

mars  
2015

## Chiffres clés du transport Édition 2015



Service de l'observation et des statistiques

# Chiffres clés du transport

Édition 2015, France

## Sommaire

Avant-propos	2
Moyens permettant les déplacements	3
Réseaux	4
Matériels de transport	6
Énergie	9
Transport de voyageurs	10
Transport de marchandises	14
Économie des transports	19
Impact environnemental des transports	27
Impact sur la vie : accidents	30
Sigles et liens utiles	31

Ce fascicule rassemble dans un format pratique les données récentes utiles à la connaissance des transports et de leurs effets. L'essentiel des séries est issu de la publication « Mémento » téléchargeable en .xls sur le site du SOeS et du rapport sur les comptes des transports en 2013, publié en juillet 2014.

Les données sont généralement indiquées par mode de transport.

Chiffres arrêtés au 31 décembre 2014. Les données 2013 sont provisoires. L'arrondi de la somme n'est pas toujours égal à la somme des arrondis.

## En couverture

© Laurent Mignaux/MEDDE-MLETR

La dépense de transport représente environ 18 % du produit intérieur brut (PIB) – (371 milliards d’euros en 2012). 77,4 % de la dépense de transport est consacrée à la route (hors transport collectif urbain), 6,8 % au transport ferroviaire et 6,0 % au transport aérien.  
Plus de la moitié de la dépense de transport est réalisée en compte propre.

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, d’information notamment sont exclus 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 en 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 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.

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 ».

Enfin, 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.

Les moyens mis au service des transports concernent les réseaux, les matériels de transport et l’énergie.

### Réseaux

En termes de kilomètres, le principal réseau de transport en France est la route. Ce réseau est le seul qui continue à s’accroître sur long terme.

La longueur des routes est passée de 962 milliers de km à 1 072 milliers de km entre 1995 et 2013, avec en particulier la construction de 3,1 milliers de km d’autoroutes pendant cette période.

La longueur totale des lignes ferroviaires exploitées est en baisse depuis 1995 (- 6 % au total) avec la suppression de lignes à une voie (- 20 %) ; les lignes à deux voies ou plus se sont développées (+ 11 %) avec la création de nouvelles lignes à grande vitesse (LGV) notamment : les lignes ferroviaires à deux voies ou plus représentent maintenant 57 % des lignes ferroviaires contre 48 % en 1995.

Dans les transports en commun, le développement des réseaux est dû à la création de métros et tramways en province : 180 km en 1995, 750 km en 2013 ; le réseau métro-RER de la RATP n’a pratiquement pas évolué depuis 1995.

### Évolution des longueurs des réseaux

Indice base 100 en 1995



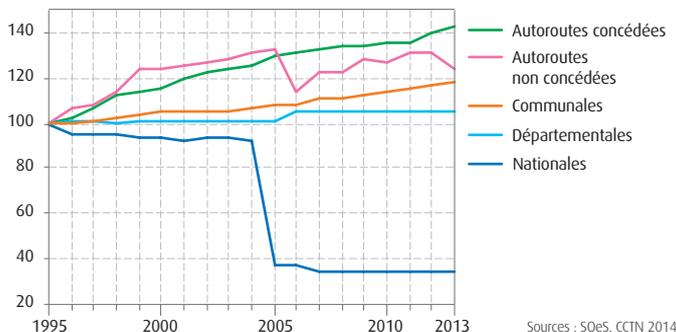
## Réseaux routiers

Le réseau routier français est constitué à 62 % de routes communales, 36 % de routes départementales ; les routes nationales, dont une grande partie a été décentralisée en 2006 au profit des départements, ne représentent que 1 % du réseau routier, les autoroutes concédées et non concédées moins de 1 % chacune.

Depuis 1995, la longueur totale du réseau routier s'est accrue de 11 %, celle des autoroutes concédées de 42 %, celle des autoroutes non concédées de 24 % et celle des communales de 18 %.

### Évolution des réseaux routiers

Indice base 100 en 1995



La densité (en kilomètres par habitant) du réseau routier français est forte, en comparaison de celle des pays limitrophes ; celle du réseau autoroutier est comparable à celle de nos voisins, hors Espagne (densité très élevée) et Royaume-Uni (densité très basse).

### Densités des réseaux routiers en Europe

Pays	Densité réseau total		Densité réseau autoroutier	
	km par million d'habitants	km par 1 000 km <sup>2</sup>	km par million d'habitants	km par 1 000 km <sup>2</sup>
Allemagne	7 873	1,8	156,7	35,9
Espagne	14 503	1,3	310,1	28,3
France	16 050	1,9	176,0	20,8
Italie	4 122	0,8	110,5	22,1
Pays-Bas	7 762	3,1	158,7	63,4
Royaume-Uni	6 706	1,7	59,2	15,0

Sources : SOeS, CCTN 2014 d'après Eurostat

## Réseaux ferrés

Les longueurs des voies de tramway sont en croissance rapide dans les dernières années avec la création de nouvelles lignes, tant en Île-de-France qu'en province.

### Réseaux de transport collectif urbain

Île-de-France <sup>1</sup>	2013		Évolution annuelle (%)	
	Nombre de lignes	Longueur des lignes (en km)	2013/2009	2013/2009
Train	8	850	0	-2
RER	5	600	0	0
Métro	16	218	0	0
Tramway	7(1)	83	15	19
Bus	1 505	33 047	1	8
Province	2012		2012/2009	
Métro	11	133	0	1
Tramway	54	589	12	10
Bus	3 691	50 695	6	n.d.

<sup>1</sup> En présence de sous-lignes, les troncs communs ne sont comptabilisés qu'une seule fois. La longueur des lignes porte sur le seul périmètre francilien.

Sources : Stif, Cerema

## Utilisation des réseaux

Alors que la circulation sur les réseaux routiers s'accroît moins rapidement que la longueur des routes, c'est le contraire sur les réseaux ferrés (nationaux ou urbains) où le nombre de véhicules par km d'infrastructure augmente (sauf pour les tramways).

### Utilisation des réseaux (circulation)

	Circulation		Évolution annuelle	
	2013	2013	2013/2003	2013/2003
Réseaux routiers (md de v-km)	568		0,3	
Autoroutes	170		1,1	
Routes nationales	22		-0,3	
Autres routes	376		0,0	
	2013		2013/2005	
Réseau ferroviaire (million t-km)	406		0,3	
Réseau fluvial (million de t-km)	13		n.d.	
	2013		2013/2003	
<b>Réseau TCU<sup>1</sup></b>	2013		2013/2003	
<b>Île-de-France</b>				
Train (million t-km)	28		1,1	
RER (million t-km)	42		0,6	
Métro (million t-km)	49		1,6	
Bus (million v-km)	311		1,5	
<b>Province</b>	2012		n.s.*	
Métro (million t-km)	33		n.s.	
Tramway (million v-km)	49		n.s.	

<sup>1</sup> Transports en commun urbains.

\* Non significatif.

Sources : SOeS, CCTN 2014, RFF, VNF, Stif, Cerema

## Véhicules routiers

Les immatriculations de véhicules neufs routiers sont en repli depuis quatre ans ; seules les immatriculations de tracteurs routiers progressent. Le fléchissement du marché est particulièrement important pour les voitures particulières.

## Immatriculations de véhicules routiers à moteurs neufs

Niveaux en milliers

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2009
Voitures	13,6	- 7,4	- 1,9
Motocycles	172,4	- 12,7	- 9,2
Voitures particulières	1 757,0	- 5,4	- 6,2
<i>dont électriques</i>	8,8	55,1	420,1
<i>dont hybrides</i>	46,7	67,9	47,5
VP <sup>1</sup> en transit temporaire	34,0	- 10,4	0,2
Autobus et autocars	7,0	14,5	- 1,7
VUL <sup>2</sup> (camionnettes et vasp <= 3,5 t)	364,7	- 4,1	- 0,5
Camions	15,4	- 8,4	- 1,1
Tracteurs routiers	24,8	4,9	11,1
Vasp <sup>3</sup> > 3,5 t	4,8	- 6,6	5,9
<b>Total</b>	<b>2 393,6</b>	<b>- 5,7</b>	<b>- 5,4</b>

<sup>1</sup> Véhicules particuliers.<sup>2</sup> Véhicules utilitaires légers.<sup>3</sup> Véhicules automoteurs spécialisés.

Source : SOeS

Le parc roulant moyen augmente de 0,2 % en 2013 (+ 67 000 véhicules) soit une évolution très en deçà du taux de croissance annuel moyen observé sur les dix dernières années (+ 0,6 %).

## Parc de véhicules routiers

Niveaux en milliers

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2009
Voitures particulières	31 622	0,1	0,5
<i>Essence</i>	12 099	- 2,9	- 3,5
<i>Diesel</i>	19 099	2,1	3,6
Véhicules utilitaires légers	5 939	0,5	0,7
<i>Essence</i>	397	- 13,0	- 13,0
<i>Diesel</i>	5 546	1,6	2,3
Véhicules lourds	643	- 1,1	- 0,2
<i>Poids lourds</i>	552	- 1,4	- 0,5
<i>Bus et cars</i>	92	0,9	1,1
<b>Total des véhicules</b>	<b>38 204</b>	<b>0,2</b>	<b>0,6</b>

Source : SOeS

## Matériel ferroviaire

Le parc de matériel ferroviaire continue à s'accroître, sauf pour le transport national de marchandises.

## Parc de matériel ferroviaire

Wagons : milliers ; autres véhicules : unité

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2009
Matériel moteur	8 476	1,6	3,0
<i>Locomotives électriques</i>	1 701	1,3	0,8
<i>Locomotives Diesel</i>	1 900	1,4	4,6
Locotracteurs	1 150	4,4	1,5
<i>TGV</i>	509	2,8	3,6
Matériel remorqué voyageurs	15 918	1,8	3,5
<i>Remorques de TGV</i>	4 271	2,5	3,4
Matériel remorqué marchandises	90 638	1,3	0,4
<i>Wagons réseau national</i>	29 224	0,0	- 0,3
<i>Wagons réseau international (RIV)<sup>1</sup></i>	61 414	1,9	0,8

<sup>1</sup> Réglementation internationale des wagons.

Source : SOeS d'après EPSF

## Véhicules de transport collectif urbain

Les parcs de bus s'accroissent moins rapidement à Paris et en proche banlieue (RATP) que dans le reste de la France.

## Parc de bus et cars

Véhicules

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2009
Hors RATP	87 747	1,55	1,32
<i>60 places et plus</i>	34 881	6,76	n.d.*
<i>40 à 59 places</i>	26 378	- 2,43	n.d.
<i>39 places et moins</i>	26 488	- 0,80	n.d.
RATP			
<i>Nombre d'autobus</i>	4 521	0,69	0,39
<i>Nombre de places-kilomètre<sup>1</sup></i>	13 800	17,43	2,10
<b>Nombre total de bus et cars</b>	<b>92 268</b>	<b>1,50</b>	<b>1,27</b>

\* Non disponible.

<sup>1</sup> Sur la base de 4 personnes debout au m<sup>2</sup>.

Sources : RATP; Cerema (enquête TCU)

## Véhicules de transport collectif urbain

Le nombre de rames de métros parisiens et de places km est en croissance.

## Parc des métros, RER et tramways

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2009
RATP <sup>1</sup>			
Nombre de rames	1 242	2,2	2,3
Nombre de places-kilomètre	52 400	4,7	1,0

<sup>1</sup> Non compris le funiculaire de Montmartre.

Source : Stif

## Matériel remontées mécaniques

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2009
Nombre d'installations total	3 482	-1,9	-1,7
Téléphériques	1 147	-0,2	0,1
Téléskis	2 297	-2,8	-2,6
Autres installations	38	0,0	0,7

Sources : DIGITM, STRMITG

## Consommation d'énergie de traction

La consommation d'énergie de traction dans les transports diminue : - 1,1 % en 2013, - 0,7 % depuis 2008 en moyenne annuelle. Elle est tirée par la diminution de consommation de produits pétroliers liée aux baisses de consommation unitaire de l'ensemble des véhicules.

## Consommation énergétique finale

Niveaux en millions de tep

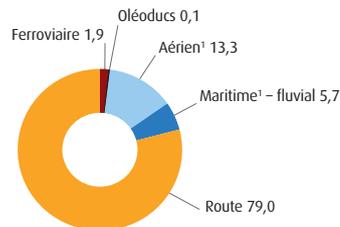
	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2008
Transports	49,4	-1,1	-0,7
dont produits pétroliers routiers	38,9	-1,3	-0,7
<b>Total des secteurs<sup>1</sup></b>	<b>156,3</b>	<b>1,3</b>	<b>-0,7</b>
dont produits pétroliers	63,8	-0,5	-1,9

<sup>1</sup> Hors consommation du secteur de l'énergie.

Source : SOeS

## Consommation d'énergie (fossile et électrique) par mode en 2013

En %



<sup>1</sup> Livraisons aux soutes maritimes et aéronefs, français et étrangers.

Source : SOeS

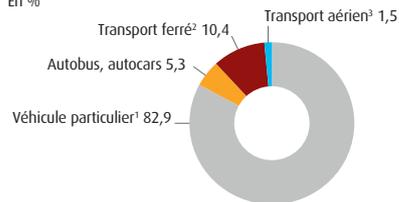
## Transport intérieur de voyageurs

En 2013, 989 milliards de voyageurs-kilomètres ont été transportés sur le territoire français : 819 milliards en voiture particulière, 103 milliards en transport ferré, le reste en bus et car ou en avion.

Le transport en voiture particulière constitue l'essentiel du transport de voyageurs. Son poids n'a pratiquement pas bougé depuis 1990 ; il est passé par un maximum en 2003 et diminue depuis (85,3 % des voyageurs-km en 2003, puis 83,0 % en 1990 et 82,9 % en 2013).

### Transports intérieurs de voyageurs par mode en 2013

En %



<sup>1</sup> Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.

<sup>2</sup> Trains, métros, RER.

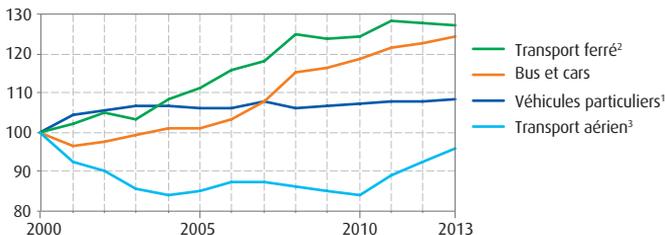
<sup>3</sup> Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Sources : SOeS, CCTN 2014

Depuis le début des années 2000, le transport en voiture particulière se stabilise. Le transport par bus et car, qui était resté stable depuis 1990, progresse. Le transport ferré poursuit sa croissance commencée en 1995, porté sur les longues distances par l'ouverture des diverses lignes à grande vitesse et dans les transports urbains par le développement des tramways et métros ; il tend cependant à se stabiliser, voire diminuer depuis 2011.

Le transport aérien, après une forte croissance entre 1990 et 2000, a connu un repli jusqu'en 2005 du fait de la concurrence des trains à grande vitesse. Il se redynamise depuis, avec le développement des liaisons à bas prix.

### Évolution des transports intérieurs de voyageurs par mode



<sup>1</sup> Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.

<sup>2</sup> Trains, métros, RER.

<sup>3</sup> Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Sources : SOeS, CCTN 2014

## Transport intérieur de voyageurs

Depuis 2008, en moyenne annuelle, le transport collectif, notamment de proximité, progresse plus rapidement que le transport individuel. L'évolution est inverse en 2013, marquée par une baisse du transport collectif de longue distance.

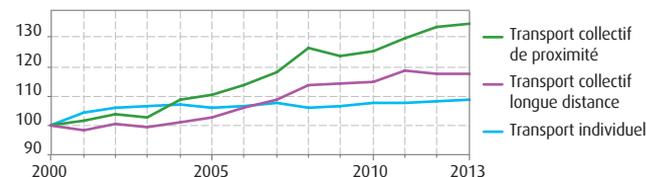
### Transports intérieurs de voyageurs par distance

Niveaux en milliards de voyageurs-km

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2008
Transport individuel	819,4	0,5	0,5
Transport collectif	169,4	0,3	0,8
Proximité	59,7	0,9	1,3
Longue distance	109,7	-0,1	0,6

Sources : SOeS, CCTN 2014

### Évolution des transports de voyageurs selon la distance



Sources : SOeS, CCTN 2014

## Transport individuel de voyageurs

Le transport individuel de voyageurs (essentiellement en voitures particulières) s'accroît depuis cinq ans à un rythme quasi régulier de 0,5 % par an.

### Transport individuel

Niveaux en milliards de voyageurs-km

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2008
Véhicules particuliers	819,4	0,5	0,5
Voitures particulières françaises (VP)	733,8	0,4	0,5
Véhicules légers étrangers (VP et VUL <sup>1</sup> )	71,7	2,0	0,6
Deux-roues motorisés	13,9	0,0	0,8

<sup>1</sup> Véhicules utilitaires légers.

Sources : SOeS, CCTN 2014

## Transport collectif de voyageurs de proximité

Un peu plus de la moitié du transport collectif de proximité est réalisé en Île-de-France, qui rassemble 19 % de la population métropolitaine.

L'activité (mesurée en nombre de voyageurs-km transportés) croît plus rapidement en province qu'en Île-de-France depuis 2008.

### Transport collectif de proximité

Niveaux en milliards de voyageurs-km

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2008
<b>Île-de-France</b>	<b>29 909</b>	<b>1,5</b>	<b>1,3</b>
Modès ferrés	24 752	0,5	0,8
<i>RER et trains</i>	17 147	1,2	1,2
<i>Métro</i>	7 605	- 0,9	0,8
Tramways	615	73,3	16,7
Bus	4 542	1,0	1,3
<b>Province</b>	<b>23 981</b>	<b>0,5</b>	<b>2,3</b>
TER	14 037	- 1,2	2,0
Métro	2 518	3,2	2,7
Bus et tram	7 426	2,8	2,7
<b>Transport scolaire et de personnel</b>	<b>5 810</b>	<b>0,1</b>	<b>- 2,6</b>
<b>Ensemble du transport collectif de proximité</b>	<b>59 701</b>	<b>0,9</b>	<b>1,3</b>

Sources : SOeS, CCTN 2014

## Transport collectif de voyageurs de longue distance

En 2013, le transport collectif de longue distance baisse légèrement, rompant avec la progression observée depuis 2008. L'activité des trains interurbains (- 5,8 %) pèse particulièrement sur l'ensemble, tandis que le transport aérien reste très dynamique.

### Transport collectif longue distance

Niveaux en millions de voyageurs-km

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2008
Transports aériens <sup>1</sup>	14 470	3,2	0,6
Transports ferrés	61 256	- 1,2	2,0
<i>Trains à grande vitesse (TGV)<sup>2</sup></i>	53 768	- 0,5	- 0,4
<i>Trains interurbains<sup>3</sup></i>	7 489	- 5,8	0,6
Transports routiers : autobus et autocars	33 946	0,6	- 6,1
<i>Interurbains (hors Île-de-France)</i>	9 322	2,4	2,0
<i>Occasionnel</i>	24 624	0,0	- 0,3
<b>Ensemble du transport collectif de longue distance</b>	<b>109 673</b>	<b>- 0,1</b>	<b>0,6</b>

<sup>1</sup> Vols intérieurs à la métropole uniquement.

<sup>2</sup> Y compris Eurostar, société autonome de la SNCF depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2010.

<sup>3</sup> Sous convention État et non conventionnés (hors trains à grande vitesse).

Sources : SOeS, CCTN 2014

## Transport maritime de voyageurs

Depuis 2008, le transport maritime augmente peu en métropole mais se développe en outre-mer. Cependant, un retournement de tendance semble s'opérer en 2013 sur les liaisons transmanche au départ de Calais et en Méditerranée où l'activité de croisière se développe : les croisiéristes représentent 35 % des passagers des neuf principaux ports méditerranéens.

### Transport maritime

Niveaux en milliers de voyageurs embarqués et débarqués

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2008
<b>Métropole</b>	<b>28 338</b>	<b>4,4</b>	<b>0,2</b>
Calais	10 372	11,0	- 1,2
Dunkerque	2 302	- 7,9	0,9
Marseille	3 417	13,1	7,0
Bastia	2 172	- 0,3	- 1,3
Autres ports	10 075	- 0,4	- 0,1
<b>Outre-mer</b>	<b>1 250</b>	<b>- 1,8</b>	<b>2,9</b>
<b>France entière</b>	<b>29 588</b>	<b>4,1</b>	<b>0,3</b>

Source : DGITM, DAM

## Transport aérien de voyageurs

En métropole, le développement du transport aérien est porté par du trafic transversal, qui ne représente encore que le tiers du trafic métropolitain.

Le transport par des exploitants étrangers se développe sensiblement : ils assurent 14 % du transport aérien en 2013, contre à peine 6 % en 2008.

### Transport aérien

Niveaux en milliers de voyageurs

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2008
<b>Métropole</b>	<b>24 349</b>	<b>2,2</b>	<b>1,4</b>
Radiales (Paris-province)	16 473	0,1	- 0,3
Transversales (province-province)	7 876	6,7	5,6
<b>Outre-mer - métropole</b>	<b>3 842</b>	<b>4,2</b>	<b>2,6</b>
Outre-mer - Paris	3 777	7,9	3,7
Outre-mer - province	64	- 65,1	- 22,2
<b>Outre-mer - outre-mer</b>	<b>2 114</b>	<b>- 0,1</b>	<b>- 0,6</b>
<b>France entière</b>	<b>30 305</b>	<b>2,3</b>	<b>1,4</b>
<i>dont exploitants français</i>	25 955	0,9	- 0,6

Source : DGAC

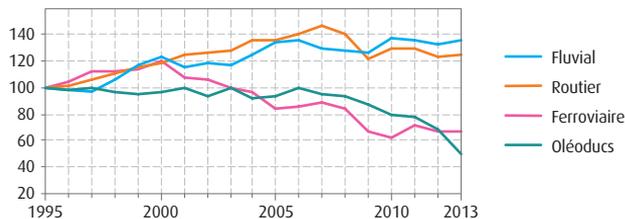
### Transport intérieur terrestre de marchandises

En 2013, 340 milliards de tonnes-kilomètres (t-km) ont été transportées sur le sol français, dont près de 289 milliards par la route.

Le transport terrestre de marchandises est ainsi essentiellement réalisé par la route. La part des modes non routiers a fortement chuté au cours des deux dernières décennies ; elle est passée de 24,7 % des t-km intérieures en 1995 à 15,0 % en 2013.

#### Évolution des transports intérieurs terrestres de marchandises

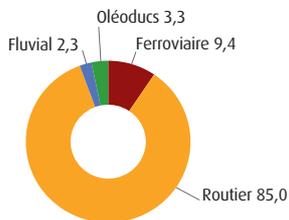
Indice base 100 en 1995



Sources : SOeS, CCTIN 2014

#### Parts modales terrestres en 2013

En %



Sources : SOeS, CCTIN 2014

### Transport routier de marchandises

Après la forte baisse en 2008 et 2009, le transport routier se maintient depuis 2010 à un niveau total proche de 300 milliards de t-km (288,6 t-km en 2013).

En 2013, le pavillon français n'assure plus que 65 % du transport de marchandises contre 78 % en 1995 et 73 % en 2000.

Le transport intérieur pour compte d'autrui (hors transport international et transport par véhicules utilitaires légers - VUL) continue de baisser (- 2,1 %) ; avec 124,4 milliards de t-km, il atteint ainsi en 2013 le niveau le plus bas depuis 2000.

Le transport intérieur routier par des transporteurs étrangers représente 35 % du transport intérieur en 2013 ; il a diminué en moyenne de 1,8 % par an depuis 2008, très irrégulièrement.

#### Transport routier intérieur

En milliards de tonnes-km

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2008
<b>Pavillon français</b>	<b>188,0</b>	<b>- 0,1</b>	<b>- 2,9</b>
dont national (PTAC <sup>1</sup> > 3,5 t)	155,9	- 0,3	- 3,0
<i>Compte propre</i>	31,6	7,3	1,5
<i>Compte d'autrui</i>	124,4	- 2,1	- 4,0
dont international (PTAC > 3,5 t)	9,4	0,2	- 7,1
dont VUL <sup>2</sup> (PTAC ≤ 3,5 t)	22,7	1,0	0,6
<b>Pavillon étranger</b>	<b>100,6</b>	<b>3,0</b>	<b>- 1,8</b>
<b>Transport routier intérieur</b>	<b>288,6</b>	<b>1,0</b>	<b>- 2,5</b>

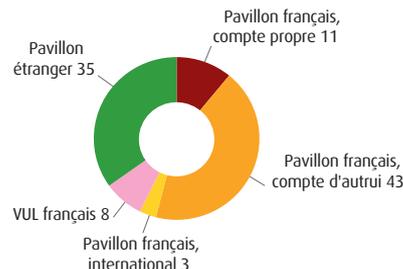
<sup>1</sup> Poids total autorisé en charge.

<sup>2</sup> Véhicules utilitaires légers.

Sources : SOeS, CCTIN 2014

#### Transport routier intérieur en 2013

En %



Sources : SOeS, CCTIN 2014

## Transport ferroviaire de marchandises

Le transport ferroviaire de marchandises recule depuis le début des années 2000. Après deux années consécutives de hausse, le transport ferroviaire combiné progresse de 3,9 % en 2013. Le transport de marchandises conteneurisées ou en caisses mobiles, qui représente l'essentiel du transport combiné, croît de 4,5 % en 2013. Le transport combiné en semi-remorques continue de reculer en 2013 (- 1,3 %).

### Transport ferroviaire de marchandises par type de conditionnement

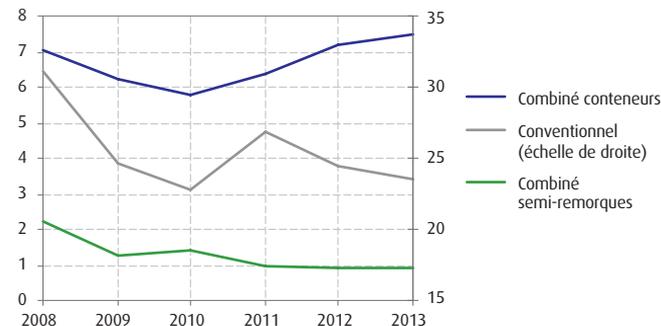
Niveaux en milliards de tonnes-km

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2008
<b>Conventionnel</b>	<b>23,6</b>	<b>- 3,4</b>	<b>- 5,4</b>
<b>Combiné</b>	<b>8,4</b>	<b>3,9</b>	<b>- 1,9</b>
<i>Conteneurs</i>	7,5	4,5	1,3
<i>Semi-remorques</i>	0,9	- 1,3	- 16,3
<b>Total</b>	<b>32,0</b>	<b>- 1,6</b>	<b>- 4,6</b>

Sources : SOeS, CCTN 2014

### Évolution des transports intérieurs ferroviaires de marchandises

En milliards de t-km



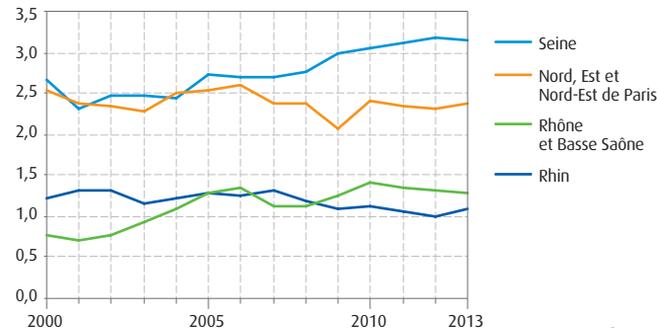
Sources : SOeS, CCTN 2014

## Transport fluvial de marchandises

Le transport fluvial de marchandises s'élève à 7,9 milliards de tonnes-kilomètres en 2013. Depuis 2000, le pavillon français est en hausse (+ 1,1 %), il représente 66,6 % du transport fluvial total en 2013.

### Évolution du transport fluvial de marchandises

En milliards de t-km



Sources : VNF

## Transport aérien de marchandises

Le fret aérien demeure très faible, environ 2 millions de tonnes, sur un total de 2 500 millions de tonnes transportées (tous modes confondus, y compris oléoducs, transport maritime et transports terrestres).

### Marchandises au départ et à l'arrivée des aéroports français

Niveaux en milliers de tonnes

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2008
<b>Intérieur</b>	<b>245</b>	<b>- 0,8</b>	<b>3,1</b>
<i>Métropole - métropole</i>	146	- 3,3	7,0
<i>Radiales</i>	86	- 2,3	11,5
<i>Transversales</i>	60	- 4,8	2,1
<i>Métropole - outre-mer<sup>1</sup></i>	99	3,1	- 1,4
<b>International (métropole et outre-mer)</b>	<b>1 571</b>	<b>- 0,5</b>	<b>0,5</b>
Union européenne (UE)	416	5,6	6,5
Hors UE	1 155	- 2,5	- 1,2
<b>Trafic total</b>	<b>1 816</b>	<b>- 0,4</b>	<b>0,7</b>

<sup>1</sup> Y compris intra outre-mer.

Source : DGAC

## Transport maritime de marchandises

Le tonnage de marchandises traitées dans les ports français s'élève à 340 millions de tonnes en 2013. Depuis 2008, les tonnages ont baissé de 2,7 % en moyenne annuelle. Alors que le transport de produits pétroliers est en baisse, et particulièrement le pétrole brut, le transport par conteneurs continue à s'accroître et celui de rouliers a très fortement progressé en 2013, permettant de retrouver le niveau atteint en 2008.

### Activité des ports français (entrées et sorties)

Niveaux en millions de tonnes

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2008
<b>Ensemble des ports</b>	<b>339,9</b>	<b>0,2</b>	<b>- 2,7</b>
Vracs liquides	136,4	- 7,0	- 5,5
<i>dont pétrole brut</i>	59,6	- 7,8	- 9,1
<i>dont produits raffinés</i>	54,8	- 5,8	- 1,5
Vracs solides	77,2	4,2	- 1,4
Marchandises diverses	126,4	6,6	0,1
<i>dont conteneurs</i>	45,5	1,9	0,8
<i>dont Ro/Ro (véhicules embarqués)</i>	73,2	10,8	0,1
<b>Grands ports et Calais</b>	<b>300,6</b>	<b>0,7</b>	<b>- 2,9</b>
<b>Autre ports métropolitains</b>	<b>28,9</b>	<b>- 2,5</b>	<b>- 1,4</b>
<b>Ports d'outre-mer</b>	<b>10,5</b>	<b>- 4,9</b>	<b>- 0,9</b>

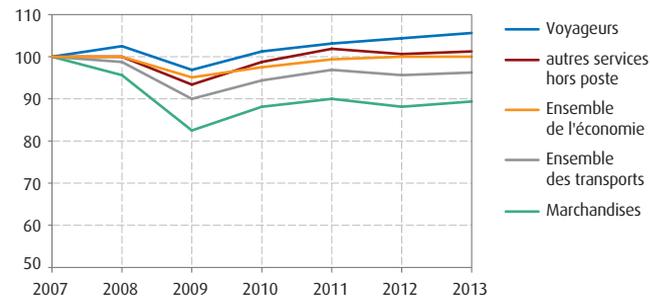
Source : DIGITM, DST

## Données macroéconomiques

En 2013, la production en volume de la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) s'élève à 182,2 milliards d'euros, en légère progression (+ 0,6 %). Depuis 2009, la production de la branche transport progresse plus rapidement (+ 1,7 %) que l'ensemble de l'économie (+ 1,3 %).

### Évolution de la production de transport (en volume)

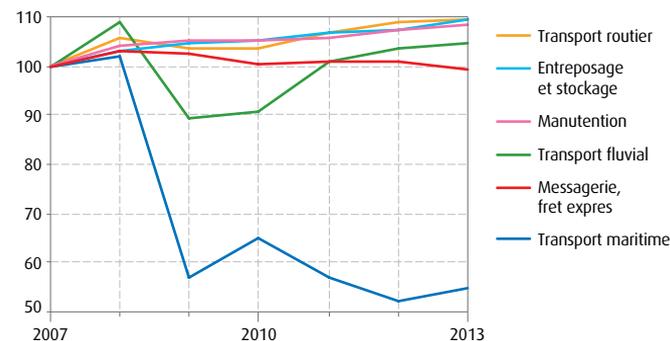
Indice base 100 en 2007



Sources : SOeS, Comptes nationaux base 100 en 2010

### Évolution du prix du fret et des activités logistiques

Indice base 100 en 2007



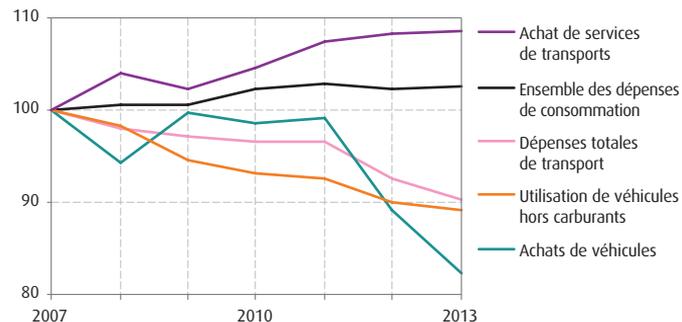
Sources : SOeS, CCTN 2014

## Dépenses de transport des ménages

En 2013, les dépenses des ménages en transport s'élevaient à 148,2 milliards d'euros ; depuis 2008, elles ont diminué en volume à un rythme annuel de 1,7 %. La part des transports dans le budget des ménages est en baisse : 13,2 %, contre 13,9 % en 2008 et 14,9 % en 1990.

### Évolution des dépenses de transport des ménages en volume

Indice base 100 en 2007



Source : Insee, Comptes nationaux base 100 en 2010

## Financement public des transports

En 2013, le financement du transport par les administrations publiques est de 48,6 milliards d'euros au total.

Il est réalisé à 75 % par les collectivités territoriales. Tandis que le financement par les administrations publiques centrales recule, celui des administrations publiques locales progresse.

65 % du financement public porte sur le fonctionnement des transports.

### Dépenses en transport des administrations centrales et locales

Niveaux en millions d'euros

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2008
Dépenses de fonctionnement	31 372	2,0	3,8
Dépenses d'investissement	17 232	3,5	-1,3
<b>Total des dépenses</b>	<b>48 604</b>	<b>2,5</b>	<b>1,8</b>

Source : DGFIP

## Données économiques et comptables des entreprises de transport

La production marchande du secteur « transport-entreposage » représente environ 5 % de la production nationale en 2013. 27 % de la production marchande sont réalisés par les entreprises de transport de voyageurs, 36 % par les entreprises de transport de marchandises et 37 % par les autres services de transport (entreposage, stockage, services auxiliaires et poste et courrier).

En 2012, on recense 98 600 entreprises (quelle que soit leur taille) dans le secteur « transport-entreposage ».

### Comptes des entreprises de transport entreposage

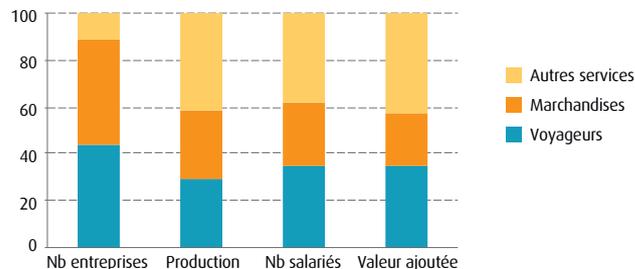
Niveaux en millions d'euros

	Niveau 2012	Évolution annuelle (en %)	
		2012/2011	2012/2009
Production	206 458	3,2	5,0
Consommations intermédiaires	125 187	3,4	5,9
Valeur ajoutée	81 271	3,0	3,7
Charges de personnel	60 614	2,5	2,1
Excédent brut d'exploitation	16 741	-0,1	6,9
Capacité d'autofinancement	12 965	-2,3	5,8
Bénéfice ou perte	5 288	25,6	40,0
<b>Investissement bruts</b>	<b>41 831</b>	<b>-1,3</b>	<b>2,9</b>
<i>dont matériel transport</i>	<i>6 674</i>	<i>6,5</i>	<i>4,3</i>

Source : Insee

### Importance économique des secteurs du transport en 2012

En %



Source : Insee

## Entreprises de transport routier de marchandises

En 2013, l'activité du transport routier de marchandises français recule, mais progresse en moyenne de 3,2 % par an depuis 2009.

### Transports routiers de marchandises et services de déménagement

Niveaux en millions d'euros

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2009
Chiffre d'affaires net	42 998	- 2,3	3,2
Investissement corporel brut hors apport	1 566	- 9,2	3,5
Effectifs salariés en ETP <sup>1</sup> (unités)	292 628	0,1	0,6
Nombre d'entreprises (unités)	36 130	3,5	- 0,9

<sup>1</sup> Équivalents temps plein.

Source : Insee, Esane

## Entreprises de transport urbain

À la RATP, les recettes de transport progressent en moyenne de 3 % par an depuis 2008. En province, les recettes de trafic des transporteurs baissent en 2012 et sont en faible progression (0,4 % en moyenne par an) depuis 2008. L'endettement s'accroît très fortement.

### Entreprises de transports collectifs urbains

#### RATP

Niveaux en millions d'euros

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2008
Chiffre d'affaires net	4 591	2,2	2,4
<i>dont recettes du trafic</i>	2 250	2,6	3,0
Investissement corporel brut hors apport	1 513	- 0,1	8,4
Capacité d'autofinancement	861	3,4	4,5
Endettement en fin d'année	5 239	0,5	3,2
Effectifs salariés en ETP <sup>1</sup> (unités)	43 908	- 0,4	- 0,6

<sup>1</sup> Équivalents temps plein.

Source : RATP

### Transport collectif urbain hors transport en Île-de-France (2012)

Niveaux en millions d'euros

	Niveau 2012	Évolution annuelle (en %)	
		2012/2011	2012/2008
Chiffre d'affaires net	3 865	6,4	4,3
<i>dont recettes du trafic</i>	1 216	- 0,9	0,4
Investissement corporel brut hors apport	2 500	13,1	6,1
Capacité d'autofinancement	850	9,8	4,8
Endettement en fin d'année	1 250	28,6	5,1
Effectifs salariés en ETP <sup>1</sup> (unités)	50 581	2,6	2,7
Nombre de réseaux concernés (unités)	197	4,8	0,5

<sup>1</sup> Équivalents temps plein.

Source : Cerema, enquêtes TCU

## Entreprises de transport routier de voyageurs

### Transports collectifs interurbains

Niveaux en millions d'euros

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2009
Chiffres d'affaires nets	6 721	9,1	0,7
Investissements corporels	128	- 66,6	- 6,9
Effectifs salariés en ETP <sup>1</sup> (unités)	67 821	- 1,0	1,9
Nombre total d'entreprises	6 181	32,8	- 4,9

<sup>1</sup> Équivalents temps plein.

Sources : RATP, Gart et UTP d'après enquête annuelle DGITM-Cerema-Gart-UTP, Insee

## Entreprises gestionnaires d'infrastructures routières

### Sociétés d'autoroutes concédées

Niveaux en millions d'euros

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2008
Chiffre d'affaires net	8 609	3,1	3,0
Investissements	1 111	- 32,4	- 13,5
Capacité d'autofinancement	3 960	7,6	4,7
Endettement en fin d'année	32 998	- 1,2	1,1
Charges de personnel	891	- 1,8	- 0,1

Source : Afsa

## Entreprises de transport ferroviaire

### SNCF

Niveaux en millions d'euros

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2008
Chiffre d'affaires HT (Épic <sup>1</sup> )	20 352	1,0	1,9
Dettes nettes	3 937	3,3	- 1,7
Capacité d'autofinancement courante	1 643	39,5	- 2,7

<sup>1</sup> Établissements publics à caractère industriel et commercial.

Source : SNCF

### RFF

Niveaux en millions d'euros

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2008
Chiffre d'affaires HT	5 690	2,4	12,9
Dettes financières	39 469	9,2	6,2
<i>court terme</i>	1 482	9,1	- 10,6
<i>long terme</i>	37 987	9,2	7,3
Capacité d'autofinancement avant coût de l'endettement financier et impôt	1 928	- 5,8	n.s.*

\* Non significatif.

Source : RFF

## Entreprises de transport fluvial et de transport maritime

### Entreprises de transport fluvial et de transport maritime en 2012

Niveaux en millions d'euros

	Niveau 2012	Évolution annuelle (en %)	
		2012/2011	2012/2009
<b>Transport fluvial</b>			
Chiffres d'affaires nets	785	1,4	6,3
Investissements corporels	184	197,0	30,2
Effectif salarié en ETP <sup>1</sup>	3 111	5,0	4,0
Nombre total d'entreprises	1 104	1,7	1,3
<b>Transport maritime</b>			
Chiffres d'affaires nets	13 940	9,8	12,1
Effectif salarié en ETP <sup>1</sup>	12 642	0,5	- 0,8
Nombre total d'entreprises	655	- 5,3	10,8

<sup>1</sup> Équivalents temps plein.

Source : Insee, Esane

### Entreprises des infrastructures fluviales et maritimes

Niveaux en millions d'euros

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2008
<b>Voies navigables de France</b>			
Chiffre d'affaires HT	189	6,6	3,5
Dépenses d'investissement	211	- 14,5	4,6
Endettement	3	30,4	n.d.*
Effectif salarié en ETP <sup>1</sup>	380	n.d.	n.d.
<b>Ports autonomes fluviaux (Paris et Strasbourg)</b>			
Chiffre d'affaires HT	115	4,4	3,0
Dépenses d'investissement	47	18,5	3,1
Endettement	36	- 10,1	- 4,9
Effectif salarié en ETP <sup>1</sup>	417	- 1,5	0,7
<b>Grands ports maritimes</b>			
Chiffre d'affaires HT	570	- 5,6	- 3,4
Dépenses d'investissement	269	29,3	4,1
Endettement	601	7,1	18,3
Effectif salarié en ETP <sup>1</sup>	4 097	- 8,4	- 6,3

<sup>1</sup> Équivalents temps plein.

\* Non disponible.

Source : DGITM, DST

## Entreprises de transport aérien

### Compagnies aériennes françaises en 2012

Niveaux en millions d'euros

	Niveau 2012	Évolution annuelle (en %)	
		2012/2011	2012/2009
Chiffres d'affaires nets	19 158	1,9	5,3
Investissements corporels	s <sup>*</sup>	n.d.**	n.d.
Effectif salarié en ETP <sup>1</sup>	59 524	n.d.	n.d.
Nombre total d'entreprises	481	2,1	6,8

\* Secret statistique.

\*\* Non disponible.

<sup>1</sup> Équivalents temps plein.

Source : Insee, Esane

### Principaux aéroports français en 2012

Niveaux en millions d'euros

	Niveau 2012	Évolution annuelle (en %)	
		2012/2011	2012/2009
Chiffre d'affaires	3 361	6,1	4,0
Investissements	781	3,8	12,2
Capacité d'autofinancement	917	- 3,3	4,9
Endettement en fin d'année (MLT <sup>1</sup> )	3 895	13,8	2,8
Charges de personnel	694	6,0	5,0

<sup>1</sup> Moyen et long terme.

Champ : Aéroports de Paris (ADP) et les principaux aéroports de province : Nice, Marseille, Lyon, Toulouse, Bordeaux, Strasbourg, Nantes, Montpellier, Bâle-Mulhouse.

Source : Insee, Esane

## Emploi salarié dans les transports

En 2013, le secteur des transports emploie 1,34 million de personnes, dont 465 milliers dans le transport de voyageurs et près de 360 milliers dans le transport de marchandises. L'emploi dans le secteur des transports (hors activité de poste et courrier et hors intérim) est quasi stable depuis 2008 (- 0,1 %).

Dans les grandes entreprises anciennement publiques, l'emploi est sur une tendance à la baisse : depuis le début des années 2000 pour la SNCF et depuis 2008 seulement pour Air France et la RATP.

## Salariés dans le secteur des transports

Effectifs au 31 décembre, en milliers

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2008
<b>Transport principalement de voyageurs</b>	<b>465,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,3</b>
Ferroviaire (yc fret)	162,1	- 0,8	- 1,3
Transport collectif urbain (TCU)	100,6	1,6	2,2
Routier (cars)	94,1	2,7	3,2
Aérien (yc fret)	66,3	- 5,5	- 3,0
Autre transport de voyageurs	42,4	2,5	2,6
dont taxis	20,9	4,1	3,2
<b>Transport de marchandises (hors ferroviaire et aérien)</b>	<b>359,5</b>	<b>- 0,4</b>	<b>- 0,1</b>
Routier et services de déménagement	345,0	- 0,4	- 0,2
Par conduites	6,2	- 2,0	10,4
Maritime	7,0	1,9	- 1,0
Fluvial	1,4	1,2	1,5
<b>Autres services de transport</b>	<b>517,8</b>	<b>- 0,8</b>	<b>- 1,0</b>
Entreposage et manutention	98,3	1,3	0,4
Organisation du transport de fret	96,3	- 1,0	- 2,7
Services auxiliaires	65,7	0,2	0,8
Activités de poste et de courrier	257,5	- 1,7	- 1,3
<b>Transports et entreposage (hors intérim)</b>	<b>1 342,8</b>	<b>- 0,4</b>	<b>- 0,3</b>
<b>Intérim utilisé dans Transports et entreposage</b>	<b>59,4</b>	<b>10,4</b>	<b>4,7</b>
<b>Transports et entreposage hors poste (hors intérim)</b>	<b>1 085,3</b>	<b>- 0,1</b>	<b>- 0,1</b>

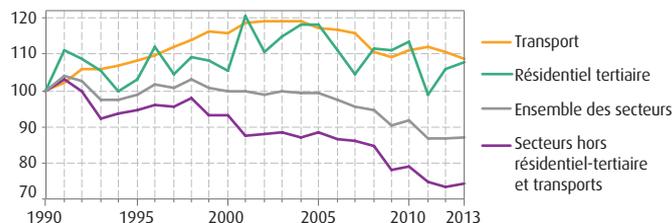
Sources : SOEs à partir de Insee – estimations d'emploi, Pôle emploi, Acoess, SNCF, RATP, La Poste, Air France

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

Le transport est le plus gros contributeur (27,0 %) des émissions de gaz à effet de serre (GES). Sa part s'est alourdie depuis 1990 (21,7 %) mais semble stabilisée depuis 2010. Entre 1990 et 2013, les émissions de GES des transports ont augmenté de 0,4 % en moyenne annuelle, avec toutefois une inversion de tendance depuis 2004.

## Émissions françaises de GES depuis 1990

Indice base 100 en 1990



Source : Citepa, rapport Secten mai 2014

## Émissions de gaz à effet de serre du transport

En millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub>

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/1990
Transports <sup>1</sup>	129,8	- 1,8	0,4
Routier	122,6	- 1,9	0,4

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

Source : Citepa, rapport Secten mai 2014

## Émissions de gaz à effet de serre du transport par type d'émission

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/1990
<b>CO<sub>2</sub> (Mt)</b> Transport	125	- 1,9	0,2
Total (hors UTCF <sup>**</sup> )	354	0,1	- 0,4
<b>CH<sub>4</sub> (kt)</b> Transport	7	- 11,1	- 7,4
Total (hors UTCF)	2 395	- 0,3	- 0,7
<b>N<sub>2</sub>O (kt)</b> Transport	5	3,5	1,9
Total (hors UTCF)	188	2,1	- 1,9
<b>HFC<sup>*</sup> (kt)</b> Transport	3 542	- 1,4	13,9
Total (hors UTCF)	16 370	- 0,6	6,7

\* Utilisation des terres, leurs changements et la forêt.

\*\* HFC : Hydrofluorocarbure. Données 1995 et non 1990, et évolution 2013/1995.

Source : Citepa, rapport Secten mai 2014

## Émissions de CO<sub>2</sub> de la route

Les émissions de CO<sub>2</sub> représentent de 96,0 % des émissions de GES des transports. Elles sont essentiellement dues aux émissions de la route (94,8 %). 2004 est une année charnière à partir de laquelle les émissions de la route diminuent un peu plus vite que celles de l'ensemble des transports, en lien avec un ralentissement de la croissance de la circulation routière et la baisse des émissions conventionnelles des nouveaux véhicules.

La baisse des émissions de CO<sub>2</sub> du transport routier est aussi à relier à la croissance accélérée de la part des véhicules diesel (moins émetteurs de CO<sub>2</sub> au kilomètre que les véhicules essence) dans la circulation des voitures françaises. Les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières, responsables de 56,1 % des émissions de CO<sub>2</sub> des transports, baissent de 1,0 % en moyenne entre 2004 et 2012, celles des poids lourds, responsables de 22,7 %, sont en baisse de 2,3 %.

## Émissions de CO<sub>2</sub> du transport routier selon le véhicule et la motorisation en 2012

Niveaux en millions de tonnes

	Niveau 2012	Évolution annuelle (en %)		
		2012/2011	2012/2004	2012/1990
Voitures particulières	67,6	- 0,1	- 1,0	0,2
Diesel	50,7	2,8	2,5	5,6
Essence	16,5	- 7,9	- 7,7	- 4,9
Véhicules utilitaires	24,0	0,5	0,6	1,2
Véhicules lourds	27,3	- 5,8	2,3	0,1
Deux roues	1,6	- 0,4	1,4	4,4
<b>Total</b>	<b>120,4</b>	<b>- 1,4</b>	<b>- 1,0</b>	<b>0,4</b>

Source : Citepa, rapport Secten mai 2014

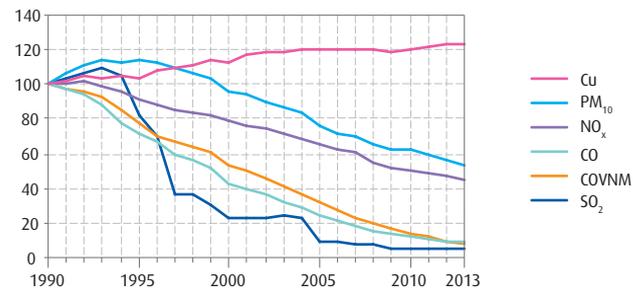
## Émissions de polluants atmosphériques

Depuis 1990, les émissions de la plupart des polluants atmosphériques ont diminué dans l'ensemble des secteurs. Dans les transports, et plus particulièrement dans le transport routier, les normes Euro et les progrès techniques ont permis une diminution régulière de ces émissions.

Les émissions de cuivre sont dues à 73 % au transport routier (usure des plaquettes de frein et consommation d'huile) ; l'usure des caténaires dans le transport ferroviaire est responsable du reste de ces émissions.

## Émissions polluantes depuis 1990

Indice base 100 en 1990



Source : Citepa, rapport Secten mai 2014

## Accidents dans les transports

Le nombre d'accidents, de tués et de blessés diminue sur longue période dans tous les modes de transport sauf le maritime.

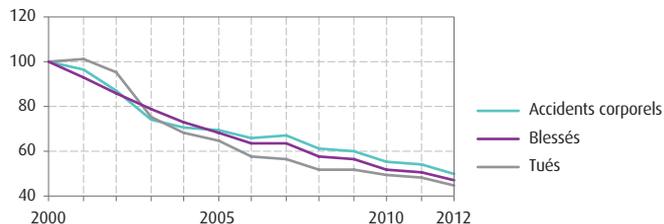
## Accidents corporels des transports

	Niveau 2013	Évolution annuelle (en %)	
		2013/2012	2013/2000
<b>Route (niveaux 2012, évolution jusqu'en 2012)</b>			
Nombre d'accidents	56 812	- 6,0	- 6,1
Tués	3 653	- 7,8	- 6,5
Blessés	75 851	- 6,6	- 6,1
<b>Ferroviaire</b>			
Nombre d'accidents	437	11,8	- 2,4
Tués	85	16,4	- 2,7
Blessés	53	43,2	- 1,7
<b>Aérien</b>			
Nombre d'accidents	73	- 2,7	- 1,9
Tués	73	25,9	- 7,8
Blessés	38	- 15,6	- 6,4
<b>Maritime (y compris plaisance)</b>			
Opérations de sauvetage	10 221	- 7,8	3,2
Tués ou disparus	370	- 7,7	2,2
Blessés	822	2,0	2,1

Sources : ONISR, RFF, BEA, DGITM, DAM

## Évolution des accidents de la route

Indice base 100 en 2000



Source : ONISR

- Acoss** Agence centrale des organismes de sécurité sociale  
[www.acoss.urssaf.fr](http://www.acoss.urssaf.fr)
- Ademe** Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie  
[www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)
- Asfa** Association des sociétés françaises d'autoroutes  
[www.autoroutes.fr](http://www.autoroutes.fr)
- BEA** Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile
- CCTN** Commission des comptes des transports de la nation  
[www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr) – rubrique Transports – Données d'ensemble
- Cerema** Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement  
[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)
- Citepa** Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique  
[www.citepa.org](http://www.citepa.org)
- Rapport SECTEN (SECTeurs Economiques et éNergie), format spécifique du rapport sur les inventaires nationaux officiels
- DGAC** Direction générale de l'aviation civile  
[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr) – rubrique Transports – Secteur aérien
- DGFIP** Direction générale des finances publiques  
[www.economie.gouv.fr/dgfip](http://www.economie.gouv.fr/dgfip)
- DGITM** Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer  
[www.developpement-durable.gouv.fr/LaDirection\\_Generale\\_des\\_Infrastructures\\_des\\_Transports\\_et\\_de\\_la\\_Mer](http://www.developpement-durable.gouv.fr/LaDirection_Generale_des_Infrastructures_des_Transports_et_de_la_Mer)
- DAM** Direction des affaires maritimes
- DST** Direction des services de transport
- STRMTG** Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés
- EPSF** Établissement public de sécurité ferroviaire  
[www.securite-ferroviaire.fr](http://www.securite-ferroviaire.fr)
- Eurostat** [epp.eurostat.eu.europa.eu](http://epp.eurostat.eu.europa.eu)

<b>Gart</b>	Groupement des autorités responsables de transport <a href="http://www.gart.org">www.gart.org</a>
<b>Insee</b>	Institut national de la statistique et des études économiques <a href="http://www.insee.fr">www.insee.fr</a>
<b>Ésane</b>	Élaboration de statistiques annuelles d'entreprise
<b>Medde</b>	Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie <a href="http://www.developpement-durable.gouv.fr">www.developpement-durable.gouv.fr</a>
<b>ONISR</b>	Observatoire national interministériel de la sécurité routière <a href="http://www.securite-routiere.gouv.fr">www.securite-routiere.gouv.fr</a>
<b>RFF</b>	Réseau ferré de France <a href="http://www.rff.fr">www.rff.fr</a>
<b>SNCF</b>	Société nationale des chemins de fer français <a href="http://www.sncf.com">www.sncf.com</a>
<b>SOeS</b>	Service de l'observation et des statistiques <a href="http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr">www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr</a>
<b>Stif</b>	Syndicat des transports d'Île-de-France <a href="http://www.omnil.fr">www.omnil.fr</a>
<b>Optile</b>	Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France
<b>RATP</b>	Régie autonome des transports parisiens
<b>UTP</b>	Union des entreprises de transport public et ferroviaire <a href="http://www.utp.fr">www.utp.fr</a>
<b>VNF</b>	Voies navigables de France <a href="http://www.vnf.fr">www.vnf.fr</a>



**Commissariat général  
au développement durable  
SOeS**

Sous-direction  
des statistiques de l'énergie  
Tour Séquoia  
92055 La Défense cedex  
Mél. : [diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr](mailto:diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr)