

I'm not a robot 
reCAPTCHA

I am not a robot!

Livre capacité de transport 2020 pdf

© 1996-2015, Amazon.com, Inc. ou ses filiales. Aller au contenu En 2020, l'usage des transports représente 30 % de la consommation énergétique finale, soit 445 TWh, dont 244 TWh sont liés aux déplacements des ménages (cf. 5.2) et 201 TWh relèvent des entreprises et administrations. Par convention statistique internationale, cette consommation exclut les soutes internationales aériennes (31 TWh) et maritimes (11 TWh). La consommation énergétique finale pour les transports diminue fortement en 2020 (- 15,3 % par rapport à 2019) du fait des limitations de déplacements liées à la crise sanitaire, et retrouve un niveau qui n'avait plus été observé depuis la fin des années 1980 (figure 5.5.1). Le transport national de voyageurs a été nettement plus affecté par la crise (- 23,5 % en 2020) que celui de marchandises (- 4,3 %) - (Bilan annuel des transports en 2020, SDES). La consommation finale d'énergie pour les transports était en revanche restée globalement stable entre 2012, année de référence des objectifs nationaux de réduction de la consommation d'énergie, et 2019. L'efficacité énergétique s'est améliorée, puisque, concomitamment à la stabilité de la consommation sur cette période 2012-2019, le transport national de voyageurs a cru modérément (+ 5 %) et celui de marchandises plus fortement (+ 12 %). Figure 5.5.1 : consommation finale énergétique des transports Champ : jusqu'à l'année 2010 inclusive, le périmètre géographique est la France métropolitaine. A partir de 2011, il inclut en outre les cinq DROM. Source : calculs SDES Les consommations du secteur (figure 5.5.2) sont dominées par le mode routier (94 %, soit 418 TWh), en relation avec ses parts modales dans le transport de passagers (88 %) comme de marchandises (86 %). Les vols domestiques (y compris les liaisons entre métropole et outre-mer) représentent 2,7 % de la consommation énergétique finale, pour moins de 4 % du transport de voyageurs. En incluant les vols internationaux (soutes aériennes internationales), la consommation du transport aérien représente 9 % des usages de transports en 2020. Cette part est exceptionnellement faible par rapport aux années précédentes, l'aérien ayant été plus affecté par la crise sanitaire que les autres modes (voir infra). La part du secteur ferroviaire dans la consommation finale (1,8 %, à 8 TWh en 2020) est bien inférieure à ses parts modales (9 % pour les passagers comme pour le fret). La consommation du transport maritime et fluvial (y compris plaisance) national est de 5 TWh. Figure 5.5.2 : part de chaque mode dans la consommation finale énergétique des transports en 2020 Source : calculs SDES Le bouquet énergétique, hors soutes internationales, est largement dominé par les produits pétroliers (90,7 %), principalement à destination des transports routiers. Il est complété par les biocarburants (6,9 %), l'électricité (1,9 %) et le gaz naturel, qui reste marginal (0,5 %). Les ventes d'essence (en excluant les biocarburants incorporés) diminuent très nettement en 2020 (- 14,2 %), à 78 TWh. Cette baisse s'explique essentiellement par celle de la circulation des voitures particulières à motorisation essence (- 12 % en 2020), malgré la progression du parc correspondant (+ 3 %), au détriment des motorisations diesel. En effet, les limitations de déplacements ont entraîné une chute du kilométrage moyen parcouru en 2020 (- 15 %). Les ventes de gazole routier (hors biocarburants incorporés) connaissent une baisse similaire (- 14,3 %). Elles représentent 69 % de la consommation finale pour le transport, à 306 TWh. La circulation a particulièrement diminué pour les voitures françaises (- 20 %), qui représentent environ la moitié de la consommation de gazole, ainsi que pour les véhicules particuliers étrangers (- 34 %). Le recul est un peu moins fort pour les véhicules utilitaires légers français (- 12 %) et surtout pour les poids lourds français ou étrangers (- 6 %), moins affectés par la crise sanitaire. Le transport routier de marchandises ne baisse en effet que de 4 % en tonnes-kilomètres en 2020. À 31 TWh, la consommation de biocarburants routiers recule de 17,3 % en 2020, après plusieurs années de croissance (+ 19,4 % entre 2012 et 2019) dues à une hausse de leurs taux d'incorporation moyens. Ces taux en contenu énergétique atteignent 7,3 % pour le diesel et 7,6 % pour l'essence en 2020, contre respectivement 7,6 % et 7,7 % en 2019. La baisse du taux d'incorporation du biodiesel s'explique notamment par une mesure exceptionnelle, prise dans le cadre de la crise sanitaire, de bonification concernant la prise en compte de la consommation de biodiesel de qualité « hiver » pour le calcul de la taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburants (Tirib), afin de permettre l'écoulement des stocks de production. Tous carburants routiers confondus, les ventes diminuent de 14,5 % sur l'année 2020. La baisse a été particulièrement forte pendant le premier confinement (- 36 % au deuxième trimestre par rapport au même trimestre de l'année 2019), avant que les ventes ne retrouvent un niveau assez proche de 2019 à l'été (- 3 % au troisième trimestre) puis chutent à nouveau avec le deuxième confinement (- 12 % au quatrième trimestre). Les consommations de carburants routiers étaient globalement stables entre 2012 et 2019 (- 0,4 %), avec des croissances des parts de l'essence (+ 2,5 points) et des biocarburants (+ 1,2 point) au détriment du diesel. La consommation de carburateurs chute de 53,3 % en 2020 (soutes internationales comprises), pour s'établir à 43 TWh. La baisse est plus prononcée pour le trafic international (- 57,7 %) que pour le trafic intérieur (- 36,1 %). Cette consommation de carburateurs avait fortement augmenté entre 2012 et 2019 (+ 13,1 %). Les livraisons à destination des soutes maritimes internationales, principalement sous forme de fioul lourd, sont en baisse de 44 % en 2020. L'activité du transport maritime s'est repliée en 2020 (- 13 %). La consommation d'électricité, majoritairement liée au mode ferro, s'élève à 8 TWh en 2020. Elle est en forte baisse par rapport à 2019 (- 17,3 %), le trafic de voyageurs dans les transports ferres ayant chuté de 42 % du fait de la crise sanitaire. En revanche, la consommation des véhicules électriques et hybrides rechargeables poursuit sa forte croissance malgré les restrictions de déplacement, pour atteindre 0,4 TWh en 2020, soit + 30 % par rapport à 2019. La consommation de gaz naturel pour le mode routier (y compris le gaz naturel porté par camion sous forme de gaz naturel liquéfié depuis les terminaux méthaniens) continue sa forte progression, de 19 % en 2020. À un niveau de 2 TWh en 2020, elle représente 0,5 % de la consommation finale. La dépense énergétique du secteur des transports s'élève en 2020 à 52 Mdt (figure 5.5.3). Comme la consommation finale, la facture énergétique des transports est dominée par les produits pétroliers (95 %), en particulier à destination du transport routier (93 %). Elle chute en 2020 (- 27,2 % en euros constants), en raison notamment de la forte baisse conjointe des consommations et des prix des carburants (cf. 1.2). Les taxes énergétiques sur les carburants représentent 49 % de la dépense en 2020, en hausse de 6 points par rapport à 2019. Ces taxes sont en effet proportionnelles aux volumes achetés et représentent donc une part plus importante du prix d'achat des carburants du fait de la baisse des cours des produits pétroliers en 2020. Figure 5.5.3 : consommation finale énergétique des transports (hors soutes internationales) par énergie et dépense associée 2016 2017 2018 2019 2020 En TWh En M€2020 En TWh En M€2020 En TWh En M€2020 En TWh En M€2020 Produits pétroliers 484,8 56 412 486,9 62 079 476,0 69 001 475,4 68 543 403,2 49 553 Gaz naturel 1,4 67 1,7 62 0,89 1,9 76 2,2 78 Energies renouvelables et déchets (biocarburants) 34,8 2 693 36,5 2 851 36,5 2 824 37,2 2 718 30,8 2 137 Électricité 10,5 516 10,6 493 10,1 540 10,1 547 8,3 551 Total 531,5 59 689 535,7 65 484 524,6 71 885 444,6 52 319 Source : calculs SDES

