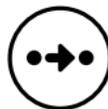


D

A



TRANSPORT



T

A

L

A

B

Commissariat général au développement durable

Chiffres clés du transport

Édition 2020

MARS 2020

sommaire

Chiffres clés du transport

Édition 2020

- 5 - Moyens mis en œuvre : infrastructures et matériels de transport
- 21 - Transport intérieur de voyageurs
- 31 - Transport intérieur de marchandises
- 43 - Économie des transports
- 61 - Emploi et revenus
- 69 - Quelques externalités du transport
- 79 - Données clés
- 81 - Annexes

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

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

contributeurs



Rédacteurs du SDES

Marie-Flavie Brasseur, Carlo Colussi,
Bruno Druille, Mahmoud Jlassi,
Serge Lambrey, Hélène Ly,
Sokorn Marigot, François Rageau,
Cyril Rizk, Clotilde Sarron

avant-propos



n 2018, l'ensemble des transports (hors poste et courrier) représente une dépense totale de 425 milliards d'euros, soit 18,1 % du produit intérieur brut (PIB). 73,0 % de la dépense de transport est consacrée à la route, 7,0 % au transport aérien, 6,7 % aux transports collectifs (urbains et en car), 6,6 % au transport ferroviaire, le reste aux transports fluvial et maritime. Les ménages contribuent à la moitié de la dépense courante de transport, essentiellement en compte propre.

Cette publication rassemble les données récentes utiles à la connaissance des transports et de leurs effets : infrastructures, mesure de l'activité, emploi, etc. L'essentiel des données est issu du *Mémento de statistiques des transports 2018*, paru en novembre 2019, et des *Comptes des transports en 2018*, publiés en août 2019.

— Béatrice Sédillot

CHEFFE DU SERVICE DES DONNÉES ET ÉTUDES STATISTIQUES (SDES)

partie 1

Moyens mis en œuvre : infrastructures et matériels de transport

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

Le parc de véhicules routiers s'est accru de 4,1 millions de véhicules depuis 2003. Bien que la part du diesel diminue dans les immatriculations de voitures neuves, 60 % des voitures particulières roulent au diesel en 2018.



Infrastructures de transport

ÉVOLUTION DES LONGUEURS DES RÉSEAUX

En kilomètres

	1998	2003	2008	2013	2018
Routes hors DOM	973 676	998 001	1 027 791	1 071 783	1 090 221
Routes France entière ¹	nd	nd	nd	1 082 500	1 103 773
Voies ferrées exploitées par la SNCF	31 770	30 990	31 041	30 318	27 594
<i>dont trains d'Île-de-France</i>	<i>1 306</i>	<i>1 351</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>1 831</i>
Méto, RER, tramways ²	536	665	909	1 616	1 805
Méto, RER et tramways Île-de-France ^{2,3}	339	338	356	871	922
Méto et tramways de province	198	327	553	745	883 ⁴
Véloroutes et voies vertes	nd	nd	nd	nd	15 780

¹ Y compris DOM en 2013 et 2018.

² Données des années précédentes (1997, 2002, 2007, 2012, 2017).

³ RER RATP uniquement, sauf pour 2017 (RATP et SNCF).

⁴ Données 2017.

nd : données non disponibles.

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

La France dispose d'infrastructures de transport particulièrement importantes. Entre 1998 et 2018, la longueur des routes est passée de 973 700 kilomètres à 1 090 200 kilomètres en France métropolitaine (1 103 800 kilomètres France entière), soit une progression de 12,0 % en 20 ans.

La longueur totale des lignes ferroviaires exploitées a diminué de 13,1 % au total entre 1998 et 2018, malgré la mise en service de 870 kilomètres de lignes à grande vitesse.

Entre 2012 et 2017, la longueur des lignes de méto, RER et tramways a progressé de 11,7 %, passant de 1 616 à 1 805 kilomètres. Dans les transports collectifs urbains, les créations de lignes de tramways expliquent l'essentiel du développement actuel.

Réseaux routiers

ÉVOLUTION DES RÉSEAUX ROUTIERS¹

En kilomètres

	1998	2003	2008	2013	2018
Autoroutes	9 303	10 379	11 042	11 551	11 670
Nationales hors DOM	26 584	26 127	9 765	9 619	9 013
Nationales France entière	nd	nd	nd	nd	9 551
Départementales France hors DOM	358 378	359 644	377 984	377 323	375 462
Départementales France entière	nd	nd	nd	379 845	378 401
Communes France hors DOM	579 411	601 851	629 000	673 290	694 076
Communes France entière	nd	nd	nd	681 485	704 151
Ensemble des routes	973 676	998 001	1 027 791	1 082 500	1 103 773

¹ France métropolitaine jusqu'en 2008, y compris DOM en 2013 et 2018.

nd : données non disponibles.

Source : SDES, Mémento de statistiques des transports 2018

Le réseau routier français est composé :

- d'un réseau national structurant qui permet de relier entre eux les grands pôles urbains avec des autoroutes concédées et non concédées (1 % du réseau total) et des routes nationales (0,9 % du réseau total), dont une grande partie a été décentralisée en 2006 au profit des départements ;
- d'un réseau capillaire reliant des villes de moindre importance, souvent hérité de l'histoire des territoires ou créé récemment dans des zones urbaines : il s'agit des routes départementales (34,3 % du réseau total) et des routes communales (environ 63,8 % du réseau total).

Depuis 1998, la longueur totale du réseau routier (hors DOM) s'est accrue de 12,0 %, celle des autoroutes de 25,4 % et celle des routes communales de 19,8 %.

Densités des réseaux routiers en Europe

RÉSEAUX ROUTIERS DE QUELQUES PAYS EUROPÉENS

Données 2017

Pays	Ensemble du réseau		Réseau structurant (autoroutes et nationales)	
	Longueur (milliers de km)	Densité (km par million d'habitants)	Longueur (milliers de km)	Densité (km par million d'habitants)
Allemagne	nd	nd	51	615
Espagne	167	3 552	30	648
France	1 104	16 464	21	308
Italie ¹	257	4 251	28	459
Pays-Bas	132	7 662	3	198
Royaume-Uni	423	6 342	nd	nd

¹ Données 2016.

nd : données non disponibles.

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

Données françaises y compris DOM.

Source : Eurostat

La France dispose d'un réseau routier particulièrement long et sa densité (en kilomètres par million d'habitants) est forte, en comparaison de celle des pays limitrophes (notamment 2,6 fois plus dense que le Royaume-Uni). Cette particularité s'explique par la configuration géographique du pays, l'histoire de son urbanisation et son organisation territoriale. Toutefois, son réseau structurant (autoroutes et routes nationales) est relativement moins long et moins dense qu'en Allemagne, en Espagne et en Italie, mais plus long qu'aux Pays-Bas.

Réseaux ferroviaires exploités par la SNCF

ÉVOLUTION DES RÉSEAUX FERROVIAIRES EXPLOITÉS PAR LA SNCF

En kilomètres

	1998	2003	2008	2013	2018
Longueur totale des lignes exploitées¹	31 770	30 990	31 041	30 318	27 594
Lignes électrifiées	14 153	14 462	15 343	15 858	16 053
Lignes à voie unique	15 831	14 856	14 383	12 679	10 797
Lignes à grande vitesse (LGV)	1 290	1 570	1 865	2 036	2 157
Lignes parcourues par les TGV	6 686	7 165	9 792	10 914	12 542
Nombre de passages à niveau²	17 514	17 069	16 554	15 639	15 258

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 de statistiques des transports 2018

Le réseau ferré en service, exploité par la SNCF, comprend 27 594 kilomètres de voies ferrées principales exploitées. Entre 1998 et 2018, la longueur du réseau exploité a diminué de 13 % au total, avec la suppression de lignes à une voie (- 32 %), malgré la création de 867 kilomètres de lignes à grande vitesse.

Le taux d'électrification du réseau s'est accéléré depuis 2006 : 45 % des lignes étaient électrifiées en 1998, 58 % le sont en 2018. Cela s'explique par l'électrification de lignes déjà existantes et par la fermeture de lignes non électrifiées.

Densités des réseaux ferroviaires en Europe

RÉSEAUX FERROVIAIRES DE QUELQUES PAYS EUROPÉENS

Données 2017

	Longueur du réseau ferroviaire (km)	Densité (km pour 1 000 habitants)	Densité (km pour 1 000 km ²)
Allemagne	38 594	0,46	108
Espagne	15 949	0,34	32
France	28 120	0,42	51
Italie ¹	16 788	0,28	56
Pays-Bas	3 055	0,18	73
Royaume-Uni	16 320	0,24	67

¹ Données 2016.

Source : Eurostat

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

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

Réseaux de transport collectif urbain

ÉVOLUTION DES RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN

	Nombre de lignes	Longueur des lignes (en km)	Nombre de lignes	Longueur des lignes (en km)
Île-de-France¹	2007		2017	
Train	-	-	9	903
RER	2 ²	117 ²	5	600
Métro	16	201	16	206
Tramway	4	38	10	116
Bus	1 446	-	1 509	-
<i>dont Paris</i>	64	-	60	-
Province	2007		2017	
Métro	11	129	11	133
Lyon	4	30	4	32
Marseille	2	19	2	21
Toulouse	2	27	2	27
Lille	2	45	2	45
Rennes	1	9	1	9
Tramway	37	416	65	750
<i>dont Lyon</i>	3	37	6	58
<i>dont Montpellier</i>	2	35	4	62
<i>dont Strasbourg</i>	5	54	6	66
<i>dont Bordeaux</i>	3	37	3	65
<i>dont Nantes</i>	3	41	3	42
<i>dont Grenoble</i>	4	34	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.

² RER RATP uniquement, données SNCF non disponibles.

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

En 2017, l'Île-de-France comptabilise 14 lignes de trains et RER, 16 de métros et 10 de tramways. En 2017, il existe 11 lignes de métros et 65 de tramways en province. Ces dix dernières années, les réseaux urbains se développent essentiellement en tramways : la longueur des lignes a été multipliée par 3 en Île-de-France et par 1,8 en province.

Réseaux navigables

RÉSEAUX NAVIGABLES UTILISÉS DE QUELQUES PAYS EUROPÉENS EN 2017

Longueur en kilomètres et densité en kilomètres par millions d'habitants

	Allemagne	Pays-Bas	France	Hongrie	Italie
Voies navigables utilisées	7 675	6 256	5 060	1 864	1 562
Densité	92,4	362,0	75,5	189,7	25,9

Source : Eurostat, réseau navigable effectivement utilisé pour la France

La France dispose d'un réseau navigable (fleuves, rivières et canaux) de 8 500 kilomètres dont 5 060 utilisés, tant pour le transport de marchandises que pour le tourisme fluvial.

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

Utilisation des réseaux

UTILISATION DES RÉSEAUX (CIRCULATION)

	2003	2008	2013	2018
Réseaux routiers (milliards de véhicules-km)	553	553	568	606
Autoroutes	152	162	170	185
Routes nationales	23	23	22	22
Autres routes	377	367	376	398
Réseau ferroviaire (millions de trains-km)				
Voyageurs	385	420	406	364
Marchandises	130	94	67	63
Réseau TCU (transport collectif urbain)				
Île-de-France				
Train (millions de trains-km)	26	24	29	27
RER (millions de trains-km)	40	43	42	40
Métro (millions de trains-km)	42	47	49	51
Tramway (millions de trains-km)	nd	4	8	13
Bus ¹ (millions de voitures-km)	144	157	161	170
Régions hors Île-de-France				
Tramway (millions de véhicules-km)	21	40	54	62 ²
Métro (millions de véhicules-km)	24	31	33	32 ²

¹ Hors Optile. ² Données 2017. nd : données non disponibles. Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES – CCTN 2019, SNCF, Île-de-France Mobilités, enquête TCU (DGITM, CGDD, Cerema, Gart, UTP)

La circulation routière progresse de 9,7 % entre 2008 et 2018, soit + 0,9 % en moyenne par an. Elle augmente principalement sur les autoroutes (+ 14,2 % en dix ans, soit + 1,3 % par an en moyenne) et sur les routes départementales et communales (+ 8,5 % en dix ans, soit + 0,8 % par an en moyenne). En 2018, la circulation est stable (0 %) par rapport à 2017.

Depuis 2008, la circulation des trains de marchandises a fortement baissé (- 3,9 % par an en moyenne), celle des trains de voyageurs a baissé de 1,4 % par an en moyenne (- 0,8 % en moyenne par an entre 2008 et 2017 et - 7,0 % en 2018 en raison des grèves à la SNCF).

La circulation des métros (+ 0,5 % par an en province et + 0,8 % par an en Île-de-France) et des bus (+ 0,8 % en moyenne annuelle en Île-de-France entre 2008 et 2018) s'est accrue depuis 2008, tandis que celle des RER baisse de 0,7 % en moyenne annuelle. La circulation des tramways a été multipliée par 3,1 en Île-de-France en dix ans et par 1,5 en province.

Matériel de transport

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES ROUTIERS

En milliers

	2003	2008	2013	2018
Véhicules neufs (hors remorques légères)	2 500	2 648	2 238	2 730
Voitures particulières	2 009	2 050	1 757	2 139
Autocars et autobus ¹	5	7	7	6
Camions, camionnettes et véhicules spéciaux	404	487	385	483
Tracteurs routiers	22	30	25	30
Tracteurs agricoles	40	44	48	45
Remorques lourdes	3	4	2	3
Semi-remorques	17	27	15	25
Remorques légères ²	48	68	62	67
Véhicules d'occasion	6 205	6 368	6 287	6 517
Voitures particulières	5 322	5 393	5 350	5 590
Autocars et autobus ¹	7	7	5	5
Camions, camionnettes et véhicules spéciaux	732	817	788	805
Tracteurs routiers	22	18	16	19
Tracteurs agricoles	90	101	96	75
Remorques	4	4	4	3
Semi-remorques	28	28	26	20

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.

Note : le champ du tableau ci-dessus diffère de celui du rapport de la CCTN, il inclut notamment les remorques.

Source : SDES, Mémento de statistiques des transports 2018

En 2018, les immatriculations de véhicules routiers neufs ralentissent (+ 3,2 % en 2018, après + 5,5 % en 2017). Elles atteignent un niveau proche de celui de 2008 et 2009. Depuis 2003, les immatriculations de véhicules routiers neufs progressent de 0,6 % par an en moyenne.

Les immatriculations de véhicules d'occasion baissent de 1,0 % en 2018 par rapport à 2017. Elles progressent de 0,3 % par an en moyenne sur 15 ans. Les voitures particulières représentent 78,3 % des immatriculations neuves et 85,8 % des immatriculations de véhicules d'occasion.

ÉVOLUTION DU PARC MOYEN DE VÉHICULES ROUTIERS

En milliers

	2003	2008	2013	2018
Voitures particulières	29 360	30 775	31 625	32 688
Essence	17 085	14 438	12 114	13 146
Diesel	12 276	16 338	19 511	19 542
Véhicules utilitaires légers	5 405	5 731	5 935	6 178
Essence	1 121	796	396	262
Diesel	4 284	4 935	5 539	5 916
Véhicules lourds	665	651	643	648
Poids lourds	581	565	552	554
Bus et cars	83	87	92	94
Total des véhicules	35 429	37 157	38 204	39 514

Champ : France métropolitaine, parc roulant moyen de véhicules.

Source : SDES, CCTN 2019

Le parc roulant moyen s'est accru de 2,4 millions de véhicules depuis 2008 (+ 6,3 % au total), dont 447 milliers de véhicules utilitaires légers (+ 7,8 %). Entre 2008 et 2018, le parc de poids lourds a diminué de 1,9 %, alors que dans le même temps celui de bus et cars a progressé de 9,1 %. Sur la même période, le parc des voitures particulières a crû de 1,9 million de véhicules (soit + 6,2 %). En 2018, 59,8 % des voitures particulières roulent au diesel, contre 53,1 % en 2008.

Matériel ferroviaire

PARC DE MATÉRIEL FERROVIAIRE

En nombre de véhicules

	2008	2013	2018
Matériel moteur	7 294	8 476	8 688
Automotrices et autorails	2 627	3 189	3 725
Locomotives électriques	1 638	1 701	1 524
Locomotives diesel	1 520	1 900	1 843
Locotracteurs	1 067	1 150	1 079
TGV	427	509	442
Tram-Train	15	27	75
Matériel remorqué voyageurs	13 409	15 918	17 232
<i>dont remorques de TGV</i>	<i>3 615</i>	<i>4 271</i>	<i>3 752</i>
Matériel remorqué marchandises	88 644	90 638	73 465
Wagons réseau national	29 637	29 224	22 633
Wagons réseau international (RIV) ¹	59 007	61 414	50 832

¹ Réglementation internationale des wagons.

Source : SDES, d'après EPSF

Entre 2008 et 2018, le parc de matériel remorqué voyageurs s'est accru de 28,5 % (soit + 2,5 % par an en moyenne), alors que, dans le même temps, le parc de wagons de marchandises a diminué de 17,1 % (- 1,9 % par an en moyenne).

Véhicules de transport collectif urbain

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

En milliers et en %

	2003	2008	2013	2018
Parc de bus et cars (en milliers)	85,9	94,4	94,1	100,9
Autobus	22,5	26,6	26,9	28,5
Autocars	63,4	67,8	66,9	72,2
Autres (dont autocars pour handicapés)	-	-	0,3	0,2
Part des véhicules offrant plus de 40 places (en %)	57,8	62,2	65,5	71,5
Part des bus offrant plus de 40 places	27,7	36,9	45,7	56,9
Part des autocars offrant plus de 40 places	68,4	72,1	73,4	77,2
Part des véhicules ne roulant pas au gazole (en %)	2,6	3,3	4,9	5,0

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

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

On comptabilise 100900 bus et cars en 2018. Le nombre de bus et cars immatriculés en France a augmenté de 6,8 % en dix ans et de 0,7 % en moyenne par an depuis 2008. Le parc de bus progresse de 0,7 % par an en moyenne, contre + 0,6 % en moyenne pour le parc des autocars. Toutefois, les autocars représentent 72 % du parc total des bus et autocars en 2018.

En 2018, la part des bus et autocars de plus de 40 places est de 71,5 % et est en augmentation régulière depuis 2008. Cette part est plus élevée pour les cars. Plus des trois quarts des cars circulant sont pourvus de 40 places et plus, alors que c'est le cas seulement de près de la moitié des bus. La part des autobus et autocars roulant au gazole reste élevée (95,0 %), mais décroît lentement depuis 2003.

PARC DES MÉTROS, RER ET TRAMWAYS¹

En unités

	2002	2007	2012	2017
Île-de-France				
Nombre de rames¹	4 163	1 128	1 207	1 266
Métros	2 969	689	699	719
Tramways	117	82	139	261
RER (RATP)	1 077	357	369	286
Régions hors Île-de-France				
Nombre de rames	716	1 008	1 235	1 389
Métros	297	367	396	398
Tramways	419	641	839	991

¹ Pour 2002, le matériel est compté en nombre de voitures (remorque + motrice). À partir de 2007, le recensement du matériel roulant ferré se compte en rames.

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

Entre 2007 et 2017, le parc des métros, RER et tramways a augmenté de 24 % en France (+ 12 % en Île-de-France et + 38 % en province). Cette évolution est portée par l'expansion du réseau de tramways : le nombre de rames a plus que triplé en Île-de-France et s'accroît de 55 % en province sur cette période.

Parc des installations de remontées mécaniques

ÉVOLUTION DU PARC DE REMONTÉES MÉCANIQUES

En unités

	2003	2008	2013	2018
Téléphériques	1 105	1 157	1 147	1 110
Téléskis	2 816	2 694	2 297	2 067
Autres installations	40	39	38	nd
Nombre total d'installations	3 961	3 890	3 482	3 177¹

¹ Hors autres engins (ascenseurs inclinés, chemin de fer à crémaillère, funiculaires, etc.).

nd : données non disponibles.

Source : DGITM, STRMTG

En 2018, les parcs de remontées mécaniques français comportent 1 110 téléphériques et 2 067 téléskis. Entre 2003 et 2018, le parc des remontées mécaniques diminue de 19,8 % (soit un rythme de - 1,5 % par an en moyenne). Cela est dû en grande partie à la baisse prononcée, de 26,6 %, des installations de téléskis entre 2003 et 2018 (- 2,0 % en moyenne annuelle).

Le parc d'installations en téléphériques augmente entre 2003 et 2008 (+ 0,9 % par an en moyenne), puis baisse de 2008 à 2018 (- 0,4 % par an en moyenne).

Parc des matériels fluviaux

ÉVOLUTION DU PARC DES MATÉRIELS FLUVIAUX

En unités

	2013	2018
Automoteurs	876	704
3000 tonnes et plus	14	17
De 1000 à 2999 tonnes	196	204
Jusqu'à 999 tonnes	666	483
Chalands et barges	416	337
3000 tonnes et plus	5	5
De 1000 à 2999 tonnes	163	140
Jusqu'à 999 tonnes	248	192

Source : VNF

Le parc de bateaux automoteurs ainsi que celui de chalands et barges diminuent entre 2013 et 2018 (-4,1 % par an en moyenne). Cette baisse est marquée pour les installations à faible portance (inférieure à 999 tonnes) : respectivement -5,0 % pour les chalands et barges et -6,2 % pour les automoteurs.

partie 2

Transport intérieur de voyageurs

— En 2018, le transport intérieur de voyageurs (*voir définition dans le glossaire*), mesuré en voyageurs-kilomètres, est en léger repli : - 0,2 % par rapport à 2017. Cette baisse est principalement due au transport collectif (- 1,0 %) et plus précisément au ferroviaire (- 3,0 %), impacté par les grèves au deuxième trimestre 2018.

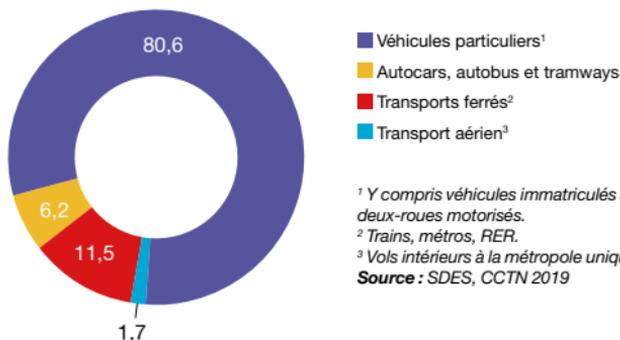
Les parts des différents modes de transport restent stables. Le transport intérieur de voyageurs est largement dominé par le transport individuel en véhicules particuliers (80,6 % des voyageurs-kilomètres). Les transports ferrés (ferroviaires et métros) représentent 11,5 % des voyageurs-kilomètres, davantage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



Transport intérieur de voyageurs

TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE EN 2018

En % des voyageurs-kilomètres



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

² Trains, métros, RER.

³ Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Source : SDES, CCTN 2019

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2003	2008	2013	2018
Transport individuel¹	730,1	703,0	712,9	757,1
Transport collectif	146,2	169,4	175,7	182,3
Autobus, autocars et tramways	49,1	53,6	56,0	58,5
Transports ferrés ²	84,2	102,7	105,2	107,9
Transport aérien ³	13,0	13,1	14,5	15,9
Ensemble du transport intérieur de voyageurs	876,3	872,4	888,6	939,4

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

² Trains, métros, RER.

³ Vols intérieurs à la métropole uniquement.

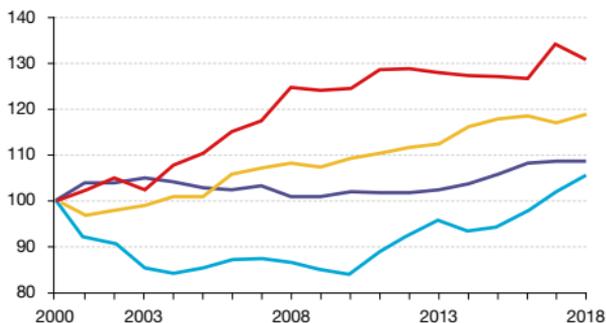
Source : SDES, CCTN 2019

En 2018, 939 milliards de voyageurs-kilomètres ont été réalisés sur le territoire français : 757 milliards en véhicules particuliers (y compris étrangers), 108 milliards en transport ferré, le reste en autobus et autocars ou en avion.

Les parts modales restent stables. Le transport individuel en véhicules particuliers et les transports collectifs représentent respectivement 80,6 % et 19,4 % du transport intérieur de voyageurs.

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE

Indice base 100 en 2000



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

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

² Trains, métros, RER.

³ Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Source : SDES, CCTN 2019

Le transport intérieur de voyageurs décroît de 0,2 % en 2018. Cette baisse est principalement due aux transports collectifs (- 1,0 %), et plus précisément au transport ferroviaire (- 3,0 %). Le transport individuel reste stable par rapport à 2017.

Les évolutions sont contrastées entre les différents types de transports collectifs. Le transport collectif routier (autocars, autobus et tramways) est en légère augmentation (+ 0,5 %) après une année de baisse (- 0,9 % en 2017). Le transport aérien en métropole ralentit après deux années de forte croissance : + 3,0 % en 2018, après + 4,0 % en 2017 et + 3,8 % en 2016. Depuis 2017, le transport aérien a retrouvé son niveau de 2000. En revanche, les transports ferrés reculent fortement en 2018 (- 2,3 %), notamment à cause de la grève perlée à la SNCF, mais leur croissance en moyenne annuelle sur cinq ans reste positive (+ 0,5 % par an).

Transport routier de voyageurs

TRANSPORT INDIVIDUEL DE VOYAGEURS

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2003	2008	2013	2018
Véhicules particuliers	730,1	703,0	712,9	757,1
Voitures particulières françaises (VP)	660,3	627,8	635,3	672,8
Véhicules légers étrangers (VP et VUL ¹)	58,0	61,9	63,7	70,4
Deux-roues motorisés	11,8	13,4	13,9	13,9

¹ VUL : véhicules utilitaires légers.

Source : SDES, CCTN 2019

Le transport individuel (en voiture particulière) est quasi stable en 2018 par rapport à 2017. Cette stabilité rompt avec sa tendance de croissance annuelle moyenne depuis 2013 (+ 1,2 %). Elle peut trouver son origine dans la nouvelle augmentation des prix des carburants en 2018.

TRANSPORT COLLECTIF ROUTIER DE VOYAGEURS

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2003	2008	2013	2018
Autocars¹	39,6	42,8	43,5	43,9
<i>dont transport interurbain régulier librement organisé (autocars « Macron »)</i>	-	-	-	2,7
<i>dont occasionnel en autocars étrangers</i>	6,3	6,5	7,0	6,6
Autobus et tramways²	9,5	10,8	12,5	14,6
Autobus et tramways hors Île-de-France	5,6	6,5	7,4	8,5
Île-de-France, autobus et tramways RATP	2,4	2,8	3,1	3,7
Île-de-France, urbain et interurbain (hors RATP) ³	1,4	1,6	1,9	2,3
Ensemble du transport collectif routier	49,1	53,6	56,0	58,5

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

² Révision des séries des autobus et tramways en Île-de-France. Pour plus d'informations, cf. fiche F2 du 56^e rapport de la CCTN.

³ Y compris noctiliens SNCF depuis 2015.

Source : SDES, CCTN 2019

Les transports collectifs routiers (autocars, autobus et tramways) augmentent globalement de 0,5 % en 2018, après une année de baisse en 2017 (- 0,9 %). Cette hausse modérée est portée par tous les segments, excepté le transport occasionnel en autocars étrangers qui recule de 3,6 %. La baisse conjoncturelle du transport ferroviaire ainsi que l'augmentation du prix du carburant (qui pénalise le transport en véhicules particuliers) bénéficient au transport collectif routier, et notamment au transport en autocars « Macron » qui croît de 19,2 % entre 2017 et 2018.

Transports collectifs urbains

ÉVOLUTION DU TRAFIC DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

En millions de voyageurs-kilomètres

	2003	2008	2013	2018
Île-de-France	23 983	28 771	30 855	33 376
Modes ferrés	20 156	24 460	25 799	27 338
Trains et RER	14 141	17 142	18 194	19 229
Métros	6 015	7 318	7 605	8 109
Tramways	138	284	615	933
Bus ¹	3 688	4 026	4 441	5 105
Hors Île-de-France²	7 171	8 687	9 911	11 217
Métros	1 525	2 200	2 485	2 690
Tramways et bus	5 646	6 487	7 426	8 527
Ensemble TCU	33 372	37 458	40 041	44 593

¹ Révision des séries des autobus d'Île-de-France. Pour plus d'informations, cf. fiche F2 du 56^e rapport de la CCTN.

² Changement de périmètre des surfaces des ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité (RTAOM). Pour plus d'informations, cf. fiche F2 du 56^e rapport de la CCTN.

Source : SDES, CCTN 2019

Le transport collectif urbain (TCU) représente 45 milliards de voyageurs-kilomètres, soit 25 % du transport collectif. Il progresse de 0,7 % entre 2017 et 2018, à un rythme nettement inférieur à sa moyenne annuelle depuis 2013 (+ 1,8 %). La part des voyageurs-kilomètres réalisés en Île-de-France et en province reste stable, respectivement 74,8 % et 25,2 %.

En 2018, la croissance du TCU est soutenue par les réseaux de province (+ 2,8 %), tandis qu'elle est stable sur les réseaux d'Île-de-France (+ 0,1 %). Les premiers sont portés par tous les segments (métros, bus et tramways), alors que les évolutions sont contrastées pour les seconds. En Île-de-France, la fréquentation des trains, RER et tramways baisse, alors que celle des métros et des bus augmente.

Transport ferroviaire de voyageurs

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE TRANSPORT FERROVIAIRE

En millions de voyageurs-kilomètres

	2003	2008	2013	2018
Trains à grande vitesse ^{1,2}	40 091	53 337	54 913	58 595
Trains interurbains ^{1,2,3}	13 380	10 187	8 171	5 531
Trains sous convention CR ^{1,4}	8 999	12 535	13 846	13 767
Ensemble hors trains et RER d'Île-de-France	62 469	76 060	76 930	77 893
Trains et RER d'Île-de-France ^{1,5}	14 141	17 142	18 194	19 229
Ensemble	76 611	93 202	95 125	97 121

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

² Y compris trains internationaux (hors navettes Eurotunnel).

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

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

⁵ Y compris RER exploités par la RATP et lignes T4 et T11 Express du tramway.

Source : SDES, CCTN 2019

Avec près de 100 milliards de voyageurs-kilomètres, le transport ferroviaire représente 53 % du transport collectif. Il repart à la baisse et diminue de 3,0 % en 2018 par rapport à 2017, alors qu'il avait augmenté en moyenne annuelle de 0,4 % depuis 2013.

Cette diminution entre 2017 et 2018 est due à presque tous les segments : à grande vitesse (- 1,8 %), interurbains (- 23,4 %) ainsi que les trains et RER d'Île-de-France (- 1,6 %). L'année 2018 est marquée par de mauvaises conditions climatiques au premier trimestre (chutes de neige), les 39 jours de grève perlée à la SNCF au deuxième trimestre et la poursuite du transfert des lignes intercités vers les TER.

Transport aérien de voyageurs

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE TRANSPORT AÉRIEN INTÉRIEUR

En milliers de voyageurs embarqués et débarqués

	2003	2008	2013	2018
Métropole – métropole	23 060	22 780	24 340	26 210
Radiales (Paris-province)	17 520	16 750	16 470	16 340
Transversales (province-province)	5 540	6 030	7 870	9 870
Outre-mer – métropole	3 200	3 380	3 840	4 670
Outre-mer – outre-mer	2 050	2 180	2 120	2 400
France entière	28 310	28 340	30 300	33 280

Source : SDES, CCTN 2019

Le transport aérien intérieur (France entière) poursuit son augmentation en 2018 (+ 3,4 %), à un rythme près de deux fois plus élevé que sa croissance annuelle moyenne depuis 2013 (+ 1,9 %). Cette hausse est portée par les liaisons avec l'outre-mer (+ 10,1 %) et les liaisons transversales (+ 9,9 %).

Ces dernières bénéficient toujours du développement de l'offre des compagnies à bas coût entre métropoles régionales et de l'absence de liaisons ferroviaires rapides sur certains trajets. À l'inverse, le trafic radial diminue de 1,7 % en 2018, du fait des ouvertures récentes de lignes à grande vitesse entre la capitale et certaines métropoles régionales.

Transport maritime de voyageurs

PASSAGERS DANS LES PRINCIPAUX PORTS FRANÇAIS

En milliers de voyageurs embarqués et débarqués, y compris croisiéristes

	2008	2013	2018
Métropole	26 556	27 058	27 064
Façade Mer du Nord et Manche (8 ports)	17 187	16 265	15 591
<i>dont Calais</i>	11 002	10 372	9 118
<i>dont Dunkerque</i>	2 203	2 302	2 619
Façade Atlantique	35	104	106
Façade Méditerranée (9 ports)	9 334	10 689	11 367
<i>dont Marseille</i>	2 047	2 616	2 986
<i>dont Bastia</i>	2 316	2 167	2 165
<i>dont Toulon</i>	1 164	1 505	1 694
Outre-mer	1 125	1 243	2 005
France entière	27 681	28 300	29 069

Source : SDES, CCTN 2019

29,1 millions de passagers ont fréquenté les principaux ports maritimes français en 2018 : 15,6 millions dans la Manche et la Mer du Nord, 11,4 millions en Méditerranée et 2,0 millions en outre-mer. Avec 24,5 millions de personnes, les passagers hors croisières représentent 84,7 % du trafic maritime de voyageurs. L'essentiel de ces passagers se concentre sur les ports de la Mer du Nord et de la Manche (61,5 %). Calais et Dunkerque représentent 75,3 % du trafic de voyageurs sur la Manche et la Mer du Nord.

Le nombre de croisiéristes a été multiplié par 2,4 en dix ans, passant de 1,9 million de passagers en 2008 à 4,4 millions en 2018, soit + 9,0 % en moyenne chaque année. L'activité de croisière est particulièrement dynamique en Méditerranée, qui représente 67,6 % des croisiéristes en France. Marseille demeure le premier port français pour les croisières, avec 1,7 million de passagers en 2018.

Dans les ports d'outre-mer, le trafic a fortement crû entre 2013 et 2018 (+ 10,0 % en moyenne par an), grâce aux croisiéristes, dont le nombre a été multiplié par 2,5 sur cette période. Ils représentent désormais 46,4 % des voyageurs en outre-mer.

Transport intérieur de marchandises

— En 2018, 368,5 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises ont été transportées sur le territoire français métropolitain (dont 12,4 milliards par oléoducs), en hausse de 2,2 % par rapport à 2017. Le transport intérieur terrestre de marchandises (*voir définition dans le glossaire*) est largement dominé par le transport routier. En 2018, la part modale de la route progresse au détriment du transport ferroviaire, en lien avec les grèves du deuxième trimestre. La part de la route représente désormais 89,1 % du transport terrestre hors oléoducs, celle du transport ferroviaire 9,0 % et celle du transport fluvial 1,9 %. La hausse de 2018 est portée par une croissance de 2,9 % du transport routier. Le transport ferroviaire de marchandises, fortement impacté par les grèves du premier semestre, chute de 4,2 %. Dans les ports français, les volumes de marchandises traitées sont relativement stables en 2018 (+ 0,7 %, après + 5,9 % en 2017).



Transport terrestre de marchandises

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR TERRESTRE DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres

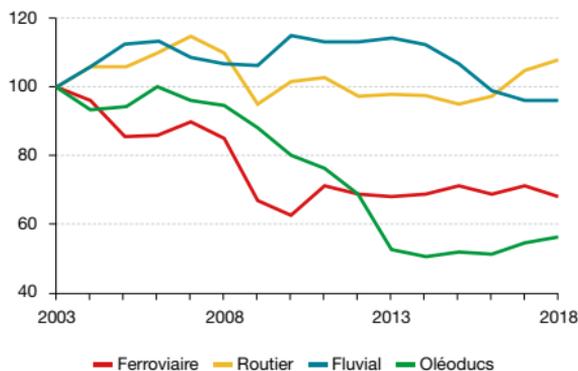
	2003	2008	2013	2018
Ferroviaire	48,1	40,4	32,2	32,0
Routier	297,0	327,5	291,9	317,3
Fluvial	6,9	7,5	7,9	6,7
Transport intérieur hors oléoducs	352,0	375,4	332,1	356,0
Oléoducs	22,1	20,9	11,5	12,4
Transport intérieur total	374,1	396,3	343,6	368,5

Source : SDES, CCTN 2019

Avec 369 milliards de tonnes-kilomètres (dont 12,4 milliards par oléoducs), le transport intérieur terrestre de marchandises est en hausse en 2018 par rapport à 2017 (+ 2,2 %).

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR TERRESTRE DE MARCHANDISES

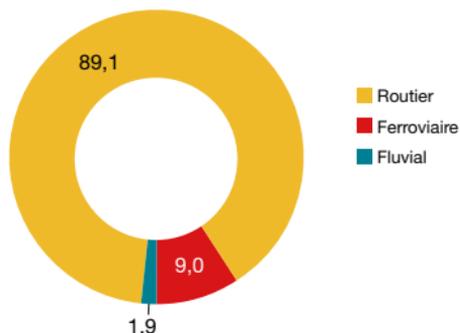
Indice base 100 en 2003



Source : SDES, CCTN 2019

PARTS MODALES DU TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES (HORS OLÉODUCS) EN 2018

En %



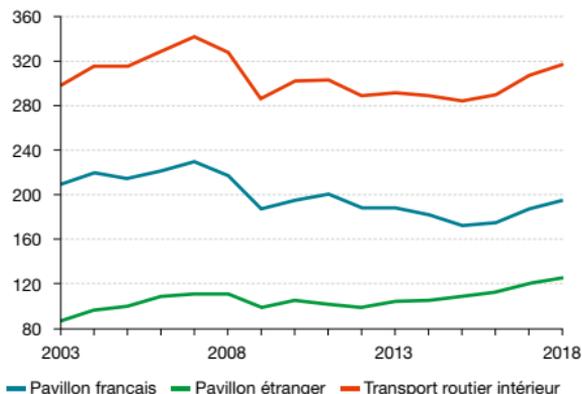
Source : SDES, CCTN 2019

Le transport terrestre de marchandises est essentiellement réalisé par la route (89,1 % du transport intérieur hors oléoducs). La part des modes non routiers a fortement chuté au cours des deux dernières décennies, du fait de la réduction du transport ferroviaire (- 4,5 % par an en moyenne entre 1997 et 2010). Hors oléoducs, la part modale du transport ferroviaire était quasi stable depuis 2011. Elle baisse en 2018, pour s'établir à 9,0 %, en raison des grèves du deuxième trimestre à la SNCF.

Transport routier de marchandises

ÉVOLUTION DU TRANSPORT ROUTIER INTÉRIEUR DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres



Source : SDES, CCTN 2019

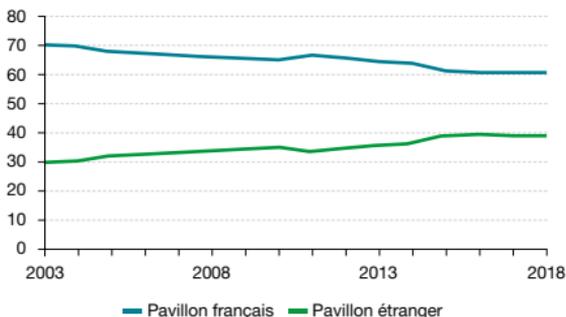
En 2018, le transport routier intérieur, mesuré en tonnes-kilomètres, augmente de 2,9 % sur un an en France métropolitaine. Il s'agit de la troisième hausse consécutive après 2016 (+ 2,5 %) et 2017 (+ 6,7 %). Il est ainsi passé de 282 milliards de tonnes-kilomètres en 2015 à un peu plus de 317 milliards en 2018, soit + 4,0 % par an en moyenne.

Cette évolution fait suite à la période 2009-2015 durant laquelle l'activité de transport routier intérieur a été relativement stable. Précédemment, on avait déjà connu une période de hausse de 2003 à 2007 (+ 3,5 % en moyenne annuelle). Le niveau atteint en 2007, soit 340 milliards de tonnes-kilomètres, a alors fortement baissé en deux ans (- 8,6 % en moyenne annuelle), pour s'établir à moins de 285 milliards en 2009.

Les hausses récentes permettent au transport routier intérieur de se situer à son volume le plus élevé de la décennie 2010 tout en restant en deçà du pic atteint en 2007.

ÉVOLUTION DU TRANSPORT ROUTIER INTÉRIEUR : PART DES PAVILLONS FRANÇAIS ET ÉTRANGER

En %



Source : SDES, CCTN 2019

La part du pavillon français dans le transport routier intérieur ne baisse plus depuis 2016, se stabilisant à 61 % en 2018. Cela met un terme, au moins provisoirement, à une érosion du pavillon français observée depuis 2003, année au cours de laquelle sa part avait été mesurée à 71 %.

TRANSPORT ROUTIER INTÉRIEUR

En milliards de tonnes-kilomètres

	2003	2008	2013	2018
Pavillon français	209,9	217,5	188,0	192,9
National (PTAC ¹ > 3,5 t)	171,2	181,9	155,9	161,9
Compte propre	31,7	29,3	31,6	40,0
Compte d'autrui	139,4	152,7	124,4	121,9
International (PTAC > 3,5 t)	18,1	13,6	9,4	6,5
VUL ² (PTAC ≤ 3,5 t)	20,6	22,0	22,7	24,5
Pavillon étranger	87,2	109,9	103,9	124,4
Transport routier intérieur	297,0	327,5	291,9	317,3

¹ Poids total autorisé en charge.

² Véhicules utilitaires légers.

Source : SDES, CCTN 2019

Le transport national des véhicules de plus de 3,5 tonnes s'accroît de 3,9 % sur un an. Il se situe à 162 milliards de tonnes-kilomètres en 2018, dont 122 milliards de tonnes-kilomètres pour le compte d'autrui et 40 pour le compte propre. La hausse par rapport à 2017 a été plus forte pour le compte propre (+ 11,1 %) que pour le compte d'autrui (+ 1,7 %).

Au sein du pavillon français, le transport international poursuit, quant à lui, son recul. Avec 6,5 milliards de tonnes-kilomètres parcourus sur le territoire national, il représente environ 2 % du transport routier français en 2018. Ces valeurs s'étaient établies respectivement à 18,1 milliards et 6,4 % en 2003. Elles ont été divisées par 3 en 15 ans.

Transport ferroviaire de marchandises

TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES PAR TYPE DE CONDITIONNEMENT

En milliards de tonnes-kilomètres

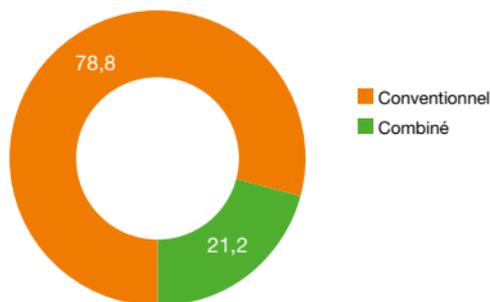
	2008	2013	2018
Combiné	9,2	8,4	6,8
Conventionnel	31,2	23,8	25,2
Ensemble du transport ferroviaire	40,4	32,2	32,0

Source : SDES, CCTN 2019

En 2018, le transport ferroviaire représente 32 milliards de tonnes-kilomètres transportées. Le transport ferroviaire de marchandises baisse fortement en 2018 (- 4,2 %), en raison des mouvements sociaux du deuxième trimestre, après une hausse de 2,7 % en 2017. Il baisse en moyenne de 2,3 % par an entre 2008 et 2018.

TRANSPORT INTÉRIEUR FERROVIAIRE DE MARCHANDISES EN 2018

En % des milliards de tonnes-kilomètres



Source : SDES, CCTN 2019

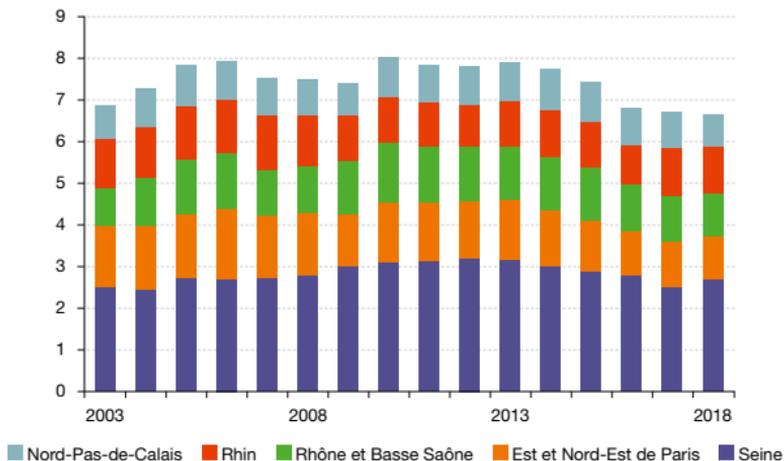
Le transport conventionnel (qui n'est réalisé ni en conteneurs ni par des véhicules routiers embarqués sur des trains) représente 78,8 % du transport ferroviaire et baisse de 4,6 % entre 2017 et 2018.

Le transport ferroviaire combiné non accompagné (conteneurs de marchandises, caisses mobiles et semi-remorques) représente 21,2 % du transport ferroviaire et baisse de 2,5 % entre 2017 et 2018.

Transport fluvial de marchandises

ÉVOLUTION DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres



Source : SDES, d'après VNF

Avec 6,7 milliards de tonnes-kilomètres en 2018, le transport fluvial de marchandises représente 1,9 % du transport intérieur terrestre de marchandises (hors oléoducs).

Il recule en moyenne de 3,3 % par an depuis 2013, du fait de la baisse de demande de transport de combustibles minéraux et de matériaux de construction.

La diminution d'activité sur cinq ans concerne tous les bassins. Le transport fluvial baisse de 0,2 % entre 2017 et 2018. On constate néanmoins une hausse de l'activité entre 2017 et 2018 sur le bassin de la Seine.

Transport aérien de marchandises

MARCHANDISES AU DÉPART ET À L'ARRIVÉE DES AÉROPORTS FRANÇAIS

Fret en milliers de tonnes

	2003	2008	2013	2018
Intérieur	119	108	123	154
Métropole - métropole	68	57	74	82
Radiales	39	28	42	48
Transversales	29	29	32	35
Outre-mer ¹	51	51	49	72
International (métropole et outre-mer)	1 228	1 519	1 567	2 148
Trafic total	1 347	1 627	1 690	2 302

¹ Y compris intra outre-mer, trafic de relations : les marchandises transportées à l'intérieur du périmètre considéré sont comptabilisées une seule fois.

Source : DGAC

Le fret aérien demeure très faible : 2,3 millions de tonnes de marchandises (hors poste et courrier) sont traitées dans les aéroports français (en comptabilisant une seule fois les tonnes transportées à l'intérieur de la France). Il concerne essentiellement le transport international de marchandises (93 % du total du fret aérien). Entre 2003 et 2018, le transport aérien de marchandises progresse en moyenne de 3,6 % par an. Il baisse cependant de 1,9 % entre 2017 et 2018.

Transport maritime de marchandises

ACTIVITÉ DES PORTS FRANÇAIS (ENTRÉES ET SORTIES)

En millions de tonnes

	2003	2008	2013	2018
Grands ports maritimes de métropole (GPM) et Calais	313	348	301	321
Autres ports métropolitains	39	31	33	34
Ports d'outre-mer	nd	11	11	13
Ensemble des ports¹	352	390	345	368

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

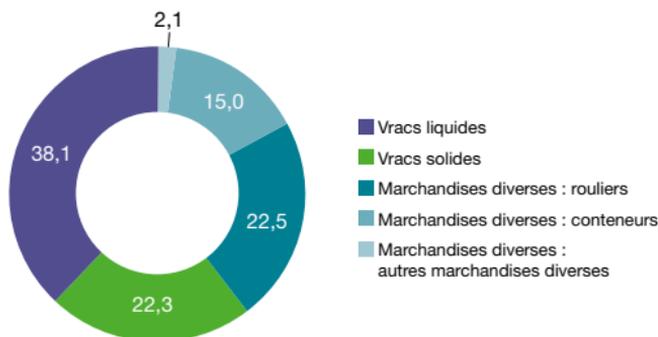
nd : données non disponibles.

Source : SDES, CCTN 2019

En 2018, l'activité portuaire augmente de 0,7 % par rapport à 2017 : la hausse des vrac solides (+ 5,4 %) compense la baisse des marchandises diverses (- 2,5 %), dont notamment celle des rouliers (- 4,1 %) et du pétrole brut (- 6,1 %). En 2018, les vrac solides représentent 22,3 % du trafic des marchandises et les marchandises diverses (comprenant les conteneurs et rouliers) représentent 39,7 % du trafic de marchandises. Les grands ports maritimes métropolitains (Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes, Rouen, La Rochelle, Bordeaux) et Calais concentrent 87,3 % de l'activité portuaire. Le GPM de Marseille reste le premier port français de marchandises avec 80,4 millions de tonnes traitées en 2018, stable depuis 2017. Le transport maritime de marchandises augmente de 1,3 % par an en moyenne entre 2013 et 2018.

ACTIVITÉ DES PORTS FRANÇAIS PAR TYPE DE CONDITIONNEMENT EN 2018

En %



Source : SDES, CCTN 2019

En 2018, le trafic des conteneurs se maintient à son niveau de 2017 (- 0,1 %). Le Havre conserve en 2018 sa position de premier port de transit des conteneurs avec 28,3 millions de tonnes et 2 866 milliers d'équivalent vingt pieds (EVP). Le volume de marchandises conteneurisées a fortement progressé durant ces 20 dernières années, passant de 24,0 millions de tonnes en 1997 à 55,4 millions de tonnes en 2018, soit + 4,1 % en moyenne chaque année. La part du trafic conteneurisé dans le tonnage total est ainsi passée de 7,3 % à 15,0 % sur cette même période.

Le transport de marchandises en rouliers recule de 4,1 % en 2018 par rapport à 2017. Ce trafic a progressé de 1,3 % en moyenne chaque année depuis 2008, passant de 72 millions de tonnes à 83 millions de tonnes en 2018. Les rouliers sont principalement concentrés à Calais et Dunkerque, où ils représentent 73,8 % de ce trafic en 2018. Cette part est en baisse de 1,8 point par rapport à 2017 dans ces deux ports.

Depuis 2009, le transport de vrac liquide tend à diminuer (- 3,0 % en moyenne chaque année jusqu'en 2016), malgré une légère reprise depuis 2017 (+ 2,1 %). Le niveau atteint en 2018 est le plus élevé depuis ces cinq dernières années. Les GPM de Marseille, du Havre et de Nantes Saint-Nazaire sont les principaux ports de transit des hydrocarbures, notamment pour la réception du pétrole brut importé de l'étranger.

partie 4

Économie des transports

— La dépense totale de transport s'élève à 425,1 milliards d'euros en 2018, soit 18,1 % du PIB.

La consommation des ménages en service marchand de transport, principalement en transport individuel, représente 14,9 % de leur consommation totale et croît en moyenne de 2,9 % par an depuis 2013.

La production de transport par des entreprises réalisant un service de transport (pour elles-mêmes ou pour autrui) est de 216,5 milliards d'euros en 2018 et progresse de 1,9 % en volume entre 2017 et 2018.

Les dépenses des administrations publiques s'élèvent à 46,3 milliards d'euros en 2018. Elles augmentent très légèrement en moyenne annuelle depuis 2013 (+ 0,1 %).



Données macroéconomiques

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

En milliards d'euros courants

	2013	2018
Transport de voyageurs	49,5	56,0
Transport de marchandises	66,5	79,3
Services auxiliaires hors poste et courrier	58,7	68,1
Poste et courrier	12,2	13,2
Ensemble des transports	186,9	216,5

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

Source : SDES, CCTN 2019 (d'après Insee, Comptes nationaux)

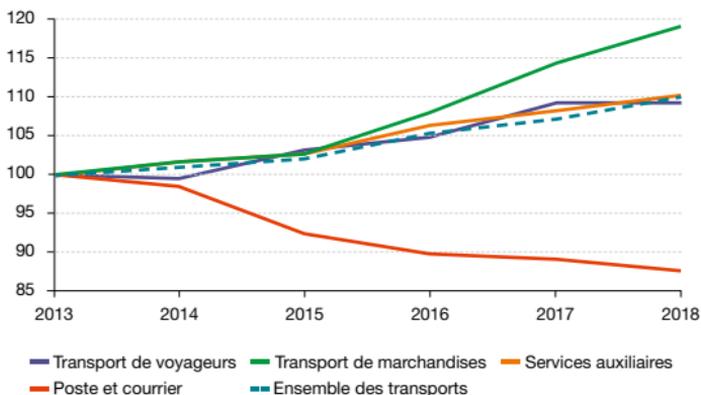
Avec une production de 216,5 milliards d'euros en 2018, la branche transports (entreprises effectuant un service de transport pour le compte d'autrui ou pour leur propre compte, y compris les activités de poste et de courrier) représente 9,2 % du produit intérieur brut (PIB) français et progresse en volume de 1,9 % en 2018 par rapport à 2017.

L'année 2018 est marquée par un ralentissement du transport de marchandises (+ 3,9 % en 2018, après + 9,2 % en 2017 en volume), comme du transport de voyageurs (- 0,1 % en 2018, après + 3,4 % en 2017 en volume), du fait de la décélération de l'activité économique en France et des grèves à la SNCF du deuxième trimestre.

En volume, les activités de poste et de courrier poursuivent leur baisse (- 1,8 % en 2018, - 2,8 % en moyenne sur les cinq dernières années). Du fait de la hausse des prix, la production des activités de poste et de courrier progresse en valeur de 1,5 % par an entre 2013 et 2018.

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

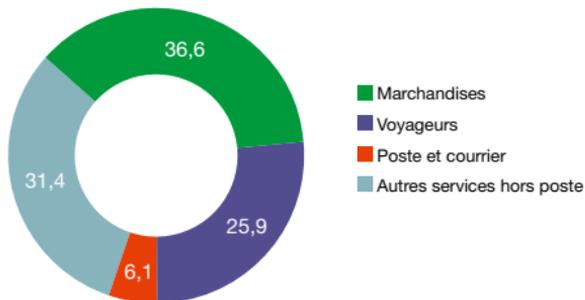
Indice base 100 en 2013



Source : SDES, CCTN 2019 (d'après Insee, Comptes nationaux)

PRODUCTION DE TRANSPORT EN 2018

En %



Source : SDES, CCTN 2019 (d'après Insee, Comptes nationaux)

Dépenses de transport des ménages

ÉVOLUTION DES DÉPENSES DE TRANSPORT DES MÉNAGES

En milliards d'euros courants

	2003	2008	2013	2018
Ensemble des dépenses de consommation des ménages	854,3	1 049,0	1 113,4	1 219,8
Dépenses liées aux véhicules individuels	102,0	125,2	123,5	143,9
Achat de véhicules	35,6	38,6	35,7	43,8
Utilisation de véhicules hors carburants	37,9	48,3	49,1	58,8
Carburants et lubrifiants	28,5	38,2	38,8	41,3
Achat de services de transports	17,1	23,5	26,3	30,0
Assurance	4,2	6,0	7,6	7,9
Dépenses totales de transport	123,3	154,7	157,5	181,8
Poids des dépenses de transport dans la consommation totale des ménages (%)	14,4	14,7	14,1	14,9

Source : SDES, CCTN 2019 (d'après Insee, Comptes nationaux)

Avec 181,8 milliards d'euros en 2018, les dépenses de transport représentent 14,9 % des dépenses de consommation des ménages.

Les dépenses liées aux véhicules individuels (y compris assurance) représentent 83,5 % des dépenses des ménages en transport en valeur. Elles ont progressé au total de 2,4 % en euros courants en moyenne annuelle depuis 2003. Les achats de véhicules et les dépenses de carburants progressent respectivement de 1,4 % et 2,5 % en valeur par an en moyenne sur la même période. Les autres dépenses d'utilisation du véhicule (hors assurance) augmentent de 3,0 % et représentent 41 % des dépenses de transport individuel.

Les achats de services de transport ont augmenté de 3,8 % en moyenne annuelle depuis 2003 et représentent 16,5 % des dépenses de transport des ménages en 2018.

Financement public des transports

DÉPENSES EN TRANSPORT DES ADMINISTRATIONS CENTRALES ET LOCALES

En milliards d'euros courants

	2010	2013	2018	% en 2018
Dépenses de fonctionnement	27,7	29,1	30,1	64,9
Dépenses d'investissement	14,8	17,0	16,2	35,1
Total des dépenses des administrations	42,5	46,1	46,3	100,0

Source : SDES, CCTN 2019 (d'après DGFIP)

En 2018, le financement du transport par les administrations centrales et locales est de 46,3 milliards d'euros au total (après élimination des doubles comptes).

Les dépenses de fonctionnement ont progressé en valeur de 1,0 % en moyenne annuelle depuis 2010, tandis que les dépenses d'investissement ont augmenté de 1,2 % par an. Ces dernières représentent 35,1 % des dépenses des administrations publiques en transport.

Données démographiques, économiques et comptables des entreprises de transport

DÉMOGRAPHIE DE L'ENSEMBLE DES ENTREPRISES DU SECTEUR DES TRANSPORTS ET DE L'ENTREPOSAGE

Nombre d'entreprises au 31 décembre

	2010	2012	2017
Transport de voyageurs	39 311	41 948	70 175
Transport de marchandises	41 302	41 879	45 579
Autres services de transport	8 519	9 385	12 261
Activités de poste et de courrier	1 624	1 678	16 755
Transports et entreposage	90 756	92 905	144 770

Champ : ensemble des entreprises, y compris micro-entreprises, de France métropolitaine et des DOM.

Source : Insee, Sirene

La progression du nombre d'entreprises dans le secteur des transports et de l'entreposage n'a cessé d'accélérer depuis 2013, pour atteindre 144 770 le 31 décembre 2017. Les principaux secteurs responsables de ces hausses annuelles sont les activités de poste et de courrier (en particulier les sociétés de livraisons à domicile) ainsi que les transports de voyageurs par taxis qui comprennent les voitures de transport avec chauffeur (VTC).

Taux de création d'entreprises¹ en %

	2011	2013	2018
Transport de voyageurs	9,2	14,0	23,0
Transport de marchandises	9,8	7,7	10,5
Autres services de transport	14,8	14,9	12,1
Activités de poste et de courrier	32,7	27,2	286,6
Transports et entreposage	10,5	11,8	48,7

¹ Taux de création : rapport entre le nombre de créations dans l'année et le nombre d'entreprises en fin d'année précédente.

Champ : ensemble des entreprises, y compris micro-entreprises, de France métropolitaine et des DOM.

Source : Insee, Sirene

Le taux de création d'entreprises est particulièrement haut en 2018 : 48,7 %. Il a presque quintuplé depuis 2011. Cela s'explique principalement par la hausse des créations dans les mêmes secteurs que ceux responsables de la hausse de la démographie des entreprises (activités de poste et de courrier et transports de voyageurs par taxis).

Taux de défaillance d'entreprises² en %

	2011	2013	2018
Transport de voyageurs	0,5	0,6	1,0
Transport de marchandises	3,4	3,6	2,5
Autres services de transport	2,0	2,0	1,5
Activités de poste et de courrier	2,9	2,7	0,2
Transports et entreposage	2,0	2,2	1,4

² Taux de défaillance : rapport entre le nombre de défaillances dans l'année et le nombre d'entreprises en fin d'année précédente.

Champ : ensemble des entreprises, y compris micro-entreprises, de France métropolitaine et des DOM.

Sources : Bodacc ; calculs Banque de France

Le taux de défaillance d'entreprises a baissé d'un tiers entre 2013 et 2018, passant de 2,2 % à 1,4 %. Cette diminution s'explique par le recul des défaillances dans les transports de marchandises et autres services de transport ainsi que par la hausse substantielle du nombre d'entreprises dans les activités de poste et de courrier, hausse qui mécaniquement entraîne une chute du taux.

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

En milliards d'euros courants

	2010	2012	2017
Production	192,8	206,4	230,2
Consommations intermédiaires	114,5	125,2	142,7
Valeur ajoutée brute	78,3	81,3	87,5
Charges de personnel	58,3	60,6	63,1
Excédent brut d'exploitation	16,7	16,7	20,9
Capacité d'autofinancement	13,5	13,0	18,1
Bénéfice ou perte	6,0	5,3	10,6
Investissements corporels bruts hors apports	21,2	21,2	21,8
<i>dont investissements corporels de matériel de transport</i>	6,6	6,7	6,0

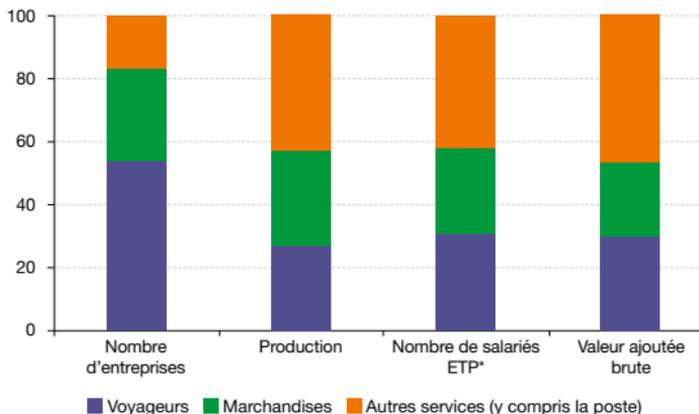
* Voir définition dans le glossaire.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

Avec 230 milliards de production en 2017, les entreprises de transport réalisent 7,7 % de la production de l'ensemble des entreprises françaises (hors agriculture).

IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DES SECTEURS DU TRANSPORT EN 2017

En %



* Nombre de salariés en équivalent temps plein.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

L'excédent brut d'exploitation représente 9,1 % de la production des entreprises de transport.

54 % des entreprises de transport assurent du transport de voyageurs. Elles emploient 31 % des salariés du secteur (les non-salariés sont nombreux dans le transport de voyageurs : taxis et voitures de transport avec chauffeur - VTC) et réalisent 30 % de la valeur ajoutée brute du secteur.

Le transport de marchandises rassemble 29 % des entreprises du secteur, emploie 27 % des salariés et réalise 24 % de la valeur ajoutée du secteur.

Les entreprises de services auxiliaires et de courrier sont relativement peu nombreuses (17 % des entreprises de transport), mais elles emploient 42 % des salariés et réalisent 47 % de la valeur ajoutée brute du secteur.

Les investissements corporels bruts hors apports s'élèvent à 21,8 milliards d'euros en 2017, soit un niveau comparable aux années précédentes.

Comptes des entreprises de transport

TRANSPORTS ROUTIERS DE FRET ET SERVICES DE DÉMÉNAGEMENT

En milliards d'euros courants

	2010	2012	2017
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	292,0	292,6	311,5
Charges de personnel	13,1	13,2	14,3
Chiffre d'affaires net	43,1	43,0	49,2
Valeur ajoutée au coût des facteurs ¹	14,5	14,4	16,3
Investissements corporels bruts hors apports	1,8	1,5	1,9

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

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

Avec un chiffre d'affaires de 49,2 milliards d'euros en 2017, les entreprises des transports routiers de fret et services de déménagement représentent près de 29 % des entreprises de transport, emploient près de 26 % des salariés du transport et réalisent 22 % du chiffre d'affaires et 19 % de la valeur ajoutée au coût des facteurs.

En 2017, le chiffre d'affaires et la valeur ajoutée au coût des facteurs ont progressé respectivement de 7,2 % et 4,3 %.

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

En milliards d'euros courants

	2010	2012	2017
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	67,5	67,8	73,4
Charges de personnel	2,6	2,8	3,0
Chiffre d'affaires net	6,3	6,7	7,1
Valeur ajoutée au coût des facteurs ¹	2,8	3,1	3,3
Investissements corporels bruts hors apports	0,4	0,4	0,4

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

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

Les entreprises des transports routiers de voyageurs réalisent un chiffre d'affaires de 7,1 milliards d'euros en 2017, en progression de 0,5 % par rapport à 2016 ; leur valeur ajoutée a légèrement diminué dans le même temps (- 0,6 %).

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

En milliards d'euros courants

	2010	2012	2017
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	88,7	92,1	96,2
Charges de personnel	4,5	4,8	5,2
Chiffre d'affaires net	7,2	7,7	8,8
Valeur ajoutée au coût des facteurs ¹	5,1	5,6	6,3
Investissements corporels bruts hors apports	1,7	1,7	1,7

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

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

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

Leur chiffre d'affaires s'établit à 8,8 milliards d'euros en 2017, en léger retrait par rapport à 2016 (- 0,3 %).

COMPTES DE LA RATP

En milliards d'euros courants

	2008	2013	2018
Production	4,3	4,8	5,3
<i>dont recettes totales du trafic</i>	1,9	2,2	2,5
<i>dont concours de fonctionnement</i>	1,8	2,0	2,0
Valeur ajoutée brute	3,4	3,9	3,9
Charges de personnel	2,3	2,5	2,7
Investissements	1,0	1,5	1,6

Source : RATP

En 2018, le poids des recettes du trafic dans la production est respectivement de 47 % pour l'Épic RATP et de 29 % pour les entreprises de TCU de province. Le reste provient de concours de fonctionnement publics.

LES ENTREPRISES DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS PAR TAXIS ET VTC

En milliards d'euros courants

	2010	2012	2017
Nombre total d'entreprises (milliers)	32,7	39,9	55,6
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	13,0	14,8	23,9
Charges de personnel	0,7	0,8	1,2
Chiffre d'affaires net	2,6	3,0	4,2
Valeur ajoutée au coût des facteurs ¹	1,5	1,7	2,1
Investissements corporels bruts hors apports	0,3	0,3	0,4

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

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

Le nombre d'entreprises de taxis et VTC, qui sont constituées de nombreuses entreprises individuelles, poursuit sa progression en 2017 (+ 6,9 %) et leur chiffre d'affaires croît de 13,7 %. Il s'établit à 4,2 milliards d'euros en 2017, ce qui correspond à 1,8 % du chiffre d'affaires de l'ensemble des entreprises des transports et de l'entreposage.

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

En milliards d'euros courants

	2008	2013	2018
Production	20,0	21,9	17,0
<i>dont produits du trafic</i>	9,3	8,5	8,4
<i>dont prestations de service pour les AOT* et Île-de-France Mobilités et compensations tarifaires</i>	3,9	4,8	5,4
Valeur ajoutée brute	11,3	11,7	6,9
Rémunérations	8,6	9,2	5,3
Excédent brut d'exploitation (EBE)	2,0	1,6	0,8
Résultat net	0,6	- 1,0	3,5

* AOT : Autorités organisatrices de transport.

Source : SDES, Mémento de statistiques des transports 2018 (d'après SNCF Mobilités)

Les produits du trafic de la SNCF sont en forte baisse en 2018 par rapport à 2017 (- 6,1 %), en raison des mouvements sociaux du second trimestre. Ils s'élèvent à 8,4 milliards d'euros en 2018.

ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL ET DE TRANSPORT MARITIME

En milliards d'euros courants

	2010	2012	2017
Transport fluvial			
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	2,9	3,1	3,9
Charges de personnel	0,1	0,2	0,2
Chiffre d'affaires net	0,7	0,8	0,7
Valeur ajoutée au coût des facteurs ¹	0,2	0,2	0,2
Investissements corporels bruts hors apports	0,0	0,2	0,1
Transport maritime			
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	12,9	12,6	11,0
Charges de personnel	0,8	0,8	0,8
Chiffre d'affaires net	12,7	13,9	17,0
Valeur ajoutée au coût des facteurs ¹	2,0	1,2	1,4
Investissements corporels bruts hors apports	1,1	0,7	0,8

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

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

Le chiffre d'affaires réalisé en 2018 par les entreprises du transport fluvial est de 700 millions d'euros. Il s'élève à 17 000 millions d'euros pour les entreprises du transport maritime. Le chiffre du transport fluvial est quasi stable sur la période, tandis que celui du transport maritime progresse (+ 4,3 % en moyenne par an).

Comptes des entreprises gestionnaires d'infrastructures

SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES CONCÉDÉES

En milliards d'euros courants

	2008	2013	2018
Chiffre d'affaires	7,4	8,7	10,4
« Valeur ajoutée » (chiffre d'affaires - consommations intermédiaires)	6,2	7,5	9,2
Excédent brut d'exploitation	4,5	5,9	7,5
Charges financières	1,7	1,5	1,0
Capacité d'autofinancement	3,1	3,8	5,6
Investissements	2,3	1,5	1,4
Emprunts et dettes financières au 31/12	31,2	34,0	34,0

Sources : DGITM ; SDES, CCTN 2019

En 2018, le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 10,4 milliards d'euros. Il est constitué à 97,5 % des recettes des péages. Il augmente en moyenne annuelle de 3,6 % sur la période 2013-2018.

Les investissements augmentent nettement en 2018 (+ 26,4 %), pour atteindre 1,4 milliard d'euros, après la tendance baissière sur la période 2013-2018 (- 1,4 % en moyenne annuelle). Les emprunts et dettes financières reculent en 2018 (- 5,8 %) pour la deuxième année consécutive : ils s'établissent à 34,0 milliards d'euros.

SNCF RÉSEAU (RFF AVANT 2016)

En milliards d'euros courants

	2008	2013	2018
Produits d'exploitation	5,0	6,5	12,5
<i>dont redevances d'infrastructure</i>	<i>2,7</i>	<i>5,4</i>	<i>5,6</i>
<i>dont contribution de l'État aux charges d'infrastructures</i>	<i>0,7</i>	<i>0,1</i>	<i>0,2</i>
Résultat net de l'exercice (Épic)	8,1	- 0,1	- 4,2
Capacité d'autofinancement	- 0,2	1,9	1,6
Investissements	3,0	4,6	4,9
Dettes à long terme nette au 31/12	27,4	36,1	48,2

Source : SDES, CCTN 2019 (d'après SNCF Réseau)

COMPTES DES ENTREPRISES DES INFRASTRUCTURES FLUVIALES ET MARITIMES

En millions d'euros courants

Voies Navigables de France (VNF)	2008	2013	2018
Chiffre d'affaires	165	193	181
Valeur ajoutée brute	84	108	85
Charges de personnel ¹	20	231	236
Résultat d'exploitation	70	125	83
Capacité d'autofinancement	66	114	73
Dépenses d'investissement	158	653	206
Endettement	3	2	1

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

Source : VNF

Comptes des grands ports sous tutelle de l'État	2007	2012	2017
Chiffre d'affaires	653	570	877
Valeur ajoutée brute	512	387	643
Charges de personnel	321	297	403
Excédent brut d'exploitation	184	143	295
Capacité d'autofinancement	174	108	275
Investissement	302	228	273
Dette financière	304	605	769

Champ :

a) jusqu'en 2015 : 7 grands ports maritimes de l'État : 7 en métropole (Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes, Rouen, La Rochelle, Bordeaux).

b) depuis 2016 :

- 11 grands ports maritimes de l'État : 7 en métropole (Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes, Rouen, La Rochelle, Bordeaux) et 4 dans les DOM (Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion) ;

- 2 grands ports fluviaux de l'État : Port autonome de Paris, Port autonome de Strasbourg.

Source : DGITM

Voies navigables de France (VNF) est un établissement public à caractère administratif français chargé de gérer la majeure partie du réseau des voies navigables de France. En 2018, le chiffre d'affaires de VNF (181 millions d'euros) se stabilise (+ 0,2 %).

Les 13 grands ports maritimes et fluviaux de l'État (voir liste détaillée plus haut) sont sous la tutelle de ce dernier. En 2017, ils réalisent un chiffre d'affaires de 877 millions d'euros, en progression annuelle de 2,4 % par rapport à 2016.

COMPTES D'AÉROPORTS DE PARIS (ADP) SA

En milliards d'euros courants

	2008	2013	2018
Chiffre d'affaires	2,3	2,7	3,0
Valeur ajoutée brute	1,5	1,8	2,2
Excédent brut d'exploitation	0,8	1,1	1,3
Charges financières	0,2	0,2	0,2
Capacité d'autofinancement	0,6	0,8	1,0
Investissements	0,5	0,4	0,9
Dette à moyen et long termes au 31/12	2,5	3,5	4,8

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

Source : ADP

Aéroports de Paris (ADP) est la principale entreprise de services auxiliaires aériens et réalise, en 2018, un chiffre d'affaires de 3,0 milliards d'euros. Les investissements progressent fortement en 2018 (+ 16,9 %), pour atteindre le niveau record de 936 millions d'euros. La dette financière à moyen et long termes augmente pour la huitième année (+ 1,9 %) en neuf ans et atteint 4,8 milliards d'euros.

partie 5

Emploi et revenus

— Fin 2018, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1,4 million de salariés et 97 000 intérimaires. Le transport de voyageurs emploie 34 % des salariés, le transport de marchandises 29 %.

Près de 72 000 personnes exercent une activité non salariée dans le secteur (données 2016), plus de la moitié exerçant la profession de taxi, y compris les voitures de transport avec chauffeur (VTC).

Le salaire brut moyen par tête s'élève à 2 620 € mensuels en 2018 dans l'ensemble des transports et de l'entreposage. En moyenne, il est plus élevé dans le transport de voyageurs et plus faible dans le transport routier de marchandises.



Emploi salarié

EFFECTIFS SALARIÉS DU SECTEUR DES TRANSPORTS ET DE L'ENTREPOSAGE

En milliers, au 31 décembre

	2003	2008	2013	2018
Transport principalement de voyageurs	466	466	476	478
Ferroviaire (y compris fret)	192	176	172	160
Transport collectif urbain (TCU)	96	92	98	103
Routier (cars)	68	82	96	105
Aérien (y compris fret)	74	78	68	64
Autre transport de voyageurs	36	38	43	46
<i>dont taxis et VTC</i>	16	18	22	26
Transport de marchandises (hors ferroviaire et aérien)	346	367	363	407
Routier et services de déménagement	336	354	350	395
Par conduites	4	4	5	5
Maritime	5	7	7	7
Fluvial	1	1	1	1
Autres services de transport	255	274	266	288
Entreposage et manutention	78	98	102	120
Organisation du transport de fret	118	112	98	101
Exploitation des infrastructures	59	64	66	66
Activités de poste et de courrier	321	280	262	227
Transports et entreposage (hors intérim)	1 388	1 387	1 367	1 400
<i>Intérim utilisé dans transports et entreposage</i>	44	50	59	97
Transports et entreposage hors 53¹ (hors intérim)	1 067	1 107	1 105	1 173
Tertiaire marchand² (hors intérim)	10 206	10 837	10 975	11 570
<i>Intérim tertiaire marchand</i>	600	544	564	788

¹ Hors 53 : activités de poste et de courrier. ² Secteur tertiaire marchand hors agriculture (codes GZ à MN + RU de la NAF rév. 2). Champ : France hors Mayotte.

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

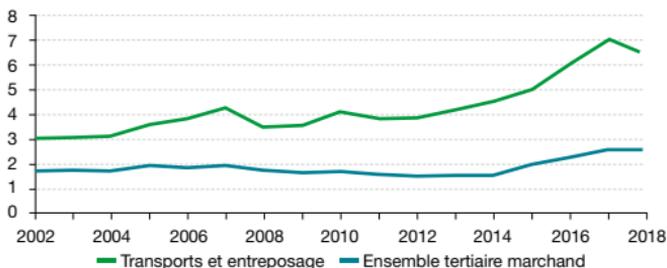
Au 31 décembre 2018, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1,4 million de salariés (hors intérim), soit 12,1 % des salariés du secteur tertiaire marchand.

Avec 395 000 salariés, le transport routier de marchandises (+ 2,4 % en moyenne annuelle depuis 2013) demeure le principal pourvoyeur d'emploi. Les créations d'emploi sont particulièrement dynamiques dans les activités d'entreposage et de manutention (+ 3,4 % en moyenne annuelle depuis 2013). Les activités de poste et de courrier ainsi que le transport ferroviaire perdent continûment des emplois depuis plus de 15 ans.

L'emploi intérimaire et le temps partiel

TAUX DE RECOURS À L'INTÉRIM

En % (effectifs intérimaires/total effectifs salariés, y compris intérimaires)



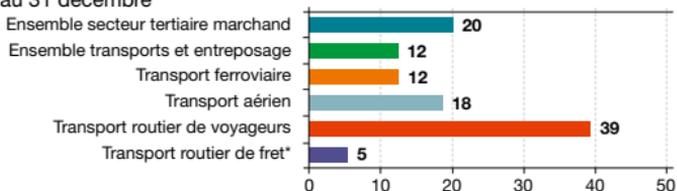
Champ : France hors Mayotte.

Sources : Dares ; Pôle emploi

En 2018, le secteur des transports et de l'entreposage mobilise 97 000 intérimaires. Le taux de recours à l'intérim, en forte hausse depuis 2012, fléchit légèrement (-0,6 point, à 6,5 %), mais demeure cependant à un niveau élevé par rapport à celui de l'ensemble du secteur tertiaire marchand (2,6 %).

PART DU TEMPS PARTIEL EN 2016

En %, au 31 décembre



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

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

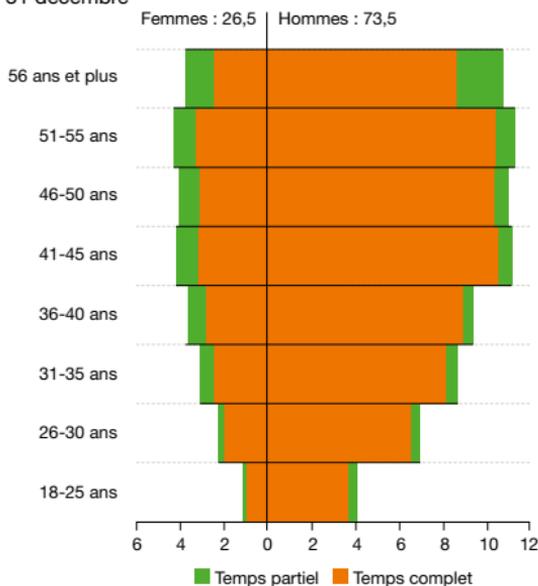
Source : Insee, DADS

En 2016, la part d'emploi à temps partiel, bien que très élevée dans le transport routier de voyageurs (39 %), est presque moitié moindre dans le secteur des transports et de l'entreposage que dans l'ensemble du secteur tertiaire marchand (12 %, contre 20 %).

Profil des salariés des transports et de l'entrepôt

PYRAMIDE DES ÂGES DES SALARIÉS EN 2016

En %, au 31 décembre



Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : Insee, DADS

Fin 2016, les salariés des transports et de l'entrepôt sont en moyenne âgés de 43,4 ans, soit 2 ans et demi au-dessus de la moyenne d'âge de l'ensemble des salariés du secteur privé. 30 % des salariés ont 50 ans ou plus, soit 5 points de plus que dans l'ensemble du secteur privé.

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

Les salaires

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

En euros

	2003	2008	2013	2018
Transport principalement de voyageurs	2 270	2 650	2 830	2 980
Ferroviaire (y compris fret)	2 320	2 750	3 090	3 370
Transport collectif urbain (TCU)	2 320	2 730	2 960	3 130
Routier (cars)	1 400	1 740	1 790	1 840
Aérien (y compris fret)	3 250	3 800	4 070	4 480
Autre transport de voyageurs	2 100	2 330	2 560	2 820
<i>dont taxis et VTC</i>	<i>1 290</i>	<i>1 460</i>	<i>1 590</i>	<i>1 490</i>
Transport de marchandises (hors ferroviaire et aérien)	1 760	2 060	2 200	2 330
Routier et services de déménagement	1 740	2 020	2 140	2 260
Par conduites	3 190	3 400	4 310	4 850
Maritime	2 090	2 290	2 440	2 550
Fluvial	2 990	3 350	3 530	3 900
Autres services de transport	2 000	2 310	2 560	2 730
Entreposage et manutention	1 800	2 040	2 260	2 410
Organisation du transport de fret	2 030	2 350	2 590	2 780
Services auxiliaires	2 200	2 640	2 990	3 200
Activités de poste et de courrier	1 610	1 810	2 000	2 200
Transports et entreposage (hors intérim)	1 940	2 250	2 450	2 620

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : traitement SDES, d'après Acooss

Le salaire brut moyen par tête s'élève à 2 620 € mensuels dans le transport et l'entreposage en 2018. Il est le plus élevé dans le transport principalement de voyageurs, le plus faible dans les activités de poste et de courrier et le transport de marchandises. Ceci s'explique notamment par une présence plus importante de cadres dans le transport de voyageurs.

Les non-salariés

EFFECTIFS DES NON-SALARIÉS

Effectifs au 31 décembre, en nombre d'individus

	2010	2013	2016
Taxis et VTC	29 850	32 210	37 290
Transport routier de marchandises*	21 650	20 320	19 150
Transport routier de voyageurs (cars)	2 470	3 270	2 940
Autres	5 060	6 190	12 280
Ensemble transports et entreposage	59 030	61 990	71 660

* Y compris services de déménagement.

Champ : France hors Mayotte, hors micro-entrepreneurs.

Source : Insee, base non-salariés

En 2016, 71 660 personnes exercent une activité non salariée dans le secteur des transports et de l'entreposage, soit 5 % du total des emplois du secteur. L'activité est concentrée dans deux branches : les taxis et VTC (52 % des effectifs) et le transport routier de marchandises (27 %). La hausse des effectifs depuis 2009 est liée à l'essor des micro-entrepreneurs, qui représentent, en 2016, 19 % des non-salariés du secteur.

REVENUS D'ACTIVITÉ DES NON-SALARIÉS MONOACTIFS

Revenu mensuel net moyen, en euros

	2010	2013	2016
Taxis et VTC	1 440	1 430	1 390
Transport routier de marchandises*	2 290	2 520	2 840
Transport routier de voyageurs (cars)	1 910	2 200	2 290
Autres	2 530	2 880	3 130
Ensemble transports et entreposage	1 830	1 920	1 990

* Y compris services de déménagement.

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

Champ : France hors Mayotte, hors micro-entrepreneurs, hors pluriactifs et hors taxés d'office.

Source : Insee, base non-salariés

Les non-salariés monoactifs, c'est-à-dire ne cumulant pas leur activité non salariée avec une activité salariée, ont perçu en moyenne 1 990 euros par mois en 2016, hors micro-entrepreneurs. Ce revenu net varie de 1 390 euros pour les taxis et VTC à 2 840 euros dans le transport routier de marchandises.

partie 6

Quelques externalités du transport

— Pour leur traction, les transports consomment 31 % de l'énergie consommée par l'utilisateur final en France en 2018. Les transports sont responsables de 31 % des émissions de gaz à effet de serre (GES), contre 26 % en 2008.

Les émissions de la plupart des polluants atmosphériques ont diminué dans l'ensemble des secteurs. C'est également le cas pour le secteur des transports, sauf pour les émissions de cuivre et de zinc qui se stabilisent.

Le nombre d'accidents corporels, de morts et de blessés hospitalisés diminue en 2018 par rapport à 2017. En dehors des événements exceptionnels, les accidentalités aériennes restent globalement stables depuis dix ans.



Consommation d'énergie

CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE FINALE

En millions de tonnes équivalent pétrole (tep)

	2003	2008	2013	2018
Transports	44,9	43,9	44,9	45,3
<i>dont produits pétroliers routiers (y compris biocarburants)¹</i>	42,4	41,4	41,7	41,9
<i>dont produits pétroliers non routiers</i>	1,6	1,6	2,2	2,4
Total des secteurs¹	152,8	151,1	147,8	146,6
<i>dont produits pétroliers</i>	67,2	60,9	57,5	54,6

¹ Hors consommation du secteur de l'énergie, y compris sidérurgie. Données corrigées des variations climatiques. Champ : France métropolitaine de 2003 à 2010 ; France entière (y compris DOM) à partir de 2011.

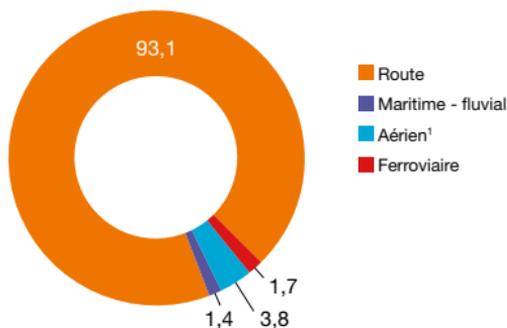
Source : SDES, Bilan de l'énergie

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

La consommation énergétique baisse tendanciellement pour l'ensemble des secteurs d'activité. Si la consommation énergétique du secteur des transports baisse entre 2003 et 2008 (- 0,4 % par an en moyenne), elle croît entre 2013 et 2018 (+ 0,2 % par an en moyenne).

CONSOMMATION D'ÉNERGIE PAR MODE EN 2018

En %

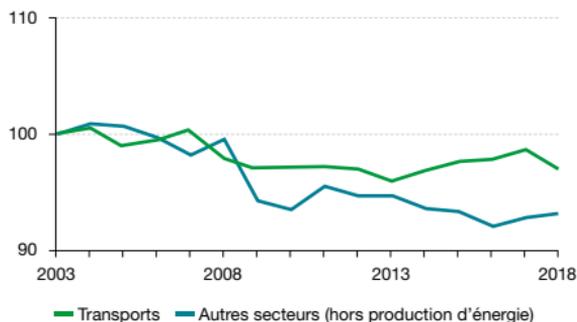


¹ L'aviation internationale n'est pas prise en compte. Les vols métropole-DOM sont pris en compte.

Source : SDES, Bilan de l'énergie

ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE

Indice base 100 en 2003



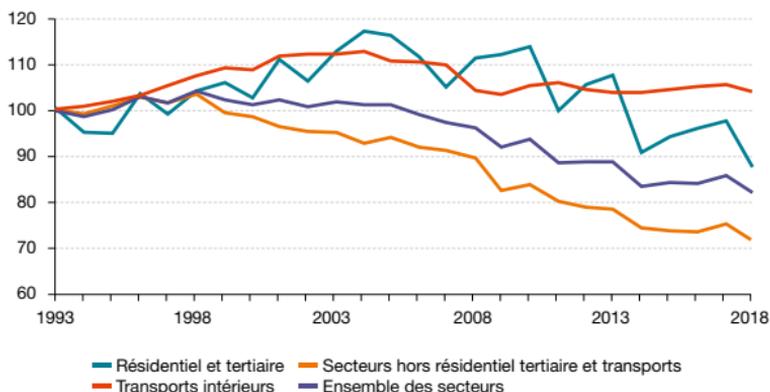
Champ : France métropolitaine de 2003 à 2010 ; France entière (y compris DOM) à partir de 2011 ; y compris sidérurgie.

Source : SDES, Bilan de l'énergie

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

ÉMISSIONS FRANÇAISES DE GES

Indice base 100 en 1993



Champ : France entière (y compris DOM).

Source : SDES, CCTN 2019 (d'après Citepa avril 2019, format Secten)

Les transports, avec 137 Mt CO₂ eq, restent, et ce depuis 1998, le secteur qui émet le plus de gaz à effet de serre. En 2018, les transports représentent 31 % des émissions nationales de GES, une contribution relative plus forte qu'en 1990 (23 %). En effet, entre 1993 et 2018, les GES dus aux transports ont progressé de 5,6 % (+ 0,2 % en moyenne annuelle), alors que tous les autres secteurs ont réduit leurs niveaux d'émissions. En 2018, les émissions de GES du secteur des transports diminuent cependant en lien avec l'amélioration des performances énergétiques, la diminution du contenu en CO₂ des carburants de l'ensemble des véhicules ainsi que la stabilisation de la circulation.

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE EN FRANCE (PÉRIMÈTRE KYOTO) – PRG (POTENTIEL DE RÉCHAUFFEMENT GLOBAL)

En millions de tonnes équivalent CO₂

	1993	2008	2013	2018
Transports¹	131,6	137,9	137,1	136,8
Routier	123,6	130,2	129,4	128,9

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

Champ : France entière (y compris DOM).

Source : SDES, CCTN 2019 (d'après Citepa avril 2019, format Secten)

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

	1993	2008	2013	2018
CO ₂ Transport (en milliers de tonnes équivalent CO ₂)	129 544	132 488	131 955	131 782
Total (hors UTCATF ¹)	395 645	399 196	366 774	327 738
CH ₄ Transport (en milliers de tonnes)	38	9	6	6
Total (hors UTCATF ¹)	2 771	2 452	2 272	2 175
N ₂ O Transport (en milliers de tonnes)	4	5	5	5
Total (hors UTCATF ¹)	219	152	135	139
HFC Transport (en milliers de tonnes équivalent CO ₂)	16	3 687	3 523	3 340
Total (hors UTCATF ¹)	2 936	16 081	18 849	18 711

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

Champ : France entière (y compris DOM) pour le CO₂ et les HFC ; France métropolitaine pour le CH₄ et le N₂O.

Source : SDES, CCTN 2019 (d'après Citepa avril 2019, format Secten)

Émissions de CO₂ du transport routier

ÉMISSIONS DE CO₂ DU TRANSPORT ROUTIER SELON LE TYPE DE VÉHICULE

En millions de tonnes

	1993	2008	2013	2017
Voitures particulières	71,0	70,1	69,5	68,7
Véhicules utilitaires	20,8	22,7	25,0	24,8
Véhicules lourds	28,9	30,5	28,3	29,0
Deux-roues	0,8	1,6	1,7	1,5
Total	121,5	124,9	124,4	124,0

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

Champ : France entière (y compris DOM).

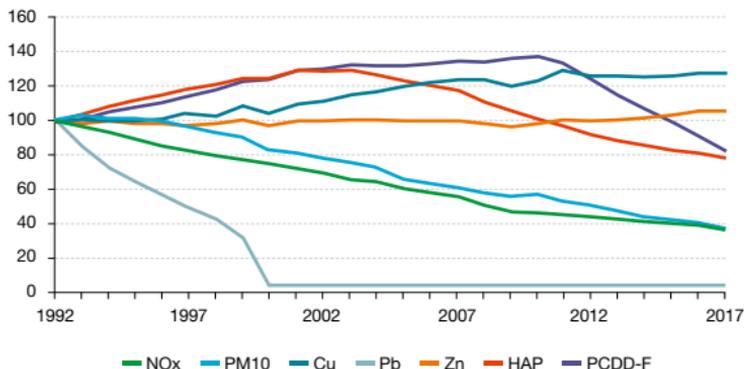
Source : SDES, CCTN 2019 (d'après Citepa avril 2019, format Secten)

Les émissions de CO₂ représentent plus de 96 % des émissions de GES des transports. Elles sont essentiellement dues aux émissions du transport routier (94 %). Un peu plus de la moitié des émissions de CO₂ (55 %) provient de voitures particulières.

Émissions de polluants atmosphériques du transport routier

ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS POLLUANTES DU TRANSPORT ROUTIER

Indice base 100 en 1992



Note : ces données sont intégralement recalculées chaque année, pour toutes les années.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, CCTN 2019 (d'après Citepa avril 2019, format Secten)

Le transport routier est le mode de transport le plus émetteur de polluants dans l'air : il représente entre 75 et 100 % de l'ensemble des émissions des transports selon les polluants. Entre 1992 et 2017, les émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de plomb (Pb) ont fortement baissé (respectivement - 4,0 % et - 13,0 % par an en moyenne), grâce au renouvellement du parc et à l'introduction des pots catalytiques. Le zinc (Zn) se stabilise et le cuivre (Cu) amorce une très légère baisse en 2017 par rapport à 2016. Les polychlorodibenzo-p-dioxines et furanes (PCDD-F) sont en forte baisse depuis 2012 (8,0 % par an en moyenne annuelle).

NIVEAUX D'ÉMISSIONS DE POLLUANTS DU TRANSPORT ROUTIER

		1998	2003	2013	2017
NOx	en milliers de tonnes	1 199	628	532	459
PM10	en milliers de tonnes	86	48	39	31
Cu	en tonnes	110	138	142	143
Pb	en tonnes	1 522	51	53	54
Zn	en tonnes	272	271	280	291
HAP	en tonnes	3	4	3	3
PCDD-F	en grammes équivalents toxiques internationaux (ITEQ)	21	27	23	17

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, CCTN 2019 (d'après Citepa avril 2019, format Secten)

Accidents dans les transports

ACCIDENTS CORPORELS DES TRANSPORTS

En unités

	2008	2013	2018
Route			
Nombre d'accidents	74 487	56 812	55 766
Tués ¹	4 275	3 268	3 248
Blessés hospitalisés ²	34 965	25 966	21 238
Ferroviaire			
Nombre d'accidents	165	146	119
Tués	94	85	58
Blessés	38	72	47
Aérien			
Nombre d'accidents	82	73	92
Tués	71	73	74
Blessés	52	38	56
Maritime (y compris plaisance)			
Nombre d'opérations de sauvetage coordonnées par les CROSS ³	8 844	10 216	12 915
Tués ou disparus	349	370	293
Blessés	576	621	1 133

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.

³ CROSS : Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage.

Note : les personnes tuées dans un accident ferroviaire sont les usagers de la route tués en franchissant un passage à niveau, les cheminots tués pendant des travaux ainsi que les usagers ferroviaires tués dans un accident ferroviaire. Champ : France métropolitaine.

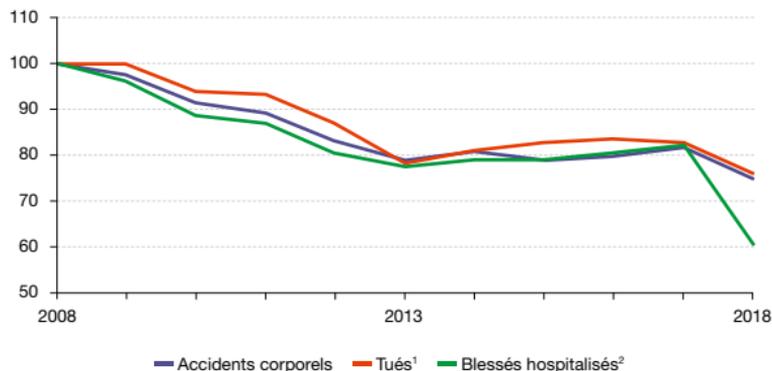
Sources : ONISR ; SNCF Réseau ; BEA ; DGITM/DAM

Avec 92 accidents survenus en 2018, le nombre d'accidents corporels aériens est en hausse par rapport à 2017. À l'inverse, le nombre d'accidents ferroviaires atteint son plus bas niveau depuis dix ans avec 119 accidents survenus sur le réseau ferré en 2018.

En 2018, le nombre d'accidents maritimes (opérations de sauvetage) croît de 15,0 %. Il s'accompagne d'une hausse du nombre de blessés (+ 27,0 % par rapport à 2017), qui atteint son plus haut niveau depuis dix ans, et d'une diminution du nombre de morts ou disparus (- 5,2 % par rapport à 2017). Au cours des dix dernières années, les accidents maritimes ont augmenté de 3,9 % par an en moyenne.

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Indice base 100 en 2008



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. Les pratiques d'enregistrement par les forces de l'ordre des blessés hospitalisés ont évolué en 2018.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, CCTN 2019

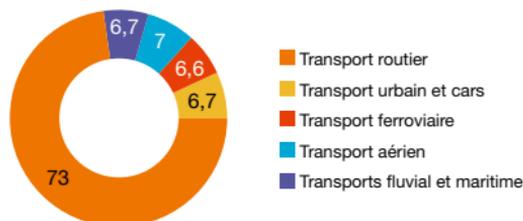
En 2018, le bilan de l'accidentalité en France métropolitaine s'établit à 55 766 accidents corporels impliquant 3 248 victimes décédées et 21 238 victimes blessées hospitalisées. Le nombre d'accidents corporels, de morts et de blessés hospitalisés diminue en 2018 par rapport à 2017, respectivement de 4,9 %, 5,8 % et 23,4 %.

Données clés

Dépense totale de transport en 2018 :
425 milliards d'euros, soit 18,1 % du PIB

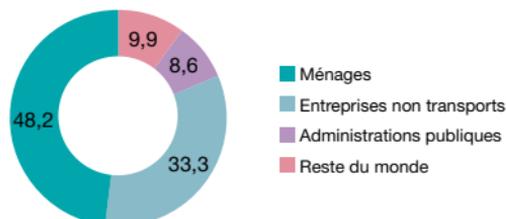
DÉPENSE TOTALE DE TRANSPORT PAR MODE EN 2018

En %



DÉPENSE COURANTE DE TRANSPORT EN 2018

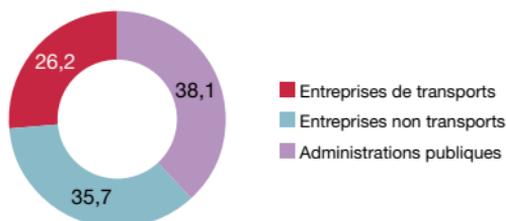
En %



Soit **87,0%** de la dépense totale de transport

DÉPENSE D'INVESTISSEMENT DE TRANSPORT EN 2018

En %



Soit **13,0%** de la dépense totale de transport

Source : SDES, CCTN 2019

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/les-comptes-des-transports-en-2018-56e-rapport-de-la-commission-des-comptes-des-transports-de-la?rubrique=&dossier=1383
Cerema	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement www.cerema.fr
Citepa	Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique www.citepa.org Rapport Secten (Secteurs économiques et énergie), format spécifique du rapport sur les inventaires nationaux officiels
Club des villes et territoires cyclables	www.villes-cyclables.org
Dares	Direction de l'animation, de la recherche et des études statistiques dares.travail-emploi.gouv.fr/dares-etudes-et-statistiques

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

RATP	Régie autonome des transports parisiens www.ratp.fr
RSVERO	Répertoire statistique des véhicules routiers www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-le-parc-des-vehicules-au-1er-janvier-2019
SDES	Service des données et études statistiques www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr
SNCF	Société nationale des chemins de fer français www.sncf.com
UTP	Union des transports publics et ferroviaires www.utp.fr
Vélo & Territoires	www.velo-territoires.org
VNF	Voies navigables de France www.vnf.fr

Glossaire

Transport

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

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

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

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

Secteur transports et entreposage

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

Le secteur transports et entreposage regroupe des entreprises qui ont la même activité principale (au regard de la nomenclature d'activité économique). L'activité du secteur n'est donc pas tout à fait homogène et

comprend des productions ou services secondaires qui relèveraient d'autres items de la nomenclature que celui du secteur transports et entreposage. Le secteur regroupe des entreprises classées selon leur activité principale. La branche transports et entreposage regroupe des unités de production homogènes, c'est-à-dire qui produisent un service de transport.

Compte propre – compte d'autrui

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

Transport en commun : individuel - collectif

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

Transport intérieur

En France, les statistiques du transport intérieur de voyageurs ou de marchandises comptabilisent la seule partie des transports internationaux réalisée sur le territoire français : par exemple, seuls les kilomètres parcourus sur le territoire français par les lignes ferroviaires internationales (comme Eurostar ou Thalys) ou la portion Paris-Valenciennes pour un transport d'échange en transport routier Paris-Berlin sont prises en compte.

Transport terrestre

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

Véhicules-kilomètres (veh-kilomètres)

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

Voyageurs-kilomètres (voy-kilomètres)

Le voyageur-kilomètre correspond au mouvement d'un voyageur sur un kilomètre.

Cette unité commune permet de comparer les différents modes de transport de voyageurs (à l'exception du transport maritime) et notamment de calculer les différentes parts modales. Dans l'aérien, le terme équivalent plus fréquemment utilisé est le passager kilomètre transporté (PKT).

Tonnes-kilomètres (t-kilomètres)

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

Équivalent vingt pieds (EVP)

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

Emploi intérimaire en équivalent emplois à temps plein (ETP) sur l'année est le rapport du nombre total de semaines de travail réalisées par les intérimaires au nombre total de semaines ouvrées d'une année. Par convention, ce nombre est fixé à 52 semaines. Cette convention de calcul conduit à sous-estimer légèrement l'ETP, dans la mesure où une partie des missions ne comptabilise pas les périodes de congés. On pourra parler de « volume de travail temporaire » pour désigner l'ETP.

Emploi non salarié

L'emploi non salarié se distingue de l'emploi salarié par l'absence de contrat de travail et de lien de subordination juridique permanente à l'égard d'un donneur d'ordres. Sont concernés, d'une part, les auto-entrepreneurs (AE) et, d'autre part, les non-salariés ou indépendants « classiques » (*i.e.* hors AE). Ces derniers sont pour l'essentiel des entrepreneurs individuels ou des gérants majoritaires de sociétés à responsabilité limitée.

Salaires moyen par tête (SMPT)

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

Gaz à effet de serre (GES)

Les sept GES identifiés par le Protocole de Kyoto et son amendement de Doha sont les suivants : dioxyde de carbone (CO_2), méthane (CH_4), protoxyde d'azote (N_2O), hexafluorure de soufre (SF_6), hydrocarbures (HFC), perfluorocarbures (PFC) et trifluorure d'azote (NF_3).

Polluants atmosphériques

Les principaux polluants émis par les transports sont l'oxyde d'azote (NO_x), le dioxyde de soufre (SO_2), les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), les métaux lourds cuivre (Cu) et plomb (Pb), les particules parmi lesquelles sont généralement distinguées les particules de diamètre inférieur à 10 μm (PM10), de diamètre inférieur à 2,5 μm (PM2,5), de diamètre inférieur à 1,0 μm (PM1,0), et le total des particules en suspension (TSP).

Sources

Les données présentées sont issues des sources les plus récentes disponibles à la date de rédaction de la publication. Les dernières données disponibles sont en majorité des données de l'année 2018. Néanmoins, les données européennes (source : Eurostat) ainsi que les données comptables des entreprises portent sur l'année 2017 ; certaines données sur l'emploi concernent l'année 2016.

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 2020
ISSN : 2555-7580 (imprimé)
2557-8138 (en ligne)

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



Cette publication rassemble les données récentes utiles à la connaissance des transports et de leurs effets : infrastructures, mesure de l'activité, emploi, etc.

L'année 2018 est marquée par un ralentissement du transport de marchandises et un léger recul du transport de voyageurs, en lien avec les grèves dans le transport ferroviaire au deuxième trimestre.

Près de trois quarts des dépenses du secteur du transport sont consacrées à la route, 7,0 % au transport aérien, 6,7 % aux transports collectifs, 6,6 % au transport ferroviaire, le reste aux transports fluvial et maritime. En 2018, les émissions de GES du transport diminuent de 1,6 % par rapport à 2017, du fait de l'amélioration énergétique des véhicules.

La longueur totale des réseaux routiers est en légère augmentation, tandis que celle du réseau ferroviaire exploité baisse. Le parc des métros et tramways est en croissance depuis dix ans en France, porté par l'expansion du réseau de tramways.



Chiffres clés du transport

Édition 2020



Commissariat général au développement durable

Service des données et études statistiques
Sous-direction des statistiques des transports
Tour Séquoia
92055 La Défense cedex
Courriel : diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

