

Commissariat général au développement durable

Chiffres clés du transport

Édition 2018

MARS 2018

sommaire

Chiffres clés du transport

Édition 2018

- 5 - Moyens mis en œuvre :
infrastructures et matériels de transport
- 19 - Transport intérieur de voyageurs
- 27 - Transport intérieur de marchandises
- 37 - Économie des transports
- 51 - Quelques externalités du transport
- 60 - Données clés
- 61 - Annexes

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

contributeurs

CS

Clotilde **Sarron**

clotilde.sarron@
developpement-durable.gouv.fr

MFB

Marie-Flavie
Brasseur

marie-flavie.brasseur@
developpement-durable.gouv.fr

CC

Carlo **Colussi**

carlo.colussi@
developpement-durable.gouv.fr

BD

Bruno **Druille**

bruno.druille@
developpement-durable.gouv.fr

PS

Philippe **Serre**

philippe.serre@
developpement-durable.gouv.fr

avant-propos



ensemble des transports (hors poste et courrier) représente une dépense totale de 386 milliards d'euros, soit 17,3 % du produit intérieur brut (PIB) ; les ménages y contribuent pour moitié. 73 % de la dépense de transport est consacrée à la route, 7,1 % au transport ferroviaire, 6,3 % aux transports collectifs (urbains et en car), 7,3 % au transport aérien, le reste aux transports fluvial et maritime. Plus de la moitié de la dépense de transport est réalisée en compte propre, essentiellement par les ménages.

Ce fascicule rassemble les données récentes utiles à la connaissance des transports et de leurs effets. L'essentiel des séries est issu de la publication « Mémento de statistiques des transports » parue en novembre 2017 et du rapport sur les comptes des transports en 2016, publié en juillet 2017.

— 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, 1,66 milliers de kilomètres de lignes de métro, RER et tramways, 8,5 milliers de kilomètres de voies navigables, de nombreux ports maritimes dont trois de niveau européen et un aéroport classé au second rang des aéroports européens. Le parc de véhicules routiers s'est accru de plus de 4,6 millions de véhicules depuis 2001. Bien que la part du diesel diminue dans les immatriculations de voitures neuves, 62 % des voitures particulières roulent au diesel en 2016.



Infrastructures de transport

La France dispose d'infrastructures de transport particulièrement importantes. Entre 1996 et 2016, la longueur des routes est passée de 963 451 kilomètres à 1 092 913 kilomètres en France métropolitaine (1 103 366 de kilomètres France entière), soit une progression de 15 % en vingt ans.

La longueur totale des lignes ferroviaires exploitées a diminué de 11 % au total entre 1996 et 2016, malgré la mise en service de plus de 870 kilomètres de lignes à grande vitesse (dont 130 kilomètres supplémentaires en 2016).

Dans les transports collectifs urbains, les créations de lignes de tramways expliquent l'essentiel du développement actuel : les lignes de tramways franciliennes sont passées de 9 kilomètres en 1996 à 96 kilomètres en 2016, les lignes de métros et tramways de province de 181 kilomètres en 1996 à 745 kilomètres en 2016.

ÉVOLUTION DES RÉSEAUX

En kilomètres

	1996	2001	2006	2011	2016
Routes hors DOM ¹	963 451	997 082	1 014 025	1 050 468	1 092 913
Routes France entière	-	-	-	-	1 103 366
Voies ferrées exploitées par la SNCF	31 852	31 385	30 883	30 404	28 364
<i>dont trains d'Île-de-France</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	1 484
Métro, RER, tramways	917	1 032	1 212	1 552	1 659
Métro, RER et tramways Île-de-France ²	736	763	859	963	914
Métro et tramways en province ³	181	269	353	589	745
Véloroutes et voies vertes	nd	nd	nd	6 900	13 700

¹ y.c. DOM en 2016.

² Quel que soit le gestionnaire (SNCF ou RATP).

³ Données 2015, y compris DOM.

Sources : SDES Mémento, 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

Réseaux routiers

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 (34,6 % du réseau total) et des routes communales (environ 63,5 % du réseau total).

Depuis 1996, la longueur totale du réseau routier s'est accrue de 14,5 %, celle des autoroutes de 35 % et celle des routes communales de 23 %.

ÉVOLUTION DES RÉSEAUX ROUTIERS¹

En kilomètres

	1996	2001	2006	2011	2016
Autoroutes	8 596	10 068	10 848	11 413	11 612
Nationales	26 881	26 050	10 365	9 707	9 585
Départementales France hors DOM	358 891	359 231	377 205	377 857	378 791
Départementales France entière	-	-	-	-	381 319
Communales France hors DOM	569 083	601 733	615 607	651 491	691 031
Communales France entière	-	-	-	-	700 849
Ensemble des routes	963 451	997 082	1 014 025	1 050 468	1 103 366

¹ France métropolitaine jusqu'en 2011, y compris DOM en 2016.

Source : SDES, *Mémento des transports*

Densités des réseaux routiers en Europe

La France dispose d'un réseau routier particulièrement long et sa densité (en kilomètres par habitant) est forte, en comparaison de celle des pays limitrophes. Cette particularité s'explique par la configuration géographique du pays, à l'histoire de son urbanisation et à son organisation territoriale. Son réseau structurant (autoroutes et routes nationales) est relativement moins long et moins dense qu'en Allemagne mais plus dense qu'au Royaume-Uni.

Données 2015

Pays	Ensemble du réseau		Réseau structurant	
	Longueur	Densité	Longueur	Densité
	milliers de km	km par million d'habitants	milliers de km	km par million d'habitants
Allemagne	644	7 931	51	632
Espagne	151	3 244	30	652
France	1 075	16 163	21	319
Italie	249	4 093	20	327
Pays-Bas	129	7 659	3	204
Royaume-Uni	417	6 435	12	189

Note : alors que la France indique à Eurostat l'ensemble de son réseau routier, il est possible que certains pays ne mentionnent pas l'ensemble de leurs routes communales.

Données 2015 hors DOM pour la France.

Source : Eurostat

Réseaux ferroviaires exploités par la SNCF

Le réseau ferré en service, exploité par la SNCF, comprend 28 364 kilomètres de voies ferrées principales. Depuis 1996, la longueur du réseau exploité a diminué de 11 % au total, avec la suppression de lignes à une voie (- 26 %), malgré la création de 876 kilomètres de lignes à grande vitesse.

L'électrification du réseau s'est accélérée depuis 2006 : 45 % des lignes étaient électriques en 1996, 57 % en 2016.

ÉVOLUTION DES RÉSEAUX FERROVIAIRES EXPLOITÉS PAR LA SNCF

En kilomètres

	1996	2001	2006	2011	2016
Longueur totale des lignes exploitées ¹	31 852	31 385	30 883	30 404	28 364
Lignes électrifiées	14 176	14 464	14 806	15 815	16 097
Lignes à voie unique	15 852	15 243	14 624	13 433	11 479
Lignes à grande vitesse (LGV)	1 290	1 570	1 570	2 036	2 166
Lignes parcourues par les TGV	6 133	7 332	8 158	11 087	10 995
Nombre de passages à niveau ²	17 774	17 198	16 804	16 244	15 405

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

Densités des réseaux ferroviaires en Europe

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 identique à celles de ses voisins, hormis l'Allemagne et la Belgique (deux fois plus denses) et l'Espagne (deux fois moins dense).

RÉSEAUX FERROVIAIRES DE QUELQUES PAYS EUROPÉENS

Données 2015

	Longueur du réseau ferroviaire (milliers de km)	Densité (km pour 1 000 habitants)	Densité (km pour 1 000 km ²)
Allemagne	37 775,0	0,47	103
Belgique	3 600,0	0,32	118
Espagne	15 384,0	0,33	30
France	28 987,0	0,44	53
Italie	16 752,0	0,28	56
Pays-Bas	3 032,0	0,18	73
Royaume-Uni	16 248,0	0,25	66

Source : Eurostat

Réseaux de transport collectif urbain

Ces dernières années, les réseaux urbains se développent essentiellement en tramways. En Île-de-France, la desserte des autobus a fortement progressé, notamment en grande couronne.

	Nombre de lignes	Longueur des lignes (en km)	Nombre de lignes	Longueur des lignes (en km)
Île-de-France¹	2009		2013	
Train	8	920	8	850
RER	5	605	5	600
Métro	16	217	16	218
Tramway	4	42	7	83
Bus	1 449	24 661	1 505	33 047
<i>dont Paris</i>	64	597	65	709
Province	2006		2015	
Métro	10	114	11	134
<i>dont Lyon</i>	4	29	4	32
<i>dont Marseille</i>	2	19	2	22
<i>dont Toulouse</i>	1	12	2	27
<i>dont Lille</i>	2	45	2	45
<i>dont Rennes</i>	1	9	1	9
Tramway	31	322	63	700
<i>dont Lyon</i>	3	37	5	63
<i>dont Montpellier</i>	2	34	4	62
<i>dont Strasbourg</i>	4	24	6	60
<i>dont Bordeaux</i>	3	25	3	59
<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 ; DGITM/CGDD, Cerema, Gart, UTP

Réseaux navigables

La France dispose d'un réseau navigable (fleuves, rivières et canaux) de 5 064 kilomètres utilisés, tant pour le transport de marchandises que pour le tourisme fluvial.

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

RÉSEAUX NAVIGABLES UTILISÉS DE QUELQUES PAYS EUROPÉENS

En kilomètres

Données 2015

	Allemagne	Pays-Bas	France	Italie	Belgique
Voies navigables utilisées	7 675	6 104	5 064	1 562	1 516

Source : Eurostat

Utilisation des réseaux

Depuis 2006, la circulation routière s'est accrue de 8 % au total ; elle s'accroît sur les réseaux autoroutiers (+ 13 %), sur les réseaux secondaires (+ 7 %), et se stabilise sur les routes nationales.

Depuis 2006, la circulation des trains de marchandises a fortement baissé (près de - 40 %), celle des trains de voyageurs s'est stabilisée, malgré l'accroissement de la circulation des trains en Île-de-France (+ 17 %).

La circulation des métros (+ 16 %) et des bus (+ 10 %) s'est accrue depuis 2006, tandis que celle des RER est restée quasi stable ; la circulation des tramways, quasi inexistante en 2006, a été multipliée par 4 en Île-de-France. Hors Île-de-France, la circulation des tramways a été multipliée par plus de 3 et celle des métros a augmenté de plus de 70 %.

UTILISATION DES RÉSEAUX (CIRCULATION)

	2001	2006	2011	2016
Réseaux routiers (md de véhicules-km)	540	555	565	600
Autoroutes	145	161	171	182
Routes « nationales »	23	23	23	22
Autres routes	372	371	371	396
Réseau ferroviaire (millions trains-km)				
Voyageurs	378	382	409	384
Marchandises	143	103	68	61
Réseau TCU¹				
Île-de-France				
Train (millions trains-km)	26	24	29	28
RER (millions trains-km)	40	42	43	41
Métro (millions trains-km)	41	44	48	51
Tramways (millions trains-km)	nd	3	5	12
Bus ² (millions voitures-km)	144	154	160	169
Régions hors Île-de-France				
Tramway (millions véhicules-km)	18	26	44	61

¹ TCU transport collectif urbain.

² Hors Optile.

Sources : SDES ; CCTN 2017, SNCF, Île-de-France Mobilités, Cerema

Matériel de transport

VÉHICULES ROUTIERS

Les immatriculations de véhicules routiers neufs sont en repli depuis 2011 (- 8 %); celles des véhicules d'occasion sont en progression (+ 2 %), principalement pour les voitures particulières (+ 11 %).

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES ROUTIERS

En milliers

	2001	2006	2011	2016
Véhicules neufs (hors remorques légères)	2 881	2 557	2 700	2 509
Voitures particulières	2 255	2 001	2 161	1 984
Autocars et autobus ¹	5	6	7	7
Camions, camionnettes et véhicules spéciaux	463	465	448	430
Tracteurs routiers	28	27	27	27
Tracteurs agricoles	35	35	38	38
Remorques lourdes	3	3	3	3
Semi-remorques	22	20	16	20
Remorques légères ²	50	63	64	64
Véhicules d'occasion	6 248	6 394	6 403	6 553
Voitures particulières	5 396	5 466	5 421	5 998
Autocars et autobus ¹	6	6	6	5
Camions, camionnettes et véhicules spéciaux	703	777	832	821
Tracteurs routiers	21	20	18	17
Tracteurs agricoles	92	93	94	85
Remorques	4	5	4	4
Semi-remorques	26	27	27	22

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

PARC MOYEN DE VÉHICULES ROUTIERS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Le parc roulant moyen s'est accru de plus de 4,6 millions de véhicules depuis 2001, dont 880 milliers de VUL (+ 17 %). Le parc de poids lourds est quasi stable et celui de bus et cars, en proportion très faible, a augmenté de 15 %. Celui des voitures particulières a crû de 3,8 millions de véhicules. En 2016, 62 % des voitures roulent au diesel.

En milliers

	2001	2006	2011	2016
Voitures particulières	28 380	30 250	31 425	32 170
Essence	17 946	15 505	12 910	12 269
Diesel	10 435	14 746	18 515	19 900
Véhicules utilitaires légers	5 201	5 611	5 869	6 081
Essence	1 243	940	539	278
Diesel	3 958	4 671	5 330	5 802
Véhicules lourds	657	651	647	637
Poids lourds	576	565	557	544
Bus et cars	81	86	90	93
Total des véhicules	34 238	36 512	37 941	38 888

Sources : SDES ; CCTN 2017

Matériel ferroviaire

Depuis 2007, le parc de matériel ferroviaire s'est accru de 27 %, celui des wagons remorqués pour les voyageurs de 32 %, mais le parc de wagons de marchandises a diminué de 11 %.

PARC DE MATÉRIEL FERROVIAIRE

Nombre de véhicules

	2007	2011	2016
Matériel moteur	6 947	8 101	8 814
Automotrices et autorails	2 453	3 030	3 582
Locomotives électriques	1 605	1 680	1 665
Locomotives diesel	1 381	1 820	1 897
Locotracteurs	1 067	1 073	1 113
TGV	426	471	482
Matériel remorqué voyageurs	13 134	14 903	17 300
Remorques de TGV	3 599	4 055	4 062
Matériel remorqué marchandises	88 211	89 332	78 346
Wagons réseau national	29 204	29 212	24 021
Wagons réseau international (RIV) ¹	59 007	60 120	54 325

¹ Réglementation internationale des wagons.

Source : SDES d'après EPSF

Véhicules de transport collectif urbain

Le nombre de bus et cars immatriculés en France a augmenté de 14 % depuis 2001. On comptabilise 99 000 bus et cars en 2016. La part des autobus et autocars de plus de 40 places est en augmentation régulière. En 2016, 95,7 % des autobus et autocars roulent au gazole.

PARC DE BUS ET AUTOCARS

En milliers

	2001	2006	2011	2016
Parc de bus et cars	87,0	92,2	91,5	99,0
part des véhicules offrant plus de 40 places	54,6	60,4	63,0	69,5
part des véhicules ne roulant pas au gazole	nd	nd	3,4	4,3

Note : la catégorie « gaz naturel » comporte aussi les autres hydrocarbures gazeux comprimés ainsi que la bicarburation essence + gaz naturel. Autres énergies : essence, électricité, gazogène, superéthanol, bicarburation superéthanol + gaz naturel ou GPL.

Source : SDES (RSVero depuis 2010)

Entre 2006 et 2016, le nombre de rames de métro a augmenté de 16 % en Île-de-France. Dans les autres villes, le nombre de rames de tramway a augmenté de 78 % ans sur cette période.

PARC DES MÉTROS, RER ET TRAMWAYS ⁽¹⁾

En unités

	2001	2006	2011	2016
Île-de-France (RATP)¹				
Nombre de rames	nd	1 106	1 150	1 280
Nombre de places-kilomètres offertes (PKO), en millions ²	43 500	49 700	49 500	53 500
Régions hors Île-de-France				
Nombre de rames	651	919	1 203	1 477
Métros	281	314	383	398
Tramways	370	605	820	1 079

¹ Il s'agit uniquement du parc de la RATP : en sont exclues les parties des lignes A et B du RER gérées par SNCF Mobilités. ² Avec une hypothèse de 4 personnes debout au m².

Source : Omnil, Enquête TCU (Cerema, Gart, UTP)

Parc des installations de remontées mécaniques

En unités

	2001	2006	2011	2016
Nombre total d'installations	4 038	3 892	3 616	3 287
Téléphériques	1 079	1 154	1 155	1 123
Téléskis	2 920	2 738	2 419	2 130
Autres installations	39	nd	42	34

Source : DGITM/STRMTG

Parc des matériels fluviaux

En unités

	2012	2016
Automoteurs	905	744
3 000 tonnes et plus	15	18
1 000 - 2 999 tonnes	192	187
Jusqu'à 999 tonnes	698	539
Chalands et barges	420	344
3 000 tonnes et plus	5	5
1 000 - 2 999 tonnes	163	144
Jusqu'à 999 tonnes	248	195

Source : VNF

partie 2

Transport intérieur de voyageurs

— En 2016, le transport intérieur de voyageurs (*voir définition dans le glossaire*) croît sensiblement (+ 2,3 %), à un rythme près de deux fois plus élevé que sa moyenne annuelle depuis 2011 (+ 1,2 %). Cette croissance soutenue est principalement due à la circulation des véhicules particuliers qui augmente fortement en 2016 (+ 2,7 %).

Le transport intérieur de voyageurs est largement dominé par le transport individuel en véhicules particuliers (79,1 %) ; les transports ferrés (ferroviaires et métros) représentent 10,8 %, soit davantage que les transports routiers collectifs (8,6 %). La part du transport aérien dans le transport intérieur reste marginale (1,5 %). Ces parts modales évoluent peu depuis 15 ans.



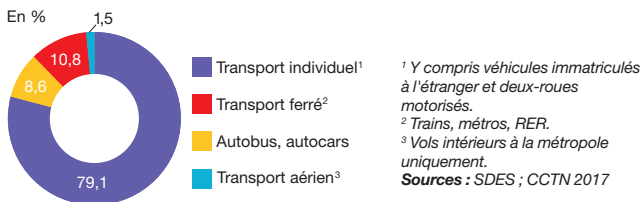
Transport intérieur de voyageurs

En 2016, 956 milliards de voyageurs-kilomètres ont été transportés sur le territoire français : 756 milliards en véhicule individuel, 103 milliards en transport ferré, le reste en autobus et autocars ou en avion.

Le transport intérieur de voyageurs croît de 2,3 % en 2016. Cette croissance soutenue est principalement due à la circulation des véhicules particuliers qui augmente fortement en 2016 (+ 2,7 %).

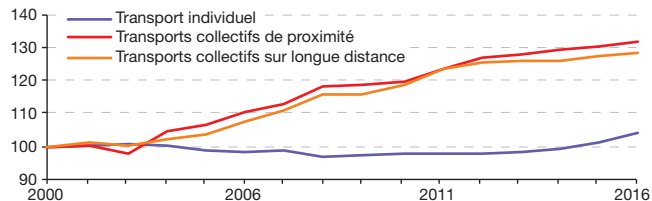
Le poids du transport en véhicule particulier n'a pratiquement pas bougé depuis 1991 ; il représente, en 2016, 79,1 % du transport total de voyageurs.

TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS PAR MODE EN 2016



ÉVOLUTION DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS

Indices base 100 en 2000



Sources : SDES ; CCTN 2017

TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE

Depuis le début des années 2000, le transport individuel (en véhicule particulier) évolue faiblement. Il repart cependant à la hausse depuis 2014 avec la baisse du prix du carburant (+ 2,3% en 2016). Le transport par bus et cars augmente depuis 2005. Le transport ferré a crû de 1995 à 2011, d'une part en raison de la mise en place de nouvelles dessertes des lignes de trains à grande vitesse et d'autre part en raison du développement des tramways et des métros dans les transports urbains.

Le transport aérien intérieur, après une forte croissance entre 1990 et 2000, a connu un repli jusqu'en 2010, du fait de la concurrence des trains à grande vitesse. Il s'est ensuite redynamisé, avec le développement des liaisons à bas prix. En 2016, le transport intérieur aérien augmente de 3,8 %, le trafic international poursuit sa forte croissance.

ÉVOLUTION DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS PAR MODE

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2001	2006	2011	2016
Transport individuel¹	722,9	713,5	709,8	756,4
Transport collectif	152,4	166,6	190,6	200,0
Autobus, autocars	54,5	59,1	72,0	82,0
Transports ferrés ²	84,0	94,3	105,2	103,2
Transport aérien ³	14,0	13,2	13,5	14,8
Ensemble du transport intérieur de voyageurs	875,3	880,1	900,5	956,4

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

² Trains, métros, RER.

³ Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Sources : SDES ; CCTN 2017

TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS SELON LA DISTANCE

Le transport collectif (*voir définition dans le glossaire*) représente 21 % du transport de voyageurs et croît moins rapidement que le transport individuel.

Depuis 2011, le transport collectif de longue distance augmente à un rythme moins rapide que les années précédentes.

Avec le développement de l'offre, notamment en milieu urbain, le transport collectif de proximité continue d'augmenter.

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2001	2006	2011	2016
Transport individuel	722,9	713,5	709,8	756,4
Transport collectif	152,4	166,6	190,6	200,0
Longue distance	104,3	113,1	130,4	135,8
Proximité	48,1	53,4	60,2	64,2
Transport total de voyageurs	875,3	880,1	900,5	956,4

Le transport de proximité comprend les TCU (y.c. RER et Transiliens), les trains sous convention des conseils régionaux, le transport scolaire, le transport de personnel.

Sources : SDES ; CCTN 2017

TRANSPORT INDIVIDUEL DE VOYAGEURS

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2001	2006	2011	2016
Véhicules particuliers	722,9	713,5	709,8	756,4
Voitures particulières françaises (VP)	657,1	637,3	633,8	674,3
Véhicules légers étrangers (VP et VUL ¹)	55,1	63,6	62,1	68,2
Deux-roues motorisés	10,7	12,6	13,9	13,9

¹ VUL : *véhicule utilitaire léger.*

Sources : SDES ; CCTN 2017

TRANSPORT COLLECTIF DE VOYAGEURS DE PROXIMITÉ

Plus de la moitié du transport collectif de proximité (hors transport scolaire et de personnel) est réalisé en Île-de-France, qui rassemble 19 % de la population métropolitaine et 20,5 % de la population active métropolitaine.

Depuis 2001, le transport (mesuré en nombre de voyageurs-kilomètres transportés) a crû plus fortement dans les régions hors Île-de-France. Cependant, depuis 2010, la progression est plus rapide en Île-de-France.

En millions de voyageurs-kilomètres

	2001	2006	2011	2016
Île-de-France	23 866	26 538	29 032	33 340
Modes ferrés	19 945	22 276	24 180	27 329
RER et trains	13 864	15 285	16 605	19 615
Métro	6 081	6 991	7 575	7 714
Tramways	129	180	350	913
Bus	3 792	4 082	4 502	5 097
Régions hors Île-de-France	15 554	18 875	22 805	23 595
Trains sous convention CR	8 843	11 113	13 468	13 212
Métro	1 339	1 813	2 355	2 497
Bus et tram	5 372	5 949	6 982	7 886
Transport scolaire et de personnel	7 460	6 709	6 901	7 296
Ensemble du transport collectif de proximité	46 880	52 122	58 738	64 231

Sources : SDES ; CCTN 2017

TRANSPORT COLLECTIF DE VOYAGEURS DE LONGUE DISTANCE

Le transport collectif de longue distance croît régulièrement depuis 2001.

En millions de voyageurs-kilomètres

	2001	2006	2011	2016
Transports aériens¹	13 966	13 181	13 472	14 820
Transports ferrés	52 641	57 763	63 681	60 192
Trains à grande vitesse (TAGV) ²	37 200	44 818	54 038	53 140
Trains interurbains ³	15 441	12 945	9 643	7 052
Transports routiers : autobus et autocars	37 707	42 196	53 289	60 786
Transport interurbain régulier librement organisé (« Autocars Macron »)	nd	nd	nd	2 100
Interurbains (hors Île-de-France)	8 047	8 735	11 115	10 468
Occasionnel ⁴	29 660	33 461	42 174	48 219
Ensemble du transport collectif de longue distance	104 315	113 138	130 441	135 798

¹ Vols intérieurs à la métropole uniquement.

² Y compris Eurostar, société autonome de la SNCF depuis le 1^{er} septembre 2010.

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

⁴ Les services occasionnels de transport public routier de personnes sont les services qui ne répondent pas à la définition des services réguliers et qui ont pour principale caractéristique de transporter des groupes, composés d'au moins deux personnes, constitués à l'initiative d'un donneur d'ordre ou du transporteur lui-même. Sont comptabilisés les autocars français et étrangers.

Source : SDES, Mémento des transports

Transport maritime de voyageurs

32,2 millions de passagers ont fréquenté les ports maritimes français en 2016 : 16,4 millions dans la Manche et la Mer du Nord, 13,5 millions en Méditerranée et 2,1 millions en outre-mer (moins de 200 000 en Atlantique). Au total, 7,8 millions de passagers ont effectué une croisière en 2016. Le trafic à Marseille et en outre-mer progresse avec le développement des croisières. En 2016, le trafic à Ajaccio augmente également fortement, du fait du report des touristes vers les croisières en Méditerranée.

PASSAGERS DANS LES PORTS FRANÇAIS

En milliers de voyageurs embarqués et débarqués
y compris croisiéristes

	2009	2011	2016
Métropole	28 488	28 994	30 084
Calais	10 205	10 067	9 144
Dunkerque	2 422	2 601	2 911
Marseille	2 549	2 887	3 826
Bastia	2 506	2 291	2 194
Autres ports	10 806	11 148	12 009
Outre-mer	1 116	1 035	2 100
France entière	29 604	30 029	32 184

Source : SDES, Mémento des transports

Transport aérien de voyageurs

Le transport aérien intérieur repart à la hausse en 2016, du fait de l'augmentation du trafic transversal et des liaisons avec l'outre-mer.

Le transport aérien international s'accroît très rapidement (+ 80 %) depuis 2001, notamment à destination des autres pays de l'Union européenne et de l'Asie.

TRANSPORT AÉRIEN INTÉRIEUR

En milliers de voyageurs embarqués et débarqués

	2001	2006	2011	2016
Métropole	25 020	23 360	23 170	24 780
Radiales (Paris-province)	19 190	17 860	16 690	16 490
Transversales (province-province)	5 830	5 500	6 480	8 290
Outre-mer – métropole	3 450	3 210	3 730	4 000
Outre-mer – outre-mer	2 000	2 210	1 960	2 290
France entière	30 470	28 780	28 860	31 070

Source : DGAC

TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

En milliers de voyageurs embarqués et débarqués

	2001	2006	2011	2016
Métropole – International	67 138	87 775	101 967	121 078
Métropole – Europe	42 028	55 563	65 657	80 625
<i>dont Union européenne</i>	<i>36 970</i>	<i>49 850</i>	<i>57 570</i>	<i>71 241</i>
Métropole – Afrique	10 279	13 496	15 279	16 204
Métropole – Amérique	9 435	10 840	11 752	12 943
Métropole – Asie et Océanie	5 396	7 876	9 279	11 306
Outre-mer – International	1 820	1 870	1 980	2 480
France entière – International	68 958	89 645	103 947	123 558

Source : DGAC

partie 3

Transport intérieur de marchandises

— En 2016, 338,5 millions de tonnes-kilomètres ont été transportées sur les réseaux terrestres français (métropole).

Le transport intérieur terrestre de marchandises (*voir définition dans le glossaire*) est largement dominé par le transport routier. En 2016, la part modale de la route progresse et représente désormais 88,0 % du transport terrestre hors oléoducs, au détriment du transport ferroviaire (9,9 %) et du transport fluvial (2,1 %).

Depuis 2011, le transport terrestre (hors oléoducs) régresse de 1,0 % en moyenne annuelle, avec une baisse de 1 % pour le routier et pour le ferroviaire et une baisse de 2,8 % du fluvial. Le transport terrestre réalisé par les entreprises françaises (pavillon français) subit une baisse de 2,7 % en moyenne annuelle entre 2011 et 2016.

Dans les ports français, les volumes de marchandises traités baissent de 1,7 % en 2016.



Transport terrestre de marchandises

Avec 338,4 milliards de tonnes-kilomètres, le transport intérieur terrestre de marchandises est en hausse en 2016 (+1,2 %).

Le transport terrestre de marchandises est essentiellement réalisé par la route. La part des modes non routiers a fortement chuté au cours des deux dernières décennies, du fait de la forte réduction du transport ferroviaire. Hors oléoducs, la part modale du transport ferroviaire est quasi stable depuis 2000 (9,9 %).

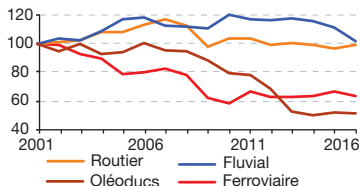
En milliards de tonnes-km

	2001	2006	2011	2016
Ferroviaire	51,7	41,2	34,2	32,6
Routier	291,0	328,6	302,1	287,7
Fluvial	6,7	8,0	7,9	6,8
Transport intérieur hors oléoducs	349,4	377,7	344,1	327,1
Oléoducs	22,1	22,2	17,2	11,4
Transport intérieur total	371,5	399,9	361,3	338,4

Sources : SDES ; CCTN 2017

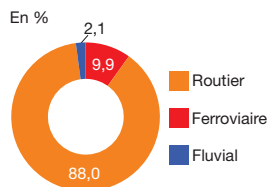
ÉVOLUTION DES TRANSPORTS INTÉRIEURS TERRESTRES DE MARCHANDISES

Indices base 100 en 2001



Sources : SDES ; CCTN 2017

PARTS MODALES DU TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES (HORS OLÉODUCS) EN 2016



Sources : SDES ; CCTN 2017

Transport routier de marchandises

Le transport intérieur routier a crû régulièrement entre 1995 et 2007, avant de connaître une forte baisse en 2008 et 2009. En 2016, avec 287,7 milliards de tonnes-kilomètres, le transport intérieur routier de marchandises augmente de 2,2 % par rapport à 2015. Le pavillon français (véhicules immatriculés en France) n'assure plus que 61 % du transport de marchandises, contre 66 % en 2001 et 72 % en 1996.

Le transport national pour compte d'autrui (*voir définition dans le glossaire*) par des véhicules de plus de 3,5 tonnes, qui représentait 66 % du transport sous pavillon français en 2001, poursuit sa tendance à la baisse et se situe à 62 % en 2016.

La part du pavillon national dans le transport international sur le territoire français a été divisée par trois depuis 2001.

TRANSPORT ROUTIER INTÉRIEUR

En milliards de tonnes-kilomètres

	2001	2006	2011	2016
Pavillon français	208,5	220,6	200,5	174,8
National (PTAC ¹ > 3,5 t)	168,7	182,8	168,3	144,2
<i>Compte propre</i>	30,4	32,0	32,2	35,0
<i>Compte d'autrui</i>	138,3	150,8	136,1	109,1
International (PTAC > 3,5 t)	20,4	16,0	9,7	6,9
VUL ² (PTAC ≤ 3,5 t)	19,5	21,7	22,5	23,8
Pavillon étranger	81,9	107,7	101,5	112,8
Transport routier intérieur	290,4	328,3	302,0	287,6

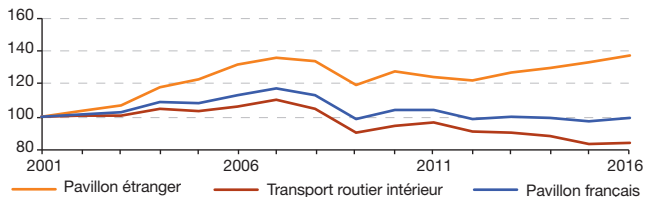
¹ Poids total autorisé en charge.

² Véhicules utilitaires légers.

Sources : SDES ; CCTN 2017

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR ROUTIER DE MARCHANDISES

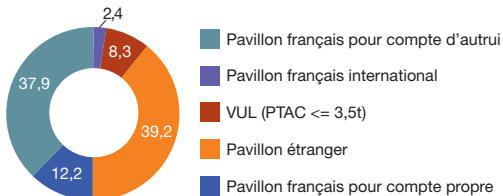
Indices base 100 en 2001



Sources : SDES ; CCTN 2017

TRANSPORT ROUTIER INTÉRIEUR EN 2016

En %



Sources : SDES ; CCTN 2017

Transport ferroviaire de marchandises

Le transport ferroviaire de marchandises diminue en 2016 (- 4,9 %), après avoir augmenté de 5,1 % en 2015.

Le transport conventionnel (qui n'est réalisé ni en conteneurs, ni par des véhicules routiers embarqués sur des trains) représente 77 % du transport ferroviaire et est en baisse depuis 2011 (- 1,4 % en moyenne annuelle).

Le transport ferroviaire combiné de marchandises conteneurisées ou en caisses mobiles, qui représente l'essentiel du transport combiné, baisse de - 0,9 % en moyenne annuelle depuis 2011. Il représente 19 % du transport ferroviaire de marchandises. Le transport de semi-remorques diminue également en 2016 (- 2,4%) après deux années de hausse exceptionnelle.

TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES PAR TYPE DE CONDITIONNEMENT

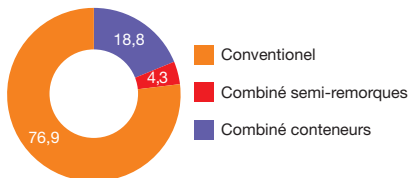
En milliards de tonnes-kilomètres

	2008	2011	2016
Combiné	9,2	7,3	7,5
Combiné conteneurs	7,0	6,4	6,1
Combiné semi-remorques	2,2	0,9	1,4
Conventionnel	31,2	26,9	25,1
Ensemble du transport ferroviaire	40,4	34,2	32,6

Sources : SDES ; CCTN 2017

TRANSPORT INTÉRIEUR FERROVIAIRE DE MARCHANDISES EN 2016

En %



Sources : SDES ; CCTN 2017

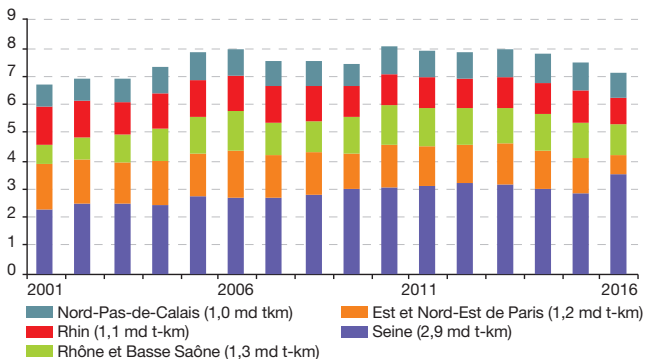
Transport fluvial de marchandises

Le transport fluvial de marchandises recule depuis 2014, du fait de la baisse de demande de transport de combustibles minéraux et de matériaux de construction. Avec 6,9 milliards de tonnes-kilomètres en 2016, il représente 2,1 % du transport intérieur terrestre de marchandises (hors oléoducs).

La diminution d'activité concerne tous les bassins, en particulier celui de la Seine qui concentre près de la moitié de l'activité fluviale.

ÉVOLUTION DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres



Source : SDES d'après VNF

Transport aérien de marchandises

Le fret aérien demeure très faible : 1,7 millions de tonnes de marchandises sont traitées dans les aéroports français. Il concerne essentiellement le transport international de marchandises.

Il baisse légèrement depuis 2011 (- 1,54 % entre 2011 et 2016).

MARCHANDISES AU DÉPART ET À L'ARRIVÉE DES AÉROPORTS FRANÇAIS

En milliers de tonnes

	2001	2006	2011	2016
Intérieur	138	117	122	120
Métropole - métropole	83	65	71	69
<i>Radiales</i>	57	37	42	37
<i>Transversales</i>	26	28	29	32
Outre-mer ¹	55	52	51	51
International (métropole et outre-mer)	1 231	1 438	1 604	1 579
Trafic total	1 369	1 555	1 726	1 699

¹ Y compris intra outre-mer.

Source : DGAC

Transport maritime de marchandises

L'activité des ports français a crû régulièrement entre 1996 et 2008. Après une baisse de près de 10 % des marchandises traitées en 2009 et une nouvelle baisse de 5 % en 2012, le niveau d'activité est revenu à celui du début des années 2000 : 344 millions de tonnes de marchandises traitées en 2016 (331 millions en métropole). L'activité portuaire est concentrée dans les sept grands ports métropolitains (Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes, Rouen, La Rochelle, Bordeaux) et à Calais, où entrent et sortent 87 % des marchandises.

Le transport de conteneurs s'est fortement développé (+ 88 % depuis 2001). Cependant, la part des conteneurs dans l'ensemble des marchandises entrées ou sorties reste encore très faible en France (38 % au Havre et 15 % à Marseille) au regard de celles des principaux ports européens. En Mer du Nord, la part des conteneurs dépasse 50 %, sauf à Rotterdam (28 %). En Méditerranée, elle dépasse 40 % dans les ports les plus importants.

L'embarquement de véhicules se développe en particulier à Calais dont l'activité s'est accrue de 31 % depuis 2001.

ACTIVITÉ DES PORTS FRANÇAIS (ENTRÉES ET SORTIES)

En millions de tonnes

	2001	2006	2011	2016
Ensemble des ports¹	336	376	361	344
Vracs liquides	168	180	161	135
<i>dont produits pétroliers</i>	<i>157</i>	<i>169</i>	<i>134</i>	<i>112</i>
Vracs solides	76	80	78	74
Marchandises diverses	91	116	122	135
<i>dont conteneurs</i>	<i>27</i>	<i>36</i>	<i>43</i>	<i>50</i>
<i>dont Ro/Ro (véhicules embarqués)</i>	<i>65</i>	<i>80</i>	<i>70</i>	<i>78</i>
Grands ports et Calais	299	338	315	299
Autre ports métropolitains	37	38	35	32
Ports d'outre-mer	nd	nd	11	13
Ensemble des ports français	336	376	361	344

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

Sources : SDES ; CCTN 2017

partie 4

Économie des transports

— La dépense totale de transport s'élève à 386 milliards d'euros en 2016, soit 17,3 % du PIB.

Les transports emploient (hors intérim) 1,4 million de salariés, ce qui représente 8,7 % des salariés des services principalement marchands, proportion quasi constante depuis 2000.

La consommation des ménages en service marchand de transport représente 13,7 % de leur consommation totale et croît en moyenne de 2,9 % par an depuis 2011. Leur dépense en transport individuel représente 11,4 % de leur consommation totale et baisse de -0,1 % par an depuis 2011.

La production de transport par des entreprises réalisant un service de transport (pour elles-mêmes ou pour autrui) est de 191,9 milliards d'euros en 2016, soit 8,7 % du PIB. Les dépenses des administrations publiques s'élèvent à 28,8 milliards d'euros en 2016 pour le fonctionnement et à 12,7 milliards d'euros pour l'investissement, en baisse de près de 31 % (en euros courants) depuis 2008.



Données macroéconomiques

Avec une production de 191,9 milliards d'euros en 2016, 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 8,7 % du produit intérieur brut (PIB) français et progresse moins rapidement (+ 0,2 %) que l'ensemble de l'économie (+ 1,1 %).

Depuis 2011, le transport de voyageurs et les activités de service auxiliaires de transport (hors poste) s'accroissent. En 2016, leur niveau est supérieur à celui de 2011.

La production de transport de marchandises s'était effondrée en 2009 (- 16 %) avec la baisse de l'activité économique générale. Après une forte progression en 2010, elle se maintient à un niveau quasi stable depuis. Les activités de poste et courrier poursuivent leur baisse mais à un rythme moindre que les années précédentes (- 1,4 % en 2016, - 4,0 % en moyenne sur les cinq dernières années).

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

En milliards d'euros courants

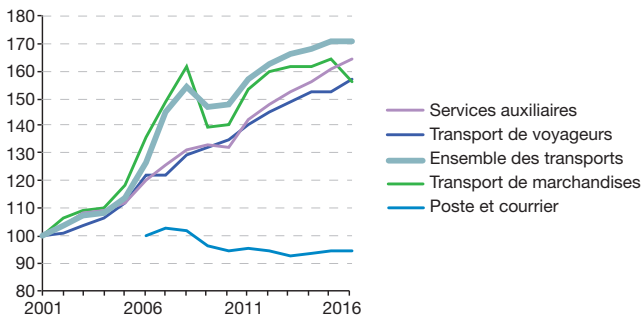
	2001	2006	2011	2016
Transport de voyageurs	32,8	39,5	47,0	52,0
Transport de marchandises	43,8	61,1	65,7	62,9
Services auxiliaires hors poste et courrier	38,9	47,2	55,7	64,5
Poste et courrier	nd	13,3	12,7	12,5
Ensemble des transports	115,4	161,1	181,0	191,9

(* 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).

Sources : SDES ; CCTN 2017

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

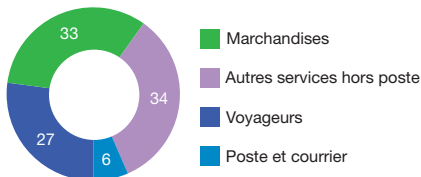
Indices base 100 en 2001



Sources : SDES ; CCTN 2017

PRODUCTION DE TRANSPORT EN 2016

En %



Source : Insee, Comptes nationaux base 2010

Emploi salarié dans les transports

Au 31 décembre 2016, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1,4 million de personnes, soit 8,7 % des salariés des secteurs principalement marchands : 35,1 % dans le transport de voyageurs, 27,4 % dans le transport de marchandises, 17,3 % dans les activités de poste et de courrier et 20,2 % dans les autres services de transport.

L'augmentation des effectifs dans les services d'entreposage et de manutention, dans le transport de marchandises (hors ferroviaire et aérien) et dans le transport routier de voyageurs a compensé les destructions d'emploi dans le ferroviaire et l'aérien ainsi que dans les activités postales.

SALARIÉS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Effectifs au 31 décembre, en milliers

	2001	2006	2011	2016
Transport principalement de voyageurs	457	450	464	475
Ferroviaire (y.c. fret)	191	176	165	164
Transport collectif urbain (TCU)	95	90	99	99
Routier (cars)	64	75	89	103
Aérien (y.c. fret)	72	73	71	63
Autre transport de voyageurs	35	35	40	46
<i>dont taxis</i>	15	17	20	26
Transport de marchandises (hors ferroviaire et aérien)	342	345	365	370
Routier et services de déménagement	335	335	350	358
Par conduites	4	4	6	5
Maritime	2	5	7	6
Fluvial	1	1	1	1
Autres services de transport	241	263	261	273
Entreposage et manutention	70	86	97	109
Organisation du transport de fret	113	116	99	101
Services auxiliaires	58	61	65	63
Activités de poste et de courrier	324	293	265	235
Transports et entreposage (hors intérim)	1 363	1 350	1 354	1 353
Intérim	43	55	52	83
Secteurs principalement marchands¹ (hors intérim)	15 285	15 503	15 493	15 522
Intérim	564	621	568	653

¹ Ensemble des secteurs marchands hors agriculture (codes : DE-MN, RU en Naf Rév.2).

Sources : SDES ; CCTN 2017

Dépenses de transport des ménages

Avec 162,9 milliards d'euros en 2016, les dépenses de transport représentent 13,7 % des dépenses de consommation des ménages, coefficient en baisse tendancielle depuis 2000.

Les dépenses liées aux véhicules individuels ont progressé au total de 26 % en euros courants depuis 2001 ; les achats de véhicules et les dépenses de carburants progressent respectivement de 9 % et 16 %. Les autres dépenses augmentent de 54 % et représentent 42 % des dépenses de transport individuel.

Les achats de services de transport ont augmenté de 76 % au total depuis 2001 et représentent 18 % des dépenses de transport des ménages.

DÉPENSES DE TRANSPORT DES MÉNAGES

En milliards d'euros courants

	2001	2006	2011	2016
Ensemble des dépenses de consommation des ménages	816,5	987,2	1 106,9	1 186,1
Dépenses liées aux véhicules individuels	100,8	116,7	129,1	127,3
Achats de véhicules	37,2	38,4	41,6	40,5
Utilisation de véhicules hors carburants	34,7	44,2	48,4	53,3
Carburants et lubrifiants	28,8	34,1	39,0	33,5
Achat de services de transports	16,0	20,8	25,0	28,1
Assurance	4,0	5,3	6,6	7,5
Dépenses totales de transport	120,7	142,8	160,7	162,9
<i>Poids des dépenses de transport dans la consommation totale des ménages (%)</i>	<i>14,8</i>	<i>14,5</i>	<i>14,5</i>	<i>13,7</i>

Sources : SDES ; CCTN 2017 d'après Insee, Comptes nationaux

Financement public des transports

En 2016, le financement du transport par les administrations centrales et locales est de 41,5 milliards d'euros au total (après élimination des doubles comptes).

Les dépenses de fonctionnement ont progressé en valeur de plus de 10 % depuis 2008 tandis que les dépenses d'investissement ont diminué de près de 31 %. Ces dernières représentent 31 % des dépenses des administrations publiques en transport (plus de 41 % en 2008).

DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS CENTRALES ET LOCALES EN TRANSPORT

En milliards d'euros courants

	2008	2011	2016	% en 2016
Dépenses de fonctionnement	26,1	28,8	28,8	69,4
Dépenses d'investissement	18,4	15,0	12,7	30,6
Total des dépenses des administrations	44,5	43,7	41,5	100,0

Sources : SDES ; CCTN 2017 d'après DGFIP

Données économiques et comptables des entreprises de transport

Avec 217 milliards de production en 2015, les entreprises de transport réalisent 8 % de la production de l'ensemble des entreprises françaises (hors agriculture).

L'excédent brut d'exploitation représente 9 % 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 32 % de la valeur ajoutée du secteur.

Le transport de marchandises rassemble 33 % des entreprises du secteur, emploie 27 % des salariés et réalise 23 % de la valeur ajoutée du secteur.

Les entreprises de services auxiliaires et de courrier sont relativement peu nombreuses (14 % des entreprises de transport) mais elles emploient 41 % des salariés et réalisent 45 % de la valeur ajoutée du secteur.

COMPTES DE L'ENSEMBLE DES ENTREPRISES DU SECTEUR TRANSPORT ENTREPOSAGE

(définitions dans le glossaire)

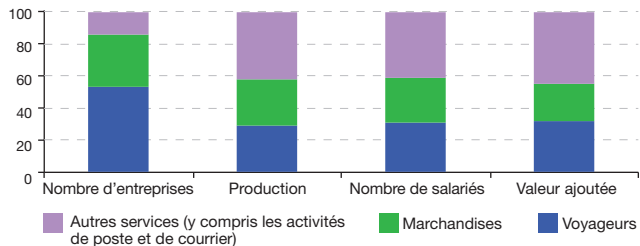
En milliards d'euros courants

	2009	2011	2015
Production	178,4	199,4	217,0
Consommations intermédiaires	105,5	121,1	132,9
Valeur ajoutée	72,9	78,9	84,0
Charges de personnel	57,0	59,1	61,1
Excédent brut d'exploitation	13,7	16,8	19,4
Capacité d'autofinancement	10,9	13,3	17,0
Bénéfice ou perte	1,9	4,2	- 4,1
Investissements corporels bruts hors apports	20,9	23,1	22,8
<i>Investissement en matériel transport</i>	5,9	6,3	6,4

Source : SDES, Mémento des transports 2017

IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DES SECTEURS DU TRANSPORT EN 2015

En %



Source : SDES, *Mémento des transports 2017*

Comptes des entreprises de transport

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ET SERVICES DE DÉMÉNAGEMENT

Avec un chiffre d'affaires de 43,3 milliards d'euros en 2015, les entreprises du transport routier de marchandises et de déménagement représentent près de 32 % des entreprises de transport, emploient près de 26 % des salariés du transport et réalisent 20 % du chiffre d'affaires et 19 % de la valeur ajoutée brute (VAB).

Depuis 2009, l'activité du TRM français a progressé de 1,7 % en moyenne annuelle (en termes de chiffre d'affaires), sa valeur ajoutée au coût des facteurs de 1,9 % en moyenne annuelle.

En milliards d'euros courants

	2009	2011	2015
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	287,2	295,4	294,7
Chiffre d'affaires nets	39,1	44,3	43,3
Valeur ajoutée au coût des facteurs	13,6	14,5	15,3
Charges de personnel	12,5	13,3	13,2
Investissements corporels bruts hors apports	1,4	1,7	1,7

Source : SDES, *Mémento des transports 2017*

TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

Les entreprises de transport routier interurbain (transport en car)

Les entreprises de transport routier interurbain de voyageurs réalisent un chiffre d'affaires de 7,1 milliards d'euros en 2015, en progression de 12,4 % depuis 2011 ; leur valeur ajoutée a augmenté de 17,4 % sur la même période.

En milliards d'euros courants

	2009	2011	2015
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	63,5	66,8	73,0
Chiffre d'affaires nets	6,0	6,3	7,1
Valeur ajoutée au coût des facteurs	2,8	2,8	3,3
Charges de personnel	2,5	2,7	2,9
Investissements corporels bruts hors apports	0,5	0,4	0,5

Source : SDES, *Mémento des transports 2017*

Ensemble des entreprises de transport collectif urbain

Les entreprises de transport collectif urbain (TCU) offrent des services de transport sur les routes (en bus), et/ou sur des infrastructures dédiées (métro, tramways).

Leur chiffre d'affaires, en progression de 18,9 % depuis 2011, ne provient qu'en partie des produits du trafic : 44 % pour la RATP, 25 % dans les entreprises de TCU de province, le reste de leurs produits provient de concours de fonctionnement publics.

En milliards d'euros courants

	2009	2011	2015
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	87,9	88,6	95,6
Chiffre d'affaires nets	7,2	7,4	8,8
Valeur ajoutée au coût des facteurs	5,0	5,5	6,2
Charges de personnel	4,4	4,5	5,1
Investissements corporels bruts hors apports	1,6	S	2,1

Source : SDES, *Mémento des transports 2017*

Comptes de la RATP

En milliards d'euros courants

	2006	2011	2016
Effectif moyen annuel (milliers)	44,8	44,4	nd
Chiffre d'affaires hors taxes	3,6	4,3	5,0
Recettes totales du trafic	3,1	nd	2,2
Concours de fonctionnement	nd	-	nd
Valeur ajoutée brute	-	3,6	3,9
Charges de personnel	2,1	2,4	2,5
Investissements	0,9	1,5	1,8

Sources : RATP, SDES, *Mémento des transports 2017*

Les entreprises de taxis et de VTC

Le nombre d'entreprises de taxis et de VTC est en progression rapide (20,2 % depuis 2011) et leur chiffre d'affaires croît de 13,8 %. Il s'agit très souvent d'entreprises individuelles. Elles réalisent au total un chiffre d'affaires de 3,3 milliards d'euros en 2015, ce qui correspond à 1,5 % du chiffre d'affaires des entreprises de transport.

En milliards d'euros courants

	2009	2011	2015
Nombre total d'entreprises (milliers)	30,3	39,2	47,1
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	13,4	13,6	18,1
Chiffre d'affaires nets	2,2	2,9	3,3
Valeur ajoutée au coût des facteurs	1,3	1,5	1,8
Charges de personnel	0,6	0,7	1,0
Investissements corporels bruts hors apports	0,3	0,4	0,3

Source : SDES, *Mémento des transports 2017*

Compte de la SNCF (Epic SNCF avant 2015, SNCF Mobilité depuis juin 2016)

En milliards d'euros courants

	2006	2011	2016
Production	18,0	21,2	16,7
<i>dont</i>			
Produits du trafic voyageurs	8,7	9,6	nd
Produits du trafic fret	0,0	1,2	0,8
Rémunération du gestionnaire d'infrastructure	2,7	3,1	0,1
Travaux pour RFF	1,1	1,6	0,0
Valeur ajoutée brute	10,4	11,8	9,4
Rémunérations	8,1	8,8	5,6
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1,6	2,1	1,0
Résultat net	0,1	0,2	0,4

Note : le contour de 2016 est pour le 1^{er} semestre celui de l'Epic SNCF d'avant 2015 et de SNCF Mobilité pour le 2^e semestre ; par rapport à l'ancien Epic SNCF, SNCF Mobilité perd notamment la rémunération du gestionnaire d'infrastructures et les travaux pour RFF. Source : SDES, *Mémento des transports 2017*

Entreprises de transport fluvial et de transport maritime

En milliards d'euros courants

	2009	2011	2015
Transport fluvial			
Effectif salarié en équivalent temps plein (millier)	2,7	3,0	3,9
Charges de personnel	0,1	0,1	0,2
Chiffre d'affaires nets	0,7	0,8	0,7
Valeur ajoutée au coût des facteurs	0,2	0,2	0,3
Investissements corporels bruts hors apports	0,1	0,1	0,1
Transport maritime			
Effectif salarié en équivalent temps plein (millier)	13,0	12,6	13,2
Charges de personnel	0,8	0,8	0,9
Chiffre d'affaires nets	9,9	12,7	15,7
Valeur ajoutée au coût des facteurs	1,6	0,5	1,3
Investissements corporels bruts hors apports	2,0	1,5	2,3

Source : SDES, *Mémento des transports 2017*

Comptes des entreprises gestionnaires d'infrastructures

SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES CONCÉDÉES

En 2016, le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 9,7 milliards d'euros (donnée provisoire) et a progressé de 17,3 % depuis 2011. Il est constitué à 97,5 % des recettes des péages. Les investissements sont en baisse tendancielle depuis 2011, mais la dette s'alourdit.

En milliards d'euros courants

	2006	2011	2016
Chiffre d'affaires	6,7	8,3	9,7
Valeur ajoutée brute	5,9	7,4	8,8
Excédent brut d'exploitation	4,3	5,6	6,9
Charges financières	1,5	1,6	1,3
Capacité d'autofinancement	2,9	4,0	5,1
Investissements	1,8	1,8	1,3
Emprunts et dettes financières au 31/12	26,1	32,9	36,1

Sources : SDES ; CCTN 2017

SNCF RÉSEAU

En milliards d'euros courants

	2006	2011	2016
Produits d'exploitation	4,6	6,3	11,4
<i>dont redevances d'infrastructure</i>	2,3	4,5	5,7
<i>dont contribution de l'État aux charges d'infrastructures</i>	1,0	0,8	0,1
Résultat net de l'exercice (EPIC)	- 0,3	0,3	- 1,4
Capacité d'autofinancement	0,1	2,1	1,8
Investissements	2,3	3,6	4,4
Dettes à long terme nette au 31-12	26,1	31,0	43,6

Note : les comptes de 2016 sont composés du premier semestre sur le contour de RFF et du deuxième semestre sur le contour de SNCF Réseau. Ces deux périmètres ne sont pas identiques.

Sources : SDES ; CCTN 2017

ENTREPRISES DES INFRASTRUCTURES FLUVIALES ET MARITIMES

En millions d'euros courants

	2009	2011	2016
Voies navigables de France			
Chiffre d'affaires HT	170	177	177
Valeur ajoutée brute	86	91	89
Charges de personnel ²	21	24	253
Résultat d'exploitation	69	72	81
Capacité d'autofinancement	58	57	81
Dépenses d'investissement	219	228	192
Endettement	3	2	1
Ports autonomes fluviaux¹ (Paris et Strasbourg)			
Chiffre d'affaires HT	112	110	126
Dépenses d'investissement	46	40	57
Endettement	44	40	51
Effectif salarié en équivalent temps plein	410	423	413
Grands ports maritimes			
Chiffre d'affaires HT	643	570	596
Valeur ajoutée brute	454	387	458
Charges de personnel	332	297	315
Excédent brut d'exploitation	179	143	178
Capacité d'autofinancement	146	108	136
Dépenses d'investissement	213	228	232
Endettement	564	605	458

¹ Données 2015.

² 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 aux côtés des 300 salariés de l'établissement.

Source : DGITM/DST

COMPTES DES PRINCIPAUX AÉROPORTS

En milliards d'euros courants

	2009	2011	2013
Chiffre d'affaires	3,0	3,2	3,7
Valeur ajoutée brute	1,8	2,0	2,5
Excédent brut d'exploitation	1,1	1,2	1,3
Charges financières (2012)	0,2	0,2	0,2
Capacité d'autofinancement (2012)	0,8	0,9	0,9
Investissements	0,6	0,8	0,6
Dette à moyen et long terme au 31-12-2012	3,6	3,4	3,9

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

partie 5

Quelques externalités du transport

— Pour leur traction, les transports consomment le tiers de l'énergie finale (consommée par l'utilisateur final) en France. Les transports sont responsables de 29 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) (*voir définition dans le glossaire*), part qui s'est accrue depuis 1991. Depuis cette date, les émissions de GES ont diminué dans toutes les activités économiques sauf dans les transports où elles se sont accrues de 9,1 %.

Les émissions de la plupart des polluants atmosphériques ont diminué dans l'ensemble des secteurs. Les normes euro et les progrès techniques ont permis une diminution régulière dans les transports, où seules les émissions de cuivre continuent de progresser.

Pour la troisième année consécutive, le nombre de tués sur les routes de France métropolitaine ne diminue plus. En dehors des événements exceptionnels, les accidentalités aérienne et ferroviaire restent globalement stables depuis plus de 10 ans.



Consommation d'énergie

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

Elle a progressé entre 2001 et 2008, comme celle des autres secteurs d'activité. Depuis, elle diminue, mais moins rapidement que dans l'ensemble des autres secteurs du fait notamment des baisses de consommation de chauffage.

CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE FINALE

En millions de tep

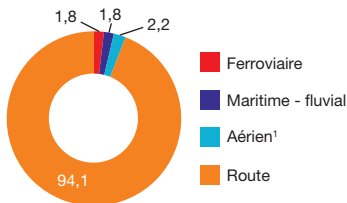
	2001	2006	2011	2016
Transports	47,8	47,2	45,9	45,2
<i>dont produits pétroliers routiers¹</i>	<i>42,0</i>	<i>41,6</i>	<i>40,7</i>	<i>41,2</i>
<i>dont produits pétroliers non routiers</i>	<i>1,7</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>	<i>1,4</i>
Total des secteurs¹	150,0	147,7	143,2	140,0
<i>dont produits pétroliers</i>	<i>69,8</i>	<i>64,3</i>	<i>57,1</i>	<i>53,9</i>

¹ Hors consommation du secteur de l'énergie.

Source : SDES, Bilan de l'énergie

CONSOMMATION D'ÉNERGIE PAR MODE EN 2016

En %

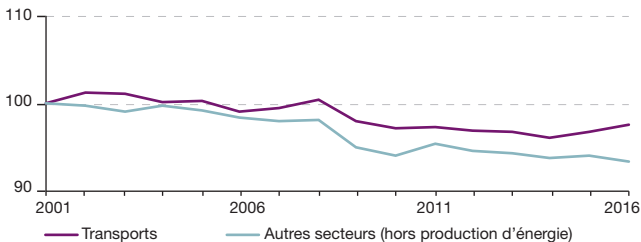


¹ L'aviation internationale n'est pas prise en compte.

Source : SDES, Bilan de l'énergie

ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE

Indices base 100 en 2000



Source : SDES, Bilan de l'énergie

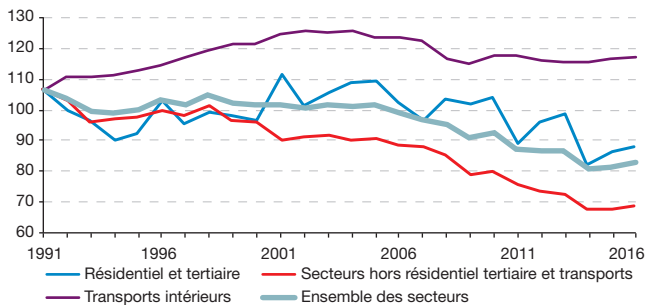
Émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble des transports

Le transport est le plus gros contributeur (29 %) des émissions de gaz à effet de serre (GES). Sa part s'est alourdie depuis 1991 mais s'est stabilisée depuis 2010. Elle repart cependant légèrement à la hausse en 2016.

Entre 1991 et 2016, 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 1991

Indices base 100 en 1991



Sources : SDES ; CCTN 2017 d'après Citepa avril 2017 – Format Secten

partie 5 : quelques externalités du transport

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DU TRANSPORT

En millions de tonnes équivalent CO₂

	1991	2006	2011	2016
Transports¹	121,7	139,5	133,4	132,8
Routier	114,6	132,7	127,0	126,5

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

Sources : SDES ; CCTN 2017 d'après Citepa avril 2017 – Format Secten

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

En kilo-tonnes équivalent CO₂

	1991	2006	2011	2016
CO ₂ Transport	119 779	134 652	128 362	127 649
Total (hors UTCATF ¹)	418 522	403 002	352 016	333 053
CH ₄ Transport	39	15	9	6
Total (hors UTCATF)	2 779	2 538	2 420	2 286
N ₂ O Transport	3	5	4	5
Total (hors UTCATF)	222	154	134	137
HFC Transport	0	3 059	3 503	3 381
Total (hors UTCATF)	5 124	14 060	18 060	18 667

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

Sources : SDES ; CCTN 2017 d'après Citepa avril 2017 – Format Secten

Émissions de CO₂ de la route

Les émissions de CO₂ représentent près de 95 % des émissions de GES des transports. Elles sont essentiellement dues aux émissions du transport routier. Depuis l'année 2004, ces émissions diminuent un peu plus vite que celles de l'ensemble des transports, du fait du ralentissement de la croissance de la circulation routière et de la baisse des émissions conventionnelles des nouveaux véhicules.

La baisse des émissions de CO₂ du transport routier est aussi à relier, jusqu'en 2016, à la croissance accélérée de la part des véhicules diesel (moins émetteurs de CO₂ au kilomètre que les véhicules essence) dans la circulation des voitures françaises. Les émissions de CO₂ des voitures particulières, responsables de 56 % des émissions de CO₂ des transports, baissent au total de 5,4 % entre 2006 et 2015. Celles des véhicules lourds, responsables de 22 % des émissions, baissent de 19,7 %.

ÉMISSIONS DE CO₂ DU TRANSPORT ROUTIER SELON LE VÉHICULE ET LA MOTORISATION

En millions de tonnes

	1991	2006	2011	2015
Voitures particulières	65,4	70,5	67,5	68,2
Diesel	17,2	44,2	49,6	52,1
Essence	48,0	25,9	17,5	15,9
Véhicules utilitaires	19,3	23,0	24,0	24,6
Véhicules lourds	27,6	33,3	29,1	26,7
Deux roues	0,6	1,4	1,5	1,5
Total	112,8	128,1	122,1	121,1

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

Sources : SDES ; CCTN 2017 d'après Citepa avril 2017 – Format Secten

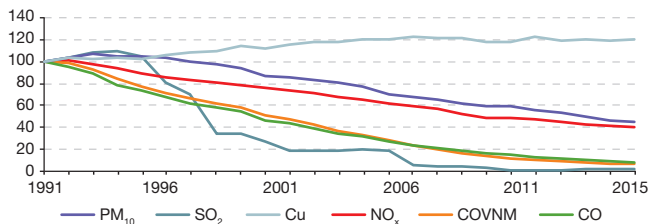
Émissions de polluants atmosphériques

Depuis 1991, 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, notamment sur les carburants, ont permis une diminution régulière de ces émissions.

Les émissions de cuivre sont les seules qui progressent. Elles sont dues à 68 % au transport routier (usure des plaquettes de frein et consommation d'huile). Le transport ferroviaire est responsable de 23 % des émissions de cuivre du transport, du fait de l'usure des caténaires.

ÉMISSIONS POLLUANTES DEPUIS 1991

Indices base 100 en 1991



Sources : SDES ; CCTN 2017 d'après Citepa avril 2017 – Format Secten

En kilo-tonnes

	1991	2006	2011	2015
SO ₂	158	8	3	4
NO _x	1 307	780	619	525
COVNM	911	222	101	69
CO	5 997	1 447	785	513
PM ₁₀	80	51	40	31
Cu	160	196	197	192

Sources : SDES ; CCTN 2017 d'après Citepa avril 2017 – Format Secten

Accidents dans les transports

Pour la troisième année consécutive depuis 2001, le nombre de tués sur les routes de France métropolitaine ne diminue plus : avec 3 477 tués, la mortalité augmente de 0,5 % en 2016, après une hausse de 2,3 % en 2015.

En dehors des événements exceptionnels survenus en 2016 (accidents de Germanwings et d'une rame d'essai du TGV-Est), les accidentalités aérienne et ferroviaire restent globalement stables depuis dix ans.

ACCIDENTS CORPORELS DES TRANSPORTS

En unités

	2006	2011	2016
Route			
Nombre d'accidents	80 309	65 024	57 522
Tués ¹	4 709	3 963	3 477
Blessés hospitalisés ²	102 125	81 251	72 645
Ferroviaire			
Nombre d'accidents	171	154	145
Tués	97	88	80
Blessés	59	53	48
Aérien			
Nombre d'accidents	67	100	72
Tués	185	83	37
Blessés	69	63	49
Maritime (y.c. plaisance)			
Nombre d'événements de mer ayant donné lieu à des opérations de sauvetage	5 208	6 842	8 156
Tués ou disparus	237	226	238
Blessés	556	676	736

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

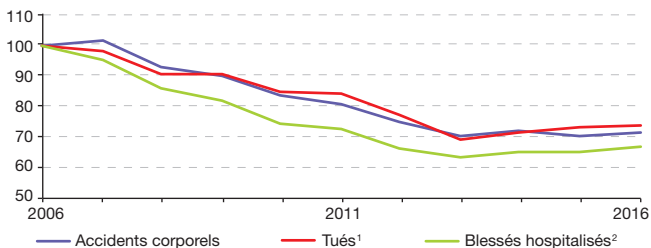
² Victimes non décédées dont l'état nécessite des soins médicaux (blessés) et dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation.

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.

Sources : ONIS ; RFF ; BEA ; DGITM/DAM

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Indices base 100 en 2000



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

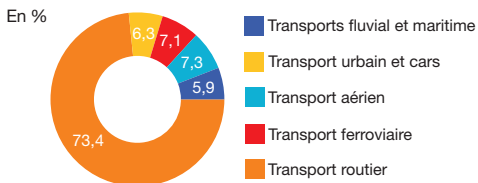
² Victimes non décédées dont l'état nécessite des soins médicaux et hospitalisées plus de 24 heures.

Sources : SDES ; CCTN 2017

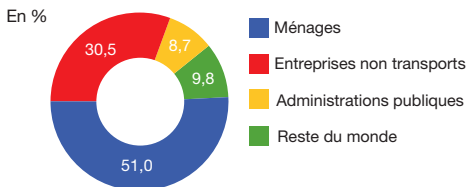
Données clés

Dépense totale du transport en 2016 :
386 milliards d'euros, soit **17,3 %** du **PIB**.

DÉPENSE TOTALE DE TRANSPORT PAR MODE EN 2016

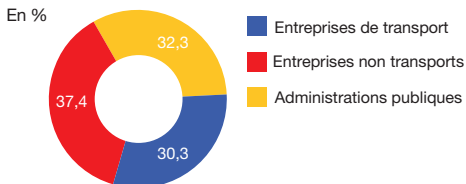


DÉPENSE COURANTE DE TRANSPORT EN 2016



Soit **86 %** de la dépense totale des transports

DÉPENSE D'INVESTISSEMENT DE TRANSPORT EN 2016



Soit **14 %** de la dépense totale des transports

Sources : SDES ; CCTN 2017

Annexes

- Sigles et liens utiles
- Glossaire
- Sources



Sigles et liens utiles

AcoSS	Agence centrale des organismes de sécurité sociale www.acoss.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/donnees-densemble/1924/874/ensemble-comptes-transports.html
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
DGAC	Direction générale de l'aviation civile www.ecologique-solidaire.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac
DGFIP	Direction générale des finances publiques www.economie.gouv.fr/dgfip
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer www.ecologique-solidaire.gouv.fr/direction-generale-des-infrastructures-des-transport-et-mer-dgitm
EPSF	Établissement public de sécurité ferroviaire www.securite-ferroviaire.fr
Eurostat	ec.europa.eu
Gart	Groupement des autorités responsables de transport www.gart.org
Île-de-France Mobilités	Syndicat des transports d'Île-de-France www.omnil.fr

Insee	Institut national de la statistique et des études économiques www.insee.fr
Ésane	Élaboration des statistiques annuelles d'entreprises
MTES	Ministère de la transition écologique et solidaire www.ecologique-solidaire.gouv.fr
ONISR	Observatoire national interministériel de la sécurité routière www.securite-routiere.gouv.fr
Optile	Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France
RATP	Régie autonome des transports parisiens
SNCF	Société nationale des chemins de fer français www.sncf.com
SDES	Service de la donnée et des études statistiques www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr
UTP	Union des transports publics et ferroviaires www.utp.fr
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, 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 tels que des 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. La marche à pied est ici exclue des transports.

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.

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 transport 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 transport entreposage. Le secteur regroupe des entreprises classées selon leur activité principale.

La branche transport 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 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.

Véhicule-kilomètre (veh-kilomètres)

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

Voyageur-kilomètre (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 usité est le passager kilomètre transporté (PKT).

Tonne-kilomètres (t-kilomètres)

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

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 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 2016. Néanmoins, les données européennes (source : Eurostat) ainsi que les données portant sur les entreprises portent sur 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 : mars 2018

Version modifiée le 13 juin 2018.

ISSN : 2555-7580 (imprimé)

2557-8138 (en ligne)

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

Directeur de la publication : Sylvain Moreau

Rédactrice en chef : Anne Bottin

Coordination éditoriale : Romain Huck

Maquettage et réalisation : Chromatiques, Paris



L'année 2016, avec 956 milliards de voyageurs-kilomètres et 338,5 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises, est marquée par un accroissement de la circulation routière : augmentation du transport individuel de voyageurs et du transport de marchandises en lien avec les prix bas du carburant et la reprise de l'activité économique. Les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports, en baisse tendancielle depuis 2004, croissent légèrement en 2016 comme en 2015. La mortalité sur les routes, qui était en baisse depuis 2005, augmente pour la troisième année consécutive.



La longueur totale des réseaux routier et ferroviaire est quasi stable, celle des tramways est en expansion dans les grandes villes. Depuis 2006, malgré un ralentissement des immatriculations depuis deux ans, le parc de véhicules routiers s'est accru de 6,5 % ; le parc des rames de métros et tramways de 16 % en Île-de-France contre 61 % dans les autres régions. Depuis 2007, le parc des wagons de voyageurs s'est accru de 32 % ; celui des wagons de marchandises a diminué de 11 %.

Chiffres clés du transport

Édition 2018



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.gov.fr



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE