

5.5 Transports : poursuite de la reprise

En 2022, l'usage des transports représente 34 % de la consommation énergétique finale, soit 518 TWh, dont 294 TWh sont liés aux déplacements des ménages (cf. 5.2) et 224 TWh relèvent des entreprises et administrations. Par convention statistique internationale, cette consommation exclut les soutes internationales aériennes (55 TWh) et maritimes (14 TWh).

5.5.1 CONSOMMATION PAR USAGE ET PAR MODE

La consommation énergétique finale pour les transports poursuit sa reprise après la forte baisse de 2020 (+ 12,2 % en 2021, + 4,3 % en 2022), sans revenir au niveau de 2019 (- 1,2 % entre 2019 et 2022). Le transport intérieur de voyageurs, le plus touché par la crise sanitaire, augmente de 14,4 % en 2022, sans retrouver son niveau de 2019 (- 3,4 % par rapport à 2019). Le trafic national de marchandises (hors oléoducs) stagne après avoir rebondi (- 0,3 % après + 4,3 % en 2021), à un niveau légèrement inférieur à 2019 (- 0,2 %) - (*Bilan annuel des transports en 2022*, SDES).

Les consommations du secteur (*figure 5.5.1.1*) sont

dominées par le mode routier (93,1 %, soit 482 TWh), en relation avec ses parts modales dans le transport de passagers (87 % du trafic en métropole en voyageurs-kilomètres) comme de marchandises (85 % en métropole en tonnes-kilomètres). Le transport routier des ménages représente à lui seul plus de la moitié (55,9 %) de la consommation finale énergétique des transports en France.

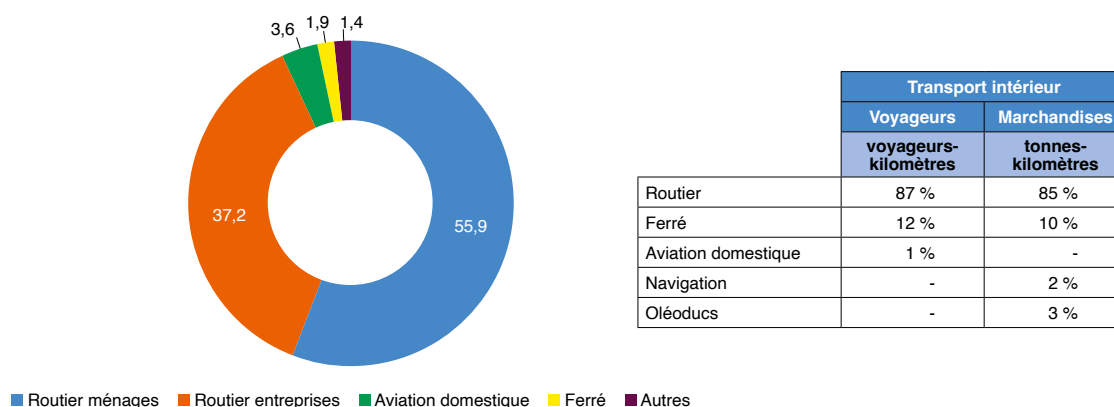
La part des transports ferrés dans la consommation finale (1,9 %, à 10 TWh en 2022) est bien inférieure à ses parts modales (12 % pour les passagers, en hausse, et 10 % pour le fret).

Les vols domestiques (y compris les liaisons entre métropole et outre-mer) représentent 3,6 % de la consommation énergétique finale des transports. L'aérien, particulièrement affecté par la crise sanitaire, connaît une reprise plus progressive et tardive que les autres modes. Soutes internationales comprises, sa part était de 15 % en 2019, 9 % en 2020, 9 % en 2021 et 13 % en 2022.

La consommation du transport maritime et fluvial (y compris plaisance) national représente 1,4 % de la consommation énergétique finale des transports.

Figure 5.5.1.1 : part de chaque mode dans la consommation finale énergétique des transports et dans le transport de voyageurs et de marchandises en 2022

En %



Note : le graphique donne la part de chaque mode dans la consommation finale énergétique des transports (hors soutes internationales) en France entière. Le tableau permet de voir la part de chaque mode dans le transport intérieur de voyageurs et le transport de marchandises en France métropolitaine.
Sources : SDES, Bilan de l'énergie ; SDES, Bilan des transports, 2022

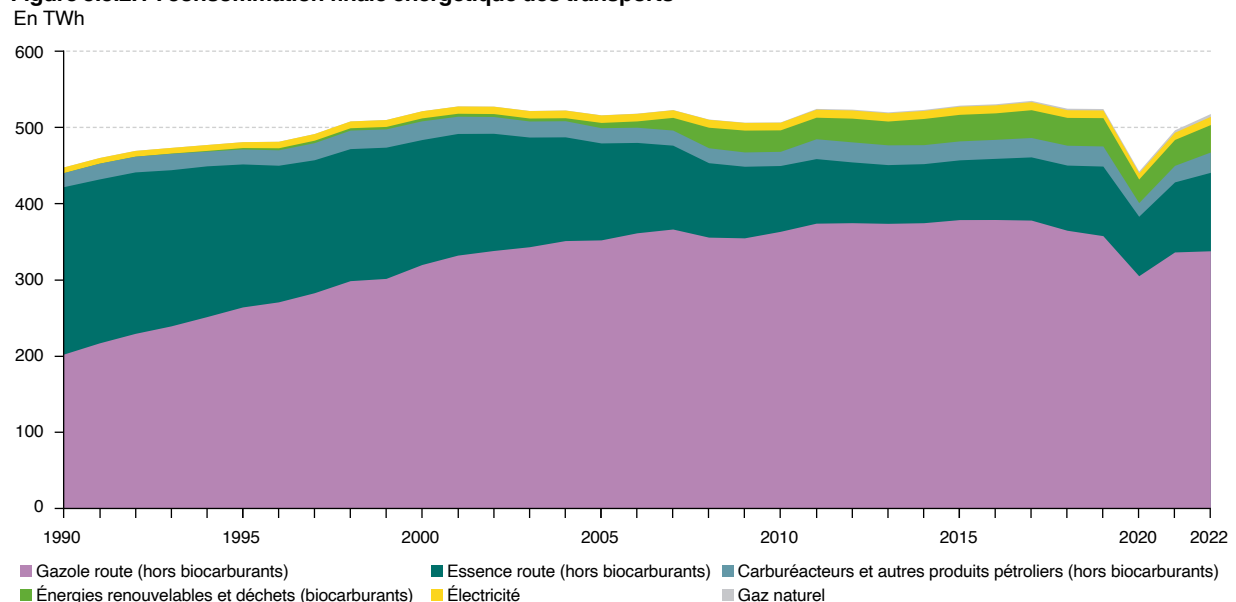
partie 5 : la consommation d'énergie par secteur ou usage

5.5.2 CONSOMMATION PAR ÉNERGIE

Le bouquet énergétique, hors sources internationales, est largement dominé par les produits pétroliers (90,2 %), principalement à destination des transports routiers (figure 5.5.2.1). Il est complété par les biocarburants (7 %), l'électricité (2,1 %) et le gaz naturel, qui reste marginal (0,7 %).

Sur la période 2011-2019, les consommations de carburants routiers sont restées globalement stables (- 0,4 % sur l'ensemble de la période), avec une progression des parts de l'essence (+ 1,3 point) et des biocarburants (+ 1,7 point) au détriment du diesel (- 3,1 points). Après une chute importante en 2020, les ventes de carburants routiers augmentent de 11,7 % en 2021 et de 3,2 % en 2022, pour atteindre un niveau inférieur de 1,9 % à celui de 2019.

Figure 5.5.2.1 : consommation finale énergétique des transports



Champ : jusqu'à l'année 2010 incluse, le périmètre géographique est la France métropolitaine. À partir de 2011, il inclut en outre les cinq DROM.
Source : SDES, Bilan de l'énergie

Les ventes d'essence (en excluant les biocarburants incorporés) retrouvent leurs niveaux d'avant-crise dès 2021 et continuent leur croissance en 2022 (+ 12 %). Cette reprise s'explique essentiellement par celle de la circulation de voitures particulières à motorisation essence, dont le parc croît au détriment de celui des motorisations diesel. La circulation en France métropolitaine de voitures particulières, utilitaires légers et motocycles (pavillons français et étranger) à essence augmente de 15,9 % en 2022 (en véhicules-kilomètres, hybrides incluses).

Les ventes de gazole routier (hors biocarburants

incorporés) augmentent faiblement (+ 0,5 %), pour rester à un niveau inférieur à celui de 2019 (- 5,6 % entre 2019 et 2022). Elles représentent 65 % de la consommation finale pour le transport, à 337,6 TWh. La circulation de véhicules diesel, qui était légèrement repartie en 2021, continue à augmenter (+ 5,5 % en 2022) mais reste éloignée du niveau de 2019 (- 8,8 %). La décomposition par type de véhicules montre une évolution contrastée : + 6,1 % pour les voitures et utilitaires légers, plus touchés par la baisse de 2020, + 2 % pour les véhicules lourds (poids lourds, bus et cars), qui ont retrouvé leur niveau d'avant-crise.

partie 5 : la consommation d'énergie par secteur ou usage

Entre 2011 et 2019, alors que la consommation de carburants routiers stagne, celle de biocarburants augmente en moyenne de 3,4 % par an du fait d'une hausse de leurs taux d'incorporation moyens. Après une baisse importante liée à la crise sanitaire en 2020, la consommation de biocarburants routiers continue sa reprise (+ 4,8 %) en 2022, alimentée par l'augmentation du trafic routier et la hausse du taux d'incorporation dans l'essence. En 2022, au niveau métropolitain, ces taux en contenu énergétique atteignent 7,2 % pour le gazole (7,8 % en 2019 et 7,2 % en 2021) et 9,1 % pour l'essence (8 % en 2019 et 8,7 % en 2021). La hausse du taux d'incorporation pour l'essence s'explique par l'augmentation de l'objectif fixé dans le cadre de la taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans le transport (de 8,6 à 9,2 % en 2022, cf. 1.6). Pour le gazole, l'objectif augmente également (de 8 à 8,4 %) mais le taux d'incorporation stagne, notamment en raison de difficultés d'approvisionnement et d'une forte hausse des prix des huiles végétales depuis 2021. Pour la première fois, un objectif est également fixé pour le biokérosène (1 %).

La consommation de carburéacteurs, qui avait chuté de 53,2 % en 2020 (soutes internationales comprises), après une forte augmentation les années précédentes (+ 13,1 % entre 2011 et 2019), rebondit faiblement en 2021 (+ 7,2 %) du fait de la levée tardive des restrictions en métropole et d'un maintien d'un niveau de trafic très bas pour les vols internationaux. En 2022, la consommation augmente de 62,3 %, tout en restant largement en dessous du niveau de 2019 (81,4 % du volume). Le trafic intérieur continue à augmenter fortement (+ 41 % en 2022), mais c'est surtout la reprise du trafic international (+ 133 %), le plus fortement impacté par la crise sanitaire, qui explique cette forte hausse de la consommation.

Les livraisons à destination des soutes maritimes internationales, principalement sous forme de fioul lourd, continuent leur reprise progressive (+ 10 % en 2021, + 4 % en 2022) après une baisse de 43 % en 2020.

La consommation d'électricité, majoritairement liée au mode ferré, s'élève à 10,8 TWh en 2022. Après une forte baisse en 2020 (- 17,3 %) due à la chute de 42 % du trafic de voyageurs dans les transports ferrés du fait de la crise sanitaire, elle rebondit et dépasse son niveau de 2019 (+ 14 % en 2021 et en 2022). La consommation des véhicules routiers à motorisation alternative (électriques et hybrides rechargeables) poursuit sa forte croissance (+ 30 % en 2020, + 87 % en 2021, + 78 % en 2022), pour atteindre 1,4 TWh. Avec 21,2 % des immatriculations en 2022, les voitures particulières électriques (hybrides rechargeables incluses) continuent leur croissance, passant de 1,4 % du parc en 2021 à 2,2 % en 2022 (*Bilan annuel des transports en 2022*, SDES).

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 méthaniers) continue sa progression (+ 17 % en 2022), notamment grâce au développement du parc de véhicules alimentés au gaz appartenant à des flottes captives (cf. 4.3). À un niveau de 3,7 TWh, elle représente 0,7 % de la consommation finale des transports.

5.5.3 CONSOMMATION, DÉPENSES ET TAXES

La dépense énergétique du secteur des transports s'élève en 2022 à 89 Md€ (*figure 5.5.3.1*). Comme la consommation finale, la facture énergétique des transports est dominée par les produits pétroliers (93 %), en particulier à destination du transport routier. Comme en 2021, elle croît plus rapidement que la consommation (+ 29,4 %, contre + 4,3 % pour la consommation) en raison d'une forte augmentation des prix, pour dépasser largement le niveau de 2019 (+ 19,2 %). Les remises carburant mises en place en 2022 pour faire face à la forte hausse des prix des carburants permettent d'alléger cette facture de 7,6 Md€. Les taxes énergétiques représentent 34 % de la dépense dans les transports en 2022, une part en forte baisse du fait de la hausse importante des prix de l'énergie.

Figure 5.5.3.1 : consommation finale énergétique des transports (hors soutes internationales) par énergie et dépense associée

	2018		2019		2020		2021		2022	
	En TWh	En M€ ₂₀₂₂	En TWh	En M€ ₂₀₂₂	En TWh	En M€ ₂₀₂₂	En TWh	En M€ ₂₀₂₂	En TWh	En M€ ₂₀₂₂
Produits pétroliers	476,2	71 551	475,2	70 963	400,9	51 159	449,7	64 130	467,3	82 682
Gaz naturel	2,0	69	1,9	79	2,2	80	3,2	146	3,7	309
Énergies renouvelables et déchets (biocarburants)	36,5	3 155	37,2	3 199	30,9	2 547	34,0	3 983	36,0	5 013
Électricité	10,1	566	10,1	573	8,3	575	9,5	696	10,8	1 193
Total	524,8	75 341	524,4	74 814	442,3	54 361	496,4	68 955	517,8	89 198

Source : SDES, *Bilan de l'énergie*