

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER
EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT



Chiffres clés du transport

Édition 2017

FÉVRIER 2017

sommaire

Chiffres clés du transport

Édition 2017

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

Document édité par :
**Service de l'observation
et des statistiques (SOeS)**

contributeurs

CC

Carlo **Colussi**

carlo.colussi@
developpement-durable.gouv.fr

BD

Bruno **Druille**

bruno.druille@
developpement-durable.gouv.fr

VP

Véronique **Paquel**

veronique.paquel@
developpement-durable.gouv.fr

SP

Sébastien **Picard**

sebastien.picard@
developpement-durable.gouv.fr

avant-propos



ensemble du transport (hors poste et courrier) engendre une dépense totale de 360 milliards d'euros, soit 16,7 % du produit intérieur brut (PIB) ; les ménages y contribuent pour plus de la moitié.

Près de 76 % de la dépense de transport est consacrée à la route, 8 % au transport ferroviaire, 6 % aux transports collectifs (urbains et en car), 7 % au transport aérien, le reste aux transports fluvial et maritime. Plus de la moitié de la dépense de transport est réalisée en compte propre, essentiellement par les ménages.

Ce fascicule rassemble les données récentes utiles à la connaissance des transports et de leurs effets. L'essentiel des séries est issu de la publication téléchargeable « Mémento de statistiques des transports » paru en novembre 2016 et du rapport sur les comptes des transports en 2015, publié en août 2016.

— Sylvain Moreau

CHEF DU SERVICE DE L'OBSERVATION ET DES STATISTIQUES (SOeS)

partie 1

Moyens mis en œuvre : infrastructures et matériels de transport

— La France dispose d'infrastructures de transport abondantes : 1 100 milliers de km de routes, 30 milliers de km de lignes ferroviaires, 1,3 milliers de km de lignes de métro et tramways, 8,5 milliers de km de voies navigables, de nombreux ports maritimes, dont trois ont une échelle européenne, le deuxième aéroport européen. Le parc de véhicules routiers s'est accru de plus de 5 millions de véhicules depuis 2000. Bien que la part du diesel diminue dans les immatriculations de voitures neuves, plus de 62 % des voitures particulières roulent au diesel en 2015.



Infrastructures de transport

La France dispose d'infrastructures de transport particulièrement importantes.

Entre 1995 et 2015, la longueur des routes est passée de 962 000 km à 1 078 000 km en France métropolitaine (1 089 000 km y compris les DOM), soit une progression de 12 % en vingt ans.

La longueur totale des lignes ferroviaires exploitées a diminué de 9 % au total entre 1995 et 2015 malgré la mise en service de 850 km de ligne à grande vitesse (et de 106 km supplémentaires en 2016).

Dans les transports collectifs urbains, les créations de lignes de tramways expliquent l'essentiel du développement actuel : les lignes de tramways franciliennes sont passées de 9 km en 1995 à 96 en 2015, les lignes de métros et tramways de province de 181 km en 1995 à 745 km en 2015.

ÉVOLUTION DES RÉSEAUX

En km

	1995	2000	2005	2010	2015
Routes ¹	962 407	989 096	991 165	1 050 117	1 088 747
Voies ferrées exploitées par la SNCF	31 940	31 397	30 871	30 335	28 987
dont trains d'Île-de-France	nd	nd	nd	920	850
Métro, RER, tramways	nd	nd	1 182	1 444	1 658
Métro, RER et tramways Île-de-France ²	nd	nd	829	855	913
Métro et tramways de province ³	181	269	353	589	745
Véloroutes et voies vertes	nd	nd	nd	nd	11 500

¹ Yc DOM (yc Mayotte) en 2015 (hors DOM : 1 078 023 km).

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

³ Données 2013.

Sources : SOeS Mémento, d'après Stif ; Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, CGDD, Gart, UTP) ; SNCF ; Club des villes et territoires cyclables

Réseaux routiers

Le réseau routier français est composé :

- d'un réseau national structurant qui permet de relier entre eux les grands pôles urbains avec des autoroutes concédées et non concédées (moins de 1 % du réseau total) et des routes nationales (moins de 1 % 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 (35 % du réseau total) et des routes communales (environ 63 % du réseau total).

Depuis 1995, la longueur totale du réseau routier s'est accrue de 12 %, celle des autoroutes de 40 % et celle des voies communales de 20 %.

ÉVOLUTION DES RÉSEAUX ROUTIERS¹

En km

	1995	2000	2005	2010	2015
Autoroutes	8 275	9 766	10 800	11 392	11 599
Nationales	28 097	26 126	10 336	9 754	9 633
Départementales	357 813	359 055	359 699	377 769	379 725
Communales	568 222	594 149	610 330	651 202	687 789
Ensemble des routes	962 407	989 096	991 165	1 050 117	1 088 747

¹ France métropolitaine jusqu'en 2010, y compris DOM en 2015.

Sources : SOeS ; Mémento des transports

Densités des réseaux routiers en Europe

La France dispose d'un réseau routier particulièrement long et sa densité (en kilomètres par habitant) est forte, en comparaison de celle des pays limitrophes ; cela est dû à la configuration géographique du pays, à l'histoire de son urbanisation et à son organisation territoriale.

Son réseau structurant (autoroutes et routes nationales) est relativement moins long et moins dense qu'en Allemagne mais davantage qu'au Royaume-Uni.

Données 2013

Pays	Ensemble du réseau		Réseau structurant	
	Longueur milliers de km	Densité km par million d'habitants	Longueur milliers de km	Densité km par million d'habitants
Allemagne	644	16 950	52	650
Espagne	151	3 240	30	640
France	1 072	16 830	21	330
Italie	247	4 070	27	440
Pays-Bas	129	7 659	3	198
Royaume-Uni	416	6 470	12	190

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

Données 2013 hors DOM pour la France.

Source : Eurostat

Réseaux ferroviaires exploités par la SNCF

Le réseau ferré en service, exploité par la SNCF, comprend 29 000 km de voies ferrées principales. En plus des voies en service, la SNCF exploite 22 milliers de km de voies ferrées. Depuis 1995, la longueur du réseau exploité a diminué de 9 % au total, avec la suppression de lignes à une voie (- 24 %) et la création de près de 900 km de lignes à grande vitesse (et de 106 km supplémentaires en 2016).

L'électrification du réseau s'est accélérée depuis 2004 : 43 % des lignes étaient électriques en 1995, plus de 55 % en 2015.

ÉVOLUTION DES RÉSEAUX FERROVIAIRES EXPLOITÉS PAR LA SNCF

En km

	1995	2000	2005	2010	2015
Longueur totale des lignes exploitées ¹	31 940	31 397	30 871	30 335	28 987
Lignes électrifiées	13 799	14 220	14 753	15 453	16 008
Lignes à voie unique	15 950	15 460	14 629	13 765	12 096
Lignes à grande vitesse (LGV)	1 180	1 290	1 570	1 890	2 036
Lignes empruntées par les TGV	5 807	6 533	7 656	11 302	10 980
Nombre de passages à niveau ²	18 270	17 345	16 900	-	15 459

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.

Sources : SOeS ; Mémento

Densités des réseaux ferroviaires en Europe

Le réseau ferroviaire français est le deuxième réseau d'Europe, en longueur. La densité du réseau ferroviaire français rapportée à la population est comparable à celle de l'Allemagne. Par rapport à la superficie, la densité du réseau français est identique à celle de ses voisins, hormis l'Allemagne et la Belgique (deux fois plus denses) et l'Espagne (deux fois moins dense).

RÉSEAUX FERROVIAIRES DE QUELQUES PAYS EUROPÉENS

Données 2013

	Longueur du réseau ferroviaire (milliers de km)	Densité km pour 1 000 habitants	Densité km pour 1 000 km ²
Allemagne	41,3	0,51	110
Belgique	3,6	0,32	120
Espagne	14,0	0,30	30
France	30,3	0,48	55
Italie	16,7	0,28	60
Pays-Bas	3,0	0,18	73
Royaume-Uni	15,8	0,25	65

Source : Eurostat

Réseaux de transport collectif urbain

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

	Nombre de lignes	Longueur des lignes (en km)	Nombre de lignes	Longueur des lignes (en km)
Île-de-France¹	2009		2013	
Train	8	920	8	850
RER	5	605	5	600
Métro	16	217	16	218
Tramway	4	42	7	83
Bus	1 449	24 661	1 505	33 047
Paris	64	597	65	709
Province	2005		2014	
Métro	10	114	11	134
Lyon	4	29	4	32
Marseille	2	19	2	22
Toulouse	1	12	2	27
Lille	2	45	2	45
Rennes	1	9	1	9
Tramway	23	239	61	674
Lyon	2	24	5	63
Montpellier	1	15	4	62
Strasbourg	4	24	6	60
Bordeaux	0	0	3	45
Nantes	3	38	3	42
Grenoble	2	20	5	40

¹ Les troncs communs ne sont comptabilisés qu'une seule fois. La longueur des lignes porte sur le seul périmètre francilien.

Sources : Stif ; DGITM/CGDD, Cerema, Gart, UTP

Réseaux navigables

La France dispose d'un réseau navigable (fleuves, rivières et canaux) de 8 500 km dont un peu moins de 57 % en 2015 sont utilisés, tant pour le transport de marchandises que pour le tourisme fluvial (68 % en 2000). Les voies navigables utilisées sont un peu moins longues qu'en Allemagne ou qu'aux Pays-Bas.

RÉSEAUX NAVIGABLES UTILISÉS DE QUELQUES PAYS EUROPÉENS

En km

Données 2013

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

Source : Eurostat

Utilisation des réseaux

Depuis 2005, la circulation routière a augmenté de 5 % au total. Elle s'accroît sur les réseaux autoroutiers et tend à se stabiliser sur les autres réseaux.

La circulation des trains de marchandises a fortement baissé (près de - 60 %), celle des trains de voyageurs a au total augmenté de 7 % portée par la circulation des trains en Île-de-France qui s'est accrue de près de 25 %.

La circulation des métros et bus a crû de plus de 15 % en Île-de-France tandis que celle des RER est restée quasi stable ; la circulation des tramways, quasi inexistante en 2005 a été multipliée par 4. Hors Île-de-France, la circulation des tramways a été multipliée par 4,5 et celle des métros a augmenté de plus de 70 %.

UTILISATION DES RÉSEAUX (CIRCULATION)

	2000	2005	2010	2015
Réseaux routiers (md de véhicules-km)	518	554	560	585
Autoroutes	139	157	168	179
Routes « nationales »	22	23	23	22
Autres routes	357	374	369	384
Réseau ferroviaire (million trains-km)				
voyageurs		370	392	397
marchandises		154	66	63
Réseau TCU¹				
Île-de-France				
Train (million trains-km)	26	23	28	28
RER (million trains-km)	40	42	43	43
Métro (million trains-km)	42	44	47	51
Tramways (million trains-km)		3	5	12
Bus (million voitures-km)	259	278	303	328
Régions hors Île-de-France	-	-	-	-
Tramway (million véhicules-km) ²	-	13	42	58

¹ TCU transport collectif urbain.

² Dernière année connue = 2014.

Sources : SOeS ; CCTN 2016, SNCF, Stif, Cerema

Matériel de transport

VÉHICULES ROUTIERS

Les immatriculations de véhicules routiers neufs sont en repli depuis 2010, malgré un léger redressement depuis 2014 pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (VUL).

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES ROUTIERS

En milliers

	2000	2005	2010	2015
Véhicules neufs (hors remorques légères)	2 673	2 613	2 710	2 373
Voitures particulières	2 134	2 068	2 210	1 886
Autocars et autobus ¹	5	5	6	7
Camions, camionnettes et véhicules spéciaux	442	446	430	395
Tracteurs routiers	30	29	18	25
Tracteurs agricoles	38	43	31	38
Remorques lourdes	3	3	2	2
Semi-remorques	21	19	12	19
Remorques légères ²	51	58	58	60
Véhicules d'occasion	5 925	6 290	nd	6 440
Voitures particulières	5 082	5 383	5 377	5 508
Autocars et autobus ¹	6	7	6	6
Camions, camionnettes et véhicules spéciaux	688	754	831	802
Tracteurs routiers	21	20	18	15
Tracteurs agricoles	98	95	nd	85
Remorques	4	4	4	4
Semi-remorques	25	27	26	21

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

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

Sources : SOeS ; Mémento 2016

PARC MOYEN DE VÉHICULES ROUTIERS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Le parc roulant moyen s'est accru de plus de 5 millions de véhicules depuis 2000 dont 1 million de VUL (+ 19 %). Le parc de poids lourds est quasi stable et celui de bus et cars, en proportion très faible, a augmenté de 15 %, autant que celui des voitures particulières qui a crû de plus de 4 millions de véhicules. En 2015, plus de 62 % des voitures roulent au diesel.

En milliers

	2000	2005	2010	2015
Voitures particulières	27 770	30 000	31 175	31 900
essence	18 150	16 031	13 364	12 032
diesel	9 621	13 969	17 812	19 868
Véhicules utilitaires légers	5 062	5 549	5 810	6 020
essence	1 302	1 001	631	312
diesel	3 761	4 548	5 179	5 707
Véhicules lourds	632	655	640	643
Poids lourds	551	570	551	550
Bus et cars	81	85	88	93
Total des véhicules	33 464	36 204	37 625	38 563

Sources : SOeS ; CCTN 2016

Matériel ferroviaire

Depuis 2007, le parc de matériel ferroviaire à moteur s'est accru de 26 %, celui des wagons remorqués pour les voyageurs de 31 %, mais le parc de wagons de marchandises a diminué de 8 %.

PARC DE MATÉRIEL FERROVIAIRE

En unités

	2007	2010	2015
Matériel moteur	6 947	7 922	8 734
Automotrices et autorails	2 453	2 939	3 442
Locomotives électriques	1 605	1 675	1 673
Locomotives diesel	1 381	1 738	1 896
Locotracteurs	1 067	1 073	1 120
TGV	426	470	528
Matériel remorqué voyageurs	13 134	14 420	17 156
Remorques de TGV	3 599	3 967	4 416
Matériel remorqué marchandises	88 211	89 101	80 915
wagons réseau national	29 204	29 212	24 994
wagons réseau international (RIV) ¹	59 007	59 889	55 921

¹ Réglementation internationale des wagons.

Source : SOeS d'après EPSF

Véhicules de transport collectif urbain

Le nombre en bus et cars immatriculés en France a augmenté de 14 % depuis 2000 : 99 000 en 2015 dont 4 600 bus RATP et 22 000 bus hors RATP. La part des bus et autocars de plus de 40 places est en augmentation régulière. Pratiquement tous les bus et autocars roulent au gazole.

PARC DE BUS ET AUTOCARS

En milliers	2000	2005	2010	2015
Parc de bus et cars	87,0	92,2	91,5	99,0
<i>part des véhicules offrant plus de 40 places</i>	55,7	61,4	65,2	71,1
<i>part des véhicules ne roulant pas au gazole</i>				3,8

Source : SOeS (RSVero depuis 2010)

Le nombre de rames de métro a augmenté entre 2005 et 2015 de 13 % à Paris et de 27 % dans les autres villes, où le nombre de rames de tramway a plus que doublé dans cette période.

PARC DES MÉTROS, RER ET TRAMWAYS⁽¹⁾

En unités	2000	2005	2010	2015
Île-de-France (RATP)¹				
Nombre de rames	n.d	1 099	1 136	1 242
Nombre de places-kilomètres offertes (PKO), en millions ²	42 800	46 500	50 300	52 400
Régions hors Île-de-France (dernière année connue = 2014)				
Nombre de rames	622	783	1 170	1 453
métros	281	311	374	395
tramways	341	472	796	1 058
Nombre de places-kilomètres offertes (PKO), en millions ³	8 142	11 626	17 630	19 761
métros	5 221	6 150	7 648	7 886
tramways	2 921	5 476	9 982	11 875

¹ Il s'agit uniquement du parc de la RATP : en sont exclues les parties des lignes A et B du RER gérées par SNCF Mobilités. ² Avec une hypothèse de 4 personnes debout au m². ³ Hors Île-de-France, la dernière année disponible est 2012 (et non 2014). Source : RATP, Enquête TCU (Cerema, Gart, UTP)

Parc des installations de remontées mécaniques

En unités

	2000	2005	2010	2015
Nombre total d'installations	3 954	3 856	3 685	3 365
Téléphériques	1 061	1 105	1 145	1 134
Téléskis	2 854	2 816	2 503	2 195
Autres installations	39	nd	37	36

Source : DGITM/STRMTG

Parc des matériels fluviaux

En unités

	2012	2015
Automoteurs	905	804
3000 tonnes et plus	15	16
1000-2999 tonnes	192	197
Jusqu'à 999 tonnes	698	591
Chalands et barges	416	363
3000 tonnes et plus	5	5
1000-2999 tonnes	163	152
Jusqu'à 999 tonnes	248	206

Source : VNF

partie 2

Transport de voyageurs

— En 2015, le transport intérieur de voyageurs (définition dans le glossaire) croît sensiblement (+ 2,1 %) à un rythme plus soutenu que sa moyenne annuelle depuis 2010 (+ 0,8 %). Cette hausse est essentiellement due à l'augmentation de la circulation routière, en lien avec les prix bas des carburants. Le transport intérieur de voyageurs est largement dominé par le transport individuel en véhicules particuliers (79,5 %) ; les transports ferrés (ferroviaires et métros) représentent 11,3 %, et les transports routiers collectifs 7,7 %. La part du transport aérien dans le transport intérieur reste marginale (1,5 %). Ces parts modales évoluent peu.



Transport de voyageurs

En 2015, 928 milliards de voyageurs-kilomètres ont été transportés sur le territoire français : 738 milliards en véhicule individuel, 105 milliards en transport ferré, le reste en bus et car ou en avion.

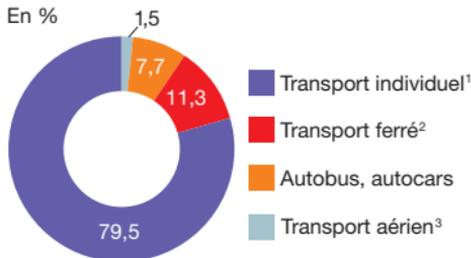
L'année 2015 est marquée par une reprise du transport individuel (*définition dans le glossaire*) qui s'accroît de 2,4 % par rapport à 2014, à un rythme nettement plus fort qu'en moyenne depuis 2010 (0,8 %).

Le poids du transport en véhicule particulier n'a pratiquement pas bougé depuis 1990 : il représente en 2015, 79,5 % du transport total de voyageurs.

Le transport collectif (*définitions dans le glossaire*) représente 20 % du transport de voyageurs, et croît plus rapidement que le transport individuel.

TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS PAR MODE EN 2015

En %



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

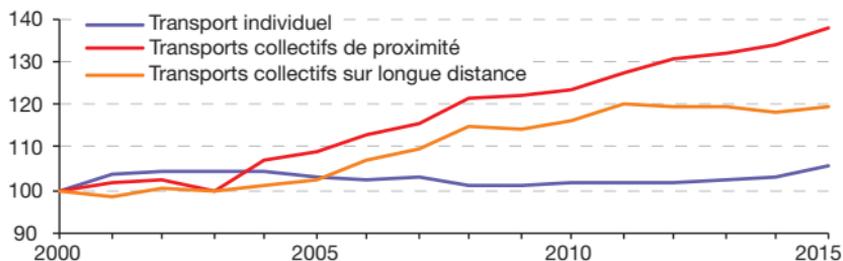
² Trains, métros, RER.

³ Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Sources : SOeS ; CCTN 2016

ÉVOLUTION DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS

Indices base 100 en 2000



Sources : SOeS ; CCTN 2016

TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR MODE

Depuis le début des années 2000, le transport en voiture particulière évolue faiblement ; il repart cependant à la hausse (+ 2,4 % en 2015) depuis 2014 avec la baisse du prix des carburants. Le transport par bus et car, qui était resté stable depuis 1990, progresse depuis 2012. Le transport ferré a crû jusqu'en 2011, porté sur les longues distances par la mise en service de nouvelles dessertes de lignes à grande vitesse et, dans les transports urbains, par le développement des tramways et des métros. Il tend cependant à se stabiliser.

Le transport aérien intérieur, après une forte croissance entre 1990 et 2000, a connu un repli jusqu'en 2010 du fait de la concurrence des trains à grande vitesse. Il s'est redynamisé ensuite, avec le développement des liaisons à bas prix ; en 2015, le transport intra métropole augmente de 1,0 %, le trafic international poursuit sa forte croissance.

En milliards de voyageurs-km

	2000	2005	2010	2015
Transport individuel¹	697,6	717,2	709,8	738,0
Transport collectif	152,0	159,0	180,0	189,9
Autobus, autocars	55,9	56,6	67,0	71,2
Transports ferrés ²	80,9	89,4	100,3	104,5
Transport aérien ³	15,1	12,9	12,7	14,3
Ensemble du transport intérieur de voyageurs	849,5	876,2	889,8	927,9

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

² Trains, métros, RER.

³ Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Sources : SOeS ; CCTN 2016

TRANSPORTS DE VOYAGEURS SELON LA DISTANCE

Jusqu'en 2011, le transport collectif de longue distance s'accroissait. Depuis, son niveau s'est stabilisé ou a baissé.

Avec le développement de l'offre, notamment en milieu urbain, le transport collectif de proximité augmente toujours.

En milliards de voyageurs-km

	2000	2005	2010	2015
Transport individuel	697,6	717,2	709,8	738,0
Transport collectif	152,0	159,0	180,0	189,9
Longue distance	105,8	108,6	123,1	126,2
Proximité	46,1	50,3	56,9	63,8
Transport total de voyageurs	849,5	876,2	889,8	927,9

Le transport de proximité comprend les TCU (yc RER et Transiliens), les TER, le transport scolaire, le transport de personnel.

Sources : SOeS ; CCTN 2016

TRANSPORT INDIVIDUEL DE VOYAGEURS

En milliards de voyageurs-km

	2000	2005	2010	2015
Véhicules particuliers	697,6	717,2	709,8	738,0
Voitures particulières françaises (VP)	635,0	643,3	634,1	655,9
Véhicules légers étrangers (VP et VUL ¹)	52,7	61,4	61,8	68,2
Deux-roues motorisés	9,8	12,6	13,9	13,9

¹ VUL : véhicule utilitaire léger.

Sources : SOeS ; CCTN 2016

TRANSPORT COLLECTIF DE VOYAGEURS DE PROXIMITÉ

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

Depuis 2000, le transport (mesuré en nombre de voyageurs-km transportés) a crû plus fortement en régions hors Île-de-France. Cependant depuis 2010, la croissance est plus rapide en Île-de-France.

En millions de voyageurs-km

	2000	2005	2010	2015
Île-de-France	23 376	25 936	28 247	32 594
Modes ferrés	19 550	21 743	23 599	26 724
RER et trains	13 539	14 879	16 113	19 004
Métro	6 011	6 864	7 486	7 721
Tramways	125	172	334	854
Bus	3 702	4 022	4 314	5 016
Régions hors Île-de-France	15 325	17 669	21 858	23 998
TER	8 535	10 204	12 890	13 603
Métro	1 379	1 714	2 321	2 520
Bus et tram	5 411	5 751	6 648	7 875
Transport scolaire et de personnel	6 014	6 743	6 795	7 191
Ensemble du transport collectif de proximité	44 715	50 349	56 900	63 783

Sources : SOeS ; CCTN 2016

TRANSPORT COLLECTIF DE VOYAGEURS DE LONGUE DISTANCE

Le transport collectif de longue distance a crû régulièrement entre 2003 et 2011. Il se stabilise voire décroît depuis.

En millions de voyageurs-km

	2000	2005	2010	2015
Transports aériens¹	15 128	12 897	12 718	14 280
Transports ferrés	51 461	55 769	61 491	61 628
<i>Trains à grande vitesse (TAGV)²</i>	34 457	42 518	52 783	54 051
<i>Trains interurbains³</i>	17 004	13 251	8 708	7 576
Transports routiers : autobus et autocars	39 237	39 950	48 871	50 246
<i>Interurbains (hors Île-de-France)</i>	8 531	8 201	10 852	10 413
<i>Occasionnel⁴</i>	30 706	31 749	38 019	39 833
Ensemble du transport collectif de longue distance	105 826	108 616	123 080	126 154

¹ Vols intérieurs à la métropole uniquement.

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

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

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

Le transport en « autocars Macron » n'a commencé qu'à l'été 2015 et n'est pas pris en compte dans ce tableau.

Sources : SOeS ; CCTN 2016

Transport maritime de voyageurs

31,9 millions de passagers ont fréquenté les ports maritimes français en 2015 : 17,3 millions en Manche et Mer du Nord, 12,7 millions en Méditerranée et 1,9 million en outre-mer (moins de 200 000 en Atlantique) ; 6,6 millions de passagers étaient en croisière. Depuis 2010 et malgré un ralentissement en 2012, le trafic maritime dans la Manche et en Mer du Nord est dynamique alors que celui à destination de la Corse recule. L'augmentation du trafic est pour la moitié due à celle de l'outremer, qui profite du développement des croisières.

PASSAGERS DANS LES PORTS FRANÇAIS

En milliers de voyageurs embarqués et débarqués

	2010	2012	2015
Métropole	28 263	27 396	29 992
Calais	10 236	9 345	9 790
Dunkerque	2 533	2 499	3 198
Marseille	2 485	3 021	3 500
Bastia	2 532	2 179	2 117
Autres ports	10 476	10 352	11 579
Outre-mer	1 098	1 272	1 963
France entière	29 361	28 668	31 863

Sources : SOeS ; CCTN 2016

Transport aérien de voyageurs

Avec le développement des LGV, en métropole, le transport aérien intérieur a fortement chuté depuis 2000. Il a retrouvé maintenant un niveau comparable à celui de la fin des années quatre-vingt-dix. Le développement du trafic transversal, qui ne représente encore que 32 % du trafic intra-métropolitain (22 % en 2000), ne compense pas la quasi-stabilité du trafic radial (à destination ou au départ de Paris). Le transport aérien international s'accroît très rapidement (+ 76 %) depuis 2000, notamment à destination des autres pays de l'Union européenne et de l'Asie.

TRANSPORT AÉRIEN INTÉRIEUR

En milliers de voyageurs embarqués et débarqués

	2000	2005	2010	2015
Métropole	27 030	22 850	21 760	24 020
Radiales (Paris-province)	21 180	17 600	15 550	16 260
Transversales (province-province)	5 850	5 250	6 210	7 760
Outre-mer - métropole	3 750	3 320	3 500	3 830
Outre-mer - outre-mer	2 060	2 130	2 180	2 180
France entière	32 840	28 300	27 440	30 030

Source : DGAC

TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

En milliers de voyageurs embarqués et débarqués

	2000	2005	2010	2015
Métropole - International	66 955	81 984	95 369	117 618
Métropole - Europe	42 030	51 157	58 946	77 204
<i>dont Union européenne</i>	<i>36 840</i>	<i>45 520</i>	<i>51 760</i>	<i>67 590</i>
Métropole - Afrique	9 790	12 951	16 501	16 022
Métropole - Amérique	9 663	10 609	11 149	12 827
Métropole - Asie et Océanie	5 472	7 267	8 774	11 565
Outre-mer - International	1 910	1 880	2 100	2 300

Source : DGAC

partie 3

Transport de marchandises

— Avec 323 millions de t-km en 2015, le transport intérieur terrestre de marchandises (*définitions dans le glossaire*) est largement dominé par le transport routier. Les parts modales n'évoluent plus guère depuis 2010 : 87,1 % pour le transport routier, 10,6 % pour le transport ferroviaire et 2,3 % pour le transport fluvial. Depuis 2010, le transport terrestre (hors oléoducs) régresse de 1,0 % en moyenne annuelle, avec une baisse de 1,3 % pour le routier et pour le fluvial et une progression de 2,7 % du ferroviaire.

Le transport terrestre réalisé par les entreprises françaises (pavillon français) subit une baisse plus lourde (- 2,6 % en moyenne annuelle entre 2010 et 2015). Dans les ports français, les volumes de marchandises traités progressent depuis 2013 mais restent inférieurs à ceux de 2010.



Transport terrestre de marchandises

Le transport terrestre (*définitions dans le glossaire*) intérieur de marchandises hors oléoducs a crû régulièrement depuis les années 1980 jusqu'en 2007. Après la chute de 2008 et de 2009 et malgré une reprise jusqu'en 2011, il est sur une tendance à la baisse depuis 2008. Avec 323,1 milliards de tonnes kilomètres, il diminue en 2015 (- 1,8 %). Le transport terrestre de marchandises est essentiellement réalisé par la route. La part des modes non routiers a fortement chuté au cours des deux dernières décennies du fait de la forte réduction du transport ferroviaire ; hors oléoducs, elle est passée de 19 % des tonnes-km intérieures en 1995 et 2000 à 13 % en 2015.

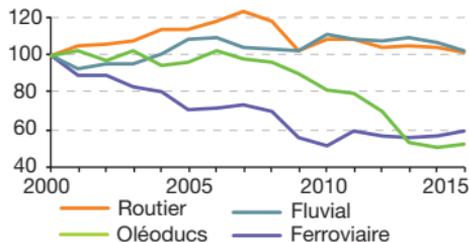
En milliards de tonnes-km

	2000	2005	2010	2015
Ferroviaire	57,7	40,7	30,0	34,2
Routier	277,4	315,0	301,2	281,4
Fluvial	7,3	7,9	8,0	7,5
Transport intérieur hors oléoducs	342,3	363,6	339,2	323,1
Oléoducs	21,7	20,9	17,6	11,5
Transport intérieur total	364,0	384,5	356,8	334,6

Sources : SOeS ; CCTN 2016

ÉVOLUTION DES TRANSPORTS INTÉRIEURS TERRESTRES DE MARCHANDISES

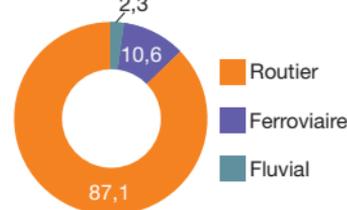
Indices base 100 en 2000



Sources : SOeS ; CCTN 2016

PARTS MODALES DU TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES (HORS OLÉODUCS) EN 2015

En %



Sources : SOeS ; CCTN 2016

Transport routier de marchandises

Le transport intérieur routier a crû régulièrement entre 1995 et 2007 et a connu une forte baisse en 2008 et 2009. En 2015, avec 281,4 milliards de t-km, le transport intérieur routier de marchandises diminue de 2,5 % par rapport à 2014. Le pavillon français (véhicules immatriculés en France) assure 61 % du transport de marchandises contre 73 % en 2000 et 78 % en 1995.

Le pavillon étranger transporte 109 mds t-km, dont 44,6 mds t-km en transit (*définitions dans le glossaire*).

Le transport national pour compte d'autrui (*définitions dans le glossaire*) par des véhicules de plus de 3,5 tonnes, qui représentait 70 % du transport sous pavillon français en 2008, poursuit sa tendance à la baisse et se situe à 63 % en 2015. Le transport pour compte propre reste en volume à un niveau comparable à celui qu'il avait avant la crise de 2008. Sur le territoire français, le transport international par les véhicules immatriculés en France a été divisé par 3 depuis 2000.

En milliards de tonnes-km

	2000	2005	2010	2015
Pavillon français	203,0	214,5	196,5	172,2
National (PTAC ¹ > 3,5 t)	163,0	177,4	164,4	141,2
<i>Compte propre</i>	28,6	30,2	29,9	32,1
<i>Compte d'autrui</i>	134,5	147,2	134,5	109,1
International (PTAC > 3,5 t)	21,2	15,7	10,1	7,6
VUL ² (PTAC <= 3,5 t)	18,8	21,3	22,0	23,4
Pavillon étranger	73,8	100,2	104,7	109,2
Transport routier intérieur	276,8	314,7	301,2	281,4

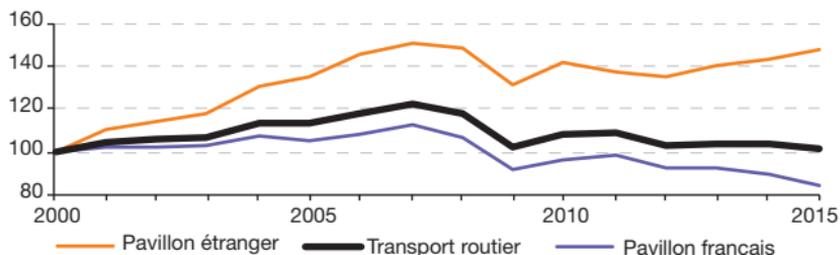
¹ Poids total autorisé en charge.

² Véhicules utilitaires légers.

Sources : SOeS ; CCTN 2016

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR ROUTIER DE MARCHANDISES

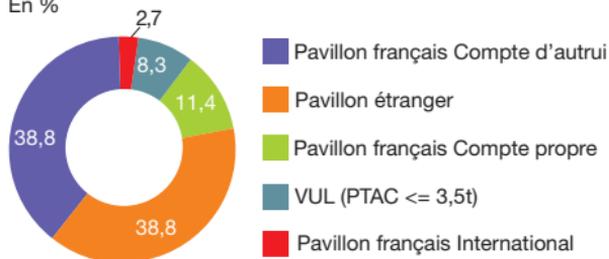
Indices base 100 en 2000



Sources : SOeS ; CCTN 2016

TRANSPORT ROUTIER INTÉRIEUR EN 2015

En %



Sources : SOeS ; CCTN 2016

Transport ferroviaire de marchandises

Le transport ferroviaire de marchandises se redresse depuis 2014 après un recul depuis le début des années 2000.

Le transport conventionnel (qui n'est réalisé ni en conteneurs, ni par des véhicules routiers embarqués sur des trains) représente 73 % du transport ferroviaire et est en croissance depuis 2010 (2,1 % en moyenne annuelle).

Le transport ferroviaire combiné de marchandises conteneurisées ou en caisses mobiles, qui représente l'essentiel du transport combiné, progresse de 5,7 % en moyenne annuelle depuis 2010 ; il représente 22 % du transport ferroviaire de marchandises. Le transport de semi-remorques, après une baisse continue entre 2008 et 2013, redémarre depuis 2014.

TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES PAR TYPE DE CONDITIONNEMENT

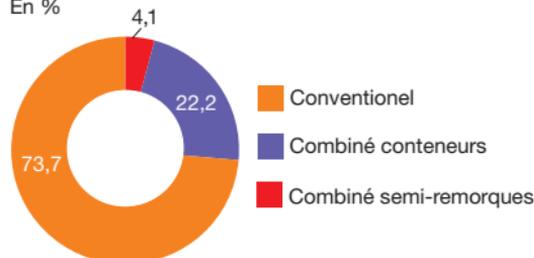
En milliards de tonnes-km

	2008	2010	2012	2015
Combiné	9,2	7,2	9,2	9,0
Combiné conteneurs	7,0	5,7	7,2	7,6
Combiné semi-remorques	2,2	1,4	0,9	1,4
Conventionnel	31,2	22,8	24,5	25,3
Ensemble du transport ferroviaire	40,4	30,0	33,7	34,3

Sources : SOeS ; CCTN 2016

TRANSPORT INTÉRIEUR FERROVIAIRE DE MARCHANDISES EN 2015

En %



Sources : SOeS ; CCTN 2016

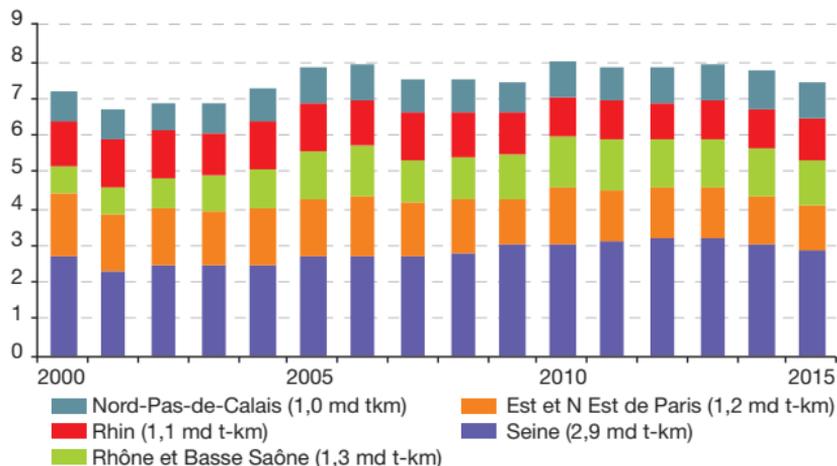
Transport fluvial de marchandises

Le transport fluvial de marchandises recule depuis 2014 du fait de la baisse de demande de combustibles minéraux et de matériaux de construction ; avec 7,5 milliards de t-km en 2015, il représente 2,3 % du transport intérieur terrestre de marchandises (hors oléoducs).

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

ÉVOLUTION DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-km



Source : SOeS d'après VNF

Transport aérien de marchandises

Le fret aérien demeure très faible : 2,2 millions de tonnes de marchandises sont traitées dans les aéroports français. Il concerne essentiellement le transport international de marchandises.

Il progresse fortement depuis 2010.

MARCHANDISES AU DÉPART ET À L'ARRIVÉE DES AÉROPORTS FRANÇAIS

En milliers de tonnes

	2000	2005	2010	2015
Intérieur	130	130	110	161
Métropole - métropole	70	70	60	87
Radiales	50	40	30	55
Transversales	20	30	30	33
Outre-mer ¹	60	60	50	73
International (métropole et outre-mer)	1 250	1 290	1 390	2 088
Trafic total	1 380	1 420	1 500	2 249

¹ Y compris intra outre-mer.

Note : les statistiques de fret aérien ont une faible fiabilité.

Source : DGAC

Transport maritime de marchandises

L'activité des ports français a crû régulièrement entre 1995 et 2008. Après une baisse de près de 10 % des marchandises traitées en 2009 et une nouvelle baisse de 5 % en 2012, le niveau d'activité est revenu à celui du début des années 2000 : 350 millions de tonnes de marchandises traitées en 2015 (338 millions en métropole). L'activité portuaire est concentrée dans les sept grands ports (Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes, Rouen, La Rochelle, Bordeaux) et à Calais, où entrent et sortent plus de 90 % des marchandises.

Le transport de conteneurs s'est fortement développé (+ 56 % depuis 2000), mais la part des conteneurs dans l'ensemble des marchandises entrées ou sorties reste encore très faible en France, 37 % au Havre et 14 % à Marseille, au regard de celles des principaux ports européens : en Mer du Nord, la part des conteneurs dépasse 60 %, sauf à Rotterdam (27 %) ; en Méditerranée, elle dépasse 40 % dans les ports les plus importants.

L'embarquement de véhicules se développe en particulier à Calais dont l'activité s'est accrue de 31 % depuis 2000.

Marseille, avec 82 millions de tonnes traitées en 2015, est le deuxième port méditerranéen, derrière Algésiras. Avec 68 millions de tonnes traitées, le Havre est le cinquième port du nord de l'Europe, loin derrière Rotterdam (466 millions de tonnes), Anvers (215 millions de tonnes) et Hambourg (154 millions de tonnes).

ACTIVITÉ DES PORTS FRANÇAIS (ENTRÉES ET SORTIES)

En millions de tonnes

	2000	2005	2010	2015
Ensemble des ports¹	340	365	355	350
Vracs liquides	170	178	157	137
<i>dont produits pétroliers</i>	<i>158</i>	<i>167</i>	<i>130</i>	<i>116</i>
Vracs solides	84	79	77	77
Marchandises diverses	87	108	121	135
<i>dont conteneurs</i>	<i>26</i>	<i>35</i>	<i>43</i>	<i>50</i>
<i>dont Ro/Ro (véhicules embarqués)</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>67</i>	<i>78</i>
Grands ports et Calais	310	nd	312	305
Autre ports métropolitains	30	nd	32	12
Ports d'outre-mer	11	nd	11	0

¹ Ports métropolitains avant 2010, ensembles des ports (yc DOM) en 2010 et 2015.

Source : DGITM/PTF4

Transport par oléoducs

Suite à la fermeture de raffineries, le transport par oléoducs a été pratiquement divisé par 2 depuis 2000.

En milliards de tonnes-km

	2000	2005	2010	2015
Oléoducs	21,7	20,9	17,6	11,4
Produits finis	6,7	6,9	7,2	7,4
Produits bruts	15,0	14,0	10,4	4,0

Source : DGEC

partie 4

Économie des transports

— La dépense totale de transport s'élève à 358 milliards d'euros en 2014, soit 16,7 % du PIB.

Les transports emploient (hors intérim) 1,3 million de salariés, 8,8 % des salariés des services principalement marchands, proportion quasi constante depuis 2000.

La consommation des ménages en service marchand de transport représente 2,4 % de leur consommation totale et croît en moyenne de 2,9 % par an depuis 2010 ;

leur dépense en transport individuel représente 11,4 % de leur consommation totale (+ 0,5 % par an depuis 2010).

La production de transport par des entreprises réalisant un service de transport (pour elles-mêmes ou pour autrui) est de 187 milliards d'euros en 2015, soit 8,8 % du PIB.

Les dépenses des administrations publiques s'élèvent à 29,5 milliards d'euros en 2015 pour le fonctionnement et à 14,2 milliards d'euros pour l'investissement.



Données macroéconomiques

Avec une production de 187,1 milliards d'euros en 2015, la branche transports (entreprises effectuant un service de transport pour le compte d'autrui ou pour leur propre compte, y compris les activités de poste et de courrier) représente 8,8 % du produit intérieur brut (PIB) français et progresse moins rapidement (+ 0,1 %) que l'ensemble de l'économie (+ 1,4 %)

Depuis 2010, le transport de voyageurs et les activités de service auxiliaires de transport (hors poste) s'accroissent et ont en 2015 un niveau supérieur à celui de 2010.

La production de transport de marchandises s'était effondrée en 2009 (- 16 %) avec la baisse de l'activité économique générale ; après une forte progression en 2010, elle se maintient à un niveau quasi stable depuis. La production des services de courrier est en recul continu depuis 2008 (- 2,8 % en moyenne par an).

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

En milliards d'euros courants

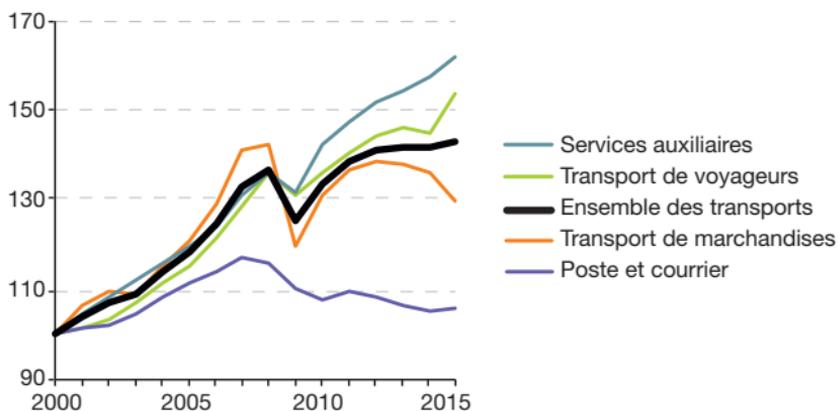
	2000	2005	2010	2015
Transport de voyageurs	33,6	38,6	45,4	51,3
Transport de marchandises	48,4	58,4	63,2	62,5
Services auxiliaires hors poste et courrier	38,0	45,2	53,7	61,1
Poste et courrier	11,6	12,9	12,5	12,2
Ensemble des transports	131,5	155,1	174,8	187,1
<i>Contribution au PIB (en %)</i>	8,9	8,8	8,7	8,6

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

Sources : SOeS ; CCTN 2016

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

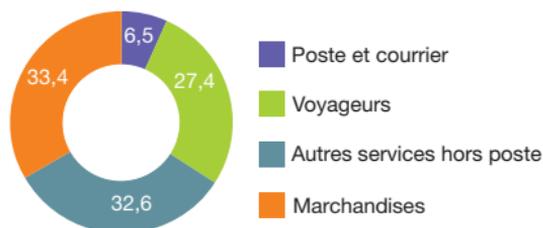
Indices base 100 en 2000



Source : Insee, Comptes nationaux

PRODUCTION DE TRANSPORT EN 2015

En %



Source : Insee, Comptes nationaux

Emploi salarié dans les transports

Au 31 décembre 2015, le secteur des transports et de l'entreposage emploie (hors intérim) 1,3 million de personnes, soit 8,7 % des salariés des secteurs principalement marchands : 35 % dans le transport de voyageurs, 27 % dans le transport de marchandises, 20 % dans les services auxiliaires et 19 % dans les activités de courrier. L'augmentation des effectifs dans les services d'entreposage et de manutention, dans le transport de marchandises (hors ferroviaire et aérien) et dans le transport routier de voyageurs a compensé les destructions d'emploi dans le ferroviaire et les activités postales.

SALARIÉS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Effectifs au 31 décembre, en milliers

	2000	2005	2010	2015
Transport principalement de voyageurs	455	455	459	469
Ferroviaire (yc fret)	191	179	169	164
Transport collectif urbain (TCU)	94	91	92	99
Routier (cars)	62	73	87	100
Aérien (yc fret)	73	76	72	62
Autre transport de voyageurs	35	36	40	43
<i>dont taxis</i>	15	16	20	23
Transport de marchandises (hors ferroviaire et aérien)	334	335	359	364
Routier et services de déménagement	327	325	346	351
Par conduites	4	4	4	5
Maritime	2	5	8	6
Fluvial	1	1	1	1
Autres services de transport	230	262	262	267
Entreposage et manutention	66	83	94	105
Organisation du transport de fret	109	117	102	97
Services auxiliaires	55	62	66	65
Activités de poste et de courrier	321	303	269	241
Transports et entreposage (hors intérim)	1 339	1 354	1 349	1 341
Intérim utilisé dans Transports et entreposage	44	50	57	70
Secteurs principalement marchands¹ (hors intérim)	14 977	15 323	15 408	15 362
Intérim	615	605	594	586

¹ Ensemble des secteurs marchands hors agriculture. Sources : SOeS ; CCTN 2016

Dépenses de transport des ménages

Avec 152,1 milliards d'euros en 2015, les dépenses de transport des ménages représentent 13,2 % de leurs dépenses de consommation, coefficient en baisse tendancielle depuis 2000.

Les dépenses liées aux véhicules individuels ont progressé au total de 27 % en euros courants depuis 2000 ; les achats de véhicules et les dépenses de carburants progressent respectivement de 5 % et 15 %. Les autres dépenses augmentent de 63 % et représentent 41 % des dépenses de transport individuel.

Les achats de services de transport ont augmenté de 82 % au total depuis 2000 et représentent 18 % des dépenses de transport des ménages.

DÉPENSES DE TRANSPORT DES MÉNAGES

En milliards d'euros courants

	2000	2005	2010	2015
Ensemble des dépenses de consommation des ménages	781,7	945,8	1 082,4	1 156,0
Dépenses liées aux véhicules individuels	98,2	113,1	122,7	124,3
Achats de véhicules	36,9	41,1	40,2	38,8
Utilisation de véhicules hors carburants	31,5	39,3	47,7	51,3
Carburants et lubrifiants	29,8	32,7	34,8	34,2
Achat de services de transports	15,2	19,4	24,1	27,7
Dépenses totales de transport	113,4	132,5	146,8	152,0
<i>Poids des dépenses de transport dans la consommation totale des ménages (%)</i>	<i>14,5</i>	<i>14,0</i>	<i>13,6</i>	<i>13,2</i>

Sources : SOeS ; CCTN 2016 d'après Insee, Comptes nationaux

Financement public des transports

En 2015, le financement du transport par les administrations publiques est de 43,7 milliards d'euros au total (après élimination des doubles comptes). Les dépenses de fonctionnement, difficiles à contracter, ont progressé en valeur de près de 13 % depuis 2008 tandis que les dépenses d'investissement ont diminué de près de 23 % ; ces dernières représentent 32 % des dépenses des administrations publiques en transport (plus de 41 % en 2008).

DÉPENSES EN TRANSPORT DES ADMINISTRATIONS CENTRALES ET LOCALES

En milliards d'euros courants

	2008	2010	2015
Dépenses de fonctionnement	26,1	29,6	29,5
Dépenses d'investissement	18,4	15,3	14,2
Total des dépenses des administrations	44,4	45,0	43,7

Sources : SOeS ; CCTN 2016 d'après DGFIP

Données économiques et comptables des entreprises de transport

Avec 212 milliards de production en 2014, les entreprises de transport réalisent 7,8 % de la production de l'ensemble des entreprises françaises (hors agriculture).

L'excédent brut d'exploitation représente 8,6 % de leur production. 47 % des entreprises de transport assurent du transport de voyageurs. Elles emploient 34 % des salariés du secteur (les non salariés sont nombreux dans le transport de voyageurs : taxis et voitures de transport avec chauffeur - VTC), et réalisent 34 % de la valeur ajoutée du secteur. Le transport de marchandises rassemble 41 % des entreprises du secteur, emploie 27 % des salariés et réalise 23 % de la valeur ajoutée du secteur. Les entreprises de services auxiliaires et de courrier sont relativement peu nombreuses (12 % des entreprises de transport), mais elles emploient 38 % des salariés et réalisent 43 % de la valeur ajoutée du secteur.

COMPTES DE L'ENSEMBLE DES ENTREPRISES DU SECTEUR TRANSPORT ENTREPOSAGE (définitions dans le glossaire)

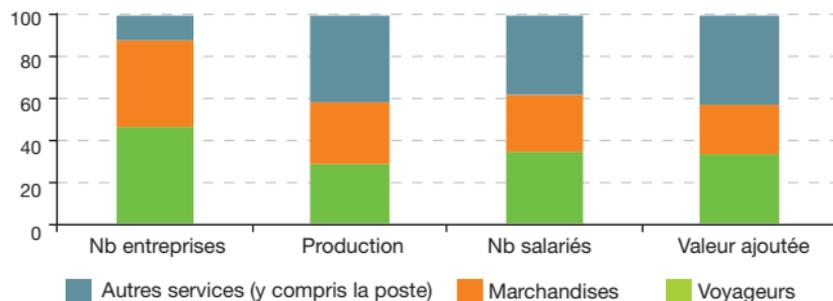
En milliards d'euros courants

	2009	2011	2014
Production	178,4	200,1	211,6
Consommations intermédiaires	105,5	121,1	129,3
Valeur ajoutée	72,9	78,9	82,3
Charges de personnel	57,0	59,1	60,3
Excédent brut d'exploitation	13,7	16,8	18,3
Capacité d'autofinancement	10,9	13,3	15,0
Bénéfice ou perte	1,9	4,2	7,6
Investissement corporels bruts	20,9	23,1	21,8
<i>Investissement en matériel transport</i>	5,9	6,3	5,2

Sources : SOeS ; CCTN 2016

IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DES SECTEURS DU TRANSPORT EN 2014

En %



Sources : SOeS ; CCTN 2016

Comptes des entreprises de transport

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ET SERVICES DE DÉMÉNAGEMENT

Avec un chiffre d'affaires de 43,5 milliards d'euros en 2014, les entreprises du transport routier de marchandises et de déménagement représentent près de 40 % des entreprises de transport, emploient près de 22 % des salariés du transport et réalisent 21 % du chiffre d'affaires et 18 % de la valeur ajoutée brute (VAB). Depuis 2009, l'activité du TRM français a progressé de 11,1 % (en termes de chiffres d'affaires), sa valeur ajoutée de 8,5 %.

En milliards d'euros courants	2009	2011	2014
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	287,2	295,4	289,6
Chiffres d'affaires nets	39,1	44,3	43,5
Valeur ajoutée brute au coût des facteurs	13,6	14,5	14,8
Charges de personnel	12,5	13,3	13,1
Investissements corporels	1,4	1,7	1,5

Source : SOeS ; *Mémento des transports 2016*

TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

Les entreprises de transport routier interurbain (transport en car)

Les entreprises de transport routier interurbain de voyageurs réalisent un chiffre d'affaires de 6,9 milliards d'euros en 2014, en progression de 15 % depuis 2009 ; leur valeur ajoutée a augmenté de 15,6 % sur la même période.

En milliards d'euros courants	2009	2011	2014
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	63,5	66,8	68,9
Chiffres d'affaires nets	6,0	6,3	6,9
Valeur ajoutée brute au coût des facteurs	2,8	2,8	3,2
Charges de personnel	2,5	2,7	2,9
Investissements corporels	0,5	0,4	0,4

Source : SOeS ; *Mémento des transports 2016*

Ensemble des entreprises de transport collectif urbain

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

Leur chiffre d'affaires, en progression de 17 % depuis 2009, n'est qu'une faible partie réalisé par les produits du trafic : 45 % pour la RATP, 25 % dans les entreprises de TCU de province, le reste de leurs produits provient de concours de fonctionnement publics.

En milliards d'euros courants

	2009	2011	2014
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	87,9	88,6	96,7
Chiffres d'affaires nets	7,2	7,4	8,5
Valeur ajoutée brute au coût des facteurs	5,0	5,5	6,2
Charges de personnel	4,4	4,5	5,2
Investissements corporels	1,6	S	1,8

S : secret statistique.

Source : SOeS ; *Mémento des transports 2016*

Comptes de la RATP

En milliards d'euros courants

	2005	2010	2015
Effectif moyen annuel (milliers)	44,7	44,8	44,4
Chiffre d'affaires hors taxes	3,3	4,2	5,1
Recettes totales du trafic	2,9	nd	2,2
Concours de fonctionnement	nd	nd	2,2
Valeur ajoutée	2,7	3,5	4,0
Frais de personnel	2,0	2,4	2,6
Investissements	0,8	1,3	1,8

Source : SOeS ; *Mémento des transports 2016*

Les entreprises de taxis et VTC

Le nombre d'entreprises de taxis et VTC est en progression rapide (48 % depuis 2009) et leur chiffre d'affaires croît de 35 %. Il s'agit très souvent d'entreprises individuelles. Elles réalisent au total un chiffre d'affaires de 3 milliards d'euros en 2014, ce qui correspond à 1,4 % du chiffre d'affaires des entreprises de transport.

En milliards d'euros courants	2009	2011	2014
Nombre total d'entreprises (milliers)	30,3	39,2	44,8
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	13,4	13,6	15,5
Chiffres d'affaires nets	2,2	2,9	3,0
Valeur ajoutée brute au coût des facteurs	1,3	1,5	1,6
Charges de personnel	0,6	0,7	0,4
Investissements corporels	0,3	0,4	0,3

Sources : SOeS ; *Mémento des transports 2016*

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

En milliards d'euros courants	2005	2010	2015
Production	17,3	20,1	20,3
dont			
Produits du trafic voyageurs	8,0	8,4	8,2
Produits du trafic fret	0,0	1,2	0,9
Rémunération du gestionnaire d'infrastructure	2,7	2,9	1,7
Travaux pour RFF	1,0	1,5	1,1
Valeur ajoutée	10,1	10,7	9,8
Rémunérations	7,9	8,7	7,6
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1,5	1,1	1,4
Résultat net	1,2	0,5	- 2,1

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

Entreprises de transport fluvial et du transport maritime

En milliards d'euros courants

	2009	2011	2014
Transport fluvial			
Effectif salarié en équivalent temps plein (millier)	2,7	3,0	3,6
Charges de personnel	0,1	0,1	0,2
Chiffres d'affaires nets	0,7	0,8	0,7
Valeur ajoutée brute au coût des facteurs	0,2	0,2	0,2
Investissements corporels	0,1	0,1	0,1
Transport maritime			
Effectif salarié en équivalent temps plein (millier)	13,0	12,6	12,8
Charges de personnel	0,8	0,8	0,8
Chiffres d'affaires nets	9,9	12,7	14,2
Valeur ajoutée brute au coût des facteurs	1,6	0,5	1,1
Investissements corporels	2,0	1,5	1,2

Source : SOeS ; *Mémento des transports 2016*

Comptes des entreprises gestionnaires d'infrastructures

SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES CONCÉDÉES

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 9,3 milliards d'euros (donnée provisoire) et a progressé de 46,5 % depuis 2009. Il est constitué à 97 % des recettes des péages. Les investissements sont en baisse tendancielle depuis 2008 mais la dette s'alourdit.

En milliards d'euros courants

	2005	2010	2015
Chiffre d'affaires	6,3	8,0	9,3
Valeur ajoutée	5,7	6,6	8,2
Excédent brut d'exploitation	4,0	4,9	6,5
Charges financières	1,4	1,5	1,5
Capacité d'autofinancement	2,6	3,6	4,8
Investissements	1,7	3,6	1,3
Emprunts et dettes financières au 31/12	25,1	31,2	35,3

Sources : SOeS ; CCTN 2016

SNCF RÉSEAU (RFF AVANT 2015)

En milliards d'euros courants

	2005	2010	2015
Produits d'exploitation	4,9	6,9	9,2
dont redevances d'infrastructure	2,2	4,2	5,8
dont contribution de l'État aux charges d'infrastructures	1,0	0,9	0,1
Résultat net de l'exercice (EPIC)	- 0,1	1,4	0,9
Capacité d'autofinancement	0,1	2,1	2,0
Investissements	2,3	3,2	nd
Dettes à long terme nette au 31/12	25,5	29,7	40,6

Note : les comptes de 2015 sont composés du premier semestre sur le contour de RFF et du deuxième semestre sur le contour de SNCF Réseau. Ces deux périmètres ne sont pas identiques.

Sources : SOeS ; CCTN 2016

ENTREPRISES DES INFRASTRUCTURES FLUVIALES ET MARITIMES

En millions d'euros courants

	2009	2011	2015
Voies navigables de France			
Chiffre d'affaires HT	170	177	186
Valeur ajoutée	86	91	99
Frais de personnel	21	24	235
Résultat d'exploitation	69	72	93
Capacité d'autofinancement	58	57	87
Dépenses d'investissement	219	228	164
Endettement	3	2	1
Ports autonomes fluviaux (Paris et Strasbourg)			
Chiffre d'affaires HT	112	110	126
Dépenses d'investissement	46	40	57
Endettement	44	40	51
Effectif salarié en équivalent temps plein	410	423	413
Grands ports maritimes¹			
Chiffre d'affaires HT	643	570	688
Valeur ajoutée	454	387	472
Frais de personnel	332	297	365
Excédent brut d'exploitation	179	143	157
Capacité d'autofinancement	146	108	112
Dépenses d'investissement	213	228	340
Endettement	564	605	760

¹ Données 2014 qui concernent l'ensemble des grands ports, y compris ceux des DOM.

Source : DGITM/DST

COMPTES DES PRINCIPAUX AÉROPORTS

En milliards d'euros courants

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

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

partie 5

Quelques externalités du transport

— Pour leur traction, les transports consomment le tiers de l'énergie finale en France. Depuis 1990, les émissions de gaz à effet de serre (GES) (*définitions dans le glossaire*) ont diminué dans toutes les activités économiques sauf dans les transports où elles se sont accrues au total de 11 % ; les transports sont responsables de 29 % des GES (22 % en 1990)

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

Les accidents dus aux transports repartent à la hausse en 2015. En plus de l'accident de la Germanwings et de la rame d'essai du TGV Est, le nombre de tués sur les routes augmente pour la deuxième année consécutive.



Consommation d'énergie

La consommation d'énergie de traction des transports représente environ le tiers de la consommation énergétique finale française (hors production d'énergie). Elle a progressé entre 2000 et 2008 comme celle des autres secteurs d'activité. Depuis, elle diminue, mais moins rapidement que dans l'ensemble des autres secteurs du fait notamment des baisses de consommation de chauffage.

CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE FINALE

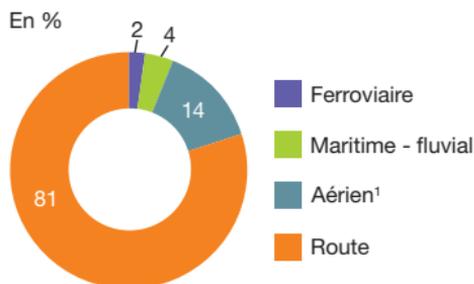
En millions de tep

	2000	2005	2010	2015
Transports	51,0	52,4	51,3	50,0
dont produits pétroliers routiers	40,5	41,8	41,0	40,0
produits pétroliers non routiers	10,0	9,7	9,4	9,0
Total des secteurs¹	157,9	160,6	155,5	149,2
dont produits pétroliers	73,3	72,7	65,5	60,8

¹ Hors consommation du secteur de l'énergie.

Sources : SOeS ; CCTN 2016

CONSOMMATION D'ÉNERGIE (FOSSILE ET ÉLECTRIQUE) PAR MODE EN 2015

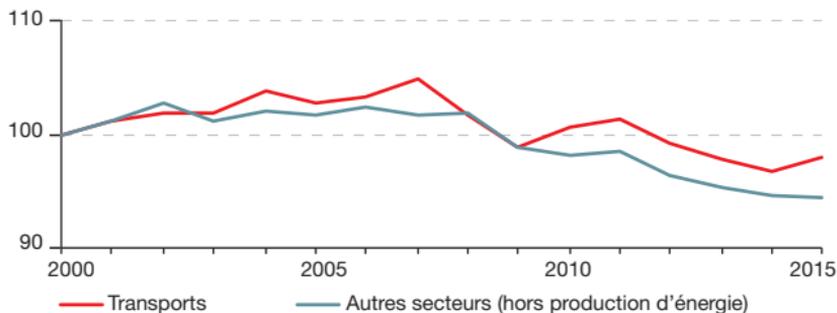


¹ Livraisons aux soutes maritimes et aéronefs, français et étrangers.

Sources : SOeS ; CCTN 2016

ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE

Indices base 100 en 2000



Sources : SOeS ; CCTN 2016

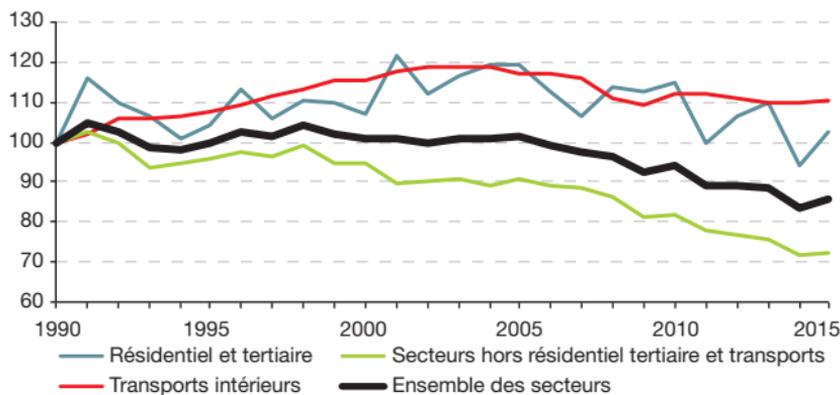
Émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble des transports

Le transport est le plus gros contributeur (28,9 %) des émissions de gaz à effet de serre (GES). Sa part s'est alourdie depuis 1990 (22 %) mais est stabilisée depuis 2010 ; les émissions repartent cependant légèrement à la hausse en 2015.

Entre 1990 et 2003, les émissions de GES des transports ont augmenté de 1,3 % en moyenne annuelle, elles ont baissé de 0,4 % en moyenne annuelle entre 2004 et 2014 et s'accroissent de 0,9 % en 2015.

ÉMISSIONS FRANÇAISES DE GES DEPUIS 1990

Indices base 100 en 1990



Sources : SOeS ; CCTN 2016 d'après Citepa - rapport Secten mai 2016

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DU TRANSPORT

En millions de tonnes équivalent CO₂

	1990	2005	2010	2015
Transports¹	119,3	139,8	133,4	131,8
Routier	112,2	132,9	127,0	125,5

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

Sources : SOeS ; CCTN 2016 d'après Citepa - rapport Secten mai 2016

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

En k-tonnes équivalent CO₂

	1990	2005	2010	2014
CO ₂ Transport	117 200	135 000	128 300	126 700
Total (hors UTCF ¹)	395 000	416 400	379 900	336 800
CH ₄ Transport	39	16	10	6
Total (hors UTCF)	2 708	2 511	2 413	2 294
N ₂ O Transport	3	5	4	5
Total (hors UTCF)	225	162	143	142
HFC ² Transport	0	2 902	3 461	3 441
Total (hors UTCF)	4 402	12 369	16 870	18 767

¹ Utilisation des terres, leurs changements et la forêt.

² HFC : Hydrofluorocarbure, données 1995 et non 1990.

Sources : SOeS ; CCTN 2016 d'après Citepa - rapport Secten mai 2016

Émissions de CO₂ de la route

Les émissions de CO₂, qui représentent près de 96 % des émissions de GES des transports, sont essentiellement dues aux émissions de la route. À partir de 2004, les émissions de la route diminuent un peu plus vite que celles de l'ensemble des transports, du fait du ralentissement de la croissance de la circulation routière et de la baisse des émissions conventionnelles des nouveaux véhicules. Cette baisse est aussi à relier à la croissance accélérée de la part des véhicules diesel (moins émetteurs de CO₂ au kilomètre que les véhicules essence) dans la circulation des voitures françaises. Les émissions de CO₂ des voitures particulières, responsables de 55,8 % des émissions de CO₂ des transports, baissent au total de 5,9 % entre 2005 et 2014 ; celles des véhicules lourds, responsables de 22,6 %, baissent de 18,3 %.

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

En millions de tonnes	1990	2005	2010	2014
Voitures particulières	66,1	71,0	68,5	69,5
Diesel	15,5	42,4	49,2	53,1
Essence	50,5	28,2	18,9	16,1
Véhicules utilitaires	18,5	22,9	23,7	25,1
Véhicules lourds	33,9	33,0	28,6	30,2
Deux roues	0,6	1,4	1,5	1,5
Total	119,1	128,3	122,2	126,3

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

Sources : SOeS ; CCTN 2016 d'après Citepa - rapport Secten mai 2016

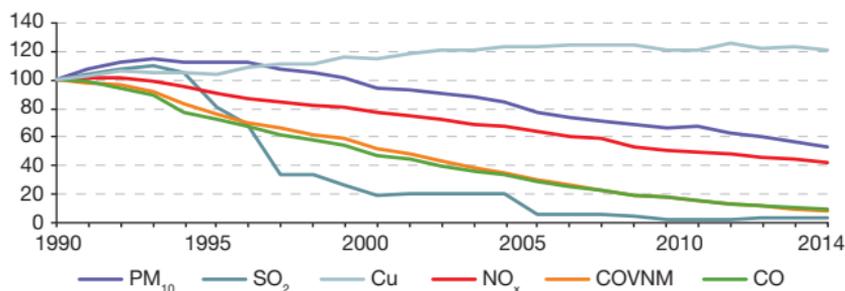
Émissions de polluants atmosphériques

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

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

ÉMISSIONS POLLUANTES DEPUIS 1990

Indices base 100 en 1990



Sources : SOeS ; CCTN 2016 d'après Citepa - rapport Secten mai 2016

En k tonnes

	1990	2005	2010	2014
SO ₂	158	9	3	4
No _x	1 031	823	644	551
COVNM	935	283	142	76
CO	7 882	1 710	946	567
PM ₁₀	81	62	54	42
Cu	0,157	0,194	0,193	0,190

Sources : SOeS ; CCTN 2016 d'après Citepa - rapport Secten mai 2016

Accidents dans les transports

Pour la deuxième année depuis 2001, et de façon consécutive après 2014, le nombre de tués sur les routes de France métropolitaine a cessé de diminuer : avec 3 461 tués, la mortalité augmente de 2,3 %, après une hausse de 3,5 % en 2014.

En dehors des événements exceptionnels survenus en 2015 (accidents de Germanwings et d'une rame d'essai du TGV-Est), les accidentalités aérienne et ferroviaire restent globalement stables depuis dix ans.

ACCIDENTS CORPORELS DES TRANSPORTS

En unités

	2005	2010	2015
Route			
Nombre d'accidents	84 525	67 288	56 603
Tués ¹	5 318	3 992	3 461
Blessés hospitalisés ²	39 811	30 393	26 595
Ferroviaire			
Nombre d'accidents	138	155	150
Tués	79	68	54
Blessés	42	46	41
Aérien			
Nombre d'accidents	68	91	94
Tués	60	79	216
Blessés	47	55	54
Maritime (yc plaisance)			
Nombre d'événements de mer ayant donné lieu à des opérations de sauvetage	5 011	6 642	8 668
Tués ou disparus	253	215	262
Blessés	576	674	739

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

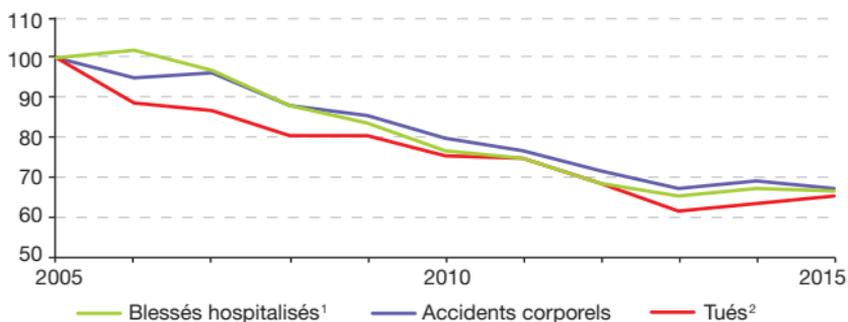
² Victimes non décédées dont l'état nécessite des soins médicaux et hospitalisées plus de 24 heures.

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

Sources : SOeS ; CCTN 2016

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Indices base 100 en 2005



¹ Victimes non décédées dont l'état nécessite des soins médicaux et hospitalisées plus de 24 heures.

² Victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

Sources : SOeS ; CCTN 2016

Données clés

La dépense totale de transport (hors activité de poste et courrier) s'élève à 358 milliards d'euros en 2014, soit 16,7 % du PIB.

Les investissements en représentent 13,4 %.

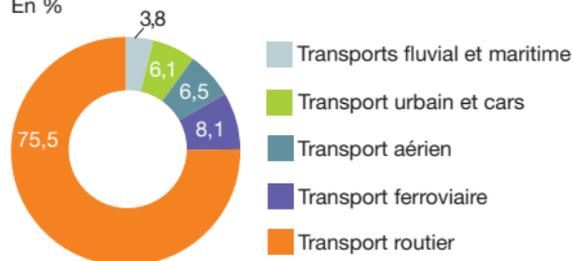
Elle est réalisée :

- par les ménages (54 % de la dépense courante de transport) ;
- par les entreprises hors entreprises de transport (36 %), qui achètent des services de transport aux entreprises de transport ou produisent pour elles-mêmes du transport (compte propre), et qui financent des investissements en matériel de transport (30 % des dépenses d'investissement en transport) ;
- par les administrations publiques qui aident les entreprises de transport dans leur fonctionnement (10 %) et financent les investissements de transport (40 % des dépenses d'investissement de transport) ;
- et par les entreprises de transport qui financent 30 % des investissements de transport.

Plus de 75 % de la dépense de transport est consacrée à la route.

DÉPENSE TOTALE DE TRANSPORT PAR MODE EN 2014

En %



Sources : SOeS ; CCTN 2016

Annexes

Sigles et liens utiles

Glossaire

Révision des séries sur le transport de voyageurs



Sigles et liens utiles

Acoss	Agence centrale des organismes de sécurité sociale www.acoss.urssaf.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
CCFA	Comité des constructeurs français d'automobiles www.ccfa.fr
CCTN	Commission des comptes des transports de la Nation http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-densemble/1924/874/ensemble-comptes-transports.html
Cerema	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement www.cerema.fr

Citepa	Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique www.citepa.org Rapport Secten (Secteurs économiques et énergie), format spécifique du rapport sur les inventaires nationaux officiels
Club des villes et territoires cyclables	www.villes-cyclables.org
DGAC	Direction générale de l'aviation civile www.developpement-durable.gouv.fr/-Secteur-Aerien,1633-.html
DGFIP	Direction générale des finances publiques www.economie.gouv.fr/dgfip
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer www.developpement-durable.gouv.fr/La-Direction-Generale-des,7237.html
DAM	Direction des affaires maritimes
DST	Direction des services de transport
EPSF	Établissement public de sécurité ferroviaire www.securite-ferroviaire.fr

Eurostat	http://ec.europa.eu/eurostat/fr/home
Gart	Groupement des autorités responsables de transport www.gart.org
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques www.insee.fr Ésane : élaboration des statistiques annuelles d'entreprises
Meem	Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer www.developpement-durable.gouv.fr
ONISR	Observatoire national interministériel de la sécurité routière www.securite-routiere.gouv.fr
Optile	Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France
RATP	Régie autonome des transports parisiens
SNCF	Société nationale des chemins de fer français www.sncf.com
SOeS	Service de l'observation et des statistiques www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Stif	Syndicat des transports d'Île-de-France www.omnil.fr
STRMTG	Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés
UTP	Union des transports publics et ferroviaires www.utp.fr
VNF	Voies navigables de France www.vnf.fr

Glossaire

Transport

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

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

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

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

Secteur transports et entreposage

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

Le secteur transport entreposage regroupe des entreprises qui ont la même activité principale (au regard de la nomenclature d'activité économique). L'activité du secteur n'est donc pas tout à fait homogène et comprend des productions ou services secondaires qui relèveraient d'autres items de la nomenclature que celui du secteur transport entreposage. Le secteur regroupe des entreprises classées selon leur activité principale.

D'autres secteurs d'activité réalisent du transport (par exemple des entreprises de commerce peuvent transporter elles-mêmes leurs marchandises – en compte propre). Cette activité de transport ne fait pas partie du secteur transport-entreposage, mais de la branche transport entreposage qui 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 production 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

Les transports intérieurs sont les transports ou la portion des transports réalisés sur le territoire d'un État donné (indépendamment de la nationalité des personnes et du véhicule, et de l'origine ou de la destination des personnes et du véhicule). Ainsi, en France, les transports intérieurs 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-Forbach pour un transport d'échange en transport routier Paris-Francfort sont prises en compte.

Transport terrestre

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

Transit

Il s'agit du transport réalisé en France par les véhicules lourds, essentiellement étrangers, qui traversent la France sans y effectuer de livraison.

Véhicule-kilomètre (veh-km)

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

Voyageur-kilomètre (voy-km)

Produit du nombre de voyages par la distance moyenne parcourue. C'est aussi égal au produit du nombre de voyageurs par la distance moyenne parcourue par voyageur. Cette unité commune permet de comparer les différents modes de transport de voyageurs (à l'exception du transport maritime) et notamment de calculer les différentes parts modales. Dans l'aérien, le terme équivalent plus fréquemment usité est le passager kilomètre transporté (PKT).

Tonne-kilomètre (t-km)

La t-km correspond au transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre.

Gaz à effet de serre (GES)

Les six GES du panier de Kyoto sont les suivants : dioxyde de carbone (CO_2), méthane (CH_4), protoxyde d'azote (N_2O), hexafluorure de soufre (SF_6), hydrocarbures (HFC) et perfluocarburants (PFC).

Polluants atmosphériques

Les principaux polluants des 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 de diamètre inférieur à 10 μm (PM_{10}), de diamètre inférieur à 2,5 μm ($\text{PM}_{2,5}$), de diamètre inférieur à 1,0 μm ($\text{PM}_{1,0}$), et total des particules en suspension (TSP).

Révision des séries sur le transport de voyageurs

Le nombre de passagers par véhicule particulier a été réestimé, ce qui modifie la série du transport en voitures particulières, calculée annuellement comme le produit de la circulation de ces véhicules et de leur taux d'occupation (ou nombre moyen d'occupants).

Le taux d'occupation des voitures particulières françaises était estimé à 1,83 passagers, taux constant depuis 1990. Ce taux a été revu à la baisse en tenant compte des résultats de l'enquête transports et communications (ETC) de 1994 où il a été estimé à 1,76 passagers, et de l'enquête nationale transports et déplacements (ENTD) de 2008, où il a été estimé à 1,60 passagers. Pour les années postérieures à 2008, l'évolution de ce taux a été calculée avec les résultats du recensement de la population et en 2014, il est estimé à 1,58 passagers. Le taux d'occupation des voitures étrangères a aussi été revu : il est constant entre 1990 et 1994 et vaut 2,50 ; il décroît linéairement entre 1994 et 2008 ; il est constant depuis 2008 et vaut 2,37.

Par ailleurs, une nouvelle série portant sur le transport en autocars étrangers a été intégrée ayant pour conséquence l'augmentation de la part modale du transport collectif.

Pour plus de détails, se reporter à l'Études & documents *Vingt-cinq années de transport intérieur de voyageurs* (n° 148, mai 2016), partie Méthodologie (pages 30 à 36).

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'oeuvre 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 : février 2017

ISSN : en cours

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

Directeur de la publication : Sylvain Moreau

Rédactrice en chef : Anne Bottin

Coordination éditoriale : Jennyfer Lavail

Maquettage et réalisation : Chromatiques, Paris



L'année 2015, avec 930 milliards de voyageurs-km et 335 milliards de t-km de marchandises, est marquée par un accroissement de la circulation routière : augmentation du transport individuel de voyageurs liée aux prix bas des carburants, mais baisse du transport routier de marchandises. Les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports, en baisse tendancielle depuis 2004, repartent légèrement à la hausse en 2015. La mortalité sur les routes, qui était en baisse depuis 2005, augmente pour la deuxième année consécutive.



Les longueurs des routes et des voies de chemin de fer sont quasi stables, celles des tramways sont en expansion dans les grandes villes. Depuis 2005, malgré un ralentissement des immatriculations depuis deux ans, le parc de véhicules routiers s'est accru de 6 % ; le parc des rames de métros et tramways de 13 % en Île-de-France contre 86 % dans les autres régions. Depuis 2007, le parc des wagons de voyageurs s'est accru de 30 % ; celui des wagons de marchandises a diminué de 8 %.

Chiffres clés du transport

Édition 2017



commissariat général au développement durable

Service de l'observation et des statistiques
Sous-direction de l'information environnementale
Tour Séquoia
92055 La Défense cedex
Mél. : diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr



Ministère
de l'Environnement,
de l'Énergie
et de la Mer