

D

A



TRANSPORT



T

A

L

A

B

Commissariat général au développement durable

Chiffres clés du transport

Édition 2019

AVRIL 2019

sommaire

Chiffres clés du transport

Édition 2019

- 5 - Moyens mis en œuvre : infrastructures et matériels de transport
- 21 - Transport intérieur de voyageurs
- 31 - Transport intérieur de marchandises
- 43 - Économie des transports
- 57 - Emploi et revenus
- 65 - Quelques externalités du transport
- 75 - Données clés
- 77 - Annexes

Document édité par :
**Le service de la donnée
et des études statistiques (SDES)**

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

contributeurs

CS

Clotilde **Sarron**

Coordinateur

clotilde.sarron@
developpement-durable.gouv.fr

PS

Philippe **Serre**

Coordinateur

philippe.serre@
developpement-durable.gouv.fr

Rédacteurs du SDES

Marie-Flavie Brasseur, Carlo Colussi,
Bruno Druille, Serge Lambrey,
Hélène Ly, Jean-Philippe Martin,
Arthur Nguyen, François Rageau,
Clotilde Sarron, Philippe Serre

avant-propos



ensemble des transports (hors poste et courrier) représente une dépense totale de 402 milliards d'euros, soit 17,5% du produit intérieur brut (PIB). 72,1 % de la dépense de transport est consacrée à la route,

7,2% au transport ferroviaire, 7,1 % aux transports collectifs (urbains et en car), 7,1 % au transport aérien, le reste aux transports fluvial et maritime. Les ménages contribuent à la moitié de la dépense courante de transport, essentiellement en compte propre.

Cette publication rassemble les données récentes utiles à la connaissance des transports et de leurs effets. L'essentiel des données est issu de la publication *Mémento de statistiques des transports*, parue en novembre 2018, et du rapport sur les comptes des transports en 2017, publié en août 2018.

— Sylvain Moreau

CHEF DU SERVICE DE LA DONNÉE ET DES ÉTUDES STATISTIQUES (SDÉS)

partie 1

Moyens mis en œuvre : infrastructures et matériels de transport

— La France dispose d'infrastructures de transport abondantes : 1 100 milliers de kilomètres de routes, 28 milliers de kilomètres de lignes ferroviaires, 1,8 millier de kilomètres de lignes de métro, RER et tramways, 8,5 milliers de kilomètres de voies navigables dont 4,8 milliers de kilomètres de voies navigables fréquentées, de nombreux ports maritimes dont trois ont une échelle européenne, ainsi que le deuxième aéroport européen.

Le parc de véhicules routiers s'est accru de 4,4 millions de véhicules depuis 2002. Bien que la part du diesel diminue dans les immatriculations de voitures neuves, 61 % des voitures particulières roulent au diesel en 2017.



Infrastructures de transport

ÉVOLUTION DES LONGUEURS DES RÉSEAUX

En kilomètres

	1997	2002	2007	2012	2017
Routes hors DOM	969 389	994 354	1 027 183	1 065 428	1 091 075
Routes France entière ¹	-	-	-	-	1 104 127
Voies ferrées exploitées par la SNCF	31 821	31 320	31 154	30 581	28 120
<i>dont trains d'Île-de-France</i>	<i>1 306</i>	<i>1 351</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>1 831</i>
Méto, RER, tramways ²	534	643	901	1 595	1 777
Méto, RER et tramways Île-de-France ²	339	338	356	871	922
Méto et tramways de province	195	305	545	724	855 ³
Véloroutes et voies vertes	nd	nd	nd	8 000	15 120

¹ Y compris DOM en 2017.

² RER de la RATP uniquement, sauf pour 2012 et 2017 (RER de la RATP et SNCF).

³ Données 2016.

nd : données non disponibles.

Sources : SDES, *Mémento des transports 2018* (d'après Île-de-France Mobilités) ; enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, CGDD, Gart, UTP) ; SNCF ; Club des villes et territoires cyclables

La France dispose d'infrastructures de transport particulièrement importantes. Entre 1997 et 2017, la longueur des routes est passée de 969 400 kilomètres à 1 091 100 kilomètres en France métropolitaine (1 104 127 kilomètres France entière), soit une progression de 12,6 % en 20 ans.

La longueur totale des lignes ferroviaires exploitées a diminué de 11,6 % au total entre 1997 et 2017, malgré la mise en service de plus de 870 kilomètres de lignes à grande vitesse.

Entre 2012 et 2017, la longueur des lignes de méto, RER et tramways a progressé de 11,3 %, passant de 1 595 à 1 777 kilomètres. Dans les transports collectifs urbains, les créations de lignes de tramways expliquent l'essentiel du développement actuel.

Entre 2012 et 2017, la longueur des véloroutes et voies vertes a doublé.

Réseaux routiers

ÉVOLUTION DES RÉSEAUX ROUTIERS¹

En kilomètres

	1997	2002	2007	2012	2017
Autoroutes	8 864	10 223	10 958	11 413	11 618
Nationales	26 856	26 154	9 861	9 707	9 620
Départementales France hors DOM	358 894	359 597	377 984	377 965	375 362
Départementales France entière	-	-	-	-	377 890
Communes France hors DOM	574 775	598 380	629 000	666 343	695 051
Communes France entière	-	-	-	-	704 999
Ensemble des routes	969 389	994 354	1 027 803	1 065 428	1 104 127

¹ France métropolitaine jusqu'en 2012, y compris DOM en 2017.

Source : SDES, *Mémento des transports 2018*

Le réseau routier français est composé :

- d'un réseau national structurant qui permet de relier entre eux les grands pôles urbains avec des autoroutes concédées et non concédées (1 % du réseau total) et des routes nationales (0,9 % du réseau total), dont une grande partie a été décentralisée en 2006 au profit des départements ;
- d'un réseau capillaire reliant des villes de moindre importance, souvent hérité de l'histoire des territoires ou créé récemment dans des zones urbaines : il s'agit des routes départementales (34,2 % du réseau total) et des routes communales (environ 63,9 % du réseau total).

Depuis 1997, la longueur totale du réseau routier (hors DOM) s'est accrue de 12,6 %, celle des autoroutes de 31,1 % et celle des routes communales de 20,9 %.

Densités des réseaux routiers en Europe

RÉSEAUX ROUTIERS DE QUELQUES PAYS EUROPÉENS

Données 2016

Pays	Ensemble du réseau		Réseau structurant	
	Longueur (milliers de km)	Densité (km par million d'habitants)	Longueur (milliers de km)	Densité (km par million d'habitants)
Allemagne	nd	nd	51	621
Espagne	165	3 553	30	654
France	1 102	16 507	21	318
Italie ¹	259	4 260	29	471
Pays-Bas	132	7 774	3	202
Royaume-Uni	422	6 505	nd	nd

¹ Données 2015.

nd : données non disponibles.

Note : l'ensemble du réseau comprend les autoroutes, les routes nationales, les routes départementales ainsi que les voies communales. La France indique à Eurostat l'ensemble de son réseau routier. Certains pays peuvent ne pas mentionner l'intégralité de leurs routes communales. La typologie des routes peut varier d'un pays à l'autre.

Données françaises y compris DOM.

Sources : Eurostat ; SDES, Mémento des transports 2018

La France dispose d'un réseau routier particulièrement long et sa densité (en kilomètres par million d'habitants) est forte, en comparaison de celle des pays limitrophes (notamment 2,5 fois plus dense que celle du Royaume-Uni). Cette particularité s'explique par la configuration géographique du pays, l'histoire de son urbanisation et son organisation territoriale. Toutefois, son réseau structurant (autoroutes et routes nationales) est relativement moins long et moins dense qu'en Allemagne, en Espagne et en Italie, mais plus long qu'aux Pays-Bas.

Réseaux ferroviaires exploités par la SNCF

ÉVOLUTION DES RÉSEAUX FERROVIAIRES EXPLOITÉS PAR LA SNCF

En kilomètres

	1997	2002	2007	2012	2017
Longueur totale des lignes exploitées¹	31 821	31 320	31 154	30 581	28 120
Lignes électrifiées	14 180	14 462	15 132	16 116	16 052
Lignes à voie unique	15 862	15 178	14 578	13 189	11 479
Lignes à grande vitesse (LGV)	1 290	1 570	1 865	2 036	2 157
Lignes parcourues par les TGV	6 678	7 165	9 718	11 114	12 542
Nombre de passages à niveau²	17 579	17 101	16 774	15 639	15 307

¹ Non compris chemins de fer de Corse.

² Sont exclus les passages à niveau isolés réservés aux piétons, les passages à niveau privés et les passages à niveau sur les lignes neutralisées.

Source : SDES, Mémento des transports 2018

Le réseau ferré en service, exploité par la SNCF, comprend 28 120 kilomètres de voies ferrées principales exploitées. Entre 1997 et 2017, la longueur du réseau exploité a diminué de 12 % au total, avec la suppression de lignes à une voie (-28 %), malgré la création de 876 kilomètres de lignes à grande vitesse.

Le taux d'électrification du réseau s'est accéléré depuis 2006 : 45 % des lignes étaient électrifiées en 1997, 57 % le sont en 2017. Cela peut s'expliquer par l'électrification de lignes déjà existantes ou par la fermeture de lignes non électrifiées.

Densités des réseaux ferroviaires en Europe

RÉSEAUX FERROVIAIRES DE QUELQUES PAYS EUROPÉENS

Données 2016

	Longueur du réseau ferroviaire (milliers de km)	Densité (km pour 1 000 habitants)	Densité (km pour 1 000 km ²)
Allemagne	38 466	0,47	108
Espagne	16 167	0,35	32
France	28 364	0,43	51
Italie	16 788	0,28	56
Pays-Bas	3 058	0,18	74
Royaume-Uni	16 253	0,25	66

Source : Eurostat

Le réseau ferroviaire français est le deuxième réseau d'Europe, en longueur.

La densité du réseau ferroviaire français rapportée à la population est comparable à celle de l'Allemagne. Par rapport à la superficie, la densité du réseau français est proche de celle de ses voisins, hormis l'Allemagne (deux fois plus dense) et l'Espagne (près de deux fois moins dense).

Réseaux de transport collectif urbain

ÉVOLUTION DES RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN

	Nombre de lignes	Longueur des lignes (en km)	Nombre de lignes	Longueur des lignes (en km)
Île-de-France¹	2007		2017	
Train	-	-	9	903
RER	-	-	5	600
Métro	16	201	16	206
Tramway	4	38	10	116
Bus	1 446	-	1 509	-
<i>dont Paris</i>	64	-	62	-
Province	2006		2016	
Métro	10	114	12	134
Lyon	4	29	4	32
Marseille	2	19	2	22
Toulouse	1	12	2	27
Lille	2	45	2	45
Rennes	1	9	1	9
Tramway	31	322	63	721
<i>dont Lyon</i>	3	37	5	65
<i>dont Montpellier</i>	2	34	4	62
<i>dont Strasbourg</i>	4	24	6	64
<i>dont Bordeaux</i>	3	25	3	67
<i>dont Nantes</i>	3	38	3	42
<i>dont Grenoble</i>	3	31	5	47

¹ Les troncs communs ne sont comptabilisés qu'une seule fois. La longueur des lignes pour l'Île-de-France porte sur le seul périmètre francilien.

Sources : Île-de-France Mobilités-Omnil ; enquête TCU (DGITM, CGDD, Cerema, Gart, UTP)

En 2017, l'Île-de-France comptabilise 14 lignes de trains et RER, 16 de métros et 10 de tramways. En 2016, il existe 12 lignes de métros et 63 de tramways en province. Ces dix dernières années, les réseaux urbains se développent essentiellement en tramways : le nombre et la longueur des lignes a plus que doublé en Île-de-France et en province.

Réseaux navigables

RÉSEAUX NAVIGABLES UTILISÉS DE QUELQUES PAYS EUROPÉENS EN 2016

En kilomètres

	Allemagne	Pays-Bas	France	Hongrie	Italie
Voies navigables utilisées	7 675	6 256	4 773	1 864	1 562

Source : Eurostat

La France dispose d'un réseau navigable (fleuves, rivières et canaux) de 4 773 kilomètres utilisés, tant pour le transport de marchandises que pour le tourisme fluvial.

Les voies navigables utilisées sont moins longues qu'en Allemagne ou qu'aux Pays-Bas.

Utilisation des réseaux

UTILISATION DES RÉSEAUX (CIRCULATION)

	2002	2007	2012	2017
Réseaux routiers (milliards de véhicules-km)	548	562	564	606
Autoroutes	150	165	168	186
Routes nationales	23	24	23	23
Autres routes	375	373	373	397
Réseau ferroviaire (millions de trains-km)				
Voyageurs	393	382	411	391
Marchandises	142	101	63	67
Réseau TCU¹				
Île-de-France				
Train (millions de trains-km)	26	24	28	29
RER (millions de trains-km)	40	42	43	42
Métro (millions de trains-km)	43	44	49	51
Tramway (millions de trains-km)	nd	4	5	13
Bus ² (millions de voitures-km)	146	157	161	169
Régions hors Île-de-France				
Tramway (millions de véhicules-km)	19	34	49	62 ³
Métro (millions de véhicules-km)	22	28	33	34 ³

¹ TCU : transport collectif urbain. ² Hors Optile. ³ Données 2016. nd : données non disponibles.

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, CCTN 2018 ; SNCF ; Île-de-France Mobilités-Omnil ; enquête TCU (DGITM, CGDD, Cerema, Gart, UTP)

Depuis 2007, la circulation routière s'est accrue de 8 % au total ; elle s'accroît sur les réseaux autoroutiers (+ 13 %), sur les réseaux secondaires (+ 6 %) et se stabilise sur les routes nationales.

Depuis 2007, la circulation des trains de marchandises a fortement baissé (près de - 33 %), celle des trains de voyageurs s'est accrue de 2 % grâce à l'accroissement de la circulation des trains et tramways en Île-de-France.

La circulation des métros (+ 16 %) et des bus (+ 8 %) s'est accrue depuis 2007, tandis que celle des RER est restée stable ; la circulation des tramways, quasi inexistante en 2006, a été multipliée par trois en Île-de-France. Hors Île-de-France, la circulation des tramways a été multipliée par deux et celle des métros a augmenté de 22 %.

Matériel de transport

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES ROUTIERS À MOTEURS NEUFS

En milliers

	2002	2007	2012	2017
Véhicules neufs (hors remorques légères)	2 668	2 650	2 350	2 647
Voitures particulières	2 145	2 065	1 857	2 080
Autocars et autobus ¹	5	6	6	6
Camions, camionnettes et véhicules spéciaux	431	486	402	461
Tracteurs routiers	24	28	24	28
Tracteurs agricoles	38	38	43	48
Remorques lourdes	3	3	2	3
Semi-remorques	21	25	16	22
Remorques légères ²	48	68	62	67
Véhicules d'occasion	6 335	6 527	6 321	6 585
Voitures particulières	5 457	5 571	5 366	5 640
Autocars et autobus ¹	7	8	6	6
Camions, camionnettes et véhicules spéciaux	728	803	808	816
Tracteurs routiers	21	20	17	18
Tracteurs agricoles	93	96	92	81
Remorques	4	4	4	3
Semi-remorques	25	26	29	21

¹ Les véhicules de moins de 10 places assises (breaks) sont comptabilisés avec les voitures particulières.

² Y compris les caravanes, les agraires, les porte-bateaux et les autres remorques.

Source : SDES, Mémento des transports 2018

En 2017, les immatriculations de véhicules routiers neufs ont retrouvé leur niveau de 2007. Entre 2007 et 2009, elles ont augmenté, puis ont chuté jusqu'en 2014, avant de progresser à nouveau depuis.

En 2017, les ventes de véhicules d'occasion ont également retrouvé leur niveau de 2007. Les immatriculations de voitures particulières représentent 86 % des immatriculations de véhicules d'occasion.

ÉVOLUTION DU PARC MOYEN DE VÉHICULES ROUTIERS

En milliers

	2002	2007	2012	2017
Voitures particulières	28 930	30 550	31 575	32 520
Essence	17 575	15 018	12 454	12 665
Diesel	11 356	15 533	19 121	19 855
Véhicules utilitaires légers	5 317	5 679	5 911	6 152
Essence	1 181	877	456	265
Diesel	4 136	4 801	5 455	5 886
Véhicules lourds	682	653	651	640
Poids lourds	599	567	560	547
Bus et cars	83	86	91	94
Total des véhicules	34 929	36 882	38 137	39 312

Champ : France métropolitaine, parc roulant moyen de véhicules.

Source : SDES, CCTN 2018

Le parc roulant moyen s'est accru de 2,4 millions de véhicules depuis 2007 (+6,6 %), dont 500 milliers de véhicules utilitaires légers (VUL) - (+8,3 %). Entre 2007 et 2017, le parc de poids lourds a diminué de 3,5 %, alors que dans le même temps celui de bus et cars a progressé de 9,3 %. Sur la même période, le parc des voitures particulières a crû de 2 millions de véhicules (soit 6,4 %). En 2017, 61 % des voitures roulent au diesel, contre 51 % en 2007.

Matériel ferroviaire

PARC DE MATÉRIEL FERROVIAIRE

En nombre de véhicules

	2007	2012	2017
Matériel moteur	6 947	8 342	8 753
Automotrices et autorails	2 453	3 164	3 620
Locomotives électriques	1 605	1 680	1 618
Locomotives diesel	1 381	1 874	1 872
Locotracteurs	1 067	1 102	1 092
TGV	426	495	476
Tram-Train	15	27	75
Matériel remorqué voyageurs	13 134	15 634	3 992
<i>dont remorques de TGV</i>	<i>3 599</i>	<i>4 167</i>	<i>3 992</i>
Matériel remorqué marchandises	88 211	89 472	75 051
Wagons réseau national	29 204	29 224	23 076
Wagons réseau international (RIV) ¹	59 007	60 248	51 975

¹ Réglementation internationale des wagons.

Source : SDES, d'après EPSF

Entre 2007 et 2017, le parc de matériel ferroviaire s'est accru en moyenne de 2,3 % par an, alors que dans le même temps le parc de wagons de marchandises a diminué de 1,6 % par an en moyenne.

Véhicules de transport collectif urbain

PARC DES BUS ET AUTOCARS AU 1^{ER} JANVIER

En milliers

	2002	2007	2012	2017
Parc de bus et cars (en milliers)	87,0	92,2	93,0	100,3
Bus	22,3	25,7	26,3	28,7
Autocars	64,6	66,5	66,4	71,4
Autres (dont autocars pour handicapés, ...)	-	-	0,3	0,2
Part des véhicules offrant plus de 40 places (en %)	55,7	61,4	67,3	72,2
Part des bus offrant plus de 40 places	26,2	35,6	42,2	55,5
Part des autocars offrant plus de 40 places	65,8	71,3	72,8	76,5
Part des véhicules ne roulant pas au gazole (en %)	2,5	3,4	3,5	4,7

Note : la série qui prend fin en 2009 concernait le parc des bus et cars ayant moins de 20 ans ; la nouvelle série qui débute en 2010 concerne les bus d'âge inférieur ou égal à 17 ans et les cars d'âge inférieur ou égal à 18 ans.

Sources : fichier central des automobiles jusqu'en 2009 ; SDES, RSVer0 depuis 2010

On comptabilise 100300 bus et cars en 2017. Le nombre de bus et cars immatriculés en France a augmenté en moyenne de 0,9 % par an depuis 2007. Le parc de bus progresse de 1,1 % par an en moyenne, contre + 0,7 % en moyenne pour le parc des autocars. Toutefois, les autocars représentent 71 % du parc total des bus et autocars en 2017.

En 2017, la part des bus et autocars de plus de 40 places est de 72,2 % et est en augmentation régulière depuis 2007. Cette part est plus élevée pour les cars. Plus des trois quarts des cars circulant sont pourvus de 40 places et plus, alors que c'est le cas seulement de près de la moitié des bus. La part des autobus et autocars roulant au gazole reste élevée (95,3 %), mais décroît lentement depuis 2002.

PARC DES MÉTROS, RER ET TRAMWAYS¹

En unités

	2002	2007	2012	2017
Île-de-France				
Nombre de rames¹	nd	1 128	1 207	1 266
Métros	nd	689	699	719
Tramways	nd	82	139	261
RER (RATP)	nd	357	369	286
Régions hors Île-de-France				
Nombre de rames	716	1 008	1 235	1 385
Métros	297	367	396	398 ²
Tramways	419	641	839	987 ²

¹ Pour 2002, le matériel est compté en nombre de voitures (remorque + motrice). À partir de 2004, le recensement du matériel roulant fer se compte en rame.

² Données 2016.

nd : données non disponibles.

Sources : Île-de-France Mobilités-Omnil ; enquête TCU (DGITM, CGDD, Cerema, Gart, UTP)

Entre 2007 et 2017, le parc des métros, RER et tramways a augmenté de 24 % en France (+ 12 % en Île-de-France et + 37 % en province). Cette évolution est portée par l'expansion du réseau de tramways : le nombre de rames a plus que triplé en Île-de-France et s'accroît de 54 % en province sur cette période.

Parc des installations de remontées mécaniques

ÉVOLUTION DU PARC DE REMONTÉES MÉCANIQUES

En unités

	2002	2007	2012	2017
Téléphériques	1 095	1 157	1 149	1 122
Téléskis	2 869	2 694	2 362	2 113
Autres installations	41	39	38	33
Nombre total d'installations	4 005	3 890	3 549	3 268

Source : DGITM, STRMTG

En 2017, les parcs de remontées mécaniques français comportent 1 122 téléphériques, 2 113 téléskis et 33 autres installations. Entre 2002 et 2017, le parc des remontées mécaniques diminue de 18,4 % (soit un rythme de - 1,3 % par an en moyenne).

Cela est dû en grande partie à la baisse prononcée de 26,4 % des installations de téléskis entre 2002 et 2017 (- 2,0 % en moyenne annuelle).

Le parc d'installations en téléphériques progresse légèrement, de 2,5 %, sur l'ensemble de la période.

Parc des matériels fluviaux

ÉVOLUTION DU PARC DES MATÉRIELS FLUVIAUX

En unités

	2012	2017
Automoteurs	905	752
3 000 tonnes et plus	15	19
De 1 000 à 2 999 tonnes	192	204
Jusqu'à 999 tonnes	698	529
Chalands et barges	420	334
3 000 tonnes et plus	5	4
De 1 000 à 2 999 tonnes	163	141
Jusqu'à 999 tonnes	252	189

Source : VNF

Le parc de bateaux automoteurs ainsi que celui de chalands et barges diminuent entre 2012 et 2017 (respectivement de 3,6 % et 4,5 % par an en moyenne). Cette baisse est marquée pour les installations à faible portance (inférieure à 999 tonnes) : respectivement -5,4 % et -5,6 %.

partie 2

Transport intérieur de voyageurs

— En 2017, le transport intérieur de voyageurs (*voir définition dans le glossaire*), mesuré en voyageurs-kilomètres, croît de 1,0 %, à un rythme équivalent à sa moyenne annuelle depuis 2012 (+ 1,2 %). Cette hausse est principalement portée par les transports collectifs qui augmentent fortement en 2017 (+3,4 %).

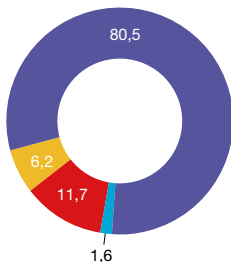
Les parts des différents modes de transport restent stables. Le transport intérieur de voyageurs est largement dominé par le transport individuel en véhicules particuliers (80,5 % des voyageurs-kilomètres). Les transports ferrés (ferroviaires et métros) représentent 11,7 % des voyageurs-kilomètres, davantage que les transports collectifs routiers, y compris tramways (6,2 %). La part du transport aérien dans le transport intérieur reste faible (1,6 %).



Transport intérieur de voyageurs

TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE EN 2017

En % des voyageurs-kilomètres



- Véhicules particuliers¹
- Autocars, autobus et tramways
- Transports ferrés²
- Transport aérien³

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

² Trains, métros, RER.

³ Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Source : SDES, CCTN 2018

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2002	2007	2012	2017
Transport individuel¹	728,7	718,1	710,7	757,3
Transport collectif	148,6	163,2	175,5	184,0
Autobus, autocars et tramways	48,8	53,3	55,5	58,1
Transports ferrés ²	86,2	96,7	106,0	110,5
Transport aérien ³	13,7	13,2	14,0	15,4
Ensemble du transport intérieur de voyageurs	877,3	881,3	886,2	941,3

¹ Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés. ² Trains, métros, RER.

³ Vols intérieurs à la métropole uniquement.

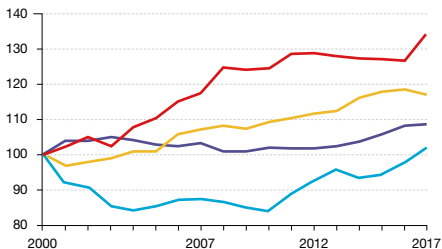
Source : SDES, CCTN 2018

En 2017, 941 milliards de voyageurs-kilomètres ont été transportés sur le territoire français : 757 milliards en véhicules particuliers (y compris étrangers), 111 milliards en transport ferré, le reste en autobus et autocars ou en avion.

Les parts modales restent stables. Le transport individuel en véhicules particuliers et les transports collectifs représentent respectivement 80,5 % et 19,5 % du transport intérieur de voyageurs.

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE

Indice base 100 en 2000



■ Véhicules particuliers¹ ■ Autocars, autobus et tramways ■ Transports ferrés² ■ Transport aérien³

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

² Trains, métros, RER.

³ Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Source : SDES, CCTN 2018

Le transport intérieur de voyageurs croît de 1,0 % en 2017. Cette hausse est principalement portée par les transports collectifs (+3,4 %), qui croissent plus rapidement que le transport individuel (+0,4 %).

Les évolutions sont contrastées entre les différents types de transports collectifs. Les transports ferrés renouent avec la croissance avec une hausse de 6,0 %, en raison de la reprise de l'activité économique et de l'absence de mouvements sociaux. Le transport aérien en métropole poursuit la forte croissance entamée en 2016 avec +4,0 %. En revanche, le transport collectif routier (autocars, autobus et tramways) recule en 2017 (-1,3 %).

Les séries concernant les transports ferrés et le transport en autocars ont été révisées. Les évolutions ne sont donc pas comparables avec celles des *Chiffres clés du transport - Édition 2018*. Pour plus d'informations, voir l'annexe méthodologique du 55^e rapport de la CCTN.

Transport routier de voyageurs

TRANSPORT INDIVIDUEL DE VOYAGEURS

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2002	2007	2012	2017
Véhicules particuliers	728,7	718,1	710,7	757,3
Voitures particulières françaises (VP)	658,9	638,2	634,3	674,4
Véhicules légers étrangers (VP et VUL ¹)	57,9	67,2	62,4	69,0
Deux-roues motorisés	11,8	12,7	13,9	13,9

¹ VUL : véhicule utilitaire léger.

Source : SDES, CCTN 2018

Après trois années de hausses consécutives, le transport individuel (en voiture particulière) ralentit nettement en 2017 par rapport à 2016 (+0,4 %) avec l'augmentation des prix des carburants. Il avait auparavant très faiblement évolué depuis le début des années 2000.

TRANSPORT COLLECTIF ROUTIER DE VOYAGEURS

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2002	2007	2012	2017
Autocars¹	39,4	42,7	43,4	43,9
<i>dont transport interurbain régulier librement organisé (autocars « Macron »)</i>	-	-	-	2,2
<i>dont occasionnel en autocars étrangers</i>	6,3	6,6	6,9	6,8
Autobus et tramways	9,4	10,6	12,2	14,3
Autobus et tramways hors Île-de-France	5,3	6,2	7,2	8,1
Île-de-France, autobus et tramways RATP	2,7	2,8	3,1	3,9
Île-de-France, urbain et interurbain (hors RATP) ²	1,4	1,5	1,9	2,2
Ensemble du transport collectif routier	48,8	53,3	55,5	58,1

¹ Révision de la série des autocars. Pour plus d'informations, cf. annexe méthodologique du 55^e rapport de la CCTN.

² Y compris noctiliens SNCF depuis 2015.

Source : SDES, CCTN 2018

L'augmentation du prix du carburant pénalise le transport en véhicules particuliers comme celui des transports collectifs routiers (autocars, autobus et tramways), qui diminuent globalement de 1,3 % en 2017 par rapport à 2016. Tandis que le transport en autocars « Macron » croît de 7,1 %, le transport occasionnel en autocars étrangers recule de 8,2 %. Les étrangers se reportent sur les transports ferroviaires ou aériens.

Transports collectifs urbains

ÉVOLUTION DU TRAFIC DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

En millions de voyageurs-kilomètres

	2002	2007	2012	2017
Île-de-France	25 138	27 758	30 617	33 526
Modes ferrés	21 082	23 423	25 643	27 362
Trains et RER	14 897	16 537	17 968	19 545
Métros	6 186	6 886	7 675	7 817
Tramways	141	257	355	939
Bus	3 915	4 078	4 619	5 225
Hors Île-de-France	6 786	8 218	9 659	10 660
Métros	1 437	1 973	2 435	2 557
Tramways et bus	5 349	6 245	7 224	8 103
Ensemble TCU	31 924	35 976	40 276	44 186

Source : SDES, CCTN 2018

En 2017, le transport collectif urbain (TCU) représente 44 milliards de voyageurs-kilomètres, soit 24 % du transport collectif. Il croît de 1,8 %, au même rythme que sa moyenne annuelle depuis 2012 (+1,9 %).

Les trois quarts des voyageurs-kilomètres en TCU sont réalisés en Île-de-France (76 %). En 2017, les TCU de province ralentissent et, pour la première fois depuis 2000, ils progressent à la même vitesse que ceux d'Île-de-France (respectivement +1,7 % et +1,8 %).

Transport ferroviaire de voyageurs

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE TRANSPORT FERROVIAIRE

En millions de voyageurs-kilomètres

	2002	2007	2012	2017
Trains à grande vitesse ^{(1) (2)}	40 404	48 985	55 186	59 646
Trains interurbains ^{(1) (2) (3)}	14 242	10 899	8 678	7 218
Trains sous convention CR ^{(1) (4)}	9 021	11 429	14 013	13 693
Ensemble hors trains et RER d'Île-de-France	63 667	71 313	77 878	80 557
Trains et RER d'Île-de-France ^{(1) (5)}	14 897	16 537	17 968	19 545
Ensemble	78 563	87 851	95 846	100 102

⁽¹⁾ Révision des séries ferroviaires. Pour plus d'informations, cf. annexe méthodologique du 55^e rapport de la CCTN.

⁽²⁾ Y compris trains internationaux.

⁽³⁾ Sous convention État et non conventionnés (hors trains à grande vitesse).

⁽⁴⁾ Sous convention des conseils régionaux (hors Corse et Île-de-France).

⁽⁵⁾ Y compris RER exploité par la RATP et la ligne T4 (depuis novembre 2006).

Source : SDES, Mémento des transports 2018

Avec 100 milliards de voyageurs-kilomètres, le transport ferroviaire représente 54 % du transport collectif. Il renoue avec la croissance et augmente de 6,5 % en 2017 par rapport à 2016, à un rythme sept fois plus élevé que sa moyenne annuelle depuis 2012 (+0,9 %).

Cette augmentation entre 2016 et 2017 est portée par tous les segments : à grande vitesse (+8,9 %), interurbains (+2,9 %), sous convention des conseils régionaux (+5,0 %) et trains et RER d'Île-de-France (+1,9 %). Ceci est dû à l'absence de mouvements sociaux en 2017 et à la mise en place d'une politique commerciale voyageurs de la SNCF centrée sur de nouvelles dessertes des lignes de trains à grande vitesse et sur de petits prix.

Transport aérien de voyageurs

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE TRANSPORT AÉRIEN INTÉRIEUR

En milliers de voyageurs embarqués et débarqués

	2002	2007	2012	2017
Métropole – métropole	24 259	23 241	23 827	25 612
Radiales (Paris-province)	18 418	17 450	16 450	16 631
Transversales (province-province)	5 841	5 791	7 377	8 981
Outre-mer – métropole	3 356	3 391	3 685	4 236
Outre-mer – outre-mer	1 908	2 253	2 116	2 352
France entière	29 524	28 886	29 629	32 201

Source : SDES, *Mémento des transports 2018*

Le transport aérien intérieur (France entière) poursuit son augmentation en 2017 (+3,6%), du fait de l'augmentation du trafic transversal (+8,3%) et des liaisons avec l'outre-mer (+6,0%).

Transport maritime de voyageurs

PASSAGERS DANS LES PRINCIPAUX PORTS FRANÇAIS

En milliers de voyageurs embarqués et débarqués y compris croisiéristes

	2007	2012	2017
Métropole	26 568	25 818	26 470
Mer du Nord et Manche (8 ports)	17 465	15 510	15 390
<i>dont Calais</i>	11 519	9 345	8 991
<i>dont Dunkerque</i>	1 939	2 499	2 675
Méditerranée (9 ports)	9 104	10 309	11 080
<i>dont Marseille</i>	2 038	2 442	2 684
<i>dont Bastia</i>	2 200	2 176	2 181
<i>dont Toulon</i>	1 116	1 555	1 785
Outre-mer	1 068	1 173	1 849
France entière	27 637	26 991	28 319

Source : SDES, CCTN 2018

28,3 millions de passagers ont fréquenté les principaux ports maritimes français en 2017 : 15,4 millions dans la Manche et la Mer du Nord, 11,1 millions en Méditerranée et 1,8 million en outre-mer (moins de 0,1 million en Atlantique). Avec 24,1 millions de personnes, les passagers hors croisières représentent 85,2 % du trafic maritime de voyageurs. L'essentiel de ces passagers se concentre sur les ports de la Mer du Nord et de la Manche (61,9 %). Calais et Dunkerque représentent les trois quarts du trafic de voyageurs sur la Manche et la Mer du Nord.

Le nombre de croisiéristes a doublé en moins de dix ans, passant de 2,1 millions de passagers en 2009 à 4,2 millions en 2017, soit +9,1 % en moyenne chaque année. L'activité de croisière est particulièrement dynamique en Méditerranée : elle représente 68,7 % des croisiéristes en France. Marseille demeure le premier port français pour les croisières, avec 1,5 million de passagers en 2017.

Dans les ports d'outre-mer, le trafic a fortement crû entre 2012 et 2017 (+57,7 %), grâce aux croisiéristes, dont le nombre a triplé sur cette période. Ils représentent désormais 46,3 % des voyageurs outre-mer.

Transport intérieur de marchandises

— En 2017, 359 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises ont été transportées sur le territoire français métropolitain (dont 11 milliards par oléoducs). Le transport intérieur terrestre de marchandises (*voir définition dans le glossaire*) est largement dominé par le transport routier. En 2017, la part modale de la route progresse au détriment du transport ferroviaire et du transport fluvial ; la part de la route représente désormais 88,5 % du transport terrestre hors oléoducs, celle du transport ferroviaire 9,6 % et celle du transport fluvial 1,9 %. Après trois années consécutives de stabilisation, le transport terrestre (hors oléoducs) rebondit nettement, de 6,0 %, en 2017, tiré à la hausse par le transport routier (+6,5 %).

Dans les ports français, les volumes de marchandises traitées progressent fortement, de 5,9 %, en 2017.



Transport terrestre de marchandises

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR TERRESTRE DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres

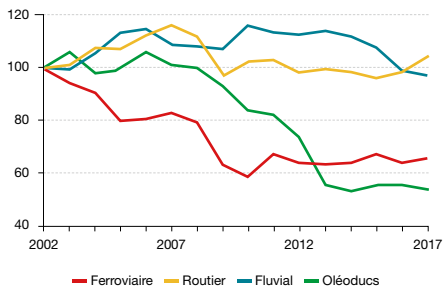
	2002	2007	2012	2017
Ferroviaire	51,3	42,6	32,5	33,4
Routier	293,9	341,1	288,4	307,7
Fluvial	6,9	7,5	7,8	6,7
Transport intérieur hors oléoducs	352,1	391,3	328,8	347,8
Oléoducs	21,0	21,1	15,2	11,2
Transport intérieur total	373,1	412,4	343,9	359,0

Source : SDES, CCTN 2018

Avec 359 milliards de tonnes-kilomètres (dont 11 milliards par oléoducs), le transport intérieur terrestre de marchandises est en hausse en 2017 par rapport à 2016 (+5,7 %).

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR TERRESTRE DE MARCHANDISES

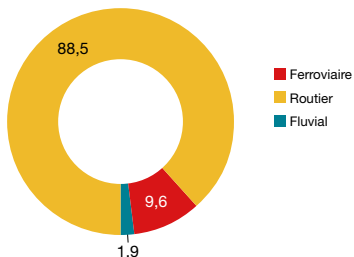
Indice base 100 en 2002



Source : SDES, CCTN 2018

PARTS MODALES DU TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES (HORS OLÉODUCS) EN 2017

En %



Source : SDES, CCTN 2018

Le transport terrestre de marchandises est essentiellement réalisé par la route (88,5 % du transport intérieur hors oléoducs). La part des modes non routiers a fortement chuté au cours des deux dernières décennies, du fait de la réduction du transport ferroviaire (- 4,5 % par an en moyenne entre 1997 et 2010). Hors oléoducs, la part modale du transport ferroviaire est quasi stable depuis 2011 (9,6 %).

Transport routier de marchandises

TRANSPORT ROUTIER INTÉRIEUR

En milliards de tonnes-kilomètres

	2002	2007	2012	2017
Pavillon français	208,7	229,2	188,3	187,3
National (PTAC ¹ > 3,5 t)	170,0	191,5	156,4	155,9
Compte propre	31,8	30,0	29,4	36,0
Compte d'autrui	138,2	161,5	127,0	119,8
International (PTAC > 3,5 t)	19,1	15,8	9,5	6,9
VUL ² (PTAC ≤ 3,5 t)	20,1	22,2	22,5	24,5
Pavillon étranger	84,7	111,7	100,0	120,4
Transport routier intérieur	293,4	340,9	288,3	307,7

¹ Poids total autorisé en charge.

² Véhicules utilitaires légers.

Source : SDES, CCTN 2018

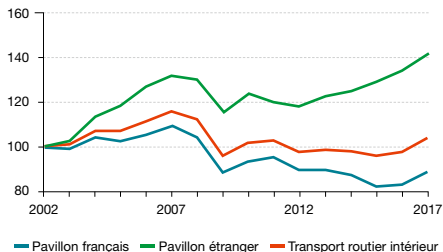
Le transport intérieur routier a crû régulièrement entre 1995 et 2007, avant de connaître une forte baisse en 2008 et 2009. Stable entre 2010 et 2015, il croît depuis 2016. Ainsi, en 2017, avec 307,7 milliards de tonnes-kilomètres, le transport intérieur routier de marchandises augmente de 6,5 % par rapport à 2016. La part du pavillon français (véhicules immatriculés en France) baisse depuis 2002, passant de 71 % du transport de marchandises en 2002 à 67 % en 2007 et 61 % en 2017.

Le transport international réalisé par des véhicules immatriculés en France a été divisé par près de trois depuis 2002.

Le transport national pour compte d'autrui (*voir définition dans le glossaire*) par des véhicules de plus de 3,5 tonnes, décroît en moyenne de 3 % par an entre 2007 et 2017.

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR ROUTIER DE MARCHANDISES

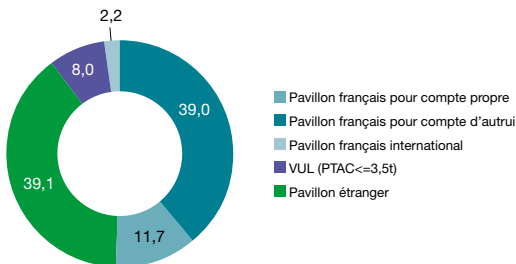
Indice base 100 en 2002



Source : SDES, CCTN 2018

TRANSPORT ROUTIER INTÉRIEUR EN 2017

En %



Source : SDES, CCTN 2018

Transport ferroviaire de marchandises

TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES PAR TYPE DE CONDITIONNEMENT

En milliards de tonnes-kilomètres

	2009	2013	2017
Combiné	7,5	8,4	7,0
Combiné conteneurs	6,3	7,5	5,3
Combiné semi-remorques	1,3	0,9	1,7
Conventionnel	24,6	23,8	26,5
Ensemble du transport ferroviaire	32,1	32,2	33,4

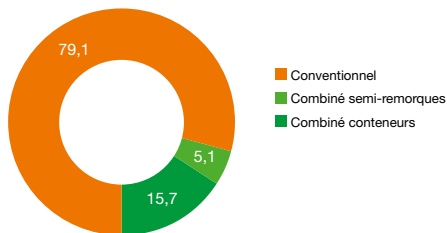
Source : SDES, CCTN 2018

Le transport ferroviaire de marchandises augmente en 2017 (+ 2,7 %), après avoir diminué de 4,9 % en 2016.

Il a fortement diminué depuis la fin des années 90 jusqu'en 2010 (- 45 %), avant de rebondir en 2011 (+ 14 %) et de se stabiliser ensuite autour de 33 milliards de tonnes-kilomètres.

TRANSPORT INTÉRIEUR FERROVIAIRE DE MARCHANDISES EN 2017

En % des milliards de tonnes-kilomètres



Source : SDES, CCTN 2018

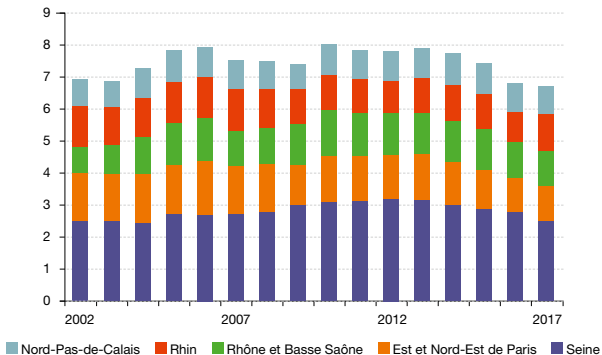
Le transport conventionnel (qui n'est réalisé ni en conteneurs, ni par des véhicules routiers embarqués sur des trains) représente 79,1 % du transport ferroviaire et croît fortement entre 2016 et 2017 (+5,6 %), retrouvant le niveau de 2011.

Le transport ferroviaire combiné de marchandises conteneurisées ou en caisses mobiles, qui représente l'essentiel du transport combiné, baisse de 13,0 % en moyenne annuelle depuis 2014, son plus haut niveau enregistré. Il représente 15,7 % du transport ferroviaire de marchandises. Le transport de semi-remorques rebondit en 2017 (+23,7 %), après un léger repli entre 2015 et 2016 (-2,4 %).

Transport fluvial de marchandises

ÉVOLUTION DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres



Source : SDES, d'après VNF

Avec 6,7 milliards de tonnes-kilomètres en 2017, le transport fluvial de marchandises représente 1,9 % du transport intérieur terrestre de marchandises (hors oléoducs).

Il recule depuis 2014, du fait de la baisse de demande de transport de combustibles minéraux et de matériaux de construction. La diminution d'activité concerne tous les bassins, en particulier celui de la Seine qui concentre plus du tiers de l'activité fluviale.

Transport aérien de marchandises

MARCHANDISES AU DÉPART ET À L'ARRIVÉE DES AÉROPORTS FRANÇAIS

En milliers de tonnes

	2002	2007	2012	2017
Intérieur	121	112	126	158
Métropole - métropole	74	58	77	90
Radiales	47	31	43	55
Transversales	27	27	33	35
Outre-mer ¹	47	54	49	68
International (métropole et outre-mer)	1 220	1 557	1 580	2 214
Trafic total	1 341	1 669	1 705	2 372

¹ Y compris intra outre-mer.

Source : DGAC

Le fret aérien demeure très faible : 2,4 millions de tonnes de marchandises (hors poste et courrier) sont traitées dans les aéroports français. Il concerne essentiellement le transport international de marchandises (93 % du total du fret aérien).

Entre 2002 et 2017, le transport aérien de marchandises progresse en moyenne de 3,9 % par an.

Transport maritime de marchandises

ACTIVITÉ DES PORTS FRANÇAIS (ENTRÉES ET SORTIES)

En millions de tonnes

	2002	2007	2012	2017
Grands ports maritimes de métropole (GPM) et Calais	299	338	298	319
Autre ports métropolitains	37	38	34	33
Ports d'outre-mer	nd	nd	12	13
Ensemble des ports¹	336	376	344	365

¹ Avant 2011 : 7 grands ports maritimes (GPM) + 14 ports métropolitains ; à partir de 2011 : 7 grands ports maritimes (GPM) + 31 autres ports français.

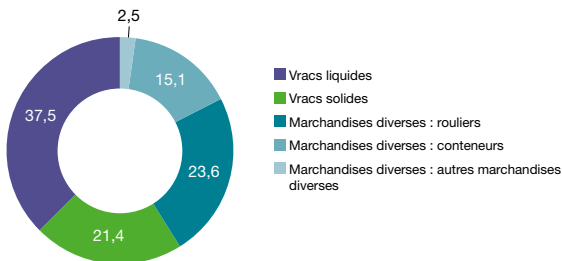
nd : données non disponibles.

Source : SDES, CCTN 2018

En 2017, l'activité portuaire repart à la hausse (+5,9 %), favorisée par les marchandises conteneurisées et en rouliers. Les grands ports maritimes métropolitains (Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes Saint-Nazaire, Rouen, La Rochelle, Bordeaux) et Calais concentrent 87,3 % de l'activité portuaire. Le GPM de Marseille reste le premier port français de marchandises avec 80,4 millions de tonnes traitées en 2017. Après une croissance régulière entre 1997 et 2008, la crise financière de 2009 avait entraîné une forte baisse de l'activité pour les ports maritimes français (-8,7 % des marchandises traitées en un an).

ACTIVITÉ DES PORTS FRANÇAIS PAR TYPE DE CONDITIONNEMENT EN 2017

En %



Source : SDES, CCTN 2018

Le trafic des conteneurs est particulièrement dynamique en 2017 (+ 11,1 %). Le Havre conserve sa position de premier port de transit des conteneurs avec 28,4 millions de tonnes et 2 859 milliers d'équivalent vingt pieds (EVP) en 2017. Le volume de marchandises conteneurisées a fortement progressé durant ces 20 dernières années, passant de 24 millions de tonnes en 1997 à 55 millions de tonnes en 2017, soit + 4,2 % en moyenne chaque année. La part du trafic conteneurisé dans le tonnage total est ainsi passée de 7,3 % à 15,2 % sur cette même période.

De même, le transport de marchandises en rouliers progresse fortement, à + 10,9 % en 2017. Ce trafic a presque doublé en 20 ans, passant de 45 millions de tonnes en 1997 à 86 millions de tonnes en 2017. Les rouliers sont principalement concentrés à Calais et Dunkerque, qui représentent près de 75,6 % de ce trafic en 2017.

Depuis 2009, le transport de vrac liquide tend à diminuer (-3,0 % en moyenne chaque année jusqu'en 2016), malgré une légère reprise en 2017 (+2,1 %). Les GPM de Marseille, du Havre et de Nantes Saint-Nazaire sont les principaux ports de transit des hydrocarbures, notamment pour la réception du pétrole brut importé de l'étranger.

partie 4

Économie des transports

— La dépense totale de transport s'élève à 401,8 milliards d'euros en 2017, soit 17,5 % du PIB.

La consommation des ménages en service marchand de transport, principalement en transport individuel, représente 14,4 % de leur consommation totale et croît en moyenne de 1,5 % par an depuis 2012.

La production de transport par des entreprises réalisant un service de transport (pour elles-mêmes ou pour autrui) est de 210,3 milliards d'euros en 2017 et progresse de 4,3 % en volume entre 2016 et 2017.

Les dépenses des administrations publiques s'élèvent à 44,7 milliards d'euros en 2017. Elles sont stables en moyenne annuelle depuis 2012.



Données macroéconomiques

PRODUCTION DES BRANCHES TRANSPORT AU PRIX DE BASE PAR FONCTION* (EN VALEUR)

En milliards d'euros courants

	2013	2017
Transport de voyageurs	49,5	56,0
Transport de marchandises	66,5	75,7
Services auxiliaires hors poste et courrier	58,7	65,9
Poste et courrier	12,2	12,7
Ensemble des transports	186,9	210,3

* 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).

Source : SDES, CCTN 2018 (d'après Insee, Comptes nationaux)

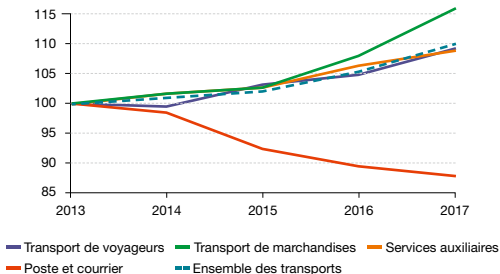
Avec une production de 210,3 milliards d'euros en 2017, la branche transports (entreprises effectuant un service de transport pour le compte d'autrui ou pour leur propre compte, y compris les activités de poste et de courrier) représente 9,0 % du produit intérieur brut (PIB) français et progresse en volume plus rapidement (+ 7,3 %) que l'ensemble de l'économie (+ 2,2 %) en 2017.

L'année 2017 est marquée par une forte hausse du transport de marchandises (+ 7,3 % en volume et + 10,2 % en valeur), comme du transport de voyageurs (+ 4,2 % en volume et + 6,0 % en valeur), du fait de la reprise de l'activité économique.

Les activités de poste et courrier poursuivent leur baisse, mais à un rythme moindre que les années précédentes (- 1,7 % en 2017 en volume, contre - 3,2 % en moyenne sur les quatre dernières années).

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

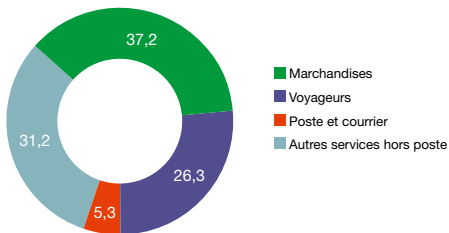
Indice base 100 en 2013



Source : SDES, CCTN 2018 (d'après Insee, Comptes nationaux)

PRODUCTION DE TRANSPORT EN 2017

En %



Source : SDES, CCTN 2018 (d'après Insee, Comptes nationaux)

Dépenses de transport des ménages

ÉVOLUTION DES DÉPENSES DE TRANSPORT DES MÉNAGES

En milliards d'euros courants

	2002	2007	2012	2017
Ensemble des dépenses de consommation des ménages	826,7	1 014,9	1 100,9	1 191,1
Dépenses liées aux véhicules individuels	101,6	122,6	126,5	134,7
Achat de véhicules	36,9	40,6	38,2	42,4
Utilisation de véhicules hors carburants	36,7	47,0	48,0	55,4
Carburants et lubrifiants	28,0	35,0	40,3	36,9
Achat de services de transports	16,7	22,0	25,8	29,3
Assurance	3,9	5,7	7,2	7,7
Dépenses totales de transport	122,2	150,2	159,6	171,7
Poids des dépenses de transport dans la consommation totale des ménages (%)	14,8	14,8	14,5	14,4

Source : SDES, CCTN 2018 (d'après Insee, Comptes nationaux)

Avec 171,7 milliards d'euros en 2017, les dépenses de transport représentent 14,4 % des dépenses de consommation des ménages.

Les dépenses liées aux véhicules individuels (y compris assurance) représentent 82,9 % des dépenses des ménages en transports en valeur. Elles ont progressé au total de 2,0 % en euros courants en moyenne annuelle depuis 2002. Les achats de véhicules et les dépenses de carburants progressent respectivement de 0,5 % et 0,6 % en valeur en moyenne annuelle sur la même période. Les autres dépenses d'utilisation du véhicule (hors assurance) augmentent de 0,4 % et représentent 41 % des dépenses de transport individuel.

Les achats de services de transport ont augmenté de 3,8 % en moyenne annuelle depuis 2002 et représentent 17 % des dépenses de transport des ménages en 2017.

Financement public des transports

DÉPENSES EN TRANSPORT DES ADMINISTRATIONS CENTRALES ET LOCALES

En milliards d'euros courants

	2010	2012	2017	% en 2017
Dépenses de fonctionnement	27,7	28,7	29,7	66,4
Dépenses d'investissement	14,8	15,9	15,0	33,6
Total des dépenses des administrations	42,5	44,6	44,7	100

Source : SDES, CCTN 2018 (d'après DGFiP)

En 2017, le financement du transport par les administrations centrales et locales est de 44,7 milliards d'euros au total (après élimination des doubles comptes).

Les dépenses de fonctionnement ont progressé en valeur de 1,0 % en moyenne annuelle depuis 2010, tandis que les dépenses d'investissement ont augmenté de 0,2 % par an. Ces dernières représentent 34 % des dépenses des administrations publiques en transport.

Données économiques et comptables des entreprises de transport

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

En milliards d'euros courants

	2010	2012	2016
Production	192,8	206,4	217,3
Consommations intermédiaires	114,5	125,2	132,8
Valeur ajoutée brute	78,3	81,3	84,5
Charges de personnel	58,3	60,6	62,1
Excédent brut d'exploitation	16,7	16,7	18,3
Capacité d'autofinancement	13,5	13,0	15,0
Bénéfice ou perte	6,0	5,3	8,6
Investissements corporels bruts hors apports	21,2	21,2	21,1
<i>dont investissements corporels de matériel de transport</i>	6,6	6,7	6,2

* Voir définition dans le glossaire.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

Avec 217 milliards de production en 2016, les entreprises de transport réalisent 7,6 % de la production de l'ensemble des entreprises françaises (hors agriculture).

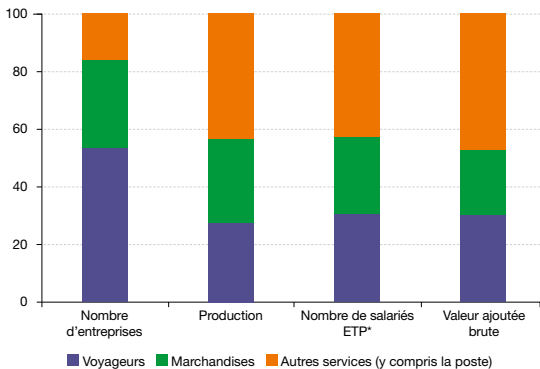
L'excédent brut d'exploitation représente 8,4 % de leur production. 53 % des entreprises de transport assurent du transport de voyageurs. Elles emploient 31 % des salariés du secteur (les non-salariés sont nombreux dans le transport de voyageurs : taxis et voitures de transport avec chauffeur - VTC) et réalisent 30 % de la valeur ajoutée brute du secteur.

Le transport de marchandises rassemble 31 % des entreprises du secteur, emploie 27 % des salariés et réalise 22 % de la valeur ajoutée du secteur.

Les entreprises de services auxiliaires et de courrier sont relativement peu nombreuses (16 % des entreprises de transport), mais elles emploient 43 % des salariés et réalisent 47 % de la valeur ajoutée brute du secteur.

IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DES SECTEURS DU TRANSPORT EN 2016

En %



* Nombre de salariés en équivalent temps plein.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

Comptes des entreprises de transport

TRANSPORTS ROUTIERS DE FRET ET SERVICES DE DÉMÉNAGEMENT

En milliards d'euros courants

	2010	2012	2016
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	292,0	292,6	302,5
Charges de personnel	13,1	13,2	13,8
Chiffre d'affaires net	43,1	43,0	45,8
Valeur ajoutée au coût des facteurs ¹	14,5	14,4	15,7
Investissements corporels bruts hors apports	1,8	1,5	1,9

¹ Valeur ajoutée au coût des facteurs = valeur ajoutée brute + (subventions d'exploitation - impôts, taxes et versements assimilés).

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

Avec un chiffre d'affaires de 45,8 milliards d'euros en 2016, les entreprises des transports routiers de fret et services de déménagement représentent près de 30 % des entreprises de transport, emploient plus de 25 % des salariés du transport et réalisent 22 % du chiffre d'affaires et 20 % de la valeur ajoutée au coût des facteurs.

En 2016, le chiffre d'affaires et la valeur ajoutée au coût des facteurs ont progressé respectivement de 2,9 % et 2,7 %.

LES ENTREPRISES DES TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS (TRANSPORTS EN CAR)

En milliards d'euros courants

	2010	2012	2016
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	67,5	67,8	74,9
Charges de personnel	2,6	2,8	3,0
Chiffre d'affaires net	6,3	6,7	7,1
Valeur ajoutée au coût des facteurs ¹	2,8	3,1	3,3
Investissements corporels bruts hors apports	0,4	0,4	0,4

¹ Valeur ajoutée au coût des facteurs = valeur ajoutée brute + (subventions d'exploitation - impôts, taxes et versements assimilés).

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

Les entreprises des transports routiers de voyageurs réalisent un chiffre d'affaires de 7,1 milliards d'euros en 2016, en progression de 0,4 % par rapport à 2015 ; leur valeur ajoutée a augmenté de 1,4 % dans le même temps.

LES ENTREPRISES DES TRANSPORTS URBAINS ET SUBURBAINS DE VOYAGEURS (TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS)

En milliards d'euros courants

	2010	2012	2016
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	88,7	92,1	95,4
Charges de personnel	4,5	4,8	5,1
Chiffre d'affaires net	7,2	7,7	8,8
Valeur ajoutée au coût des facteurs ¹	5,1	5,6	6,1
Investissements corporels bruts hors apports	1,7	1,7	1,9

¹ Valeur ajoutée au coût des facteurs = valeur ajoutée brute + (subventions d'exploitation - impôts, taxes et versements assimilés).

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 (métro, tramways).

Leur chiffre d'affaires s'établit à 8,8 milliards d'euros en 2016, en diminution par rapport à 2015 (- 0,2 %).

COMPTES DE LA RATP

En milliards d'euros courants

	2007	2012	2017
Production	4,1	4,7	5,1
<i>dont recettes totales du trafic</i>	1,9	2,2	2,4
<i>dont concours de fonctionnement</i>	1,8	2,0	2,0
Valeur ajoutée brute	3,3	3,8	4,0
Charges de personnel	2,2	2,4	2,6
Investissements	0,9	1,5	1,6

Source : RATP

En 2017, le poids des recettes du trafic dans le chiffre d'affaires est respectivement de 46 % pour l'ÉPIC RATP et de 28 % pour les entreprises de TCU de province. Le reste provient de concours de fonctionnement publics.

LES ENTREPRISES DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS PAR TAXIS ET VTC

En milliards d'euros courants

	2010	2012	2016
Nombre total d'entreprises (milliers)	32,7	39,9	52,9
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	13,0	14,8	21,1
Charges de personnel	0,7	0,8	1,1
Chiffre d'affaires net	2,6	3,0	3,6
Valeur ajoutée au coût des facteurs ¹	1,5	1,7	1,9
Investissements corporels bruts hors apports	0,3	0,3	0,4

¹ Valeur ajoutée au coût des facteurs = valeur ajoutée brute + (subventions d'exploitation - impôts, taxes et versements assimilés).

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

Le nombre d'entreprises de taxis et VTC, qui sont constituées de nombreuses entreprises individuelles, poursuit sa progression rapide en 2016 (+ 12,1 %) et leur chiffre d'affaires croît de 8,7 %. Il s'établit à 3,6 milliards d'euros en 2016, ce qui correspond à 1,7 % du chiffre d'affaires de l'ensemble des entreprises des transports et entreposage.

COMPTES DE LA SNCF (ÉPIC SNCF AVANT 2016, SNCF MOBILITÉ DEPUIS JUIN 2016)

En milliards d'euros courants

	2007	2012	2017
Production	18,7	21,6	17,3
<i>dont produits du trafic voyageurs</i>	7,7	8,7	8,2
<i>dont produits du trafic fret</i>	1,7	1,0	0,8
<i>dont rémunération du gestionnaire d'infrastructure</i>	2,8	3,2	0,1
<i>dont travaux pour RFF</i>	1,0	1,8	0,0
Valeur ajoutée brute	10,6	11,8	7,3
Rémunérations	8,2	9,0	5,5
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1,7	1,8	1,4
Résultat net	1,0	0,8	0,6

Source : SDES, *Mémento des transports 2018 (d'après SNCF)*

ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL ET DE TRANSPORT MARITIME

En milliards d'euros courants

	2010	2012	2016
Transport fluvial			
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	2,9	3,1	3,7
Charges de personnel	0,1	0,2	0,2
Chiffre d'affaires net	0,7	0,8	0,7
Valeur ajoutée au coût des facteurs ¹	0,2	0,2	0,2
Investissements corporels bruts hors apports	0,0	0,2	0,1
Transport maritime			
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	12,9	12,6	10,1
Charges de personnel	0,8	0,8	0,8
Chiffre d'affaires net	12,7	13,9	13,3
Valeur ajoutée au coût des facteurs ¹	2,0	1,2	0,3
Investissements corporels bruts hors apports	1,1	0,7	0,4

¹ Valeur ajoutée au coût des facteurs = valeur ajoutée brute + (subventions d'exploitation - impôts, taxes et versements assimilés).

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

Comptes des entreprises gestionnaires d'infrastructures

SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES CONCÉDÉES

En milliards d'euros courants

	2007	2012	2017*
Chiffre d'affaires	7,3	8,4	10,1
Valeur ajoutée (chiffre d'affaires - consommations intermédiaires)	6,4	7,4	9,0
Excédent brut d'exploitation	4,8	5,8	7,2
Charges financières	1,6	1,6	1,2
Capacité d'autofinancement	2,9	3,7	5,0
Investissements	1,9	1,6	1,3
Emprunts et dettes financières au 31/12	29,4	33,4	36,1

* Données 2017 provisoires.

Sources : DGITM ; SDES, CCTN 2018

En 2017, le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 10,1 milliards d'euros (donnée provisoire). Il est constitué à 97,6 % des recettes des péages. Il augmente en moyenne annuelle de 4,8 % sur la période 2012-2017.

Les investissements reprennent en 2017 (+5,9 %), pour atteindre 1,3 milliard d'euros, après la tendance baissière sur la période 2012-2017 (-3,9 % en moyenne annuelle). Les emprunts et dettes financières marquent un recul en 2017 (-3,0 %) après sept années consécutives de hausse : ils s'établissent à 36,1 milliards d'euros.

SNCF RÉSEAU (RFF AVANT 2016)

En milliards d'euros courants

	2007	2012	2017
Produits d'exploitation	4,7	6,5	12,8
<i>dont redevances d'infrastructure</i>	2,4	5,1	5,8
<i>dont contribution de l'État aux charges d'infrastructures</i>	0,8	0,3	0,1
Résultat net de l'exercice (ÉPIC)	-0,8	-1,4	-1,4
Capacité d'autofinancement	-0,2	2,0	1,9
Investissements	2,5	3,7	4,8
Dettes à long terme nette au 31/12	26,5	33,4	47,2

Source : SDES, CCTN 2018 (d'après SNCF)

COMPTES DES ENTREPRISES DES INFRASTRUCTURES FLUVIALES ET MARITIMES

En millions d'euros courants

	2007	2012	2017
Voies navigables de France			
Chiffre d'affaires HT	159	189	181
Valeur ajoutée brute	81	104	92
Charges de personnel ¹	18	27	240
Résultat d'exploitation	69	122	81
Capacité d'autofinancement	55	112	70
Dépenses d'investissement	83	212	26
Endettement	4	2	1
	2007	2012	2016
Grands ports maritimes			
Chiffre d'affaires HT	653	570	596
Valeur ajoutée brute	512	387	458
Charges de personnel	321	297	315
Excédent brut d'exploitation	184	143	178
Capacité d'autofinancement	174	108	136
Dépenses d'investissement	302	228	232
Endettement	304	605	458

¹ Les 4 400 agents des services de navigation de l'État, auparavant détachés auprès de l'EPIC, ont été intégrés en 2013 à l'EPA au côté des 300 salariés de l'établissement.

Sources : VNF ; DGITM ; SDES, CCTN 2018

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. En 2017, le chiffre d'affaires de VNF (181 millions d'euros) se redresse après trois années de recul (+2,2 %).

Les grands ports maritimes (GPM) sont des établissements publics de l'État qui exercent la fonction d'autorité portuaire. Ils sont au nombre de sept en métropole (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Marseille) et quatre dans les DOM (Guadeloupe, Martinique, La Réunion, Guyane). En 2016, les GPM français réalisent un chiffre d'affaires de 596 millions d'euros.

COMPTES DU GROUPE ADP

En milliards d'euros courants

	2007	2012	2017
Chiffre d'affaires	2,1	2,6	2,8
Valeur ajoutée brute	1,4	1,7	2,0
Excédent brut d'exploitation	0,8	1,0	1,2
Charges financières	0,2	0,2	0,2
Capacité d'autofinancement	0,5	0,7	0,9
Investissements	0,7	0,6	0,8
Dette à moyen et long termes au 31/12	2,0	3,3	4,7

Champ : Aéroports de Paris (ADP).

Source : ADP

Le groupe ADP (Aéroports de Paris) est la principale entreprise de services auxiliaires aériens et réalise en 2017 un chiffre d'affaires de 2,8 milliards d'euros. La croissance de la capacité d'autofinancement permet à ADP de poursuivre ses investissements, qui continuent de croître (+3,5 %), après la forte hausse de 2016 (+51,2 %). La dette financière à moyen et long termes d'ADP repart à la hausse pour la septième année (+11,8 %) en huit ans et atteint 4,7 milliards d'euros.

partie 5

Emploi et revenus

— Fin 2017, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1,4 million de salariés et 100 000 intérimaires.

Le transport de voyageurs emploie 35 % des salariés, le transport de marchandises 29 %.

68 000 personnes exercent une activité non salariée dans le secteur (données 2015), la moitié exerçant dans les activités de taxi et voitures de transport avec chauffeur (VTC).

Le salaire brut moyen par tête s'élève à 2570€ mensuels en 2017 dans l'ensemble des transports et de l'entreposage. En moyenne, il est plus élevé dans le transport de voyageurs et plus faible dans le transport routier de marchandises.



Emploi salarié

EFFECTIFS SALARIÉS DU SECTEUR TRANSPORTS ET ENTREPOSAGE

En milliers, au 31 décembre

	2002	2007	2012	2017
Transport principalement de voyageurs	468	463	473	480
Ferroviaire (y.c. fret)	193	175	171	164
Transport collectif urbain (TCU)	97	92	96	103
Routier (cars)	67	78	93	102
Aérien (y.c. fret)	75	77	69	65
Autre transport de voyageurs	36	41	43	47
<i>dont taxis et VTC</i>	17	18	21	25
Transport de marchandises (hors ferroviaire et aérien)	352	364	367	392
Routier et services de déménagement	343	354	354	379
Par conduites	4	4	5	5
Maritime	4	5	7	7
Fluvial	1	1	1	1
Autres services de transport	253	273	265	280
Entreposage et manutention	75	93	100	114
Organisation du transport de fret	119	116	98	100
Exploitation des infrastructures	60	64	66	66
Activités de poste et de courrier	325	288	266	232
Transports et entreposage (hors intérim)	1 398	1 388	1 370	1 383
<i>Intérim utilisé dans transports et entreposage</i>	42	53	53	99
Transports et entreposage hors 53¹ (hors intérim)	1 073	1 100	1 104	1 151
Secteurs principalement marchands² (hors intérim)	16 510	17 277	17 125	17 502
<i>Intérim tous secteurs</i>	566	651	506	743

¹ Hors 53 : activités de poste et de courrier.

² Ensemble des secteurs marchands hors agriculture (codes DE-MN, RU de la NAF rév. 2).

Sources : SDES à partir de Insee, estimations d'emploi ; Acooss ; SNCF

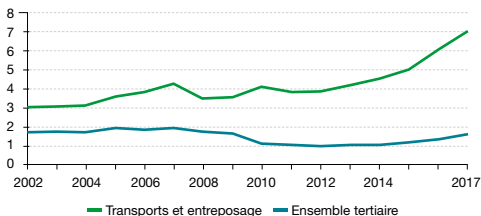
Au 31 décembre 2017, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1,4 million de salariés (hors intérim), soit 8 % des salariés des secteurs principalement marchands. L'emploi salarié du secteur retrouve son niveau d'avant la crise de 2008.

Avec 380 000 salariés, le transport routier de marchandises (+ 1,4 % en moyenne annuelle depuis 2012) demeure le principal pourvoyeur d'emploi. Les créations d'emploi sont particulièrement dynamiques dans les activités d'entreposage et de manutention (+ 2,7 % en moyenne annuelle depuis 2012). Les activités de poste et de courrier ainsi que le transport ferroviaire perdent continûment des emplois depuis plus de 15 ans.

L'emploi intérimaire et le temps partiel

TAUX DE RECOURS À L'INTÉRIM

En % (effectifs intérimaires/total effectifs salariés, y.c. intérimaires)



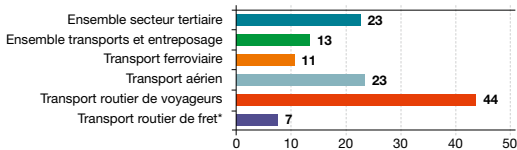
Champ : France hors Mayotte.

Sources : Dares ; Pôle emploi

Le secteur mobilise près de 100000 intérimaires. Le taux de recours à l'intérim, en forte hausse depuis 2012, atteint 7,1 % fin 2017, alors qu'il n'est que de 1,7 % pour l'ensemble du secteur tertiaire.

PART DU TEMPS PARTIEL EN 2015

En %



* 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.

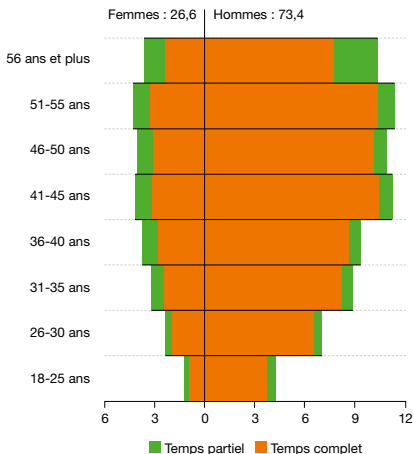
Source : Insee, DADS

En 2015, la part d'emploi à temps partiel, bien que très élevée dans le transport routier de voyageurs (44 %), est presque moitié moindre dans le secteur des transports et de l'entreposage que dans l'ensemble du secteur tertiaire (13 % contre 23 %).

Profil des salariés des transports et de l'entrepôt

PYRAMIDE DES ÂGES DES SALARIÉS

En %



Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : traitement SDES (d'après Insee, DADS)

Fin 2015, les salariés des transports et de l'entrepôt sont en moyenne âgés de 43,3 ans, soit 2 ans et demi au-dessus de la moyenne d'âge de l'ensemble des salariés du secteur privé. 30 % des salariés ont 50 ans ou plus, soit 6 points de plus que dans l'ensemble du secteur privé.

Du fait de la prédominance des postes ouvriers, en particulier de conducteurs, près de trois quarts des emplois sont occupés par des hommes. Le taux d'emploi à temps partiel augmente avec l'âge et les femmes y sont sur-représentées.

Les salaires

SALAIRE BRUT MENSUEL PAR TÊTE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS ET DE L'ENTREPOSAGE

En euros

	2002	2007	2012	2017
Transport principalement de voyageurs	2 250	2 570	2 820	2 930
Ferroviaire (y.c. fret)	2 370	2 690	3 090	3 350
Transport collectif urbain (TCU)	2 250	2 650	2 900	3 060
Routier (cars)	1 360	1 610	1 760	1 810
Aérien (y.c. fret)	3 090	3 640	4 020	4 280
Autre transport de voyageurs	2 080	2 270	2 520	2 770
<i>dont taxis</i>	<i>1 260</i>	<i>1 440</i>	<i>1 570</i>	<i>1 430</i>
Transport de marchandises (hors ferroviaire et aérien)	1 700	2 000	2 160	2 290
Routier et services de déménagement	1 690	1 960	2 100	2 220
Par conduites	3 140	3 320	4 160	4 650
Maritime	1 930	2 190	2 440	2 500
Fluvial	2 870	3 250	3 520	3 900
Autres services de transport	1 930	2 240	2 510	2 690
Entreposage et manutention	1 740	2 000	2 210	2 370
Organisation du transport de fret	1 950	2 290	2 540	2 720
Services auxiliaires	2 140	2 500	2 910	3 190
Activités de poste et de courrier	1 600	1 780	1 960	2 140
Transports et entreposage (hors intérim)	1 900	2 180	2 410	2 570

Source : traitement SDES, d'après Acoiss

Le salaire brut moyen par tête s'élève à 2570€ mensuels dans le transport et l'entreposage en 2017. Il est le plus élevé dans les transports principalement de voyageurs, le plus faible dans les activités de poste et de courrier ainsi que dans le transport de marchandises. Ceci s'explique notamment par une présence plus importante de cadres dans le transport de voyageurs.

Les non-salariés

EFFECTIFS DES NON-SALARIÉS

Effectifs au 31 décembre, en nombre d'individus

	2009	2012	2015
Taxis et VTC	29 420	30 770	35 870
Transport routier de marchandises*	21 810	21 500	20 770
Transport routier de voyageurs (cars)	2 240	2 770	3 360
Autres	4 350	5 380	8 010
Ensemble transports et entreposage	57 820	60 420	68 010

* Y compris services de déménagement.

Champ : France hors Mayotte, y compris microentrepreneurs.

Source : Insee, base non-salariés

En 2015, 68 010 personnes exercent une activité non salariée dans le secteur des transports et de l'entreposage, soit 4,5 % du total des emplois du secteur. L'activité est concentrée dans deux branches : les taxis et VTC (53 % des effectifs) et le transport routier de marchandises (30 %). La hausse des effectifs depuis 2009 est liée à l'essor des microentrepreneurs, qui représentent, en 2015, 12 % des non-salariés du secteur.

REVENUS D'ACTIVITÉ DES NON-SALARIÉS MONOACTIFS

Revenu mensuel net moyen en euros

	2009	2012	2015
Taxis et VTC	1 420	1 430	1 390
Transport routier de marchandises*	2 320	2 350	2 780
Transport routier de voyageurs (cars)	1 970	2 060	2 280
Autres	2 470	2 750	3 120
Ensemble transports et entreposage	1 830	1 860	2 000

* Y compris services de déménagement.

Note : le revenu d'activité est la rémunération issue de l'activité non salariée, déduction faite des cotisations sociales payées dans l'année (hormis CSG et CRDS). À partir de 2013, les revenus intègrent une partie des dividendes versés. Les revenus des années postérieures à 2012 ne sont donc pas comparables en évolution avec celles antérieures à 2013.

Champ : France hors Mayotte, hors microentrepreneurs, hors pluriactifs et hors taxés d'office.

Source : Insee, base non-salariés

Les non-salariés monoactifs, c'est-à-dire ne cumulant pas leur activité non salariée avec une activité salariée, ont perçu en moyenne 2 000 euros par mois en 2015, hors microentrepreneurs. Ce revenu net varie de 1 390 euros pour les taxis et VTC à 2 780 euros dans le transport routier de marchandises.

partie 6

Quelques externalités du transport

— Pour leur traction, les transports consomment 31 % de l'énergie consommée par l'utilisateur final en France en 2017. Les transports sont responsables de 30 % des émissions de gaz à effet de serre (GES), contre 26 % en 2008.

Les émissions de la plupart des polluants atmosphériques ont diminué dans l'ensemble des secteurs. Dans les transports, seules les émissions de cuivre et de zinc continuent de progresser.

Après trois années de hausses consécutives, le nombre de tués sur les routes de France métropolitaine diminue en 2017. En dehors des événements exceptionnels, les accidentalités aériennes restent globalement stables depuis dix ans, alors que les accidentalités ferroviaires progressent à nouveau en 2017.



Consommation d'énergie

CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE FINALE

En millions de tonnes équivalent pétrole

	2002	2007	2012	2017
Transports	45,4	45,0	44,5	45,4
<i>dont produits pétroliers routiers¹</i>	<i>42,9</i>	<i>42,5</i>	<i>42,0</i>	<i>42,9</i>
<i>dont produits pétroliers non routiers</i>	<i>1,7</i>	<i>1,6</i>	<i>1,5</i>	<i>1,4</i>
Total des secteurs¹	150,6	151,3	146,9	146,7
<i>dont produits pétroliers</i>	<i>68,5</i>	<i>62,2</i>	<i>57,5</i>	<i>55,2</i>

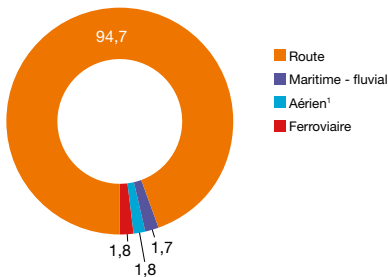
¹ Hors consommation du secteur de l'énergie, données corrigées des variations climatiques, DOM à partir de 2011.
Source : SDES, Bilan de l'énergie

La consommation d'énergie de traction du secteur des transports représente 31 % de la consommation énergétique finale française (hors production d'énergie).

La consommation énergétique baisse tendanciellement pour l'ensemble des secteurs d'activité. Si la consommation énergétique du secteur des transports baisse effectivement de 2002 à 2009, elle croît entre 2009 et 2017, tandis que celle de l'ensemble des secteurs d'activité baisse.

CONSOMMATION D'ÉNERGIE PAR MODE EN 2017

En %

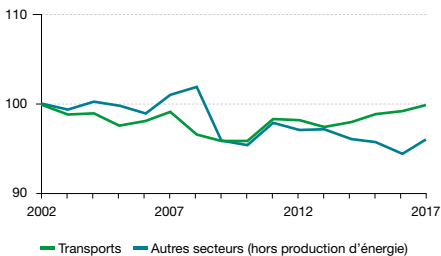


¹ L'aviation internationale n'est pas prise en compte.

Source : SDES, Bilan de l'énergie

ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE

Indice base 100 en 2002

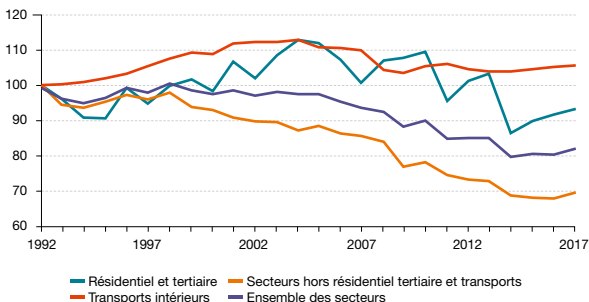


Source : SDES, Bilan de l'énergie

Émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble des transports

ÉMISSIONS FRANÇAISES DE GES

Indice base 100 en 1992



Champ : France entière (métropole et DROM).

Source : SDES, CCTN 2018 (d'après Citepa avril 2018, format Sector)

Le transport est le plus gros contributeur (30 %) des émissions de gaz à effet de serre (GES) et en particulier des émissions de CO₂ (38 %). Sa part s'est légèrement stabilisée depuis 2010, mais repart à la hausse depuis 2016 du fait de l'accroissement de la circulation routière.

Entre 1992 et 2017, les émissions de GES des transports ont augmenté de 0,4 % en moyenne annuelle, avec toutefois une inversion de tendance depuis 2004.

Les voitures particulières sont responsables d'environ 56 % des émissions de GES dues à la route, les véhicules lourds de 23 % alors qu'ils représentent le vingtième de la circulation. Avec l'accroissement de leur circulation, les véhicules utilitaires sont responsables de 21 % des émissions de GES routiers en 2017, contre 17 % au début des années 2000.

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE EN FRANCE + DROM (périmètre Kyoto) – PRG (potentiel de réchauffement global)

En millions de tonnes équivalent CO₂

	1992	2007	2012	2017
Transports¹	129,4	142,7	136,3	137,9
Routier	121,4	135,0	128,5	130,4

¹ Les bilans d'émissions tiennent compte uniquement de la circulation effectuée avec du carburant acheté sur le territoire et consommé dans l'année.

Champ : France entière (métropole et DROM).

Source : SDES, CCTN 2018 (d'après Citepa avril 2018, format Secten)

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DU TRANSPORT PAR TYPE D'ÉMISSION

	1992	2007	2012	2017
CO ₂ Transport (en milliers de tonnes équivalent CO ₂)	127 369	137 504	131 189	132 471
Total (hors UTCATF ¹)	413 198	404 224	364 546	348 622
CH ₄ Transport (en milliers de tonnes)	39	20	7	6
Total (hors UTCATF)	2 762	2 660	2 311	2 181
N ₂ O Transport (en milliers de tonnes)	3	5	5	5
Total (hors UTCATF)	223	156	136	137
HFC Transport (en milliers de tonnes équivalent CO ₂)	0	3 500	3 567	3 689
Total (hors UTCATF)	4 418	15 262	18 836	19 306

¹ Utilisation des terres, changement d'affectation des terres et foresterie.

Champ : France entière (métropole et DROM).

Source : SDES, CCTN 2018 (d'après Citepa avril 2018, format Secten)

Émissions de CO₂ du transport routier

ÉMISSIONS DE CO₂ DU TRANSPORT ROUTIER SELON LE TYPE DE VÉHICULE

En millions de tonnes

	1992	2007	2012	2016
Voitures particulières	69,4	71,7	69,5	69,6
Véhicules utilitaires	20,3	23,2	24,6	26,0
Véhicules lourds	29,1	33,7	27,9	28,3
Deux-roues	0,6	1,4	1,5	1,2
Total	119,5	129,9	123,5	125,2

Note : les émissions sont calculées à partir des prises de carburant en France.

Champ : France entière (métropole et DROM).

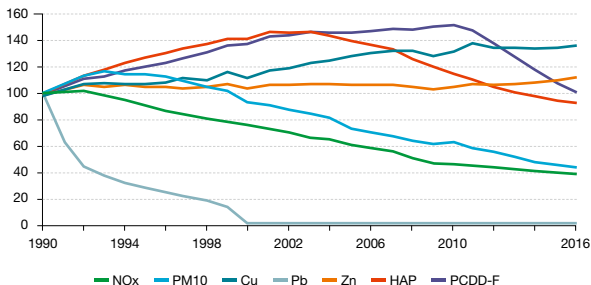
Source : SDES, CCTN 2018 (d'après Citepa avril 2018, format Secten)

Les émissions de CO₂ représentent plus de 96 % des émissions de GES des transports. Elles sont essentiellement dues aux émissions du transport routier (95 %). Depuis 2015, elles sont reparties à la hausse du fait de l'augmentation de la circulation, alors qu'elles avaient baissé de 2004 à 2014. Entre 2004 et 2014, les émissions du transport routier avaient diminué en raison du ralentissement de la croissance de la circulation routière et de la baisse des émissions conventionnelles des nouveaux véhicules.

Émissions de polluants atmosphériques du transport routier

ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS POLLUANTES DU TRANSPORT ROUTIER

Indice base 100 en 1990



Champ : France entière (métropole et DROM).

Source : SDES, CCTN 2018 (d'après Citepa avril 2018, format Sector)

Le transport routier est le mode de transport le plus émetteur de polluants dans l'air : il représente entre 75 % et 100 % de l'ensemble des émissions des transports selon les polluants. Entre 1990 et 2016, les émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de plomb (Pb) ont fortement baissé (respectivement -60 % et -99 %) grâce au renouvellement du parc et à l'introduction des pots catalytiques. À l'inverse, les émissions de cuivre (Cu) et de zinc (Zn) du transport routier continuent de progresser en raison de l'augmentation de la circulation.

NIVEAUX D'ÉMISSIONS DE POLLUANTS DU TRANSPORT ROUTIER

		1997	2002	2012	2016
NOx	en milliers de tonnes	1 023	859	541	486
PM10	en milliers de tonnes	81	65	42	33
Cu	en tonnes	115	124	139	141
Pb	en tonnes	881	44	51	53
Zn	en tonnes	270	275	273	288
HAP	en tonnes	4	4	3	3
PCDD-F	en grammes équivalents toxiques internationaux (ITEQ)	23	26	25	18

Champ : France entière (métropole et DROM).

Source : SDES, CCTN 2018 (d'après Citepa avril 2018, format Secten)

Accidents dans les transports

ACCIDENTS CORPORELS DES TRANSPORTS

En unités

	2007	2012	2017
Route			
Nombre d'accidents	81 272	60 437	58 613
Tués ¹	4 620	3 653	3 448
Blessés hospitalisés ²	38 615	27 142	27 732
Ferroviaire			
Nombre d'accidents	413	138	151
Tués	95	73	94
Blessés	40	37	58
Aérien			
Nombre d'accidents	51	75	66
Tués	61	55	47
Blessés	26	45	36
Maritime (y.c. plaisance)			
Nombre d'événements de mer ayant donné lieu à des opérations de sauvetage	5 445	8 242	8 771
Tués ou disparus	253	345	265
Blessés	571	611	888

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 (blessés) et dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation.

Note : 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.
Champ : France métropolitaine.

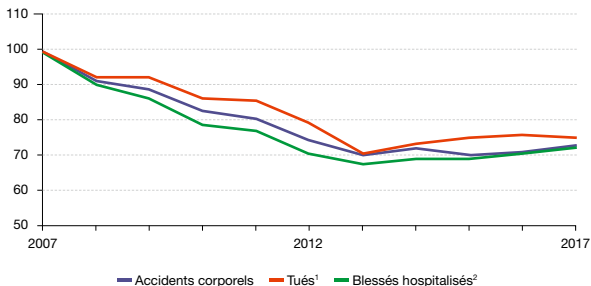
Sources : ONISR ; SNCF Réseau ; BEA ; DGITM/DAM

Le nombre d'accidents aériens est au plus bas depuis 2007 avec une diminution de 9,6 % en un an. En revanche, les accidents ferroviaires ont progressé de 4,1 % en 2017, alors qu'en moyenne annuelle ils ont diminué de 9,6 % sur dix ans.

En 2017, le nombre d'accidents maritimes (opérations de sauvetage) a crû de 7,5 % et s'accompagne d'une hausse du nombre de blessés et de morts. Au cours des dix dernières années, les accidents maritimes ont augmenté de 4,9 % par an.

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Indice base 100 en 2007



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 et hospitalisées plus de 24 heures.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, CCTN 2018

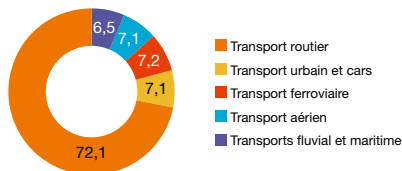
Après trois années consécutives sans diminution, le nombre de tués sur les routes de France métropolitaine a diminué légèrement : avec 3 448 tués, la mortalité baisse de 0,8 % en 2017, après une hausse de 0,5 % en 2016. Depuis 2007, le nombre de tués décroît de 2,8 % en moyenne annuelle.

Données clés

Dépense totale de transport en 2017 :
402 milliards d'euros, soit 17,5 % du PIB.

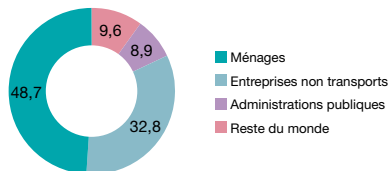
DÉPENSE TOTALE DE TRANSPORT PAR MODE EN 2017

En %



DÉPENSE COURANTE DE TRANSPORT EN 2017

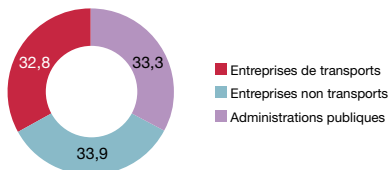
En %



Soit **86,4%** de la dépense totale de transport

DÉPENSE D'INVESTISSEMENT DE TRANSPORT EN 2017

En %



Soit **13,6%** de la dépense totale de transport

Source : SDES, CCTN 2018

Annexes

- Sigles et liens utiles
- Glossaire
- Sources



Sigles et liens utiles

Acooss	Agence centrale des organismes de sécurité sociale www.acooss.fr
Ademe	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie www.ademe.fr
Asfa	Association des sociétés françaises d'autoroutes www.autoroutes.fr
BEA	Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile www.bea.aero
CCFA	Comité des constructeurs français d'automobiles www.ccfa.fr
CCTN	Commission des comptes des transports de la Nation www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/les-comptes-des-transports-en-2017-55e-rapport-de-la-commission-des-comptes-des-transports-de-la?rubrique=56&dossier=1337
Cerema	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement www.cerema.fr
Citepa	Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique www.citepa.org Rapport Secten (Secteurs économiques et énergie), format spécifique du rapport sur les inventaires nationaux officiels
Club des villes et territoires cyclables	www.villes-cyclables.org
Dares	Direction de l'animation, de la recherche et des études statistiques dares.travail-emploi.gouv.fr/dares-etudes-et-statistiques/

DGAC	Direction générale de l'aviation civile www.ecologique-solaire.gouv.fr/politiques/aviation-civile
DGFIP	Direction générale des finances publiques www.economie.gouv.fr/dgfip
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer www.ecologique-solaire.gouv.fr/direction-generale-des-infrastructures-des-transports-et-mer-dgitm
ÉPIC	Établissement public à caractère industriel et commercial
EPSF	Établissement public de sécurité ferroviaire www.securite-ferroviaire.fr
Ésane	Élaboration des statistiques annuelles d'entreprises www.insee.fr/fr/metadonnees/source/serie/s1188
Eurostat	ec.europa.eu
Gart	Groupement des autorités responsables de transport www.gart.org
Île-de-France Mobilités	appelé Stif jusqu'en juin 2017 (Syndicat des transports d'Île-de-France) www.omnil.fr
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques www.insee.fr
MTES	Ministère de la Transition écologique et solidaire : www.ecologique-solaire.gouv.fr
ONISR	Observatoire national interministériel de la sécurité routière www.securite-routiere.gouv.fr

Optile	Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France www.optile.com
RATP	Régie autonome des transports parisiens www.ratp.fr
RSVERO	Répertoire statistique des véhicules routiers www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-le-parc-des-vehicules-au-1er-janvier-2018
SDES	Service de la donnée et des études statistiques www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr
SNCF	Société nationale des chemins de fer français www.sncf.com
UTP	Union des transports publics et ferroviaires www.utp.fr
Vélo & Territoires	www.velo-territoires.org
VNF	Voies navigables de France www.vnf.fr

Glossaire

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.

Secteur transports et entreposage

Cette section de la nomenclature d'activités et de produits française 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 également 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. Le secteur regroupe des entreprises classées selon leur activité principale. La branche transports et entreposage regroupe des unités de production homogènes, c'est-à-dire qui produisent un service de transport.

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 ».

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 transport intérieur 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 prises en compte.

Transport terrestre

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

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 mouvement 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, le terme équivalent plus fréquemment utilisé est le passager kilomètre transporté (PKT).

Tonnes-kilomètres (t-kilomètres)

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

Équivalent vingt pieds (EVP)

L'équivalent vingt pieds correspond à la mesure du nombre de conteneurs. Par exemple, un conteneur standard de vingt pieds de long compte pour 1 EVP, alors qu'un conteneur de quarante pieds compte pour 2 EVP. Cet indicateur permet de mesurer l'importance du trafic de conteneurs.

Emploi intérimaire en équivalent 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 autoentrepreneurs (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.

Salaires moyen par tête (SMPT)

Le salaire moyen par tête (SMPT) est calculé en rapportant la masse salariale à l'effectif salarié en moyenne annuelle. Il est issu des données de l'Acoss.

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 (CO_2), méthane (CH_4), protoxyde d'azote (N_2O), hexafluorure de soufre (SF_6), hydrocarbures (HFC), perfluorocarbures (PFC) et trifluorure d'azote (NF_3).

Polluants atmosphériques

Les principaux polluants émis par les transports sont l'oxyde d'azote (NO_x), le dioxyde de soufre (SO_2), 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 $10\ \mu\text{m}$ (PM_{10}), de diamètre inférieur à $2,5\ \mu\text{m}$ ($\text{PM}_{2,5}$), de diamètre inférieur à $1,0\ \mu\text{m}$ ($\text{PM}_{1,0}$), et le total des particules en suspension (TSP).

Sources

Les données présentées sont issues des sources les plus récentes disponibles à la date de rédaction de la publication. Les dernières données disponibles sont en majorité des données de l'année 2017. Néanmoins, les données européennes (source : Eurostat) ainsi que les données comptables des entreprises portent sur l'année 2016 ; certaines données sur l'emploi concernent l'année 2015.

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 : avril 2019
ISSN : 2555-7580 (imprimé)
2557-8138 (en ligne)

Impression : Bialec, Nancy (France), utilisant du papier issu de forêts durablement gérées.

Directeur de publication : Sylvain Moreau
Coordination éditoriale : Amélie Glorieux-Freminet
Maquettage et réalisation : Agence Efil, Tours



L'année 2017, avec 941,3 milliards de voyageurs-kilomètres et 347,8 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises, est marquée par la reprise de l'activité économique et la hausse des prix des carburants. Les émissions de GES augmentent de 0,4 %, en lien avec l'augmentation de la circulation routière. En 2017, les transports sont responsables de 30 % des émissions de GES. La mortalité sur les routes est, quant à elle, en légère baisse.



La longueur totale des réseaux routier et ferroviaire est quasi stable, celle des tramways est en expansion dans les grandes villes. Entre 2007 et 2017, le parc des métros, RER et tramways a augmenté de 24 % en France, porté par l'expansion du réseau de tramways. Entre 2007 et 2017, le parc de matériel ferroviaire s'est accru en moyenne de 2,4 % par an, alors que dans le même temps le parc de wagons de marchandises a diminué de 1,6 % par an en moyenne.

**Chiffres clés
du transport**
Édition 2019



Commissariat général au développement durable

Service de la donnée et des 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

