

Les transports intérieurs en 2011 : reprise concentrée sur le transport ferroviaire en début d'année

En 2011, les transports poursuivent leur reprise aussi bien pour les marchandises que pour les voyageurs. Celle-ci est cependant concentrée sur le début de l'année puisque l'activité fléchit à partir de l'été.

Les transports intérieurs terrestres de marchandises continuent à augmenter (+ 3,1 %) mais ne retrouvent pas leur niveau d'avant la crise. Le transport routier de marchandises ralentit (+ 2,3 % après + 4,7 %). Le transport ferroviaire contrairement aux dernières années augmente fortement (+ 13,9 % après - 6,7 %), environ la moitié de sa croissance étant attribuable au rattrapage des arrêts d'activité de la fin 2010 dus aux intempéries neigeuses et à des grèves.

Les transports intérieurs de voyageurs se redressent (+ 1,5 % après + 0,9 %). Ils sont portés par les transports collectifs (+ 3,2 %), dont le transport ferroviaire (+ 3,4 %) et l'aérien qui rebondit fortement (+ 6,2 %) après une année 2010 affectée par l'éruption du volcan islandais Eyjafjöl, tandis que la circulation des voitures particulières croît à peu près comme en 2010 (+ 1,2 %).

Dans ce contexte, l'emploi salarié du secteur des transports continue à augmenter (+ 1,0 %), mais le nombre de demandeurs d'emplois dans les métiers du transport et de la logistique poursuit son augmentation (+ 10,1 % toutes catégories).

Selon les données provisoires disponibles, les transports de marchandises et de voyageurs ainsi que la circulation routière augmentent en 2011, avec un net fléchissement à partir de l'été, aussi bien en quantité physique de transport (tonnes-km et voyageurs-km) qu'en volume marchand. Ainsi la production marchande de services de transport, qui réunit les transports de marchandises, de voyageurs et l'activité des gestionnaires d'infrastructure, accélère (2,5 % après 1,7 % en 2010 pour l'indice de production de services de transports), mais sa croissance est entièrement acquise dès la fin du deuxième trimestre.

Marchandises : la reprise s'interrompt à partir de l'été

Les transports intérieurs terrestres de marchandises augmentent, en moyenne annuelle, pour la deuxième année consécutive (+ 3,1 % après + 3,3 % pour les tonnes-kilomètres, comprenant l'estimation du transport routier sous pavillon étranger). Ils sont orientés à la baisse à partir de l'été, en lien avec les évolutions du PIB. Ils restent en deçà de leur niveau de 2000, ces hausses ne suffisant pas à rattraper l'effet de la récession de 2008-2009 (tableau 1).

**Tableau 1 - Transports intérieurs terrestres
de marchandises par mode**

Niveaux en Md de t-km, évolutions en %

	2008	2009	2010	2011	Niveau 2011
Transport routier*	-5,4	-12,8	4,7	2,3	312,2
Pavillon français dont	-5,1	-14,1	5,1	2,0	200,3
Poids lourds au national	-5,0	-14,2	5,3	2,3	168,1
Poids lourds à l'international	-12,8	-27,4	1,6	-2,9	9,9
Véhicules utilitaires légers au national	-0,6	-5,0	4,8	2,3	22,4
Pavillon étranger*	-6,1	-10,4	4,1	2,8	111,9
Transport ferroviaire	-5,1	-20,5	-6,7	13,9	34,1
dont national	3,5	-13,4	0,0	11,9	25,2
Transport fluvial	-0,6	-1,1	8,6	-2,4	7,9
dont national	2,2	6,8	4,9	-0,2	5,0
Total hors oléoducs	-5,3	-13,4	3,7	3,2	354,2
Oléoducs**	-7,7	-17,9	-3,8	0,3	17,8
Total yc oléoducs	-5,4	-13,6	3,3	3,1	371,9

* Estimations provisoires pour 2011

Sources : SOEs, VNF, DGE

La part modale du transport ferroviaire augmente, celle de la route diminue

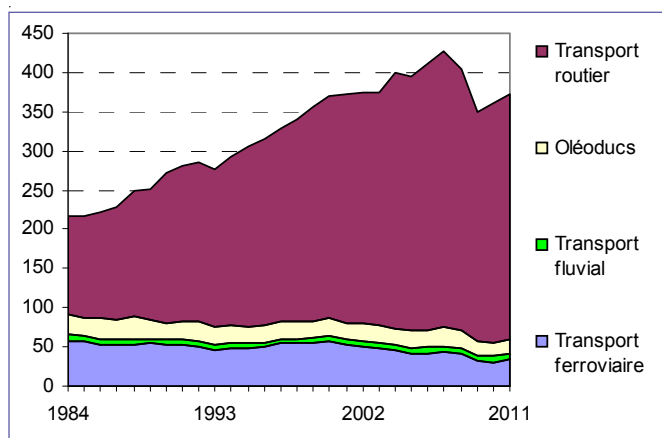
Au total, avec une estimation provisoire du TRM sous pavillon étranger en France, la part de la route baisse de 0,8 point (à 88,1 %) tandis que celle du

ferroviaire se redresse de 0,6 point (à 9,7 %). La part du fluvial diminue de 0,2 point (à 2,2 %). Les parts modales se situent ainsi à des niveaux comparables à ceux de l'année 2009.

Le transport intérieur routier de marchandises sous pavillon français continue à augmenter en 2011 (+ 2,0 % après + 5,1 % en 2010) dans la continuité de la reprise de 2010 (graphique 1). Ce résultat annuel provient de sa bonne tenue en début d'année, avec un acquis de 3,4 % à la fin du deuxième trimestre, tandis qu'il diminue surtout après l'été (- 0,8 % au second semestre). Cependant, les tonnes-km réalisées par la route restent inférieures à celles observées en 1999 avec en outre un transport international sous pavillon français qui a été divisé par trois entre 1999 et 2011 au profit du transport routier sous pavillon étranger.

Graphique 1 - Transports intérieurs terrestres de marchandises

En Md t-km



Sources : SOeS, VNF, DGEC

Le transport ferroviaire se redresse fortement (+ 13,9 % en tonnes-kilomètres) après deux années de forte baisse (- 6,7 % en 2010 et - 20,5 % en 2009). Environ la moitié de ce redressement provient du rattrapage en janvier 2011 des perturbations de fin 2010 (grèves et enneigement). Après neutralisation de cet effet de transfert, les évolutions seraient respectivement de - 3,7 % en 2010 et + 7,2 % en 2011. En outre, l'essentiel de la croissance est acquis à l'issue du premier trimestre (14,6 % en acquis), tandis que la seconde partie de l'année est plutôt en recul (- 0,7 % au deuxième trimestre, puis + 0,1 % et enfin - 0,7 %, CVS-CJO). Le transport ferré national (+ 11,9 %) retrouve son niveau d'avant crise (2007) ce qui n'est pas le cas du transport international (échange et transit). Malgré l'importance de la reprise 2011 (+ 20,1 %) qui ne permet pas de rattraper les baisses des quatre dernières années, son niveau est divisé par deux par rapport à 2007.

La part des nouveaux opérateurs qui concurrencent l'établissement public SNCF continue à croître en 2011. Ces opérateurs, dont les plus importants sont EuroCargoRail (groupe DB Shenker Rail), VFLI (groupe SNCF) et Europorte France (groupe Eurotunnel), représentent désormais 29 % du transport ferroviaire de marchandises en quantités physiques (après 21 % en 2010 et 15 % en 2009). Contrairement aux années passées, cette croissance de leur part de transport se réalise sur le segment du transport national.

Le transport fluvial baisse (- 2,4 %) après avoir mieux résisté à la crise que les autres modes puis augmenté fortement en 2010 (+ 8,6 %). Cette baisse est principalement liée à la fin

de la conjoncture exceptionnelle pour les exportations françaises de blé qui avaient bénéficié alors de la sécheresse en Russie, Ukraine et Kazakhstan. Par contre, sur les autres segments et particulièrement pour les conteneurs et les matériaux de construction, le transport fluvial continue sa progression.

Le transport par oléoducs augmente légèrement après quatre années de diminution.

Biens d'équipements, conteneurs et matériaux de construction à la hausse

Hors transport ferroviaire (*méthodologie*), les biens d'équipement, les matériaux de construction et minéraux ainsi que les conteneurs entraînent à la hausse le transport de marchandises tandis que les produits énergétiques et l'agroalimentaire marquent le pas.

La baisse du transport de produits pétroliers, notamment raffinés, s'inscrit dans le contexte de prix de pétrole cher et des difficultés de la raffinerie en France tandis que la baisse du transport de produits agricoles constitue le contrecoup de la hausse spécifique de 2010 déjà évoquée.

Le transport de produits manufacturés ainsi que de matériaux de construction est porteur jusqu'au quatrième trimestre 2010 et stagne en 2011. En revanche, le transport de conteneurs est dynamique pour le routier et le fluvial tandis que les marchandises ainsi importées entrant dans les ports français diminuent (à l'exception de Marseille) ce qui peut signifier le report de ce type de trafic sur les ports d'Anvers et de Rotterdam, lequel augmente sensiblement.

Voyageurs : accélération et report vers les transports en commun du quotidien

Le transport intérieur de voyageurs accélère encore en 2011 (+ 1,5 % après + 0,9 % en 2010 et + 0,4 % en 2009 - *tableau 2*) et progresse à un rythme supérieur à celui observé avant la récession (+ 1,1 % par an, en moyenne, de 2000 à 2007).

Les parts modales des transports intérieurs de voyageurs évoluent légèrement en faveur du transport collectif en 2011. Les véhicules individuels (y compris immatriculés à l'étranger) représentent 83,2 % du transport intérieur de voyageurs (après

Tableau 2 - Transports intérieurs de voyageurs

Niveaux en Md de voy-km, évolutions en %

	2000-2007	2009	2010	2011	Niveau 2011
Véhicules particuliers*	1,1	0,4	1,0	1,2	820,3
Transports collectifs	1,5	-0,4	0,7	3,2	165,7
Urbain collectif	2,3	-0,6	1,5	1,1	23,9
dont Routier	2,2	0,3	0,7	-0,3	9,8
Ferré	2,3	-1,2	2,1	2,0	14,1
Régional collectif	1,8	0,8	1,7	3,1	64,7
dont Routier	0,8	0,9	2,6	2,6	39,3
Ferré**	3,6	0,7	0,4	3,9	25,4
Inter-urbain collectif	1,0	-1,3	-0,5	3,9	77,2
dont TGV	4,8	-0,7	1,8	4,0	54,9
Grandes lignes hors TGV	-6,7	-3,9	-11,5	0,1	8,7
Aérien	-1,9	-1,8	-1,0	6,2	13,5
Ensemble	1,1	0,2	0,9	1,5	986,0

* yc véhicules immatriculés à l'étranger et deux roues motorisées,

** Dont Transilien

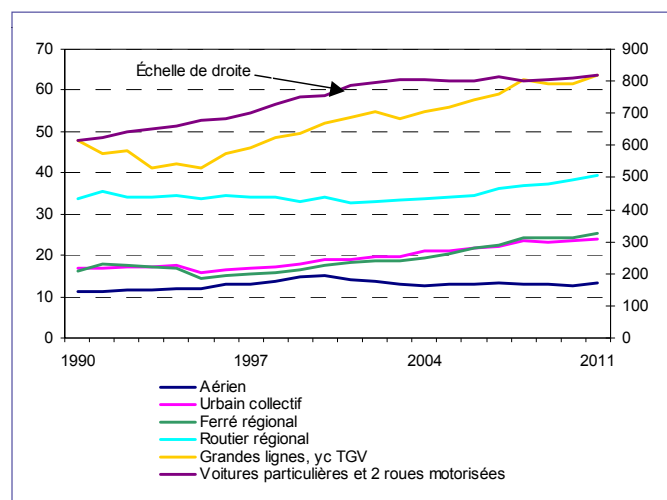
Sources : SOeS, SNCF, RATP, DGAC, Certu-Gart-UTP, Optile

83,5 % en 2010). La part de la route (individuel et collectif) est de 88,2 % après 88,4 % en 2010. Celles du ferroviaire (10,4 %) et de l'aérien (1,4 %) augmentent faiblement.

Représentant environ 83 % des transports de personnes, le **transport individuel** augmente en 2011 à peu près comme l'ensemble, avec + 1,2 % pour le transport en véhicules particuliers, tandis que les transports collectifs progressent de 3,2 %, en particulier les transports du quotidien (transports en commun urbains et TER – *graphique 2*).

Graphique 2 - Transports individuels et collectifs de voyageurs

En Md voy-km



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

Le **transport ferroviaire** de voyageurs, mesuré en voyageurs-kilomètres, renoue en 2011 avec la croissance après deux années d'atonie (- 0,8 % en 2009 et + 0,0 % en 2010) et tous les types de réseaux (TER, Transilien, TGV et autres grandes lignes) sont en progression. La reprise apparaît d'autant plus marquée qu'elle fait suite au creux de la fin 2010 dû aux fortes chutes de neige qui avaient handicapé l'ensemble du réseau. Le transport ferroviaire semble bénéficier particulièrement de la hausse des prix du carburant. Les nouvelles politiques tarifaires mises en place en 2011, notamment les formules d'abonnement ont aussi été d'importants facteurs de la poursuite du développement de ce type de transport, renforcés probablement par les possibilités nouvelles de remboursement des trajets domicile-travail en province ainsi que par les investissements dans de nouveaux trains. Le TER enregistre ainsi la plus forte croissance des quatre types de réseaux (+ 4,7 %), après avoir stagné en 2010 (+ 0,2 %). Son rythme est toutefois inférieur à celui de la période d'avant crise (+ 7,4 % en moyenne annuelle sur la période 2004-2008) qui avait vu le TER devenir un élément structurel des transports du quotidien (tout particulièrement domicile-travail et domicile-études).

En 2011, le **transport collectif urbain** de voyageurs (TCU) double son rythme de croissance (+ 3,0 %, après + 1,5 % en 2010), renouant ainsi avec les rythmes enregistrés de 2006 à 2008 (+ 3,2 % en moyenne annuelle). En Île-de-France, il suit cette même tendance (+ 2,6 % après + 1,5 % en 2010 et + 2,8 % en moyenne de 2006 à 2008). Mais, contrairement à l'année 2010, c'est le Transilien (y compris le RER exploité par la SNCF) qui tire vers le haut la croissance, tandis que le

transport de la RATP, plus particulièrement le RER et le métro, progresse moins vite. Les réseaux de province sont plus dynamiques que ceux d'Île-de-France (+ 4,4 %), se rapprochant ainsi de leur tendance des années 2006 à 2008 (+ 5,0 % en moyenne annuelle).

Le Transilien a tout particulièrement bénéficié de l'investissement dans de nouvelles rames contenant plus de voyageurs et des efforts importants dans la maintenance des trains et de l'infrastructure.

Pour les voyages à plus longue distance, on observe un renforcement de la reprise entamée en 2010 sur le réseau TGV (+ 4,0 %, après + 1,8 % en 2010 et - 0,7 % en 2009). Par contre, les réseaux des grandes lignes non LGV (Corail, Corail Intercités, « autres lignes ») croissent très faiblement (+ 0,2 %) même si elles rompent un cycle de dix années de recul (- 6,2 % en moyenne sur la période 2001-2010).

Le **transport aérien intérieur** (intra-métropole) rebondit fortement (+ 6,2 %), après trois années consécutives de baisse. La reprise est particulièrement amplifiée par la comparaison avec un point bas au premier trimestre 2010 suite à l'éruption du volcan Eyjafjöll. Selon l'Union des aéroports français et Aéroports de Paris, l'activité internationale enregistre une croissance du même ordre.

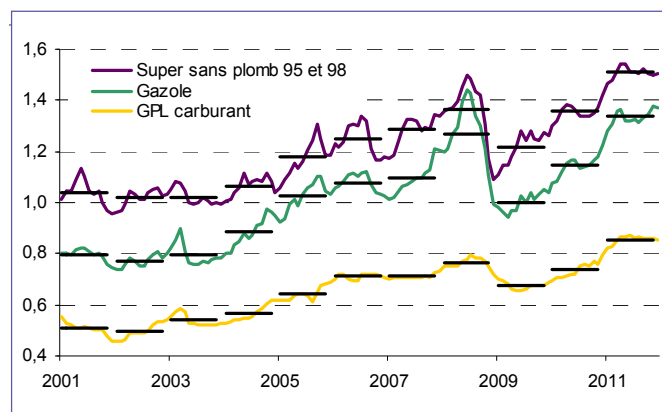
La circulation routière est soutenue par le renouvellement du parc et tirée par le fret

La circulation routière augmente au même rythme qu'en 2010 (+ 1,5 %). Elle est le fait des véhicules de transport de marchandises, poids lourds (+ 3,9 %) et utilitaires légers (+ 3,0 %), tandis que les voitures particulières progressent nettement moins (+ 1,2 %).

La circulation de véhicules particuliers se maintient. D'une part, elle est encouragée par la hausse des immatriculations de voitures particulières neuves au cours des dernières années favorisée par le dispositif de bonus-malus écologique et la prime à la casse (le parc roulant augmente de 0,7 %, malgré la baisse des immatriculations de 2,2 %) et par la poursuite de la montée des véhicules diesel (+ 3,7 %, soit + 1,6 point en part des véhicules particuliers). D'autre part, la circulation est impactée à la baisse par l'augmentation du prix des carburants, ressentie comme durable et qui, cette année, dépasse les records de 2008 (+ 16,5 % pour le gazole et + 11,3 % pour le SP95 en moyenne annuelle - *graphique 3*).

Graphique 3 - Prix à la pompe des carburants en France

En euros par litre (courbes mensuelles et traits figurant les moyennes annuelles)



Sources : DGEC, calculs SOeS

L'effet de cette hausse des prix du carburant peut être estimé à une baisse de 0,9 % sur la circulation des ménages. Ce facteur de baisse, alors que l'on observe globalement une hausse de la circulation, suggère la présence d'effets structurels avec une diminution de la part des trajets courts en voiture (domicile-travail notamment), plus consommateurs de carburant au km.

Contexte porteur pour l'emploi salarié en début d'année

Participant au renouvellement du tissu d'entreprises dans la continuité de 2010 et en lien avec l'amélioration du contexte économique général, qui tire la demande de transports, les créations d'entreprises se sont élevées à 6 884 (hors auto-entrepreneurs), soit + 1,3 % par rapport à 2010. Les défaillances d'entreprises baissent nettement en 2011 : 1 567 unités (- 10,4 %).

L'emploi salarié dans le secteur des transports et de l'entreposage, hors activités de courrier et de poste, augmente de 1,0 % entre fin 2010 et fin 2011, soit 10 400 emplois supplémentaires (après + 1 000). Toutefois, il ne retrouve pas son niveau de 2008, la crise ayant conduit à une perte de 17 000 emplois entre fin 2008 et fin 2009.

Il s'accroît dans le transport routier de fret (+ 2,8 %), la manutention et entreposage (+ 3,9 %) et les transports terrestres de voyageurs hors ferroviaire (+ 1,4 %), tandis qu'il recule dans l'organisation du transport de fret (- 3,2 %) et dans les services auxiliaires (- 1,0 % y compris gestion d'infrastructure). La diminution s'atténue dans le transport ferroviaire (- 0,8 % après - 3,3 % en 2010) et l'emploi se stabilise à la RATP mais il continue à reculer dans le transport aérien (- 0,5 % après - 2,4 %).

Le nombre d'intérimaires utilisés dans les secteurs du transport et entreposage augmente en moyenne annuelle de 1 500 personnes soit moins vivement qu'en 2010 (+ 9 100). Ils représentent 55 200 salariés fin 2011, 4 % des salariés du secteur, proportion plus faible qu'en 2010.

Alors que l'emploi s'améliore et que les embauches reprennent, le nombre de demandeurs d'emplois continue lui aussi d'augmenter. Le nombre de demandes d'emploi en fin de mois (DEFM catégories A, B et C, c'est-à-dire les catégories de demandeurs n'ayant pas d'emploi du tout ou de ceux ayant travaillé quelques heures durant le mois) s'élève à 496 600 personnes, en hausse de 10,1 % sur un an (+ 45 500). Cette évolution est encore plus importante pour les demandeurs d'emploi de catégorie A (aucune activité au cours du mois) dont le nombre est de 344 800 soit une augmentation de 11,4 % (+ 35 200 personnes). Cette hausse des demandeurs d'emploi est commune à tous les métiers du transport et de la logistique. ●

Méthodologie

Les chiffres présentés ici sont estimés par le SOeS sur la base des données disponibles au 3 avril 2012 (enquêtes, données publiées par les opérateurs...). Certains sont estimés sur la base d'informations qui seront complétées pour le rapport définitif à la Commission des comptes, en particulier le transport intérieur français par les poids lourds immatriculés

à l'étranger, mais aussi la circulation routière ou le transport par oléoducs. Le détail du fret ferroviaire par produit n'est pas non plus disponible. D'ici le rapport définitif, seront notamment disponibles des données sur les dépenses publiques, sur les comptes des entreprises ou sur les émissions de gaz à effet de serre.

Définitions

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

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

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

Domestic transport in 2011: recovery concentrated on rail transport at the start of the year

In 2011, both freight and passenger transport continued to recover. Recovery was, however, concentrated at the start of the year, with activity tailing off after the summer.

Domestic on-land freight transport continued to increase (+ 3.1%) but did not return to its pre-crisis level. Freight transport by road slowed (+ 2.3% after + 4.7%). Unlike previous years, rail transport increased sharply (+ 13.9% after - 6.7%), around half of this growth being attributable to the clearing of a backlog that had accumulated when activity was halted at the end of 2010 as a result of snow and strikes.

Domestic passenger transport showed an upturn (+ 1.5% after + 0.9%). This was underpinned by public transport (+ 3.2 %), including rail (+ 3.4%) and air, which made a strong recovery (+ 6.2%) after the effects in 2010 of the eruption of the Icelandic volcano Eyjafjöl. Growth in private car traffic was more or less the same as in 2010 (+ 1.2%).

In this context, salaried employment in the transport sector continued to increase (+ 1.0%), but the numbers of people seeking employment in transport and logistics continued to increase (+ 10.1% for all categories). ●

**Emmanuel Berger
Frédéric Boccara
(SOeS)**

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

le point sur

Commissariat général
au développement durable

Service de l'observation
et des statistiques

Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mel : diffusion.so.es.cgdd@
developpement-
durable.gouv.fr
Fax. : (33/0) 1 40 81 13 30

Directeur de la publication :
Sylvain Moreau

Rédacteur en chef :
Anne Bottin

Coordination éditoriale :
Patricia Repéant

Conception :
Catherine Grosset

Impression :
Bialec, Nancy (France)



ISSN : 2100-1634

Dépot légal : Mai 2012