015. Sur la même période, la part modale du transport fluvial oscille autour de 2 %.

LE TRANSPORT NATIONAL EN REcul EN 2020

En 2020, le transport intérieur de fret terrestre (hors oléoducs) est en net repli de - 4,3 %. Les 324,2 milliards de tonnes-kilomètres se partagent entre :

- le fret national terrestre (transport de marchandises ayant pour origine et pour destination un point français, quel que soit le pavillon du transporteur, hors oléoducs) de 193,6 milliards de tonnes-kilomètres ;
- le transport intérieur international y compris transit (partie du transport de marchandises réalisée sur le territoire français, en provenance ou à destination de l'étranger, quel que soit le pavillon du transporteur, hors oléoducs) de 130,6 milliards de tonnes-kilomètres.

Le fret national terrestre se replie de 3,1 % en 2020 après une hausse de 2,5 % en 2019. La baisse de 2020 concerne tous les modes : recul du transport routier national par poids lourds (- 2,3 % en 2020 après + 1,9 % en 2019) et du transport national de fret fluvial (- 7,8 % en 2020 après + 9,9 % en 2019), baisse du transport ferroviaire national (- 8,6 % en 2020) après une stabilité en 2019.

Le transport intérieur international y compris transit représente 40 % du transport de marchandises hors oléoducs en 2020. Il se replie de 6,1 % en 2020, après une augmentation de 3,3 % en 2019 et le recul concerne tous les modes (- 5,8 % en 2020 pour le transport routier, - 6,7 % pour le ferroviaire, - 17,5 % pour le fluvial).

UNE BAISSe SUR LA MAJORITÉ DES PRODUITS TRANSPORTÉS EN 2020

L'observation des produits transportés porte sur le transport ferroviaire, le transport fluvial et le transport routier par poids lourds. Sur ce segment, le transport diminue de 3,5 % en 2020, après une hausse de 1,3 % en 2019 (*figure E1-3*). Le transport intérieur terrestre de marchandises se replie en 2020 pour la majorité des produits hormis celui des matières premières, coke, produits pétroliers, métaux et minéraux qui augmente de 1,7 %. Le transport de produits alimentaires, boissons et tabac est quasi stable (- 0,1 %). Ces produits sont en large majorité transportés par la route (près de 89 %).

Figure E1-3 **Transport national intérieur terrestre par type de marchandises**

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions annuelles et part en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles				Part du transport routier 2020
		2018	2019	2020	2020/2015	
Produits agricoles et alimentaires	59,5	0,6	4,1	- 0,1	2,2	88,7
Produits manufacturés	68,3	0,7	0,5	- 6,3	0,3	84,3
Matières premières, coke, produits pétroliers, métaux, minéraux	29,3	- 2,6	- 6,7	1,7	0,8	78,0
Autres marchandises	45,4	- 0,4	4,7	- 6,6	- 0,1	69,8
Ensemble (1)	202,6	- 0,1	1,3	- 3,5	0,8	81,4

(1) Transport routier de plus de 3,5 tonnes sous pavillon français, transport ferroviaire et transport fluvial totaux

Sources : SDES ; VNF

partie E : le transport de marchandises

UNE BAISSÉ DES QUANTITÉS TRAITÉES DANS LES PORTS DE LA MÉTROPOLE EN 2020

Outre les transports intérieurs par voie terrestre, les marchandises peuvent également être transportées par voies maritimes ou aériennes. Les quantités traitées dans les ports de la métropole représentent 299,2 millions de tonnes en 2020, en baisse de 13,7 % par rapport à 2019 (*figure E1-4*). Le fret aérien demeure quant à lui très faible en tonnage : 2 millions de tonnes de marchandises (fret et poste) sont traitées dans les aéroports français en 2020 (pour 2,4 millions en 2019). Il concerne essentiellement le transport international de marchandises (90 % de l'ensemble).

Figure E1-4 Évolution du transport de conteneurs par mode en métropole

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres pour le transport terrestre, en millions de tonnes pour le transport maritime, évolutions annuelles en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Transport terrestre (milliards de tonnes-kilomètres)					
Routier	5,1	- 4,3	1,4	- 16,1	- 2,6
Ferroviaire	10,1	4,5	28,3	15,6	2,9
Fluvial	0,5	- 10,5	3,8	- 21,2	- 8,3
Total conteneurs	15,7	0,2	15,3	1,4	1,0
Transport total (1)	202,6	- 0,1	1,3	- 3,5	0,8
Transport maritime (millions de tonnes)					
Conteneurs	42	- 0,5	- 0,9	- 13,0	- 1,0
Marchandises totales	299,2	0,8	- 2,4	- 13,7	- 2,4

(1) Transport routier de plus de 3,5 tonnes sous pavillon français, transport ferroviaire et transport fluvial totaux
Sources : SDES ; VNF

HAUSSE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE CONTENEURS

En 2020, avec 15,7 milliards de tonnes-kilomètres, le transport de conteneurs représente en France métropolitaine 7,7 % du transport terrestre et augmente de 1,4 % par rapport à 2019 (*figure E1-4*). En 2020, environ 64 % du transport terrestre de conteneurs est ferroviaire, 33 % routier et 3 % fluvial. Entre 2015 et 2020, le transport en conteneur par voie ferroviaire croît en moyenne de 2,9 % par an (soit 1,3 milliards de tonnes-kilomètres de plus transportées en 5 ans). Après une baisse du transport par conteneur par voie ferroviaire entre 2015 et 2017, il reprend en 2018 malgré les grèves et augmente fortement en 2019 (+ 28,3 %) et en 2020 (+ 15,6 %). En revanche, les tonnes-kilomètres transportées par la route en conteneurs se replient de 16,1 % en 2020 après une hausse de 1,4 % en 2019.

En 2020, 42 millions de tonnes de marchandises conteneurisées ont été débarquées ou embarquées dans les ports français de métropole, soit une baisse de 13 % par rapport à 2019. Entre 2015 et 2019, celui-ci a augmenté en moyenne de 2,2 % par an. Sur la période 2015 à 2020, il baisse en moyenne de 1 % par an. Les ports du Havre et de Marseille sont les principaux ports français de conteneurs.

E2. Transport routier de marchandises : baisse de l'activité des poids lourds en 2020

Dans le contexte de la crise sanitaire mondiale, le transport intérieur routier de marchandises par poids lourds diminue de 3,7 % en 2020, à 286,5 milliards de tonnes-kilomètres. Le transport sous pavillon français recule de 2,3 %. L'activité baisse nettement pour les entreprises du secteur des transports (- 5,7 % en 2020), alors qu'elle progresse pour les entreprises n'appartenant pas au secteur des transports (+ 5,6 %). Le transport de produits agricoles et agroalimentaires résiste mieux à la crise (- 1,0 %) que l'ensemble du secteur.

Une nouvelle méthodologie a été mise en place pour l'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (TRM) depuis le premier trimestre 2020. Le tirage de l'échantillon et les redressements statistiques des résultats ont été améliorés. La nouvelle méthodologie repose sur une meilleure connaissance des parcs de poids lourds en circulation, notamment grâce à la prise en compte des résultats des contrôles techniques, et de l'activité principale de l'entreprise utilisatrice du poids lourd. Cette meilleure connaissance des utilisateurs a conduit à réviser significativement la répartition entre le compte propre et le compte d'autrui. Les données présentées ici sont recalculées à compter du 1er trimestre 2014 avec cette nouvelle méthodologie.

Par ailleurs, le champ de cette fiche est désormais restreint aux poids lourds (PTAC > 3,5 t). Le transport de marchandises par véhicules utilitaires légers (VUL) du pavillon français était auparavant estimé à partir d'une information qui ne peut pas être régulièrement actualisée. Sur 5,9 millions de VUL en circulation, seuls un peu plus de 205 000 sont utilisés par des entreprises relevant du secteur des transports.

BAISSE DE L'ACTIVITÉ DES POIDS LOURDS DU PAVILLON FRANÇAIS

En 2020, dans le contexte de la crise sanitaire, l'activité des poids lourds du pavillon français recule à moins de 165 milliards de tonnes-kilomètres réalisées (- 2,3 % après + 1,5 % en 2019) (*figure E2-1*). La part de l'activité nationale se stabilise à un niveau très élevé : en 2020 comme en 2019, 96,1 % des tonnes-kilomètres concernent un trajet où le chargement et le déchargement de la marchandise se font en France. L'activité internationale du pavillon français, pour la partie des trajets réalisés en France, continue de décliner. Depuis 2015, elle baisse de 4,3 % en moyenne annuelle.

Figure E2-1 **Transport intérieur routier de marchandises par poids lourds**

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Pavillon français (PTAC > 3,5 t)	164,9	0,8	1,5	- 2,3	1,8
National	158,6	1,0	1,9	- 2,3	2,1
<i>cpte d'autrui</i>	137,9	0,9	2,9	- 2,2	2,5
<i>cpte propre</i>	20,7	1,8	-4,7	- 2,7	- 0,2
International	6,4	-2,8	-6,6	- 2,9	- 4,3
Pavillons étrangers (PTAC > 3,5 t)	121,6	-0,8	5,3	- 5,6	2,1
International et transit (*)	109,3	-0,4	4,6	- 6,0	1,5
Cabotage	12,3	-4,2	13,2	- 2,3	7,8
Total transport routier de marchandises par poids lourds	286,5	0,1	3,1	- 3,7	1,9

(*) *estimé à partir du bilan de la circulation*

Note : l'arrondi de la somme peut différer légèrement de la somme des arrondis

Sources : SDES, enquête TRM ; TRM-EU ; SDES bilan de la circulation

partie E : le transport de marchandises

Une part importante de l'activité de transport routier sur le territoire est générée par les poids lourds des pavillons étrangers (42,4 % en 2020). Cette part est assez stable depuis 2015, de 42,1 % en 2015 à 43,3 % en 2016 et en 2019. Elle n'était que de 40,0 % en 2014. Le cabotage s'est fortement développé, il augmente de 7,8 % par an en moyenne depuis 2015, malgré les baisses de 2018 et 2020.

Au total en 2020, 286,5 milliards de tonnes-kilomètres ont été réalisées par les poids lourds français et étrangers sur le territoire métropolitain, en repli de - 3,7 % par rapport à 2019.

LES ENTREPRISES N'APPARTENANT PAS AU SECTEUR DES TRANSPORTS RÉSISTENT MIEUX À LA CRISE SANITAIRE

L'activité, pour compte propre et pour compte d'autrui, des entreprises du secteur des transports baisse nettement en 2020 (- 5,7 %) alors qu'elle progresse pour les entreprises n'appartenant pas au secteur des transports (+ 5,6 %).

En 2020, le transport routier de marchandises du pavillon français est opéré à 87 % pour compte d'autrui. Sur les 143,9 tonnes-kilomètres effectuées pour compte d'autrui, 110,4 l'ont été par les entreprises relevant du secteur des transports (*figure E2-2*). Après quatre années successives de croissance, leur activité pour compte d'autrui (en tonnes-kilomètres) s'est fortement contractée en 2020 (- 5,5 %). À l'inverse, les entreprises dont l'activité principale ne relève pas du secteur des transports ont vu leur activité pour compte d'autrui croître de 9,9 % en 2020.

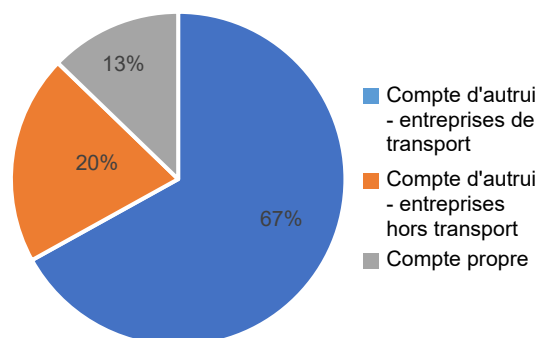
Figure E2-2 Activité du transport routier de marchandises du pavillon français selon le secteur d'activité de l'entreprise propriétaire du camion (*)
En milliards de tonnes-kilomètres

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Compte d'autrui	136,6	129,5	130,5	142,7	143,6	147,2	143,9
Compte d'autrui - entreprises de transport	105,7	100,1	101,1	112,0	113,1	116,8	110,4
Compte d'autrui - entreprises hors transport	30,9	29,4	29,4	30,7	30,5	30,4	33,4
Compte propre	22,2	21,3	22,3	22,3	22,8	21,6	21,1
Total pavillon français	158,8	150,8	152,8	164,9	166,3	168,8	164,9

(*) : il s'agit de l'entreprise figurant sur le certificat d'immatriculation, c'est-à-dire du propriétaire quand le camion est acheté, ou du locataire quand le camion est pris en location de longue durée. En cas de location de courte durée, l'activité est celle du loueur.

Source : SDES, enquête TRM

Figure E2-3 Activité de transport routier de marchandises par poids lourds selon le compte et le secteur d'activité en 2020
En %



Source : SDES, enquête TRM

Une part significative de l'activité pour compte d'autrui est réalisée par des entreprises n'appartenant pas au secteur des transports. En 2020, elle se situe à 20 % de l'activité totale du pavillon français (*figure E2-3*).

partie E : le transport de marchandises

L'ACTIVITÉ DES POIDS LOURDS RECULE POUR LES PRINCIPAUX TYPES DE MARCHANDISES

En 2020, l'activité du pavillon français diminue pour tous les trois grands types de marchandises transportées (figure E2-4). Le transport de produits agricoles et agroalimentaires représente un tiers du total (figure E2-5). En repli de 1,0 % en 2020, il résiste mieux à la crise que le transport de produits manufacturés et matériel de transport (- 7,6 %) et de matériaux de construction (- 3,0 %).

Figure E2-4 **Transport intérieur du pavillon français, par type de marchandises**

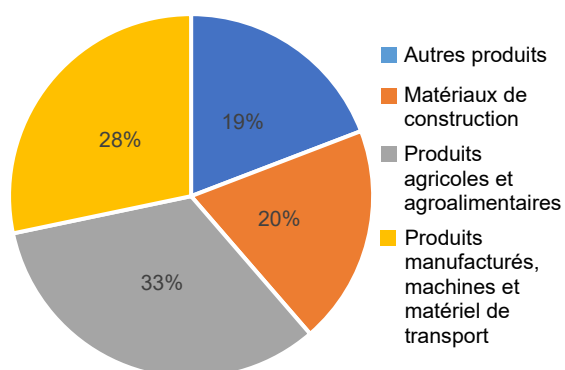
Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Produits agricoles et agroalimentaires	54,5	1,4	3,6	- 1,0	2,9
Produits manufacturés, machines et matériel de transport	46,7	2,3	4,3	- 7,6	0,5
Matériaux de construction	32,1	- 2,8	1,4	- 3,0	1,4
Autres produits	31,6	1,6	- 6,1	5,0	2,4
Ensemble	164,9	0,8	1,5	- 2,3	1,8

Source : SDES, enquête TRM

Figure E2-5 **Transport intérieur du pavillon français par type de marchandises en 2020 (en tonnes-kilomètres)**

En %



Source : SDES, enquête TRM

E3. Transport ferroviaire de marchandises : en forte baisse en 2020

Dans le contexte de la crise sanitaire du Covid-19, le transport intérieur ferroviaire de marchandises représente 31,1 milliards de tonnes-kilomètres¹ en 2020, en net repli par rapport à l'année 2019 (- 7,8 %). Les tonnages transportés diminuent également fortement en 2020 (- 10,7 %), conséquence de la baisse des volumes du trafic national.

Dans le contexte de la crise du Covid-19, le transport intérieur ferroviaire de marchandises représente 31,1 milliards de tonnes-kilomètres en 2020, en net repli par rapport à l'année 2019 (- 7,8 %). En tonnes-kilomètres, le transport international entrant a connu une hausse (+ 4,3 %), tandis que le transport international sortant et le transit ont nettement diminué (respectivement - 9,8 % et - 15,9 %). Le transport national diminue de 8,6 %, et sa part dans le trafic intérieur reste stable à 59,5 %.

Les tonnages transportés en train diminuent fortement (- 10,7 %) en 2020, conséquence de la baisse des volumes du trafic national (- 11,5 %), et malgré la stabilité du trafic international entrant (+ 0,8 %) (figure E3-1). Sur cinq ans, les volumes transportés sur le territoire français connaissent une baisse annuelle moyenne de 4,1 %, dont l'ensemble des composantes sont en repli qu'il s'agisse du trafic national (- 3,4 %), du transport international entrant et sortant (- 3,5 % et - 5,7 %) ou du transit (- 7,3 %).

Figure E3-1 **Transport intérieur ferroviaire de marchandises**

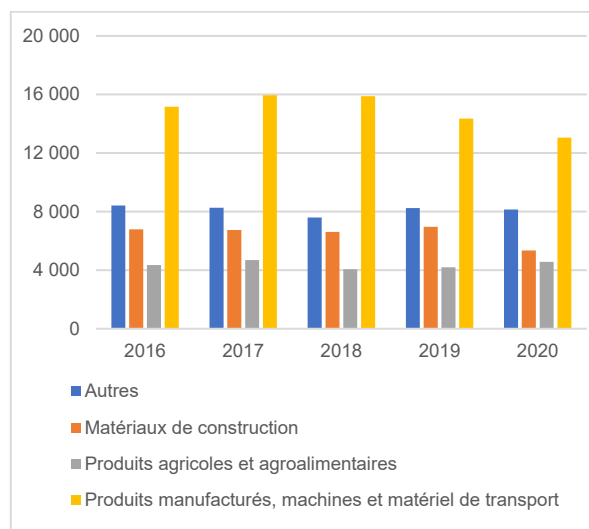
Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, millions de tonnes, évolutions en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles (%)			Évolution annuelle moyenne (%)
		2018	2019	2020	
En milliards de t-kilomètres					
Ensemble	31,1	- 4,2	- 1,1	- 7,8	- 3,0
National	18,5	- 2,1	0,0	- 8,6	- 2,9
International entrant	4,7	- 7,2	7,7	4,3	0,9
International sortant	4,9	- 5,3	5,3	- 9,8	- 3,3
Transit	3,0	- 9,0	- 21,8	- 15,9	- 8,1
En millions de tonnes					
Ensemble	83,1	- 7,6	2,2	- 10,7	- 4,1
National	51,3	- 6,8	6,8	- 11,5	- 3,4
International entrant	12,3	- 13,0	1,0	0,8	- 3,5
International sortant	13,9	- 4,2	- 3,1	- 16,0	- 5,7
Transit	5,6	- 11,4	- 17,2	- 12,3	- 7,3

Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3-2 **Principales marchandises transportées**

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres



Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

¹ Dans le transport ferroviaire, les tonnes sont « brut-brut » : elles comprennent le poids des emballages et le poids du conditionnement.

Pour rappel, le poids brut des marchandises est celui correspondant au poids des marchandises incluant l'emballage mais excluant la tare des conteneurs ou des unités Ro-Ro. Le poids brut-brut des marchandises inclut en plus cette tare.

partie E : le transport de marchandises

POURSUITE DE LA DIMINUTION DU TRANSPORT DE PRODUITS MANUFACTURÉS

En tonnes-kilomètres, le transport ferroviaire de produits manufacturés continue de reculer en 2020 (- 9,1 % après - 9,6 % en 2019). Sa part reste néanmoins la plus importante : 41,9 % contre 42,5 % (figure E3-2).

Sur les cinq dernières années, le taux de croissance annuel moyen global en tonnes-kilomètres de ces marchandises est orienté à la baisse (- 3,0 %), suivant la tendance du trafic national (- 2,9%).

Le transport combiné confirme sa progression de 2019 (+ 11,9 %) avec une hausse de 11,8 % : ce sont les conteneurs et caisses mobiles (majoritaires) qui expliquent cette dynamique (+ 15,6 % après + 28,3 %).

Suite à la libéralisation du transport ferroviaire national en 2006, de nouveaux opérateurs se sont progressivement installés dans le paysage ferroviaire français. Ils ont effectué environ la moitié du trafic en tonnes-kilomètres en 2020.

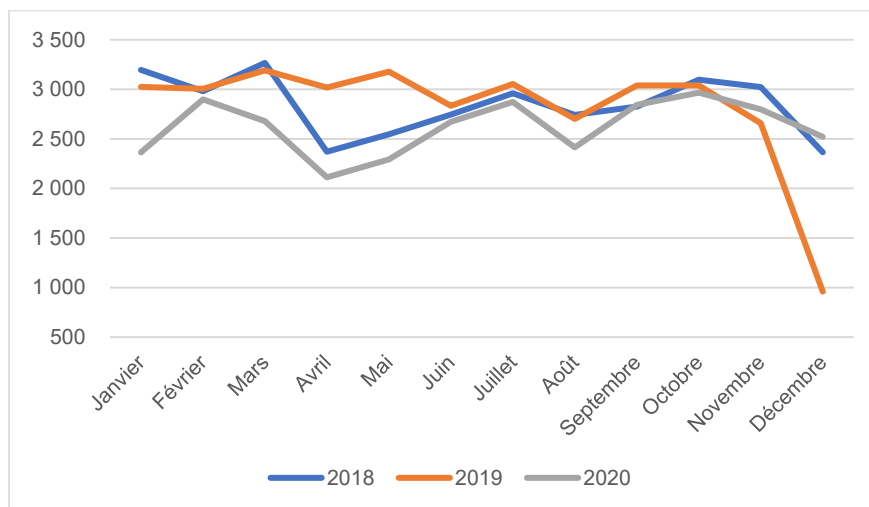
IMPACT MENSUEL DE LA CRISE SANITAIRE SUR LE TRAFIC

En 2020, la crise du Covid-19 a eu un impact sur le trafic ferroviaire mensuel de marchandises sur la période mars-mai. L'impact est comparable (légèrement supérieur) à celui des mouvements sociaux du printemps 2018 (figure E3-3).

Le faible niveau observé au mois de janvier 2020 résulte du prolongement de l'impact des grèves de décembre 2019, qui avaient très fortement réduit le trafic ferroviaire de marchandises.

Figure E3-3 **Transport intérieur ferroviaire de marchandises**

En million de tonnes-kilomètres



Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

E4. Transport fluvial de marchandises : l'activité se contracte

Le transport fluvial de marchandises s'élève à 6,5 milliards de tonnes-kilomètres et diminue de 11,4 % en 2020. C'est le transport international qui est le plus impacté avec une baisse de 17,5%. Le transport national est en légère baisse sur 5 ans (- 1,5 % en moyenne par an). Sur la même période, le transport international a reculé sensiblement (- 4,7 % en moyenne par an). Quant aux volumes transportés, ils sont également en baisse sensible en 2020 (- 10,8 %) tant pour le transport national (- 8,2 %) que pour le transport international (- 13,9 %). Hors période de premier confinement (de mars à mai 2020) le trafic fluvial national se maintient en 2020.

FLUX ENTRANTS EN NORMANDIE ET HAUTS-DE-FRANCE EN HAUSSE

Malgré une baisse globale des flux au niveau national, la situation par région de déchargement du transport fluvial de marchandises est contrastée. Deux régions connaissent une hausse sensible, la Normandie (+ 10,1 %) (*figure E4-1*) et les Hauts-de-France (+ 30,2 %). Les flux entrants dans les autres régions sont en diminution, d'ampleur très variable, allant de - 6,1 % pour la région Grand Est à - 45,2 % pour la région Occitanie.

LES PRODUITS AGRICOLES ET AGROALIMENTAIRES RELATIVEMENT ÉPARGNÉS

Aucune catégorie de marchandises n'échappe à la tendance à la baisse. Ainsi, le transport fluvial de charbon et de produits pétroliers continue de baisser (- 17,9 %) avec un niveau historiquement bas en 2020 (*figure E4-2*). Les matériaux de construction se replient de 10,6 %. Les produits agricoles et agroalimentaires semblent relativement épargnés par la tendance baissière (- 3,0 %). La baisse est forte pour les marchandises « autres » (- 20,2 %) qui se retrouvent à un niveau légèrement supérieur à celui de 2000.

HORS PÉRIODE DE CONFINEMENT LE TRAFIC FLUVIAL NATIONAL SE MAINTIENT

En faisant abstraction des mois impactés par le premier confinement en 2020 (mars, avril et mai), le trafic fluvial national se maintient au même niveau que l'an passé (- 0,4 %) (*figure E4-3*).

La baisse du trafic total hors période de premier confinement (- 4,7 %) s'explique entièrement par celle de sa composante internationale (- 12,3 %).

Figure E4-1 **Transport fluvial par région de déchargement**

En millions de tonnes-kilomètres, évolutions annuelles en %

Flux nationaux par région de déchargement	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Île-de-France	1 362	3,1	11,1	- 18,6	- 1,1
Centre-Val de Loire	NS	NS	NS	NS	NS
Bourgogne-Franche-Comté	71	6,3	- 8,7	- 26,4	- 6,8
Normandie	1 436	17,5	10,3	10,1	0,7
Hauts-de-France	432	- 12,6	21,1	30,2	0,5
Grand Est	99	- 16,4	8,4	- 6,1	2,1
Pays de la Loire	NS	NS	NS	NS	NS
Nouvelle-Aquitaine	NS	NS	NS	NS	NS
Occitanie	11	- 13,9	- 54,7	- 45,2	- 34,3
Auvergne-Rhône-Alpes	409	1,9	2,4	- 28,1	- 5,3
Provence-Alpes-Côte d'Azur	455	15,4	23,4	- 14,5	- 3,2
National	4 275	6,4	9,9	- 7,8	- 1,5
International (hors transit)	2 246	- 9,8	9,7	- 17,5	- 4,7
Total	6 521	- 0,2	9,8	- 11,4	- 2,6

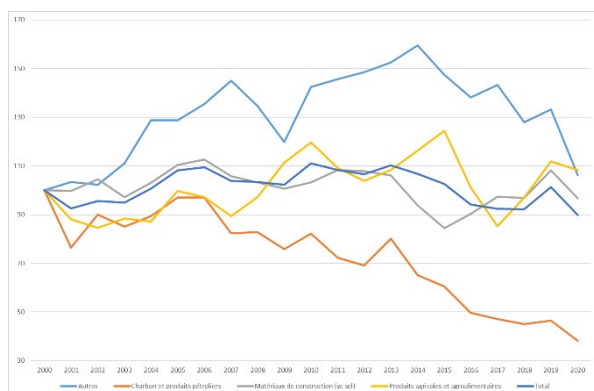
NS : non significatif.

Champ : hors transit, hors fluvio-maritime.

Sources : VNF ; SDES

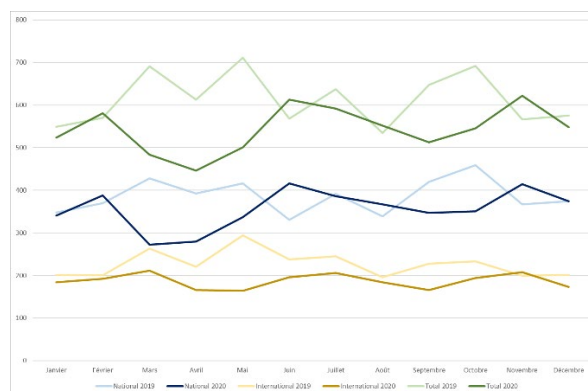
partie E : le transport de marchandises

Figure E4-2 Évolution du transport fluvial pour les principales marchandises en tonnes-kilomètres
Indice, base 100 en 2000



Champ : hors transit, hors fluvio-maritime.
Sources : VNF ; SDES

Figure E4-3 Évolution mensuelle en 2019-2020 du transport fluvial par type de flux
En millions de tonnes-kilomètres



Champ : hors transit, hors fluvio-maritime.
Sources : VNF ; SDES

E5. Le transport maritime de marchandises au ralenti

Dans un contexte de crise sanitaire et économique, la baisse de trafic dans les ports maritimes français s'accroît en 2020 (- 13,4 %) avec 312 millions de tonnes² de marchandises échangées, niveau le plus bas atteint depuis 1997. Les flux entrants dans les ports français restent majoritaires. La quantité de gaz naturel liquéfié ou gazeux débarquée accuse une baisse de 13,7 % en 2020 après avoir fortement augmenté en 2019. La part du pavillon français dans les principaux ports français est stable à 7,2 %.

UNE BAISSÉ DU TRAFIC DE 13,4 % DANS UN CONTEXTE DE CRISE SANITAIRE ET ÉCONOMIQUE

En 2020, le trafic total de marchandises dans l'ensemble des ports de commerce français s'élève à 312 millions de tonnes tous types de fret confondus (figures E5-1 et E5-2). Dans un contexte de crise sanitaire et économique, le trafic est en forte baisse de 13,4 % par rapport à 2019. La baisse est moins forte pour les marchandises embarquées (- 10,9 %) que pour celles débarquées (- 14,8 %) pour l'ensemble des ports français.

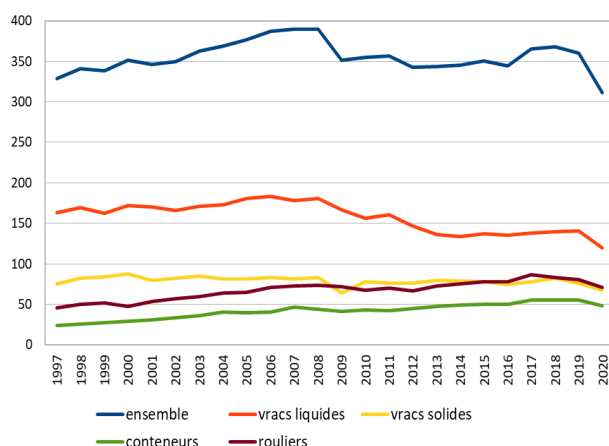
La reprise des trafics dès le début du 3e trimestre suite au déconfinement en France et dans les pays du monde amoindrit cette baisse.

Pour les sept grands ports maritimes (GPM) en métropole et le port de Calais, le repli du trafic de marchandises échangées en 2020 est de 13,2 %. Il est de - 5,7 % pour les quatre grands ports maritimes en outre-mer.

En 2020, Le Havre accuse la plus forte baisse de trafic (- 20,3 %). La diminution est plus soutenue pour les ports de Marseille (- 12,6 %) et de Dunkerque (- 14,3 %).

Figure E5-1 Évolution du trafic maritime selon le type de fret

En millions de tonnes



Champ : France entière.

Source : SDES

Figure E5-2 Trafic des principaux ports de commerce

En millions de tonnes, évolutions (en %)

Port	Niveau 2020	Évolutions annuelles			Évolution moyenne 2020/2015
		2018	2019	2020	
Marseille	68 914	0,1	- 1,9	- 12,6	- 3,1
Le Havre	52 447	- 1,6	- 7,1	- 20,3	- 4,6
Dunkerque	45 117	2,8	2,1	- 14,3	- 0,8
Calais	39 559	- 8,7	- 4,6	- 10,2	- 1,8
Nantes Saint-Nazaire	27 936	8,6	- 5,4	- 9,0	1,5
Rouen	22 108	14,9	1,8	- 5,7	- 0,8
La Rochelle	8 925	12,7	1,5	- 8,8	- 2,1
Bordeaux	6 047	- 2,8	- 3,6	- 11,2	- 6,2
Ensemble GPM + Calais	271 053	0,7	- 2,8	- 13,2	- 2,3
Autres ports de métropole	28 123	1,4	1,8	- 18,8	- 3,2
Outre-mer	12 406	- 0,8	3,2	- 5,7	0,4
Total France entière	311 582	0,7	- 2,2	- 13,4	- 2,3

Champ : France entière.

Source : SDES

² Dans le transport maritime, les tonnes sont « brut-brut » : elles comprennent le poids des emballages et le poids du conditionnement.

Pour rappel, : le poids brut des marchandises est celui correspondant au poids des marchandises incluant l'emballage mais excluant la tare des conteneurs ou des unités Ro-Ro. Le poids brut-brut des marchandises inclut en plus cette tare.

partie E : le transport de marchandises

APRES UNE HAUSSE EN 2019, LE TRAFIC ENTRANT DE GAZ NATUREL ACCUSE UNE BAISSSE EN 2020

En 2020, les flux entrants dans les ports français restent largement majoritaires avec 199 millions de tonnes brutes débarquées contre 113 millions de tonnes brutes embarquées. Le flux entrant de gaz naturel liquéfié ou gazeux accuse une baisse de 13,7 % cette année après avoir fortement augmenté en 2019 (+ 50 % entre 2018 et 2019 pour le trafic entrant de gaz naturel liquéfié ou gazeux). Les produits pétroliers raffinés entrants, constitués de gazole et fioul domestique, sont en légère hausse de 1,2 %.

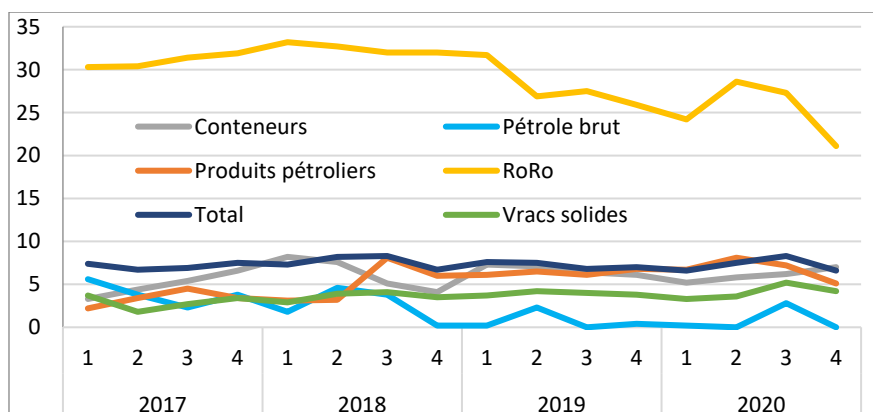
LA PART DU PAVILLON FRANÇAIS RELATIVEMENT STABLE À 7,2 %

Depuis 2017, la part du pavillon français dans les ports français dont le trafic est supérieur à 1 Mt/an hors outre-mer, Toulon, Ajaccio, Bastia est quasi stable aux environs de 7 % (7,2 % en 2020, comme en 2019).

Elle est en revanche très différenciée selon le type de marchandises transportées, avec une part très faible pour le pétrole brut de 0,8 % en 2020 à plus de 25 % pour les rouliers (« RoRo ») (figure E5-3).

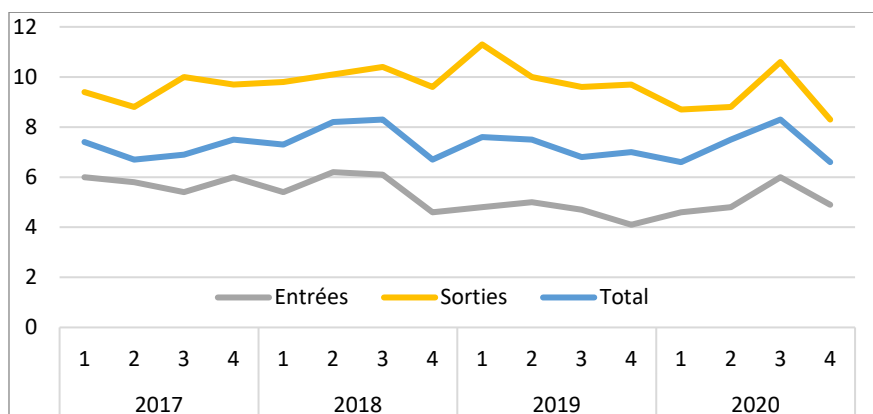
Il en va de même suivant le sens du trafic : pour les flux entrants, la part du pavillon français est de 5,1 % en 2020 et quasiment le double pour les flux sortants avec 9,1 % (figure E5-4).

Figure E5-3 Part du pavillon français dans les ports français selon le type de marchandises transportées
En %



Champ : ports français dont le trafic annuel est supérieur à 1 Mt hors outre-mer, Ajaccio, Bastia, Toulon.
Source : SDES

Figure E5-4 Part du pavillon français dans les ports français selon le sens du trafic
En %



Champ : ports français dont le trafic annuel est supérieur à 1 Mt hors outre-mer, Ajaccio, Bastia, Toulon.
Source : SDES

partie F

Le transport de voyageurs

— Le transport intérieur de voyageurs a été fortement impacté par la crise sanitaire et les restrictions de déplacement en 2020 : il décroît de 23,5 % et s'établit à 749,4 milliards de voyageurs-kilomètres, revenant au niveau des années 1990. Cette baisse est constatée pour tous les modes de transport.

En nombre de passagers, le transport aérien en métropole est réduit de moitié (56,8 %) en 2020, tandis que le transport aérien total (métropole, outre-mer et international) est réduit de deux tiers (- 69,8 %) par rapport à l'année précédente. Le transport ferroviaire de voyageurs chute de 41,9 %. Le transport collectif urbain chute de 41,5 % en voyageurs-kilomètres en 2020. La forte diminution touche aussi bien les réseaux de province (- 31,2 %) que ceux de l'Île-de-France (- 45,0 %).

Les transports individuels en véhicules particuliers (qui représentent 85,3 % des transports intérieurs de voyageurs) sont les moins impactés, avec une diminution de 19,2 %.

Début 2020, parmi les actifs se rendant sur leur lieu de travail, 2,9 % y allaient à vélo ; cette part est en légère progression par rapport à 2019 (2,5 %). La crise sanitaire a profondément bouleversé le quotidien des Français et leurs habitudes de déplacement. Les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) continuent nettement de progresser tout au long de l'année.



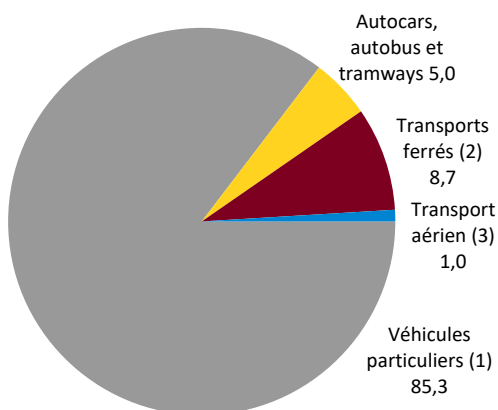
F1. Synthèse : le transport intérieur de voyageurs chute en 2020 avec la crise sanitaire

En 2020, le transport intérieur de voyageurs est fortement affecté par la crise sanitaire et les restrictions de déplacement : il décroît de 23,5 % et s'établit à 749,4 milliards de voyageurs-kilomètres, revenant au niveau des années 1990. Cette baisse est constatée pour tous les modes de transport. Les transports individuels en véhicules particuliers (qui représentent 85,3 % des transports intérieurs de voyageurs) sont les moins impactés, avec une diminution de 19,2 %.

L'activité totale du transport de voyageurs représente 749,4 milliards de voyageurs-kilomètres en 2020. Les parts des différents modes de transport, exprimées en voyageurs-kilomètres, varient fortement cette année en raison de la crise sanitaire et des restrictions de déplacement. Le transport intérieur de voyageurs reste largement dominé par le transport individuel en véhicules particuliers (85,3 %) (figure F1-1) et sa part augmente de 4,6 points en 2020 au détriment des autres modes de transports. La part des transports ferrés diminue fortement en 2020 : ils représentent 8,7 % des voyageurs-kilomètres, mais davantage que les transports collectifs routiers (5 %). La part du transport aérien dans le transport intérieur de voyageurs, déjà marginale, se réduit dans le contexte particulier de 2020 (1 %). Ces parts modales ne prennent pas en compte le transport maritime, le transport à vélo et la marche.

Figure F1-1 Transport intérieur de voyageurs par mode en 2020

Parts modales en % des voyageurs-kilomètres



(1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.

(2) Trains, RER et métros.

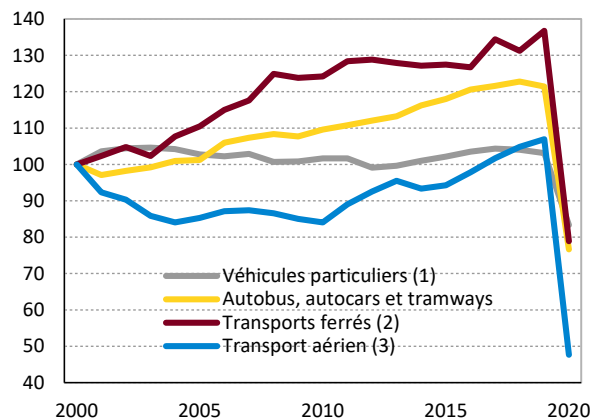
(3) Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, d'après le bilan de la circulation ; ART ; ensemble des opérateurs ferroviaires ; Île-de-France Mobilités-Omnil (estimations SDES pour 2020) ; enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2019 et 2020) ; UTP

Figure F1-2 Évolution du transport intérieur de voyageurs par mode (4)

Indice en base 100 en 2000 (en voyageurs-kilomètres)



(4) Révision des niveaux de voyageurs-kilomètres en véhicules particuliers et en autocars (voir partie G - l'ensemble des séries constitutives du bilan de la circulation a été rebasé en 2020).

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, d'après le bilan de la circulation ; ART ; ensemble des opérateurs ferroviaires ; Île-de-France Mobilités-Omnil (estimations SDES pour 2020) ; enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2019 et 2020) ; UTP

partie F : le transports de voyageurs

LE TRANSPORT INDIVIDUEL DIMINUE

Le nombre de voyageurs-kilomètres réalisés en véhicules particuliers (y compris étrangers) est de 639,4 milliards en 2020 (*figure F1-2*). Le transport individuel est en baisse (- 19,2 %) en 2020 par rapport à 2019. Le nombre total de voyageurs utilisant des transports individuels en France atteint en 2020 le niveau historiquement le plus bas depuis 1994.

LE TRANSPORT COLLECTIF INTÉRIEUR FORTEMENT TOUCHÉ PAR LA CRISE DU COVID-19

Le transport collectif décroît de 41,7 %, en nombre de voyageurs-kilomètres, (*figure F1-3*), tous les types de transports collectifs étant touchés par la crise sanitaire de 2020. Ce sont les transports aériens et ferrés (trains et métros) qui en souffrent le plus (respectivement - 55,4 % et - 42,3 %).

Les 59,2 milliards de voyageurs-kilomètres effectués en transport ferroviaire représentent 53,8 % du transport collectif. Même s'il reste le mode de transport collectif privilégié pour les déplacements, il baisse de 41,9 % en 2020. Tous les types de trains subissent la crise sanitaire : à grande vitesse (- 42,3 %), trains et RER d'Île-de-France (- 45,5 %), trains interurbains (- 58,3 %), TER (- 29,8 %) qui sont les moins impactés.

Avec 37,9 milliards de voyageurs-kilomètres, les transports collectifs routiers (autobus, autocars et tramways) représentent 34,5 % du transport collectif intérieur en 2020, soit 2,6 points de plus qu'en 2019. Le transport en autocars subit une baisse historique, et tout particulièrement les autocars occasionnels étrangers (- 74 %). Le transport interurbain régulier librement organisé (dits autocars « Macron »), dont l'activité a été interrompue lors des deux confinements, baisse de 58,1 % en 2020.

Figure F1-3 **Transports intérieurs de voyageurs**

Niveau en milliards de voyageurs-kilomètres, évolutions annuelles en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Transport individuel en véhicules particuliers	639,4	- 0,3	- 0,9	- 19,2	- 4,0
Transports collectifs	110,0	- 0,8	2,3	- 41,7	- 9,1
Transports routiers	27,5	1,0	- 1,1	- 36,9	- 8,3
Autocars ⁽¹⁾	37,9	0,7	- 2,5	- 38,1	- 9,1
dont autocars « Macron »	1,2	17,7	8,1	- 58,1	-
dont occasionnel en autocars étrangers	1,7	- 3,7	2,0	- 74,0	- 25,8
Autobus et tramways	10,5	1,9	3,0	- 33,3	- 5,7
Île-de-France	4,3	1,0	3,4	- 37,9	- 7,3
Hors Île-de-France	6,2	2,6	2,7	- 29,7	- 4,6
Transports ferrés	64,9	- 2,4	4,2	- 42,3	- 9,2
Transport ferroviaire	59,2	- 3,1	4,9	- 41,9	- 9,0
Trains à grande vitesse	35,7	- 1,8	5,6	- 42,3	- 8,4
Trains interurbains (dont « TET ») ⁽²⁾	2,2	- 23,4	- 3,3	- 58,3	- 21,6
Trains sous convention des conseils régionaux ⁽³⁾	10,7	0,5	10,6	- 29,8	- 4,5
Trains et RER d'Île-de-France	10,6	- 2,0	1,2	- 45,5	- 10,5
Métros	5,7	4,2	- 2,4	- 46,1	- 11,0
Île-de-France	3,9	3,7	- 3,8	- 49,7	- 12,7
Hors Île-de-France	1,8	5,5	1,7	- 35,9	- 6,6
Transports aériens ⁽⁴⁾	7,2	3,1	2,0	- 55,4	- 12,8
Ensemble	749,4	- 0,4	- 0,3	- 23,5	- 4,9

(1) Transport occasionnel, régulier (dont autocars SNCF), scolaire et de personnel.

(2) Sous convention avec l'État et non conventionnés (hors trains à grande vitesse).

(3) Trains sous convention des Conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse). Y compris les « Express d'Intérêt Régional ».

(4) Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, d'après le bilan de la circulation ; ART ; SNCF ; Île-de-France Mobilités-Omnibus (estimations SDES pour 2020) ; enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2019 et 2020) ; UTP ; DGAC

partie F : le transports de voyageurs

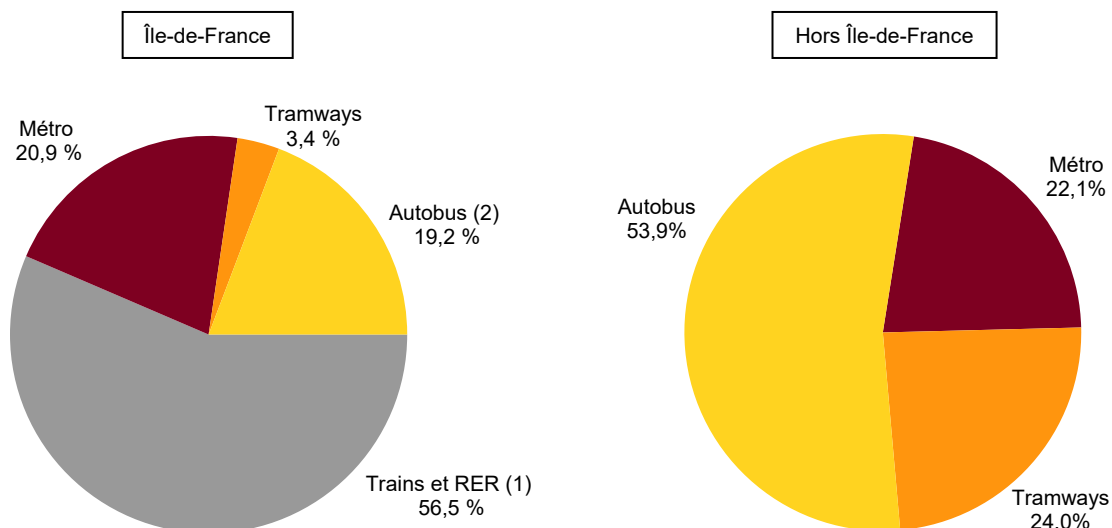
LE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN SUBIT UNE DIMINUTION SANS PRÉCÉDENT

Le transport collectif urbain (TCU) regroupe les autobus, les tramways, les métros et, en Île-de-France, les trains et RER¹. Parmi les 26,7 milliards de voyageurs-kilomètres réalisés en TCU, 70 % ont été réalisés en Île-de-France et 30 % en province. Les parts pour les modes de transport en surface (tramway et bus) augmentent au contraire des modes ferrés. En Île-de-France, les trains et RER constituent le trafic de voyageurs le plus important (*figure F1-4*). En province, les modes de transport collectif urbain privilégiés sont les modes de surfaces.

En 2020, le TCU chute de 41,5 % en voyageurs-kilomètres (*figure F1-5*). Cette baisse du transport collectif urbain affecte les réseaux de province (- 31,2 %) et plus fortement encore ceux de l'Île-de-France (- 45,0 %). Les modes de surfaces, qui sont les principaux TCU en province, sont relativement moins touchés par la crise.

Figure F1-4 Répartition des réseaux de transport collectif urbain en 2020

Parts en % des voyageurs-kilomètres



(1) Y compris RER exploités par la RATP et lignes T4 et T11 Express du tramway.

(2) Paris, petite et grande couronnes (y compris noctiliens).

Source : Île-de-France Mobilités, calculs SDES

Source : calculs SDES, à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP et de l'enquête annuelle sur les transports collectifs urbains 2018 (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD)

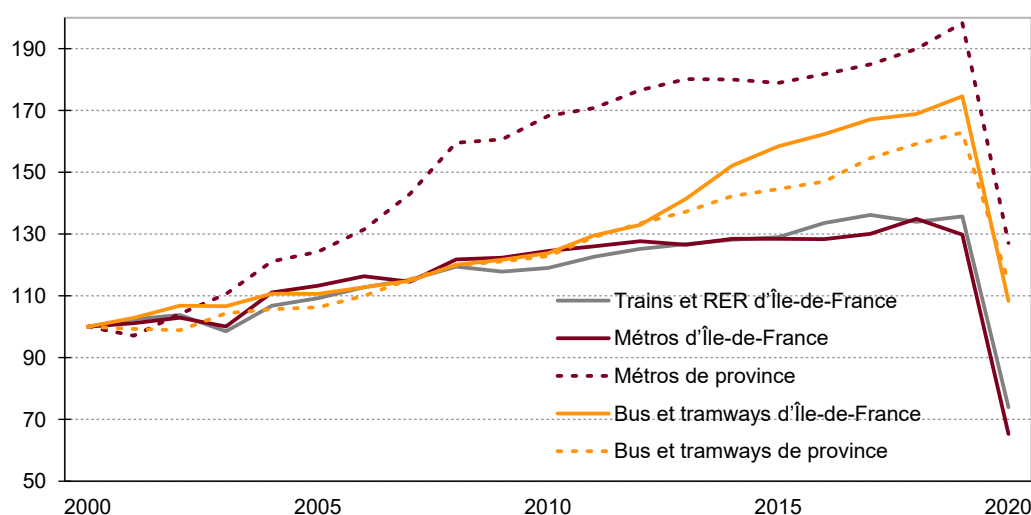
LE TRANSPORT AÉRIEN CHUTE DE PLUS DE MOITIÉ

Dans un contexte de fortes restrictions de déplacements pour freiner la propagation du Covid-19, le transport intérieur connaît une chute sans précédent en 2020 (- 55,4 % de voyageurs-kilomètres). Avec 7,2 milliards de voyageurs-kilomètres en 2020, le trafic atteint un point bas jamais observé depuis 1990 où il s'établissait à 11,4 milliards de voyageurs-kilomètres. Aucun type de liaison n'est épargné, qu'elles soient radiales (Paris-province) ou transversales (respectivement - 58,6 %, - 53,9 %). Le trafic international est le plus impacté, le nombre de passagers de métropole sur les vols internationaux (69,8 % du trafic) chutant de 73,5 %. Le trafic entre la métropole et les outre-mer semble être le moins impacté même s'il connaît un recul important (- 45,7 %).

¹ Compte tenu de cette spécificité, les TCU d'Île-de-France sont difficilement comparables à ceux de province.

partie F : le transports de voyageurs

Figure F1-5 **Indices d'évolution des modes de transport collectif urbain**
En indice base 100 en 2000



Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, d'après Île-de-France Mobilités-Omnil (estimations SDES pour 2020), Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2019 et 2020) ; UTP ; DGAC

LE TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS CHUTE DE PLUS DE 60 %

Avec 10,9 millions de passagers enregistrés en 2020 dans les principaux ports maritimes français, le trafic de passagers connaît une très forte baisse (- 60,3 %) (figure F1-6), la crise sanitaire, accentuant la tendance générale observée depuis 2015. Cette forte diminution concerne à la fois la Manche et la mer du Nord (- 65,1 %), la Méditerranée (- 56,8 %) ainsi que les outre-mer (- 44,5 %). L'activité de croisière est la plus affectée avec un trafic quasi nul en Manche et mer du Nord (5 milliers de croisiéristes en 2020 contre 468 en 2019) et un nombre de croisiéristes réduit au vingtième en Méditerranée. La réduction du trafic des outre-mer, de 42,9 %, est comparativement plus limitée. Le trafic transmanche reste très largement dominé par les échanges avec la Grande-Bretagne (99 % en 2020) tandis que sur la façade méditerranéenne, le trafic de passagers hors croisières résulte principalement des échanges avec la Corse (63,7 % en 2020).

Figure F1-6 **Transport maritime : passagers débarqués dans les principaux ports français**

Niveau en milliers de passagers, évolutions en %

	Niveau 2020			Évolution annuelle 2020/2019		
	hors croisières	croisières	ensemble	hors croisières	croisières	ensemble
Métropole	9 634	171	9 805	- 55,8	- 95,3	- 61,5
Mer du Nord et Manche	4 992	5	4 997	- 64,0	- 99,0	- 65,1
Méditerranée	4 641	167	4 808	- 41,4	- 94,8	- 56,8
Outre-mer	616	452	1 068	- 45,6	- 42,9	- 44,5
Ensemble des ports français	10 250	624	10 874	- 55,3	- 86,0	- 60,3

Sources : SDES ; Observatoire régional des transports de la Corse (ORTC)

F2. Le transport collectif urbain : chute inédite du trafic avec les restrictions de déplacements

Avec 26,7 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2020, le transport collectif urbain représente 24,2 % du transport collectif. Il chute de 41,5 % en voyageurs-kilomètres en 2020 en raison de la crise sanitaire et des restrictions de déplacements. La forte diminution du trafic du transport collectif urbain touche aussi bien les réseaux de province (- 31,2 %) que ceux de l'Île-de-France (- 45,0 %).

LE TRAFIC EN ÎLE-DE-FRANCE CHUTE SUR TOUS LES TYPES DE RÉSEAUX

En 2020, 18,8 milliards de voyageurs-kilomètres ont été réalisés en Île-de-France, en baisse de 45,0 % par rapport à 2019. Le transport collectif urbain est davantage affecté par la crise sanitaire et les mesures de restrictions des déplacements en Île-de-France que dans les autres régions françaises. Le métro est le mode de transport qui est le plus touché en Île-de-France, le nombre de voyageurs-kilomètres diminuant de 49,7 %. Les transports de surface sont un peu moins impactés par la crise sanitaire : le transport par bus décroît de 38,2% et celui des tramways de 36,3 % (figure F2-1). En 2020, la part des voyageurs-kilomètres transportés sur les différents segments en Île-de-France baisse pour les réseaux souterrains et augmente pour les réseaux de surfaces : elle s'établit à 77,3 % pour les modes ferrés (56,5 % en trains et RER, 20,9 % en métros), 3,4% pour les tramways et 19,2 % pour les bus.

Figure F2-1 Évolution du transport collectif urbain

Niveau en millions de voyageurs-kilomètres	2020	2018	2019	2020	2020/2015
Île-de-France (7)	18 798	0,1	0,5	- 45,0	- 10,3
Modes ferrés	14 537	- 0,1	- 0,2	- 46,7	- 11,1
Trains et RER (1)(2)	10 613	- 1,6	1,3	- 45,5	- 10,5
Métro	3 924	3,7	- 3,8	- 49,7	- 12,7
Tramways	646	- 0,6	8,7	- 36,3	- 5,4
Bus	3 615	1,3	2,5	- 38,2	- 7,6
Paris (3)	473	- 5,0	- 7,3	- 32,2	- 9,3
Petite couronne (3)	1 303	0,9	- 1,5	- 32,8	- 7,2
Grande couronne (4)	1 761	2,8	7,7	- 43,3	- 7,7
Noctiliens (3)(5)	78	20,9	6,0	- 30,4	-
Province (6)	7 944	2,9	2,8	- 31,2	- 5,0
Métros	1 753	2,7	4,4	- 35,9	- 6,6
Tramways et bus	6 191	3,0	2,3	- 29,7	- 4,6
Ensemble TCU	26 742	0,8	1,1	- 41,5	- 9,0

(1) Données réropolées de 2000 à 2014, suite à un changement de méthode de calcul en 2018 par SNCF Mobilités.

(2) Y compris RER exploités par la RATP et les lignes T4 et T11 Express du tramway.

(3) Données réropolées de 2000 à 2017, suite à un changement de méthode de calcul de l'Omnil en 2019.

(4) Données réropolées de 2000 à 2018, suite à un changement de méthode de calcul de l'Omnil en 2020.

(5) Noctiliens RATP et SNCF.

(6) Les niveaux 2019 et 2020 sont estimés par le SDES à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP.

(7) Les niveaux 2020 sont estimés par le SDES.

Sources : SDES, d'après Île-de-France Mobilités-Omnil ; enquêtes annuelles transport collectif urbain (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) ; UTP

FORTE BAISSSE DU TRAFIC EN PROVINCE EN 2020

La crise du Covid-19 a fortement modifié le comportement des usagers des transports en commun. En province, la fréquentation a chuté de 31,2 % en 2020. La diminution de la fréquentation est plus forte pour le métro (- 35,9 %) que pour le tramway et le bus (- 29,7 %). Les confinements et les mesures sanitaires ont poussé les usagers à moins se déplacer et/ou à se déplacer différemment.

F3. Le transport ferroviaire, très affecté par les deux confinements en 2020

Avec 59,2 milliards de voyageurs-kilomètres transportés, le transport ferroviaire de voyageurs, hors navettes Eurotunnel, représente 53,8 % du transport collectif. Après une hausse de 4,9 % en 2019, les restrictions de déplacement accompagnant la crise du Covid-19 ont très fortement impacté le transport ferroviaire de voyageurs qui chute de 41,9%.

LE TRANSPORT EN TRAIN À GRANDE VITESSE CHUTE DE 42 %

Le trafic de voyageurs sur les trains à grande vitesse (TAGV) représente 60,3 % du transport ferroviaire de voyageurs (60,7 % en 2019). Après une hausse de 5,6 % en 2019, le transport de voyageurs par TAGV chute de 42,3 % en 2020 (*figure F3-1*). Avec les restrictions de déplacements plus importantes à l'étranger, la baisse est plus marquée (- 66,4 %) pour le transport international (entrant, sortant ou transit) que pour le trafic national (- 38,8 %). La part du transport international hors TAGV est marginale. Entre 2015 et 2020, le nombre de voyageurs-kilomètres transportés en TAGV diminue en moyenne de 8,4 % par an. Cette évolution moyenne sur cinq ans est fortement impactée par le niveau exceptionnellement bas de 2020 : elle était de + 2,4 % sur la période 2014-2019, avec notamment le développement important des lignes à grande vitesse depuis 20 ans (+ 167 % de kilomètres de LGV entre 2000 et 2018), et plus récemment la mise en place d'offres low cost par la SNCF.

LE TRAFIC DES TRAINS INTERURBAINS HORS TAGV EST AU RALENTI

Le transport sur les lignes de trains interurbains hors trains à grande vitesse comprend principalement les trains d'équilibre du territoire (TET), sous convention avec l'État. En 2020, les restrictions de déplacement entre régions liées à la crise du Covid-19 ont mis le trafic au ralenti, ce dernier diminuant de 58,3 %. Depuis 2017, 15 lignes TET sont passées sous l'autorité de régions, dont 5 en 2020², ce qui a accentué la baisse du trafic des trains interurbains en 2020.

LE TRANSPORT EN TER RÉSISTE MIEUX À LA CRISE

En 2020, le transport en trains sous convention des conseils régionaux résiste mieux à la crise sanitaire (- 29,8 %), cette catégorie de trains répondant aux usages du quotidien, comme les déplacements domicile-travail. En 2020, 5 lignes TET sont passées sous l'autorité de la région Normandie², intégrant ainsi l'offre TER : cela a atténué la baisse du trafic TER due à la crise sanitaire.

Le 4^e paquet ferroviaire européen, adopté en décembre 2016, rend obligatoire l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, à partir du 3 décembre 2019 pour les services conventionnés (TER et TET) et à partir du 14 décembre 2020 pour les services non conventionnés (TAGV). La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire précise les modalités d'application pour la France.

² www.ecologie.gouv.fr/trains-dequilibre-du-territoire-tet.

partie F : le transports de voyageurs

LE TRAFIC FRANCILIEN DES TRAINS ET RER EST TRÈS IMPACTÉ PAR LA CRISE SANITAIRE

Avec 10,6 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2020, le trafic des trains et RER d'Île-de-France représente 17,9 % du transport ferroviaire et connaît une baisse plus importante que le transport en TER (- 45,5 %).

Figure F3-1 **Transport ferroviaire de voyageurs**

En millions de voyageurs-kilomètres ; évolution en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles (%)			Évolution annuelle moyenne (%)
		2018	2019	2020	2015/2020
Trains à grande vitesse (1)	35 688	- 1,8	5,6	- 42,3	- 8,4
Trains interurbains (dont « TET ») (1) (2)	2 229	- 23,4	- 3,2	- 58,3	- 21,6
Trains sous convention des conseils régionaux (dont « TER ») (3)	10 682	0,5	10,6	- 29,8	- 4,5
Total hors RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités	48 599	- 3,3	5,8	- 41,1	- 8,6
Trains et RER d'Île-de-France (4) (5)	10 613	- 2,0	1,2	- 45,5	- 10,5
Ensemble y compris RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités (4)	59 212	- 3,1	4,9	- 41,9	- 9,0

(1) Y compris trains internationaux, hors navettes Eurotunnel.

(2) Sous convention avec l'État et non conventionnés, hors trains à grande vitesse (y compris Corse).

(3) Sous convention des conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse), y compris les « Express d'intérêt régional ».

(4) dont RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités y compris lignes T4 et T11 Express du tramway.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, d'après l'ensemble des opérateurs ferroviaires et Île-de-France Mobilités-Omnil

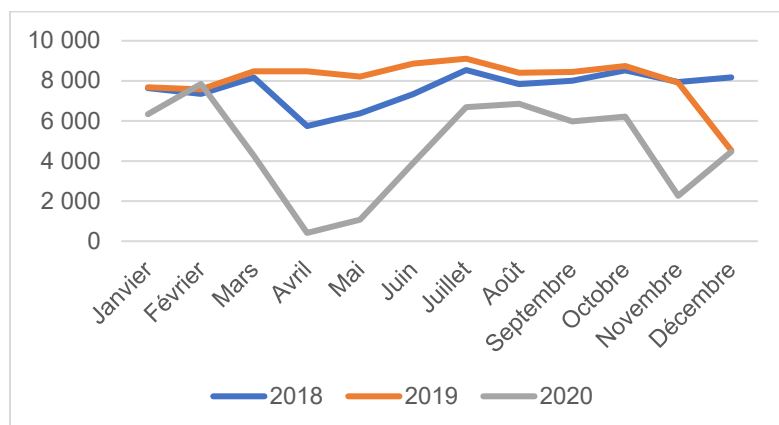
LE TRAFIC FERROVIAIRE EST AU PLUS BAS PENDANT LES DEUX CONFINEMENTS

En 2020, la crise du Covid-19 a eu un impact très marqué sur le trafic ferroviaire mensuel de voyageurs lors des deux confinements : quasi-inexistant entre mars et mai 2020 (- 77 % de voyageurs-kilomètres par rapport à la période de mars à mai 2019) et de nouveau très ralenti en novembre 2020 (- 71 % de voyageurs-kilomètres par rapport à novembre 2019) (figure F3-2).

Les faibles niveaux de décembre 2019 et du printemps 2018 s'expliquent par les grèves et mouvements sociaux survenus à ces périodes.

Figure F3-2 **Trafic ferroviaire mensuel**

En millions de voyageurs-kilomètres



Source : SDES, d'après l'ensemble des opérateurs ferroviaires et Île-de-France Mobilités-Omnil

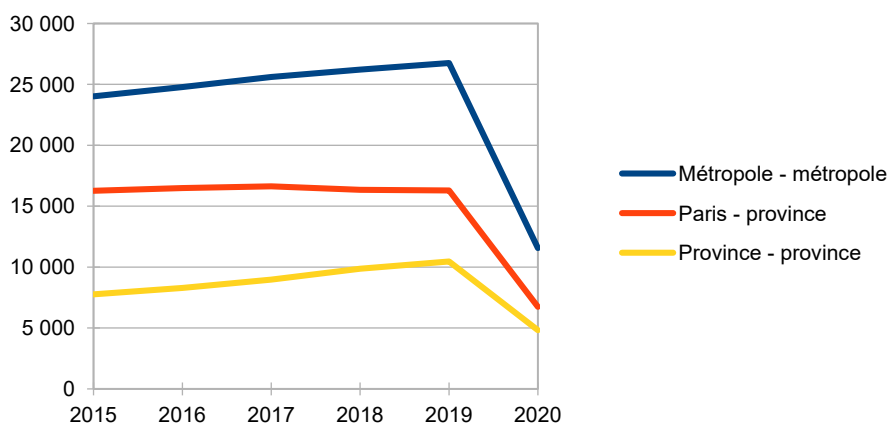
F4. Transport aérien : « décrochage » en 2020

Dans un contexte de restrictions de déplacements mises en place par le gouvernement pour freiner la propagation du Covid-19, le trafic aérien a subi un « décrochage » en 2020. En 2020, le transport aérien métropolitain représente 6,5 % du transport collectif de voyageurs (en voyageurs-kilomètres) en France. En nombre de passagers (11,6 millions en 2020), il est réduit de moitié (56,8 %) tandis que le transport aérien total (métropole, outre-mer et international) est réduit de deux tiers (- 69,8 %) par rapport à l'année précédente. Le trafic entre la métropole et les outre-mer est le moins impacté même s'il connaît un recul important (- 45,7 %). Le nombre de mouvements d'avion ainsi que la fréquentation des aéroports sur tout le territoire Français connaissent des évolutions du même ordre, avec des diminutions respectives de 57,1 % et 67,3 %. Le nombre total de voyageurs utilisant le transport aérien en France atteint en 2020 un niveau historiquement bas (54 millions), jamais atteint depuis le point le plus bas des 30 dernières années (59,6 millions en 1991).

LA BAISSÉ DE LA FRÉQUENTATION AÉRIENNE TOUCHE TOUTES LES LIGNES MAIS AVEC UNE AMPLEUR VARIABLE

En 2020, le nombre de passagers sur les vols intra-métropole connaît une diminution sans précédent (- 56,8 %) (figure F4-1). Aucun type de liaison n'est épargné, qu'elles soient radiales (Paris-province) (- 58,6 %) ou transversales (- 53,9 %). Certaines lignes semblent un peu moins impactées (- 37,2 % pour Bastia-Marseille et - 36 % pour Ajaccio-Marseille) à l'inverse de Paris-Marseille beaucoup plus touchée (- 67,1 %).

Figure F4-1 Évolution du nombre de passagers utilisant les liaisons radiales et transversales
En milliers



Source : DGAC, mai 2021

LE TRAFIC INTERNATIONAL EST LE PLUS IMPACTÉ

Avec 37,8 millions de passagers en 2020, le nombre de passagers de métropole sur les vols internationaux (69,8 % du trafic) décroît de 73,5 % dans un contexte de confinements et de fortes limitations des déplacements internationaux avec la crise sanitaire (figure F4-2). Les fermetures des frontières, dans un contexte de confinements et de fortes limitations des déplacements internationaux avec la crise sanitaire, expliquent cette forte baisse. Aucune destination du monde n'est épargnée en 2020. La destination Amérique connaît une baisse de 78,5 %, devant l'Asie (- 76,5 %), l'Europe (- 73,3 %), et l'Afrique (- 68,3 %). Parmi les différents pays visités, les États-Unis (- 82,3 %) et la Chine (- 87 %) sont les plus impactés ; la Tunisie et le Portugal ont mieux résisté (respectivement - 61,6% et - 62,6 %). Deux passagers de métropole sur trois restent en Europe pour voyager, une proportion inchangée par rapport à 2019. L'Espagne et le Royaume-Uni demeurent les principales destinations même si elles sont fortement impactées (respectivement - 73 % et - 77 %).

partie F : le transports de voyageurs

Figure F4-2 **La demande de transport aérien en 2020**
Niveau en milliers de passagers ⁽¹⁾ ; évolutions en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Total Métropole	52 015	5,2	4,2	- 70,2	- 18,6
Métropole - métropole	11 562	2,4	2,1	- 56,8	- 13,6
dont Paris - province	6 741	- 1,7	- 0,2	- 58,6	- 16,2
dont province - province	4 822	9,9	6,0	- 53,9	- 9,1
Métropole - international	37 816	5,6	4,6	- 73,5	- 20,3
dont Paris - international	23 660	4,7	3,0	- 72,8	- 20,7
dont province - international	14 150	7,1	7,2	- 74,6	- 19,7
Métropole - outre-mer	2 637	10,3	4,0	- 45,7	- 7,2
Total Outre-mer	4 786	5,4	4,1	- 52,5	- 10,5
Outre-mer - métropole	2 637	10,3	4,0	- 45,7	- 7,2
Outre-mer - international	767	0,7	4,1	- 71,9	- 19,7
Outre-mer - outre-mer	1 383	1,8	4,1	- 44,3	- 8,8
Total France (2)	54 165	5,1	4,2	- 69,8	- 18,4

(1) Les flux sont évalués sans double compte : un passager Bordeaux-Lyon est compté une seule fois dans le trafic province-province.

(2) Le total France ne correspond pas à la somme des totaux « Métropole » et « outre-mer » ; le trafic « Métropole-outre-mer » est compté une seule fois dans le total.

Source : DGAC, mai 2021

LA FRÉQUENTATION DES AÉROPORTS DIMINUE FORTEMENT

En lien avec la décroissance du trafic aérien, le nombre de passagers embarqués ou débarqués dans les aéroports de France métropolitaine chute de 68,4 % en 2020. La fréquentation des aéroports de Paris est en baisse de 69,4 %, (- 70,8 % pour Paris-Charles de Gaulle et - 66,1 % pour Paris-Orly). La fréquentation des aéroports de province connaît une tendance identique, avec une chute de 67,2 %, en lien avec les liaisons transversales (- 53,9 %) et internationales (- 74,6 %). Les aéroports des outre-mer tels ceux de la Guadeloupe (- 48,6 %) et de la Martinique (- 49,6 %) sont les moins impactés, compte-tenu du maintien de nombreux vols entre la France métropolitaine et les territoires d'outre-mer.

F5. Le transport maritime de voyageurs plonge avec la crise sanitaire

10,9 millions de passagers ont été enregistrés en 2020 dans les principaux ports maritimes français : 5,0 millions en Manche et mer du Nord, 4,8 millions en Méditerranée et 1,1 million pour les Outre-mer. En raison de la crise sanitaire, le trafic de passagers connaît une très forte baisse (- 60,3 %) accentuant la tendance générale observée depuis 2015. Cette forte diminution concerne à la fois la Manche et la mer du Nord (- 65,1 %), la Méditerranée (- 56,8 %) ainsi que les outre-mer (- 44,5 %) même s'ils semblent un peu moins touchés. L'activité de croisière est la plus affectée avec un trafic quasi nul en Manche et mer du Nord (5 milliers de croisiéristes en 2020 contre 468 en 2019) et un nombre de croisiéristes réduit au vingtième en Méditerranée. La réduction du trafic des outre-mer, de 42,9 %, est comparativement plus limitée. La part du pavillon français dans les principaux ports du transport de passagers en métropole se maintient dans une fourchette de 25 à 30 %.

Figure F5-1 **Nombre de passagers dans les principaux ports français**

Nombre de passagers en milliers ; parts de croisiéristes et évolutions en %

	Niveau 2020	Part des croisiéristes 2020	Évolution 2020/2019	Évolution 2020/2015
Manche et mer du Nord (8 ports)	4 997	0,1	- 65,1	- 21,5
<i>Calais</i>	3 269	0,0	- 61,4	- 19,7
<i>Dunkerque</i>	1 077	0,0	- 54,0	- 19,6
<i>Caen</i>	299	0,0	- 66,9	- 21,3
<i>St-Malo</i>	94	0,2	- 87,2	- 35,9
<i>Cherbourg</i>	101	0,0	- 85,5	- 30,1
<i>Le Havre</i>	24	18,6	- 95,1	- 42,2
<i>Roscoff</i>	0	-	- 100,0	- 100,0
<i>Dieppe</i>	133	0,0	- 56,9	- 20,2
Méditerranée (9 ports)	4 808	3,5	- 56,8	- 14,5
<i>Bastia</i>	1 139	0,6	- 46,1	- 11,4
<i>Toulon</i>	1 137	1,1	- 40,3	- 7,0
<i>Marseille</i>	744	17,2	- 76,1	- 21,8
<i>Ajaccio</i>	655	1,9	- 50,6	- 13,0
<i>Cannes</i>	528	0,0	- 54,4	- 12,1
<i>Nice</i>	227	2,4	- 65,2	- 23,9
<i>L'île-Rousse</i>	213	0,0	- 36,7	- 13,1
<i>Bonifacio</i>	84	2,5	- 71,5	- 29,1
<i>Sète</i>	80	0,0	- 64,9	- 12,5
Outre-mer	1 068	42,3	- 44,5	- 7,1
Ensemble des ports français (y c outre-mer)	10 873	5,7	- 60,3	- 17,7

(1) Les croisiéristes en excursion ne sont comptés qu'en entrée au moment du débarquement.

Source : SDES

Figure F5-2 **Origines-destinations des passagers des principaux ports (hors croisiéristes et sans doubles comptes)**

Nombre de passagers en milliers ; évolution en %

	2019	2020	Évolution 2019/2020
Manche et mer du Nord (8 ports)	13 489	4 871	- 63,9
dont Grande-Bretagne	13 162	4 834	- 63,3
dont Douvres	10 808	4 347	- 59,8
dont Portsmouth	1 415	326	- 77,0
Méditerranée (9 ports)	4 838	2 590	- 46,5
dont métropole-Corse (*)	2 302	1 650	- 28,3
dont Italie	1 834	729	- 60,3
dont Maghreb (Maroc, Algérie, Tunisie)	626	168	- 73,2

Lecture : en 2020, 4 347 milliers de passagers viennent ou se rendent à Douvres via un port français de la Manche-mer du Nord.

(*) Prise en compte des quatre plus grands ports de Corse en termes de passagers : Ajaccio, Bonifacio, l'île-Rousse, Bastia

Source : SDES

partie F : le transports de voyageurs

Avec 10,2 millions de passagers en 2020, le trafic hors croisière représente 94 % du total du trafic maritime de voyageurs. Calais, premier port français de passagers, atteint un niveau historiquement bas en passant sous la barre des 4 millions de passagers avec un recul de 61,4 %. En moyenne annuelle entre 2015 et 2020, le trafic à Calais diminue de 19,7 %. Avec Dunkerque (- 54 % en 2020), ces deux ports concentrent 87 % du trafic sur la façade Manche-mer du Nord (après 78,1 % en 2019). Sur la façade méditerranéenne, c'est le port de Bonifacio qui connaît la plus forte baisse de son trafic total (- 71,5%) (figure F5-1).

Le trafic transmanche reste très largement dominé par les échanges avec la Grande-Bretagne (99 % en 2020) tandis que sur la façade méditerranéenne, le trafic de passagers hors croisières résulte principalement des échanges avec la Corse (63,7 % en 2020) (figure F5-2). Le trafic hors croisières transmanche et celui de la Méditerranée sont tous deux très impactés par la crise sanitaire avec des baisses de 63,9 % et 46,5 % respectivement (figure F5-2). Le trafic entre la Corse et le continent semble relativement moins affecté avec une diminution, comparativement plus modérée, de 28,3 % (figure F5-2).

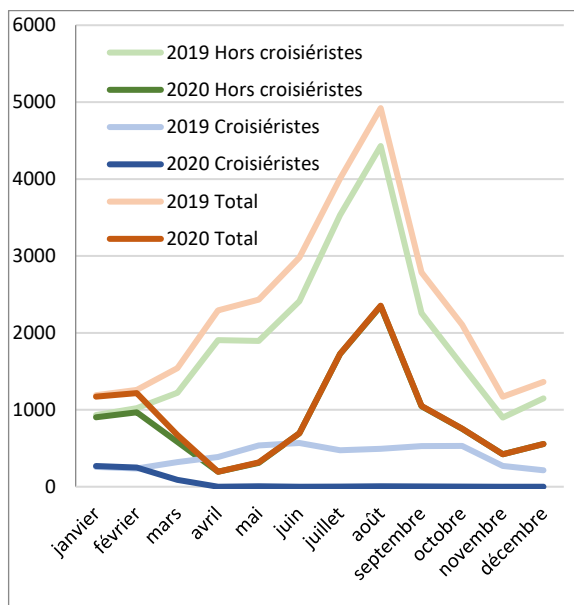
Avec 0,2 million de passagers en 2020, l'activité de croisières en métropole en 2020 est quasi inexistante (nulle à partir d'avril 2020), inférieure de moitié à celle en outre-mer (0,4 million de passagers). Dans ces conditions exceptionnelles, les outre-mer réalisent ainsi 72 % du trafic de croisières en France en 2020 contre 18 % en 2019.

Suite au premier confinement de mars 2020, le trafic de croisiéristes est devenu inexistant et n'a pas repris sur le reste de l'année. Le trafic hors croisiéristes a également été impacté par le premier confinement mais a connu un rebond en juin 2020. Malgré cela son niveau reste bien inférieur à celui de 2019 (figure F5-3).

La part du pavillon français depuis le deuxième trimestre 2020 se maintient aux environs de 25 à 30 % (figure F5-4).

Figure F5-3 Trafic mensuel de passagers enregistré par les principaux ports français en 2019 et 2020

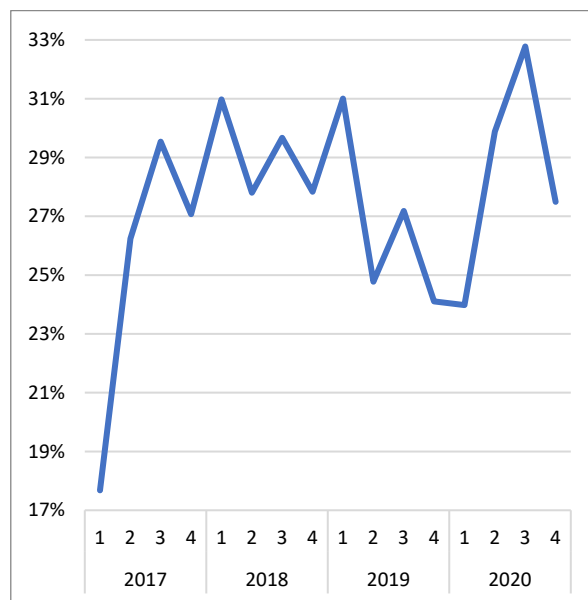
Nombre de passagers en milliers



Source : SDES

Figure F5-4 Part du pavillon français dans les principaux ports du trafic de passagers

En %



Périmètre : ports dont le trafic de passagers en 2019 était supérieur à 200 000 hors ports d'outre-mer, Sète, Bonifacio, Porto-Vecchio, Toulon, Nice

Source : SDES

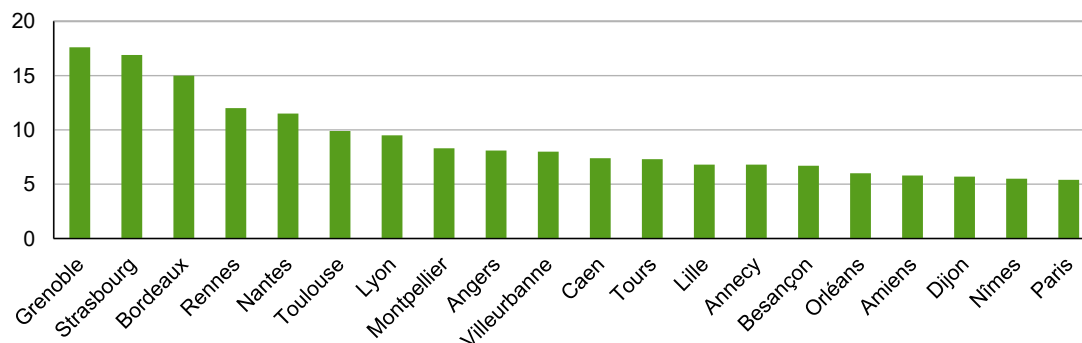
F6. La mobilité à vélo gagne du terrain

Début 2020, parmi les actifs se rendant sur leur lieu de travail, 2,9 % y vont à vélo ; cette part est en légère progression par rapport à 2019 (2,5 %). Les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) continuent nettement de progresser. La crise sanitaire a profondément bouleversé le quotidien des Français, et leurs habitudes de déplacement.

LE VÉLO PLUS FRÉQUEMMENT UTILISÉ PAR LES HABITANTS DES CENTRES DES GRANDS PÔLES URBAINS

Début 2020³, à la veille de la crise sanitaire, 2,9 % des actifs se déplaçant pour travailler (un peu plus de 719 000 personnes) y allaient principalement à vélo (personnes de 15 à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage, en France métropolitaine)⁴. Cette part augmente légèrement par rapport à 2019 (2,5 %). L'utilisation du vélo est plus importante dans les villes-centres des grands pôles urbains. Parmi les communes de 100 000 habitants ou plus, Grenoble prend la première place des villes où le vélo est le plus utilisé (figure F6-1), devant Strasbourg (respectivement 21,6 % et 20,6 % des actifs en 2020 contre respectivement 18,4 % et 17,7 % en 2019). Les cadres recourent plus souvent au vélo (5,5 %). L'usage du vélo concerne davantage les hommes que les femmes (3,4 % contre 2,3 %). L'utilisation du vélo varie peu selon l'âge, avec toutefois une part d'utilisateurs plus importante dans les classes d'âge les plus jeunes (3,8 % chez les 15-19 ans, 3,4 % chez les 25-29 et les 30-34 ans).

Figure F6-1 Taux de recours au vélo des actifs (se déplaçant pour travailler) dans les 20 communes où il est le plus élevé
En %



Champ : personnes de 15 à 24 ans ayant un emploi ou en apprentissage, se déplaçant pour travailler et habitant dans une commune de plus de 100 000 habitants.

Source : Enquête annuelle de recensement 2020 (conduite en janvier-février), Insee

³ Ces données sont estimées à partir de l'enquête annuelle de recensement de l'Insee qui est conduite chaque année entre janvier et février. Les chiffres présentés dans ce paragraphe mesurent donc une situation pré-crise sanitaire.

⁴ L'indicateur, la part des actifs en emploi utilisant principalement le vélo pour se rendre sur leur lieu de travail, est légèrement différent de celui présenté dans les éditions précédentes du bilan annuel des transports, qui rapportait les actifs en emploi se rendant à vélo sur leur lieu de travail à l'ensemble des actifs en emploi, y compris ceux exerçant à leur domicile. Ainsi en 2019, 2,5 % des actifs se déplaçant pour aller travailler y vont principalement à vélo, tandis que la part des actifs en emploi se rendant sur leur lieu de travail principalement à vélo est de 2,4 %.

LA PRATIQUE DU VÉLO EN HAUSSE PENDANT LA CRISE SANITAIRE

La crise du Covid-19 a fortement modifié le comportement de la population. L'usage du vélo a bondi en 2020, avec une hausse de 10 % du nombre de passages enregistrés⁵ (chiffre provisoire). Si l'on prend en compte l'année 2020 hors période de confinement et la même période en 2019, l'augmentation est de 27 %. Une des premières explications de cet essor est la volonté des personnes de réduire leur usage des transports en commun en période de pandémie. De plus, plusieurs mesures ont permis de développer davantage l'usage du vélo. Le « coup de pouce vélo » de l'État mis en place pendant le déconfinement en mai 2020 a permis de financer la réparation de près de 1,2 million de vélos. En 2020, 640 km d'aménagements cyclables de transition ont été mis en service dans le but de fluidifier la circulation urbaine, de décongestionner les transports publics, de favoriser le respect des distances de sécurité et d'encourager un mode de transport décarboné.

LES VENTES DE VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE SONT EN HAUSSE AU COURS DE L'ANNÉE

Le chiffre d'affaires du marché du vélo progresse tout au long de l'année 2020 (+ 25 % entre 2019 et 2020), les ventes en volume étant en augmentation pour la première fois depuis deux ans (- 3,6 % en 2018, - 2,0 % en 2019 et + 1,7 % en 2020). Parmi les 2,7 millions de vélos vendus en 2020 près de 515 000 (soit + 29 % entre 2019 et 2020) sont des (VAE). Avec un prix moyen en augmentation de 21 % (2 079 € en 2020), ils représentent 19 % des ventes en volume et 56 % en valeur. Si les VAE de ville sont toujours largement plébiscités pour les déplacements quotidiens des Français (40 % des VAE vendus), les VAE à usage sportif sont en plein essor (+ 46 % de progression en volume par rapport à 2019) (source : Observatoire du cycle).

Au 1^{er} janvier 2021, le schéma national des véloroutes est réalisé à 74 % avec 1 241 nouveaux kilomètres réalisés en 2020 : 18 848 kilomètres du schéma national vélo sont ouverts sur les 25 587 km inscrits pour 2030. Élément incontournable du Plan vélo, le schéma national des véloroutes permet, en mobilisant les collectivités fédérées au sein de Vélo & Territoires⁶, de soutenir l'ambition d'atteindre 12 % de part modale vélo d'ici 2030. Il s'agit de constituer un réseau de grands itinéraires cyclables nationaux afin de développer et promouvoir la mobilité quotidienne et la pratique touristique du vélo. Ainsi, les collectivités locales développent le réseau des itinéraires qui empruntent des voies vertes ou des routes à faible trafic (source : Vélo & Territoires).

⁵ Cette analyse repose sur un échantillon national de 182 compteurs représentatifs de l'ensemble des compteurs partagés avec la plateforme nationale des fréquentations (PNF). La plateforme nationale des fréquentations est un dispositif technique animé par Vélo & Territoires qui permet de mutualiser, d'agréger et de communiquer sur des données de comptages vélo au niveau national sur la base de données collectées au niveau local. Les compteurs se situent un peu partout sur le territoire français, ce sont des outils automatiques qui comptent le nombre de passages à vélo devant eux.

⁶ Le réseau de Vélo & Territoires rassemble les collectivités mobilisées pour le développement du vélo en France (régions, départements, intercommunalités, agglomérations, métropoles, EPCI, communes).

partie G

Bilan de la circulation

— En 2020, dans le contexte des restrictions de déplacements liées à la pandémie, la circulation sur le réseau routier de France métropolitaine chute de 16,9 % et atteint 511,2 milliards de véhicules-kilomètres. La baisse est plus marquée pour les véhicules légers, principalement les voitures, que pour les véhicules lourds. Une voiture immatriculée en France métropolitaine a roulé en moyenne 9 900 kilomètres dans l'année, et un véhicule utilitaire léger 12 800 kilomètres. Ces distances moyennes étaient respectivement de 11 900 kilomètres et 14 000 kilomètres en 2019. Les véhicules lourds roulent davantage : 41 500 kilomètres en moyenne pour les poids lourds en 2020 et 25 900 pour les autobus et autocars. La circulation des voitures et VUL étrangers chute de 31,5 % et leur part dans la circulation intérieure se replie à 4,5 % en 2020 contre 5,3 % en 2019. Moins impactés que les véhicules légers par les restrictions de circulation, les poids lourds du pavillon étranger connaissent une baisse plus modérée de leur circulation (- 6,0 %). Leur part dans la circulation intérieure augmente ainsi légèrement (+ 0,2 point) pour s'établir à 2,0 % en 2020.

En 2020, le marché de l'automobile neuve est également marqué par la crise sanitaire, avec une chute des ventes de voitures neuves de 25 % par rapport à 2019. Il évolue fortement dans sa composition, avec l'essor des motorisations alternatives (hybrides rechargeables et électriques) au détriment des motorisations thermiques (diesel et essence). Ainsi, pour la première fois, les ventes de voitures électriques dépassent les 100 000 unités.

Enfin, la chute du trafic routier entraîne mécaniquement une chute des consommations et des livraisons de carburants. Les consommations unitaires des véhicules continuent de diminuer. L'importante baisse de la demande en carburants a entraîné une forte diminution du prix du baril de pétrole ainsi que des prix à la pompe.



G1. Bilan de la circulation routière

En 2020, en France métropolitaine, la circulation routière a diminué de 16,9 %, suite aux restrictions de déplacements prises par le gouvernement pour réduire l'impact de l'épidémie de Covid-19. La baisse de la circulation est beaucoup plus marquée pour les véhicules destinés au transport des personnes (voitures, autocars et VUL utilisés par des particuliers) que pour les véhicules principalement destinés aux transports de marchandises ou matériels professionnels (poids lourds et véhicules utilitaires utilisés par des professionnels).

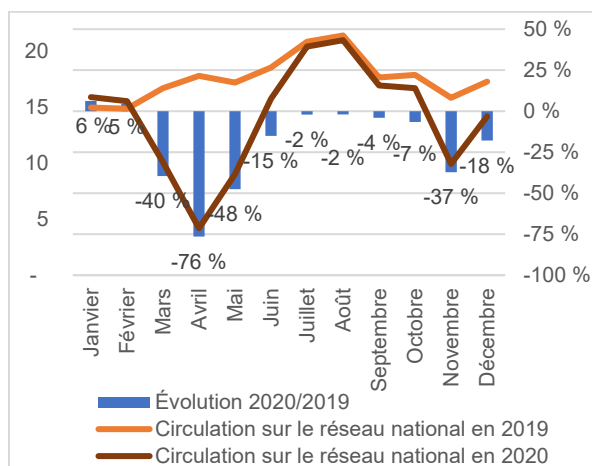
EFFONDREMENT DU TRAFIC SUR LE RÉSEAU NATIONAL LORS DES DEUX CONFINEMENTS DE 2020

Selon le Cerema, sur le réseau routier national (y compris autoroutier), l'année a commencé sur une hausse de la circulation de 6 % en janvier 2020 par rapport à janvier 2019 et de 5 % en février 2020 par rapport à février 2019 (figure G1-1). L'annonce du confinement le 17 mars 2020 a eu un effet immédiat sur la circulation. La moitié du mois de mars 2020 s'est passée sans restrictions particulières et le trafic s'est contracté de 40 % par rapport au même mois de 2019. En avril 2020, pendant lequel le confinement a été total, la circulation s'effondre de 76 % par rapport à avril 2019. Le confinement ayant pris fin le 11 mai, la circulation baisse de 48 % en mai 2020 par rapport à mai 2019. Le trafic reprend ensuite légèrement en juin 2020 (- 15 % par rapport à juin 2019). La période de juillet à octobre 2020 retrouve un niveau plus proche de celui des années précédentes, bien que toujours inférieur. Le second confinement du 30 octobre au 11 décembre 2020 a eu un impact moindre que pour le premier, avec une baisse de 37 % de la circulation en novembre et de 18 % en décembre.

Sur l'ensemble de l'année 2020, le trafic sur le réseau routier national a diminué de 19,6 % (figure G1-2). Sur les autoroutes concédées la circulation diminue de 21,9 %, tandis que pour le réseau non concédé (autoroutes et routes nationales) la baisse est un peu moins forte (- 17,7 %). Le trafic sur le réseau départemental et communal (calculé par la différence entre le total de la circulation et le trafic du réseau national) serait en baisse de 15,5 % en 2020. Les trajets locaux auraient donc été un peu moins impactés que les trajets plus longs, ce qui est cohérent avec la nature des restrictions de circulation.

Figure G1-1 Évolution mensuelle de la circulation sur le réseau routier national

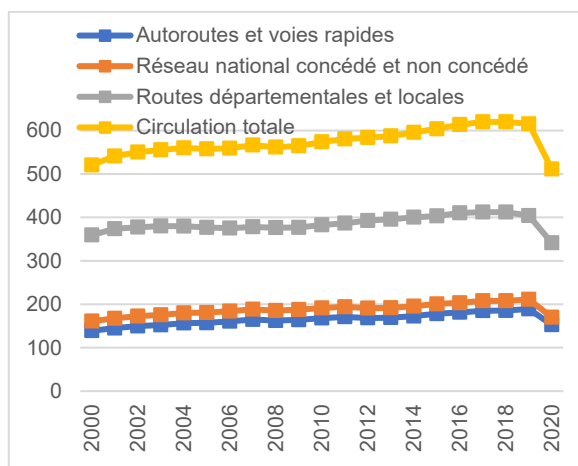
Niveau : circulation en milliards de véhicules-km, évolutions en %



Champ : France métropolitaine.
Sources : Cerema ; ASFA

Figure G1-2 Circulation routière par réseau routier

En milliards de véhicules-kilomètres



Champ : France métropolitaine.
Sources : SDES, Bilan de la circulation ; Cerema ; ASFA

LA CIRCULATION DES VOITURES CHUTE, AINSI QUE CELLE DES VUL DES PARTICULIERS

En 2020, la circulation des voitures particulières (françaises et étrangères) en France métropolitaine (76 % de la circulation en 2020) chute de 18,6 % (figures G1-3, G1-4 et G1-5). Le trafic lié aux voitures immatriculées en France diminue de 17,6 % en 2020 par rapport à 2019, tandis que celui lié aux voitures et VUL étrangers diminue plus lourdement (- 31,5 %). La circulation des voitures diesel (- 20,9 %) baisse plus fortement que celle des voitures essence et autres motorisations (- 13,4 %). En effet, d'une part, le parc de voitures diesel continue de diminuer en 2020 (- 3,3 %), alors que le parc essence et autres énergies augmente de nouveau (+ 3,3 %) (figures G1-6 et G1-7). D'autre part, en dehors des effets des différents confinements de 2020, le kilométrage annuel moyen des voitures diesel était déjà tendancielle en baisse (- 0,9 % par an entre 2014 et 2019), sous l'effet du vieillissement du parc (10,5 ans en moyenne au 1^{er} janvier 2021 contre 10,2 ans au 1^{er} janvier 2020 et 8,6 ans au 1^{er} janvier 2015). Or plus un véhicule vieillit, moins celui-ci circule. *A contrario*, le kilométrage annuel des voitures essence était en hausse entre 2014 et 2019 (+ 1,4 % par an), sous l'effet du rajeunissement du parc (10,5 ans en moyenne au 1^{er} janvier 2021, contre 12,0 ans au 1^{er} janvier 2015).

Encore anecdotique il y a quelques années, le parc de voitures à motorisation alternative (électriques et hybrides rechargeables) progresse fortement (+ 47,2 % en 2020, après+ 29,1 % en 2019). Il représente 0,8 % du parc de voitures en circulation et de la circulation des voitures en 2020.

La circulation des véhicules utilitaires légers français (14 % de la circulation en 2020) diminue de 12,1 % en 2020. Les camionnettes représentent 78 % du trafic VUL en 2020, les « dérivés VP » (voitures aménagées pour le transport de matériel, sans banquette arrière) en réalisent 16 %. Les 6 % restants sont effectués par les véhicules automoteurs spécialisés (VASP) comme les camping-cars, ambulances, véhicules d'entretien de voiries, etc. En 2020, la circulation des camionnettes (- 9,7 %) diminue nettement moins que celle des « dérivés VP » (- 20 %) ou des camping-cars (- 23 %). La circulation des VUL dont l'utilisateur est un ménage ou un entrepreneur individuel (30 % de la circulation et 47 % du parc de VUL en 2020) diminue plus fortement (- 17,1 %) que celle des VUL dont l'utilisateur est une entreprise ou une administration (- 9,7 %).

Figure G1-3 Circulation routière en métropole

Niveau : parcours moyen en kilomètres par véhicule, circulation en milliards de véhicules-kilomètres, évolutions en %

	Parcours moyen (véhicules français)					Circulation totale véhicules français et étrangers				
	Niveau	Évolutions annuelles				Niveau	Évolutions annuelles			
	2020	2018	2019	2020	2020/2015	2020	2018	2019	2020	2020/2015
Véhicules légers						474,1	0,0	- 0,8	- 17,6	- 3,5
Voitures particulières	9 882	- 1,3	- 1,5	- 17,1	- 4,4	391,4	- 0,3	- 0,8	- 18,6	- 3,8
Diesel (y compris hybrides)	11 628	- 1,4	- 1,6	- 17,4	- 4,6	265,3	- 2,5	- 3,7	- 20,9	- 5,6
Essence et autres énergies	7 422	1,5	1,6	- 14,5	- 1,9	126,1	5,9	6,7	- 13,4	1,0
dont VP françaises	9 882	- 1,3	- 1,5	- 17,1	- 4,4	368,7	- 0,6	- 0,9	- 17,7	- 3,7
dont VP et VUL étrangers	-	-	-	-	-	22,8	3,7	0,8	- 31,5	- 5,1
Deux-roues motorisés	2 549	- 0,2	0,0	- 15,5	- 3,3	9,6	0,6	0,0	- 15,5	- 3,0
Véhicules utilitaires légers (hors VP et VUL étrangers)	12 842	- 0,5	0,5	- 8,4	- 1,9	73,1	1,4	- 0,9	- 12,1	- 1,9
Diesel (y compris hybrides)	13 162	- 0,6	0,3	- 8,4	- 2,0	71,4	1,3	- 1,1	- 12,2	- 1,9
Essence et autres énergies	6 265	4,3	9,6	- 5,4	2,1	1,7	5,9	7,4	- 7,1	1,2
Véhicules lourds						37,1	1,3	- 0,8	- 7,3	- 0,3
Poids lourds	41 498	0,5	- 1,9	- 5,0	- 0,9	34,7	1,3	- 0,8	- 5,5	0,1
Autobus et autocars	25 856	0,0	- 1,7	- 22,9	- 5,4	2,4	0,5	- 0,9	- 26,8	- 6,0
dont véhicules lourds étrangers	-	-	-	-	-	10,3	- 0,2	- 0,2	- 7,4	0,6
Ensemble des véhicules						511,2	0,0	- 0,8	- 16,9	- 3,3

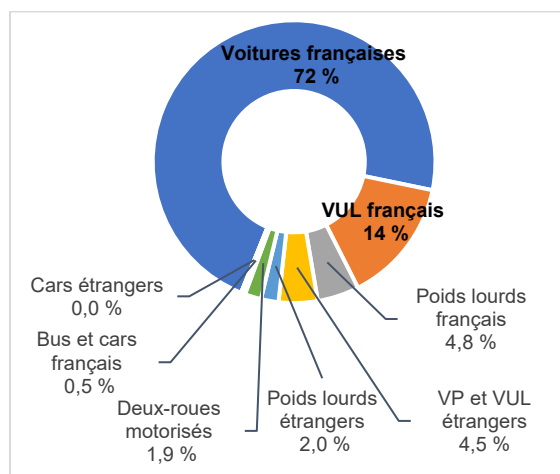
Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation

partie G : bilan de la circulation

Figure G1-4 Répartition de la circulation par type de véhicule en 2020

En %

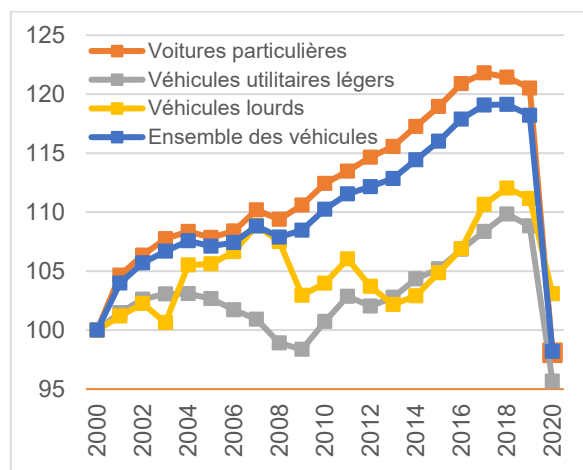


Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation

Figure G1-5 Circulation routière par type de véhicule

Véhicules-kilomètres, en base 100 en 2000



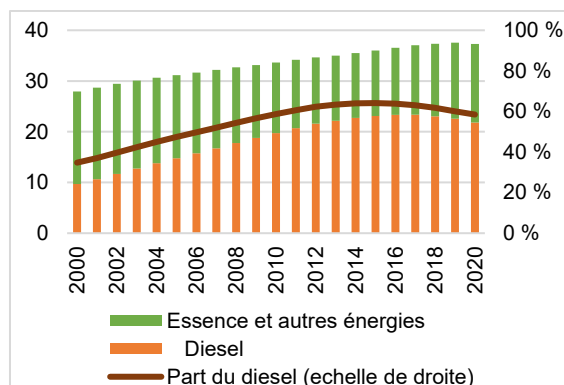
Les VUL étrangers sont classés avec les voitures particulières.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation

Figure G1-6 Parc roulant de voitures particulières immatriculées en France selon la motorisation

Niveau en millions, moyenne annuelle en %



Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation

Figure G1-7 Parc roulant moyen de véhicules immatriculés en France

Niveau en milliers, évolutions annuelles en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
Voitures particulières	37 309	0,7	0,6	- 0,6	0,7
Diesel (y compris hybrides)	21 820	- 1,4	- 2,1	- 3,3	- 1,1
Diesel	21 746	- 1,4	- 2,2	- 3,3	- 1,2
Diesel hybrides non rechargeables	72	0,0	6,0	24,9	12,1
Diesel hybrides rechargeables	2	24,8	27,4	47,8	29,1
Essence et autres énergies	15 490	4,3	5,0	3,3	3,7
Essence	14 599	3,7	4,4	2,1	3,0
Essence hybrides non rechargeables	458	38,6	32,2	28,7	34,6
Essence hybrides rechargeables	105	27,3	23,4	44,7	26,5
GPL	144	- 4,0	- 4,1	- 2,4	- 3,5
Électrique	180	28,4	31,5	50,4	41,0
Autres énergies	3	3,2	5,8	10,6	4,7
Véhicules utilitaires légers	5 691	1,9	- 1,4	- 4,0	0,1
Diesel (y compris hybrides)	5 427	1,9	- 1,4	- 4,2	0,1
Diesel	5 426	1,9	- 1,4	- 4,2	0,1
Diesel hybrides	1	- 7,0	42,1	247,7	58,3
Essence et autres énergies	264	1,5	- 2,0	- 1,8	- 0,9
Essence	201	- 0,7	- 5,5	- 5,4	- 3,7
Essence hybrides	4	65,6	72,1	52,0	65,5
GPL	13	- 3,3	- 6,1	- 8,2	- 4,9
Électrique	43	20,1	19,8	14,9	20,6
Autres énergies	3	20,0	26,0	44,1	28,4
Poids lourds	589	1,5	0,9	- 0,3	0,7
Diesel	583	1,3	0,7	- 0,6	0,5
GNV	6	51,2	45,8	31,4	34,5
Autobus et autocars	90	0,8	0,6	- 0,6	0,5
Diesel	86	0,6	0,2	- 1,4	0,1
GNV	4	4,0	6,9	17,0	7,0
Ensemble des véhicules	43 679	0,9	0,3	- 1,1	0,6

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation

UNE BAISSÉ MOINS FORTE DE LA CIRCULATION POUR LES POIDS LOURDS

La circulation des poids lourds, tous pavillons confondus, diminue de 5,5 % en 2020. Celle des poids lourds immatriculés en France diminue de 5,3 % tandis que la circulation intérieure des poids lourds étrangers en France, y compris transit, diminue de 6 %.

La circulation liée aux tracteurs routiers diminue un peu moins (- 4,3 %) que celle des camions (- 6,9 %).

La circulation des autobus et autocars, tous pavillons confondus, se contracte de 26,8 %. La circulation des autocars français chute de 32 %, et celle des autocars étrangers en France de 74 %. En revanche, la baisse de la circulation des autobus (42 % de la circulation des autobus et autocars) est moindre (- 7,9 %), les transports publics ayant continué à fonctionner lors des confinements.

Le parc de véhicules lourds roule très largement au diesel : 99 % du parc de poids lourds et 95 % du parc d'autobus et autocars. Néanmoins, les véhicules lourds roulant au GNV progressent fortement (+ 31,4 % en 2020 pour les poids lourds, + 17 % pour les autobus et autocars).

Rebasement du bilan de la circulation

En 2020 et 2021, le bilan de la circulation a été « rebasé ». Il s'appuie, à présent, principalement sur le nouveau répertoire des véhicules routiers du SDES (RSVERO), qui combine les informations des certificats d'immatriculation et celles des contrôles techniques. Ce nouveau dispositif apporte une connaissance très fine et nouvelle du parc roulant, permet une meilleure estimation des kilométrages parcourus, et ce, pour chaque type de véhicule routier (hors deux-roues, qui ne font pas l'objet de contrôles techniques).

En s'appuyant sur cette nouvelle source d'informations, la circulation routière totale est ainsi révisée à la hausse de 2,3 % pour l'année 2018, soit 620 Mds de véh-kilomètres (contre 606 Mds dans l'ancienne base). Pour les voitures particulières diesel, malgré des parcours moyens revus à la baisse, la circulation est révisée à la hausse en raison du relèvement du parc. De même, la circulation des poids lourds est revue à la hausse. *A contrario*, la circulation des véhicules utilitaires légers est révisée à la baisse, du fait notamment des parcours moyens.

Compte-tenu des données disponibles, il a été possible de mesurer le parc automobile et la circulation pour les années 2012 à 2020 en employant la même méthodologie. Les données 1990-2011 ont été rétopolées en s'appuyant sur les évolutions de parc et de circulation de l'ancienne base du bilan de la [circulation](#).

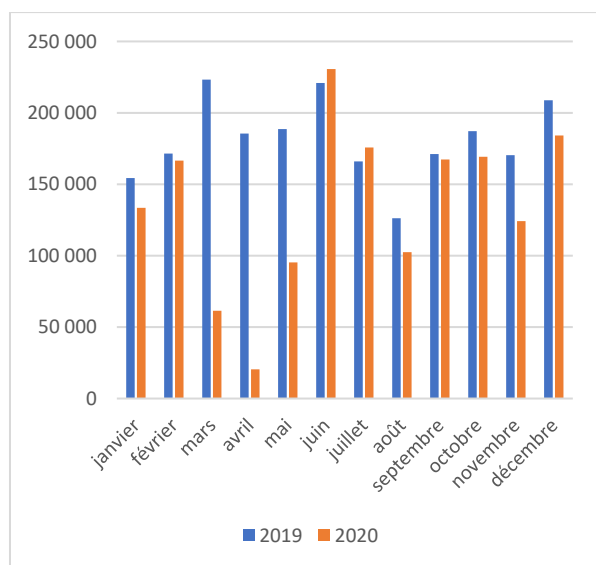
G2. Immatriculations de véhicules neufs

En 2020, dans le contexte de la crise sanitaire, les ventes de véhicules neufs se sont fortement contractées (- 21,0 %). Au total, 2,4 millions de véhicules neufs ont été immatriculés, dont les 2/3 sont des voitures. Les ventes ont reculé pour tous les types de véhicules à l'exception des cyclomoteurs : - 25 % pour les voitures, - 15,9 % pour les VUL, - 25,7 % pour les camions et les tracteurs routiers et - 10,6 % pour les autobus et autocars. Les motorisations alternatives se sont fortement développées pour les voitures, atteignant 11 % du marché en 2020. La tendance est moins marquée pour les autres types de véhicules, à l'exception des autobus pour lesquels la motorisation diesel n'est plus prédominante pour la première fois.

ESSOR DES VENTES DE VOITURES NEUVES À MOTORISATIONS ALTERNATIVES DANS UN MARCHÉ EN FORTE BAISSÉ

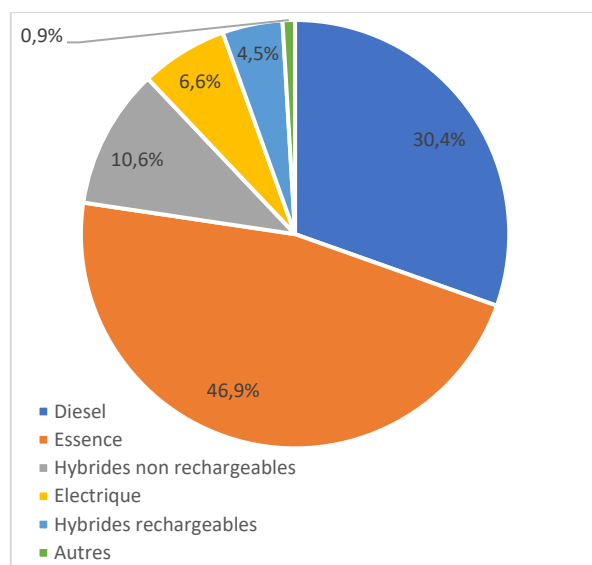
En 2020, dans le contexte de la crise sanitaire, les ventes de voitures neuves ont chuté de 25,0 % par rapport à 2019, avec 1 631 200 immatriculations contre 2 173 900 un an plus tôt. Les immatriculations ont chuté de 70 % lors du premier confinement de mars à mai (*figure G2-1*). Le second confinement, qui a débuté le 29 octobre pour s'achever le 15 décembre, a eu un impact plus faible sur les ventes de voitures. En dehors des périodes de confinement, les ventes de voitures neuves ont également été, chaque mois, moins nombreuses qu'en 2019, à l'exception des mois de juillet et août au cours desquels il y a probablement eu un effet de rattrapage.

Figure G2-1 Immatriculations de voitures neuves en 2019 et 2020
En unité



Champ : France métropolitaine.
Source : SDES Rsvero

Figure G2-2 Motorisations des voitures neuves en 2020
En %



Champ : France métropolitaine.
Source : SDES Rsvero

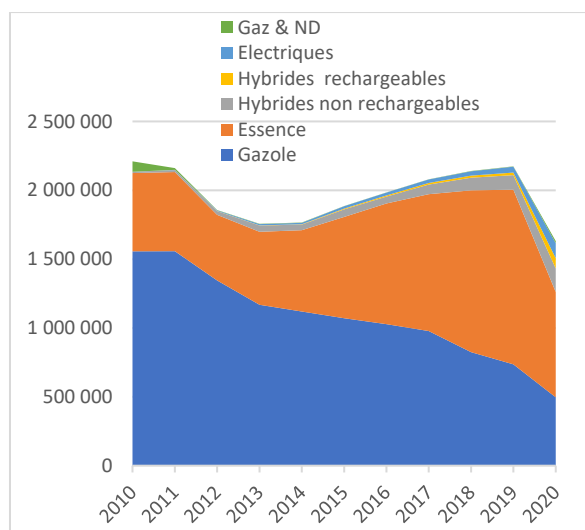
En 2020, le marché a fortement évolué dans sa composition, avec l'essor des motorisations alternatives (hybrides rechargeables et électriques) au détriment des motorisations thermiques (diesel et essence) (*figure G2-2*). Alors que la part des motorisations alternatives n'atteignait pas 3 % des ventes en 2019, elle s'établit à 11,0 % en 2020. Les mesures incitatives pour l'achat d'un véhicule à faibles émissions ainsi que la nouvelle réglementation s'appliquant aux constructeurs automobiles ont probablement favorisé cet essor (*figure G2-4*). En 2020, 107 300 voitures électriques ont été immatriculées contre 42 300 en 2019 (+ 153,7 %). Leur part de marché s'établit à 6,6 %, en hausse de 4,6 points sur un an. La citadine d'un constructeur français est en tête des ventes de voitures électriques, et se hisse au 9^e rang des ventes avec 2,2 % de part de marché en 2020. Les ventes de voitures hybrides rechargeables s'élèvent à 74 200 en 2020 contre 18 700 en 2019. Leur part de marché a ainsi plus que quadruplé, passant de 0,9 % en 2019 à 4,5 % en 2020.

partie G : bilan de la circulation

La motorisation diesel, qui était la motorisation la plus fréquente des voitures neuves jusqu'en 2016, continue à perdre du terrain en 2020 (figure G2-3). Avec 496 300 immatriculations en 2020, la part de marché du diesel passe à 30,4 % après 33,9 % en 2019 et 38,5 % en 2018. Cette diminution de part de marché ne profite plus aux voitures à motorisation essence. En 2020, elles représentent 46,9 % des immatriculations neuves (756 500 voitures) après 58,3 % en 2019 et 55 % en 2018.

Figure G2-3 **Ventes de voitures neuves selon la motorisation**

En unité

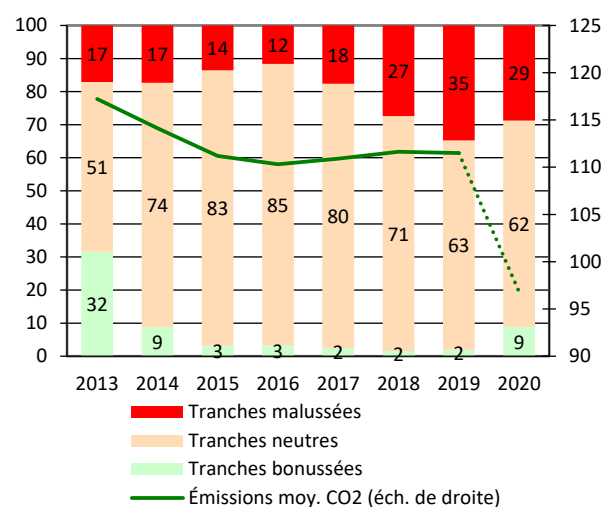


Champ : France métropolitaine.

Source : SDES Rsvero

Figure G2-4 **Répartition des ventes de voitures neuves par tranches de bonus-malus et émissions de CO₂**

Part en %, gramme de CO₂ par kilomètre



Note : les émissions moyennes de CO₂ sont exprimées en norme NEDC corrélée jusqu'en 2019, en norme WLTP à partir de 2020. Sur ce graphique la valeur 2020 a été convertie en norme NEDC corrélée afin de permettre les comparaisons.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Rsvero

BAISSE DES ÉMISSIONS MOYENNES DE CO₂

Les émissions moyennes de CO₂ (exprimées en norme NEDC corrélée¹) des voitures immatriculées en 2020 s'établissent à 96,8 g/km contre 111,5 g/km en 2019 (figure G2-4). Cette baisse marquée s'explique principalement par l'augmentation de la part des voitures électriques et hybrides rechargeables dans les immatriculations neuves. Cependant, les émissions de CO₂ restent, en moyenne, légèrement supérieures au seuil fixé par l'Union européenne aux constructeurs, qui est de 95 g/km (en norme NEDC corrélée).

BAISSE DES IMMATRICULATIONS DE MOTOCYCLETTES

Les immatriculations de motocyclettes neuves, y compris tricyles et quadricyles, sont en recul de 3,1 % en 2020, après de fortes hausses en 2018 (+ 7,5 %) et 2019 (+ 10,1 %). Cependant, depuis cinq ans, les ventes de motocyclettes neuves ont augmenté en moyenne de 2,5 % par an. En 2020, les ventes de cyclomoteurs neufs ont continué de croître mais à un rythme moins soutenu qu'en 2019, année de très forte croissance. En 2020, 98 600 cyclomoteurs neufs ont été immatriculés (+ 8,9 %).

¹ Un outil de corrélation a été mis en place par la Commission européenne permettant de calculer jusqu'en 2020 l'équivalent théorique en NEDC (New European Driving Cycle) d'une valeur de CO₂ mesurée selon le cycle WLTP.

FORTE BAISSÉ DES IMMATICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES

En 2020, les immatriculations de véhicules utilitaires légers diminuent très fortement (- 15,9 %) après six ans de hausses ininterrompues (figure G2-6). Depuis 2015, les ventes de VUL neufs ont progressé en moyenne de 1,2 % par an (figure G2-5). Un peu moins de 400 000 VUL neufs ont été vendus en 2020, dont près de 93 % équipés d'une motorisation diesel (figure G2-7). La motorisation essence concerne un peu moins de 4 % des immatriculations neuves et l'électrique ou hydrogène un peu plus de 2 %.

Figure G2-5 Immatriculations annuelles de véhicules routiers à moteur neufs

Niveau en milliers (*), évolutions en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2015/2020
Cyclomoteurs	98,6	- 32,3	24,1	8,9	1,7
Motocycles	195,9	7,5	10,1	- 3,1	2,5
Voitures particulières	1 631,2	2,8	1,6	- 25,0	- 2,9
dont électriques	109,6	24,2	36,6	159,4	44,7
dont hybrides rechargeables	74,2	23,0	28,7	296,8	67,3
VUL (camionnettes et VASP ≤ 3,5 t)	399,7	4,4	4,3	- 15,9	1,2
Véhicules lourds de transport de marchandises	38,0	7,2	1,6	- 25,7	- 0,4
camions	17,1	5,7	0,3	- 16,4	4,3
tracteurs routiers	20,9	8,2	2,5	- 31,9	- 3,5
VASP > 3,5 t	4,8	21,8	- 6,9	- 12,7	2,6
Autobus et autocars	6,0	- 1,7	8,3	- 10,6	- 3,9
Autres véhicules	164,6	1,8	8,2	- 2,3	4,6
TOTAL	2 374,2	2,1	3,2	- 21,0	- 1,6

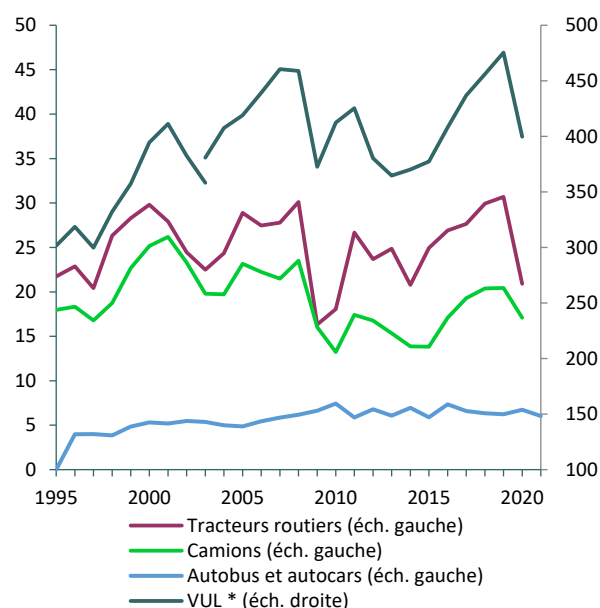
(* En raison des arrondis, le total peut différer légèrement de la somme.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES Rsvero

Figure G2-6 Immatriculations annuelles de véhicules utilitaires neufs

En milliers



*VUL : à partir de 2003, camionnettes + VASP ≤ 3,5 t, auparavant, camionnettes seulement.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES Rsvero

Dans le contexte de la crise sanitaire, les ventes de véhicules neufs destinés au transport de marchandises chutent de 25,7 %. Ce sont les ventes de tracteurs routiers qui ont le plus reculé (- 31,9 % contre - 16,4 % pour les camions). La motorisation au gaz naturel, principale alternative au diesel pour ce type de véhicules, reste marginale mais progresse un peu plus vite pour les tracteurs routiers que pour les camions (+ 0,4 point à 3,4 % de part de marché en 2020 pour les camions et + 1,2 point à 3,6 % de part de marché pour les tracteurs routiers). Après une forte croissance en 2019, les ventes d'autobus et autocars se contractent fortement en 2020 (- 10,6 %). Depuis 2015, les ventes de ces véhicules ont en moyenne diminué de 3,9 % par an. Les ventes d'autobus ont mieux résisté que celle des autocars (respectivement - 2,2 % et - 14,4 %). Les motorisations alternatives se développent plus vite pour les autobus. Ainsi, la part de marché du gazole dans les ventes d'autobus neufs a diminué de plus d'un tiers entre 2015 et 2020 pour s'établir à 31,2 %. Pour la première fois, le diesel n'est plus la motorisation la plus fréquente ; elle est devancée par le gaz naturel (35,2 % de part de marché en 2020). Les motorisations hybrides se développent également (21,2 % de part de marché en 2020 en hausse de 10,4 points par rapport à 2019). Pour les autocars, la part de marché du diesel diminue mais reste largement prédominante (91,3 % des immatriculations neuves en 2020).

Figure G2-7 Répartition des immatriculations annuelles de véhicules lourds et VUL par motorisation

Genre de véhicule et énergie	2016	2017	2018	2019	2020
Autobus	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Gazole	52,9	64,6	64,0	49,8	31,2
Hybride	30,3	13,3	16,3	10,8	21,2
Électricité	4,7	4,9	4,1	13,5	9,4
Gaz naturel	12,2	17,3	15,6	24,6	35,2
Autre	0,0	0,0	0,0	1,4	2,9
Autocars	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Gazole	99,4	98,8	98,5	96,8	91,3
Autre	0,6	1,2	1,5	3,2	8,7
Camions yc. VASP lourds	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Gazole	98,4	97,6	96,9	96,2	96,2
Gaz naturel	1,1	1,9	2,3	3,0	3,4
Autre	0,5	0,5	0,8	0,8	0,5
Tracteurs routiers	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Gazole	99,4	98,4	98,2	97,5	96,1
Gaz naturel	0,6	1,6	1,8	2,4	3,6
Autre	0,0	0,0	0,0	0,2	0,3
VUL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Gazole	96,8	95,9	94,1	93,1	92,7
Essence	1,6	2,4	3,8	4,6	3,9
Électricité	1,4	1,4	1,8	1,6	2,2
Autre	0,3	0,4	0,4	0,7	1,2

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES Rsvro

G3. Consommation de carburants routiers

En 2020, la chute du trafic routier entraîne mécaniquement une chute des consommations et des livraisons de carburants. Les consommations unitaires des véhicules continuent de diminuer. L'importante baisse de la demande en carburants a entraîné une forte diminution du prix du baril de pétrole, ainsi que des prix à la pompe.

Rebasement du bilan de la circulation

En 2020 et 2021, le bilan de la circulation a été « rebasé ». Il s'appuie, à présent, principalement sur le nouveau répertoire des véhicules routiers du SDES (RSVERO), qui combine les informations des certificats d'immatriculation et celles des contrôles techniques. Ce nouveau dispositif apporte une connaissance très fine et nouvelle du parc roulant, permet une meilleure estimation des kilométrages parcourus, et ce, pour chaque type de véhicule routier (hors deux-roues, qui ne font pas l'objet de contrôles techniques). Pour la circulation liée aux voitures étrangères, la répartition entre véhicules essence et diesel prend en compte l'évolution des parcs des pays limitrophes.

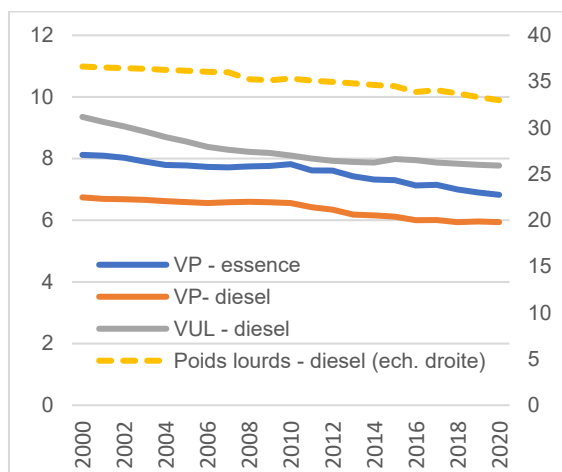
En ce qui concerne les véhicules diesel, la circulation des voitures particulières et des poids lourds a été revue à la hausse alors que celle des VUL et leurs consommations unitaires de carburants ont été révisées à la baisse. Au final, la consommation totale de diesel a été revue de 4,6 % à la hausse pour l'année 2018.

En ce qui concerne les véhicules à essence, la circulation des voitures particulières françaises a été revue légèrement à la baisse. En revanche, la circulation des voitures et VUL étrangers roulant à l'essence a été revue fortement à la baisse. Au final, la consommation totale d'essence est révisée de 5,2 % à la baisse pour 2018. Les données de circulation et de consommation de carburants ont été rétropolées jusqu'en 1990.

BAISSE DES PRIX DES CARBURANTS LORS DU PREMIER CONFINEMENT

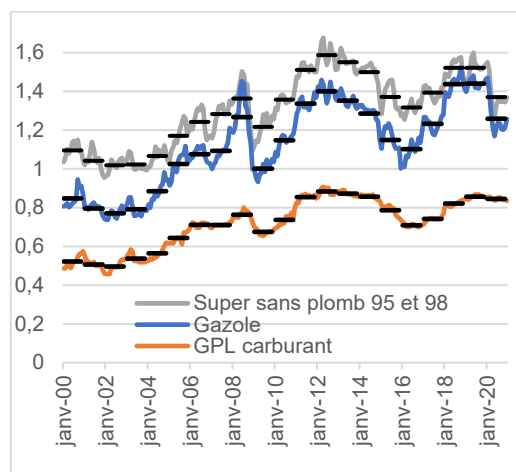
Le prix du baril de pétrole en dollars a subi de plein fouet la baisse de la demande en carburants (figure G3-1), suite aux confinements et aux restrictions de circulation décidés par de nombreux états pour essayer d'enrayer la propagation du Covid-19. Ainsi, de 64 dollars en janvier 2020, le prix du baril de pétrole a plongé, pour atteindre 18 dollars en avril 2020. Il a ensuite augmenté et s'établissait à 50 dollars en décembre 2020. Les prix à la pompe ont eux aussi subi de fortes baisses entre 2019 et 2020 : en moyenne 12,6 % pour le gazole, 9,9 % pour le super et 1,3 % pour le GPL (figure G3-2).

Figure G3-1 Consommation unitaire des véhicules
En L/100 km



Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, Bilan de la circulation

Figure G3-2 Prix des carburants à la pompe (France)
€/litre



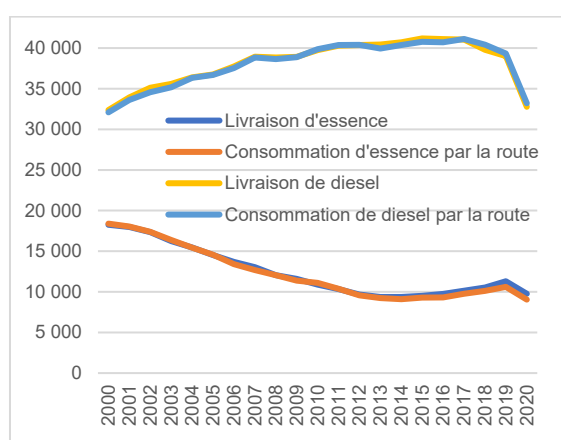
Note : en trait noir horizontal, la moyenne annuelle.
Sources : calculs SDES, d'après DGEC et CPDP

CHUTE DU TRAFIC ROUTIER ET DES CONSOMMATIONS DE CARBURANTS

En 2020, la chute du trafic routier entraîne mécaniquement une chute des consommations de carburants : la consommation totale de diesel par la route diminue de 15,6 % et celle d'essence de 14,8 %. En ce qui concerne les véhicules roulant au diesel, la très forte baisse des consommations des voitures particulières françaises (- 20,4 %) et étrangères a été atténuée par la moindre baisse des consommations des poids lourds (- 6,6 %) (figures G3-3, G3-4 et G3-5).

Figure G3-3 Consommation d'essence et de diesel par la route

Niveau en milliers de m³

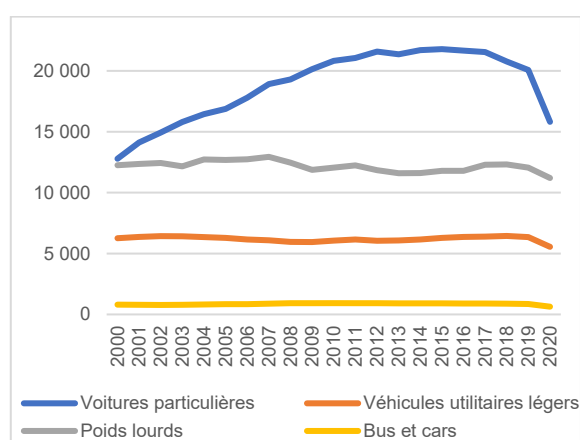


Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, Bilan de la circulation ; CPDP

Figure G3-4 Consommation de diesel, selon le type de véhicules

Niveau en milliers de m³



Les VUL étrangers sont classés avec les voitures particulières.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation

Figure G3-5 Consommation de carburant par type de véhicules

Niveau en milliers de m³ et en litre au 100 kilomètres, évolutions annuelles en %

		Consommation totale					Consommation unitaire				
		Niveau 2020	Évolutions annuelles				Niveau 2020	Évolutions annuelles			
			2018	2019	2020	2020/2015		2018	2019	2020	2020/2015
Essence	Motocycles	478	0,6	0,0	- 15,5	- 3,0	5,0	-	-	-	-
	Voitures particulières	7 658	3,7	5,3	- 12,9	0,3	6,8	- 2,1	- 1,4	- 1,1	- 1,3
	Véhicules utilitaires légers	87	2,6	4,5	- 11,9	- 2,5	7,5	- 0,6	- 0,6	- 1,1	- 0,7
	Total véhicules légers français	8 223	3,5	4,9	- 13,1	0,1					
	VP et VUL étrangers	821	4,5	4,7	- 28,9	- 5,6	7,4	- 1,8	- 1,1	- 1,0	- 1,1
	Total consommation routière d'essence	9 045	3,6	4,9	- 14,8	- 0,6					
Gazole	Voitures particulières	15 072	- 3,8	- 3,4	- 20,4	- 6,2	5,9	- 1,1	0,4	- 0,3	- 0,6
	Véhicules utilitaires légers	5 551	0,8	- 1,6	- 12,5	- 2,5	7,8	- 0,5	- 0,5	- 0,3	- 0,5
	Total véhicules légers français	20 623	- 2,7	- 2,9	- 18,4	- 5,3					
	VP et VUL étrangers	744	0,6	- 2,8	- 35,0	- 6,1	6,4	- 1,0	0,5	- 1,0	- 0,6
	Total véhicules légers	21 367	- 2,6	- 2,9	- 19,1	- 5,3					
	Poids lourds	7 975	0,7	- 2,4	- 6,6	- 1,3	33,0	- 1,0	- 1,2	- 1,0	- 0,9
	Bus et cars	636	- 0,6	- 3,0	- 26,2	- 6,8	30,4	- 1,0	- 1,2	- 1,0	- 0,9
	Total véhicules lourds français	8 612	0,6	- 2,5	- 8,4	- 1,8					
	Véhicules lourds étrangers	3 227	- 1,2	- 1,4	- 8,1	- 0,3	31,4	- 1,0	- 1,2	- 0,8	- 0,9
	Total véhicules lourds	11 838	0,1	- 2,2	- 8,3	- 1,4					
	Total consommation routière de gazole	33 206	- 1,7	- 2,7	- 15,6	- 4,0					
Livraison de carburants											
	Essence	9 763	3,8	7,3	- 13,6	0,5					
	Gazole	32 778	- 3,1	- 1,9	- 16,0	- 4,5					

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, Bilan de la circulation ; CPDP

annexes

- Liste des annexes dématérialisées ou séries longues
- Nomenclatures utilisées dans le rapport
- Nomenclature des activités françaises (NAF rév. 2), Transports et entreposage : divisions 49 à 53
- Liens utiles
- Sigles et abréviations
- Quelques explications, définitions



Annexes dématérialisées ou séries longues

Les annexes du rapport sont disponibles au format électronique sur le site internet du service des données et études statistiques (SDES), service statistique du ministère de la Transition écologique (MTE) : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr rubrique : transport/données d'ensemble /ensemble des comptes des transports.

Nomenclatures utilisées dans le rapport

NOMENCLATURES DES TABLEAUX DE LA PARTIE B « ENTREPRISES FRANÇAISES DE TRANSPORT »

Transport de voyageurs	
Ferroviaire (<i>voyageurs</i>)	49.10Z
Transport collectif urbain	49.31Z
Routier (<i>cars</i>)	49.39A, 49.39B
Aérien (<i>voyageurs</i>)	51.10Z
Autre transport de voyageurs	49.32Z, 49.39C, 50.10Z, 50.30Z
Transport de marchandises	
Ferroviaire (<i>fret</i>)	49.20Z
Routier de fret et services de déménagement	49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z
Par conduites	49.50Z
Maritime (<i>fret</i>)	50.20Z
Fluvial (<i>fret</i>)	50.40Z
Autres services de transport	
Entreposage et manutention	52.10A, 52.10B, 52.24A, 52.24B
Services auxiliaires	52.21Z, 52.22Z, 52.23Z
Organisation du transport de fret	52.29A, 52.29B
Activités de poste et de courrier	53.10Z, 53.20Z

NOMENCLATURES DES TABLEAUX DE LA PARTIE C « TRANSPORTS, EMPLOI ET RÉMUNÉRATION »

Transport principalement de voyageurs	
Ferroviaire (<i>y.c. fret</i>)	49.10Z, 49.20Z
Transport collectif urbain	49.31Z
Routier (<i>cars</i>)	49.39A, 49.39B
Aérien (<i>y.c. fret</i>) et spatial	51.10Z, 51.21Z, 51.22Z
Autre transport de voyageurs	49.32Z, 49.39C, 50.10Z, 50.30Z
<i>dont taxis</i>	49.32Z
Transport de marchandises (hors ferroviaire et aérien)	
Routier de fret et services de déménagement	49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z
Par conduites	49.50Z
Maritime (<i>fret</i>)	50.20Z
Fluvial (<i>fret</i>)	50.40Z
Autres services de transport	
Entreposage et manutention	52.10A, 52.10B, 52.24A, 52.24B
Services auxiliaires	52.21Z, 52.22Z, 52.23Z
Organisation du transport de fret	52.29A, 52.29B
Activités de poste et de courrier	53.10Z, 53.20Z
Activités de poste et de courrier	53.10Z, 53.20Z

NOMENCLATURE DES ACTIVITÉS FRANÇAISES (NAF RÉV. 2), TRANSPORTS ET ENTREPOSAGE : DIVISIONS 49 À 53

Code A 129	Divisions. Groupes NAF rév. 2	Intitulés NAF rév. 2	Intitulés détaillés	Codes NAF rév. 2
H49A	49.1, 49.2	Transports ferroviaires	Transports ferroviaires interurbains de voyageurs	49.10Z
			Transports ferroviaires de fret	49.20Z
H49B	49.3	Autres transports terrestres de voyageurs	Transports urbains et suburbains de voyageurs	49.31Z
			Transports urbains et suburbains de voyageurs	49.31Z
			Transports de voyageurs par taxis	49.32Z
			Transports routiers réguliers de voyageurs	49.39A
			Autres transports routiers de voyageurs	49.39B
			Téléphériques et remontées mécaniques	49.39C
H49C	49.4, 49.5	Transports routiers de fret et par conduites	Transports routiers de fret interurbains	49.41A
			Transports routiers de fret de proximité	49.41B
			Location de camions avec chauffeur	49.41C
			Services de déménagement	49.42Z
			Transports par conduites	49.50Z
H50Z	50	Transports par eau	Transports maritimes et côtiers de passagers	50.10Z
			Transports maritimes et côtiers de fret	50.20Z
			Transports fluviaux de passagers	50.30Z
			Transports fluviaux de fret	50.40Z
H51Z	51	Transports aériens	Transports aériens de passagers	51.10Z
			Transports aériens de fret	51.21Z
			Transports spatiaux	51.22Z
H52Z	52	Entreposage et services auxiliaires des transports	Entreposage et stockage frigorifique	52.10A
			Entreposage et stockage non frigorifique	52.10B
			Services auxiliaires des transports terrestres	52.21Z
			Services auxiliaires des transports par eau	52.22Z
			Services auxiliaires des transports aériens	52.23Z
			Manutention portuaire	52.24A
			Manutention non portuaire	52.24B
			Messagerie, fret express	52.29A
Affrètement et organisation des transports	52.29B			
H53Z	53	Activités de poste et de courrier	Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel	53.10Z
			Autres activités de poste et de courrier	53.20Z

Le secteur des transports intègre désormais les entreprises de remorquage automobile dans les services auxiliaires de transport terrestre (52.21Z) anciennement dans l'entretien et la réparation automobile (50.22Z en NAF rév. 1.2) ainsi que les activités postales antérieurement classées avec les télécommunications dans les services aux entreprises (à partir de 2008).

Liens utiles

AMÉNAGEMENT - COLLECTIVITÉS

Centre national de la fonction publique territoriale : <http://www.cnfpt.fr>

Conseil national de l'information géographique : www.cnig.gouv.fr

Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France : www.iau-idf.fr

Agence Nationale de la Cohésion des Territoires : www.agence-cohesion-territoires.gouv.fr

AUTOMOBILE

Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA) : www.ccf.fr

Union routière de France (URF) : www.unionroutiere.fr

DONNÉES SOCIALES

Agence centrale des organismes de sécurité sociale : www.acoss.fr

AFT-IFTIM : www.aftral.com

Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Cereq) : www.cereq.fr

Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) : www.securite-sociale.fr
www.risquesprofessionnels.ameli.fr

Dares (ministère du Travail, de l'Emploi et de la Santé) : www.dares.travail-emploi.gouv.fr/

Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) : <https://www.securite-routiere.gouv.fr>

Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (Unedic) : www.unedic.org/

ÉCONOMIE DU TRANSPORT - RECHERCHE

Université Gustave Eiffel : www.univ-gustave-eiffel.fr/

Laboratoire Aménagement Economie Transports (LAET) : www.laet.science

ENVIRONNEMENT

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) : www.ademe.fr

Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa) : www.citepa.org

Ministère de la Transition écologique : www.ecologie.gouv.fr



annexes

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Association des sociétés françaises d'autoroutes (Asfa) : www.autoroutes.fr

SNCF Réseau : www.sncf-reseau.fr/fr

Union internationale des chemins de fer (UIC) : www.uic.org

Voies navigables de France (VNF) : www.vnf.fr

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) : www.securite-routiere.gouv.fr

Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) : www.onisr.securite-routiere.gouv.fr

STATISTIQUES

Autorité de régulation des transports : <https://www.autorite-transport.fr/>

Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) : www.insee.fr

Service des données et études statistiques (SDES) : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Société nationale des chemins de fer français (SNCF) : www.sncf.fr - fret.sncf.com

Île-de-France mobilités (Stif-omnil) : www.omnil.fr

Eurostat : ec.eurostat.eu.europa.eu

Forum international des transports : www.itf-oecd.org

Organisation des Nations unies (ONU) : www.un.org/fr

TRANSPORT ROUTIER

Comité national routier (CNR) : www.cnr.fr

Fédération nationale des transports routiers (FNTR) : www.fntr.fr

TRANSPORT URBAIN - TRANSPORT COLLECTIF

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) : www.territoires-ville.cerema.fr

Groupement des autorités responsables des transports (Gart) : www.gart.org

Régie autonome des transports parisiens : www.ratp.fr

Île-de-France mobilités (ex-Stif) : www.iledefrance-mobilites.fr

Union des transports publics et ferroviaires : www.utp.fr

annexes

TRANSPORT MARITIME

Armateurs de France : www.armateursdefrance.org

Direction générale des infrastructures des transports et de la mer (DGITM) : www.ecologique-solidaire.gouv.fr/direction-generale-des-infrastructures-des-transports-et-mer-dgitm

European Sea Ports Organisation : www.espo.be

TRANSPORT AÉRIEN

Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) : www.bea.aero

Direction générale de l'aviation civile (DGAC) : <https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac>

Sigles et abréviations

Acemo : enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre

Across : Agence centrale des organismes de sécurité sociale

Ademe : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

Acsé : Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances

ADP : Aéroports de Paris

ADS : autorisation de stationnement, communément appelée "licence"

AEA : Association of European airlines (association des compagnies aériennes européennes)

AFITF : Agence de financement des infrastructures de transport de France

AFT : Association pour le développement de la formation professionnelle dans le transport

ANCT : Agence nationale de la cohésion des territoires (ex CGET Commissariat général à l'Égalité des territoires)

AOM : autorité organisatrice de la mobilité

APE : activité principale exercée, attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises

APL : American President Lines

APU : administrations publiques

Apuc : administrations publiques centrales

Apul : administrations publiques locales

ART : Autorité de régulation des transports

ARTT : aménagement et réduction du temps de travail

Asfa : Association des sociétés françaises d'autoroutes

Assedic : Association pour l'emploi dans l'industrie et le commerce

Bacea : budget annexe « contrôle et exploitation aériens »

BAIL : Bénéfice Avant Intérêts, Impôts, *cf.* EBIT et définition plus bas

BAIIDA : Bénéfice Avant Intérêts, Impôts, Dépréciation et Amortissement, *cf.* EBITDA et définition plus bas

BAIIDAL : Bénéfice Avant Intérêts, Impôts, Dépréciation, Amortissement et Loyers, *cf.* EBITDAR et définition plus bas

BEA : Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile

BHNS : bus à haut niveau de service

BIT : Bureau international du travail

Bodacc : bulletin officiel des annonces civiles et commerciales

CA : chiffre d'affaires

CAF : coût, assurance, fret

ou

capacité d'auto-financement

annexes

CAHT : chiffre d'affaires hors taxes

Carcept : Caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport routier de voyageurs et marchandises

CCEE : Commission des comptes et de l'économie de l'environnement

CCFA : Comité des constructeurs français d'automobiles

CCNUCC : convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques

Cd : cadmium

CEMT : conférence européenne des Ministres des transports

Cerema : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Cereq : Centre d'études et de recherche sur les qualifications

Certu : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Cete : Centres d'études techniques de l'équipement

CFC : chlorofluocarbures

CGDD : Commissariat général au développement durable

CGEDD : Conseil général de l'environnement et du développement durable

CI : consommations intermédiaires

CIADT : Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire

CICE : crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi

Citepa : Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique

CLD : chômage de longue durée

CMA-CGM : Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime

CNAMTS : Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés

CNBA : Chambre nationale de la batellerie artisanale

Cnis : Conseil national de l'information statistique

CNPE : commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport

CNR : Comité national routier

CNT : Conseil national des transports

CO : monoxyde de carbone

CO_{2e} : équivalent CO₂

COVNM : composés organiques volatils non méthaniques

CPDP : Comité professionnel du pétrole

CPER : contrat de plan État-région

CROSS : Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage

CSAC : Conseil supérieur de l'aviation civile

CSAM : Conseil supérieur de l'aviation marchande



annexes

Cu : cuivre

CVS : corrigé des variations saisonnières

DADS : déclarations annuelles de données sociales

DAEI : Direction des affaires européennes et internationales

Dares : Direction de l'animation, de la recherche, des études et des statistiques

DCF : Direction de la circulation ferroviaire

DEE : demandes d'emploi enregistrées

DEFM : Demandeurs d'emploi en fin de mois

DGAC : Direction générale de l'aviation civile

DGD : dotation globale de décentralisation

DGDDI : Direction générale des douanes et des droits indirects

DGE : dotation globale d'équipement

DGEC : Direction générale de l'énergie et du climat

DGF : Dotation globale de fonctionnement

DGFIP : Direction générale des finances publiques

DGITM : Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

DIF : droit individuel à la formation

DMMO : déclarations de mouvements de main-d'œuvre

Dom : département d'outre-mer

Drom : département et région d'outre-mer

DSCR : Délégation à la sécurité et à la circulation routières

EBE : excédent brut d'exploitation

EBIT : *Earnings Before Interests, Taxes* (≈ résultat d'exploitation, voir définition infra)

EBITDA : *Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization* (≈ trésorerie générée par les opérations courantes, voir définition infra)

EBITDAR : *Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation, Amortization and Rents* (= EBITDA défini ci-dessus moins les charges de location opérationnelle, voir définition infra)

ECR : Euro cargo rail

EI : entreprises individuelles

EMD : enquêtes ménages déplacements

Épic : établissement public à caractère industriel et commercial

ESA : enquête sectorielle annuelle

Ésane : élaboration des statistiques annuelles d'entreprise

ETA : enquêtes techniques et administratives

ETP : équivalent temps plein

EVP : équivalent vingt pieds

annexes

FAB : franco à bord

FBCF : formation brute de capital fixe

FCA : fichier central des automobiles

FCOS : formation continue obligatoire de sécurité des conducteurs du transport routier de marchandises

Fimo : formation initiale minimale obligatoire des conducteurs du transport routier de marchandises

Firt : fonds d'investissement routier et des transports

FNE : France nature environnement

FNTR : Fédération nationale des transports routiers

Fongecfa : fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité

FPC : formation professionnelle continue

FS : France Stratégie

FSD : fonds de solidarité pour le développement

FTZ : forfaits toutes zones

Gart : Groupement des autorités responsables de transport

GES : gaz à effet de serre

Giec : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

GMR : garantie mensuelle de rémunération

GNV : gaz naturel pour véhicules

GPL : gaz de pétrole liquéfié

GPM : grand port maritime

HAP : hydrocarbures aromatiques polycycliques

HFC : hydrofluocarburés

ÎdF : Île-de-France

IAST : indice d'activité de services de transport

IATA : International Air Transport Association

Ifen : Institut français de l'environnement

Ifsttar : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, devenue l'Université Gustave Eiffel depuis le 1^{er} janvier 2020

IGTT : Inspection générale du travail des transports

Insee : Institut national de la statistique et des études économiques

IPTFM : indice de prix du transport fluvial de marchandises

IPTRM : indice de prix du transport routier de marchandises

ISBLSM : Institution sans but lucratif au service des ménages

ISL : Institute of shipping economics and logistics

KLM : KLM Royal Dutch Airlines, KLM : *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij* (« Compagnie royale d'aviation »)

LAT : ligne aérienne transversale

annexes

LAET : Laboratoire Aménagement Économie Transports (ex-LET Laboratoire d'économie des transports)

LGV : ligne à grande vitesse

Loi NOTRe : loi de nouvelle organisation territoriale de la République

Lolf : loi organique relative aux lois de finances

MSA : Mutuelle sociale agricole

MTE : ministère de la Transition écologique

MEFR : ministère de l'Économie, des Finances et de la Relance

NAF : nomenclature d'activités française

Ni : nickel

NOL : Neptune Orient Lines (marque commerciale de *American President Lines* (APL))

NO₂ : dioxyde d'azote

NOx : NOx : oxydes d'azote

NST : nomenclature des statistiques de transport

Oaci : Organisation de l'aviation civile internationale

Odac : organisme divers d'administration centrale

Odal : organisme divers d'administration locale

OEC : offres d'emploi collectées

OEE : offres d'emploi enregistrées

OFP : opérateurs ferroviaires de proximité

OMI : Organisation maritime internationale

ONISR : Observatoire national interministériel de la sécurité routière

Opise : Observation des prix de l'industrie et des services (*enquête de l'*)

Optile : Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France

OSCE : Office statistique des Communautés européennes, dit Eurostat

OTF : Organisation du transport du fret

OTRC : Observatoire régional des transports de la Corse

Pb : plomb

PBCAI : profit brut courant avant impôts

PCDD-F : dioxines et furanes

PCS : professions et catégories socioprofessionnelles

PIB : produit intérieur brut

PHMR : personnes handicapées et à mobilité réduite

PKO : places-kilomètres offertes

PKT : passagers-kilomètres transportés

PL : poids lourds

PM₁ : particules de diamètre inférieur à 1 µm

annexes

PM_{2,5} : particules de diamètre inférieur à 2,5 µm

PM₁₀ : particules de diamètre inférieur à 10 µm

PNLCC : programme national de lutte contre le changement climatique

PPP : partenariat public-privé

PTAC : poids total autorisé en charge

PTU : périmètre de transport urbain

RATP : Régie autonome des transports parisiens

RCAI : résultat courant avant impôts

RER : Réseau express régional d'Île-de-France

RFF : Réseau ferré de France

RLSSA : revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire

Rome : répertoire opérationnel des métiers et des emplois

Ro-Ro : *Roll-On, Roll-Off* (= navire roulier)

RRD : réseau routier départemental

RRN : réseau routier national

RSA : revenu de solidarité active

RT : ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité

SCN : système de comptabilité nationale

SDES : Service des données et études statistiques (service statistique du ministère de la Transition écologique)

Secten : Secteurs économiques et énergie

SHBO : salaire horaire de base des ouvriers

SHCG : salaire horaire conventionnel garanti

Sirene : système informatisé du répertoire national des entreprises et des établissements

Sitram : système d'information sur les transports de marchandises

Smic : salaire minimum interprofessionnel de croissance

SMPT : salaire moyen par tête

SNCF : Société nationale des chemins de fer français

SNCM : (ancienne) Société nationale Corse-Méditerranée

SNF-EI : sociétés non financières et entreprises individuelles

SNSM : Société nationale de sauvetage en mer

SO₂ : dioxyde de soufre

Stif : Île-de-France Mobilités, appelé Stif jusqu'en juin 2017, est le nom public du « Syndicat des transports d'Île-de-France »

STMT : statistiques du marché du travail

t-km : tonnes-kilomètres

T3P : transport public particulier de personnes

annexes

TAGV : trains à grande vitesse

TCSP : transports collectifs en site propre

TCU : transports collectifs urbains

TCUP : transports collectifs urbains de province

TER : transport express régional (transport sous convention de conseil régional, hors Île-de-France et Corse)

TET : train d'équilibre du territoire

TICPE : taxe intérieure de consommation des produits énergétiques

TKT : tonnes-kilomètres transportées

tpl : tonnes de port en lourd

TRF : transport routier de fret

TRM : transport routier de marchandises

TRV : transport routier de voyageurs

TSPP : taxe de soutien aux produits pétroliers

TTM : transports terrestres et maritimes (programme)

TVA : taxe sur la valeur ajoutée

UE : Union européenne

UE-15 : (ancienne) Union européenne des Quinze

UMS : *Universal measurement system* – unité de tonnage pour les navires de longueur supérieure à 24 mètres

UNCCCF : *The United Nations Framework Convention on Climate Change* (CCNUCC : Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques)

Unedic : Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce

Urssaf : Unions de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales

UTCATF : utilisation des terres, aux changements d'affectation des terres et foresterie

UTCF : utilisation des terres, leurs changements et la forêt

UTP : Union des transports publics et ferroviaires

veh-km : véhicules-kilomètres

voy-km : voyageurs-kilomètres

VA : valeur ajoutée

VAb : valeur ajoutée brute

VAE : vélo à assistance électrique

VASP : véhicule automoteur spécialement aménagé pour le transport de personnes

VFLI : voies ferrées locales industrielles

VI : véhicules industriels

VL : véhicules légers

VLE : valeurs limites d'émission

VLS : vélo en libre-service

annexes

VNF : Voies navigables de France

VP : véhicules particuliers

VT : versement transport

VTC : voiture de transport avec chauffeur

VU : véhicules utilitaires

VUL : véhicules utilitaires légers

ZC : zone courte

ZL : zone longue

Zn : zinc

Quelques explications, définitions

Circulation routière

Nombre de kilomètres total parcourus par l'ensemble des véhicules.

Mode de transport

Un mode de transport désigne une forme particulière de transport qui se distingue principalement par le véhicule mis en œuvre, et par conséquent par l'infrastructure utilisée.

Sont distingués :

- le transport routier ;
- le transport ferroviaire ;
- les autres transports guidés (tramways, téléphériques, funiculaires...) ;
- le transport par conduites (gazoducs, oléoducs...) ;
- le transport fluvial (ou par voies navigables) ;
- le transport maritime ;
- le transport aérien ;
- le transport spatial.

Le transport multimodal correspond à l'association de plusieurs modes de transport.

En plus de ces modes, un regroupement des transports en ville est désigné sous le terme de transport collectif urbain. Cette catégorie comprend des transports déployant des technologies et des infrastructures diverses : route pour le bus, rail pour le métro, RER et Transilien, etc.

Pavillon

Pays d'immatriculation d'un véhicule.

Transport pour compte d'autrui

Transport rémunéré de voyageurs ou de marchandises pour le compte de tiers. On parle aussi de transport public.

Dans le transport de marchandises, le transporteur n'est pas propriétaire de la marchandise.

Transport pour compte propre

Le transport pour « compte propre » des ménages et des entreprises correspond à la production faite par et pour eux-mêmes. Ce transport n'est pas réalisé par un prestataire de service (public ou privé) en échange d'un paiement, il ne donne pas lieu à livraison de service à autrui et sa valeur n'est pas observable sur un marché.

Le compte satellite s'écarte du cadre central de la Comptabilité nationale sur la notion de production. En effet, il intègre, en sus de la définition standard de la production de service vue comme livraison de ce service à autrui, le transport pour compte propre, dont il estime la valeur, en le considérant comme un transport autoproduit dit en « compte propre ». La voiture particulière est le moyen de transport majoritairement employé dans le cadre de la production des ménages pour compte propre.

Véhicule-kilomètre (veh-km)

Le véhicule-kilomètre correspond au mouvement d'un véhicule routier sur un kilomètre.

Voyageur-kilomètre (voy-km)

Produit du nombre de voyages par la distance moyenne parcourue. C'est aussi égal au produit du nombre de voyageurs par la distance moyenne parcourue par voyageur. Cette unité commune permet de comparer les différents modes de transport de voyageurs (à l'exception du transport maritime) et notamment de calculer les différentes parts modales. Dans l'aérien, le terme équivalent plus fréquemment usité est **le passager kilomètre transporté (PKT)**.

Tonne-kilomètre (t-km)

La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre. Cette unité commune permet de comparer les différents modes de transport de marchandises (à l'exception du transport maritime) et notamment de calculer les différentes parts modales.

A | TRANSPORT ET ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

Branche et secteur

Une branche (branche d'activité) regroupe des unités de production homogènes, c'est-à-dire qui fabriquent des produits (ou rendent des services) qui appartiennent au même item de la nomenclature d'activité économique considérée.

Un secteur regroupe des entreprises qui ont la même activité principale (selon la nomenclature d'activité économique considérée). L'activité d'un secteur n'est donc pas tout à fait homogène et comprend des productions ou services secondaires qui relèveraient d'autres items de la nomenclature que celui du secteur considéré.

En 2018, 89 % du chiffre d'affaires des entreprises des secteurs des transports et entreposage (divisions 49 à 52 de la NAF rév. 2) relève de la branche transports et entreposage *stricto sensu* et les 11 % restants relèvent d'autres branches.

Mais à un niveau plus fin de la nomenclature, il existe des différences importantes entre le CA des branches et celui des secteurs. C'est par exemple le cas pour le transport ferroviaire.

Branches utilisatrices de transport

Sous cette appellation sont regroupées les branches qui produisent des biens ou réalisent des services nécessitant du transport. Il s'agit de l'agriculture, sylviculture et pêche, des branches manufacturières (industries, cokéfaction et raffinage), de la construction et du commerce, réparation d'automobiles et de motocycles.

Brent

Le Brent est un pétrole assez léger, issu d'un mélange de la production de 19 champs de pétrole situés en mer du Nord. Il est coté à Londres. Malgré une production limitée, la cotation du Brent (avec le *West Texas Intermediate - WTI*) sert de prix de référence au niveau mondial.

Produit intérieur brut (PIB)

Valeur de tous les biens et services produits diminuée de la valeur des biens et services utilisés pour leur production. C'est un agrégat représentant le résultat final de l'activité de production des unités productrices résidentes, dont l'objet est de mesurer l'activité économique.

Il peut se définir de trois manières :

- la somme des valeurs ajoutées brutes des différents secteurs institutionnels ou des différentes branches d'activité, augmentée des impôts et diminuée des subventions sur les produits (lesquels ne sont pas affectés aux secteurs et aux branches d'activité) ;
- la somme des emplois finals intérieurs de biens et de services (consommation finale effective, formation brute de capital fixe, variations de stocks), augmentée des exportations, diminuée des importations ;
- la somme des emplois des comptes d'exploitation des secteurs institutionnels (rémunération des salariés, impôts sur la production) augmentée des importations et diminuée des subventions, excédent brut d'exploitation et revenu mixte.

B | DÉMOGRAPHIE DES ENTREPRISES

Auto-entrepreneur (auto-entreprise) devenu(e) micro-entrepreneur (microentreprise)

Le régime de l'« auto-entrepreneur » s'applique depuis le 1^{er} janvier 2009 aux personnes physiques qui créent ou possèdent déjà une entreprise individuelle pour exercer une activité commerciale, artisanale ou libérale (hormis certaines activités exclues), à titre principal ou complémentaire, et dont l'entreprise individuelle remplit les conditions du régime fiscal de la microentreprise et qui opte pour exercer en franchise de TVA.

Depuis le 19 décembre 2014, (loi Pinel du 18 juin 2014) le terme de « micro-entrepreneur » se substitue à celui d'« auto-entrepreneur ».

Ce régime doit être distingué à la fois du régime micro-fiscal (dit parfois régime fiscal de la microentreprise) ainsi que de la catégorie des microentreprises (*article 51 et décret n°2008-1354 de la loi de modernisation de l'économie (LME)*).

www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/auto-entrepreneur.htm

www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/regime-fiscal-micro-entrep.htm

www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1079

Création d'entreprise

La création d'entreprise est définie comme la mise en œuvre de nouveaux moyens de production. Concept harmonisé au niveau européen, une création d'entreprise correspond à l'apparition d'une unité légale exploitante n'ayant pas de prédécesseur. Ceci inclut les réactivations d'entreprises dont la dernière cessation remonte à plus d'un an et les reprises s'il n'y a pas continuité de l'entreprise.

Défaillance d'entreprise

Les défaillances d'entreprises sont comptabilisées à la date du jugement. Le concept de défaillance traduit la mise en redressement judiciaire de l'entreprise qui peut avoir diverses issues : la liquidation, la poursuite de l'activité à la suite d'un plan de continuation, la reprise à la suite d'un plan de cession. Une défaillance ne conduit donc pas toujours à une disparition d'entreprise ou cessation, de même qu'une cessation se produit le plus souvent sans qu'il y ait eu préalablement défaillance.

Immatriculation (création) de microentreprise

Le nombre de créations de microentreprises intègre toutes les entreprises créées sous ce régime, qu'elles aient ou non effectivement démarré leur activité, y compris celles à qui ce régime a été refusé après la déclaration de création : le terme *immatriculation* est donc préférable à création pour ce régime particulier.

Taux de créations d'entreprises

Rapport entre les créations d'entreprises pour une année n et le nombre (stock) d'entreprises au 31/12/année n-1.

Taux de défaillances d'entreprises

Rapport entre les défaillances d'entreprises pour une année n et le nombre (stock) d'entreprises au 31/12/année n-1.

Remarques sur les sources utilisées pour les statistiques du nombre d'entreprises dans le chapitre B

Les données sur les nombres ou stocks d'entreprises figurant dans ce rapport sont issues de deux sources propriétés de l'Insee et gérées par l'Institut : *Insee-Sirene* et *Insee-Ésane*.

La fiche **B1. Démographie des entreprises**, avec des données cohérentes du nombre (stocks) d'entreprises et créations d'entreprises, utilise exclusivement la source *Insee-Sirene*.

Les autres fiches de la **partie B – Entreprises françaises de transport**, ayant une approche comptable utilisant la principale source comptable à disposition, à savoir *Insee-Ésane*.

Insee-Ésane estime aussi des nombres d'entreprises liés aux montants comptables mais ces nombres d'entreprises diffèrent de ceux publiés par *Insee-Sirene* pour diverses raisons (champ, définition, classement sectoriel, ...).

1) *Insee-Sirene*

Le répertoire Sirene (Système informatisé du répertoire national des entreprises et des établissements) identifie :

- a) *les entrepreneurs individuels exerçant de manière indépendante une profession non salariée (exemple : un commerçant, un médecin),*
- b) *les personnes morales de droit privé (par exemple : une société anonyme) ou de droit public soumises au droit commercial (par exemple : EDF),*
- c) *les institutions et services de l'État et les collectivités territoriales, ainsi que tous leurs établissements.*

Ces unités sont identifiées à l'aide du numéro Siren. Elles ne concernent donc pas uniquement des entreprises mais aussi des « unités morales ou juridiques » qui n'ont pas nécessairement une activité économique ou qui peuvent être créées à des fins fiscales ou autres.

Exemples de données issues de Insee-Sirene :

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/3973005> (Démographie des entreprises et des établissements pour l'année 2018)

ou encore <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2015204> (Créations d'entreprises Données trimestrielles du T4-2000 au T3-2020).

II) Insee-Ésane

Resane (Refonte des statistiques annuelles d'entreprises) est le système de l'Insee qui a refondu les comptes d'entreprises à partir de l'exercice 2008. Pour estimer ses comptes annuels, le dispositif Ésane (Élaboration des statistiques annuelles d'entreprises) identifie la population d'entreprises présente dans le répertoire Sirene :

- la première phase consiste à identifier les Sirens qui sont réellement « actifs » (c'est-à-dire « vivants ») car l'actualisation de Sirene (avec notamment la déclaration de « morts » (cessations) nécessite du temps ;
- ensuite, il faut sélectionner parmi ces Sirens actifs, ceux qui ont une activité plus ou moins économique ;
- enfin, il faut corriger si nécessaire le code d'activité du Siren si celui-ci est inadéquat.

Une fois ce « nettoyage » terminé, les comptes annuels d'entreprises sont estimés en considérant les Sirens comme des entreprises.

a) Insee-Ésane (Siren : « unité légale »)

Dans un premier temps et dans la continuité de l'ancien système, l'Insee a publié les agrégats des comptes d'entreprises selon les secteurs d'activité des Sirens (« unités légales » dans la terminologie Insee) pour les exercices 2009 à 2013 : www.insee.fr/fr/statistiques/2409369?sommaire=2410634.

b) Insee-Ésane (« entreprise (au sens économique) »)

Depuis 2016, Ésane estime des données comptables selon une nouvelle définition de l'entreprise, au sens économique, préconisée par Eurostat : « L'entreprise est la plus petite combinaison d'unités légales qui constitue une unité organisationnelle de production de biens et de services jouissant d'une certaine autonomie de décision, notamment pour l'affectation de ses ressources courantes. ». Concrètement, l'entreprise est donc :

- soit une unité légale (entité juridique identifiée par son numéro Siren, qui peut être un entrepreneur individuel ou une société exerçant une fonction de production) indépendante (pour environ 92 % des Siren) ;
- soit un regroupement économiquement pertinent (intervenant sur le marché, regroupant l'ensemble des facteurs de production, ayant une autonomie de décision) d'unités légales appartenant à un même groupe de sociétés.

L'Insee publie donc des agrégats sectoriels annuels « n » selon le concept des entreprises profilées depuis l'exercice 2013 ainsi que des agrégats sectoriels annuels « n-1 (champ n) » depuis l'exercice 2012, disponibles sur le site de l'Insee : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4654487>

La source Insee-Ésane est désormais utilisée dans ce rapport.

B | COMPTES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT

Bénéfice Avant Intérêts, Impôts, Dépréciation et Amortissement (BAIIDA)

Le bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (BAIIDA) ou, en anglais, *earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization* (EBITDA) désigne le bénéfice d'une société avant que n'en soient soustraits les intérêts, les impôts et taxes, les dotations aux amortissements et les provisions sur immobilisations. Ce n'est pas un indicateur normalisé car le contenu peut différer d'une entreprise à une autre. On le trouve parfois sous un autre terme, OIBDA, *operating income before depreciation and amortization*, profit d'activité avant dotations aux amortissements et provisions. Il met en évidence le profit généré par l'activité indépendamment des conditions de son financement (les charges financières), des contraintes fiscales (impôts et taxes), et du renouvellement de l'outil d'exploitation (amortissements). Il est proche de l'excédent brut d'exploitation (EBE), à la différence que ce dernier est avant écritures relatives aux provisions d'exploitation (dotations et reprises de provisions sur stocks et créances clients).

annexes

Le bénéfice avant intérêts et impôts (BAII), ou en anglais *earnings before interest, taxes*, (EBIT) figure généralement dans les comptes sous le nom *de Operating Profit*. Le BAII est donc très proche du résultat d'exploitation.

Le bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation, amortissement et loyers (BAIIDAL) ou *Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation, Amortization and Rents* (EBITDAR) en anglais. Cet agrégat est le même que le BAIIA, à l'exception des loyers et des coûts de restructuration qui sont exclus des charges. Il est adapté aux secteurs finançant une part significative de leurs actifs au moyen de contrats de location opérationnelle, tels que ceux de l'aérien.

Comptes de l'ensemble du secteur

Les comptes des entreprises sont donnés par le dispositif Ésane de l'Insee, qui succède au système unifié de statistiques d'entreprises (Suse) et aux enquêtes annuelles sur les entreprises (EAE). Le dispositif Ésane combine des données administratives (fiscales et sociales) et des données obtenues à partir d'un échantillon d'entreprises (enquête sectorielle annuelle/[ESA](#)).

L'enquête sectorielle annuelle (ESA) aborde les thèmes de l'activité principale exercée, l'emploi, la répartition du chiffre d'affaires par produit ainsi que les modifications des conditions d'exercice de l'activité (restructurations). Cette enquête est adressée à environ 120 000 entreprises en France métropolitaine.

Capacité d'autofinancement (CAF)

La capacité d'autofinancement représente les ressources brutes restant à l'entreprise à l'issue de l'exercice. L'entreprise peut choisir soit de les distribuer, soit de les réserver au financement de ses investissements. Au contraire du résultat net comptable, elle ne prend pas en compte les flux se rapportant aux opérations d'appréciation ou de dépréciation du capital. La capacité d'autofinancement est le montant dégagé par l'activité de l'entreprise disponible pour financer des investissements.

Chiffre d'affaires (CA)

Le chiffre d'affaires représente le montant des affaires (hors taxes) réalisées par l'entreprise avec les tiers dans l'exercice de son activité professionnelle normale et courante. Il correspond à la somme des ventes de marchandises, de produits fabriqués, des prestations de services et des produits des activités annexes.

Consommation de capital fixe

C'est la dépréciation subie par le capital fixe au cours de la période considérée par suite d'usure normale et d'obsolescence prévisible.

Le terme « brut » dans les expressions comme « produit intérieur brut » ou « formation brute de capital fixe » signifie que la consommation de capital fixe n'a pas été soustraite. Quand on la soustrait de ces grandeurs, leur valeur est dite « nette ».

Consommations intermédiaires (CI)

Ce sont les valeurs des [biens](#) et [services](#) transformés ou entièrement consommés au cours du processus de production. L'usure des actifs fixes mis en œuvre n'est pas prise en compte ; elle est enregistrée dans la consommation de capital fixe.

Coût du personnel de conduite (dans le transport routier de fret)

Le coût du personnel de conduite intègre les salaires (et charges sociales) ainsi que les frais de déplacement. Pour plus d'information voir [CNR - Evolution des coûts de personnel de conduite - Janvier 2020.pdf](#).

Excédent brut d'exploitation (EBE)

Il est égal à la valeur ajoutée, diminué de la rémunération des salariés, des autres impôts sur la production (voir « [Impôts sur la production et les importations](#) ») et augmenté des subventions d'exploitation. Pour les [entreprises individuelles](#), le solde du compte d'exploitation est le [revenu mixte](#). L'excédent d'exploitation peut être calculé net, si l'on retranche la [consommation de capital fixe](#).

Formation brute de capital fixe (FBCF)

La formation brute de capital fixe (FBCF) est constituée par les acquisitions moins les cessions d'actifs fixes réalisées par les producteurs résidents. Les actifs fixes sont les actifs corporels ou incorporels issus de processus de production et utilisés de façon répétée ou continue dans d'autres processus de production pendant au moins un an.

Impôts sur la production et les importations

Les impôts sur la production et les [importations](#) sont des versements obligatoires sans contrepartie, en espèces ou en nature, prélevés par les [administrations publiques](#) ou par les institutions de l'Union européenne (UE). Ces impôts sont dus quel que soit le montant des bénéfices obtenus. Ils comprennent les impôts sur les produits et les autres impôts sur la production.

Production

La production comprend le chiffre d'affaires (CA) et les productions stockées et immobilisées dont il faut retrancher les coûts d'achats des marchandises (= *achats de marchandises + variation de stock marchandises*). Dans les transports, production et CA sont comparables (en 2014 la production varie entre 73 % et 125 % du CA selon les sous-secteurs), ce qui n'est pas le cas par exemple dans le commerce où le coût d'achats des marchandises vendues est très important.

Résultat courant avant impôts (RCAI)

Le résultat courant avant impôts est égal aux produits d'exploitation (notamment les sommes reçues qui relèvent de l'activité de l'entreprise, soit les ventes de biens, prestations de services...)
+ quotes-parts de résultats sur opérations faites en commun : produits, au sens comptable du terme (par exemple, résultat des opérations faites par l'intermédiaire d'une société en participation)
+ produits financiers (intérêts courus, gains de change, revenus tirés des comptes en banque)
- charges d'exploitation (sommes versées en contrepartie de marchandises, approvisionnements, travaux et services consommés...)
- quotes-parts de résultats sur opérations en commun : charges au sens comptable du terme
- charges financières (par exemple : intérêts des emprunts, escomptes accordés à des clients, pertes de change supportées).

Taux d'autofinancement [CAF / FBCF]

Rapporte la capacité d'autofinancement à la formation brute de capital fixe.

Taux d'épargne [CAF / VAb]

Rapporte la capacité d'autofinancement à la valeur ajoutée brute.

annexes

Taux d'investissement [FBCF / VAb]

Rapporte la formation brute de capital fixe à la valeur ajoutée brute.

Taux de marge brute [EBE / VAb]

Rapporte l'excédent brut d'exploitation à la valeur ajoutée brute.

Taux de valeur ajoutée brute [VAb / CA]

Rapporte la valeur ajoutée brute au chiffre d'affaires.

Valeur ajoutée brute (VAb)

Elle est égale à la valeur de la production diminuée de la consommation intermédiaire.

C | TRANSPORTS, EMPLOI ET RÉMUNÉRATION

La **masse salariale** est le cumul des rémunérations brutes des salariés de l'établissement (hors cotisations patronales). Elle comprend, outre le salaire brut, les compléments légaux, conventionnels ou attribués à l'initiative de l'employeur, sous forme de primes, de rémunération des heures supplémentaires de gratifications et d'avantages en nature ; elle ne comprend pas les indemnités de chômage partiel.

Le **salaire moyen par tête (SMPT)** rapporte cette masse salariale à l'effectif moyen annuel.

L'**indice du coût du travail** décrit le coût horaire du travail (salaires et charges). Il est calculé en rapportant au volume horaire de travail, la somme de la masse salariale, des charges sociales et des autres coûts après prise en compte des exonérations de charges.

Le **nombre moyen d'heures supplémentaires par tête** est calculé comme le rapport entre le nombre total d'heures supplémentaires trimestrielles déclarées à l'enquête Acemo par chaque entreprise et ses effectifs salariés à temps complet à la fin du trimestre.

L'**emploi salarié au 31 décembre** est une estimation du SDES qui repose sur les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee ; les estimations trimestrielles d'emploi AcoSS-Urssaf, Dares, Insee ; les statistiques transmises par la SNCF.

Le **marché du travail « transport et logistique »** est défini à partir des métiers concernés par les offres et les demandes d'emploi gérées par Pôle emploi. Ces métiers sont transversaux aux secteurs d'activité. Par exemple, le métier de conducteur de poids lourds sur longue distance peut être exercé dans une entreprise du commerce ou de l'industrie.

Le transport ferroviaire fait l'objet d'un traitement particulier : les trois Epics (SNCF mobilités, SNCF réseau et SNCF Epic de tête) constituant le groupe public ferroviaire (GPF) sont inclus ici dans le secteur du transport ferroviaire (49.10Z).

Convention collective

Le Code du travail fixe les règles générales applicables aux relations de travail entre employeurs et salariés de droit privé. Dans ce cadre, les partenaires sociaux négocient des conventions qui viennent compléter le droit du travail. La convention collective couvre l'ensemble des conditions d'emploi, de formation professionnelle et de travail ainsi que les garanties sociales. Le champ d'application des conventions peut être interprofessionnel ou professionnel. Il s'agit dans ce dernier cas d'une convention ou d'un accord dit de branche.

Demandeurs d'emploi

Les **demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM)** sont les personnes inscrites à Pôle emploi à la fin du mois ou du trimestre considéré.

Les catégories de demandeurs d'emploi

Les demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi sont regroupés en différentes catégories, conformément aux recommandations du rapport du Conseil national de l'information statistique (Cnis) sur la définition d'indicateurs en matière d'emploi, de chômage, de sous-emploi et de précarité de l'emploi (rapport n° 108 - septembre 2008).

Il existe cinq catégories statistiques qui regroupent les demandeurs d'emploi en fonction de leur position actuelle face à l'emploi (catégories A à E). Dans les fichiers administratifs de Pôle emploi, huit catégories de demandeurs d'emploi sont utilisées (catégories 1 à 8). Ces dernières catégories ont été définies par arrêté (arrêté du 5 février 1992 complété par l'arrêté du 5 mai 1995). Depuis le mois de mars 2009, les publications sont fondées sur les catégories statistiques et non plus sur les catégories administratives.

Le tableau suivant présente les catégories utilisées à des fins de publication statistique à partir de mars 2009 et la correspondance avec les catégories administratives auxquelles Pôle emploi a recours dans sa gestion des demandeurs d'emploi.

Catégories statistiques		Catégories administratives
Catégorie A	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, sans emploi	Catégories 1, 2 et 3 hors activité réduite
Catégorie B	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite courte (<i>i.e.</i> de 78 heures ou moins au cours du mois).	Catégories 1, 2 et 3 en activité réduite
Catégorie C	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite longue (<i>i.e.</i> de plus de 78 heures au cours du mois).	Catégories 6, 7 et 8
Catégorie D	Demandeurs d'emploi non tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi (en raison d'un stage, d'une formation, d'une maladie...), sans emploi	Catégorie 4
Catégorie E	Demandeurs d'emploi non tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, en emploi (par exemple : bénéficiaires de contrats aidés).	Catégorie 5
Catégories A, B et C	Demandeurs d'emploi immédiatement disponibles pour occuper un emploi, tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi.	Catégories 1, 2, 3, 6, 7 et 8

La notion de demandeur d'emploi inscrit à Pôle emploi est différente de celle de chômeur au sens du Bureau international du travail (BIT) : certains demandeurs ne sont pas considérés comme chômeurs au sens du BIT et inversement certains chômeurs au sens du BIT ne sont pas inscrits à Pôle emploi.

Les **demandes d'emploi enregistrées (DEE)** sont le flux des inscriptions à Pôle emploi de demandeurs d'emploi, sur une période donnée (le mois, le trimestre).

Les **offres d'emploi collectées (OEC)** sont le flux des offres collectées par Pôle emploi sur une période donnée (le mois, le trimestre).

L'indicateur de tension est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées au nombre de demandes d'emploi enregistrées en catégorie A sur une même période (OEC/DEE). Il s'analyse en évolution car son niveau diffère sensiblement selon les métiers qui ont des modes de recrutement et un degré de recours aux offres d'emploi collectées par Pôle emploi différents.

L'emploi salarié en moyenne annuelle est la moyenne des quatre niveaux d'emploi salarié de fin de trimestre, eux-mêmes estimés selon la méthode décrite sur la fiche C1.

L'emploi intérimaire en équivalent emplois à temps plein (ETP) sur l'année est le rapport du nombre total de semaines de travail réalisées par les intérimaires au nombre total de semaines ouvrées d'une année. Par convention, ce nombre est fixé à 52 semaines. Cette convention de calcul conduit à sous-estimer légèrement l'ETP, dans la mesure où une partie des missions ne comptabilise pas les périodes de congés. On pourra parler de « volume de travail temporaire » pour désigner l'ETP.

L'emploi non salarié se distingue de l'emploi salarié par l'absence de contrat de travail, et de lien de subordination juridique permanente à l'égard d'un donneur d'ordre. Sont concernés, d'une part, les auto-entrepreneurs (AE) et, d'autre part, les non-salariés ou indépendants « classiques » (*i.e.* hors AE). Ces derniers sont pour l'essentiel des entrepreneurs individuels ou des gérants majoritaires de sociétés à responsabilité limitée.

Pouvoir d'achat

Le pouvoir d'achat désigne ce que l'on peut consommer ou épargner avec son revenu. Pour connaître l'évolution du pouvoir d'achat, il faut connaître l'évolution des prix, mais aussi l'évolution des revenus : si les revenus augmentent plus vite que les prix, le pouvoir d'achat augmente.

Salaire moyen par tête (SMPT)

Le salaire moyen par tête (SMPT) est calculé en rapportant la masse salariale à l'effectif salarié en moyenne annuelle. Il est issu des données de l'Acoss disponibles pour l'année 2017.

D2 | ÉMISSIONS

Gaz à effet de serre (GES)

Les six GES du panier de Kyoto sont les suivants : dioxyde de carbone (CO₂), méthane (CH₄), protoxyde d'azote (N₂O), hexafluorure de soufre (SF₆), hydrocarbures (HFC) et perfluorocarbures (PFC).

CO₂e = Équivalent CO₂ = unité permettant d'exprimer l'impact de tous les gaz à effet de serre dans une unité de mesure commune. Cette unité s'appuie sur le potentiel de réchauffement global d'une masse d'un gaz à effet de serre (CH₄, N₂O ou gaz fluorés) calculé relativement à une même masse de CO₂.

Polluants atmosphériques

Les polluants émis majoritairement par les transports sont les oxydes d'azote (NO_x), le cuivre (Cu), le zinc (Zn) et le plomb (Pb). Les transports émettent également d'autres polluants mais dans des proportions plus faibles : par exemple des particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀), inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}) et inférieur à 1 µm (PM₁).

Soute maritime

Une soute est la partie d'un bateau aménagée dans l'entrepont ou la cale où l'on entrepose le matériel ou les provisions et les vivres.

Soute aérienne

On appelle soute la partie d'un avion située dans le fuselage où l'on entrepose des bagages ou du matériel et tout réduit aménagé au-dessous ou au-dessus du sol pour entreposer du combustible.

D3 | ACCIDENTALITÉ

Agglomérations

On entend par « Agglomérations », l'ensemble des réseaux (sauf les autoroutes) situés à l'intérieur d'une agglomération au sens du Code de la route (parties de routes, c'est-à-dire l'ensemble des sections situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau (sauf les autoroutes), situé hors agglomération, constitue la catégorie « hors agglomérations ». Les « autoroutes » constituent un milieu à part entière.

Accident corporel

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
 - survient sur une voie (publique ou privée) ouverte à la circulation publique ;
 - implique au moins un véhicule.

Pour chaque accident corporel, deux types d'usagers sont distingués : les **indemnes** et les **victimes**.

Usagers d'un accident corporel			
Indemnes	Victimes		
	Blessés		Tués
	Blessés légers	Blessés hospitalisés	

Indemnes

Les usagers indemnes sont les usagers impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical.

Victimes

Ce sont les usagers impliqués non indemnes. Parmi les victimes, sont distingués :

- les personnes **tuées** : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;
- les **blessés** : victimes non décédées, dont l'état nécessite des soins médicaux (c'est-à-dire prodigués par un professionnel de la santé, quel que soit le cadre de ces soins : hôpital, cabinet médical, voire sur place).

Blessés

Ce sont parmi les victimes, des victimes non **tuées** parmi lesquelles sont distingués :

- les blessés **légers**, dont l'état nécessite un soin médical mais qui, en cas d'hospitalisation, ne sont pas hospitalisés plus de 24 heures.
- les blessés **hospitalisés**, dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation.

Tués (personnes tuées)

Les personnes tuées sont les victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident. Cette définition européenne est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005 permettant à la France de se comparer avec ses voisins européens. Avant le 1^{er} janvier 2005, le nombre de décès consécutifs à des accidents de la route, collecté en France, était le nombre de morts constatés dans les six jours qui suivent l'accident.

Le taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée est le pourcentage de véhicules ayant dépassé la vitesse maximale autorisée qui diffère selon la catégorie de la route et le type de véhicule.

Zones de sécurité

Les zones de sécurité (*Search and Rescue*, SAR en anglais) sont des zones de responsabilité de sauvetage que les États ont déclarées auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI). En France, cette mission est dévolue aux Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), responsables du sauvetage de la vie humaine de la plage jusqu'à la limite de la zone de responsabilité française.

Accidents aériens

Champ : accidents corporels sur le territoire français métropolitain, quelle que soit la nationalité de l'avion, couvrant :

- le transport public ou l'aviation commerciale (avions et hélicoptères des compagnies aériennes) ;
- l'aviation générale (avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés, privés) ;
- le travail aérien (avions, hélicoptères et ULM des sociétés et des privés pour épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, hélitreuillage, etc.)

Dans le cas de collisions entre deux aéronefs ou plus, il y a autant d'occurrences que d'aéronefs impliqués. Les accidents corporels regroupent les blessures mortelles ou graves. Sont exclues les blessures légères, non prises en compte par l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale).

Accidents ferroviaires

Champ : accidents se produisant sur le réseau ferré national (RFN) pouvant se décomposer en collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies ou autres.

La définition retenue correspond aux indicateurs de sécurité communs (ISC) qui comptabilisent, pour chaque catégorie d'accidents, les accidents dits significatifs, c'est-à-dire : « tout accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages significatifs au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation. Les accidents survenus dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts sont exclus. »

À partir du 1^{er} janvier 2009, la définition des accidents est modifiée en excluant désormais les suicides et tentatives de suicides.

Morts (ou « tués ») : voyageurs, agents en service et autres ouvriers travaillant sur le réseau ferré national et victimes routières des accidents aux passages à niveau, décédés dans les 30 jours suivant l'accident.

Blessés graves : personnes hospitalisées plus de 24 heures (mais non décédées dans les 30 jours suivants).

Accident de personne : tout accident d'une ou plusieurs personne(s) subissant une collision avec un véhicule ferroviaire, une partie du véhicule ou un objet détaché du véhicule. Sont prises en compte les personnes qui tombent de véhicules ferroviaires ainsi que les personnes qui tombent ou qui sont heurtées par des objets non fixés pendant leur voyage à bord.

Accidents maritimes

Le bilan humain est fixé dès la clôture de l'opération de sauvetage. Tout nouvel élément comme la découverte de corps vient modifier le statut de la victime de « disparu » en « mort » si le lien est avéré avec une opération du CROSS.

E | TRANSPORT DE MARCHANDISES

Transport intérieur de marchandises

Les transports intérieurs sont les transports ou la portion des transports réalisés sur le territoire d'un État donné (indépendamment du pavillon du véhicule et de l'origine ou de la destination de la marchandise et du véhicule). Ainsi, en France, outre les transports nationaux, les transports intérieurs comptabilisent la seule partie des transports internationaux réalisée sur le territoire français.

Transport national de marchandises

Transport entre un lieu de chargement et un lieu de déchargement situés dans le même pays, quel que soit le pavillon du véhicule (routier, ferroviaire ou fluvial).

Transport international de marchandises

Transport entre un lieu de chargement et un lieu de déchargement situés dans deux pays différents.

Cabotage

Transport national effectué par un véhicule immatriculé dans un autre pays.

Transport routier de marchandises

Activité consistant à transporter des biens en faisant rouler des véhicules routiers.

Deux modalités sont considérées pour le transport routier de marchandises (TRM) :

- le TRM restreint comprend : le TRM de proximité (NAF rév.2 : 49.41B) et le TRM interurbain (49.41A) ;
- le TRM élargi comprend aussi la location avec conducteur (49.41C), la « messagerie, fret express » (52.29A).

Jauge brute

Dimensions hors tout d'un navire, déterminées conformément à la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires. Cette mesure s'exprime en tonneaux de jauge brute ou tonneaux ou en mètres cubes. Un tonneau de jauge brute vaut 100 pieds cubes, soit environ 2 832 m³.

Roulier (navire) dénommé Ro-Ro

Un roulier est un navire utilisé pour transporter entre autres des véhicules, chargés grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. On les dénomme aussi Ro-Ro, (de l'anglais *Roll-On, Roll-Off*, littéralement « roule dedans, roule dehors ») pour faire la distinction avec les navires de charge habituels où les produits sont chargés à la verticale par des grues. L'appellation Ro-Ro fait référence avant tout à la technique de manutention : on charge et décharge les colis en les faisant rouler depuis la rampe Ro-Ro portuaire (quand elle existe) vers la rampe mobile du navire, ce qui permet ainsi de conduire tout ce qui est roulant dans le garage du navire ou de l'en évacuer dans l'autre sens. Le Ro-Ro est particulièrement adapté au transport de camions, de semi-remorques, de tracteurs, de pelleuses, etc...

Il est également adapté au transport de conteneurs ou de caisses mobiles acheminés dans le garage du navire au moyen de chariots à fourche ou de remorques esclaves (plus familièrement appelés *mafs* du nom de la société allemande qui les a conçues).

Tonnage de port en lourd

Le port en lourd d'un navire représente le chargement maximal qu'il peut emporter sans le mettre dans une position dangereusement basse dans l'eau. Il est égal à la différence, exprimée en tonnes, entre, d'une part, le déplacement d'un navire en calaison franc-bord d'été dans une eau d'un poids spécifique de 1,025 et, d'autre part, le poids du navire à vide, c'est-à-dire le déplacement, exprimé en tonnes, du navire sans cargaison, sans combustible ni huile de graissage, sans eau de ballastage, sans eau fraîche ni eau potable dans les réservoirs, sans provisions consommables, sans passagers ni équipage ni leurs effets.

Entrepôt ou plateforme logistique (EPL)

Par entrepôt ou plateforme logistique, on entend tout espace dédié à l'entreposage, ainsi qu'aux opérations logistiques telles que la préparation de commandes, le conditionnement, la réception ou l'expédition de marchandises, etc. Si la grande majorité des EPL sont des bâtiments fermés, certains peuvent être à l'air libre. C'est le cas, par exemple, des entrepôts de véhicules ou de matériaux de construction. Enfin, un EPL peut aussi être situé dans un établissement dont l'activité principale n'est pas la logistique : par exemple, un entrepôt qui alimente une usine située sur le même site.

Aire logistique dense

Pour illustrer la concentration géographique des opérations logistiques, le Cerema, en collaboration avec le SDES, a défini statistiquement des « aires logistiques », à partir des coordonnées géographiques des EPL de plus de 5 000 m². Une aire logistique dense correspond à un regroupement d'au moins trois EPL distants de moins de deux kilomètres.

Aire logistique élargie

La définition précédente de l'aire logistique permet de repérer au niveau régional ou d'une agglomération les fortes concentrations d'EPL. Pour une analyse au niveau national, cette définition peut être trop restrictive. Sous le même modèle que l'aire logistique, on définit alors « une aire logistique élargie » comme étant un regroupement d'au moins trois entrepôts distants de moins de six kilomètres.

F | TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Autorité organisatrice de transport (AOT)

Une autorité organisatrice de transports (AOT) est une des collectivités auxquelles la loi d'orientation pour les transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (Loti) a confié la mission d'organiser les transports. Les communes, ou plus souvent leurs regroupements, sont autorités organisatrices des transports urbains. Elles en assurent l'exploitation directe en régie ou bien la délèguent à des sociétés privées. Elles participent à l'équilibre financier des services grâce notamment au **versement transport** prélevé sur la masse salariale des entreprises situées dans leur **périmètre des transports urbains (PTU)**. Les départements sont autorités organisatrices des transports non urbains sur leur territoire. Les régions sont autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux.

La mise en cohérence de l'action des AOT (région pour les TER, conseil départemental pour les autocars, et une ou plusieurs intercommunalités) à l'intérieur des aires urbaines, peut passer par la création d'un syndicat mixte des transports, auquel les différentes AOT délèguent leur compétence sur le territoire concerné.

Depuis la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, l'**Autorité organisatrice de la mobilité (AOM)** remplace l'Autorité organisatrice de transport (AOT).

Transport intérieur de voyageurs

Les transports intérieurs sont les transports ou la portion des transports réalisés sur le territoire d'un État donné (indépendamment de la nationalité des personnes et du véhicule, et de l'origine ou de la destination des personnes et du véhicule). Ainsi, en France, les transports intérieurs de voyageurs comptabilisent la seule partie des transports internationaux réalisée sur le territoire français : par exemple, seuls les kilomètres parcourus sur le territoire français par les lignes ferroviaires internationales (comme Eurostar ou Thalys) sont prises en compte.

Versement mobilité transport

Le versement mobilité transport est une contribution locale des entreprises qui permet de financer les transports en commun. Il est perçu par l'Urssaf qui le reverse ensuite aux collectivités territoriales en charge des transports (commune, département, région).

F2 | TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

Île-de-France Mobilités (ex-Stif)

L'organisation des transports en Île-de-France constitue une exception puisqu'elle est fixée par le décret du 14 novembre 1949 et non par la loi d'orientation pour les transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (Loti) qui ne s'y applique pas. Île-de-France Mobilités est l'actuelle autorité organisatrice de l'ensemble des transports de voyageurs en Île-de-France.

Kilomètres produits

Nombre de kilomètres effectués, y compris « haut-le-pied », par l'ensemble des véhicules pour tous les services du réseau urbain (services réguliers ordinaires, services spéciaux ou occasionnels), y compris la sous-traitance. Pour les métros et les tramways, les kilomètres sont comptabilisés par rame et non par voiture.

Les kilomètres « **haut-le-pied** » sont ceux effectués à vide par les véhicules de transport collectif en dehors des services, entre les dépôts et les terminus par exemple.

- **Densité de la production kilométrique**
Rapport entre la totalité des kilomètres produits (mesurée en véhicules-kilomètres) d'un PTU et la superficie de ce PTU (en km²).
- **Offre kilométrique**
Rapport entre la totalité des kilomètres produits à l'intérieur d'un PTU et la population de ce PTU.
- **Places-kilomètres offertes (PKO)**
Produit des kilomètres parcourus (par l'ensemble des véhicules) par la capacité de ces véhicules. Comme l'offre kilométrique, il s'agit d'un indicateur permettant de mesurer l'offre de transport faite aux usagers.

Périmètre de transport urbain (PTU)

Une ou plusieurs communes réunies au sein d'une structure intercommunale pour l'organisation d'un service de transport public urbain. La collectivité locale compétente est désignée comme autorité organisatrice de transports urbains (AOTU). Depuis la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, le périmètre de transports urbains (PTU) devient le **ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité**.

Classes des réseaux de transports collectifs urbains, définies par l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) :

- Grands réseaux ou réseaux de classe 1 : réseaux des agglomérations de plus de 250 000 habitants ;
- Réseaux intermédiaires ou réseaux de classe 2 : réseaux des agglomérations de 100 000 à 250 000 habitants ;
- Petits réseaux ou réseaux de classe 3 : réseaux des agglomérations de moins de 100 000 habitants.

Dans ce rapport, la classification retenue est différente de celle définie par l'UTP, du fait du nombre trop important de réseaux des agglomérations de moins de 100 000 habitants :

- Grands réseaux ou réseaux de classe 1 : réseaux des agglomérations de plus de 100 000 habitants (avec ou sans TCSP « lourd ») ;
- Réseaux intermédiaires ou réseaux de classe 2 : réseaux des agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants ;
- Petits réseaux ou réseaux de classe 3 : réseaux des agglomérations de moins de 50 000 habitants.

Transports collectifs en site propre (TCSP)

Il s'agit d'un système de transport public de voyageurs, utilisant une voie ou un espace affectés à sa seule exploitation, bénéficiant généralement de priorités aux feux et fonctionnant avec des matériels allant des autobus aux métros, en passant par les tramways.

- **Bus à haut niveau de service (BHNS)**
Le BHNS est un transport collectif en site propre (TCSP) caractérisé par un véhicule routier répondant au Code de la route (limité à 24,5 mètres en longueur). Par une approche globale (matériel roulant, infrastructure, exploitation), le BHNS assure un niveau de service continu supérieur aux lignes de bus conventionnelles (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité) et s'approche des performances des tramways. Le bus est ici considéré dans sa conception la plus large. Il peut être guidé (guidage matériel ou immatériel) ou non guidé, à motorisation thermique, électrique ou hybride.

Transports collectifs en site propre « lourd » (TCSP lourd)

On parle de TCSP « lourd » pour désigner les métros et les tramways afin de les distinguer des autobus notamment.

F4 | TRANSPORT AÉRIEN

Liaisons radiales (Île-de-France - province)

Liaisons aériennes entre Paris-CDG ou Paris-Orly et les autres aéroports métropolitains.

Liaisons transversales (province - province)

Liaisons entre aéroports métropolitains hors Paris-CDG et Paris-Orly.

Mouvement commercial

Vol de transport public. Les mises en places, les vols circulaires, les vols d'entraînement ou les vols gouvernementaux en sont exclus.

annexes

Passager local

Passager au départ ou à l'arrivée sur un aéroport, hors transit.

Passager kilomètre transporté (PKT)

Produit du nombre de passagers transportés par la distance moyenne parcourue par passager. Cette unité est équivalente au **voyageur-kilomètre** (voy-km) utilisé plus généralement pour les autres modes de transport (routier et ferroviaire).

Transit

Au regard d'un aéroport et sur un même numéro de vol, passager originaire d'une escale antérieure et à destination d'une escale ultérieure.

Vol

Parcours d'une ou plusieurs étapes consécutives repérées par un même numéro de vol et une même date.

F6 | LE VÉLO

Aménagement cyclable

Tout aménagement (de voirie ou non, ponctuel ou linéaire) spécifiquement destiné aux cyclistes et n'étant pas destiné, par conception, à être utilisé par d'autres usagers, sauf si un partage est explicitement prévu. Les aménagements cyclables comprennent les voies cyclables, mais également la signalisation ou le stationnement. Ils visent à sécuriser les déplacements des cyclistes en milieu urbain comme en milieu rural.

- **Bande cyclable**¹ : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.
- **Piste cyclable**¹ : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues.
- Voie verte¹ : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.
- **Zone de rencontre**¹ : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.
- **Zone 30**¹ : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

(1) [Code de la route, article R110-2, modifié par décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010 - art. 2.](#)

Double sens cyclable

Sens unique classique pour les véhicules motorisés, mais ouvert à la circulation des cyclistes dans les deux sens.

Sas pour cyclistes aux carrefours à feu

Espace de sécurité délimité entre le feu tricolore et la ligne d'arrêt des véhicules réservé aux cyclistes. Il permet de se placer devant les véhicules à l'arrêt pour tourner en sécurité à gauche au carrefour et pour être visible des automobilistes qui tournent à droite.

Vélo à assistance électrique (VAE)

Le VAE est un vélo équipé d'un moteur électrique, alimenté par une batterie rechargeable sur une simple prise de courant. Il impose cependant de pédaler. Le moteur accompagne le mouvement et facilite le franchissement des difficultés : côte, vent de face ou distance.

Vélo en libre-service (VLS)

Les services de vélos en libre-service (VLS) correspondent à une location de vélos de courte durée où le vélo peut être emprunté à une station sur l'espace public de manière automatisée 24 h/24, 7 j/7 pour la durée de son déplacement. Le cycliste peut prendre et déposer son vélo à des endroits distincts : c'est le principe du *one-way*.

Véloroute

Itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, continu (sans interruption, y compris dans les villes), adapté à la circulation à vélo (sécurité, balisage).

G | BILAN DE LA CIRCULATION

Immatriculation

Mouvement de mutation d'un véhicule avec émission d'un certificat d'immatriculation. Ces mouvements incluent les immatriculations de véhicules neufs (première mise en circulation du véhicule), ainsi que les immatriculations de véhicules d'occasion (changement de propriétaire depuis la première mise en circulation).

À compter d'avril 2009, les véhicules bénéficient d'une immatriculation à vie. Cela n'affecte pas la définition statistique des immatriculations, qui concernent les véhicules neufs ou les ventes de véhicules d'occasion bien que ces derniers ne changent pas de numéro. Ces mouvements sont relatifs à la série dite normale, c'est-à-dire hors véhicules en transit temporaire, en immatriculation temporaire, militaires ou de l'administration civile de l'État.

Circulation intérieure

Trafic réalisé sur le réseau routier métropolitain par les véhicules immatriculés en France et ceux immatriculés à l'étranger.

Parc roulant

Un véhicule est réputé en circulation s'il est en règle vis-à-vis du contrôle technique et si aucune opération n'a été enregistrée sur le certificat d'immatriculation indiquant une sortie de parc : destruction, vente ou déménagement à l'étranger, déclaration de véhicule endommagé à la suite d'un accident, déclaration de vol ou vente à un professionnel du commerce automobile. Une sortie du parc en circulation n'est pas forcément définitive, à l'exception de la destruction d'un véhicule.

annexes

Parc moyen

Les véhicules entrés ou sortis du parc au cours de l'année sont comptabilisés au prorata du temps auquel ils ont appartenu au parc roulant. Par exemple, un véhicule immatriculé le 1^{er} mars 2020 comptera pour 10/12^e.

Parcours moyens

Moyenne des kilométrages effectués sur l'année par les véhicules appartenant au parc roulant moyen. Les kilométrages sont estimés à partir de l'information relevée au compteur des véhicules lors des contrôles techniques.

Véhicule

Un véhicule est un engin mobile, qui permet de déplacer des personnes ou des marchandises d'un point à un autre. On distingue :

- les véhicules à moteur (voitures, camions, avions, etc.) ;
- les véhicules destinés à être tractés par des véhicules à moteur (remorques, barges, wagons, etc.) ;
- les autres véhicules incluant ceux à motorisation humaine (vélo, diable, etc.), animale (charrette) ou à propulsion naturelle (éolienne, gravitationnelle - voiliers, planeurs).

Dans le cas des véhicules destinés au transport de voyageurs, on distingue les véhicules à usage principalement individuel (voiture, cyclomoteur, vélo, trottinette, skateboard, skis, etc.) des véhicules à usage collectif (autocar, péniche, train, etc.).

Véhicule utilitaire

Dans la présente publication, les véhicules utilitaires regroupent les autobus et les autocars, les camions et les camionnettes, les tracteurs routiers, les véhicules automoteurs spécialisés.

On distingue les véhicules utilitaires légers (moins de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) et utilisables avec un permis de conduire B) des autres véhicules utilitaires.

Véhicule automoteur spécialisé (Vasp)

Cette dénomination désigne un véhicule à moteur destiné à des usages complémentaires au transport. Exemple : ambulances, bennes à ordures ménagères, camping-cars, grues routières, véhicules d'incendie, etc.

Camion

Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et de moins de 3,5 tonnes de PTAC.

Tracteur routier

Véhicule à moteur dépourvu de caisse (par conséquent, non susceptible de contenir des marchandises) dont la vocation est de tirer des semi-remorques ou tout autre véhicule routier non automobile.

Les tracteurs agricoles ne sont pas inclus dans cette catégorie.

annexes

Remorque

Véhicule non automoteur sur roues, destiné à être tracté par un autre véhicule.

Semi-remorque

Véhicule routier non automoteur destiné au transport de marchandises sans essieu avant, conçu de manière à ce qu'une partie du véhicule et une partie importante de son chargement reposent sur le tracteur routier.

Camionnette

Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et de moins de 3,5 tonnes de PTAC.

VUL (définition retenue dans ce rapport)

Véhicule de moins de 3,5 tonnes de PTAC, n'ayant ni siège arrière ni point d'ancrage de sièges arrière. Il peut s'agir d'une camionnette, d'un fourgon, d'un dérivé de voiture particulière. Les carrosseries peuvent être aménagées pour des utilisations particulières (par exemple : bennes).

Motocycle

Les motocycles comprennent : les tricycles à moteur, les quadricycles à moteur, les motocyclettes légères dont la puissance maximale nette n'excède pas 11 kW et dont la cylindrée n'excède pas 125 cm³, les motocyclettes autres que légères de puissance maximale comprise entre 11 kW et 25 kW, et de puissance maximale nette/poids en ordre de marche inférieure ou égale à 0,16 kW/kg, les motocyclettes de puissance maximale supérieure à 25 kW.

Voiturette

Véhicule (cyclomoteurs carrossés à plus de deux roues) dont la cylindrée est inférieure à 50 cm³ pour les véhicules à essence, ou dont la puissance n'excède pas 4 kW pour les véhicules fonctionnant à un autre carburant que l'essence.

Réseau routier

Le réseau routier comprend le réseau national (autoroutes concédées, autoroutes interurbaines, autoroutes et voies rapides urbaines, routes nationales), les autres routes (départementales, communales).

réunion

Compte rendu de la réunion plénière du 12 octobre 2021



Compte rendu de la réunion plénière du 12 octobre 2021

Bilan annuel des transports 2020

Présents :

M. Roche (Président de la section mobilités et transports - CGEDD)	M. Richner (FNAUT)
Mme Sédillot (Cheffe du SDES)	Mme Alexandrova (TLF)
Mme Bessière, Mme Jaluzot, Mme Babet, Mme Guillon,	M. Daly (FFC)
Mme Devineau, Mme Fumat, M. Trevien, M. Lezec, M. Colussi,	Mme Guillon (CCFA)
M. Bouvry, M. Amoros, M. Jlassi, M. Germé, M. Rageau, M. Roumier	M. Azuar (URF)
(SDES – SDST)	Mme Suescun (UAF)
M. Baude (SDES – SDIE)	M. Delort, M. Guittet (DGAC)
M. Sauvant (CGEDD)	Mme Bonnot, M. Gendreau (Île-de-France Mobilités)
M. Pochez (DGITM)	M. Salmon (UTP)
M. Bormand (DGEC)	M. Bouriot (CAF)
Mme Rivalin, M. Ramonet, M. Soulé (Insee)	Mme Morin (RATP)
Mme Jourdain (DGDDI)	Mme Lassman-Trappier (FNE)
M. Ni (FS)	M. Pujol (FFEVTC)
Mme Salathé (ONISR)	M. Rédoine (VTC de France)
Mme Maréchal-Dereu (France logistique)	M. Roussel (FEDUCO)
Mme Soguet (Asfa)	M. Vassy (Ligue de défense des conducteurs)
M. Chalmeau, M. Martin, M. Vialette (ART)	M. Herrgott (Régions de France)
M. Taillant (Ademe)	M. Le Merrer (CGT)
M. Giret (CNR)	M. Schirm (CFDT)
M. André (Citepa)	M. Savy (ENPC)
M. Verry (Cerema)	M. Laterrasse, M. Madre, Mme Aguilera (UGE)
Mme Lopez (FNTR)	Mme Vincent (LAET – Lyon 2)
Mme Flament (FNTV)	

M. Roche, président de la formation permanente Transports, introduit la séance. Il constate que la formation Transports se réunit une fois encore en visio-conférence mais espère bientôt retrouver une configuration en présentiel pour tous (seuls les intervenants du SDES sont en présentiel). Il rappelle le nouveau contexte dans lequel se réunit la formation (qui fait suite à la commission des comptes des transports de la Nation), avec une nouvelle Commission de l'économie du développement durable (CEDD) présidée par Dominique Bureau, qui est assistée de quatre formations permanentes. Celles-ci examinent les comptes et les indicateurs économiques dans les domaines du transport, du logement, de l'environnement, de l'énergie et du climat.

La CEDD s'est mise en place à l'été et comprend des experts de très haut niveau et les présidents des quatre formations spécialisées. Elle n'a pas encore arrêté son programme de travail, mais s'est déjà saisie de la question du « Fit for 55 », qui fait l'objet de débats actifs au niveau européen. M. Roche estime qu'il est encore trop tôt pour préciser les contributions qu'apportera la formation Transports à ce programme de travail et propose pour cette séance de se concentrer sur les tâches habituelles antérieures.

La composition de la formation Transports fait désormais l'objet d'une simple décision du président, ce qui permet d'ajuster sa composition plus simplement au fur et à mesure des besoins. Un courrier a été envoyé à tous ceux qui étaient pressentis pour participer à cette formation ; s'il y a des oublis ou maladroresses, M Roche appelle les participants à le signaler.

Il mentionne enfin que les travaux de prospective des mobilités conduits conjointement par le CGEDD et France Stratégie vont se poursuivre jusqu'à la fin de l'année et qu'une présentation de l'avancement des travaux pourra en être faite prochainement à la formation Transports pour recueillir les observations de membres de la formation avant de les finaliser¹.

¹ Postérieurement à la réunion, la date de cette présentation a été fixée le 7 décembre de 9h30 à 11h30 en visio-conférence.

compte rendu de la réunion plénière

Après un tour de table de présentation des participants à la réunion, M. Roche rappelle que l'une des activités importantes de la formation Transports est d'examiner, de donner des avis et d'avoir un dialogue autour de la présentation du bilan annuel des transports. Ce dialogue est important, car il permet de s'assurer qu'il y a une compréhension commune de ce bilan et qu'on interprète les statistiques de la même façon. C'est donc un temps fort de l'activité de cette formation. La présentation du bilan annuel sera segmentée en deux parties : une partie sur les grandeurs physiques pour 2020, avec un éclairage pour 2021 quand c'est possible, puis une partie sur les grandeurs économiques.

Mme Jaluzot présente la première partie du rapport du bilan annuel des transports pour l'année 2020 (éléments de cadrage, évolution des grandeurs physiques), ainsi que les éléments de conjoncture pour le 1^{er} semestre 2021.

Mme Lassman-Trappier (FNE) demande si l'on a connaissance de la proportion entre les VUL utilisés pour du transport de marchandises et ceux utilisés pour du transport de personnes, y compris les véhicules particuliers.

Mme Guillon (SDES) précise que l'information dont dispose le SDES est le statut de l'utilisateur du VUL. Environ la moitié des VUL sont utilisés soit par un ménage, soit par un entrepreneur individuel qui n'a pas déclaré son véhicule comme un véhicule professionnel (n'a pas donné de numéro de SIREN) ; l'autre moitié ce sont des VUL à usage professionnel (beaucoup d'artisans du bâtiment, du commerce). Elle rappelle que des données sur le parc au 1^{er} janvier 2021 ont été mises en ligne sur le site du SDES avec une répartition par code APE.

Mme Salathé (ONISR) précise que les données sur l'accidentalité routière permettent de distinguer les trajets professionnels et les trajets de loisirs. La proportion est aussi d'environ la moitié de trajets professionnels avec ces données.

M. Daly (FFC Constructeurs) considère qu'il serait intéressant de regarder le nombre de kilomètres parcourus par chacun de ces véhicules, puisque les VAN à usage de loisirs sont, par nature, des véhicules qui effectuent peu de kilomètres alors que ceux qui sont à usage professionnel sont d'un usage beaucoup plus intensif. Ce sont souvent des véhicules qui vont faire entre 50 000 et 70 000 km par an en moyenne et dont le renouvellement est beaucoup plus rapide.

Mme Salathé (ONISR) observe que les VUL qui servent en location pour du déménagement, donc plutôt pour du trajet personnel, ont quand même un numéro SIREN et sont donc considérés comme des véhicules professionnels.

M. Daly (FFC Constructeurs) convient que le déménagement, par nature, génère un faible kilométrage. Il propose, si besoin, d'extraire les données dont il dispose sur la part de la flotte.

Mme Guillon (SDES) mentionne que le SDES n'a pas exploité finement les informations sur le kilométrage, mais qu'il en dispose. Elle précise que les VUL détenus par les ménages peuvent être des camping-cars, mais que les voitures familiales à neuf places ne sont pas des VUL. Les VUL sont définis comme des véhicules avec trois places.

M. Roche (président) observe que, de façon générale, la caractérisation statistique des VUL reste une question épineuse. Il mentionne que le CGEDD (Régine Bréhier) a tenté de travailler, avec bien des difficultés de données sur la question des émissions des VUL et propose d'avoir ultérieurement une discussion avec les différents acteurs pour voir comment répondre aux interrogations qui persistent, malgré l'amélioration des statistiques.

Mme Babet présente la deuxième partie du rapport du bilan annuel des transports pour l'année 2020 (évolution des grandeurs économiques, compte satellite).

M. Roche (président) remercie les équipes du SDES pour le travail accompli. Il trouve extrêmement intéressant de disposer, dès maintenant, de ce regard sur 2020 et sur 2021.

M. Rédoine (VTC de France) observe que la présentation montre qu'il y a eu une chute de l'activité dans tous les domaines, et notamment dans le transport de personnes et donc sur le segment du VTC. Il regrette que beaucoup de secteurs bénéficient de la détaxe du carburant pour diminuer les effets de la crise sauf le VTC et s'interroge sur la possibilité d'en bénéficier pendant cette période de crise, surtout pour éviter la paupérisation du métier.

M. Roche (président) souligne que ce débat entre les professionnels et les autorités est récurrent et très actif. Il rappelle toutefois que l'objet de la formation Transports est une mission d'observation consistant à faire le bilan des transports à partir des statistiques disponibles. Ne sont pas présents, dans cette formation, les acteurs qui décident des mesures gouvernementales. Les mesures sont ici décrites une fois qu'elles ont été prises en essayant d'analyser quels ont été leurs effets. Il rappelle, notamment pour les nouveaux membres de la formation, que celle-ci est une instance de dialogue autour des statistiques et est donc consacrée à l'interprétation qu'on peut donner de ces statistiques. Cela n'exclut néanmoins pas les commentaires de fond et il remercie M. Rédoine pour ses observations.

Mme Lopez (FNTR) constate que le rapport mentionne une hausse de l'emploi dans le TRM de 3,1 % en 2020 alors que l'activité a diminué. Elle s'interroge sur les raisons de cette hausse.

M. Roche (président) constate qu'on est effectivement face à un paradoxe et que la dynamique de l'emploi n'est pas toujours complètement en phase avec l'activité. On se serait en effet attendu à ce qu'il y ait un petit fléchissement des embauches dans le transport routier de marchandises. Le secteur est en déficit récurrent de chauffeurs, mais ce ne sont pas nécessairement des chauffeurs qui ont été embauchés. A-t-on des explications à ce phénomène ?

M. Rageau (SDES) rappelle que dans le transport routier de marchandises, l'emploi intérimaire est important et sert de variable d'ajustement. Ce qu'il faut regarder c'est la somme de l'intérim et des embauches.

M. Roche (président) conclut qu'il serait intéressant de mettre en avant les évolutions comparées des personnels permanents et des intérimaires dans le bilan et que cela enrichirait le diagnostic.

M. Herrgott (Régions de France) remercie les intervenants pour la qualité de l'ensemble des documents et des présentations et constate que les chiffres permettent de révéler beaucoup de choses utiles sur le fonctionnement et le budget des régions, notamment sur le transport ferroviaire où les flux d'investissement sont très complexes et où le partage entre dépenses de fonctionnement et dépenses d'investissement n'est pas toujours simple. Il estime que les chiffres apportés dans le rapport peuvent permettre de démystifier les contributions que peuvent apporter les régions et Île-de-France Mobilités au système ferroviaire.

Il s'interroge par ailleurs sur les statistiques disponibles sur le transport scolaire. En effet, l'emploi dans le transport scolaire est très complexe aujourd'hui et de nombreuses régions interrogent Régions de France. Avec 2,5 millions d'élèves transportés hors agglomération, il estime qu'on est majoritairement sur du transport dédié, réservé, pour lequel les statistiques manquent encore aujourd'hui malgré la reprise de compétence des départements et des régions. Il se déclare prêt à investir sur le sujet avec l'ANATEEP.

S'agissant des questions d'infrastructure, il s'interroge sur l'impact dans les chiffres présentés de l'arrivée dans les APUL et associés de la Société du Grand Paris et souhaiterait pouvoir isoler la situation des territoires ultra-marins, les logiques étant différentes pour les CPER en France métropolitaine et dans les territoires ultra-marins.

M. Roche (président) observe que pour l'Île-de-France l'évolution, à partir de 2021, du mode de contractualisation entre Île-de-France Mobilités et l'opérateur RATP en particulier, va modifier sensiblement la nature des flux financiers (notamment les investissements de matériel roulant) et les équilibres de compte avec un bouleversement de comptabilisation qu'il va falloir tracer. Sur le transport scolaire, il lui semble qu'une difficulté est qu'il y a beaucoup d'activités annexes réalisées par les opérateurs de transport scolaire et qu'on a du mal à isoler la partie stricto sensu du transport scolaire. Concernant les investissements, la structure n'est-elle un peu différente entre outre-mer et métropole ?

Mme Bessiere (SDES) précise que pour le transport scolaire, la difficulté est liée au fait que l'appareil statistique s'appuie sur la nomenclature d'activité qui n'isole pas ce mode de transport. Elle se déclare intéressée par toute information plus fine pour pouvoir enrichir le rapport dans ce domaine.

M. Herrgott (Régions de France) répond que sur le transport scolaire, l'identification des entreprises est effectivement difficile, les immatriculations pouvant être dédiées à plusieurs activités comme du transport de tourisme. C'est également le cas pour les flux d'investissements sur les matériels. C'est un véritable enjeu et il se déclare prêt à contribuer au maximum.

M. André (Citepa) observe qu'il y a eu, sur deux ans, un rebasement du bilan de la circulation et se demande si une section du rapport expliquera le rebasement. Dans le cadre de la transparence des méthodes d'estimation des émissions de GES et de polluants, le Citepa, qui utilise ces données, doit expliquer les raisons des changements des émissions entre deux éditions des rapports d'inventaires.

Mme Bessiere (SDES) signale qu'un court encadré traite de ce sujet dans le rapport, dans la partie sur le bilan de la circulation, mais qu'une note méthodologique plus détaillée est disponible sur le site du SDES dans la partie Bilan de la circulation. L'encadré du rapport comporte un lien hypertexte qui renvoie vers cette note.

M. Roche (président) rappelle que, de façon générale, le rapport ne comporte pas tous les éléments de description méthodologique pour ne pas l'alourdir. Cependant, il est convenu de documenter et de détailler précisément dans des fiches annexes tous les éléments nécessaires à la bonne interprétation des documents, tout ceci étant accessible sur internet via des liens que l'on a dans le rapport.

M. Le Merrer (CGT) indique être intéressé par l'étude prospective sur les mobilités et les transports qui doit aboutir d'ici la fin de l'année. Il retient notamment du rapport une précarisation de l'emploi en 2020, avec une interdépendance des rémunérations liée aux activités : forte baisse de l'emploi dans l'activité des transports et précarisation avec une très forte hausse de l'intérim et une baisse des salaires. La question de l'attractivité des métiers lui semble un enjeu important, à mettre en parallèle avec le groupe « travail, emploi et compétences » mis en place par le ministère de l'Économie et des Finances qui cherche à identifier sur les dix prochaines années les besoins de formation et pose aussi la question des rémunérations. S'agissant du transport scolaire, il rappelle que la loi d'orientation des mobilités permet d'ouvrir les transports scolaires aux déplacements domicile-travail mais, par définition, uniquement pendant les périodes scolaires. Il demande s'il est possible de disposer du pourcentage de personnes qui utilisent le transport scolaire afin d'estimer le besoin de transport collectif à satisfaire pendant les vacances scolaires.

M. Roche (président) indique que sur le dernier point, ce n'est pas l'appareil statistique centralisé qui permet de répondre et se demande si, avec les opérateurs, Régions de France est en mesure d'approfondir la question. L'observation que l'ouverture du transport scolaire à d'autres usagers peut leur créer des difficultés lui semble être un point intéressant. Il observe qu'en Île-de-France, la question ne se pose pas car c'est le système inverse, le transport scolaire étant immergé dans le transport collectif.

M. Savy (université Paris-Est) remercie les intervenants pour les présentations très claires et précieuses. Il observe que le manque d'attractivité pour les métiers du transport est un problème structurel aggravé par la conjoncture et que c'est aussi un problème dans d'autres pays, citant par exemple le cas britannique. Il indique qu'il faudra en passer par une augmentation des salaires, ce qui implique un renchérissement du coût des transports qui devra être pris en charge par les chargeurs, les clients et l'ensemble de l'économie.

M. Herrgott (Régions de France) apporte une précision concernant le transport scolaire : le transport scolaire organisé par les régions concerne le transport hors agglomération (7,1 millions d'élèves concernés). La moitié sont éligibles et les 2/3 empruntent des transports scolaires par cars dédiés qui ne sont pas ouverts aux salariés. 1/3 des élèves empruntent des lignes régulières, cars de transport interurbain qui sont passés des départements aux régions. Ce sont deux types de transport bien distincts même si dans certaines régions, ils sont ouverts, sur réservation, à d'autres publics (prévu dans la LOM). En dehors des périodes scolaires, dans toutes les régions, il y a une offre de transport interurbaine qui reste équivalente et à l'usage des non scolaires. Dans les secteurs les plus ruraux, les transports scolaires sont réservés prioritairement aux élèves et il n'y a pas les mêmes possibilités

compte rendu de la réunion plénière

d'ouverture à d'autres publics. Il ne faut donc pas mélanger les deux sujets : d'un côté, le transport scolaire avec une compétence propre et d'un autre côté, le transport interurbain qui a des objectifs et une autre compétence propre des régions. Des hybridations sont possibles dans certains cas, mais elles ne sont pas généralisables.

M. Roche (président) remercie les intervenants et introduit la partie « études » de la réunion, qui débute par une présentation des travaux sur la mobilité à longue distance à partir de l'exploitation de l'enquête de mobilités des personnes (EMP) qui a déjà fait l'objet de plusieurs autres restitutions.

M. Lezec présente les premiers résultats sur la mobilité à longue distance, à partir de l'enquête Mobilités des personnes 2019 (EMP 2019).

M. Roche (président) indique que si certains dans la formation s'intéressent à des exploitations particulières, ils peuvent manifester leurs besoins, leur intérêt, en complément du comité des utilisateurs pour alimenter les réflexions sur les produits de diffusion les plus pertinents.

M Hergott demande dans quelle mesure ces données seraient mobilisables pour des exploitations à une échelle régionale.

M. Lezec (SDES) répond que l'exploitation régionale n'est pas possible en raison de la taille de l'échantillon ; l'exploitation sera faite à un niveau global et sur des zonages d'intérêt permis par le tirage de l'échantillon. Il précise que cela avait été réalisé en 2008, grâce à un suréchantillonnage financé par certaines régions partenaires, mais que cela n'a pas été possible pour l'enquête de 2019.

Mme Bessière (SDES) indique la possibilité de faire des analyses territoriales selon les zonages de l'Insee, tels que les aires d'attraction des villes.

Mme Salathé (ONISR) demande s'il est prévu une exploitation concernant les deux-roues motorisés.

M. Lezec (SDES) précise qu'on observe une baisse de l'usage des deux-roues motorisés dans la mobilité quotidienne locale et qu'on peut envisager une exploitation complémentaire spécifique.

Mme Salathé (ONISR) note qu'en 2012, il y avait eu une enquête concernant les déplacements des usagers des deux-roues motorisés et qu'on ne dispose pas de nouvelles informations depuis.

Mme Bessière (SDES) indique que de gros progrès ont été faits dans la connaissance du parc des véhicules routiers avec le répertoire statistique des véhicules routiers, notamment grâce aux contrôles techniques qui permettent de repérer les véhicules toujours en circulation. Mais, actuellement, ces informations ne sont pas disponibles pour les deux-roues motorisés et à court terme, il n'y a pas d'enquête prévue sur leur usage.

M. Trevien (SDES) précise que depuis le recensement de 2017, l'Insee distingue les deux-roues motorisés dans les déplacements domicile-travail. Comme pour le vélo, cela permet d'avoir des résultats spécifiques sur les deux-roues motorisés tous les ans et à des niveaux géographiques fins.

Mme Salathé (ONISR) note que concernant la connaissance de la marche et du vélo, les efforts faits sont louables, et renouvelle sa demande d'une enquête spécifique pour les deux-roues motorisés en 2022.

M. Roche (président) prend note de la demande.

M. Soulé (Insee) demande si cette étude ou de futures études pourraient permettre de distinguer les autocars réguliers (lignes régulières sur longue distance, lignes vers les aéroports, transports scolaires, transports personnels) des autocars pour les excursions (à caractère occasionnel) ?

M. Lezec (SDES) indique que pour chacun des déplacements déclarés dans l'enquête, on dispose du motif de chaque déplacement ainsi que d'une grille assez fine du mode de transport et notamment pour les transports collectifs et les autocars. Néanmoins, certains enquêtés n'ont pas une connaissance précise du type de transport utilisé. Une autre difficulté est qu'on risque d'avoir peu d'observations dans ces modalités fines.

compte rendu de la réunion plénière

M. Giret (CNR) signale que dans le rapport annuel 2020 de l'OPTL concernant les métiers du transport et de la logistique, on dispose de la répartition des conducteurs par activité du transport routier de voyageurs : 46 % des conducteurs sont affectés à des lignes régulières, 41 % sur des véhicules scolaires, 8 % en tourisme.

M. Roche (président) introduit la deuxième présentation consacrée au programme d'études à partir du répertoire statistique des véhicules routiers.

M. Trévien présente le répertoire statistique des véhicules routiers, la source intéressante qu'il constitue pour l'étude des mobilités, l'utilisation qui en a été faite pour l'étude territoriale sur les déplacements en voiture dans l'[Insee références : La France et ses territoires](#), et fait un zoom spécifique sur les VUL.

Mme Salathé (ONISR) demande comment accéder au répertoire pour réaliser d'autres études.

M. Trévien (SDES) indique qu'il y aura deux types de diffusion pour le répertoire :

- une diffusion la plus large possible sur le site, respectant les obligations de secret statistique ; des données de parc au niveau communal, téléchargeables sur les dix dernières années y sont déjà disponibles. Selon les demandes, les caractéristiques des véhicules et des utilisateurs pourront être ajoutées ;

- un fichier d'études disponible au CASD, pour les chercheurs, au cours de l'année 2022.

M. Roche (président) demande s'il est possible d'avoir une vision plus globale des émissions réalisées sur le territoire en intégrant des éléments sur les VUL étrangers.

Mme Guillon (SDES) souligne que les pays remontent déjà des données sur les parcs de VUL, mais pas sur leur circulation.

Mme Bessière (SDES) précise que dans le cadre d'une task force, Eurostat réfléchit à une méthodologie pour une enquête dans chaque pays sur les VUL. Plusieurs questions se posent : celle de l'utilisateur du VUL, celle du chargement (tonnages transportés) beaucoup plus difficile à appréhender, et celle complexe des trajets.

M. Roche (président) souligne une question qui a émergé dans les discussions autour de la prospective : la limite à 80 km/h pour définir les mobilités du quotidien pourrait-elle conduire à ce qu'une part, certes modeste, des mobilités du quotidien, sur des distances de plus de 80 km, ne soit pas comptabilisée en tant que telle ?

M. Lezec (SDES) précise que l'enquête mobilité recense aussi les mobilités régulières domicile-travail, domicile-études de plus de 80 km et qu'il est possible de mesurer la part de ces déplacements contraints ; ces déplacements réguliers, c'est-à-dire plusieurs fois par mois, représenteraient 40 % des déplacements de longue distance professionnels.

M. Trévien (SDES) indique qu'il n'y a pas d'angle mort dans l'enquête mobilités des personnes et qu'il y a juste un mode d'interrogation différent avec une interrogation pour un jour de la semaine sur la mobilité locale et sur plusieurs mois pour la mobilité de longue distance.

M. Herrgott (Régions de France) souligne que c'est une question primordiale dans le fonctionnement de la compétence transport des régions, qui couvre le transport du quotidien pour les déplacements domicile-travail, mais aussi les trafics occasionnels. Il indique disposer d'éléments qualitatifs sur la segmentation des profils clients sur le ferroviaire ou sur l'interurbain routier entre le quotidien (actifs, étudiants, scolaires), l'occasionnel (loisirs, jeunes, occasionnel professionnel) ou l'hebdomadaire (navetteurs domicile-travail, loisirs).

M. Roche (président) rappelle que lors de la dernière réunion, certains membres avaient été très inquiets par l'évolution de la définition économique de l'entreprise et qu'il avait donc été convenu d'avoir plus d'éléments d'explication sur les nouvelles méthodes.

compte rendu de la réunion plénière

Mme Bessière (SDES) rappelle que la nouvelle définition économique de l'entreprise tient compte de l'appartenance à un groupe et de l'autonomie de décision, ce qui permet notamment d'éviter de prendre en compte dans les statistiques des transactions entre unités du même groupe qui n'ont pas de réelle signification économique. Dans le secteur des transports, beaucoup d'entreprises n'appartiennent pas à un groupe et pour elles la mise en place de cette définition n'a aucun impact. En revanche les entreprises appartenant à un groupe n'ont pas toujours l'autonomie de décision, et pour elles effectivement le périmètre peut changer.

Elle annonce la mise en place, en début d'année 2022, d'un groupe de travail ouvert aux personnes intéressées de la nouvelle formation. Elle propose de présenter en détail, avec l'Insee, le changement de concept entreprises et l'impact que cela peut avoir sur les statistiques des transports. Elle indique que l'Insee a publié deux fois en concept d'entreprises et a lancé une enquête auprès de ses utilisateurs pour voir comment faire évoluer ses publications, notamment la publication annuelle qui fait référence en matière de statistiques d'entreprises structurelles. Un groupe de travail du CNIS s'est réuni au printemps 2021, qui fait suite aux travaux en 2019 qui précédaient ce changement de concept.

M. Atyf (association des VTC de France) demande s'il est possible de faire une étude sur un phénomène très présent en ce moment, celui des livreurs Deliveroo, Ubereat.

Mme Bessière (SDES) indique que dans la nomenclature d'activités et de produits, ils sont dans les « autres activités de poste et de courrier » et ne sont pas faciles à isoler. En termes de créations d'entreprises, ce sont eux qui expliquent la majorité des créations de micro-entreprises.

M. Giret (CNR) signale une étude du 28 avril 2021 réalisée par le bureau de recherche 6T « Les livreurs de plateformes de livraison instantanée » menée dans le quart nord-est de Paris, sur la sociologie de ces livreurs.

M. Francavilla (VIP TLT) souligne que concernant la fiche F6 « la mobilité à vélo gagne du terrain », les gens prennent leur vélo car l'utilisation de la voiture est plus contrainte, notamment à cause des limitations de vitesse.

M. Roche (président) rappelle que la formation Transports est une instance d'analyse statistique et n'est pas le lieu idéal pour débattre des politiques publiques.

M. Pujol (FFEVTC) demande s'il existe une étude concernant la demande en électricité pour les années à venir, en lien avec les besoins liés aux bornes de recharge pour les véhicules électriques et hybrides.

M. Roche (président) signale que la DGEC et la DGITM ont mené des travaux sur le sujet, notamment sur l'alimentation des bornes de recharge.

M. Roche (président) acte le principe d'une présentation du bilan annuel à l'automne 2022.

Mme Bessière (SDES) propose que la prochaine réunion de la formation Transports se tienne en avril 2022, avec une séance dédiée aux études.

M. Roche (président) propose que la question de la contribution de la formation aux travaux de la CEDD soit également traitée durant cette séance d'avril. Il remercie l'ensemble des intervenants et des participants à la réunion et clôture la réunion.

Conditions générales d'utilisation

Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans le présent ouvrage, faite sans l'autorisation de l'éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (3, rue Hautefeuille — 75006 Paris), est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective, et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées (loi du 1^{er} juillet 1992 — art. L.122-4 et L.122-5 et Code pénal art. 425).

Dépôt légal : décembre 2021

ISSN : 2557-8138 (en ligne)
2555-7580 (imprimé)

Impression : imprimerie intégrée du MTE,
imprimé sur du papier certifié ecolabel européen
www.ecololabel.com

Directrice de la publication : Béatrice Sédillot
Coordinatrice éditoriale : Laurianne Courtier
Maquettage : La boîte à verbe



Ce bilan dresse un panorama des transports en 2020, année marquée par la crise sanitaire inédite liée au Covid-19. Le transport est sévèrement impacté par les effets des différentes mesures prises pour lutter contre la pandémie (confinements, couvre-feux, fermetures de commerces et services non essentiels, restrictions de déplacement...), en particulier au début du confinement, entré en vigueur en France le 17 mars 2020. Si l'approvisionnement des commerces alimentaires et les transports de biens de première nécessité soutiennent l'activité du transport routier de marchandises, les restrictions de déplacement des personnes pénalisent durement celle des transports de voyageurs, notamment du secteur aérien. Ces restrictions ont pour conséquence une forte baisse des dépenses de transport des ménages. La chute du trafic routier se traduit aussi mécaniquement par une baisse de l'accidentalité routière et la mobilité à vélo gagne du terrain. La généralisation du télétravail, les contraintes économiques et les mesures de confinement engendrent une diminution spectaculaire des émissions nationales de gaz à effet de serre, notamment dans les transports. Les motorisations alternatives (hybrides rechargeables et électriques) se développent au détriment des motorisations thermiques (diesel et essence), dans un marché de l'automobile neuve très marqué par la crise sanitaire.

**Bilan annuel
des transports
en 2020**