



FAITS & CHIFFRES 2013

STATISTIQUES DES TRANSPORTS
EN FRANCE ET EN EUROPE

« Si j'écrivais l'histoire, je lui donnerais pour trame les faits météorologiques, l'abondance des récoltes, la statistique des transports et les vicissitudes de la natalité. Je serais alors en présence d'une chaîne de causes dont l'action est certainement prépondérante ; j'y lirais déjà l'essentiel de l'histoire. »

(Alain, Propos, 19 mai 1907).



L'Union routière de France présente l'édition 2013 de sa brochure annuelle « Faits et chiffres », consacrée aux statistiques des transports en France et en Europe. Cette publication annuelle constitue une des productions traditionnelles majeures de l'Union routière de France.

La première édition de « Faits et chiffres », en 1961, ne traitait que quelques données statistiques relatives à la route et propres à notre pays ; depuis, notre brochure s'est considérablement enrichie pour devenir un recueil des données statistiques essentielles dans le domaine des transports et des déplacements en France, intégrant également la démographie, l'économie, l'énergie et l'environnement. En 2009, elle a été complétée par des données relatives aux autres États de l'Union européenne : cette confrontation permet de mettre en perspective les vingt-sept États membres (en 2012) et de positionner la France par rapport à ses partenaires européens.

Le lecteur retrouvera la présentation à laquelle il est accoutumé, à savoir des séries chronologiques sur dix ans exprimées sous forme de tableaux et de graphiques, et des commentaires limités au strict minimum.

L'Union routière de France s'est toujours gardée de publier des pronostics, considérant que son rôle était plutôt de fournir une description statistique la plus fidèle possible des évolutions passées et de la situation présente.

Pour la France, les séries chronologiques vont en règle générale jusqu'aux chiffres de l'année 2012, même si ces derniers doivent être considérés comme provisoires dans certains cas. Pour les autres États, les statistiques européennes ne sont publiées que plus tardivement et les dernières données disponibles sont généralement celles de l'année 2011 (2012 pour les comptabilités nationales).

Toutes les séries ainsi publiées sont puisées à des sources officielles ou institutionnelles, qui sont mentionnées en pieds de documents, et auxquelles chacun peut se reporter s'il souhaite approfondir son information.

L'examen des graphiques confirme que la plupart des indicateurs relatifs aux transports et aux déplacements en France évoluent, depuis au moins une décennie, soit de façon régulière, lente et progressive, soit sont stabilisés. Il existe peu de ruptures car les transports et les déplacements constituent un domaine de forte inertie lié à ses composantes multiples, à son universalité et à son long passé. L'Union routière de France a d'ailleurs souvent attiré l'attention sur cette tendance.

Dans un monde qui change, avec des besoins de mobilité de plus en plus prégnants et des enjeux environnementaux, économiques et sociaux de plus en plus contraignants, ce document permet de rappeler à nouveau que la route est une filière de premier plan. Elle permet toutes les mobilités et rassemble des réseaux routiers et autoroutiers équipés, gérés et entretenus, qui permettent d'assurer, en France, 88% des transports, que ce soient les transports de voyageurs ou les transports de marchandises, des véhicules de transport individuel et collectif, ainsi qu'une palette importante de services et d'associations d'usagers facilitant tous les déplacements urbains et interurbains.

L'importance économique de la route est souvent sous-estimée. Or, c'est une filière économique majeure qui représente 14,1% du PIB.

Cette filière regroupe des secteurs économiques fortement générateurs de croissance, de valeur ajoutée et d'emplois, parmi lesquels on peut notamment citer l'industrie automobile, le transport de fret ou de voyageurs et les activités de développement, de modernisation et d'entretien des infrastructures routières, sans oublier ses équipements de sécurité : on estime que la route a fait travailler en 2012 environ 2,4 millions de personnes en France, soit 10% de la population active.

L'industrie automobile est l'un des principaux contributeurs à la production industrielle de la France et la première branche en termes de budgets de recherche et développement : les principaux axes de recherche concernent la sécurité, la réduction des émissions polluantes et l'intégration de nouvelles technologies de communication et de l'information. Cette industrie demeure parmi les premiers secteurs exportateurs : les produits automobiles représentent 10% des exportations de biens en France.

L'activité transport pour laquelle la route, plus qu'un support ou un outil, constitue par sa souplesse la clé de voûte du système de mobilité : dans le transport de marchandises, elle permet, entre autres, d'effectuer les derniers kilomètres et contribue au désenclavement économique des communes les plus isolées ; dans le transport de personnes, elle garantit la mobilité sur l'ensemble du territoire et pour tous les usages, aussi bien collectifs qu'individuels.

Enfin, l'activité de développement, de modernisation et d'entretien des infrastructures routières participe également grandement à la vitalité économique et sociale des territoires : elle améliore la desserte du territoire et permet ainsi d'attirer de nouvelles implantations, elle fluidifie et sécurise le trafic, et favorise une réduction de la consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre.

La route constitue donc un levier indispensable au développement économique, social et culturel de la France et à l'interconnexion de toutes les entreprises aux marchés mondiaux.

Toute dégradation des comptes de la Route impacte directement les autres activités économiques et sociales de la Nation. Le niveau de performance du réseau routier est donc un élément essentiel à la dynamique économique d'un pays comme la France et à son rayonnement.

Ce réseau a toutefois tendance à se dégrader, son entretien et sa modernisation appellent des investissements indispensables pour la sécurité et le confort de tous, usagers et riverains.

Si la situation est claire pour les autoroutes concédées, dont les péages permettent l'entretien et la modernisation, il n'en est pas de même pour le reste du réseau, aussi bien national, que départemental ou communal : en effet, compte tenu du contexte économique actuel, les collectivités, responsables de l'entretien des routes, doivent hiérarchiser leurs dépenses, ce qui se traduit par une stagnation voire une baisse des budgets d'entretien.

Dans ce contexte, la qualité de notre réseau routier recule : les nids de poule sont de plus en plus fréquents sur nos routes et nos équipements de sécurité manquent souvent d'entretien ; la sécurité des usagers pourrait s'en trouver affaiblie. De plus, cette accumulation de retard dans l'entretien se traduira à terme par des dépenses beaucoup plus importantes, si l'on veut préserver notre patrimoine routier.

L'ensemble des acteurs concernés devrait donc poursuivre les efforts d'innovation et d'investissements pour « faire mieux avec moins », afin que notre réseau routier conserve son efficacité en termes de niveau de service et de performance.

Je souhaite à toutes et à tous une bonne lecture.

Claude Cham

LA ROUTE EN FRANCE

CHIFFRES CLÉS 2012

APPORT ÉCONOMIQUE DES MÉTIERS DE LA FILIÈRE ROUTE

14,1% du produit intérieur brut (PIB)

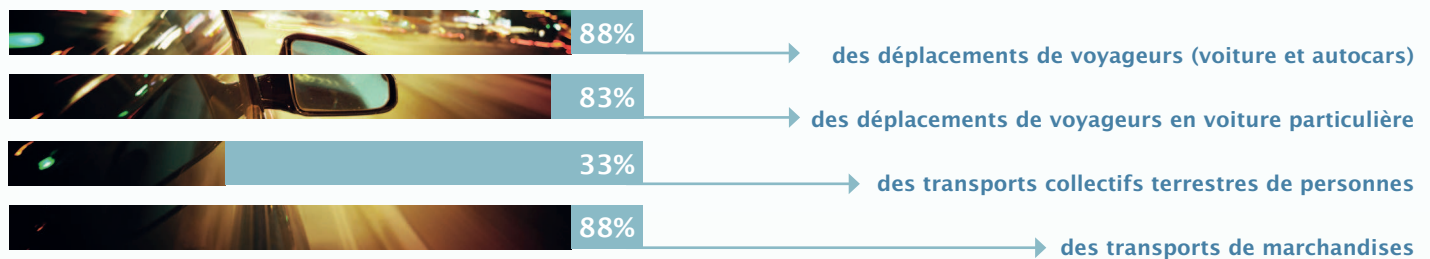
13,5% de la consommation des ménages

2,4 millions d'emplois liés à la route soit 10% des emplois français

37,4
milliards d'euros

de recettes fiscales spécifiques pour la Nation
(taxes sur carburant, taxes sur assurances,
taxes et redevances diverses)

PART DE LA ROUTE DANS LES TRANSPORTS



AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

654 000 km de routes et rues gérées par les communes

378 000 km de routes gérées par les départements

12 000 km de routes gérées par l'État dont 7 000 km d'autoroutes ou 2x2 voies

9 000 km d'autoroutes gérées par des sociétés concessionnaires



AUTOROUTES ET ROUTES À CARACTÉRISTIQUES AUTOROUTIÈRES

1,5% de la longueur totale des réseaux routiers

30% des kilomètres parcourus

63% des kilomètres parcourus par les camions

7% des accidents corporels et des victimes



CIRCULATION

31,6 millions de voitures particulières
8,3 ans d'âge moyen ; le parc est renouvelé en 15 ans
6,5 millions d'utilitaires légers et de camions

564

milliards de km

parcourus annuellement, dont 6% par des véhicules étrangers. Circulation stabilisée depuis 10 ans, en diminution dans les grandes villes



SÉCURITÉ ROUTIÈRE : EN 10 ANS (2002-2012)

Division par 1,8
des accidents corporels et des blessés

Division par 2,1
des personnes décédées

MAIS DES PROGRÈS IMPORTANT RESTENT À ACCOMPLIR

ÉNERGIE ET ENVIRONNEMENT

27% de la consommation d'énergie finale, stabilisée depuis 10 ans
26% des émissions de gaz à effet de serre, en diminution depuis 10 ans
55% des émissions d'oxydes d'azote, divisées par 2,2 en 20 ans
14% des émissions de particules fines, divisées par 2,3 en 20 ans



PERMIS DE CONDUIRE

81% des personnes de plus de 18 ans ont leur permis, soient:
40 millions de permis de conduire
936 000 permis de conduire délivrés par an