

L'activité de transport progresse au deuxième trimestre 2025

OCTOBRE 2025

Au deuxième trimestre 2025, le volume de la production marchande de transport augmente par rapport au premier trimestre, à un rythme légèrement plus rapide (+ 0,6 %, après + 0,2 %). L'activité augmente de 0,7 % dans le transport de voyageurs et les autres services de transport. Elle progresse plus légèrement dans le transport de marchandises (+ 0,3 %), après une stabilité au trimestre précédent. Au deuxième trimestre 2025, l'emploi salarié hors intérim du secteur des transports et de l'entreposage augmente (+ 0,3 %), après avoir stagné au trimestre précédent. L'emploi intérimaire mobilisé par le secteur est également en hausse (+ 0,8 %). L'effectif total du secteur s'établit à 1 560 000 salariés. Dans l'ensemble du secteur privé, les effectifs salariés hors intérimaires augmentent au deuxième trimestre 2025 (+ 0,2 %), tandis que l'intérim rebondit (+ 0,2 %) après neuf trimestres de baisse.

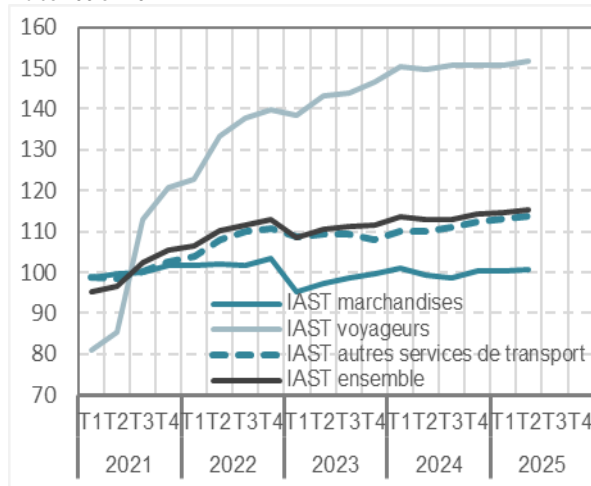
LA PRODUCTION MARCHANDE DE TRANSPORT AUGMENTE AU DEUXIÈME TRIMESTRE 2025

Au deuxième trimestre 2025, la production de services de transport par les entreprises résidentes, mesurée par l'indice d'activité des services de transport (IAST), s'accroît de 0,6 % par rapport au premier trimestre 2025. La croissance de l'activité accélère ce trimestre : elle était de + 0,2 % au premier trimestre 2025.

L'activité est en hausse de 0,7 % au deuxième trimestre 2025 par rapport au premier trimestre dans les services de transport de voyageurs. Elle était quasi stable au trimestre précédent (+ 0,1 %). Dans les services auxiliaires au transport, la croissance de l'activité se poursuit également (+ 0,7 %, après + 0,5 %). L'activité des services de transport de marchandises repart au deuxième trimestre (+ 0,3 %), après être restée stable au premier trimestre.

Graphique 1 : indice d'activité des services de transport

(indices CVS-CJO)
Indice 100 en 2021



Source : SDES

Au deuxième trimestre 2025, le produit intérieur brut (PIB) progresse (+ 0,3 % par rapport au trimestre précédent), davantage qu'au premier trimestre (+ 0,1 %). La consommation des ménages en services de transport augmente de 1,3 %, soit la plus forte hausse trimestrielle depuis le premier trimestre 2024. En revanche, les achats de voitures particulières se replient de nouveau (- 0,2 %), à un rythme toutefois ralenti par rapport à celui du trimestre précédent (- 3,9 %). Cette baisse des achats intervient après les fortes hausses de la fin 2024, les ménages ayant alors avancé leurs achats par anticipation de l'instauration de politiques publiques susceptibles de relever les prix des voitures neuves (modification du barème du bonus et du malus notamment).

Au deuxième trimestre 2025, la valeur ajoutée en volume des services de transport augmente de 0,3 %, après un recul de 0,5 % au premier trimestre.

LE FRET TERRESTRE INTÉRIEUR REBONDIT AU DEUXIÈME TRIMESTRE 2025

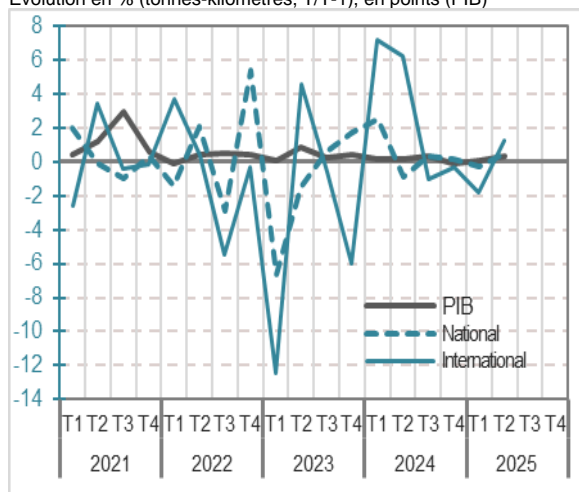
Le fret terrestre intérieur, exprimé en tonnes-kilomètres, rebondit au deuxième trimestre 2025 par rapport au premier trimestre (+ 0,6 %). Il avait reculé de 0,5 % au trimestre précédent. Le fret national, qui représente 89,3 % du trafic ce trimestre, est en hausse de 0,5 %, alors que le fret international (+ 1,2 %) augmente plus vivement.

Avec 51,9 milliards de tonnes-kilomètres transportées ce trimestre, le fret terrestre atteint son plus haut niveau depuis le quatrième trimestre 2022.

Graphique 2 : fret terrestre

(indices CVS-CJO)

Évolution en % (tonnes-kilomètres, T/T-1), en points (PIB)



Sources : SDES ; Insee

L'ACTIVITÉ DE TRANSPORT ROUTIER REPART AU DEUXIÈME TRIMESTRE 2025

Au deuxième trimestre 2025, l'activité du transport routier intérieur de marchandises du pavillon français, mesurée en tonnes-kilomètre, est en hausse de 0,8 % par rapport au premier trimestre, en données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables (CVS-CJO). Elle se situe à 42,2 milliards de tonnes-kilomètres. Depuis 18 mois, cette activité est globalement stable, variant entre 41,9 milliards et 42,3 milliards par trimestre.

Le transport routier de marchandises opéré pour compte d'autrui varie très légèrement, de -0,2 % au second trimestre 2025, après une baisse de 1,0 % au premier trimestre 2025. À 37,3 milliards de tonnes-kilomètres, il diminue de 0,5 milliard de tonnes-kilomètres par rapport au quatrième trimestre 2024.

Le transport pour compte propre augmente de 9,0 % au deuxième trimestre 2025. Il s'élève désormais à 4,9 milliards de tonnes-kilomètres, ce qui représente 11,5 % de l'activité intérieure du pavillon français. Cette part s'est accrue de près de 1 point en un trimestre.

Le nombre de tonnes-kilomètres réalisées entre une origine et une destination situées sur le territoire national représente 95,5 % de l'activité de transport routier intérieur de marchandises au deuxième trimestre 2025. À la suite d'une augmentation de 0,7 %, ce transport dit « national » revient à son niveau du quatrième trimestre 2024, soit 40,3 milliards de tonnes-kilomètres. La partie intérieure de l'activité de transport international du pavillon français est

en hausse de 3,6 % au deuxième trimestre 2025, après - 5,1 % au premier trimestre (données révisées). Environ 1,9 milliard de tonnes-kilomètres ont été parcourues sur le territoire français au cours du dernier trimestre lors d'une entrée ou d'une sortie depuis ou vers l'étranger.

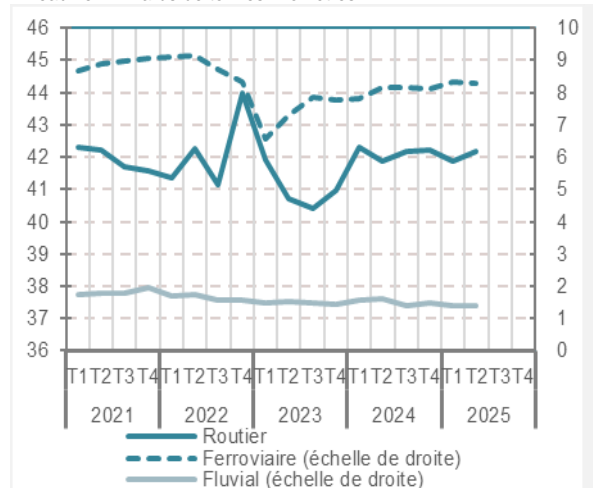
L'activité de transport routier intérieur de marchandises sur des parcours de moyennes et longues distances (150 km ou plus) progresse de 0,4 % au deuxième trimestre 2025, après - 0,9 % au premier trimestre. Elle atteint 32,4 milliards de tonnes-kilomètres et représente près de 77 % de l'activité de transport routier intérieur de marchandises. L'activité lors de trajets sur de plus courtes distances (moins de 150 km) gagne 2,0 % au deuxième trimestre 2025, après - 0,7 % au premier trimestre. Elle se situe à près de 9,8 milliards de tonnes-kilomètres.

L'activité du fret ferroviaire se replie au deuxième trimestre 2025 (- 0,7 %), après un rebond au premier trimestre (+ 2,6 %). Elle s'établit à 8,3 milliards de tonnes-kilomètres, en données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables, dont près des deux tiers sur des trajets ayant pour origine et destination le territoire national. La baisse du trafic affecte les trajets nationaux (- 0,7 %, après + 3,4 %) comme les trajets internationaux (- 0,5 %, après + 1,3 %). La réouverture le 31 mars 2025 de l'autoroute ferroviaire vers l'Italie passant par la vallée de la Maurienne a permis une reprise progressive du trafic sur cet axe qui n'a pas encore pleinement produit ses effets sur le trafic ferroviaire. Par ailleurs, l'activité ferroviaire marchandises a été perturbée par une grève intermittente des aiguilleurs dans la zone de Paris nord, entre avril et juillet 2025.

Graphique 3 : fret terrestre par mode

(CVS-CJO)

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres



Sources : SDES, TRM ; SDES, tous opérateurs ferroviaires ; VNF

Le transport fluvial intérieur, y compris fluviomaritime, rebondit au deuxième trimestre 2025 (+ 1,5 %) après une baisse prononcée au premier trimestre (- 5,9 %). Le rebond est plus fort à l'international (+ 3,0 %) qu'en transport national (+ 0,4 %).

Avec 1,4 milliard de tonnes-kilomètres transportées ce trimestre, le transport fluvial reste pénalisé par la mauvaise récolte céréalière de 2024 due à des conditions climatiques défavorables à la production agricole. Le transport de minerais et de produits d'extraction est

L'activité de transport progresse au deuxième trimestre 2025

également affecté par la faiblesse persistante de l'activité du secteur de la construction, malgré un frémissement au deuxième trimestre.

Dans le transport routier, le prix de revient du transport longue distance (pour un ensemble articulé jusqu'à 44 tonnes) se replie au deuxième trimestre 2025 (- 1,7 %) et revient à son niveau du quatrième trimestre 2024. Cette évolution est due au net recul de l'indice du gazole professionnel (- 7,9 %), les autres indices étant tous stables ou en augmentation.

Au deuxième trimestre 2025, les prix de production du transport routier augmentent légèrement (+ 0,3 %) après une hausse de 1,5 % au premier trimestre. Ceux du transport ferroviaire de fret s'accroissent également, à un rythme ralenti (+ 0,4 %), après + 1,9 % au premier trimestre 2025. Ceux du transport fluvial se replient légèrement, de - 0,3 %, après - 3,7 % au premier trimestre.

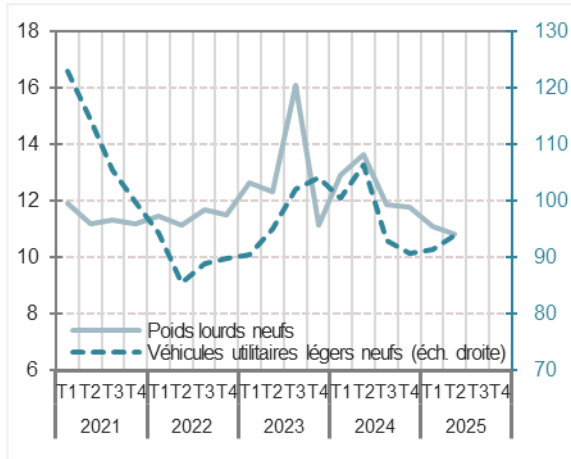
LE MARCHÉ DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS REBONDIT

Au deuxième trimestre, 93 900 véhicules utilitaires légers neufs ont été immatriculés, soit une hausse de 2,8 % (données CVS-CJO). Ce niveau reste néanmoins bien en dessous de la moyenne trimestrielle sur les dix dernières années (102 500 immatriculations).

Les ventes de poids lourds neufs reculent ce trimestre, à 10 800 unités. On observe une légère hausse pour les tracteurs routiers (+ 1,4 %) et une baisse pour les camions (- 6,2 %). Les immatriculations de bus et cars sont en hausse ce trimestre (+ 3,8 %) après une forte hausse lors du trimestre précédent.

Graphique 4 : immatriculations de véhicules utilitaires neufs

Nombre d'immatriculations, en milliers (CVS-CJO)



Champ : France.

Source : SDES, RSVERO

L'ACTIVITÉ PORTUAIRE AUGMENTE DE NOUVEAU AU DEUXIÈME TRIMESTRE 2025

Au deuxième trimestre 2025, le trafic de marchandises transitant par les principaux ports de commerce métropolitains progresse pour le troisième trimestre consécutif, atteignant 71,2 millions de tonnes (tare incluse), en données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables. Il augmente de 0,7 % par rapport au

premier trimestre, mais reste légèrement en deçà (- 0,4 %) de son niveau du deuxième trimestre 2024, un an plus tôt.

Le trafic sortant augmente (+ 2,4 %), pour atteindre 24,1 millions de tonnes. Cette hausse résulte principalement du rebond du trafic sortant de vracs solides (+ 15,0 %). Le trafic sortant de conteneurs progresse lui aussi nettement (+ 8,4 %). En revanche, le trafic sortant de vracs liquides recule fortement (- 12,9 %), affecté par l'arrêt du site pétrochimique de Gonfreville-l'Orcher, qui a entraîné une réduction des exportations de produits pétroliers raffinés.

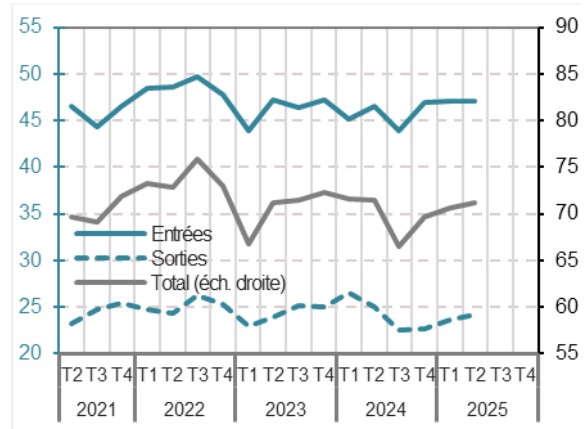
Le trafic entrant demeure quasi stable (- 0,1 %). La mise à l'arrêt d'un haut-fourneau de l'usine sidérurgique de Dunkerque a pesé sur le trafic entrant de vracs solides (- 2,9 %), tandis que les flux entrants de conteneurs (+ 1,1 %) et de rouliers (+ 0,8 %) progressent. Le trafic entrant de vracs liquides reste stable (- 0,1 %).

Par port, le trafic total augmente à Marseille (+ 4,0 %) et à Haropa (+ 4,1 %), ce dernier bénéficiant du dynamisme de la filière conteneurs, en hausse tant sur le transbordement que sur le trafic hinterland. À l'inverse, Nantes Saint-Nazaire (- 11,0 %) et Dunkerque (- 3,8 %) enregistrent un recul, sous l'effet de la baisse des vracs liquides – en particulier du GNL – Dunkerque étant par ailleurs également pénalisé par la diminution de ses vracs solides, conséquence de l'arrêt pour maintenance de l'un de ses hauts-fourneaux.

Graphique 5 : ports maritimes

(CVS-CJO)

Niveaux en millions de tonnes



Champ : grands ports maritimes de métropole (GPM) et port de Calais.
Source : SDES

Au deuxième trimestre 2025, les prix du transport maritime de fret baissent de nouveau, de 3,1 %, après - 6,4 % au premier trimestre 2025. Ils sont à leur plus bas niveau depuis le quatrième trimestre 2023. L'incertitude créée par de nombreux facteurs extérieurs, telles les tensions en mer Rouge et les menaces sur les droits de douane aux États-Unis, explique cette forte volatilité.

LE FRET AÉRIEN REBONDIT

Avec 0,6 million de tonnes transportées, le fret aérien transitant dans les 23 principaux aéroports de France rebondit de 3,2 % au deuxième trimestre 2025, après avoir fléchi au premier trimestre (- 3,5 %, données révisées).

Le transport d'hydrocarbures par oléoduc augmente nettement au deuxième trimestre 2025 (+ 6,3 %), après

L'activité de transport progresse au deuxième trimestre 2025

deux trimestres de recul (- 3,7 % au premier trimestre 2025 et - 4,1 % au quatrième trimestre 2024).

Le recul des prix du transport aérien de fret s'amplifie au deuxième trimestre 2025 (- 6,9 %) après avoir diminué de 0,3 % au premier trimestre.

LE TRANSPORT COLLECTIF TERRESTRE DE VOYAGEURS ACCÉLÈRE

Le transport collectif terrestre intérieur de voyageurs (hors transports en commun urbains de province et transports routiers de voyageurs par autocar) est en hausse au deuxième trimestre 2025 (+ 1,6 %), après + 0,4 % au premier trimestre. Cette augmentation de la fréquentation concerne aussi bien le transport francilien que le trafic national.

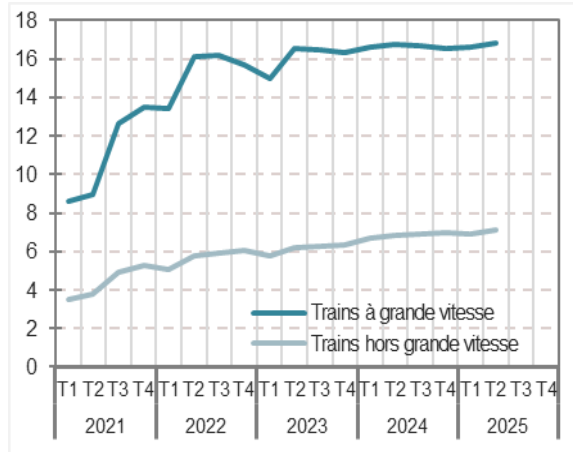
Le nombre de voyageurs-kilomètres transportés par voie ferroviaire hors Île-de-France repart à la hausse au deuxième trimestre 2025 (+ 1,7 %), après trois trimestres en baisse ou quasi stables. La croissance du trafic est forte sur les lignes classiques, trains intercités et trains sous convention des conseils régionaux (+ 2,6 %). Sur ces lignes, la fréquentation atteint un nouveau sommet. Sur le réseau à grande vitesse, le trafic augmente plus modérément (+ 1,3 %).

Au second trimestre 2025, les lignes à grande vitesse représentent 70 % du trafic ferroviaire hors Île-de-France, soit une part en baisse de quatre points par rapport à celle du deuxième trimestre 2022, trois ans plus tôt.

Graphique 6 : transport ferré de voyageurs hors Île-de-France

(CVS-CJO)

Milliards de voyageurs-kilomètres



Source : SDES, d'après tous opérateurs ferroviaires

En Île-de-France, le transport collectif de voyageurs poursuit sa croissance (+ 1,5 %), au même rythme qu'au premier trimestre. Il s'était contracté au quatrième trimestre 2024 (- 0,6 %), après un été marqué par la tenue des Jeux olympiques de Paris qui a dynamisé le trafic sur cette période. La hausse du nombre de voyageurs-kilomètres est toujours soutenue par la progression de la fréquentation sur le réseau des trains sous convention Île-de-France Mobilités opérés par la SNCF (+ 2,8 % ce trimestre, comme au précédent).

Sur le réseau RATP, le nombre de voyageurs-kilomètres s'accroît de nouveau au deuxième trimestre 2025 (+ 0,4 %) après une progression de 0,6 % au premier trimestre. Sur le réseau ferré (métro et RER), la

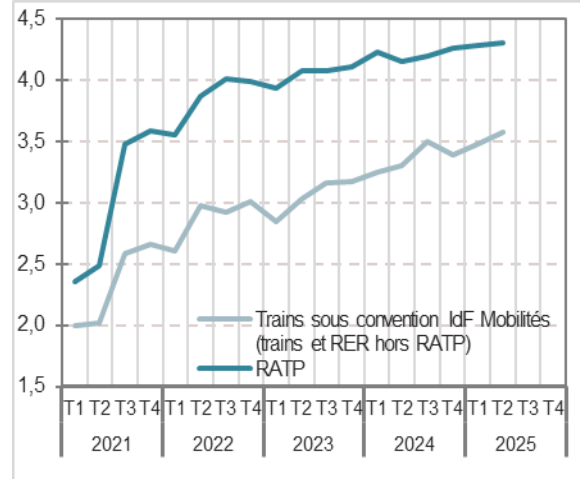
hausse de la fréquentation s'établit à + 0,7 % ce trimestre, comme au précédent. L'essentiel de la hausse de la fréquentation ces derniers trimestres est dû aux prolongements de lignes ayant eu lieu sur le réseau en 2024 et début 2025. Le réseau ferré représente 82 % du trafic sur le réseau RATP. En revanche, le nombre de voyageurs-kilomètres diminue à nouveau sur le réseau des bus et tramways (- 1,3 %), après être resté quasi stable au premier trimestre. Il retrouve ainsi son niveau du troisième trimestre 2023, loin de son niveau d'avant la crise sanitaire, au troisième trimestre 2019.

Selon les résultats provisoires de l'Union des transports publics et ferroviaires, la fréquentation des transports publics urbains de province évolue très peu au deuxième trimestre 2025 par rapport au deuxième trimestre 2024. Cette croissance est toujours soutenue par la progression du trafic sur les grands réseaux (plus de 250 000 habitants desservis), alors que la fréquentation des réseaux de plus petite taille est orientée à la baisse.

Graphique 7 : transport en commun urbain en Île-de-France

(CVS-CJO)

Milliards de voyageurs-kilomètres



Source : SDES, d'après RATP, SNCF

LE TRANSPORT AÉRIEN POURSUIT SA CROISSANCE AU DEUXIÈME TRIMESTRE 2025

Avec 45,8 millions de voyageurs transportés, en données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables, la croissance du transport aérien de voyageurs se prolonge au deuxième trimestre 2025 (+ 0,7 %), au même rythme qu'au trimestre précédent. Excepté au premier trimestre 2025, en raison de la mise en place d'un nouveau système de gestion du trafic aérien français « 4-flight », qui a momentanément entraîné une réduction du nombre de vols dans les aéroports français, le trafic aérien est en hausse ininterrompue depuis trois ans.

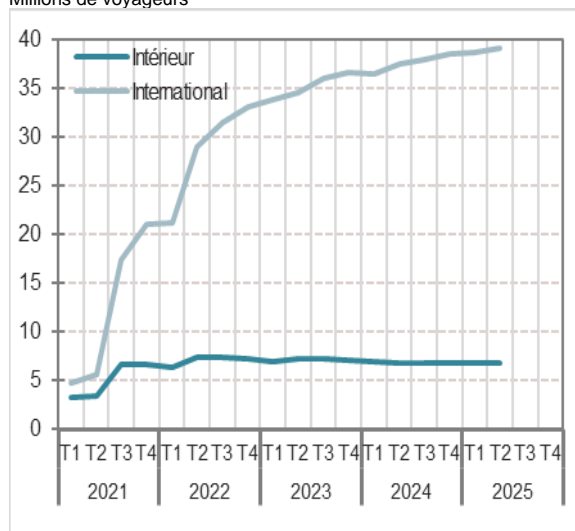
Cette hausse est portée par l'augmentation du nombre de voyageurs aériens sur les liaisons internationales (+ 1,0 % au deuxième trimestre 2025). Le trafic international au départ ou à l'arrivée des aéroports parisiens s'accroît (+ 2,0 %) alors que celui des aéroports de province se replie légèrement (- 0,5 %), après trois années de hausse continue. Sur les liaisons intérieures, le trafic retombe (- 1,5 %), notamment en raison d'un net repli sur les liaisons transversales (- 3,3 %), alors qu'il est

quasi stable sur les liaisons radiales (- 0,1 %). Ce trafic est durablement inférieur à son niveau d'avant la crise sanitaire, sous l'effet du recul de la clientèle d'affaires et des modifications des comportements de déplacement des Français.

Graphique 8 : transport aérien de voyageurs

(CVS-CJO)

Millions de voyageurs



Sources : SDES, d'après DGAC ; ADP

LA CROISSANCE DE L'ACTIVITÉ DES AUTRES SERVICES DE TRANSPORT SE POURSUIT AU DEUXIÈME TRIMESTRE 2025

L'activité des services auxiliaires de transport, mesurée par l'indice d'activité des services de transport, augmente de 0,7 % au deuxième trimestre 2025, après + 0,5 % au premier trimestre 2025.

Cette croissance est soutenue par la hausse de l'activité dans la messagerie-fret express et organisation des transports, première composante des autres services de transports, avec + 1,3 % au deuxième trimestre 2025, soit un rythme proche de celui du trimestre précédent (+ 1,1 %). Elle progresse de nouveau dans les services auxiliaires des transports aériens (+ 1,5 %) et maritimes (+ 0,7 %).

En revanche, elle diminue dans les services d'entreposage et stockage (- 0,7 %, après + 3,4 %) et, surtout, de manutention (- 6,2 %, après + 5,6 %).

Au deuxième trimestre 2025, les prix de la messagerie-fret express rebondissent (+ 1,0 %) après une baisse au premier trimestre (- 0,6 %). Les prix de l'entreposage sont stables (+ 0,0 %) après une hausse de 1,5 % au premier trimestre. Les prix de la manutention poursuivent leur augmentation (+ 0,8 %), soit un sixième trimestre consécutif en hausse.

LE MARCHÉ AUTOMOBILE NEUF EST EN BAISSÉ

Les immatriculations de voitures neuves diminuent au second trimestre 2025 (- 4,8 %). C'est le deuxième trimestre de baisse consécutif. Près de 409 000 voitures particulières neuves ont été immatriculées ce trimestre.

Les motorisations hybrides rechargeables sont en forte hausse (+ 35,1 %), après une chute de 47 % au premier trimestre à la suite de l'extension du malus masse

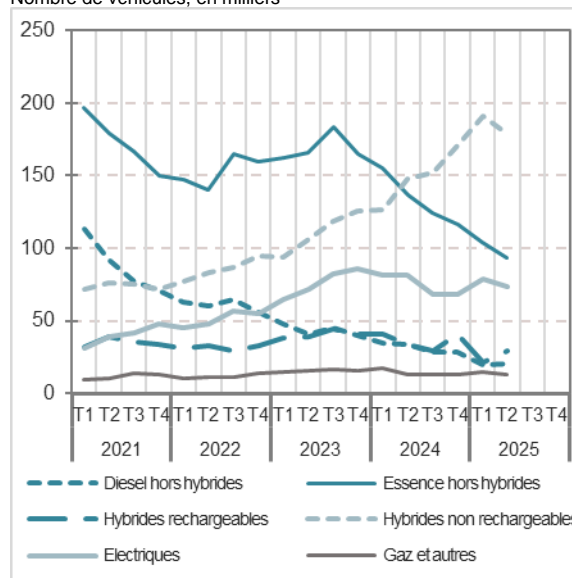
à ces véhicules au 1^{er} janvier 2025. Les motorisations essence (hors hybrides) et hybrides non rechargeables se replient (respectivement - 10,1 % et - 6,5 %). Les motorisations diesel (hors hybrides) sont en hausse de 7,5 %. Les immatriculations de véhicules électriques sont en baisse ce trimestre (- 6,8 %), tout comme les immatriculations de véhicules au gaz, principalement des bicarburants essence + GPL (- 7,8 %).

73 900 voitures électriques ont été immatriculées ce trimestre, soit 18,1 % des voitures neuves.

Graphique 9 : immatriculations de voitures particulières neuves

(CVS-CJO)

Nombre de véhicules, en milliers



Champ : France.

Source : SDES, RSVERO

LES LIVRAISONS DE CARBURANT SONT QUASI STABLES

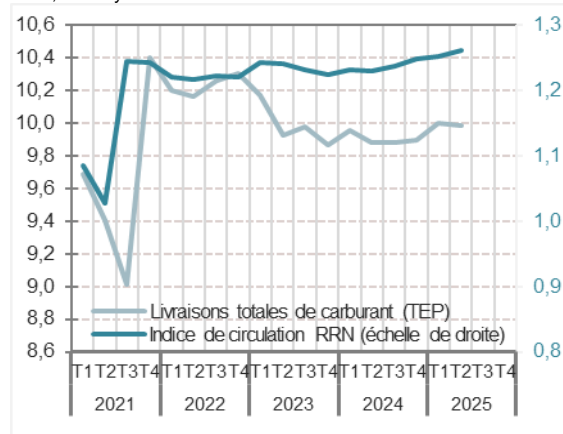
Les livraisons de carburant, en tonnes équivalent pétrole, sont quasi stables au deuxième trimestre 2025 (- 0,1 %, après + 1,0 % au premier trimestre). La croissance des livraisons d'essence (+ 1,2 % au deuxième trimestre) est continue depuis le deuxième trimestre 2023. La baisse des livraisons de gazole reprend (- 0,7 %) après une interruption au premier trimestre (+ 0,4 %). En lien avec le recul des ventes de véhicules diesel, la part de l'essence dans les livraisons de carburant atteint près de 30 % au deuxième trimestre 2025, contre 17 % dix ans plus tôt.

Sur le réseau national, la circulation poursuit sa progression au deuxième trimestre 2025 (+ 0,8 %), soit un quatrième trimestre consécutif en hausse. Cette croissance est prononcée sur le réseau concédé (+ 1,8 %), portée par l'augmentation du trafic des véhicules légers (+ 2,0 %). Sur ce réseau, le trafic des véhicules poids lourds est en hausse plus modérée (+ 0,6 %), après avoir légèrement diminué au trimestre précédent (- 0,2 %).

Graphique 10 : circulation routière et livraisons de carburant

(CVS-CJO)

Millions de tonnes équivalent pétrole, indice de circulation base 1 en 2001, en moyenne annuelle



RRN = réseau routier national.

Sources : SDES, d'après Cerema ; Asfa ; CPDP

Au deuxième trimestre 2025, le prix trimestriel moyen du baril de Brent exprimé en euros chute (- 16,9 %, après + 3,2 %). Les annonces de relèvement des droits de douane par l'administration américaine ont lourdement pesé sur les perspectives de croissance mondiale et ont entraîné une nette baisse des cours des matières premières, amplifiée par l'appréciation de l'euro. Le coût du carburant routier à destination des professionnels du transport de marchandises, mesuré par l'indice du Comité national routier, diminue nettement, de 7,9 % au deuxième trimestre 2025, après + 3,4 % au trimestre précédent.

LES CRÉATIONS « CLASSIQUES » D'ENTREPRISES AUGMENTENT AU DEUXIÈME TRIMESTRE 2025

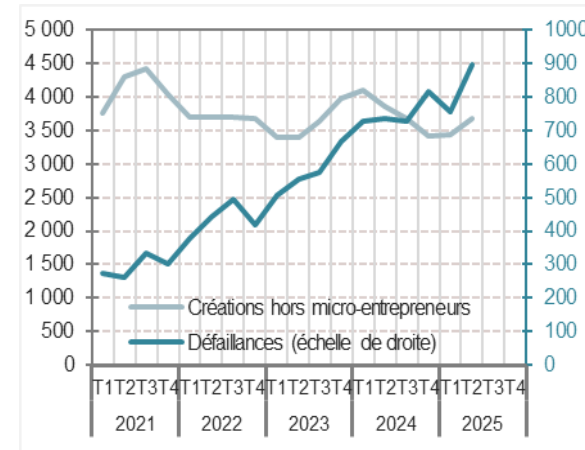
Avec 3 682 nouvelles entreprises au deuxième trimestre 2025, les créations « classiques » d'entreprises dans le secteur des transports et de l'entreposage, hors immatriculations de micro-entrepreneurs, augmentent (+ 7,3 %), après une légère progression au premier trimestre (+ 0,5 %). La croissance des créations d'entreprises est plus modérée dans l'ensemble des secteurs (+ 3,1 %, après une stabilité au premier trimestre). Les créations de micro-entreprises de transport et entreposage rebondissent au deuxième trimestre 2025 (+ 1,6 %, après - 3,4 %).

Au deuxième trimestre 2025, les défaillances d'entreprises rebondissent fortement dans les transports et l'entreposage (+ 18,4 %), après avoir fléchi le trimestre précédent (- 7,2 %). Cette hausse est en grande partie due à une forte augmentation des défaillances dans les secteurs des taxis et VTC ainsi que dans les autres services de poste et de courrier. Dans l'ensemble des secteurs, le nombre de défaillances repart également à la hausse (+ 3,2 %) après une diminution de 3,8 % au premier trimestre.

Graphique 11 : démographie des entreprises de transport

(CVS-CJO)

Nombre d'entreprises



Sources : Insee ; Banque de France

L'EMPLOI SALARIÉ HORS INTÉRIM DU SECTEUR DES TRANSPORTS ET DE L'ENTREPOSAGE AUGMENTE (+ 0,3 %)

Au deuxième trimestre 2025, l'emploi salarié hors intérim du secteur des transports et de l'entreposage augmente (+ 0,3 %), après avoir stagné au trimestre précédent. L'effectif du secteur (hors intérimaires) s'établit à 1 456 700 salariés.

La plupart des secteurs créent des emplois ce trimestre : les créations nettes sont dynamiques dans les activités de manutention et d'entreposage (+ 1,0 %, soit + 1 400 emplois), après une forte diminution au trimestre précédent (- 1,4 %, soit - 2 100 emplois). Le nombre de salariés continue d'augmenter dans les transports terrestres de voyageurs (hors ferroviaire) (+ 0,5 %, soit + 1 500 emplois) pour le dix-septième trimestre consécutif. Il progresse également dans le transport aérien (+ 0,5 %, soit + 300 emplois), l'exploitation des infrastructures (+ 0,5 %, soit + 700 emplois) et le transport ferroviaire (+ 0,4 %, soit + 400 emplois). Le transport routier de fret (TRF), plus gros employeur du secteur avec 426 900 salariés, crée 700 emplois ce trimestre (+ 0,2 %).

Dans l'organisation du transport de fret, le nombre d'emplois est quasi stable (- 0,1 %, soit - 100 emplois).

Au deuxième trimestre 2025, dans le secteur des transports et de l'entreposage, le nombre des déclarations d'embauche de plus d'un mois hors intérim diminue (- 1,3 %), après une quasi stabilité au premier trimestre 2025 (+ 0,1 %).

Le taux d'emplois vacants – rapport entre les emplois vacants d'une part, et la somme des postes occupés et des emplois vacants d'autre part – s'établit à 1,9 % (contre 2,5 % dans l'ensemble du secteur privé).

Sur le marché du travail, le nombre de demandeurs d'emploi (catégories A, B, C) dans les métiers du transport et de la logistique augmente de nouveau au deuxième trimestre 2025 (+ 0,3 %, après + 2,1 % au premier trimestre 2025, + 2,5 % au quatrième trimestre 2024 et + 0,9 % au troisième trimestre 2024).

Le coût horaire du travail dans le secteur des transports et de l'entreposage, mesuré par l'ICT – coût horaire, augmente de 1,6 % au deuxième trimestre 2025.

L'activité de transport progresse au deuxième trimestre 2025

par rapport au deuxième trimestre 2024. Il avait augmenté de 1,7 % au trimestre précédent, en glissement annuel.

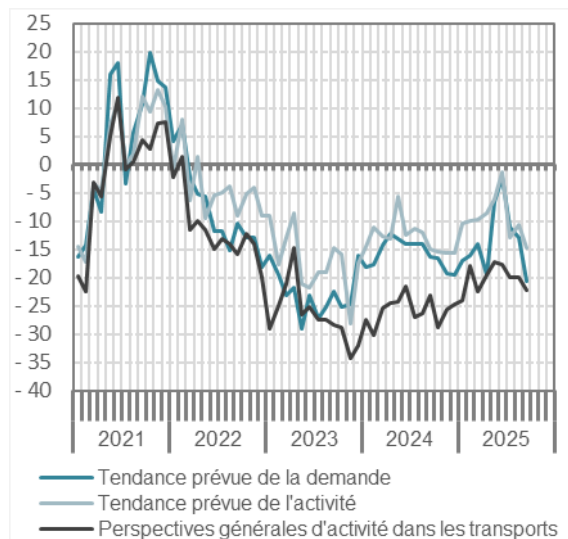
LA TENDANCE PRÉVUE DE LA DEMANDE SE DÉGRADE EN SEPTEMBRE 2025 DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Dans le transport routier de marchandises, les soldes d'opinion sur la demande prévue et sur l'activité prévue diminuent en septembre 2025 après un net redressement au printemps. Le solde sur les perspectives générales du secteur se détériore également et retombe à un niveau nettement en dessous de sa moyenne de long terme en septembre 2025.

La tendance prévue pour les investissements poursuit toutefois son redressement, après avoir atteint son plus bas niveau depuis cinq ans. Elle dépasse son niveau de long terme pour la première fois depuis octobre 2023.

Graphique 12 : conjoncture dans le transport routier de marchandises et la messagerie

(indices CVS-CJO)
Soldes d'opinion en %



Source : Insee, enquête mensuelle de conjoncture dans les services

L'activité de transport progresse au deuxième trimestre 2025

Séries statistiques des transports de marchandises

Données et évolutions CVS-CJO sauf mention contraire, signalée par un astérisque et/ou par la couleur bleu soutenu	Niveaux		Évolutions (en %)					
			Annuelle	Trimestrielles (T / T-1)				
	2024	2025		2024	2024			2025
		T2	T2		T3	T4	T1	T2
Transport intérieur de marchandises (1)								
Total fret terrestre intérieur	206,9	51,9	3,7	- 0,2	0,2	0,1	- 0,5	0,6
National	184,6	46,3	3,3	- 0,9	0,4	0,2	- 0,3	0,5
International	22,3	5,6	7,3	6,2	- 1,0	- 0,3	- 1,8	1,2
Fret routier intérieur total	168,6	42,2	2,8	- 1,0	0,7	0,1	- 0,9	0,8
<i>Routier national</i>	161,0	40,3	2,4	- 1,5	0,8	0,1	- 0,7	0,7
<i>Routier international</i>	7,6	1,9	11,6	9,7	- 0,3	0,4	- 5,1	3,6
<i>Routier compte d'autrui</i>	149,8	37,3	3,4	- 3,1	2,9	0,3	- 1,0	- 0,2
<i>Routier compte propre</i>	18,7	4,9	- 1,9	16,9	- 14,3	- 1,9	0,4	9,0
<i>Courte distance (moins de 150 km)</i>	38,5	9,8	- 1,3	- 3,0	- 1,5	2,3	- 0,7	2,0
<i>Longue distance (150 km et plus)</i>	130,0	32,4	4,0	- 0,4	1,4	- 0,5	- 0,9	0,4
Fret ferroviaire intérieur total (yc opérateurs privés)	32,3	8,3	9,3	3,9	0,4	- 0,7	2,6	- 0,7
Ferroviaire national	19,9	5,2	12,5	4,5	0,2	0,3	3,4	- 0,7
Ferroviaire international	12,3	3,1	4,5	3,1	0,7	- 2,4	1,3	- 0,5
Fret fluvial intérieur total *	6,0	1,4	2,1	1,9	- 13,3	6,1	- 5,9	1,5
Fluvial national	3,6	0,8	- 2,3	- 4,2	- 14,7	4,5	- 5,0	0,4
Fluvial international	2,4	0,6	9,5	12,4	- 11,3	8,4	- 7,0	3,0
Transport maritime total (2a) : activité portuaire	279,2	71,2	- 0,8	- 0,2	- 7,0	4,8	1,4	0,7
Entrées	182,5	47,0	- 1,2	2,9	- 5,4	6,8	0,3	- 0,1
Sorties	96,7	24,1	- 0,2	- 5,6	- 9,8	0,7	3,9	2,4
Fret aérien (2b)	2,2	0,6	2,8	0,3	- 0,8	0,4	- 3,5	3,2
Transport de pétrole brut / produits raffinés par oléoducs* (3)	7 402	1 934	- 5,4	- 14,8	20,9	- 4,1	- 3,7	6,3

(1) Sources : SDES, TRM – Insee ; SDES, tous opérateurs ferroviaires ; VNF / unité : milliards de tonnes-kilomètres, transport intérieur y compris fluviomaritime et transit.

(2a) Sources : DGITM puis SDES depuis 2016 / unité : millions de tonnes.

(2b) Sources : ADP et DGAC / unité : millions de tonnes.

(3) Source : DGEC / unité : millions de tonnes-kilomètres. Cette série ne comprend que les trois principaux réseaux d'oléoducs et diffère donc de celle publiée par le SDES dans les comptes annuels.

L'activité de transport progresse au deuxième trimestre 2025

Séries statistiques des transports de voyageurs

Données et évolutions CVS-CJO sauf mention contraire, signalée par un astérisque et/ou par la couleur bleu soutenu	Niveaux		Évolutions (en %)						
			Annuelle	Trimestrielles (T / T-1)					
	2024	2025		2024	2024			2025	
					T2	T3	T4	T1	T2
Transports collectifs terrestres (4)	124,2	31,8	5,9	0,7	0,9	- 0,4	0,4	1,6	
Transport en commun Île-de-France	30,2	7,9	6,6	- 0,5	3,3	- 0,6	1,5	1,5	
RATP total	16,8	4,3	4,0	- 1,9	1,1	1,6	0,6	0,4	
RATP métro et RER	13,7	3,5	4,3	- 2,0	1,7	2,1	0,7	0,7	
RATP autobus (y.c. tramway)	3,2	0,8	2,5	- 1,4	- 1,2	- 0,8	0,1	- 1,3	
Trains et RER (hors RATP) sous convention Île-de-France mobilités	13,4	3,6	10,0	1,4	6,0	- 3,2	2,8	2,8	
Transport ferroviaire hors Île-de-France	94,0	23,9	5,7	1,1	0,1	- 0,3	0,1	1,7	
Trains à grande vitesse	66,6	16,8	3,4	0,9	- 0,5	- 0,6	0,4	1,3	
Trains hors grande vitesse	27,4	7,1	11,8	1,7	1,7	0,4	- 0,8	2,6	

(4) Sources : SDES, tous opérateurs ferroviaires, dont SNCF ; RATP / unités : milliards de voyageurs-km.

Données et évolutions CVS-CJO sauf mention contraire, signalée par un astérisque et/ou par la couleur bleu soutenu	Niveaux		Évolutions (en %)						
			Annuelle	Trimestrielles (T / T-1)					
	2024	2025		2024	2024			2025	
					T2	T3	T4	T1	T2
Trafic aérien France entière (PAX) (5)	177,5	45,8	4,8	2,1	1,0	1,2	0,7	0,7	
Trafic intérieur	27,3	6,8	- 4,2	- 1,3	0,5	- 0,7	1,1	- 0,9	
Métropole intérieur	20,1	5,0	- 5,1	- 1,0	0,5	- 0,8	0,9	- 1,5	
dont liaisons radiales (Paris-province)	11,6	2,9	- 5,4	- 3,1	1,9	- 2,7	1,7	- 0,1	
dont liaisons transversales (province-province)	8,5	2,1	- 4,6	2,1	- 1,3	1,8	- 0,3	- 3,3	
Trafic international	150,2	39,0	6,6	2,7	1,0	1,5	0,6	1,0	
Métropole-international	147,8	38,4	6,8	2,9	1,1	1,5	0,6	1,0	
dont au départ de Paris	86,6	22,7	4,9	3,4	0,8	1,7	0,4	2,0	
dont au départ de la province	61,1	15,7	9,6	2,1	1,5	1,2	0,9	- 0,5	
Trafic maritime (principaux ports)	25,6	6,4	3,7	- 3,7	- 1,2	1,6	- 2,4	3,1	

(5) Sources : ADP ; DGAC / unités : millions de passagers.

L'activité de transport progresse au deuxième trimestre 2025

Autres séries statistiques des transports

Données et évolutions CVS-CJO sauf mention contraire, signalée par un astérisque et/ou par la couleur bleu soutenu	Niveaux		Évolutions (en %)						
			Annuelle	Trimestrielles (T / T-1)					
	2024	2025		2024	2024			2025	
					T2	T2	T3	T4	T1
Automobiles (6)									
Immatriculations neuves	1 757	409,0	- 3,8	- 2,3	- 7,1	5,2	- 1,8	- 4,8	
Dont moteurs à essence (hors hybrides)	533	93,4	- 21,3	- 11,7	- 9,3	- 6,5	- 10,7	- 10,1	
Dont moteurs diesel (hors hybrides)	126	20,7	- 28,0	- 2,3	- 15,7	- 2,2	- 31,6	7,5	
Dont hybrides non rechargeables	597	178,5	34,2	16,8	2,9	12,3	11,9	- 6,5	
Dont hybrides rechargeables	145	29,2	- 10,7	- 18,6	- 13,4	40,2	- 47,0	35,1	
Dont électriques	300	73,9	- 1,5	- 0,6	- 16,0	- 0,7	16,6	- 6,8	
Dont gaz et autres motorisations	57	13,4	- 9,8	- 25,0	- 3,0	3,0	9,6	- 7,8	
Livraisons de carburants (7)	39,6	10,0	-0,8	-0,7	-0,1	0,2	1,0	-0,1	
Essence	11,1	3,0	6,7	0,7	2,4	2,4	2,3	1,2	
Gazole	28,0	6,9	- 3,7	- 1,3	- 1,0	- 0,7	0,4	- 0,7	
Circulation routière (8)									
Indice du réseau routier national	1,24	1,3	0,1	- 0,1	0,6	0,8	0,4	0,8	
Trafic du réseau routier national concédé	100,5	25,9	0,0	1,0	0,5	0,8	0,2	1,8	
Dont véhicules légers	85,5	22,1	0,2	0,5	0,8	0,8	0,2	2,0	
Dont véhicules poids lourds	15,1	3,8	- 0,9	3,5	- 1,4	0,8	- 0,2	0,6	
Entreprises du transport-entrepasage (9)									
Créations d'entreprises (hors micro-entrepreneurs)	15 049	3 682	4,4	- 5,7	- 5,0	- 7,2	0,7	7,3	
Défaillances d'entreprises	3 005	895	30,3	1,4	- 1,1	12,0	- 7,2	18,4	
La production marchande (10)									
Indice de production de services - Transports et entreposage	113,1	116,0	3,2	2,6	1,1	1,9	- 0,5	0,5	
Indice de chiffre d'affaires (valeur) - Transports et entreposage	122,0	123,7	5,9	3,2	3,0	0,9	- 0,5	- 1,0	
Immatriculations de véhicules utilitaires (11)									
Poids lourds neufs	50,2	10,8	- 3,9	5,5	- 13,1	- 0,7	- 5,6	- 2,6	
Dont camions et VASP	24,9	5,5	11,8	13,9	- 9,8	1,4	- 4,4	- 6,2	
Dont tracteurs routiers	25,2	5,3	- 15,6	- 1,6	- 16,4	- 2,9	- 7,1	1,4	
Véhicules utilitaires légers neufs	390,4	93,9	- 0,3	5,9	- 12,6	- 2,4	0,6	2,8	
Autobus et autocars neufs	6,7	1,8	7,8	21,3	- 17,0	- 12,8	21,7	3,8	

(6) Source : SDES / unité : milliers / champ : France entière.

(7) Source : CPDP / unité : millions de tonnes. Livraisons totales en millions de tonnes équivalent pétrole.

(8) Sources : Cerema / indice base 1 en 2001 ; Asfa / unité : milliards de véhicules-km.

(9) Sources : Insee ; Banque de France.

(10) Sources : Insee / base 100 en 2021.

(11) Source : SDES / unité : milliers / champ : France entière.

L'activité de transport progresse au deuxième trimestre 2025

Indice d'activité des services de transport (CVS-CJO)*

Pondération		Indices		Évolutions					
		2024	2025 T2	2024	T2	T3	T4	T1	T2
1 000	Ensemble transport	113,5	115,2	2,7	-0,7	0,1	1,2	0,2	0,6
4 23,6	Transport de marchandises	99,7	100,6	2,1	-1,7	-0,8	1,8	0,0	0,3
257,6	Transport terrestre de marchandises	99,4	99,3	4,2	-2,0	2,0	0,3	-0,6	-0,2
	dont terrestre national	100,0	100,0	3,8	-2,7	2,4	0,1	-0,1	-0,5
	dont terrestre international	95,2	94,9	7,7	4,8	-0,8	2,6	-4,9	2,0
206,6	49.41 Transport routier intérieur (compte d'autrui)	101,9	101,6	3,4	-3,1	2,9	0,3	-1,0	-0,2
	dont routier national	101,3	101,0	3,0	-3,5	3,0	0,0	-0,4	-0,5
	dont routier international	114,2	113,5	11,9	5,3	0,0	8,0	-12,3	5,5
42,6	49.20 Transport ferroviaire de marchandises	90,5	92,8	9,5	3,9	0,4	-0,7	2,6	-0,7
	dont ferroviaire national	94,1	97,9	12,9	4,5	0,2	0,3	3,4	-0,7
	dont ferroviaire international	85,3	85,3	4,5	3,1	0,7	-2,4	1,3	-0,5
8,4	50.40 Transport fluvial de marchandises	83,0	77,5	1,9	1,9	-13,3	6,1	-5,9	1,5
	dont fluvial national	77,2	69,5	-2,5	-4,2	-14,7	4,5	-5,0	0,4
	dont fluvial international	93,4	92,1	9,8	12,4	-11,3	8,4	-7,0	3,0
10,9	49.50 Transport par oléoducs	103,4	108,4	-5,4	-14,8	20,9	-4,1	-3,7	6,3
148,3	50.20 Transports maritimes de marchandises	99,9	101,9	-0,8	-0,2	-7,0	4,8	1,4	0,7
6,7	51.21 Transport aérien de marchandises par les compagnies françaises	102,3	109,8	4,2	0,9	1,5	4,2	0,4	2,7
184,8	Transport de voyageurs	150,3	151,7	5,1	-0,4	0,6	0,0	0,1	0,7
132,1	49.3 Transport routier de voyageurs et réseaux urbains	133,9	133,6	5,2	-0,9	0,5	-0,2	0,0	0,0
78,8	49.31 Transports urbains et suburbains de voyageurs	131,2	133,4	3,7	-2,0	-0,3	1,0	0,6	1,0
20,1	49.32 Transports de voyageurs par taxis	150,1	146,6	6,7	1,1	-1,0	-1,7	0,9	-1,8
33,2	49.39 Autres transports terrestres de voyageurs n.c.a	130,4	126,5	8,0	0,4	3,5	-2,0	-2,1	-1,2
29,8	49.10 Transport ferroviaire de voyageurs (hors Île-de-France)	153,5	156,4	5,8	1,1	0,1	-0,3	0,1	1,7
4,2	50.10 Transport maritime de voyageurs	220,6	221,3	3,7	-3,7	-1,2	1,6	-2,4	3,1
18,7	51.10 Transport aérien de voyageurs par les compagnies françaises	245,7	256,4	4,2	1,0	1,6	0,6	0,8	1,9
391,6	Services auxiliaires de transport	110,9	113,8	1,9	0,0	0,7	1,3	0,5	0,7
77,5	52.10 Entreposage et stockage	97,0	98,7	-2,1	0,1	-1,1	-0,6	3,4	-0,7
11,0	52.24 Services de manutention	108,4	106,8	2,4	-3,6	4,5	-2,5	5,6	-6,2
181,2	52.29 Messagerie, fret express, affrètement, organisation des transports	106,5	111,6	0,5	1,5	-0,4	2,9	1,1	1,3
96,2	52.21 Services auxiliaires des transports terrestres	117,0	116,5	7,3	-2,4	4,3	0,2	-3,2	1,2
12,7	52.22 Services auxiliaires des transports maritimes	99,9	101,9	-0,8	-0,2	-7,0	4,8	1,4	0,7
13,0	52.23 Services auxiliaires des transports aériens	222,5	231,2	3,6	1,4	1,4	0,3	1,0	1,5

Note : l'indice d'activité des services de transport (IAST) répond à un double besoin pour l'analyse conjoncturelle :

- apprécier et comparer entre elles, trimestre après trimestre, les évolutions du volume des différents types de services de transport et l'évolution de l'ensemble des transports ;
- apprécier l'évolution de ces services de transport dans leur ensemble (branche « transport ») au regard des grands indicateurs macroéconomiques et des comptes nationaux trimestriels.

Avertissements :

L'indice d'activité des services de transport a fait l'objet de plusieurs évolutions à partir de cette publication :

- Son champ a été élargi au transport maritime de marchandises. Les pondérations ont été actualisées : leur calcul repose sur les données des comptes nationaux de valeur ajoutée des branches aux prix de base. Celles-ci sont dorénavant calculées en base 2021 (2010 précédemment). L'IAST est diffusé en référence 100 en 2021 à compter de cette publication.
- Le suivi de certaines séries a été amélioré par prise en compte de nouvelles données.

* Chaque trimestre, les séries corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables sont révisées en raison de l'intégration de nouvelles valeurs des séries brutes dans le calcul des profils saisonniers. En raison des différents chocs conjoncturels liés à la pandémie de Covid-19, cette correction des variations saisonnières et des jours ouvrables entraîne de plus fortes révisions des données d'un trimestre à l'autre sur la période récente.

Champ : ensemble des services marchands de transport (compte d'autrui) réalisés par les entreprises résidentes (divisions 49 à 52 de la nomenclature d'activité française NAF rev. 2, à l'exception des transports spatiaux et des activités de poste et de courrier).

Source : SDES

L'activité de transport progresse au deuxième trimestre 2025

Emploi salarié par secteur d'activité

Données CVS ; niveaux en milliers en fin de trimestre

	Niveau	Évolutions T/T-1 (en %)				
	2025	2024			2025	
	T2	T2	T3	T4	T1	T2
Transports et entreposage (hors intérim) - (HZ)	1 456,7	0,3	0,2	0,2	0,0	0,3
49. Transports terrestres et transports par conduites	802,0	0,3	0,2	0,2	0,1	0,3
Transport ferroviaire (49.1, 49.2)	95,3	0,5	0,2	0,5	-0,1	0,4
Autres transports terrestres de voyageurs (49.3)	274,7	0,7	0,1	0,6	0,6	0,5
<i>dont Transport urbain de voyageurs (49.31Z, 49.32Z)</i>	149,2	0,8	0,5	0,7	0,8	0,7
<i>dont Transport routier de voyageurs (49.39A, 49.39B)</i>	110,1	1,0	-0,5	0,5	0,6	0,5
Transport routier de fret et par conduites (49.4, 49.5)	432,0	0,0	0,2	0,0	-0,2	0,2
<i>dont Transports routiers de fret (49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z)</i>	426,9	0,0	0,1	0,0	-0,2	0,2
50. Transports par eau	19,8	1,0	1,0	-0,5	1,0	0,5
51. Transports aériens	61,8	1,0	-0,3	0,5	-0,3	0,5
52. Entreposage et services auxiliaires des transports	401,0	0,5	0,6	0,4	-0,3	0,5
Manutention, entreposage (52.1, 52.24)	148,0	0,8	1,2	1,2	-1,4	1,0
Services auxiliaires (52.21Z, 52.22Z, 52.3Z)	131,8	0,5	0,2	0,2	0,5	0,5
Organisation du transport de fret (52.29A, 52.29B)	121,1	0,2	0,2	-0,2	0,1	-0,1
53. Activités de poste et de courrier	172,1	-0,5	-0,5	-0,7	-0,1	-0,6
<i>Intérim utilisé dans "Transports et entreposage" (HZ)</i>	103,3	-2,7	1,6	-8,0	0,0	0,8
Transports et entreposage y.c. intérim	1 560,0	0,1	0,3	-0,4	0,0	0,3
Ensemble secteur privé	21 031,9	-0,2	0,1	-0,3	-0,1	0,2
<i>dont intérim utilisé</i>	710,6	-2,4	-1,0	-2,0	-0,5	0,2

Champ : France hors Mayotte.

Sources : SDES à partir de Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Acoiss-Urssaf, Dares, Insee

MÉTHODOLOGIE

Sources

Parmi les sources spécifiques au transport, cette publication utilise l'enquête sur le transport routier de marchandises (TRM), l'enquête messagerie, l'enquête auprès des opérateurs de transport ferroviaire, les indices de prix du fret, réalisés par le service des données et études statistiques (SDES), ainsi que des données produites par plusieurs directions du pôle ministériel (DGAC, DGITM) et différents acteurs des transports (opérateurs ferroviaires (OPF), RATP, Air France, ADP, VNF...). Sont aussi mobilisées, sur le champ des transports, les données produites par l'Insee (enquête de conjoncture dans les services, indices de chiffres d'affaires des entreprises des secteurs des transports...), la Dares, France Travail et l'Acoss (pour le marché du travail), la Banque de France (défaillances).

Méthode

Sauf mention contraire, les évolutions des données sont corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables.

La correction des variations saisonnières et des jours ouvrables

Bien souvent, les séries reflétant une activité socio-économique sont sensibles aux saisons. La série corrigée des variations saisonnières (CVS), construite à partir de la série initiale dite « série brute », permet de neutraliser l'effet habituel des saisons pour mieux faire ressortir à la fois les tendances de fond et les évolutions exceptionnelles. Contrairement au « glissement annuel » où, pour éliminer la saisonnalité, on compare un trimestre avec le même trimestre de l'année précédente, la série CVS permet de comparer directement chaque trimestre avec le trimestre précédent. Cela lui confère deux avantages par rapport au glissement annuel. D'une part, l'interprétation d'un trimestre ne dépend que du passé récent et non d'événements survenus jusqu'à un an auparavant.

D'autre part, on détecte tout de suite les retournements et on mesure correctement les nouvelles tendances sans retard, contrairement au glissement annuel qui ne repère les changements de tendance que six mois plus tard. La série corrigée des jours ouvrables (CJO) permet de neutraliser l'impact des nombres inégaux de jours ouvrables d'un trimestre à l'autre, de la même façon que la série CVS neutralise l'impact des différentes saisons. La combinaison des CVS et des CJO permet de fournir une information sur l'évolution instantanée des phénomènes économiques, abstraction faite des phénomènes calendaires explicables habituels.

La nouvelle valeur de la série brute est intégrée chaque trimestre dans le calcul des profils saisonniers historiques. Les coefficients saisonniers sont donc réestimés chaque trimestre, ce qui peut faire réviser très légèrement la série CVS. La structure des modèles de désaisonnalisation est validée une fois par an. Il en va de même pour la correction des jours ouvrables. La correction des variations saisonnières et des jours ouvrables est faite au niveau le plus fin des séries par famille.

Diffusion

Des séries longues associées à cette note de conjoncture sont disponibles sur le site internet du SDES : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr, rubrique Transports/Conjoncture.

Achille BAUER, SDES
Sébastien DEFRANCE, SDES
François LIMOUSIN, SDES
François RAGEAU, SDES
Cyril RIZK, SDES

Directrice de publication : Béatrice Sédillot

Dépôt légal : octobre 2025

ISSN : 2557-8510 (en ligne)

Commissariat général au développement durable

Service des données et études statistiques

Sous-direction des statistiques des transports

Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex

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

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr