



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Chiffres clés des transports

Édition 2024

MARS 2024



STATISTIQUE
PUBLIQUE

sommaire

Chiffres clés des transports

Édition 2024

- 5 - Données clés
- 9 - Économie des transports
- 19 - Transport intérieur de marchandises
- 31 - Transport intérieur de voyageurs
- 41 - Externalités du transport
- 57 - Entreprises françaises de transport
- 71 - Emploi dans les transports
- 77 - Infrastructures et matériels de transport
- 91 - Annexes

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

L'arrondi de la somme n'est pas toujours égal à la somme des arrondis.

Publication disponible en HTML sur
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr



contributeurs



Rédacteurs du SDES
Pierre Amoros, Laurent Bouvry,
Carlo Colussi, Serge Lambrey

avant-propos



Les transports représentent 14 % des dépenses de consommation des ménages, contribuent pour 11 % au produit intérieur brut et constituent le premier poste d'émission de gaz à effet de serre de la France. Faire connaître à un large public les principales données utiles sur les transports est essentiel pour apprécier les enjeux de ce secteur et mesurer les principales évolutions à l'œuvre.

Tel est l'objectif de cette publication synthétique qui aborde les différentes facettes du transport : dépenses par acteur économique, activité du transport de voyageurs et du transport de marchandises, entreprises et emploi, infrastructures, externalités. Les données sont issues du *Bilan annuel des transports en 2022*, diffusé en novembre 2023.

— Béatrice Sédillot

CHEFFE DU SERVICE DES DONNÉES ET ÉTUDES STATISTIQUES (SDES)

Données clés



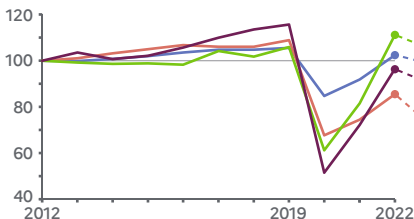


Transport intérieur de voyageurs

999,7 milliards
de voyageurs-kilomètres

Correspond au transport d'un voyageur sur 1 km

Indice base 100 en 2012



Véhicules particuliers



82 %

Transports ferrés



12 %

Autocars, autobus et tramways



5 %

Transport aérien



1 %

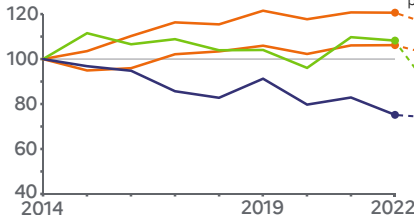


Transport intérieur de marchandises

338 milliards
de tonnes-kilomètres

Correspond au transport d'une tonne sur 1 km

Indice base 100 en 2014



Poids lourds

pavillon français



50 %

Poids lourds

pavillon étranger



38 %



Ferroviaire

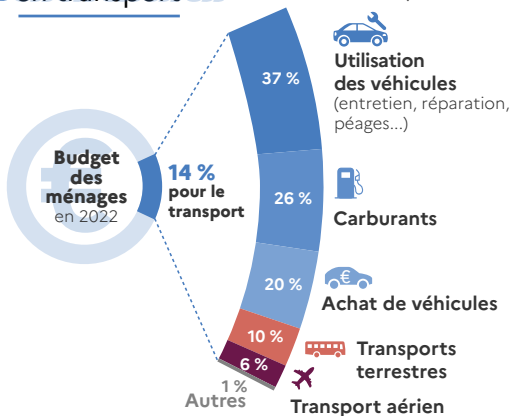
10 %



Fluvial

2 %

€ Dépenses des ménages en transport 187,2 milliards d'euros (hors assurance)



€ Recettes et dépenses publiques liées au transport

54,0 milliards d'euros



57 % 43 %

Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques
Autres taxes

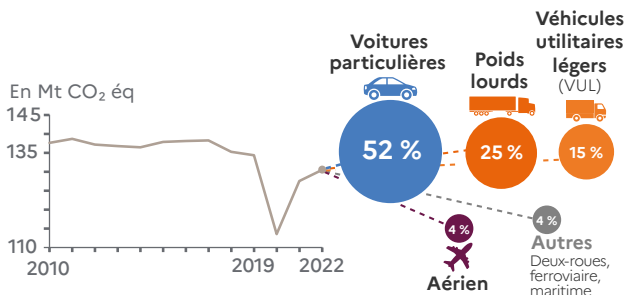
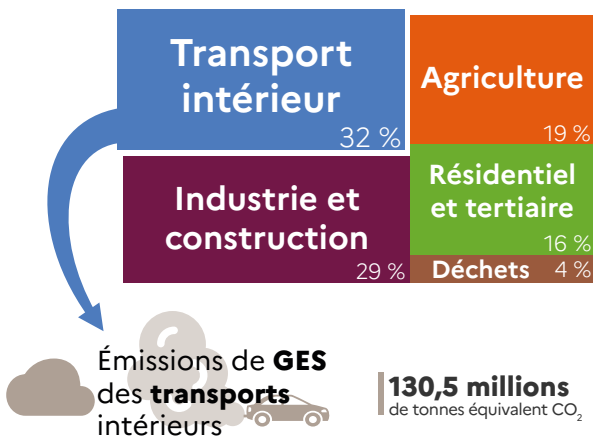
57,9 milliards d'euros



61 % 39 %

Fonctionnement Investissements

Émissions de gaz à effet de serre (GES)



partie 1

Économie des transports

— Dans un contexte de reprise de l'activité et de forte hausse des prix, la dépense totale de transport s'élève à 539,9 milliards d'euros en 2022, en hausse de 18,3 % par rapport à 2021, et dépasse de 20,4 % son niveau d'avant la crise sanitaire.

Les dépenses des ménages en transport individuel, soit 82,6 % des dépenses totales en transport des ménages, progressent de 10,1 % en 2022 ; leurs dépenses en transport collectif s'accroissent en valeur de 60,3 % mais demeurent, en volume, en deçà de leur niveau de 2019.

Les échanges de services de transport affichent un solde excédentaire pour la deuxième année consécutive (+ 8,0 milliards d'euros en 2022).

Les dépenses des administrations publiques s'élèvent à 57,9 milliards d'euros en 2022 (+ 1,8 %).



Compte satellite des transports

ÉVOLUTION DES DÉPENSES DE TRANSPORT PAR SECTEUR INSTITUTIONNEL FINANCEUR (EN VALEUR)

En milliards d'euros courants

	2011	2019	2021 (sd)	2022 (p)
Dépense totale de transport (DTT)	381,4	448,4	456,3	539,9
Dépense courante de transport (DCT)	329,9	383,5	390,7	463,0
Ménages	167,1	183,1	169,1	194,2
Entreprises (hors secteur des transports)	105,0	129,0	149,0	182,4
APU*	29,0	31,5	33,7	35,9
Reste du monde	28,7	39,9	38,8	50,6
Dépense d'investissement de transport (DIT)	51,6	64,9	65,6	76,9
Entreprises de transport	15,9	19,5	19,1	26,1
Entreprises (hors secteur des transports)	17,4	21,9	23,0	26,8
APU*	18,3	23,5	23,5	23,9

* APU = administrations publiques.

(sd) = semi-définitif ; (p) = provisoire.

Source : SDES, Compte satellite des transports

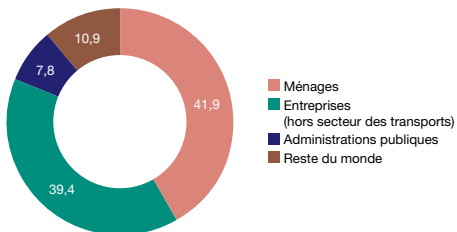
La dépense totale de transport s'élève à 539,9 milliards d'euros en 2022, en hausse de 18,3 % en valeur par rapport à l'année précédente, et dépasse ainsi largement son niveau d'avant la crise sanitaire (+ 20,4 % par rapport à 2019).

En valeur, la dépense courante totale de transport (DCT) représente 85,8 % de la dépense totale de transport (DTT), et la dépense d'investissement totale (DIT) 14,2 %.

Quatre secteurs institutionnels financent la dépense courante de transport (les ménages, les entreprises hors secteur des transports, le reste du monde et les administrations publiques), tandis que la dépense d'investissement se répartit entre les entreprises hors secteur des transports, les entreprises de transport et les administrations publiques. Les ménages demeurent les plus gros contributeurs à la dépense courante de transport (41,9 % en 2022) quoique cette part diminue depuis plus de dix ans (elle dépassait 50 % en 2011). La part des administrations publiques dans la dépense d'investissement fléchit en 2022 (31,1 %, après 35,8 % en 2021) tandis que celle des entreprises de transport s'accroît (34 %, après 29,2 % en 2021).

DÉPENSE COURANTE DE TRANSPORT PAR SECTEUR INSTITUTIONNEL EN 2022

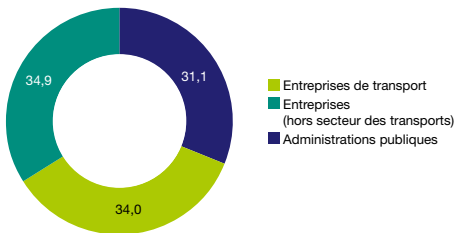
En %



Source : SDES, *Compte satellite des transports*

DÉPENSE D'INVESTISSEMENT DE TRANSPORT PAR SECTEUR INSTITUTIONNEL EN 2022

En %

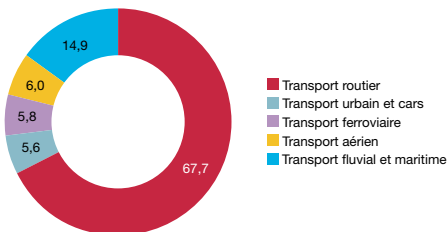


Source : SDES, *Compte satellite des transports*

Les importations affichent la croissance la plus forte en 2022 en matière de dépense courante de transport (+ 30,2 %), tandis que les dépenses d'investissement de transport augmentent le plus pour les entreprises de transport (+ 36,6 %).

DÉPENSE TOTALE DE TRANSPORT PAR MODE EN 2022

En %



Source : SDES, Compte satellite des transports

Toujours largement dominant, le transport routier représente à lui seul plus des deux tiers de la dépense totale en transport (67,7 % en 2022). Sa part diminue néanmoins : elle était de 71,4 % en 2021 et 74,6 % en 2020. En six ans, la part du transport fluvial et maritime a presque triplé (5,4 % en 2016, 12,4 % en 2021 et 14,9 % en 2022), du fait notamment d'une forte croissance de la dépense totale en transport maritime en 2021 (+ 70,8 %) et en 2022 (+ 41,7 %). La part du transport aérien, qui avait chuté avec la crise sanitaire, se rapproche de son niveau d'avant-crise (6,0 % en 2022, contre 7,0 % en 2019).

Dépenses de transport des ménages

ÉVOLUTION DES DÉPENSES DE TRANSPORT DES MÉNAGES (EN VALEUR)

En milliards d'euros courants

	2011	2019	2021 (sd)	2022 (p)
Ensemble des dépenses de consommation des ménages	1 090,7	1 256,7	1 263,0	1 352,4
Déplacements individuels (hors assurance)	129,1	146,7	140,5	154,6
Achat de véhicules	41,6	44,3	36,6	36,7
Utilisation de véhicules hors carburants	48,4	61,7	65,1	69,1
Carburants et lubrifiants	39,0	40,8	38,8	48,8
Assurance automobile	6,6	8,4	9,4	9,5
Déplacements en transport collectif	25,0	31,8	20,3	32,6
Dépenses totales de transport (y.c. assurance)	160,7	187,0	170,2	196,7
<i>Poids des dépenses de transport dans la consommation totale des ménages (%)</i>	<i>14,7</i>	<i>14,9</i>	<i>13,5</i>	<i>14,5</i>

(sd) = semi-définitif ; (p) = provisoire.

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2014, calculs SDES

Avec 196,7 milliards d'euros en 2022, les dépenses de transport (y compris assurance) représentent 14,5 % des dépenses de consommation des ménages, une part relativement stable depuis une vingtaine d'années, hormis le creux occasionné par les restrictions de déplacement liées à la crise sanitaire en 2020 et 2021. Avec une croissance de 15,6 % en 2022, les dépenses de transport des ménages (y compris assurance) dépassent leur niveau d'avant-crise (+ 5,2 %).

Les dépenses des ménages en transport individuel (hors assurance), qui représentent 82,6 % des dépenses totales en transport (hors assurance), augmentent de 10,1 % en 2022. Leurs dépenses en transport collectif (achats de services de transport), progressent en valeur de 60,3 % en 2022 mais, en volume, elles demeurent 15,5 % en deçà de leur niveau de 2019.

Production de transport

ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION DE LA BRANCHE TRANSPORTS AU PRIX DE BASE* PAR FONCTION (EN VALEUR)

En milliards d'euros courants

	2011	2019	2021 (sd)	2022 (p)
Transport de voyageurs	47,0	57,7	45,8	65,7
Transport de marchandises	65,7	79,2	99,9	122,0
Autres services de transport	55,7	74,8	83,3	93,8
Activités de poste et de courrier	12,7	12,4	13,1	12,6
Ensemble des transports	181,1	224,2	242,1	294,1

* Production au prix de base : production hors impôts sur les produits (taxe d'aéroport...), y compris, le cas échéant, subventions sur les produits (principalement services de transports ferroviaires et urbains).
(sd) = semi-définitif ; (p) = provisoire.

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2014

Avec une production de 294,1 milliards d'euros en 2022, la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) contribue pour 10,6 % au produit intérieur brut (PIB) français. La production de la branche transports augmente de 21,5 % en valeur : les volumes augmentent de 9,3 % (dépassant de 2,6 % leur niveau d'avant la crise sanitaire) tandis que la hausse des prix accélère (+ 11,2 % en 2022, après + 8,1 % en 2021).

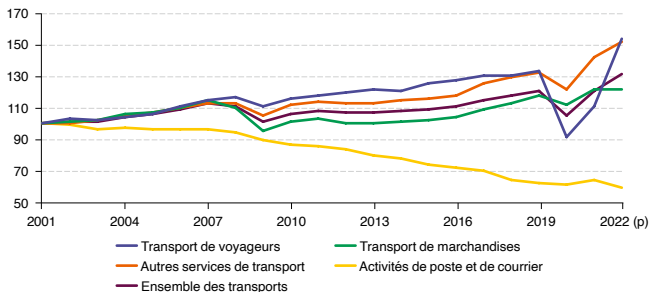
La production de transport de voyageurs progresse de 43,6 % en valeur et de 39,5 % en volume en 2022 et dépasse son niveau d'avant-crise en volume (+ 15,3 % par rapport à 2019). En 2022, elle représente 22,3 % de la production de la branche en valeur, soit quelques points en dessous de son niveau de 2019 (25,8 %).

La progression de la production de transport de marchandises en valeur (+ 22,1 % en 2022) est entièrement imputable à la hausse des prix car cette production reste stable en volume (- 0,1 %). La part en valeur de la production de transport de marchandises dans la production de l'ensemble de la branche transports s'établit à 41,5 % en 2022, soit un niveau proche de celui de 2021 (41,3 %) et supérieur de 5 points aux niveaux d'avant-crise.

La production des activités de poste et de courrier reprend la tendance baissière entamée en 2008 (- 8,3 % en volume en 2022) après le rebond exceptionnel de 2021 (+ 6,4 %).

ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION DE SERVICES DE TRANSPORT (EN VOLUME)

En indice base 100 en 2001

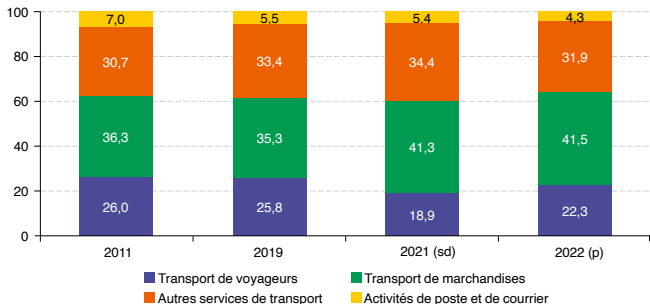


(p) = provisoire.

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2014

PRODUCTION DE TRANSPORT (EN VALEUR)

En %



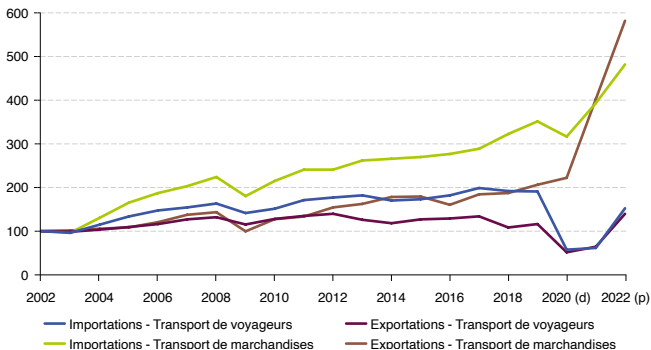
(sd) = semi-définitif ; (p) = provisoire.

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2014

Échanges extérieurs de transport

ÉVOLUTION DES ÉCHANGES FAB-FAB* DE SERVICES DE TRANSPORT

En indice base 100 en 2002



* Le prix FAB est le prix d'un bien à la frontière du pays exportateur ou prix d'un service fourni à un non-résident. Il comprend la valeur des biens ou des services au prix de base, des services de transport et de distribution jusqu'à la frontière, les impôts moins les subventions.

(d) = définitif ; (p) = provisoire.

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2014

Les importations de services de transport s'élèvent en 2022 à 64,1 milliards d'euros et les exportations à 72,1 milliards d'euros. Les échanges de services de transport aérien sont particulièrement dynamiques (+ 100,1 % pour les exportations et + 79,7 % pour les importations).

Les échanges de services de transport de voyageurs accentuent en 2022 leur reprise de l'année précédente (+ 151,1 % par rapport à 2021 pour les importations, + 120,0 % pour les exportations). Les exportations de transport de marchandises poursuivent leur croissance (+ 44,6 %), tirées à la hausse par les exportations en transports maritimes (+ 43,5 %).

Dépenses et recettes publiques liées aux transports

ÉVOLUTION DES DÉPENSES EN TRANSPORT DES ADMINISTRATIONS CENTRALES ET LOCALES

En milliards d'euros courants

	2011	2019	2021 (sd)	2022 (p)	Part en 2022 (en %)
Dépenses de fonctionnement	28,7	33,6	34,1	35,1	60,7
Dépenses d'investissement	15,0	18,0	22,7	22,8	39,3
Total des dépenses des administrations	43,7	51,6	56,8	57,9	100,0

Source : DGFIP, calculs SDES

En 2022, le financement du transport par les administrations publiques centrales et locales est de 57,9 milliards d'euros (total consolidé, hors transferts entre APU et hors charges de retraite). Ces dépenses (en valeur) augmentent de 1,8 % par rapport à 2021 : la hausse est de 2,9 % pour les dépenses de fonctionnement et de 0,2 % pour les dépenses d'investissement.

ÉVOLUTION DES PRINCIPALES RECETTES PUBLIQUES LIÉES AUX TRANSPORTS*

En milliards d'euros courants

	2011	2019	2021 (sd)	2022 (p)
Route (hors TICPE)	5,7	7,3	7,3	7,4
Taxes sur les carburants	24,9	32,4	31,6	32,0
dont TICPE (TIPP avant 2010) ¹	23,9	31,4	30,3	30,5
Ferroviaire	0,2	0,8	0,2	0,6
Voies navigables	0,2	0,2	0,2	0,2
Aérien	3,0	3,8	1,6	3,1
Versement mobilité	6,5	9,4	9,8	10,7
Total	40,5	53,8	50,6	54,0

* 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...).

¹ Recettes nettes, y compris recettes de la taxe intérieure sur la consommation de gaz naturel. À partir de 2010, la TIPP devient la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques).

Sources : calculs SDES, d'après Insee, Comptes nationaux - base 2014 ; Cerema ; DGAC ; Île-de-France Mobilités ; VNF ; DGFIP

En 2022, les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élèvent à 54,0 milliards d'euros. Après une forte baisse sous l'effet de la crise sanitaire en 2020 (- 6,4 %) et une stabilisation en 2021 (+ 0,4 %), elles repartent à la hausse en 2022 (+ 6,8 %).

La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) représente à elle seule 57 % des recettes des administrations publiques liées au transport. Avec 30,5 milliards d'euros en 2022 (+ 0,8 % par rapport à 2021), elle est proche de son niveau de 2019 (- 2,8 % par rapport à 2019).

Avec 10,7 milliards d'euros en 2022, le versement mobilité est la deuxième recette publique liée aux transports. Il en représente près de 20 %, une part en croissance depuis deux décennies.

partie 2

Transport intérieur de marchandises

— Avec 338 milliards de tonnes-kilomètres en 2022, le transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, hors véhicules utilitaires légers, y compris transit) est quasi stable (- 0,3 %) après la reprise de 2021 (+ 4,3 %). Dans le transport routier par poids lourds, principal poste des transports terrestres, l'activité est également stable. En revanche, elle se replie dans les transports ferroviaire (- 1,4 %) et fluvial (- 9,3 %).

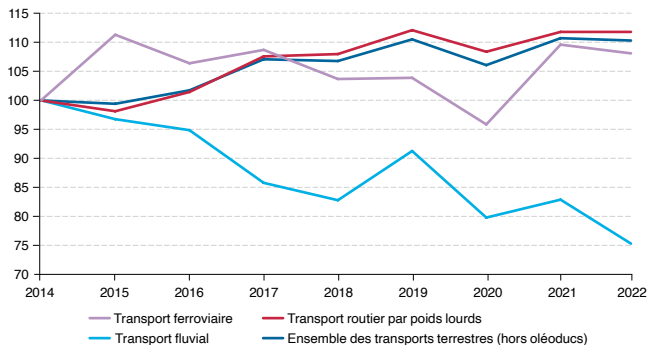
Les parts modales du transport intérieur de fret de 2022 sont proches de celles de 2021 : 87,6 % du fret est transporté par poids lourds, 10,4 % par train et 2,0 % par voie fluviale.



Transport terrestre de marchandises

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR TERRESTRE DE MARCHANDISES

En indice base 100 en 2014

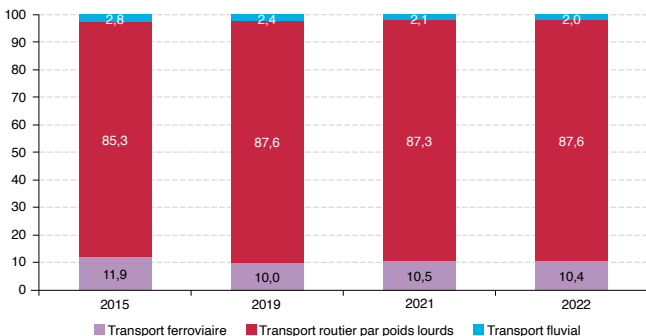


Sources : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires ; SDES, enquête TRM ; Eurostat, TRM-EU ; VNF

Avec 338,0 milliards de tonnes-kilomètres, le transport intérieur terrestre de marchandises (hors oléoducs, hors VUL, y compris transit) évolue peu en 2022 (- 0,3 %, après + 4,3 % en 2021). L'activité du transport intérieur routier de marchandises par poids lourds demeure stable après le rétablissement de 2021 et s'établit à 296,2 milliards de tonnes-kilomètres en 2022. Le transport ferroviaire de marchandises, avec 35,3 milliards de tonnes-kilomètres, se replie de 1,4 % après le net rebond de 2021 (+ 14,3 %). Le transport fluvial de marchandises, avec 6,6 milliards de tonnes-kilomètres transportées, se contracte plus fortement (- 9,3 %) après la hausse de 2021 (+ 4,0 %).

PARTS MODALES DU TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES (HORS OLÉODUCS)

En % des tonnes-kilomètres



Sources : SDES ; Eurostat ; VNF

En 2022, le transport routier par poids lourds représente 87,6 % du transport terrestre de marchandises hors oléoducs. Sa part est quasi identique à celle de 2021 (87,3 %). La part modale du transport ferroviaire de fret se stabilise à 10,4 % en 2022, après une baisse quasi continue depuis 2015 où elle s'établissait à 11,9 %. La part modale du transport fluvial oscille autour de 2 %.

Transport routier de marchandises

ÉVOLUTION DU TRANSPORT ROUTIER INTÉRIEUR DE MARCHANDISES PAR POIDS LOURDS

En milliards de tonnes-kilomètres

	2015	2019	2021	2022
Pavillon français¹	150,5	168,0	168,1	168,4
National	142,4	161,4	161,4	161,0
<i>Compte propre</i>	20,8	21,0	20,5	20,3
<i>Compte d'autrui</i>	121,6	140,4	140,9	140,7
International et transit	8,0	6,5	6,7	7,4
Pavillon étranger²	109,7	128,8	128,0	127,8
Transport routier intérieur	260,2	296,8	296,2	296,2

¹ Camions de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) et tracteurs routiers de 5 tonnes de poids total roulant autorisé (PTRA) ou plus.

² Hors Royaume-Uni en 2021 et 2022.

Sources : SDES, enquête TRM ; Eurostat, TRM-EU

Avec 296,2 milliards de tonnes-kilomètres, l'activité du transport routier de marchandises par poids lourds sur le territoire de la France métropolitaine est stable en 2022. Elle avait augmenté de 3,2 % en 2021 après le recul de 3,3 % en 2020, dans le contexte de la crise sanitaire.

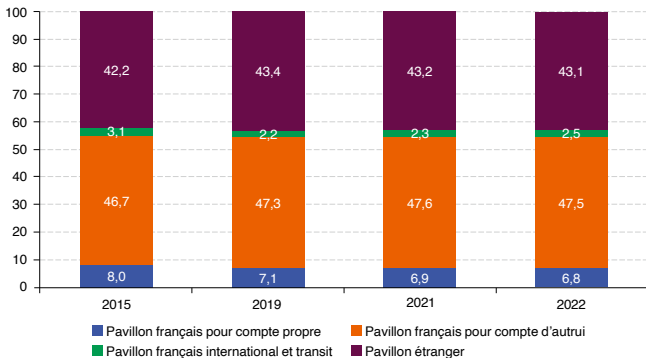
L'activité du pavillon français évolue très peu en 2022 (+ 0,1 %). Le transport national, avec 161,0 milliards de tonnes-kilomètres en 2022, représente plus de 95 % de son activité intérieure. En 2022, il est en très légère baisse (- 0,2 % par rapport à 2021) tandis que le transport international (y compris le transit) augmente de 9,2 %.

L'activité de transport routier de marchandises est estimée à partir d'une enquête statistique nationale menée dans chaque pays de l'Union européenne. Sa déclinaison française ou « enquête TRM » est une enquête par sondage auprès d'un échantillon de véhicules ; les questionnaires sont envoyés aux entreprises utilisatrices de ces véhicules.

Le champ de l'enquête TRM est composé des poids lourds de moins de 15 ans, qui sont soit des camions de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC), soit des tracteurs routiers de 5 tonnes de poids total roulant autorisé (PTRA) ou plus.

PART DES PAVILLONS FRANÇAIS ET ÉTRANGER

En %



Sources : SDES, enquête TRM ; Eurostat, TRM-EU

En 2022, 54,3 % du transport routier intérieur par poids lourds est effectué lors de trajets nationaux : 47,5 % est effectué pour compte d'autrui (140,7 milliards de tonnes-kilomètres) et 6,8 % pour compte propre (20,3 milliards de tonnes-kilomètres). L'usage de véhicules loués temporairement poursuit sa hausse au sein du pavillon français : leur part dans l'activité du pavillon français est passée de 8,3 % en 2019 à 11,3 % en 2022.

En 2022, la part du pavillon étranger au sein de l'activité de transport routier intérieur de marchandises varie peu (43,1 %, après 43,2 % en 2021). L'activité internationale du pavillon français, pour la partie des trajets effectuée en France, contribue de façon bien plus limitée au transport routier intérieur, à hauteur d'environ 2,5 % en 2022.

Transport ferroviaire de marchandises

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres

	2015	2019	2021	2022
National	21,5	19,9	21,3	20,9
International entrant	4,5	4,3	4,8	4,6
International sortant	5,8	5,3	5,5	5,6
Transit	4,6	4,4	4,2	4,2
Total	36,3	33,9	35,8	35,3

Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

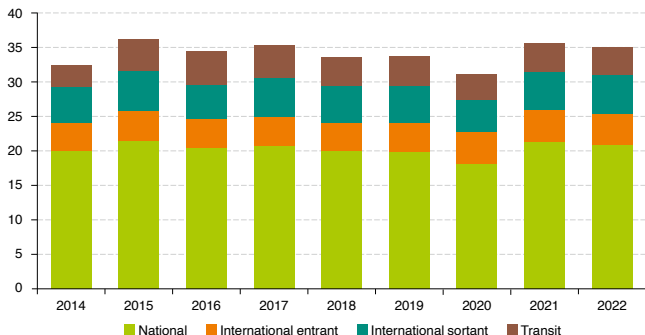
Le transport intérieur ferroviaire de marchandises, qui représente 35,3 milliards de tonnes-kilomètres en 2022, fléchit de 1,4 % par rapport à l'année 2021, notamment en raison des mouvements sociaux de décembre 2022.

Avec 20,9 milliards de tonnes-kilomètres en 2022, le transport national diminue de 1,6 %, et sa part dans le trafic intérieur est quasi stable à 59,4 %.

En tonnes-kilomètres, le transport international entrant et le transit diminuent (respectivement - 3,6 % et - 1,7 %) tandis que le transport international sortant est le seul segment en hausse (+ 1,7 %).

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres



Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Sur cinq ans, le transport ferroviaire de marchandises sur le territoire français est quasi stable (- 0,1 % par an en moyenne), comme le transport national et l'international sortant (+ 0,1 % par an). Sur la même période, l'international entrant s'accroît (+ 1,3 % par an) alors que le transit baisse (- 2,7 % par an). Les tonnages transportés diminuent de 1,7 % en moyenne annuelle sur cinq ans mais les distances parcourues s'allongent, ce qui explique la quasi-stabilité du trafic en tonnes-kilomètres.

Le transport combiné (transport par chemin de fer ou par voie d'eau des marchandises acheminées par camion pour les premiers et/ou les derniers kilomètres) poursuit la dynamique amorcée en 2018 : avec la forte croissance du transport en conteneurs et caisses mobiles (+ 9,6 % en moyenne annuelle sur cinq ans), la part du transport combiné dans le transport ferroviaire passe de 27,4 % en 2017 à 40,5 % en 2022.

Transport fluvial de marchandises

ÉVOLUTION DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres

	2015	2019	2021	2022
National	4,8	4,8	4,7	4,1
International	2,8	2,7	2,3	2,2
<i>dont entrant</i>	1,3	1,2	1,0	1,0
<i>dont sortant</i>	1,5	1,5	1,3	1,2
Transit	0,9	0,5	0,3	0,3
Total	8,5	8,0	7,3	6,6

Champ : y compris transit et fluvio-maritime.

Source : VNF

Avec 6,6 milliards de tonnes-kilomètres en 2022, le transport fluvial de marchandises diminue fortement (- 9,3 % en 2022, après + 4,0 % en 2021), et particulièrement dans sa dimension nationale où la baisse est de 12,4 %. Il s'établit ainsi à un niveau inférieur à celui de 2020 (7,0 milliards de tonnes-kilomètres), fortement impacté par la crise sanitaire. Cette diminution en 2022 est due principalement à un recul du transport de minerais, tourbes et autres produits d'extraction et à une baisse du trafic des matériaux de construction. En outre, le bas niveau des eaux affecte le trafic sur quelques fleuves, notamment le Rhin et la Moselle. Le transport international se contracte également, mais dans une moindre mesure (- 2,5 %).

ÉVOLUTION DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres



Champ : y compris fluvio-maritime, transit depuis 2011.

Source : VNF

Sur les cinq dernières années, le transport fluvial baisse de 2,6 % par an en moyenne. Sur la même période, le transport fluvial national est stable (+ 0,1 % en moyenne par an) tandis que le transport international baisse de 4,6 % par an en moyenne.

Transport maritime de marchandises

ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ DES PORTS FRANÇAIS (ENTRÉES ET SORTIES)

En millions de tonnes

	2015	2019	2021	2022
Grands ports maritimes de métropole (GPM) et Calais	304,6	312,2	279,5	294,5
Autres ports métropolitains	33,4	34,6	31,6	33,2
Ports d'outre-mer	12,2	13,2	16,5	13,4
Ensemble des ports	350,1	360,0	327,6	341,2

Champ : France entière.

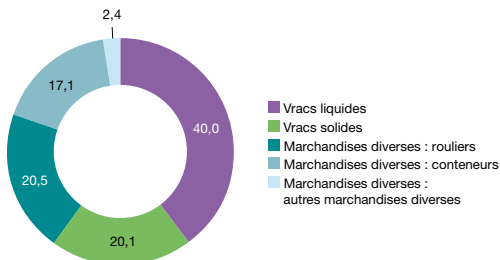
Source : SDES

En 2022, le transport maritime de marchandises transitant par les ports français augmente de nouveau (+ 5 %, après + 4,3 % en 2021), porté par des trafics énergétiques en hausse. Toutefois, avec 341,2 millions de tonnes échangées en 2022 contre 360,0 millions en 2019, il reste inférieur de 5,2 % à son niveau d'avant la crise sanitaire.

Deux facteurs ont joué un rôle essentiel dans la croissance du trafic maritime français en 2022 : la hausse des trafics de gaz naturel liquéfié (GNL) (+ 65,4 %) du fait de la maritimisation des importations de gaz naturel à la suite des sanctions économiques prononcées par l'Union européenne contre la Russie, d'une part ; l'augmentation des trafics de pétrole brut (+ 21,9 %), en partie imputable au redémarrage de la raffinerie de Donges en 2022, d'autre part.

ACTIVITÉ DES PORTS FRANÇAIS PAR TYPE DE CONDITIONNEMENT EN 2022

En %



Champ : France entière.

Source : SDES

En 2022, avec 136,4 millions de tonnes transportées, la filière des vracs liquides, très largement constituée d'hydrocarbures, est la seule filière en croissance (+ 17 %). Cette hausse est induite par celle du trafic de GNL (+ 65,4 %) destinée à compenser les volumes importés de Russie par gazoduc avant le conflit en Ukraine.

Le trafic des vracs solides représente 68,4 millions de tonnes transportées en 2022, en repli de 4,3 % par rapport à l'année précédente. Cette baisse s'explique en grande partie par des difficultés économiques dans le secteur de la sidérurgie qui se traduisent par une réduction des quantités de minerais échangées.

Le trafic des rouliers transitant par les ports français baisse de 0,9 % et s'établit à 69,9 millions de tonnes en 2022, soit un recul de 13,3 % par rapport à 2019.

Transport aérien de marchandises

ÉVOLUTION DU FRET AÉRIEN AU DÉPART ET À L'ARRIVÉE DES AÉROPORTS FRANÇAIS

En milliers de tonnes

	2015	2019	2021	2022
Intérieur	162,1	158,1	155,0	127,6
Métropole - métropole	88,8	84,3	83,0	65,8
<i>Radiales¹</i>	56,1	50,9	53,8	37,7
<i>Transversales²</i>	32,7	33,4	29,2	28,1
Outre-mer ³	73,3	73,8	72,0	61,8
International (France entière - pays étrangers)	2 044,2	2 085,9	2 094,4	2 009,0
Trafic total	2 206,3	2 244,1	2 249,3	2 136,6

¹ Paris - province.

² Province - province.

³ Métropole - outre-mer + Outre-mer - outre-mer.

Source : DGAC

En 2022, le fret aérien représente 2,1 millions de tonnes de marchandises (hors poste et courrier) passant par les aéroports français (en comptabilisant une seule fois les tonnes transportées à l'intérieur de la France). Il concerne essentiellement le transport international de marchandises qui pèse pour 94 % du total du fret aérien.

Avec 127 600 tonnes de marchandises transportées en 2022, le transport intérieur chute de 17,6 % après une hausse en 2021 (+ 16,0 %), devenant inférieur de 4,4 % à son niveau de 2020, année marquée par la crise sanitaire. Les tonnages transportés à l'international se contractent également (- 4,1 % par rapport à 2021).

En 2022, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle concentre 80 % du trafic total de fret aérien.

partie 3

Transport intérieur de voyageurs

— Avec 999,7 milliards de voyageurs-kilomètres en 2022, le transport intérieur de voyageurs poursuit sa reprise (+ 14,4 % en un an) et se rapproche de son niveau d'avant-crise (- 3,4 % par rapport à 2019). Tous les modes de transport connaissent une forte hausse de leur activité en 2022 : en un an, le transport individuel en véhicules particuliers, mesuré en voyageurs-kilomètres, augmente de 11,5 %, le transport routier de 14,8 %, le transport collectif urbain de 23,7 %, et le transport intérieur aérien de 33,9 %. Pour chacun de ces modes, l'activité reste en deçà de son niveau de 2019. Seul le transport ferroviaire de voyageurs, avec une croissance de 37,1 % en un an, dépasse de 6,6 % son niveau d'avant-crise.



Transport intérieur de voyageurs

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2012	2019	2021	2022 (p)
Transport individuel en véhicules particuliers¹	800,8	845,4	735,8	820,5
Transports collectifs	176,0	189,5	138,2	179,2
Autocars, autobus, tramways	56,0	61,0	41,7	47,9
Transports ferrés ²	106,0	112,3	86,4	117,9
Transports aériens ³	14,0	16,2	10,1	13,5
Ensemble du transport intérieur de voyageurs	976,8	1 034,9	874,0	999,7

(p) = provisoire.

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.

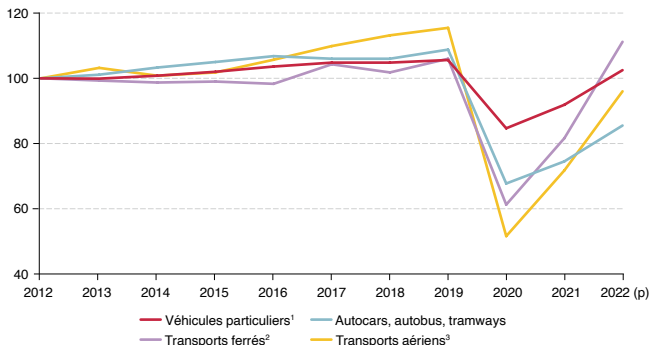
Sources : SDES, d'après le Bilan de la circulation ; ART ; SNCF ; Île-de-France Mobilités-Omnil ; enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2022) ; UTP ; DGAC

En 2022, le transport intérieur de voyageurs croît de 14,4 % et s'établit à 999,7 milliards de voyageurs-kilomètres, sans pour autant revenir au niveau d'avant-crise (- 3,4 % par rapport à 2019).

Avec 820,5 milliards de voyageurs-kilomètres, le transport individuel en véhicules particuliers reste le mode de transport de voyageurs dominant (82,1 %).

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE

En indice base 100 en 2012



(p) = provisoire.

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

² Trains, RER et métros.

³ Vols intérieurs à la métropole uniquement.

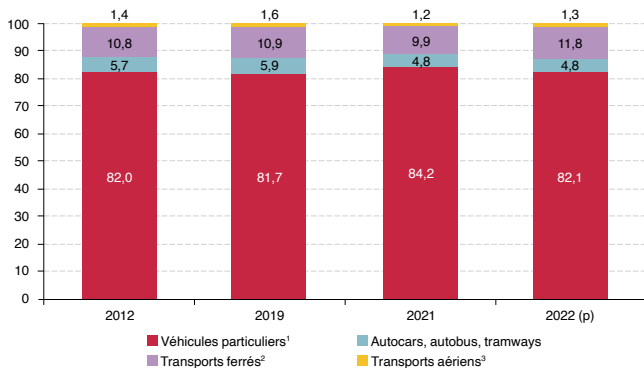
Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, d'après le Bilan de la circulation ; ART ; SNCF ; Île-de-France Mobilités-Omnil ; enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2022) ; UTP ; DGAC

En 2022, pour tous les modes de transport de voyageurs, l'activité poursuit la reprise engagée l'année précédente ; elle n'atteint cependant pas son niveau d'avant la crise sanitaire, sauf pour les transports ferrés. Ainsi, le transport aérien, le plus impacté par la crise, voit son activité augmenter de 33,9 %, sans pour autant retrouver son niveau de 2019 (- 16,9 %). De même, la dynamique de reprise des transports collectifs routiers ne les porte encore qu'aux quatre cinquièmes de leur activité de 2019. Avec une croissance de 11,5 % en 2022, l'activité des transports individuels en véhicules particuliers se rapproche, quant à elle, de son niveau de 2019 (- 2,9 %). Et pour les transports ferrés (trains, RER et métros), l'activité dépasse de 4,9 % son niveau d'avant-crise.

TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE

En %



(p) = provisoire.

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 ; SNCF ; Île-de-France Mobilités-Omnil ; enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2022) ; UTP ; DGAC

Alors qu'elles étaient relativement stables entre 2012 et 2019, les parts des différents modes de transport de voyageurs – calculées par rapport aux voyageurs-kilomètres effectués – ont varié significativement en 2020 et 2021. Ces modes retrouvent en 2022 une répartition proche de celle de 2019. Le transport intérieur de voyageurs est toujours largement dominé par le transport individuel en véhicules particuliers dont la part s'établit à 82,1 %. Par rapport à 2019, la part des transports ferrés progresse de 0,9 point, principalement au détriment des transports collectifs routiers, et s'établit à 11,8 % des voyageurs-kilomètres effectués en 2022. La part du transport aérien dans le transport intérieur de voyageurs reste marginale, à 1,3 %.

Transport routier de voyageurs

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INDIVIDUEL DE VOYAGEURS

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2012	2019	2021	2022 (p)
Voitures particulières françaises (VP)	714,7	750,1	662,5	728,0
Véhicules légers étrangers (VP et VUL ¹)	75,0	83,9	63,4	81,4
Deux-roues motorisés	11,1	11,3	9,8	11,1
Ensemble du transport individuel (véhicules particuliers)	800,8	845,4	735,8	820,5

(p) = provisoire.

¹ VUL = véhicule utilitaire léger.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation

Le transport individuel de voyageurs poursuit le rebond amorcé en 2021 après le creux historique de la crise sanitaire : le nombre de voyageurs-kilomètres réalisés en véhicules particuliers (y compris étrangers) s'établit à 820,5 milliards en 2022. Il est en hausse (+ 11,5 % par rapport à 2021) et se rapproche de son niveau d'avant-pandémie (- 2,9 % par rapport à 2019).

ÉVOLUTION DU TRANSPORT COLLECTIF ROUTIER DE VOYAGEURS

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2012	2019	2021	2022 (p)
Autocars	43,8	45,7	29,7	34,5
Transport interurbain régulier librement organisé (autocars « Macron »)	-	2,9	1,2	2,2
Transport occasionnel en autocars étrangers	6,7	6,8	2,0	2,2
Autres autocars	37,1	36,1	26,5	30,0
Autobus et tramways	12,2	15,2	12,1	13,4
Île-de-France, autobus et tramways RATP	3,1	3,7	2,8	3,0
Île-de-France, urbain et interurbain (hors RATP) ¹	1,9	3,1	2,6	2,8
Autobus et tramways hors Île-de-France	7,2	8,4	6,7	7,7
Ensemble du transport collectif routier	56,0	61,0	41,7	47,9

(p) = provisoire.

¹ Y compris noctiliens SNCF depuis 2015.

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, d'après Île-de-France Mobilités-Omnil ; enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Cerema, CGDD, DGITM, Gart, UTP) (estimations SDES pour 2022) ; UTP

Avec 47,9 milliards de voyageurs-kilomètres en 2022, les transports collectifs routiers (autobus, autocars et tramways) augmentent de 14,8 % par rapport à 2021 mais leur niveau d'activité est bien inférieur à celui d'avant la crise (- 21,4 % par rapport à 2019). Les autobus et tramways suivent la même évolution (+ 11,5 % de voyageurs-kilomètres en 2022 mais - 11,8 % par rapport à 2019). Le transport en autocars progresse de 16,1 % par rapport à 2021 et le transport interurbain régulier librement organisé (autocars « Macron ») rebondit de 85,5 %, mais l'activité de ces deux modes de transport collectif reste loin de son niveau de 2019 (respectivement - 24,6 % et - 22,8 %).

Transport collectif urbain de voyageurs

ÉVOLUTION DU TRAFIC DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS (TCU)

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2012	2019	2021	2022 (p)
Ensemble Île-de-France	30,6	34,1	23,7	30,1
Trains et RER ¹	18,0	19,5	13,1	17,3
Métros	7,7	7,8	5,3	7,0
Tramways ²	0,4	1,0	0,7	0,9
Bus	4,6	5,9	4,6	4,9
Ensemble hors Île-de-France³	9,7	11,0	8,6	9,8
Métros ³	2,4	2,6	1,9	2,2
Tramways et bus ³	7,2	8,4	6,7	7,7
Ensemble TCU	40,3	45,1	32,3	40,0

(p) = provisoire.

¹ Y compris le RER exploité par la RATP et la ligne T4 du tramway.

² Données comprenant depuis 2014 les 8 lignes de tramway de la RATP (T1, T2, T3a, T3b, T5, T6, T7 et T8).

³ Le niveau de 2022 est estimé par le SDES à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP.

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, d'après Île-de-France Mobilités (Omnif, RATP, SNCF) ; enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2022) ; UTP

Avec 40,0 milliards de voyageurs-kilomètres réalisés en 2022, les transports collectifs urbains progressent de 23,7 % par rapport à 2021 mais ne retrouvent pas leur niveau d'avant-crise (- 11,4 % par rapport à 2019). Cet écart, qui affecte de la même façon les bus et tramways (voir page précédente), est peut-être à rapprocher de la diffusion du télétravail, du côté de la demande de transport, mais également de la pénurie de conducteurs, du côté de l'offre de transport.

Plus affectés par la crise sanitaire, les réseaux d'Île-de-France connaissent une reprise plus marquée en 2022 (+ 26,8 %) qu'en province (+ 14,9 %).

Transport ferroviaire de voyageurs

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE TRANSPORT FERROVIAIRE

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2012	2019	2021	2022 (p)
Trains aptes à la grande vitesse (TAGV) ¹	55,2	61,9	48,6	68,5
Trains interurbains (dont TET) ^{1, 2}	8,7	5,3	3,1	3,8
Trains sous convention des conseils régionaux (dont TER) ³	14,0	15,3	14,4	19,1
Ensemble hors trains et RER d'Île-de-France	77,9	82,4	66,2	91,3
Trains et RER d'Île-de-France ⁴	18,0	19,5	13,1	17,3
Ensemble	95,8	101,9	79,3	108,7

(p) = provisoire.

¹ Y compris trains internationaux, hors navettes Eurotunnel.

² Sous convention État et non conventionnés (hors trains à grande vitesse).

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 les lignes T4 et T11 Express du tramway.

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, d'après l'ensemble des opérateurs ferroviaires et Île-de-France Mobilités-Omnib

Avec 108,7 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2022, le transport ferroviaire de voyageurs (hors navettes Eurotunnel) augmente fortement, de 37,1 % par rapport à 2021, et dépasse son niveau d'avant-crise (+ 6,6 % par rapport à 2019).

Le trafic de voyageurs sur les trains aptes à la grande vitesse (TAGV) représente 63,0 % du transport ferroviaire de voyageurs en 2022, une part en constante augmentation depuis 2012, 2020 mis à part. Il augmente de 40,8 % en 2022 et excède de 10,6 % son niveau de 2019.

Le trafic sur les trains et RER d'Île-de-France augmente de 32,3 % en 2022 mais, comme le reste des transports collectifs urbains, il reste 11 % en deçà de son niveau d'avant-crise. Représentant 16,0 % du transport ferroviaire de voyageurs en 2022, sa part diminue (- 3,1 points par rapport à 2019), en lien notamment avec le développement du télétravail.

Transport aérien de voyageurs

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE TRANSPORT AÉRIEN INTÉRIEUR

En milliers de passagers¹

	2012	2019	2021	2022
Métropole - International	105 482	142 693	49 340	114 385
Métropole - Europe	68 105	94 437	34 465	77 241
Métropole - Afrique	15 900	19 554	8 033	17 307
Métropole - Amérique	11 722	15 681	4 302	12 791
Métropole - Asie	9 754	13 021	2 540	7 046
Métropole - Océanie	0	0	nd	nd
Métropole - Métropole	23 827	26 754	15 752	21 598
Paris - Province	16 450	16 294	8 568	12 570
Province - Province	7 377	10 460	7 184	9 028
Métropole - Outre-mer	3 685	4 854	3 083	4 789
Outre-mer - Outre-mer	2 116	2 485	1 495	2 267
Outre-mer - International	2 150	2 729	388	1 691
Total France²	137 261	179 515	70 058	144 731

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.

nd = non disponible.

Source : DGAC, mai 2023

En 2022, le nombre de passagers sur les vols intra-métropole augmente de 37,1 % mais reste en deçà de son niveau de 2019 (- 19,3 %). En voyageurs-kilomètres, ce trafic métropolitain représente 7,5 % du transport collectif en France.

Le nombre de passagers de métropole sur les vols internationaux (114,4 millions en 2022) est 2,3 fois celui de 2021 mais il demeure inférieur à son niveau d'avant-pandémie (- 19,8 % par rapport à 2019). Plus des deux tiers des passagers voyagent en Europe en 2022, l'Italie et l'Espagne étant les premières destinations. Les très fortes hausses de la fréquentation des liaisons vers l'Amérique du Nord (+ 197,3 %), vers l'Afrique (+ 115,4 %) ou vers l'Asie (+ 177,4 %) ne les ramènent cependant pas à leur niveau d'avant-crise.

Transport maritime de voyageurs

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS DANS LES PRINCIPAUX PORTS FRANÇAIS

En milliers de voyageurs embarqués et débarqués, y compris croisiéristes

	2012	2019	2021	2022 (p)
Métropole	25 840	25 632	10 554	19 841
Mer du Nord et Manche (9 ports)	15 531	14 420	3 831	9 238
<i>dont Calais</i>	9 345	8 478	2 385	5 071
Méditerranée (9 ports)	10 309	11 212	6 722	10 603
<i>dont Marseille</i>	2 442	3 133	1 256	2 971
<i>dont Bastia</i>	2 176	2 112	1 427	1 940
<i>dont Toulon</i>	1 555	1 906	1 537	1 859
Outre-mer	1 173	1 925	596	1 030
France entière	27 013	27 557	11 150	20 871

(p) = provisoire.

Source : SDES

Avec 20,9 millions de passagers enregistrés en 2022 dans les principaux ports maritimes français, le trafic de passagers reprend (+ 87,2 % par rapport à 2021), mais reste fortement impacté par la crise sanitaire (- 24,3 % par rapport à 2019). Le trafic à Calais, premier port français de passagers, rebondit de 112,6 % par rapport à 2021. Le transport maritime de voyageurs augmente en 2022 dans la Manche et en mer du Nord (+ 141,1 %), dans les outre-mer (+ 72,8 %) et en Méditerranée (+ 57,7 %), mais ne retrouve sur aucune façade maritime son niveau d'avant-crise.

Quant à l'activité de croisière, quasiment à l'arrêt en 2020 et 2021, elle reprend très progressivement (3,2 millions de passagers en 2022, après 4,6 millions en 2019).

partie 4

Externalités du transport

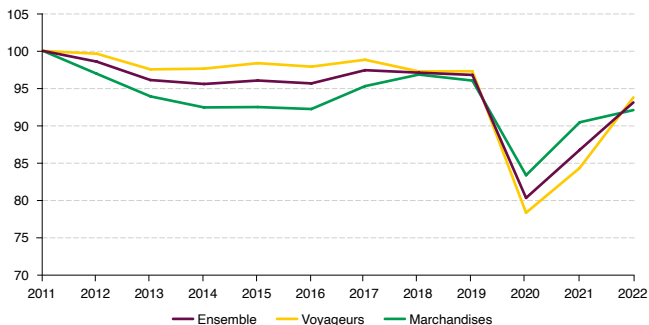
— En 2022, les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports augmentent de 2,3 % par rapport à 2021, après une reprise de 12,4 % entre 2020 et 2021, au sortir de la crise sanitaire. Les émissions de GES des transports de l'année 2022 retrouvent ainsi un niveau proche de ceux enregistrés avant la pandémie de la Covid-19 mais demeurent cependant inférieures à celui de l'année 2019 (- 2,9 %). Avec 130,5 millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂ éq), le secteur des transports reste toutefois le premier contributeur aux émissions de GES de la France (32 %). Le transport routier est le mode de transport le plus émetteur de polluants dans l'air. Il contribue pour plus de 60 % aux émissions des transports pour une majorité de polluants.



Consommation d'énergie des transports

ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE DE TRACTION DANS LES TRANSPORTS

En indice base 100 en 2011



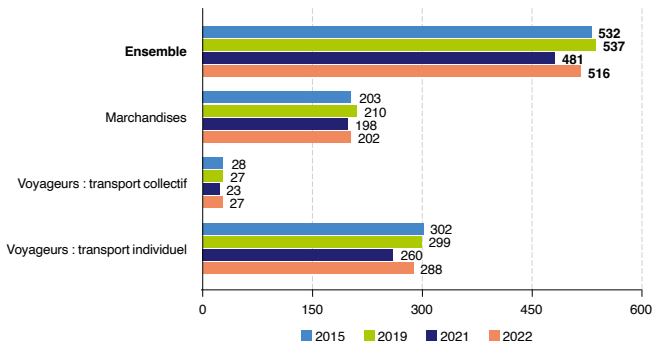
Champ : France métropolitaine.

Source : SDES

Avec 516 térawattheures (TWh) en 2022, la consommation d'énergie de traction des transports poursuit sa hausse (+ 7,3 % par rapport à 2021) et se rapproche de son niveau d'avant-crise (- 3,8 % par rapport à 2019). Le retour à un contexte de circulation proche de celui d'avant-crise favorise la reprise de la consommation d'énergie pour le transport de voyageurs (+ 11,2 % par rapport à 2021) et, dans une moindre mesure, pour celle du transport de marchandises (+ 1,8 % par rapport à 2021), qui avait été moins affecté.

CONSOMMATION D'ÉNERGIE DE TRACTION DANS LES TRANSPORTS

En TWh



Champ : France métropolitaine.

Source : SDES

En 2022, la consommation de l'énergie de traction se partage entre les modes de transport selon une structure analogue à celle de 2019 : 56 % est consommée par les transports individuels de voyageurs, 5 % par les transports collectifs de voyageurs et 39 % par le transport de marchandises.

La consommation d'énergie du transport individuel s'établit à 288 TWh en 2022 (+ 10,8 % en un an), sans toutefois retrouver son niveau d'avant-crise (- 3,7 % par rapport à 2019). Les transports collectifs accroissent également leur consommation en énergie de traction (+ 15,5 %) mais en consomment moins qu'en 2019 (- 2,3 %).

La croissance de la consommation d'énergie de traction du transport de marchandises est plus modérée (+ 1,8 % en 2022). L'essentiel de sa consommation d'énergie se rapporte au transport routier avec une carburant diesel (117,2 TWh pour les poids lourds et 64,6 TWh pour les véhicules utilitaires légers).

CONSOMMATION D'ÉNERGIE DE TRACTION PAR TYPE D'ÉNERGIE

En TWh

	2015	2019	2021	2022
Ensemble des modes de transport	532,4	536,6	480,8	516,1
Pétrole¹	521,0	525,1	468,5	501,9
Routier	485,8	490,1	443,6	473,4
<i>Transport individuel</i>	<i>298,2</i>	<i>294,5</i>	<i>254,8</i>	<i>282,4</i>
<i>Transport routier de marchandises</i>	<i>178,9</i>	<i>186,8</i>	<i>181,4</i>	<i>183,3</i>
<i>Transport collectif</i>	<i>8,8</i>	<i>8,7</i>	<i>7,4</i>	<i>7,7</i>
Non routier ²	35,1	35,1	24,9	28,5
Électricité	10,1	9,5	9,2	10,5
Gaz naturel véhicules (GNV)	1,4	1,9	3,2	3,7

¹ Le pétrole comprend l'essence, le diesel, le gaz de pétrole liquéfié (GPL) et le fioul.

² Le mode « non routier » regroupe le transport maritime, aérien et ferroviaire.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES

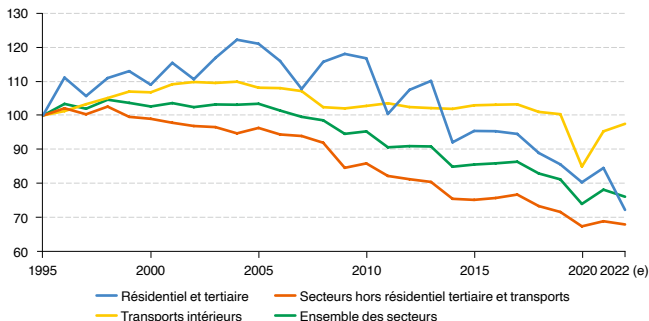
En 2022, les carburants pétroliers (y compris agrocarburants incorporés) constituent toujours l'essentiel de l'énergie consommée dans les transports (97,2 %). Ils sont surtout destinés au transport routier, pour lequel la consommation de pétrole augmente de nouveau (+ 6,7 % par rapport à 2021) et se rapproche du niveau d'avant-crise (- 3,4 % par rapport à 2019).

La consommation d'électricité, qui représente 2,0 % des consommations d'énergie, continue d'augmenter (+ 14,4 % par rapport à 2021) et dépasse son niveau d'avant-crise (+ 10,3 % par rapport à 2019).

Émissions de gaz à effet de serre du transport

ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS FRANÇAISES DE GES

En indice base 100 en 1995



(e) = estimations préliminaires.

Champ : France entière (métropole + outre-mer inclus dans l'UE = périmètre Kyoto).

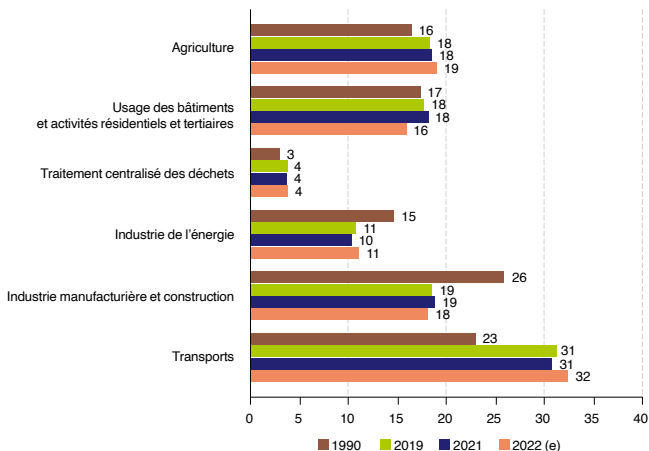
Source : Citepa, avril 2023, inventaire au format Secten ; estimations préliminaires pour 2022

En 2022, les émissions de gaz à effet de serre (GES) totales de la France diminuent de 2,7 % et restent en deçà de 2019 (- 6,3 %).

Cependant, les transports restent le seul secteur où les émissions de GES augmentent (+ 2,3 % par rapport à 2021) ; elles se rapprochent des niveaux constatés avant la crise sanitaire (130,5 Mt CO₂ éq en 2022, soit - 2,9 % par rapport à 2019).

PART DES SECTEURS DANS LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

En %



(e) = estimations préliminaires.

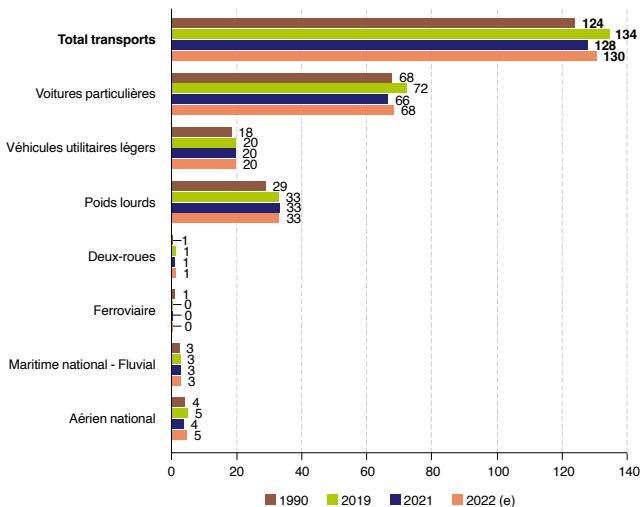
Champ : France entière (métropole + outre-mer inclus dans l'UE = périmètre Kyoto).

Source : Citepa, avril 2023, inventaire au format Secten ; estimations préliminaires pour 2022

Depuis 1998, les transports constituent le premier poste contributeur aux émissions nationales de GES. En 2022, ils émettent 32 % du total des émissions de GES nationales. Depuis 1990, les émissions de GES des transports ont augmenté de 5,5 % alors que l'ensemble des autres secteurs a diminué de 34,2 %. L'évolution des émissions des transports se caractérise par deux grandes phases : une croissance moyenne annuelle des émissions de 1,3 % entre 1990 et 2004, puis une décroissance moyenne annuelle de 0,7 % entre 2004 et 2022.

ÉMISSIONS DE GES DES MODES DE TRANSPORT

En millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂ éq)



(e) = estimations préliminaires.

Champ : France entière (métropole + outre-mer inclus dans l'UE = périmètre Kyoto).

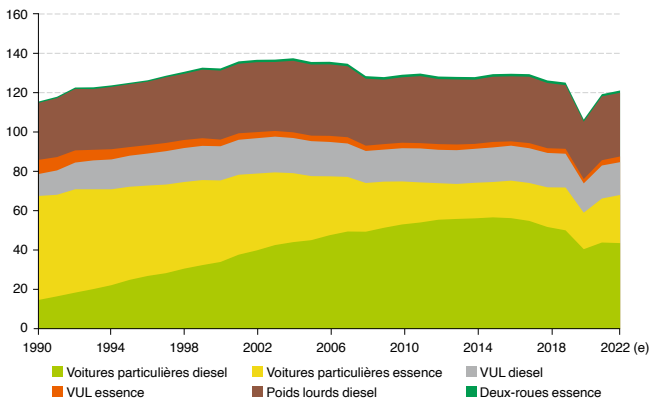
Source : Citepa, avril 2023, inventaire au format Secten ; estimations préliminaires pour 2022

Le transport routier (122,4 Mt CO₂ éq en 2022) est à l'origine de 93,8 % des émissions du secteur des transports. La majorité des GES des transports proviennent des voitures particulières (52,3 % des émissions de transport en 2022, soit 68,3 Mt CO₂ éq) et des véhicules lourds, y compris bus et cars (25,3 % en 2022, soit 33,1 Mt CO₂ éq).

Les émissions des voitures particulières ont crû jusqu'en 2003 et sont revenues en 2022 à leur niveau de 1990, tandis que celles des véhicules lourds se maintiennent en 2022 à 14,0 % au-dessus de leur niveau de 1990 du fait de l'augmentation du transport de marchandises.

ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS DE GES DU TRANSPORT ROUTIER SELON LE TYPE DE VÉHICULE

En millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂ éq)



(e) = estimations préliminaires.

Champ : France entière (métropole + outre-mer inclus dans l'UE = périmètre Kyoto).

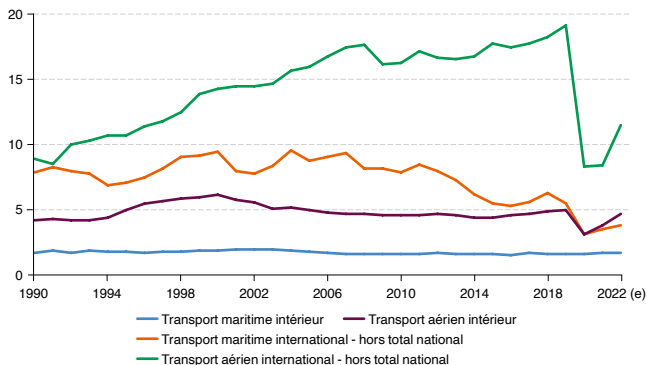
Source : Citepa, avril 2023, inventaire au format Secten ; estimations préliminaires pour 2022

En 2022, les voitures à motorisation diesel représentent près des deux tiers de la circulation en véhicules-kilomètres en France métropolitaine. Cette part a diminué de près de 13 points depuis 2015.

Si les émissions unitaires des véhicules particuliers se sont réduites (162 gCO₂/km en 2021, soit 22,9 % de moins qu'en 1990), l'augmentation du trafic a atténué la baisse attendue des émissions liée au progrès technologique. En outre, l'effet de la réduction des émissions unitaires est freiné par le vieillissement du parc, l'augmentation du poids et de la puissance des voitures particulières et la recomposition du parc en faveur de la motorisation essence, plus émissive en CO₂.

ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS DE GES DU TRANSPORT MARITIME ET AÉRIEN

En millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂ équ)



(e) = estimations préliminaires.

Source : Citepa, avril 2023, inventaire au format Secten ; estimations préliminaires pour 2022

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.

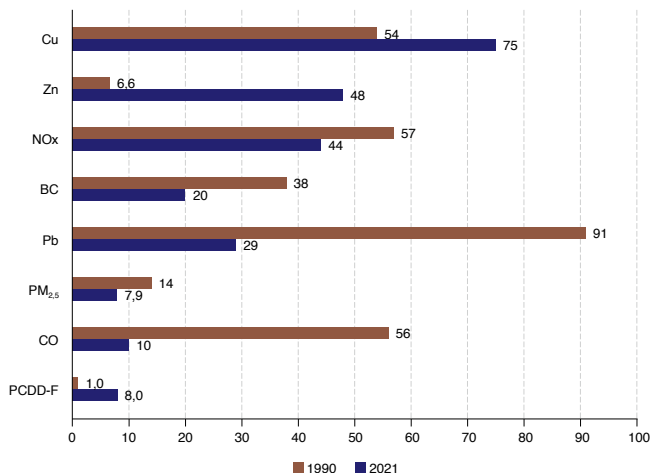
Bien qu'exclues du total national officiel, les émissions du transport international sont néanmoins calculées. En 2022, les émissions des transports aériens (y compris internationaux) progressent de 33 % par rapport à 2021. Cette hausse très importante s'inscrit dans le contexte de la reprise de l'activité de l'aviation après l'effondrement des émissions de GES des transports aériens pendant la crise sanitaire. Depuis 1990, les émissions du transport aérien intérieur et international ont augmenté de 24 %.

En tenant compte des transports internationaux, les émissions du transport aérien représentent 4 % des émissions de GES de la France.

Émissions de polluants atmosphériques du transport routier

PART DU TRANSPORT ROUTIER DANS LES ÉMISSIONS TOTALES DE POLLUANTS

En %



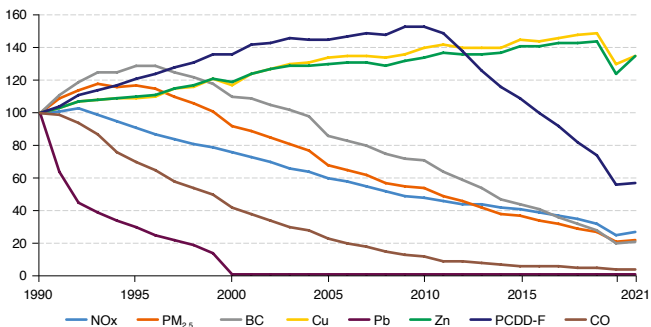
Champ : France métropolitaine.

Source : Citepa, avril 2023, inventaire au format Setcen

En France métropolitaine, le transport routier est le mode de transport le plus émetteur de polluants dans l'air : en 2021, il est le premier émetteur de cuivre (Cu) (75 % des émissions tous secteurs confondus), de zinc (Zn) (48 %) et d'oxyde d'azote (NOx) (44 %). Le transport routier émet également plus de particules de petites tailles : en 2021, il représente 7,9 % des émissions des particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}) – émissions qui proviennent de l'échappement, de l'usure des routes et de certaines pièces des véhicules.

ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS DES PRINCIPAUX POLLUANTS DU TRANSPORT ROUTIER

En indice base 100 en 1990



Champ : France métropolitaine.

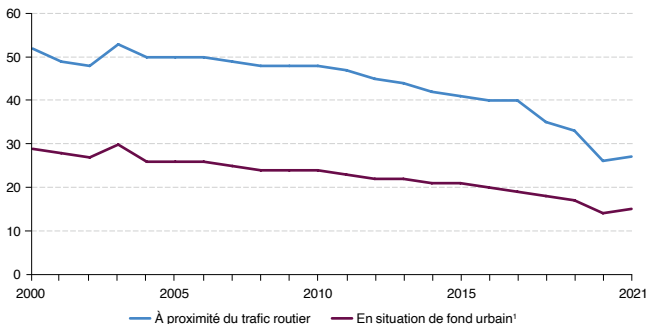
Source : Citepa, avril 2023, inventaire au format Secten

Sur la période 1990-2021, les émissions du transport routier ont suivi des tendances contrastées selon les polluants. Les émissions d'oxyde d'azote (NOx) ont diminué de 73 %, celles de monoxyde de carbone (CO) et de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) de 96 % et 95 % grâce à l'évolution des moteurs, stimulée par la réglementation européenne sur les émissions des véhicules, le renouvellement du parc et l'équipement progressif des véhicules en pot catalytique depuis 1993. Néanmoins, ces progrès ont été limités par l'intensification du trafic et l'augmentation du parc. Les émissions de particules (PM_{2,5}) ont également baissé depuis 1990.

Après la baisse exceptionnelle des émissions de polluants en 2020, liée à la limitation des déplacements durant la crise sanitaire, les émissions de polluants comme le cuivre (Cu) et le zinc (Zn), dont la tendance était à la hausse depuis 1990, reprennent en 2021 mais sans revenir à leur niveau de 2019.

ÉVOLUTION DES CONCENTRATIONS ANNUELLES EN NO₂ DANS L'AIR

En µg.m⁻³



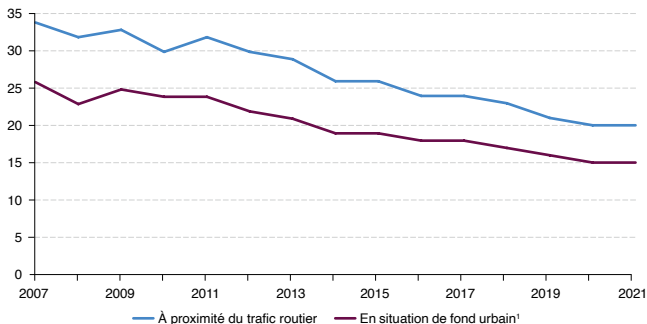
¹ Fond urbain : zones éloignées de toute source directe de pollution.

Champ : France métropolitaine + DROM.

Source : Géo'd'Air, juillet 2022

Le dioxyde d'azote (NO₂) a des impacts sur la santé et l'environnement : il irrite les voies respiratoires et contribue à l'acidification et à l'eutrophisation des milieux.

Les concentrations annuelles en NO₂ sont en moyenne 1,9 fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en situation de fond, c'est-à-dire dans des zones éloignées de toute source directe de pollution. Depuis 2000, les teneurs annuelles en NO₂ ont diminué ; cependant, en 2021 les seuils réglementaires fixés pour la protection de la santé sont dépassés pour 11 % des stations situées à proximité du trafic routier.

ÉVOLUTION DES CONCENTRATIONS ANNUELLES EN PM₁₀ DANS L'AIREn µg.m⁻³

¹ Fond urbain : zones éloignées de toute source directe de pollution.

Champ : France métropolitaine + DROM.

Source : Géod'Air, juillet 2022

Les particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}) ont aussi des impacts sur la santé : elles sont classées comme cancérigènes pour l'homme et peuvent causer des maladies respiratoires et cardiovasculaires.

Les teneurs annuelles en particules de diamètre inférieur ou égal à 10 µm (PM₁₀) mesurées en milieu urbain sont 1,3 fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en situation de fond et ont diminué sur la période 2007-2021. En 2021, les seuils journalier et annuel en PM₁₀ fixés pour la protection de la santé ne sont pas respectés dans les DROM, uniquement et majoritairement en fond urbain. Les mesures prises en 2020 pour lutter contre la pandémie de la Covid-19 ont eu un impact sur les concentrations en particules mais plus limité que pour le NO₂. En effet, les particules proviennent aussi en quantités importantes d'autres sources (chauffage résidentiel, agriculture, poussières naturelles), non concernées par les mesures de lutte contre la pandémie.

Accidents dans les transports

ACCIDENTS CORPORELS DANS LES TRANSPORTS

En nombre d'accidents, de tués et de blessés

	2015	2019	2021	2022
Route				
Nombre d'accidents	58 654	58 289	56 043	54 828
Tués ¹	3 616	3 406	3 127	3 439
Blessés ²	73 384	73 443	70 207	68 638
Ferroviaire				
Nombre d'accidents	150	123	138	139
Tués ³	54	53	47	64
Blessés	41	39	45	30
Aérien				
Nombre d'accidents	94	71	77	61
Tués	216	39	57	61
Blessés	54	49	50	32
Maritime (y compris plaisance)				
Nombre d'opérations de sauvetage coordonnées par les CROSS ⁴	11 187	13 507	15 798	14 614
Tués ou disparus	323	288	318	248
Blessés	739	1 119	980	1 059

¹ Victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

² Victimes non décédées dont l'état nécessite des soins médicaux.

³ Les personnes tuées dans un accident ferroviaire sont les usagers de la route tués en franchissant un passage à niveau, les cheminots tués pendant des travaux ainsi que les usagers ferroviaires tués dans un accident ferroviaire.

⁴ CROSS = Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage.

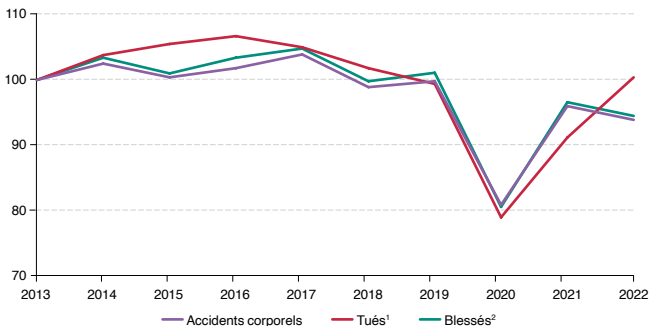
Champ : France métropolitaine (ferroviaire) / France entière (route, aérien) / zones de responsabilité française : Manche - mer du Nord, Atlantique, Méditerranée, Antilles, Guyane, Sud océan Indien, Nouvelle-Calédonie, Polynésie française (maritime).

Sources : ONISR ; SNCF Réseau ; BEA ; DGAMPA/SEML

En 2022, l'accidentalité dans les transports ferroviaires, aériens et maritimes retrouve des niveaux comparables à ceux d'avant la crise sanitaire. Le nombre d'accidents corporels ferroviaires est stable par rapport à l'année précédente, mais 64 personnes sont décédées (11 de plus qu'en 2019). Dans le transport aérien, le nombre d'accidents corporels diminue (61 accidents, soit 10 de moins qu'en 2019) mais avec un plus grand nombre de tués (22 de plus qu'en 2019). En mer, le nombre de tués ou disparus et le nombre de blessés sont en deçà de leurs niveaux d'avant-crise (40 tués ou disparus de moins, soit un niveau inférieur de près de 14 % à celui de 2019).

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

En indice base 100 en 2013



¹ Victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

² Victimes non décédées dont l'état nécessite des soins médicaux.

Champ : France entière.

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre

En 2022, la baisse de l'accidentalité routière se poursuit en France (54 828 accidents corporels, soit 5,9 % de moins qu'en 2019). La baisse du nombre de blessés est du même ordre (68 638 personnes blessées en 2022, soit - 6,5 % par rapport à 2019) mais ces accidents causent le décès de plus de personnes (3 439, soit 1,0 % de plus qu'en 2019).

partie 5

Entreprises françaises de transport

— Le nombre d'entreprises du secteur des transports et de l'entreposage connaît une forte croissance depuis le milieu des années 2010 sous l'effet du développement des livraisons à domicile et, dans une moindre mesure, des taxis et VTC. On dénombre ainsi près de 249 000 entreprises (unités légales) des transports et entreposage au 31 décembre 2020. Les nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs diminuent fortement en 2022 (- 39,8 % par rapport à 2021), essentiellement dans les activités de livraison à domicile. Les défaillances d'entreprises repartent nettement à la hausse en 2022 mais demeurent moins fréquentes qu'en 2019 (- 17,5 %). Le chiffre d'affaires du secteur a fortement progressé en 2021 (+ 21,6 %) au sortir de la crise sanitaire, pour atteindre 230 milliards d'euros.



Démographie des entreprises de transport

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ENTREPRISES DES TRANSPORTS ET DE L'ENTREPOSAGE

Nombre d'unités légales au 31 décembre

	2016	2019	2020
Transports de voyageurs	62 669	88 171	92 972
Transports de marchandises	44 337	50 458	53 300
Autres services de transport	11 615	13 653	14 294
Activités de poste et de courrier	9 602	49 962	89 086
Transports et entreposage	128 223	202 244	248 952

Note : les dernières données disponibles sur les stocks d'entreprises sont établies au 31/12/2020.

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

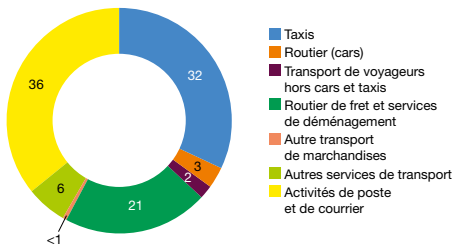
Source : Insee, répertoire des entreprises et des établissements (Sirene)

Entre 2016 et 2020, le nombre d'entreprises du secteur a quasiment doublé sous l'effet du développement des livraisons à domicile et, dans une moindre mesure, des taxis et voitures de transport avec chauffeur (VTC). Selon les dernières données disponibles sur les stocks d'entreprises, on dénombrait ainsi 248 952 entreprises (unités légales) de transports et entreposage au 31 décembre 2020, contre 128 223 au 31 décembre 2016.

Pour la démographie des entreprises, qui mobilise les données du répertoire statistique et administratif Sirene de l'Insee, 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 davantage de précisions, voir l'encadré de la fiche B1 du *Bilan annuel des transports en 2022*.

RÉPARTITION SECTORIELLE DES ENTREPRISES (UNITÉS LÉGALES) DES TRANSPORTS ET DE L'ENTREPOSAGE AU 31 DÉCEMBRE 2020

En %



Champ : ensemble des unités légales de France métropolitaine et des DROM 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)

Fin 2020, avec 89 086 unités, le secteur des activités de poste et de courrier, qui inclut la livraison à domicile, représente 36 % de l'ensemble des entreprises des transports et de l'entreposage, devant le transport de voyageurs par taxis et VTC (32 %). Le transport routier de fret et les services de déménagement représentent 21 % des unités légales du secteur.

DÉFAILLANCES D'ENTREPRISES

Nombre d'unités légales

	2016	2019	2021	2022
Transports de voyageurs	357	700	352	475
Transports de marchandises	1 202	1 205	680	1 071
Autres services de transport	160	163	101	123
Activités de poste et de courrier	35	39	41	70
Transports et entreposage	1 754	2 107	1 174	1 739

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

Sources : Bodacc ; calculs Banque de France

En 2022, 1 739 défaillances sont prononcées (+ 48,1 % par rapport à 2021), soit un niveau comparable à celui de 2016. Après les bas niveaux de 2020 et 2021 induits par les mesures gouvernementales à la suite de la crise sanitaire, les défaillances repartent nettement à la hausse mais restent cependant en deçà de leur niveau de 2019 (- 17,5 %).

Le secteur des transports de marchandises est le plus impacté en nombre d'entreprises concernées : 1 071 défaillances en 2022 (+ 57,5 % en un an). Dans les activités de poste et de courrier, la hausse des défaillances est encore plus marquée (+ 70,7 %).

CRÉATIONS D'ENTREPRISES

Nombre d'unités légales

	2016	2019	2021	2022
Entreprises classiques (hors micro-entreprises)				
Transports de voyageurs	9 487	7 968	6 333	7 524
Transports de marchandises	2 537	3 911	5 179	4 337
Autres services de transport	800	762	871	811
Activités de poste et de courrier	525	5 354	4 220	2 231
Transports et entreposage	13 349	17 995	16 603	14 903
Micro-entreprises				
Transports de voyageurs	5 148	7 086	5 465	6 598
Transports de marchandises	1 025	1 804	2 554	3 236
Autres services de transport	543	794	771	852
Activités de poste et de courrier	13 062	54 607	100 316	55 029
Transports et entreposage	19 778	64 291	109 106	65 715

Champ : ensemble des unités légales de France métropolitaine et des DROM 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)

Hors immatriculations de micro-entrepreneurs, le nombre de créations d'entreprises « classiques » dans le secteur des transports et de l'entreposage, qui avait fortement augmenté en 2021 (+ 33,2 %), diminue en 2022 (- 10,2 %). Avec 14 903 nouvelles entreprises, les créations d'entreprises dans le secteur en 2022 restent bien inférieures à leur niveau de 2019 (- 17,2 %).

Depuis 2016, les nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs ont été plus nombreuses et plus dynamiques que les créations d'entreprises classiques dans les transports. En 2022, les nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs marquent nettement le pas en régressant plus fortement que les créations classiques : elles s'élèvent à 65 715 unités, soit - 39,8 % par rapport à 2021. Cette baisse est surtout imputable aux « autres activités de poste et de courrier », dont le nombre de nouvelles immatriculations est bien plus faible en 2022 qu'en 2021 (- 45 300 nouvelles immatriculations).

Comptes des entreprises de transport

COMPTES DE L'ENSEMBLE DES ENTREPRISES DU SECTEUR DES TRANSPORTS ET DE L'ENTREPOSAGE*

Niveaux en milliards d'euros courants, évolutions en %

	2020 « contours 2021 »** (p)	Évolution 2021/2020	2021 (p)
Chiffre d'affaires	188,8	21,6	229,6
Production	191,5	21,6	232,8
Consommations intermédiaires	126,6	10,7	140,1
Valeur ajoutée brute	64,9	42,8	92,7
Charges de personnel	59,3	5,3	62,4
Excédent brut d'exploitation	2,9	n. s.	29,6
Capacité d'autofinancement	0,0	n. s.	30,9
Bénéfice (+) ou perte (-)	- 15,4	n. s.	20,6
Investissements corporels bruts hors apports	22,2	28,1	28,5

* Voir la définition du secteur des transports et de l'entreposage dans le glossaire.

** Pour bien mesurer les évolutions économiques, les données entre deux années successives sont comparées à méthode constante. Les données en entreprises de l'année précédente sont ainsi recalculées chaque année en utilisant le contour des entreprises de l'année en cours. Voir l'explication détaillée de ce type de compte dans le glossaire.

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

Champ : entreprises de France métropolitaine et des DOM.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

Avec 230 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2021, les entreprises du secteur réalisent 5,3 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture).

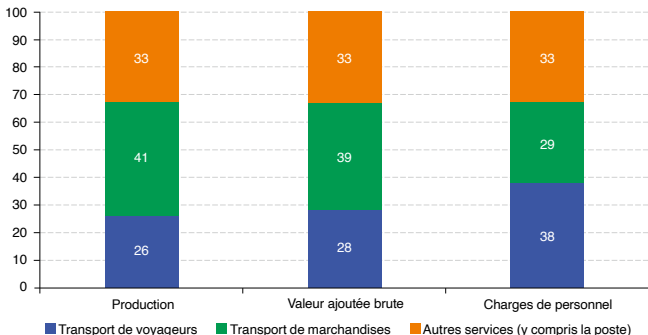
Au sortir de la crise sanitaire de 2020, l'ensemble des soldes intermédiaires de gestion des entreprises de transport repartent à la hausse en 2021 : + 21,6 % pour le chiffre d'affaires et + 42,8 % pour la valeur ajoutée brute.

L'ensemble du secteur dégage à nouveau un bénéfice (20,6 milliards d'euros). Les investissements corporels bruts hors apports reprennent également (+ 28,1 %) et s'établissent à 28,5 milliards d'euros en 2021.

Les résultats sectoriels agrégés sont élaborés à partir des données comptables des entreprises « au sens économique », issues de la source Ésane de l'Insee. Une entreprise au sens économique peut être constituée d'une seule ou de plusieurs unités légales. Pour davantage de précisions, voir l'encadré en fin de partie B du *Bilan annuel des transports en 2022*.

IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DES SECTEURS DU TRANSPORT EN 2021

En %



Champ : entreprises de France métropolitaine et des DROM.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

En 2021, les entreprises du transport de voyageurs assurent 26 % de la production de l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage. Elles réalisent 28 % de la valeur ajoutée brute et représentent 38 % des charges de personnel du secteur.

Le transport de marchandises représente, quant à lui, 41 % de la production du secteur, 39 % de la valeur ajoutée brute et 29 % des charges de personnel du secteur.

Les entreprises de services auxiliaires et de courrier (autres services) pèsent enfin pour 33 % du secteur, que ce soit dans la production, la valeur ajoutée brute ou les charges de personnel.

Entreprises de transport routier

COMPTES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER

Niveaux en milliards d'euros, évolutions en %

	2020 « contours 2021 »* (p)	Évolution 2021/ 2020	2021 (p)
Transports routiers de fret et services de déménagement			
Chiffre d'affaires	50,6	12,2	56,8
Valeur ajoutée brute	18,4	8,1	19,9
Charges de personnel	15,6	8,0	16,9
Transports routiers de voyageurs (transports en car)			
Chiffre d'affaires	3,8	9,3	4,2
Valeur ajoutée brute	1,6	11,6	1,8
Charges de personnel	1,6	5,2	1,7
Transports de voyageurs par taxis (et VTC)			
Chiffre d'affaires	2,8	20,0	3,4
Valeur ajoutée brute	1,2	26,3	1,5
Charges de personnel	0,8	17,1	1,0

* Voir explication dans le glossaire.

(p) = provisoire.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

En 2021, 25 % du chiffre d'affaires et 21 % de la valeur ajoutée brute de l'ensemble des entreprises de transport sont réalisés par les entreprises des transports routiers de fret et services de déménagement. Dans ce secteur, le chiffre d'affaires atteint 56,8 milliards d'euros en 2021 (+ 12,2 % par rapport à 2020). La valeur ajoutée brute progresse de 8,1 %, pour atteindre 19,9 milliards d'euros.

Dans un contexte de reprise de l'activité au sortir de la crise sanitaire, les entreprises des transports routiers de voyageurs réalisent un chiffre d'affaires de 4,2 milliards d'euros en 2021, en hausse de 9,3 % par rapport à 2020 ; l'augmentation de la valeur ajoutée est du même ordre (+ 11,6 %).

Les entreprises de transport de voyageurs par taxis et VTC connaissent un redressement encore plus marqué : le chiffre d'affaires de ces entreprises s'établit à 3,4 milliards d'euros en 2021 (+ 20,0 %) et la valeur ajoutée brute atteint 1,5 milliard d'euros (+ 26,3 %).

Entreprises de transport collectif urbain

COMPTES DES ENTREPRISES DES TRANSPORTS URBAINS ET SUBURBAINS DE VOYAGEURS

Niveaux en milliards d'euros, évolutions en %

	2020 « contours 2021 »* (p)	Évolution 2021/2020	2021 (p)
Chiffre d'affaires	8,4	5,7	8,9
Valeur ajoutée brute	4,6	3,9	4,8
Charges de personnel	4,1	3,9	4,3

* Voir explication dans le glossaire.

(p) = provisoire.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

Les entreprises des transports urbains et suburbains de voyageurs ou transports collectifs urbains (TCU) offrent des services de transport sur les routes (en bus) et/ou sur des infrastructures dédiées (métros, tramways).

Leur chiffre d'affaires s'établit à 8,9 milliards d'euros en 2021, en hausse par rapport à l'année précédente (+ 5,7 %), marquée par les restrictions de déplacement liées à la pandémie de Covid-19.

COMPTES DE L'ÉPIC RATP

En milliards d'euros

	2016	2019	2021	2022
Production	5,0	5,3	5,4	5,4
Valeur ajoutée brute	3,9	3,7	3,6	3,7
Charges de personnel	2,5	2,7	2,7	2,7
Investissements réalisés	1,8	1,7	2,0	1,9

Source : RATP

En 2022, la production de l'ÉPIC RATP s'élève à 5,4 milliards d'euros, en hausse de 0,8 % par rapport à 2021. La valeur ajoutée brute, qui décroissait depuis le milieu des années 2010, poursuit le redressement amorcé l'année précédente avec 3,7 milliards d'euros en 2022 (+ 1,9 % en un an).

Entreprises de transport ferroviaire

COMPTES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT FERROVIAIRE

Niveaux en milliards d'euros, évolutions en %

	2020 « contours 2021 »* (p)	Évolution 2021/2020	2021 (p)
Chiffre d'affaires	21,8	10,9	24,1
Valeur ajoutée brute	8,3	81,7	15,1
Charges de personnel	11,6	5,2	12,3
Investissements corporels bruts hors apports	8,3	14,9	9,5

* Voir explication dans le glossaire.

(p) = provisoire.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

En 2021, le chiffre d'affaires des entreprises de transport ferroviaire atteint 24,1 milliards d'euros, en hausse par rapport à l'année précédente (+ 10,9 %), affectée par les restrictions de déplacement liées à la crise sanitaire.

COMPTES DE SNCF VOYAGEURS

En milliards d'euros

	2021	2022
Production	15,6	18,4
dont produits du trafic	6,0	8,5
dont prestations de service pour les AO et IDFM* et compensations tarifaires	7,1	7,2
Valeur ajoutée brute	5,8	7,3
Rémunérations	4,5	4,6
Excédent brut d'exploitation	0,7	2,1
Résultat net	- 0,4	1,1

* AO : Autorités organisatrices de transport ; IDFM : Île-de-France Mobilités.

Source : SNCF Voyageurs

Dans le transport ferroviaire, la situation s'améliore en 2022 mais reste encore en deçà de celle de 2019.

Le résultat comptable de SNCF Voyageurs redevient positif en 2022, pour s'établir à 1,1 milliard d'euros.

Entreprises de transport fluvial

COMPTES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL

Niveaux en milliards d'euros, évolutions en %

	2020 « contours 2021 »* (p)	Évolution 2021/2020	2021 (p)
Chiffre d'affaires	468,5	21,2	567,8
Valeur ajoutée brute	169,9	35,4	230,1
Charges de personnel	148,7	20,3	179,0

* Voir explication dans le glossaire.

(p) = provisoire.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

Au sortir de la crise sanitaire, le chiffre d'affaires réalisé en 2021 par les entreprises du transport fluvial est de 568 millions d'euros, en nette croissance par rapport à 2020 (+ 21,2 %). L'augmentation du chiffre d'affaires est due au transport fluvial de passagers, qui recouvre essentiellement les activités de croisière et les activités de plaisance avec équipage.

Entreprises gestionnaires d'infrastructures

COMPTES DES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES CONCÉDÉES

En millions d'euros

	2016	2019	2021	2022
Chiffre d'affaires	9 742	10 775	10 638	11 195
« Valeur ajoutée » (chiffre d'affaires – consommations intermédiaires)	8 759	9 618	9 397	9 845
Excédent brut d'exploitation	6 883	7 875	7 573	8 349
Charges financières	1 448	876	880	784
Capacité d'autofinancement	5 053	6 124	6 163	6 928
Investissements	1 231	1 395	1 435	1 545
Emprunts et dettes financières au 31/12	37 232	33 644	32 383	32 166

Source : DGITM

Les sociétés d'autoroutes concédées ont pour mission de financer, concevoir, construire et exploiter les réseaux d'autoroutes.

Les sociétés d'autoroutes concédées affichent en 2022 un chiffre d'affaires de 11,2 milliards d'euros, en hausse par rapport à 2021 et supérieur de 3,9 % à son niveau d'avant-crise (10,8 milliards d'euros en 2019).

Les investissements poursuivent leur croissance en 2022 (+ 7,6 %), pour atteindre 1,5 milliard d'euros. Les emprunts et dettes financières diminuent (- 0,7 %) pour la sixième année consécutive et s'établissent à 32,2 milliards d'euros.

COMPTES DE SNCF RÉSEAU

En milliards d'euros

	2021	2022
Produits d'exploitation	13,7	14,1
dont redevances d'infrastructure	5,5	6,0
dont contribution de l'État aux charges d'infrastructure	0,5	0,6
Résultat net	- 0,1	- 0,1
Capacité d'autofinancement	1,7	1,8
Investissements	5,7	5,6
Dette à long terme nette au 31/12	28,6	17,2

Source : SNCF Réseau

SNCF Réseau assure la gestion, l'entretien, la modernisation et la sécurité du réseau ferré français. Les produits d'exploitation, à 14,1 milliards d'euros, sont en hausse de 3,2 % par rapport à 2021 et dépassent leur niveau d'avant-crise (+ 5,1 % par rapport à 2019). Avec 6,0 milliards d'euros en 2022, les redevances d'infrastructure de SNCF Réseau progressent de 10,0 % par rapport à 2021. Le résultat net s'améliore en 2022 (- 65 millions, après - 132 millions en 2021).

COMPTES D'AÉROPORTS DE PARIS (ADP) SA

En milliards d'euros

	2016	2019	2020	2021
Chiffre d'affaires	2,7	3,1	1,7	2,7
Valeur ajoutée brute	2,0	2,2	1,1	1,9
Excédent brut d'exploitation	1,2	1,3	0,5	1,2
Charges financières	0,1	0,2	0,4	0,2
Capacité d'autofinancement	0,8	1,0	- 0,1	1,2
Investissements	0,8	1,0	0,4	0,5
Dette à moyen et long termes au 31/12	4,2	4,9	8,2	7,6

Champ : Aéroports de Paris SA, société mère du groupe ADP.

Source : ADP

Aéroports de Paris (ADP) est la principale entreprise de services auxiliaires aériens. En 2022, son chiffre d'affaires augmente de 58,1 %, pour s'établir à 2,7 milliards d'euros, à un niveau inférieur à celui d'avant-crise. Après avoir fortement augmenté en 2020, la dette financière à moyen et long termes diminue légèrement en 2022 pour la deuxième année consécutive. Elle s'élève en 2022 à 7,6 milliards d'euros.

COMPTES DES ENTREPRISES DES INFRASTRUCTURES FLUVIALES ET MARITIMES

Voies navigables de France (VNF)

En millions d'euros

	2016	2019	2021	2022
Chiffre d'affaires	177	180	178	183
Valeur ajoutée brute	89	86	84	82
Charges de personnel	253	234	231	238
Excédent brut d'exploitation	81	93	91	82
Capacité d'autofinancement	81	81	71	54
Investissements	192	141	255	295
Dette financière à moyen et long termes au 31/12	1	0	0	0

Source : VNF

Grands ports sous tutelle de l'État

En millions d'euros

	2016	2019	2021	2022
Chiffre d'affaires	854	944	906	1 017
Valeur ajoutée brute	624	761	692	753
Charges de personnel	396	418	432	465
Excédent brut d'exploitation	261	428	333	354
Capacité d'autofinancement	226	326	259	294
Investissements	310	286	419	502
Dette financière	800	673	625	656

Champ :

- En métropole : Marseille, Dunkerque, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Strasbourg (port fluvial) ainsi que Le Havre, Rouen et Paris (port fluvial), ces trois derniers ports ayant fusionné par ordonnance le 1^{er} juin 2021 pour former un établissement public unique (Haropa Port).

- En outre-mer : Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion.

Source : DGITM

Voies navigables de France (VNF) est un établissement public à caractère administratif français chargé de gérer la majeure partie du réseau des voies navigables de France. Avec 183 millions d'euros en 2022, le chiffre d'affaires de VNF augmente de 2,6 % (après une hausse de 4,3 % en 2021), dépassant ainsi son niveau d'avant-crise (+ 1,4 % par rapport à 2019).

Les grands ports maritimes et fluviaux de l'État (la liste est détaillée dans le champ du tableau ci-dessus) sont sous la tutelle de ce dernier. En 2022, le chiffre d'affaires des grands ports sous tutelle de l'État de métropole et d'outre-mer atteint 1 017 millions d'euros, en progression de 12,2 % par rapport à l'année précédente. Il dépasse son niveau de 2019 (+ 7,7 %).

partie 6

Emploi dans les transports

— Au 31 décembre 2022, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1 440 000 salariés et 116 000 intérimaires. Le transport de voyageurs représente 33 % des effectifs du secteur, devant le transport de marchandises (31 %), les autres services de transports (23 %) et les activités de poste et de courrier (13 %).

Au 31 décembre 2021, le secteur emploie peu de femmes (26 % contre 46 % dans le tertiaire marchand) et 31 % des salariés ont plus de 50 ans.



Emploi salarié

EFFECTIFS SALARIÉS DU SECTEUR DES TRANSPORTS ET DE L'ENTREPOSAGE

En milliers, au 31 décembre. Données CVS (au dernier trimestre de l'année), provisoires, arrêtées au 16 mai 2023.

	2011	2019	2021	2022
Transport principalement de voyageurs	460,8	481,8	465,8	473,0
Ferroviaire (y.c. fret, y.c. infrastructures SNCF)	165,3	158,4	149,4	152,5
Transport collectif urbain	99,0	108,9	109,7	111,5
Transport routier de voyageurs	88,9	102,8	100,8	101,7
Aérien	67,7	60,0	54,0	54,3
Maritime et fluvial	8,5	10,2	9,2	9,8
Autres transports de voyageurs	31,5	41,6	42,7	43,1
<i>dont taxis et VTC</i>	<i>19,6</i>	<i>26,7</i>	<i>27,5</i>	<i>28,9</i>
Transport de marchandises (hors ferroviaire)	369,5	414,5	448,2	449,4
Routier et services de déménagement	351,0	399,1	431,8	431,6
Par conduites	6,1	5,0	5,0	5,0
Aérien et spatial	3,7	3,1	3,5	4,5
Maritime et fluvial	8,6	7,4	7,9	8,3
Autres services de transport	261,4	304,7	321,3	330,8
Entreposage et manutention	97,0	127,0	138,6	145,5
Exploitation des infrastructures (hors infrastructures SNCF)	65,3	64,7	66,1	65,9
Organisation du transport de fret	99,1	113,0	116,6	119,3
<i>dont messagerie et fret express</i>	<i>39,5</i>	<i>39,6</i>	<i>40,1</i>	<i>39,6</i>
Activités de poste et de courrier	265,1	213,1	194,2	186,6
Transports et entreposage (hors intérim)	1 356,8	1 414,2	1 429,5	1 439,7
<i>Intérim utilisé dans transports et entreposage</i>	<i>55,0</i>	<i>102,4</i>	<i>121,6</i>	<i>115,5</i>
Ensemble secteur privé hors intérim¹	18 325,8	19 144,9	19 871,9	20 216,9
<i>Intérim utilisé dans l'ensemble du secteur privé</i>	<i>626,9</i>	<i>780,9</i>	<i>827,3</i>	<i>817,2</i>

¹ Ensemble secteur privé, y compris agriculture (codes AZ à RU en NAF Rév.2).

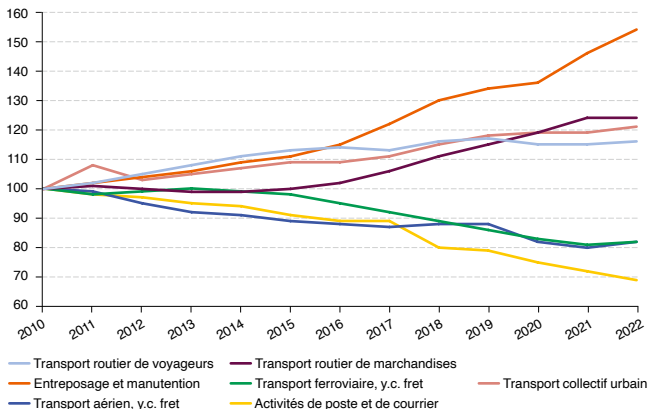
Champ : France hors Mayotte.

Sources : Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Urssaf, Dares, Insee ; SNCF

Au 31 décembre 2022, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1 440 000 salariés (hors intérim), soit 7,1 % des salariés du secteur privé hors intérim. L'effectif du secteur progresse de 0,7 % par rapport à 2021, et de 1,8 % par rapport à 2019, avant la crise sanitaire. Avec 432 000 salariés fin 2022, le transport routier de marchandises demeure le principal pourvoyeur d'emplois du secteur.

ÉVOLUTION DE L'FFECTIF SALARIÉ PAR SOUS-SECTEUR D'ACTIVITÉ

En indice base 100 en 2010



Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Sources : Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Urssaf, Dares, Insee ; SNCF

En 2022, la croissance des effectifs reste particulièrement dynamique dans les activités d'entreposage et de manutention (+ 5,0 % par rapport à 2021, + 4,8 % en moyenne annuelle depuis 2017). L'emploi marque une pause dans le transport routier de marchandises après sept années consécutives de hausse (+ 3,2 % en moyenne annuelle depuis 2017). Ces deux activités avaient continué de créer des emplois en 2020, au cœur de la crise sanitaire.

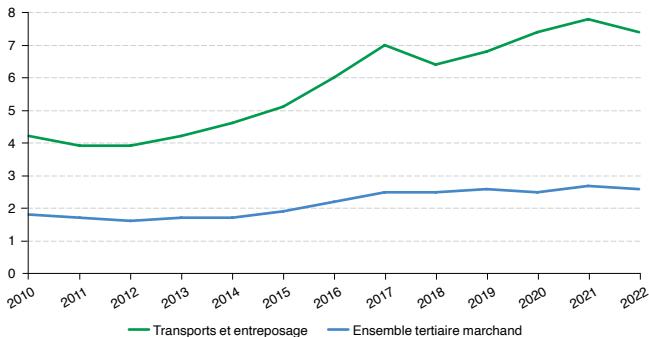
Dans le transport aérien, particulièrement affecté par les restrictions de déplacement pendant la crise sanitaire, l'emploi se redresse en 2022 (+ 2,4 %) mais n'a pas retrouvé son niveau de 2019 (- 6,7 %).

Après huit années de baisse continue de l'emploi du transport ferroviaire, celui-ci marque une légère reprise en 2022 (+ 0,9 %). En revanche, dans les activités de poste et de courrier, le repli des effectifs salariés en 2022 (- 3,9 %) s'inscrit dans la tendance à la baisse amorcée il y a deux décennies.

L'emploi intérimaire et le temps partiel

TAUX DE RECOURS À L'INTÉRIM

En % (effectif intérimaires/effectif total salariés, y compris intérimaires), au 31 décembre



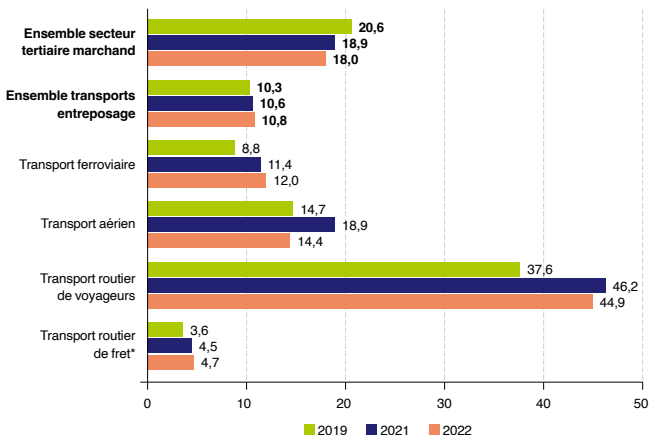
Champ : France hors Mayotte.

Sources : Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Urssaf, Dares, Insee

Fin 2022, le secteur des transports et de l'entreposage mobilise 116 000 intérimaires. Le taux de recours à l'intérim, en forte hausse depuis 2012, s'établit à 7,4 % et demeure à un niveau élevé par rapport à celui de l'ensemble du secteur tertiaire marchand (2,6 %).

PART DU TEMPS PARTIEL

En %



* Transport routier de fret (TRF) « élargi » : TRF interurbains (NAF 4941A), TRF de proximité (4941B), location de camions avec chauffeur (4941C), messagerie et fret express (5229A).

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

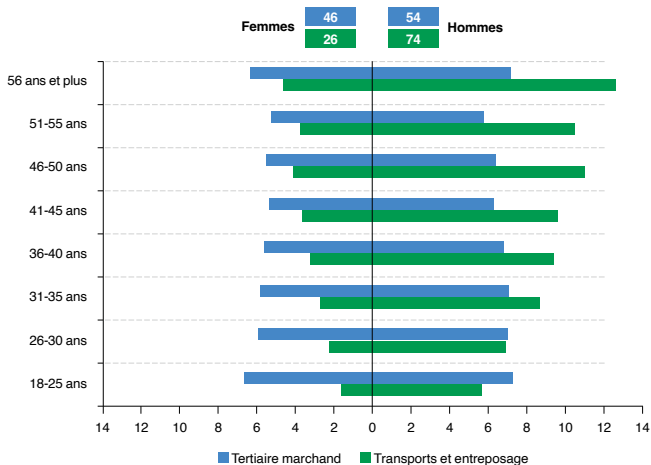
Source : Insee, enquête emploi

À l'exception du transport routier de voyageurs, le temps partiel est structurellement peu répandu dans le secteur des transports et de l'entreposage. En 2022, la part d'emploi à temps partiel du secteur (10,8 %) reste ainsi très en deçà de celle de l'ensemble du secteur tertiaire marchand (18 %).

Profil des salariés des transports et de l'entreposage

PYRAMIDE DES ÂGES DES SALARIÉS EN 2021

En %, au 31 décembre



Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : Insee, base Tous salariés 2021

Fin 2021, 31 % des salariés des transports et de l'entreposage ont plus de 50 ans, contre 24 % pour le secteur tertiaire marchand.

Alors que la part des femmes dans l'emploi est de 46 % dans le tertiaire marchand, elle n'est que de 26 % dans le secteur des transports et de l'entreposage. La part de l'effectif féminin varie entre 11 % dans le transport routier de marchandises et 51 % dans les activités de poste et de courrier.

partie 7

Infrastructures et matériels de transport

— La France dispose d'infrastructures de transport abondantes, constituées en 2022 d'1,1 million de kilomètres de routes, de 27 000 kilomètres de lignes ferroviaires, de 1 380 kilomètres de lignes de métro, RER et tramway, de 8 500 kilomètres de voies navigables, de nombreux ports maritimes ainsi que du deuxième aéroport européen.

Les infrastructures de transport évoluent peu ces dernières années, hormis pour les métros, les tramways et les vélos.

Le parc de véhicules routiers français (voiture, poids lourds, VUL, bus et cars) augmente légèrement par rapport à 2021 et s'établit à 45,8 millions de véhicules. Bien que la part du diesel diminue dans les immatriculations de voitures neuves, 54,5 % des voitures particulières roulent encore au diesel en 2022 (elles étaient 64,0 % en 2015).



Infrastructures de transport

ÉVOLUTION DES LONGUEURS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN FRANCE

En kilomètres

	2013	2017	2022
Routes	1 082 541	1 103 551	1 101 810
Réseau principal	21 210	20 662	21 224
Autoroutes concédées	8 951	9 040	9 193
Autoroutes non concédées	2 601	2 578	2 558
Autres routes nationales ¹	9 658	9 044	9 473
Réseau secondaire	1 061 331	1 082 889	1 080 586
Routes départementales ²	381 470	377 890	379 218
Routes communales	679 860	704 999	701 368
Réseau ferroviaire exploité par la SNCF (kilomètres de lignes)	30 318	28 120	26 945
Lignes LGV ³	2 036	2 157	2 137
Autres lignes ferroviaires à 2 voies ou plus	15 603	14 484	14 492
Lignes ferroviaires à 1 voie	12 679	11 479	10 317
Réseaux ferrés de transport urbain⁴	1 153	1 333	1 383
Métros et RER ⁵	457	467	483
Tramways	696	866	900
Voies navigables⁶	8 501	8 501	8 501
Moins de 400 t	5 681	5 681	5 681
De 400 à 1 500 t	866	866	866
Plus de 1 500 t	1 954	1 954	1 954
Véloroutes et voies vertes	-	-	20 755

¹ Les routes nationales des DROM sont comptabilisées depuis 2018.

² À partir de 2017, les routes corses deviennent départementales.

³ Lignes gérées par SNCF Réseau uniquement.

⁴ Données 2017 pour les TCU de province (dernières données disponibles).

⁵ RER RATP seulement.

⁶ Champ élargi par rapport aux publications précédentes : voies navigables fréquentées et non fréquentées.

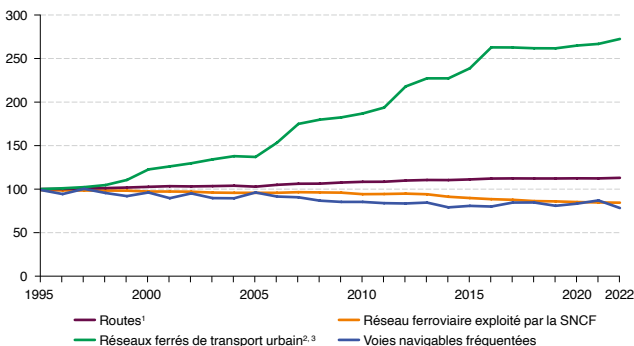
Champ : France entière.

Source : SDES

La France dispose d'infrastructures de transport particulièrement importantes. Entre 2013 et 2022, la longueur des routes est passée de 1 082 500 kilomètres à 1 101 800 kilomètres, soit une progression de 1,8 % en 9 ans. En revanche, la longueur totale des lignes ferroviaires exploitées a diminué de 11,1 % entre 2013 et 2022. En 2022, 20 755 kilomètres du schéma national des véloroutes sont réalisés sur les 26 115 kilomètres prévus pour 2030.

ÉVOLUTION DES LONGUEURS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

En indice base 100 en 1995



¹ Hors routes départementales et communales dans les DROM. Les routes nationales des DROM sont comptabilisées depuis 2018. À partir de 2017, les routes corses deviennent départementales.

² RER RATP seulement.

³ Données 2017 pour les TCU de province pour les années 2018 à 2022.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES

Avec la saturation des réseaux routiers et la prise en compte d'objectifs environnementaux, les réseaux ferrés de transport urbain (tramways et métros) ont presque triplé leur longueur en un quart de siècle, notamment pour les trajets de courte distance. C'est pour ce mode de transport que l'évolution des réseaux est la plus importante sur cette période.

La longueur des routes a augmenté mais dans une moindre mesure (+ 14,1 % entre 1995 et 2022).

À l'inverse, la longueur du réseau ferroviaire exploité par la SNCF et celle des voies navigables fréquentées diminuent et représentent en 2022 respectivement 84 % et 78 % de celles qu'ils avaient en 1995.

RÉSEAUX DE TRANSPORT UTILISÉS DE QUELQUES PAYS EUROPÉENS

Données 2021

	Longueur du réseau (en km)	Densité (en km par million d'habitants)	Densité (en km pour 1 000 km ²)
Réseaux routiers structurants¹			
Allemagne	50 979	613	144
Italie ²	35 285	592	118
Espagne	30 635	646	61
France³	21 365	316	34
Pologne	21 259	562	69
Pays-Bas	5 533	317	162
Réseaux ferroviaires			
Allemagne	39 799	479	113
France³	27 057	400	43
Pologne	19 287	510	63
Italie	16 832	284	57
Espagne	16 280	343	32
Pays-Bas	3 041	174	89
Réseaux navigables			
France^{3,4}	8 501	126	13
Finlande	8 082	1 460	27
Allemagne	7 675	92	22
Pays-Bas	6 297	360	184
Pologne	3 768	100	12
Italie ²	1 562	26	5

¹ Autoroutes et routes nationales.

² Données 2020 (dernières données disponibles).

³ France entière.

⁴ Champ élargi par rapport aux publications précédentes : voies navigables fréquentées et non fréquentées.

Source : Eurostat

En 2021, la longueur du réseau routier structurant français est de 21 365 kilomètres, soit 316 km pour 1 million d'habitants. Le réseau routier est plus long en Allemagne (50 979 km), en Espagne (30 635 km) et en Italie (35 285 km).

La densité du réseau routier français rapportée à la population est comparable à celle des Pays-Bas mais est moitié moins élevée que celle de l'Allemagne ou de l'Espagne. Par rapport à la superficie, la densité du réseau routier français (34 km pour 1 000 km²) est bien plus faible que celle de ses voisins, en particulier allemand (144 km pour 1 000 km²), néerlandais (162 km pour 1 000 km²) et italien (118 km pour 1 000 km²).

En 2021, le réseau ferroviaire français est le deuxième réseau d'Europe en longueur, avec 27 057 kilomètres. Il est précédé par celui de l'Allemagne (39 799 km) et suivi par celui de la Pologne (19 287 km).

La densité du réseau ferroviaire français rapportée à la population (400 km par million d'habitants) occupe une position intermédiaire au sein des principaux pays européens. Par rapport à la superficie, la densité du réseau ferroviaire français (43 km pour 1 000 km²) est plus faible que celle de l'Italie, des Pays-Bas et surtout de l'Allemagne (deux fois et demie plus dense que le réseau français).

Le réseau navigable français est le premier réseau d'Europe (8 501 kilomètres en 2021), devant les réseaux de la Finlande (8 082 km), de l'Allemagne (7 675 km) et des Pays-Bas (6 297 km).

La densité rapportée à la population du réseau français (126 km pour 1 million d'habitants) est très faible comparée à celle de la Finlande (1 460 km pour 1 million d'habitants). La densité rapportée à la superficie du réseau français (13 km pour 1 000 km²) est très en deçà de celle des Pays-Bas (184 km pour 1 000 km²) et plus élevée que celle de l'Italie.

Matériel de transport

ÉVOLUTION DES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES ROUTIERS

En milliers

	2013	2019	2021	2022
Véhicules neufs¹	2 461	3 024	2 441	2 203
Voitures particulières	1 763	2 187	1 645	1 514
Autocars et autobus ²	7	7	7	6
Camions, camionnettes et véhicules spéciaux	387	505	455	367
Tracteurs routiers	25	31	23	25
Tracteurs agricoles	48	55	65	63
Remorques lourdes	2	3	3	2
Semi-remorques	15	26	20	20
Cyclomoteurs	107	91	101	92
Motocyclettes	173	203	211	199
Véhicules d'occasion	6 305	6 709	7 082	6 190
Voitures particulières	5 363	5 735	6 000	5 193
Autocars et autobus ²	6	6	6	8
Camions, camionnettes et véhicules spéciaux	793	837	921	840
Tracteurs routiers	16	19	21	21
Tracteurs agricoles	97	86	104	100
Remorques	4	3	4	2
Semi-remorques	26	22	26	25

¹ Le total des véhicules neufs ne prend pas en compte les tracteurs agricoles, les remorques lourdes et les semi-remorques.

² Les véhicules de moins de 10 places assises (breaks) sont comptabilisés avec les voitures particulières.

Champ : France métropolitaine, toutes immatriculations sauf immatriculations provisoires et transit temporaire.

Source : SDES, RSVERO

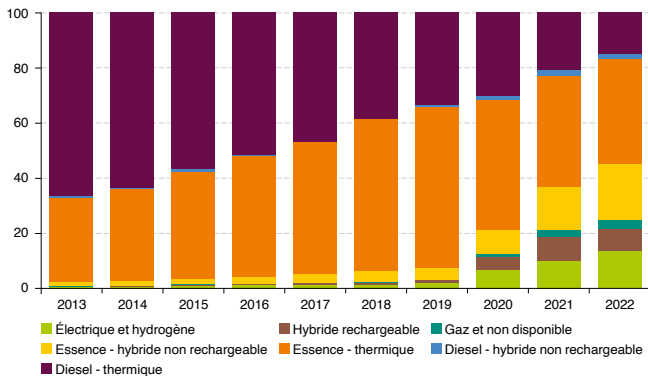
En 2022, les ventes de véhicules neufs en France métropolitaine baissent de 9,8 % après une légère reprise en 2021. Au total, 2,2 millions de véhicules neufs ont été immatriculés en 2022, soit un niveau historiquement bas à l'échelle d'une décennie.

Les immatriculations de véhicules d'occasion (hors cyclomoteurs, voiturettes et motocycles) marquent un recul encore plus net : avec 6,2 millions de véhicules immatriculés, elles sont 12,6 % en deçà de leur niveau de 2021.

Les voitures particulières représentent 68,7 % des immatriculations neuves et 83,9 % des immatriculations de véhicules d'occasion.

RÉPARTITION DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR MOTORISATION

En %



Champ : France métropolitaine, toutes immatriculations sauf immatriculations provisoires et transit temporaire

Source : SDES, RSVERO

Le marché des voitures neuves confirme la mutation amorcée depuis trois ans, avec l'essor des motorisations alternatives (électriques et hybrides rechargeables) au détriment des motorisations thermiques (diesel et essence). La part des motorisations alternatives dans les ventes de voitures, qui était de 2,8 % en 2019, a été quasiment multipliée par huit : elle atteint 21,7 % en 2022.

ÉVOLUTION DU PARC ROULANT MOYEN DE VÉHICULES IMMATRICULÉS EN FRANCE

En milliers

	2013	2019	2021	2022
Voitures particulières	35 772	38 093	38 461	38 683
Électrique et hydrogène	17	125	312	491
Hybrides rechargeables	29	75	224	357
Gaz de pétrole liquéfié (GPL)	187	149	173	214
Essence (y compris hybrides non rechargeables)	12 919	14 926	16 023	16 533
Diesel (y compris hybrides non rechargeables)	22 620	22 820	21 729	21 087
Véhicules utilitaires légers (VUL)	5 664	6 252	6 320	6 356
Électrique et hydrogène	12	40	55	66
Hybrides	0	3	11	18
Gaz de pétrole liquéfié (GPL)	19	17	17	18
Essence	273	219	218	232
Diesel	5 360	5 974	6 019	6 022
Véhicules lourds	667	698	705	713
Poids lourds	582	606	612	619
Bus et cars	85	92	94	94
Total des véhicules	42 103	45 043	45 486	45 751

Champ : France entière.

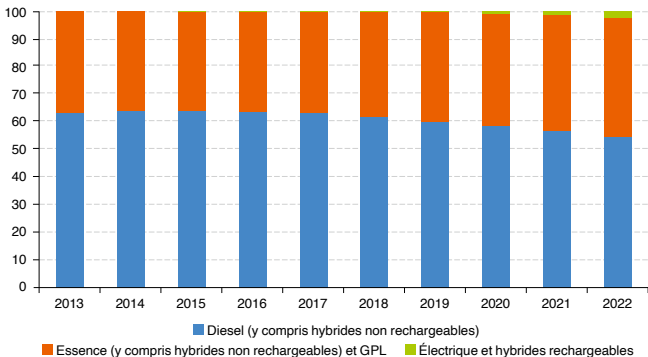
Source : SDES, Bilan de la circulation

Avec 45,8 millions de véhicules en 2022, le parc roulant moyen de véhicules immatriculés en France a légèrement augmenté sur un an (265 000 véhicules en plus, soit une hausse de 0,6 %).

Le parc de véhicules utilitaires légers (VUL) roule très largement au diesel (95 % des VUL en 2022), tout comme le parc de véhicules lourds (98 % des poids lourds et 91 % des bus et cars).

RÉPARTITION DU PARC ROULANT MOYEN DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MOTORISATION

En %



Champ : France entière.

Source : SDES, Bilan de la circulation

Parmi les voitures particulières, la part des véhicules fonctionnant au diesel (y compris hybrides non rechargeables) ne cesse de diminuer depuis sept ans (54,5 % en 2022, contre 64,0 % en 2015), au profit des véhicules à essence ou utilisant d'autres énergies (électrique, hybrides rechargeables ou à hydrogène).

Avec 848 000 voitures particulières équipées en 2022 d'une motorisation alternative (électrique, hybride rechargeable ou à hydrogène), la mutation vers des véhicules propres touche 2,2 % du parc français.

ÉVOLUTION DU PARC DE MATÉRIEL FERROVIAIRE*

En nombre de véhicules

	2013	2019	2021	2022
Matériel moteur	11 155	12 492	11 238	11 056
Automotrices et autorails	5 267	6 723	6 970	7 019
Locomotives électriques	1 701	1 514	1 073	1 020
Locomotives diesel	1 900	1 983	1 335	1 283
Locotracteurs	1 150	1 045	607	514
Locomotives à vapeur et tender	0	30	34	34
TGV	1 009	987	1 009	944
Tram-Train	128	210	210	242
Matériel remorqué voyageurs	15 842	18 011	17 490	17 275
<i>dont remorques de TGV</i>	<i>4 255</i>	<i>4 168</i>	<i>4 253</i>	<i>3 927</i>
Matériel remorqué marchandises	91 244	71 373	67 078	65 943
Wagons réseau national	nd	21 251	19 675	17 774
Wagons réseau international (RIV) ¹	nd	50 122	47 403	48 169

* Matériel moteur en service, tous opérateurs, hors Corse, zones portuaires, industrielles et touristiques.

¹ Réglementation internationale des wagons.

nd = non disponible.

Source : EPSF, registre national des véhicules

Le matériel ferroviaire remorqué voyageurs a augmenté de 13,7 % entre 2013 et 2019. Il diminue depuis 2020 ; en 2022, il est 4,1 % en deçà de son niveau de 2019.

Quant au matériel remorqué marchandises, il a diminué de 27,7 % entre 2013 et 2022.

ÉVOLUTION DU PARC DU MATÉRIEL DES TRANSPORTS COLLECTIFS D'ÎLE-DE-FRANCE

En unités

	2013	2019	2021
Matériel ferroviaire			
Nombre de rames	1 189	1 133	1 123
Places assises	603 964	592 417	573 251
Places totales	1 185 862	1 194 397	1 165 007
Métros			
Nombre de rames	693	719	733
Places assises	149 180	148 538	152 232
Places totales	407 361	417 267	430 533
Tramways			
Nombre de rames	213	293	303
Places assises	11 774	18 248	18 324
Places totales	45 615	67 441	70 951
Autobus et autocars¹			
Nombre de véhicules	9 317	10 404	10 506

¹ *Autobus (ou bus) : véhicule affecté au transport urbain de voyageurs ; autocar (ou car) : véhicule affecté aux transports interurbains, principalement scolaires, linéaires.*

Source : Île-de-France Mobilités, d'après RATP, SNCF

Le nombre de rames de transports en commun roulant sur le réseau ferroviaire d'Île-de-France diminue de 5,6 % entre 2013 et 2021 mais le nombre de places disponibles ne se restreint que de 1,8 % (1 165 000 en 2021).

En revanche, la tendance est à la hausse dans le métro en Île-de-France où le nombre de rames augmente de 5,8 % entre 2013 et 2021 et le nombre total de places de 5,7 % (431 000 en 2021).

Depuis une dizaine d'années, le tramway s'affirme en Île-de-France comme mode de transport en commun émergent avec une forte croissance du nombre de rames (+ 42,3 % entre 2013 et 2021) et des places disponibles (71 000 en 2021, soit + 55,5 % par rapport à 2013).

ÉVOLUTION DU PARC DE MATÉRIEL FLUVIAL

En unités

	2013	2019	2021	2022
Classement par spécialité				
Bateaux spécialisés (avec ou sans moteur)	81	46	47	42
Bateaux automoteurs non spécialisés	839	679	666	633
Bateaux sans moteur non spécialisés	372	317	327	302
Classement par tonnage				
Jusqu'à 249 tonnes	9	3	5	7
De 250 à 399 tonnes	441	299	261	234
De 400 à 649 tonnes	249	181	170	162
De 650 à 999 tonnes	215	181	182	181
De 1 000 à 1 499 tonnes	143	144	147	144
1 500 tonnes et plus	235	234	275	249

Source : VNF

Entre 2013 et 2022, le parc des bateaux porteurs se restreint quelle que soit la spécialité : en moyenne, chaque année, le nombre de bateaux spécialisés diminue de 7,0 %, celui des automoteurs non spécialisés de 3,1 % et celui des bateaux sans moteur non spécialisés de 2,3 %. La baisse est marquée pour les installations à faible portance (inférieure à 999 tonnes) dont le nombre a été quasiment divisé par trois en vingt ans. Entre 2013 et 2022, leur nombre diminue de 4,9 % en moyenne annuelle, tandis que le nombre de bateaux à portance élevée (supérieure ou égale à 1 000 tonnes) croît de 0,4 % en moyenne annuelle.

ÉVOLUTION DE LA FLOTTE MARITIME

En unités, au 31 décembre

	2013	2019	2021	2022
Flotte dédiée au transport maritime¹	189	186	192	193
Navires à passagers ²	74	76	79	81
Pétroliers	52	43	43	42
Autres cargos	63	67	70	70
Flotte dédiée aux services maritimes³	225	238	233	228

¹ Navires à passagers, pétroliers et autres cargos (sous pavillon français).

² Y compris cargos mixtes de plus de 12 passagers.

³ Navires de services maritimes exploités à l'international (câbliers, recherche, offshore, navires spéciaux) (sous pavillon français).

Champ : navires sous pavillon français de plus de 100 tonneaux de jauge brute.

Source : DGITM

La flotte de commerce sous pavillon français compte 193 navires dédiés au transport maritime au 31 décembre 2022, dont 81 navires dédiés au transport de passagers.

La flotte de commerce sous pavillon français compte 228 navires dédiés aux services maritimes au 31 décembre 2022. Cette flotte opère assez largement dans les services *offshore* aux secteurs pétrolier et gazier.

Annexes

- Sigles et liens utiles
- Glossaire



Sigles et liens utiles

Ce document a été réalisé par le SDES, en particulier avec l'aide ou les données des organismes suivants :

ADP	Aéroports de Paris www.parisaeroport.fr
ART	Autorité de régulation des transports www.autorite-transport.fr
Banque de France	www.banque-france.fr/fr
BEA	Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile bea.aero
Bilan annuel des transports en 2022	www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/bilan-annuel-des-transport-en-2022
Bilan de la circulation en 2022	www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/bilan-de-la-circulation-en-2022
Bodacc	Bulletin officiel des annonces civiles et commerciales www.bodacc.fr
Cerema	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement www.cerema.fr
CGDD	Commissariat général au développement durable www.ecologie.gouv.fr/commissariat-general-au-developpement-durable-cgdd

Citepa	Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique www.citepa.org
Rapport Secten	Données d'émissions territoriales de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques en France www.citepa.org/fr/secten
CNR	Comité national routier www.cnr.fr
Dares	Direction de l'animation, de la recherche et des études statistiques dares.travail-emploi.gouv.fr
DGAC	Direction générale de l'aviation civile www.ecologie.gouv.fr/politiques/aviation-civile
DGAMPA	Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture www.mer.gouv.fr/direction-generale-des-affaires-maritimes-de-la-peche-et-de-laquaculture-dgampa
DGFIP	Direction générale des finances publiques www.economie.gouv.fr/dgfiip
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-des-infrastructures-des-transportes-et-des-mobilites-dgitm
EPSF	Établissement public de sécurité ferroviaire securite-ferroviaire.fr
Ésane	Élaboration de statistiques annuelles d'entreprises www.insee.fr/fr/metadonnees/source/serie/s1188
Eurostat	Office statistique de l'Union européenne ec.eurostat.eu.europa.eu

France Travail (ex-Pôle Emploi)	Établissement public à caractère administratif, chargé de l'accompagnement des demandeurs d'emploi en France www.francetravail.fr/accueil
Gart	Groupement des autorités responsables de transport www.gart.org
Geod'air	Base de données nationale de la qualité de l'air www.geodair.fr
Île-de-France Mobilités	www.iledefrance-mobilites.fr
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques www.insee.fr
MTECT	Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires www.ecologie.gouv.fr
ONISR	Observatoire national interministériel de la sécurité routière www.securite-routiere.gouv.fr
RATP	Régie autonome des transports parisiens www.ratp.fr
RSVERO	Répertoire statistique des véhicules routiers www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/parc-et-immatriculations-des-vehicules-routiers
SDES	Service des données et études statistiques www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr
Sirene	Répertoire des entreprises et des établissements www.insee.fr/fr/information/3591226
SNCF	Société nationale des chemins de fer français www.sncf.com/fr

SNCF Réseau www.sncf-reseau.com/fr

TRM Transport routier de marchandises
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transport-routier-de-marchandises

Urssaf Caisse nationale (ex-Acoss) Union de recouvrement des cotisations de Sécurité sociale et d'allocations familiales
www.urssaf.org

UTP Union des transports publics et ferroviaires
www.utp.fr

Vélo & Territoires Réseau de collectivités
www.velo-territoires.org

VNF Voies navigables de France
www.vnf.fr

Glossaire

Comptes d'entreprises « Année N-1 » à contours « Année N »

Les statistiques des comptes d'entreprises sont obtenues en retenant comme contours des entreprises ceux définis pour l'année N – aux créations près –, et en établissant des liasses fiscales et questionnaires ESA (enquête sectorielle annuelle) consolidés sur ces entreprises à partir des liasses fiscales et questionnaires ESA reçus en N-1 pour leurs unités légales. On obtient ainsi des données consolidées relatives à l'année N-1 pour les entreprises définies selon les contours retenus en N. Cela permet de calculer des évolutions au niveau d'entreprises à contours constants, qui reflètent donc uniquement les évolutions économiques propres à l'entreprise, et non pas les restructurations de groupe – et donc les changements de contours des entreprises d'une année sur l'autre – observées entre deux millésimes.

Compte propre – compte d'autrui

Lorsque l'activité de transport n'est pas rémunérée pour elle-même, le transport est dit « pour compte propre » (une personne utilisant sa voiture pour se déplacer, une entreprise déplaçant elle-même ses produits entre un lieu de productivité et un lieu de stockage par exemple). Lorsque le transport est réalisé par un prestataire, prenant en charge des biens qui ne lui appartiennent pas ou des personnes distinctes de lui-même, le transport est dit « pour compte d'autrui ».

Emploi intérimaire en équivalent emplois à temps plein (ETP)

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.

Emploi non salarié

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'ordres. Sont concernés, d'une part, les micro-entrepreneurs ou 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.

Gaz à effet de serre (GES)

Les sept GES identifiés par le Protocole de Kyoto et son amendement de Doha sont les suivants : dioxyde de carbone (CO₂), méthane (CH₄), protoxyde d'azote (N₂O), hexafluorure de soufre (SF₆), hydrocarbures (HFC), perfluocarures (PFC) et trifluorure d'azote (NF₃).

Polluants atmosphériques

Les principaux polluants émis par les transports sont l'oxyde d'azote (NOx), le dioxyde de soufre (SO₂), les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), les métaux lourds cuivre (Cu) et plomb (Pb), les particules parmi lesquelles sont généralement distinguées les particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀), de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}), de diamètre inférieur à 1,0 µm (PM_{1,0}), et le total des particules en suspension (TSP).

Secteur transports et entreposage

Cette section de la nomenclature d'activités et de produits française (NAF Rév.2) couvre les activités liées au transport, régulier ou non, de passagers et de marchandises par rail, par route, par conduites, par eau ou par air, et les activités connexes, telles que l'exploitation des infrastructures de transport, la manutention du fret, l'entreposage, etc. Cette section comprend aussi la location de matériel de transport avec chauffeur ou pilote. Elle comprend en outre les activités de poste et courrier.

Le secteur transports et entreposage regroupe des entreprises qui ont la même activité principale (au regard de la nomenclature d'activité

économique). L'activité du 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 transports et entreposage.

La branche transports et entreposage regroupe des unités de production homogènes, c'est-à-dire qui produisent un service de transport.

Tonnes-kilomètres (t-kilomètres)

La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre.

Transport

Par convention, est appelée « transport » l'activité qui consiste à déplacer un bien physique ou une personne d'un point à un autre, avec un but autre que le déplacement lui-même. Le transport d'électricité notamment est exclu de ce champ.

Un trajet domicile-travail constitue du transport puisqu'il a pour finalité de rendre disponible une personne sur son lieu de travail. En revanche, un déplacement à vélo avec retour au point de départ n'est pas du transport car son motif premier est le loisir procuré par cette activité.

Pour assurer un transport, il est généralement nécessaire d'utiliser un véhicule et des infrastructures de transport, réseaux de transport, gares, ports, infrastructures de triage par exemple. Ces éléments permettent de définir des modes de transport : routier, ferroviaire, fluvial, maritime et aérien.

Le transport rassemble toutes les activités qui contribuent directement au déplacement ainsi que les activités auxiliaires de transport, telles que l'entreposage et le stockage, la gestion des infrastructures, la manutention liée au transport, l'organisation et la logistique de transport. Sont exclus du transport la production de véhicules, la construction des infrastructures (travaux publics), le raffinage et la production d'énergie destinés au transport.

Transport en commun : individuel - collectif

Le transport en commun de personnes peut être « individuel » ou « collectif » : le transport en métro ou en bus est un transport collectif en commun, tandis que le transport en taxi est un transport individuel en commun.

Transport intérieur

En France, les statistiques de transports intérieurs de voyageurs ou de marchandises 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) ou la portion Paris-Valenciennes pour un transport d'échange en transport routier Paris-Berlin sont pris en compte.

Transport terrestre

Il s'agit du transport réalisé sur les routes, les voies ferrées, les conduites et les voies navigables.

Transport combiné

Il vise à utiliser le fer ou la voie d'eau pour transporter des marchandises acheminées par camion pour les premiers et/ou les derniers kilomètres. Ce transport intermodal est pertinent sur longue distance. Il utilise une unité de transport intermodal (UTI), qui peut être le conteneur ou la caisse mobile, la semi-remorque (non accompagnée) ou un véhicule routier (accompagné).

Véhicules-kilomètres (veh-kilomètres)

Le véhicule-kilomètre correspond au mouvement d'un véhicule routier sur un kilomètre.

Voyageurs-kilomètres (voy-kilomètres)

Le voyageur kilomètre correspond au déplacement d'un voyageur sur un kilomètre.

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, un terme équivalent, le passager kilomètre transporté (PKT), est plus fréquemment usité.

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 : mars 2024

ISSN : 2557-7580 (imprimé)
2557-8138 (en ligne)

Directrice de publication : Béatrice Sédillot
Coordination éditoriale : Amélie Glorieux-Freminet
Infographie : Bertrand Gaillet
Maquettage et réalisation : Agence Efil, Tours



En 2022, les tensions sur les marchés des matières premières affectent tout particulièrement le secteur des transports. Pénalisée par la baisse de la production industrielle, la production des branches utilisatrices de transport ralentit tandis que le rebond des échanges extérieurs de transport, amorcé en 2021, se poursuit. Sous l'effet combiné de la reprise de l'activité et de fortes hausses de prix, la dépense de transports s'établit à 539,9 milliards d'euros en 2022 (20,5 % du PIB), dépassant de 20,4 % son niveau d'avant la crise sanitaire. Le transport intérieur de voyageurs poursuit sa croissance (+ 14,4 % par rapport à 2021) et revient presque à son niveau de 2019 ; quant au transport de marchandises, il est quasi stable (- 0,3 % en un an). Avec la reprise de la circulation, le niveau des émissions de gaz à effet de serre en 2022 est proche de celui d'avant-crise tandis que la baisse de l'accidentalité se poursuit.

**Chiffres clés
des transports**
Édition 2024



Service des données et études statistiques

Sous-direction des statistiques des transports

Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex

Courriel : diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gov.fr