



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# Chiffres clés des transports

## Édition 2023

MARS 2023



STATISTIQUE  
PUBLIQUE

sommaire

# Chiffres clés des transports

## Édition 2023

- 5 - Données clés
- 9 - Économie des transports
- 19 - Transport intérieur de marchandises
- 31 - Transport intérieur de voyageurs
- 41 - Externalités du transport
- 57 - Entreprises françaises de transport
- 71 - Emploi dans les transports
- 77 - Infrastructures et matériels de transport
- 91 - 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.*

Publication disponible en HTML sur  
[www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr)



contributeurs



**Rédacteurs du SDES**  
Pierre Amoros, Charline Babet,  
Laurent Bouvry, Carlo Colussi,  
Serge Lambrey

## avant-propos



Dans un contexte de rebond économique amorcé à la fin du printemps avec la levée progressive des restrictions liées à la crise sanitaire, l'activité des transports redémarre en 2021. Avec 449,4 milliards d'euros, soit 18,0 % du PIB français, les dépenses totales de transport retrouvent en 2021 leur niveau d'avant-crise. Le transport intérieur de voyageurs repart à la hausse pour tous les modes de transport mais ne rattrape pas le niveau de 2019. Le transport de marchandises rebondit, en particulier pour le ferroviaire dont la part modale augmente pour la première fois depuis 2015. Avec la reprise de la circulation routière, les consommations de carburant repartent à la hausse, tout comme les recettes des administrations publiques qui y sont liées, ainsi que l'accidentalité routière et les émissions de gaz à effet de serre des transports.

Cette publication rassemble les données récentes utiles à la connaissance des transports : activité, dépenses, emploi, infrastructures, externalités, etc. Les données sont issues du *Bilan annuel des transports en 2021*, rapport publié en octobre 2022.

— Béatrice Sédillot

CHEFFE DU SERVICE DES DONNÉES ET ÉTUDES STATISTIQUES (SDES)

# Données clés



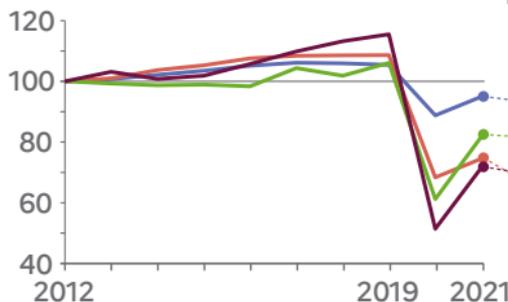


## Transport intérieur de voyageurs

**866,1 milliards**  
de voyageurs-kilomètres

Correspond au transport d'un voyageur sur 1 km

Indice base 100 en 2012



### Véhicules particuliers



84 %

### Transports ferrés



10 %

5 %



Autocars, autobus et tramways

1 %



Transport aérien

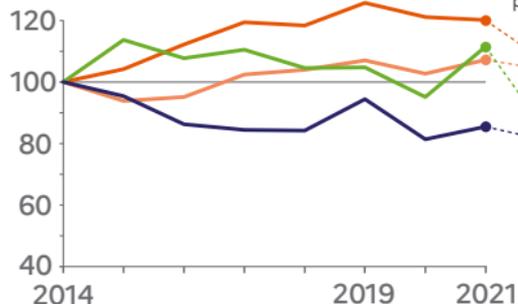


## Transport intérieur de marchandises

**334,5 milliards**  
de tonnes-kilomètres

Correspond au transport d'une tonne sur 1 km

Indice base 100 en 2014



### Poids lourds pavillon français



50 %

### Poids lourds pavillon étranger



37 %

11 %



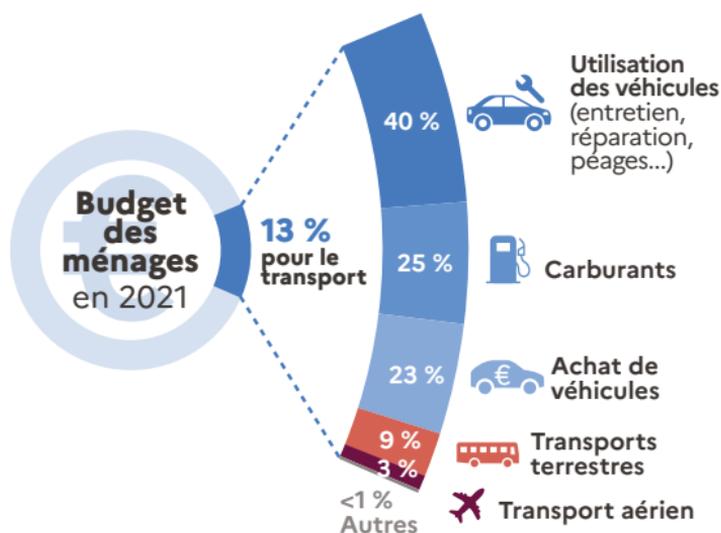
Ferroviaire

2 %



Fluvial

## € | Dépenses des ménages en transport | 161,8 milliards d'euros (hors assurance)



## € | Recettes et dépenses publiques liées au transport

49,8 milliards d'euros



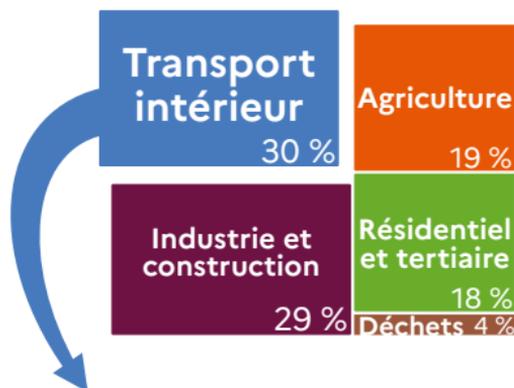
61 % Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques  
39 % Autres taxes

56,3 milliards d'euros



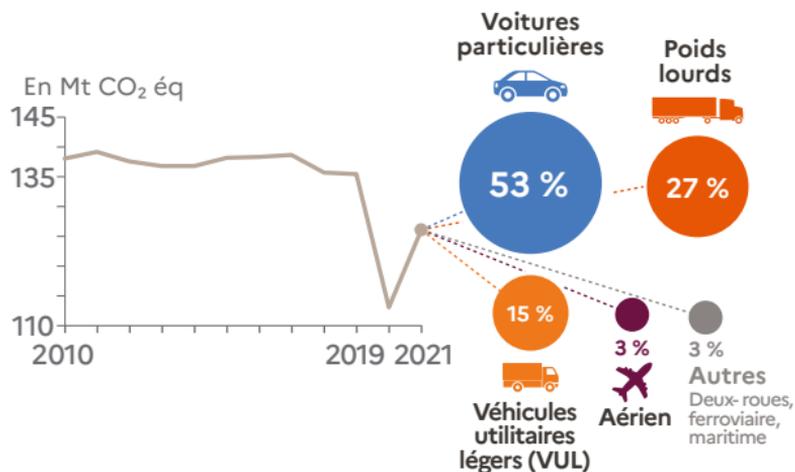
60 % Investissement  
40 % Fonctionnement

## Émissions de gaz à effet de serre (GES)



## Émissions de GES des transports intérieurs

**126 millions**  
de tonnes équivalent CO<sub>2</sub>



partie 1

# Économie des transports

— Durement touchée par la crise sanitaire en 2020, la production de la branche transports rebondit de 21,8 % en valeur en 2021. La dépense totale de transport augmente de 16,1 % en valeur par rapport à l'année précédente et retrouve son niveau d'avant la crise sanitaire.

Les dépenses des ménages en transport individuel, qui représentent 87 % des dépenses totales en transport des ménages, progressent de 14,8 %, tandis que les dépenses pour les déplacements en transport collectif, qui avaient considérablement diminué en 2020 (- 49,2 %), s'accroissent de 27,3 %. Les dépenses des administrations publiques s'élèvent à 56,3 milliards d'euros en 2021. Elles augmentent de 9,3 % par rapport à 2020.



# Compte satellite des transports

## ÉVOLUTION DES DÉPENSES DE TRANSPORT PAR SECTEUR INSTITUTIONNEL FINANCEUR (EN VALEUR)

En milliards d'euros courants

	2011	2016	2019	2020 (sd)	2021 (p)
<b>Dépense totale de transport (DTT)</b>	<b>381,4</b>	<b>382,4</b>	<b>448,4</b>	<b>387,2</b>	<b>449,4</b>
<b>Dépense courante de transport (DCT)</b>	<b>329,9</b>	<b>331,7</b>	<b>383,5</b>	<b>329,5</b>	<b>387,1</b>
Ménages	167,1	159,8	183,1	145,9	167,7
Entreprises (hors secteur des transports)	105,0	107,6	129,0	121,7	149,2
APU*	29,0	31,7	31,5	31,9	34,3
Reste du monde	28,7	32,6	39,9	30,0	35,9
<b>Dépense d'investissement de transport (DIT)</b>	<b>51,6</b>	<b>50,7</b>	<b>64,9</b>	<b>57,7</b>	<b>62,2</b>
Entreprises de transport	15,9	14,8	19,5	14,9	15,6
Entreprises (hors secteur des transports)	17,4	17,7	21,9	20,5	22,6
APU*	18,3	18,1	23,4	22,3	24,0

\* APU : administrations publiques.

(sd) = semi-définitif.

(p) = provisoire.

Source : SDES, *Compte satellite des transports*

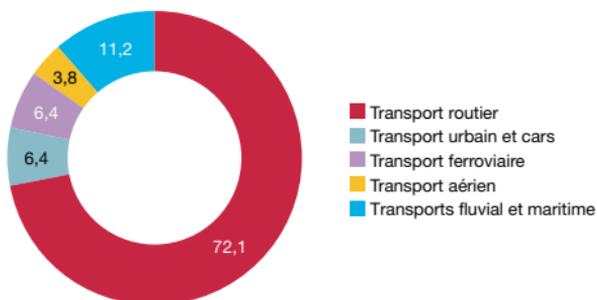
La dépense totale de transport s'élève à 449,4 milliards d'euros en 2021, en hausse de 16,1 % en valeur par rapport à l'année précédente, et retrouve ainsi son niveau d'avant la crise sanitaire.

La dépense courante totale de transport (DCT) représente 86,2 % de la dépense totale de transport (DTT), et la dépense d'investissement totale (DIT) 13,8 %.

La progression de la dépense de transport en valeur entre 2020 et 2021 est la plus importante pour les entreprises hors secteur des transports, que ce soit en dépense courante (+ 22,6 %) ou en dépense d'investissement (+ 10,2 %).

## DÉPENSE TOTALE DE TRANSPORT PAR MODE EN 2021

En %



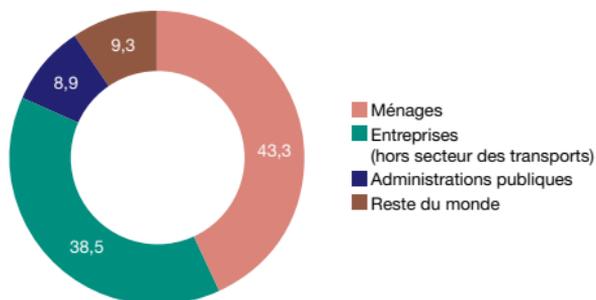
Source : SDES, Compte satellite des transports

Le transport routier est toujours largement dominant et représente à lui seul près des trois quarts de la dépense totale en transport (72,1 % en 2021, après 74,9 % en 2020 et 72,2 % en 2019). Depuis 2016, la part du transport fluvial et maritime ne cesse d'augmenter (11,2 % en 2021, après 8,1 % en 2020 et 5,4 % en 2016). La part du transport aérien a chuté avec la crise sanitaire (3,8 % en 2021 et 2020, après 7,0 % en 2019).

Quatre secteurs institutionnels financent la dépense courante de transport (les ménages, les entreprises hors secteur des transports, le reste du monde et les administrations publiques), tandis que la dépense d'investissement se répartit entre les entreprises hors secteur des transports, les entreprises de transport et les administrations publiques. Les ménages sont les plus gros contributeurs à la dépense courante de transport (43,3 %), tandis que les administrations publiques représentent le secteur le plus important de la dépense d'investissement de transport (38,6 %).

## DÉPENSE COURANTE DE TRANSPORT PAR SECTEUR INSTITUTIONNEL EN 2021

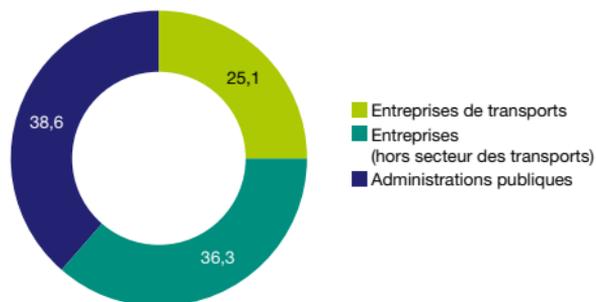
En %



Source : SDES, Compte satellite des transports

## DÉPENSE D'INVESTISSEMENT DE TRANSPORT PAR SECTEUR INSTITUTIONNEL EN 2021

En %



Source : SDES, Compte satellite des transports

# Dépenses de transport des ménages

## ÉVOLUTION DES DÉPENSES DE TRANSPORT DES MÉNAGES (EN VALEUR)

En milliards d'euros courants

	2001	2011	2019	2020 (sd)	2021 (p)
<b>Ensemble des dépenses de consommation des ménages</b>	<b>803,6</b>	<b>1 090,7</b>	<b>1 256,7</b>	<b>1 182,6</b>	<b>1 264,8</b>
Déplacements individuels (hors assurance)	100,8	129,1	146,7	123,0	141,2
Achat de véhicules	37,2	41,6	44,3	36,5	37,0
Utilisation de véhicules hors carburants	34,7	48,4	61,7	56,2	64,0
Carburants et lubrifiants	28,8	39,0	40,8	30,3	40,3
Assurance automobile	4,0	6,6	8,4	8,8	9,2
Déplacements en transport collectif	16,0	25,0	31,8	16,2	20,6
<b>Dépenses totales de transport (y.c. assurance)</b>	<b>120,7</b>	<b>160,7</b>	<b>187,0</b>	<b>148,0</b>	<b>171,0</b>
<i>Poids des dépenses de transport dans la consommation totale des ménages (%)</i>	<i>15,0</i>	<i>14,7</i>	<i>14,9</i>	<i>12,5</i>	<i>13,5</i>

(sd) = semi-définitif.

(p) = provisoire.

**Source** : Insee, Comptes nationaux - base 2014, calculs SDES

Avec 171,0 milliards d'euros en 2021, les dépenses de transport (y compris assurance) représentent 13,5 % des dépenses de consommation des ménages. Après une tendance générale à la hausse depuis 2001 puis une chute en 2020 du fait des restrictions de déplacements instaurées pour lutter contre la pandémie de Covid-19, les dépenses de consommation des ménages en transport repartent à la hausse en 2021 (+ 15,6 % par rapport à 2020). Néanmoins, avec le maintien de restrictions sur la première partie de l'année, le rebond n'est pas total, les dépenses des ménages en transport restant inférieures de 8,5 % à leur niveau d'avant-crise.

Les dépenses en transport individuel (hors assurance), qui représentent 87 % des dépenses totales en transport (hors assurance), augmentent de 14,8 % en 2021. Les dépenses pour les déplacements en transport collectif (achats de services de transports), qui avaient considérablement diminué en 2020 (- 49,2 %), progressent de 27,3 % en 2021.

# Production de transport

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

En milliards d'euros courants

	2001	2011	2019	2020 (sd)	2021 (p)
Transport de voyageurs	34,1	47,0	57,7	37,1	44,9
Transport de marchandises	51,2	65,7	79,2	77,1	99,5
Autres services de transport	39,7	55,7	74,8	66,4	77,0
Activités de poste et de courrier	11,8	12,7	12,4	12,4	13,7
<b>Ensemble des transports</b>	<b>136,8</b>	<b>181,1</b>	<b>224,2</b>	<b>193,0</b>	<b>235,1</b>

\* 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).

(sd) = semi-définitif.

(p) = provisoire.

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2014

Avec une production de 235,1 milliards d'euros en 2021, la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) contribue pour 9,5 % au produit intérieur brut (PIB) français. Durement touchée par la pandémie de Covid-19 en 2020, elle rebondit de 21,8 % en valeur en 2021 et dépasse le niveau de 2019 de près de 11 milliards d'euros.

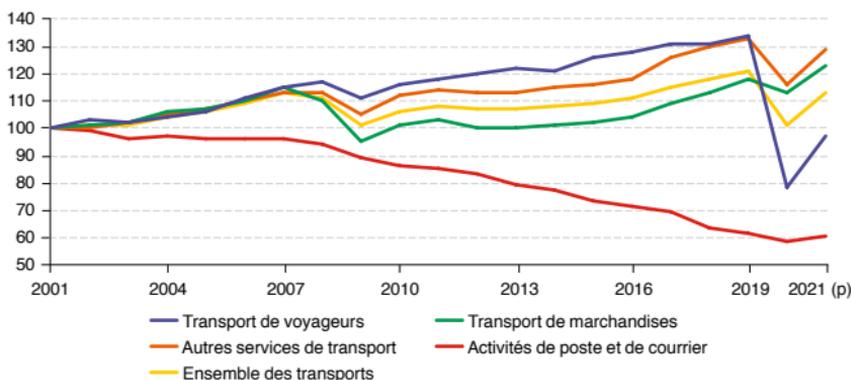
La production de transport de voyageurs augmente de 21,1 % en valeur et de 24,4 % en volume en 2021 mais reste bien en deçà du niveau d'avant-crise, en valeur comme en volume. Elle représente 19,1 % de la production de la branche en valeur en 2021, presque autant qu'en 2020 (19,2 %), mais bien moins qu'avant la crise sanitaire (25,8 % en 2019 et 26,0 % en 2011).

La production de transport de marchandises progresse, quant à elle, de 29,1 % en valeur et de 9,0 % en volume en 2021, et dépasse ainsi son niveau d'avant-crise. Elle augmente davantage en valeur que celle de transport de voyageurs sous l'effet combiné de l'augmentation du volume et des prix. Elle représente 42,3 % de la production de l'ensemble de la branche transports en valeur en 2021, contre 35,3 % en 2019 et 36,3 % en 2011.

La production des activités de poste et de courrier (5,8 % de la production de la branche en valeur) repart aussi à la hausse en 2021 (+ 10,8 % en valeur et + 4,5 % en volume).

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

En indice base 100 en 2001

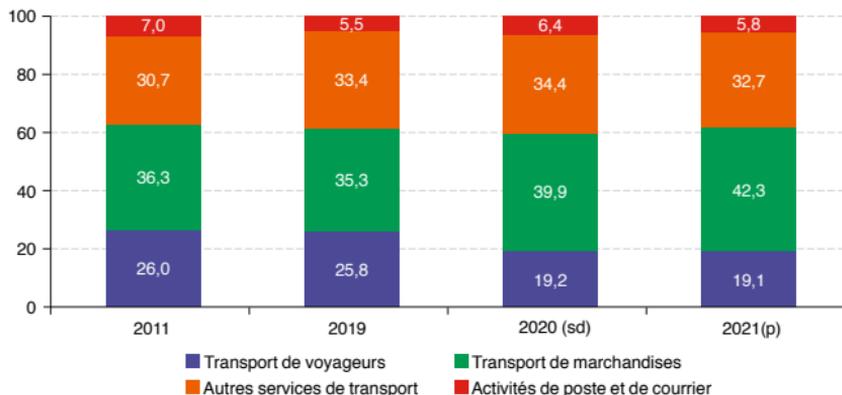


(p) = provisoire.

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2014

## PRODUCTION DE TRANSPORT PAR FONCTION (EN VALEUR)

En %



(sd) = semi-définitif.

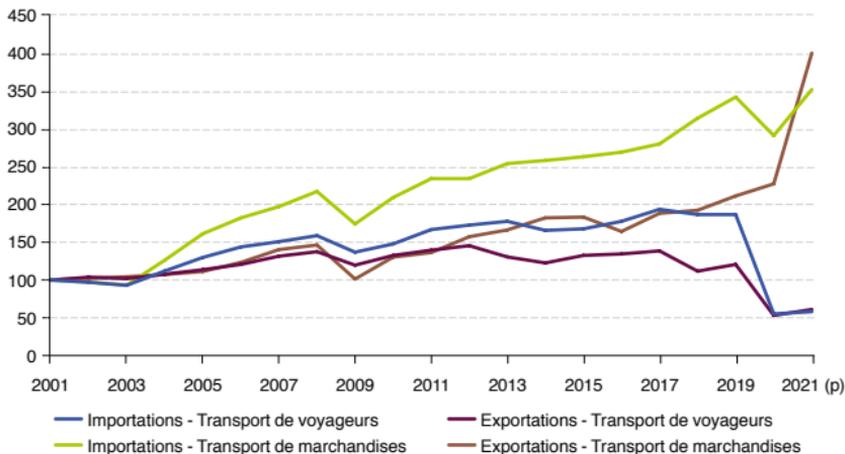
(p) = provisoire.

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2014

# Échanges extérieurs de transport

## ÉVOLUTION DES ÉCHANGES FAB-FAB\* DE SERVICES DE TRANSPORT

En indice base 100 en 2001



\* Le prix FAB est le prix d'un bien à la frontière du pays exportateur ou prix d'un service fourni à un non-résident. Il comprend la valeur des biens ou des services au prix de base, des services de transport et de distribution jusqu'à la frontière, les impôts moins les subventions.

(p) = provisoire.

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2014

En 2021, les échanges de services de transport de voyageurs repartent à la hausse, sans revenir aux niveaux d'avant la crise sanitaire. Les importations de services de transport s'élèvent à 45,9 milliards d'euros et les exportations à 49,5 milliards d'euros. Les échanges extérieurs de transport de voyageurs, principalement de transport aérien, sont encore durement impactés par les restrictions de déplacement mises en place et restent bien inférieurs aux niveaux d'avant-crise (- 69,0 % pour les importations et - 49,4 % pour les exportations par rapport à 2019).

Les exportations de transport de marchandises demeurent, quant à elles, très dynamiques en 2021 (+ 76,6 % par rapport à 2020), tirées à la hausse par les exportations en transports maritimes et fluviaux (+ 101,8 %).

# Dépenses et recettes publiques liées aux transports

## ÉVOLUTION DES DÉPENSES EN TRANSPORT DES ADMINISTRATIONS CENTRALES ET LOCALES

En milliards d'euros courants

	2011	2019	2020	2021	Part en 2021 (en %)
Dépenses de fonctionnement	28,7	33,6	33,1	33,5	59,5
Dépenses d'investissement	15,0	18,0	18,4	22,8	40,5
<b>Total des dépenses des administrations</b>	<b>43,6</b>	<b>51,6</b>	<b>51,5</b>	<b>56,3</b>	<b>100,0</b>

Source : DGFIP, calculs SDES

En 2021, le financement du transport par les administrations publiques centrales et locales est de 56,3 milliards d'euros (total consolidé, hors transferts entre APU et hors charges de retraite). Ces dépenses (en valeur) augmentent de 9,3 % par rapport à 2020 : la hausse est de 1,4 % pour les dépenses de fonctionnement et de 23,6 % pour les dépenses d'investissement.

## ÉVOLUTION DES PRINCIPALES RECETTES PUBLIQUES LIÉES AUX TRANSPORTS\*

En milliards d'euros courants

	2001	2011	2019	2020	2021
Route (hors TICPE)	4,5	6,4	6,7	6,1	6,8
Taxes sur les carburants	24,2	24,9	32,4	27,9	31,4
dont TICPE (TIPP avant 2010) <sup>1</sup>	23,0	23,9	31,4	27,0	30,2
Ferroviaire	nd	0,2	0,8	5,0	0,2
Voies navigables	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2
Aérien	1,3	3,0	3,8	1,4	1,6
Versement transport	4,0	6,5	9,3	9,2	9,7
<b>Total</b>	<b>nd</b>	<b>41,2</b>	<b>53,1</b>	<b>49,8</b>	<b>49,8</b>

\* Ce tableau ne retrace qu'une partie des recettes des administrations publiques liées au transport. Ne sont pas retracés les impôts et taxes liés à la production de transport (impôt sur les sociétés, taxe professionnelle, cotisations sociales, TVA...).

<sup>1</sup> Recettes nettes, y compris recettes de la taxe intérieure sur la consommation de gaz naturel.

À partir de 2010, la TIPP devient la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques). nd = non disponible.

Sources : calculs SDES, d'après Insee, Comptes nationaux - base 2014 ; Cerema ; DGAC ; Île-de-France Mobilités ; VNF ; DGFIP

En 2021, les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élèvent à 49,8 milliards d'euros. Elles se stabilisent en 2021 (+ 0,1 %), après s'être effondrées sous l'effet de la Covid-19 en 2020 (- 6,4 %).

La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) représente à elle seule 60,7 % des recettes des administrations publiques liées au transport. Avec 30,2 milliards d'euros en 2021 (+ 11,9 % par rapport à 2020), elle retrouve le niveau de 2019, après une forte baisse en 2020 liée à celle des consommations de carburants en raison des restrictions de déplacement.

partie 2

## Transport intérieur de marchandises

— L'année 2021 est marquée par la reprise du trafic de marchandises : le transport terrestre de marchandises (hors oléoducs) rebondit de 3,0 % après une baisse de 3,9 % en 2020 liée à la crise sanitaire. Il s'élève ainsi à 334,5 milliards de tonnes-kilomètres en 2021.

L'activité repart à la hausse pour tous les modes, en particulier celle du transport ferroviaire, qui rebondit de 14,3 %. Celle du transport routier par poids lourds, principal poste des transports terrestres, augmente de 1,8 % en 2021. L'activité du transport fluvial repart également à la hausse, de 4,0 % en 2021.

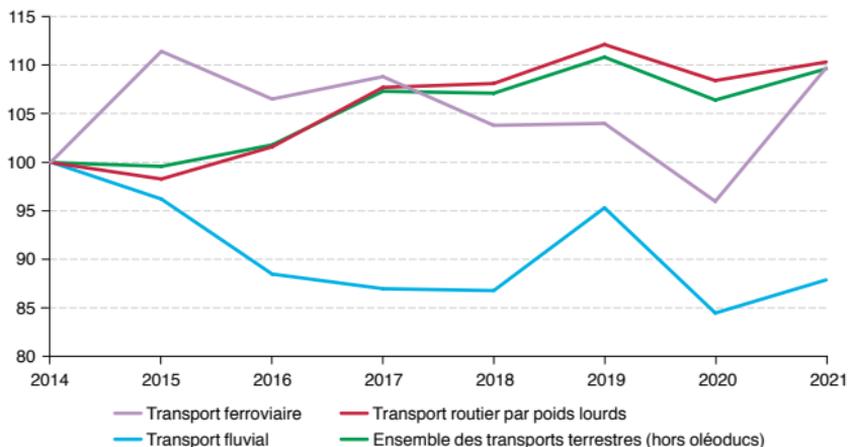
Pour la première année depuis 2015, la part modale du transport ferroviaire augmente (10,7 % du transport terrestre des marchandises en 2021, après 9,6 % en 2020 et 12,0 % en 2015), tandis que celle du transport routier diminue (87,3 % en 2021, après 88,4 % en 2020 et 85,6 % en 2015).



# Transport terrestre de marchandises

## ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR TERRESTRE DE MARCHANDISES

En indice base 100 en 2014

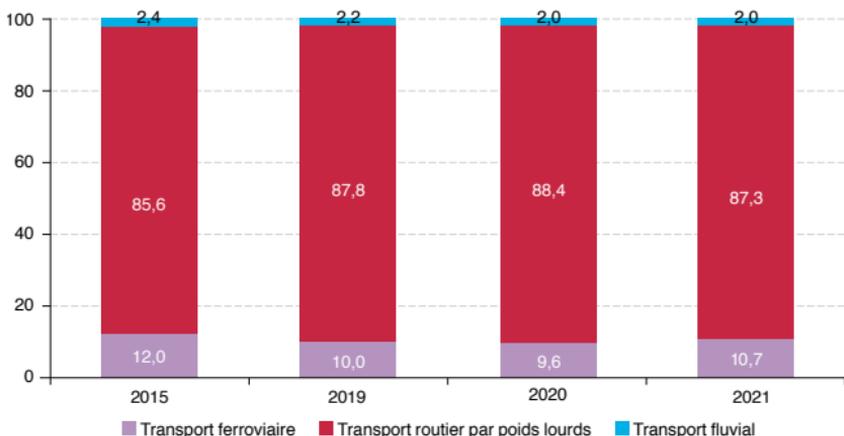


**Sources :** SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires ; SDES, enquête TRM ; Eurostat, TRM-EU ; VNF

L'année 2021 est marquée par la reprise du trafic de marchandises : le transport terrestre de marchandises (hors oléoducs) rebondit de 3,0 % après une baisse de 3,9 % en 2020 liée à la crise sanitaire. Il s'élève ainsi à 334,5 milliards de tonnes-kilomètres en 2021. L'activité repart à la hausse en 2021 pour tous les modes : transport ferroviaire (+ 14,3 %), transport routier par poids lourds (+ 1,8 %) et transport fluvial (+ 4,0 %).

## PARTS MODALES DU TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES (HORS OLÉODUCS)

En % des tonnes-kilomètres



Sources : SDES ; Eurostat ; VNF

Pour la première année depuis 2015, la part modale du transport routier par poids lourds diminue en 2021, mais reste largement dominante : elle représente 87,3 % du transport terrestre de marchandises hors oléoducs (après 88,4 % en 2020 et 85,6 % en 2015). Après avoir diminué continûment depuis 2015, la part modale du transport ferroviaire de fret augmente en 2021 (10,7 %, après 9,6 % en 2020 et 12,0 % en 2015). Celle du transport fluvial oscille autour de 2,0 %.

# Transport routier de marchandises

## ÉVOLUTION DU TRANSPORT ROUTIER INTÉRIEUR DE MARCHANDISES PAR POIDS LOURDS

En milliards de tonnes-kilomètres

	2015	2019	2020	2021
<b>Pavillon français<sup>1</sup></b>	<b>150,5</b>	<b>168,0</b>	<b>162,2</b>	<b>168,1</b>
National	142,4	161,4	155,8	161,4
<i>Compte propre</i>	20,8	21,0	20,4	20,5
<i>Compte d'autrui</i>	121,6	140,4	135,5	140,9
International et transit	8,0	6,5	6,4	6,7
<b>Pavillon étranger<sup>2</sup></b>	<b>109,7</b>	<b>128,8</b>	<b>124,8</b>	<b>123,9</b>
<b>Transport routier intérieur</b>	<b>260,2</b>	<b>296,8</b>	<b>287,0</b>	<b>292,0</b>

<sup>1</sup> Camions de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) et tracteurs routiers de 5 tonnes de poids total roulant autorisé (PTRA) ou plus.

<sup>2</sup> Hors Royaume-Uni en 2021.

**Sources** : SDES, enquête TRM ; Eurostat, TRM-EU

En 2021, le transport routier de marchandises par poids lourds sur le territoire de la France métropolitaine augmente de 1,8 %, après une baisse de 3,3 % en 2020 liée à la crise sanitaire. Il s'élève ainsi à 292 milliards de tonnes-kilomètres en 2021.

Le transport national du pavillon français retrouve son niveau d'avant-crise, avec une hausse de 3,6 % en 2021 après une baisse de 3,5 % en 2020. Ce rebond est principalement porté par les opérations de transport pour compte d'autrui (+ 4,0 % en 2021).

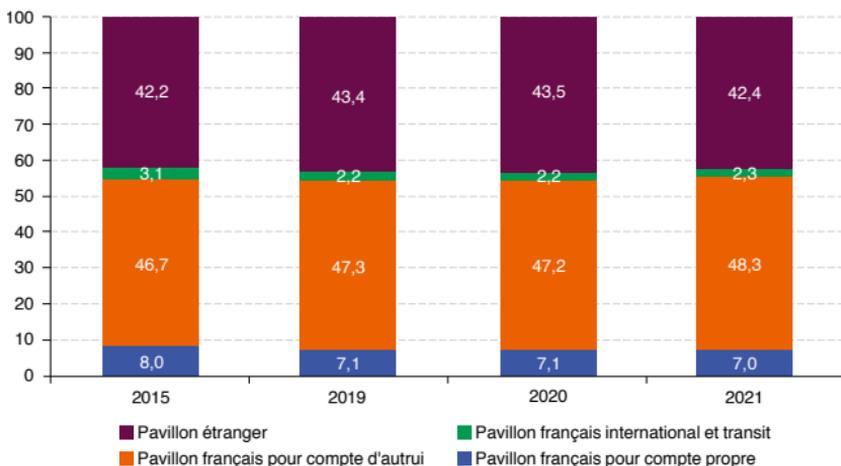
Une nouvelle méthodologie a été mise en place pour l'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (TRM) depuis le 1<sup>er</sup> trimestre 2020. Les données ont été recalculées à partir du 1<sup>er</sup> trimestre 2014 avec cette nouvelle méthodologie.

Le champ de l'enquête comprend les camions de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) et les tracteurs routiers de 5 tonnes de poids total roulant autorisé (PTRA) ou plus.

Pour plus d'informations, se référer à l'encadré méthodologique de la fiche E2 du *Bilan annuel des transports en 2021*.

## PART DES PAVILLONS FRANÇAIS ET ÉTRANGER

En %



Sources : SDES, enquête TRM ; Eurostat, TRM-EU

En 2021, 55,3 % du transport routier intérieur par poids lourds est effectué lors de trajets nationaux : 48,3 % est effectué pour compte d'autrui (140,9 milliards de tonnes-kilomètres) et 7,0 % pour compte propre (20,5 milliards de tonnes-kilomètres).

En 2021, 42,4 % du transport routier intérieur par poids lourds est effectué sous pavillon étranger. Cette part est en baisse d'environ 1 point par rapport à celle des deux années précédentes et revient au niveau de 2015.

L'activité internationale du pavillon français, pour la partie des trajets effectuée en France, contribue de façon bien plus limitée au transport routier intérieur, à hauteur d'environ 2,3 % en 2021.

# Transport ferroviaire de marchandises

## ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres

	2015	2019	2020	2021
National	21,5	20,4	18,8	21,8
International entrant	4,5	4,5	4,6	4,9
International sortant	5,8	5,4	4,9	5,6
Transit	4,6	3,5	3,0	3,5
<b>Total</b>	<b>36,3</b>	<b>33,9</b>	<b>31,3</b>	<b>35,8</b>

**Source** : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

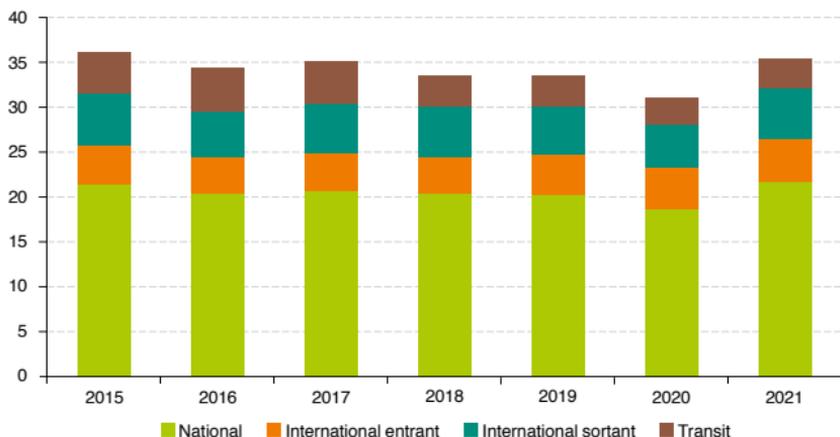
Le transport intérieur ferroviaire de marchandises représente 35,8 milliards de tonnes-kilomètres en 2021, en nette hausse par rapport à 2020 (+ 14,3 %), année marquée par la crise sanitaire et les confinements.

Avec 21,8 milliards de tonnes-kilomètres en 2021, le transport national rebondit fortement (+ 15,9 %), et sa part dans le trafic intérieur augmente légèrement (60,9 % en 2021, après 60,1 % en 2020 et 59,2 % en 2015).

Le transport international sortant et le transit, qui avaient été très affectés par la crise sanitaire, progressent fortement (respectivement + 13,8 % et + 17,6 %), tandis que le transport international entrant augmente plus modérément (+ 6,1 %).

## ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres



Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Entre 2015 et 2020, le transport ferroviaire de marchandises avait diminué de 2,9 % par an en moyenne. Cette baisse était plus marquée pour le transit (- 8,2 % par an en moyenne) et le transport international sortant (- 3,4 % par an en moyenne).

En 2021, l'activité du transport ferroviaire rebondit et se rapproche du niveau de 2015, notamment grâce au transport national et à celui de l'international entrant, dont les niveaux dépassent ceux de 2015.

# Transport fluvial de marchandises

## ÉVOLUTION DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres

	2015	2019	2020	2021
National	4,6	4,6	4,3	4,6
International	2,9	2,7	2,3	2,2
<i>dont entrant</i>	1,3	1,2	1,0	1,0
<i>dont sortant</i>	1,5	1,5	1,3	1,2
<b>Total</b>	<b>7,4</b>	<b>7,4</b>	<b>6,5</b>	<b>6,8</b>

Champ : hors transit, hors fluvio-maritime.

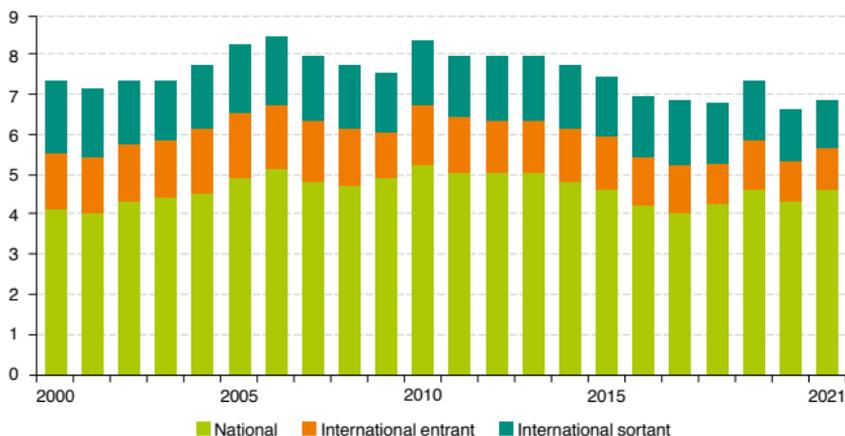
Source : VNF

Le transport fluvial de marchandises s'élève à 6,8 milliards de tonnes-kilomètres en 2021. Il augmente de 4,0 % en 2021 après la baisse de 11,4 % en 2020 liée à la crise sanitaire. Ce rebond est principalement porté par la reprise du transport national (+ 6,5 %).

À partir de 2017, la part du transport national augmente (67,2 % du transport fluvial en 2021, après 65,6 % en 2020 et 63,0 % en 2019).

## ÉVOLUTION DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres



Champ : hors transit, hors fluvio-maritime.

Source : VNF

Entre 2013 et 2018, le transport intérieur fluvial de marchandises n'a cessé de diminuer (- 3,3 % par an en moyenne). Puis, en 2019, l'activité a rebondi fortement (+ 9,8 % par rapport à 2018), avant de chuter en 2020 (- 11,4 % par rapport à 2019) dans le contexte de la crise sanitaire. En 2021, le transport intérieur fluvial repart à la hausse (+ 4,0 % par rapport à 2020).

# Transport maritime de marchandises

## ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ DES PORTS FRANÇAIS (ENTRÉES ET SORTIES)

En millions de tonnes

	2015	2019	2020	2021
Grands ports maritimes de métropole (GPM) et Calais	304,6	312,2	271,1	279,5
Autres ports métropolitains	33,1	34,6	28,1	31,6
Ports d'outre-mer	12,1	13,2	12,4	13,9
<b>Ensemble des ports</b>	<b>349,9</b>	<b>360,0</b>	<b>311,6</b>	<b>325,0</b>

Champ : France entière.

Source : SDES

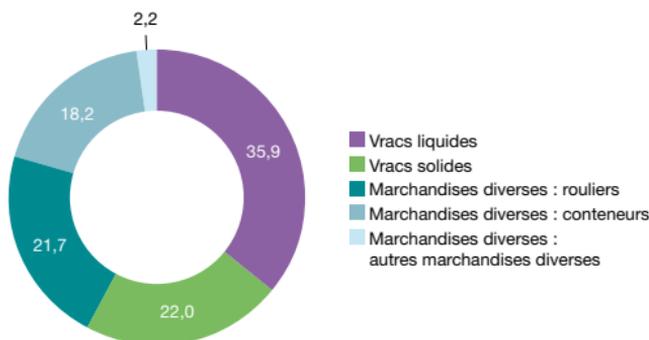
L'année 2021 est marquée par une reprise du trafic de marchandises par voie maritime (+ 4,2 %). Le trafic atteint 325,0 millions de tonnes pour l'ensemble des ports français. Cette reprise est toutefois limitée par les tensions sur les prix des matières premières, notamment des produits énergétiques. Le trafic maritime de marchandises reste néanmoins bien en dessous des niveaux d'avant-crise avec, au plus fort de l'activité, un volume échangé s'élevant à 368,0 millions de tonnes en 2018.

**Grands ports maritimes de métropole (GPM) :** Marseille, Dunkerque, Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, ainsi que Le Havre, Rouen, ces deux derniers ports ayant fusionné le 1<sup>er</sup> juin 2021 pour former un établissement public unique (Haropa Port, incluant également le port fluvial de Paris dont le trafic n'est pas pris en compte ici).

Pour plus d'informations, se référer aux fiches B3.3 et E5 du *Bilan annuel des transports en 2021*.

## ACTIVITÉ DES PORTS FRANÇAIS PAR TYPE DE CONDITIONNEMENT EN 2021

En %



Champ : France entière.

Source : SDES

En 2021, avec 117,0 millions de tonnes, les vrac liquides représentent 35,9 % du volume de marchandises transitant dans les ports français. Les produits pétroliers représentent la totalité du trafic de vrac liquides pour les quatre grands ports maritimes en outre-mer, contre 89,8 % en métropole.

Le trafic des vrac solides progresse de 6,6 % par rapport à 2020. Avec 71,5 millions de tonnes en 2021, ce trafic représente 22,0 % du volume de marchandises transitant dans les ports français.

Le trafic des marchandises conteneurisées progresse de 23,7 % par rapport à l'année 2020 marquée par la crise sanitaire. Le trafic des rouliers stagne en 2021, freiné notamment par le manque de chauffeurs routiers.

# Transport aérien de marchandises

## ÉVOLUTION DU FRET AÉRIEN AU DÉPART ET À L'ARRIVÉE DES AÉROPORTS FRANÇAIS

En milliers de tonnes

	2010	2015	2019	2020	2021
<b>Intérieur</b>	<b>106</b>	<b>162</b>	<b>162</b>	<b>134</b>	<b>155</b>
Métropole - métropole	60	89	88	70	83
<i>Radiales<sup>1</sup></i>	32	56	55	45	54
<i>Transversales<sup>2</sup></i>	28	33	33	24	29
Outre-mer <sup>3</sup>	46	73	74	64	72
<b>International (France entière-pays étrangers)</b>	<b>1 384</b>	<b>2 044</b>	<b>2 092</b>	<b>1 748</b>	<b>2 094</b>
<b>Trafic total</b>	<b>1 489</b>	<b>2 206</b>	<b>2 254</b>	<b>1 881</b>	<b>2 249</b>

<sup>1</sup> Paris - province.

<sup>2</sup> Province - province.

<sup>3</sup> Métropole - Outre-mer + Outre-mer - Outre-mer.

Source : DGAC

Le fret aérien représente 2,2 millions de tonnes de marchandises (hors poste et courrier) traitées en 2021 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).

Après une forte baisse en 2020 liée à la crise sanitaire, le transport intérieur aérien de marchandises repart à la hausse en 2021 (+ 16,0 % par rapport à 2020), mais reste légèrement inférieur à son niveau d'avant-crise (- 4,4 % par rapport à 2019).

partie 3

## Transport intérieur de voyageurs

— Avec 866,1 milliards de voyageurs-kilomètres en 2021, le transport intérieur de voyageurs rebondit de 9,6 %, mais demeure inférieur à son niveau d'avant-crise (- 13,1 % par rapport à 2019).

Tous les modes de transport sont concernés.

Le transport intérieur aérien, qui a connu une chute sans précédent de 55,4 % en 2020, rebondit de 39,3 % en 2021. Cette hausse ne lui permet cependant pas de retrouver son niveau d'avant-crise (- 37,9 % par rapport à 2019). Le constat est le même pour le transport ferroviaire de voyageurs (+ 33,9 % par rapport à 2020 mais - 22,7 % par rapport à 2019), le transport collectif urbain (+ 24,4 % par rapport à 2020 mais - 27,7 % par rapport à 2019) et les transports individuels en véhicules particuliers (+ 7,0 % par rapport à 2020 mais - 9,9 % par rapport à 2019).



# Transport intérieur de voyageurs

## ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2012	2019	2020	2021
<b>Transport individuel en véhicules particuliers<sup>1</sup></b>	<b>766,4</b>	<b>808,2</b>	<b>680,5</b>	<b>728,2</b>
<b>Transports collectifs</b>	<b>174,9</b>	<b>188,3</b>	<b>109,7</b>	<b>137,9</b>
Transports routiers (autocars, autobus, tramways)	54,9	59,7	37,6	41,0
Transports ferrés (trains, RER, métros)	106,0	112,4	64,9	86,9
Transports aériens <sup>2</sup>	14,0	16,2	7,2	10,1
<b>Ensemble du transport intérieur de voyageurs</b>	<b>941,4</b>	<b>996,4</b>	<b>790,1</b>	<b>866,1</b>

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

<sup>2</sup> Vols intérieurs à la métropole uniquement.

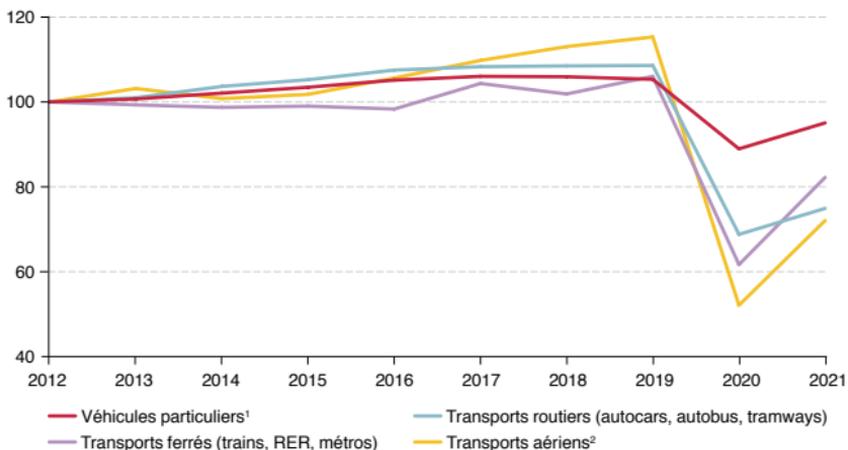
**Sources** : SDES, d'après le Bilan de la circulation ; ART ; SNCF ; Île-de-France Mobilités-Omnil ; enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2021) ; UTP ; DGAC

En 2021, le transport intérieur de voyageurs croît de 9,6 % et s'établit à 866,1 milliards de voyageurs-kilomètres, sans pour autant revenir au niveau d'avant-crise (- 13,1 % par rapport à 2019).

Avec 728,2 milliards de voyageurs-kilomètres, le transport individuel en véhicules particuliers reste le mode de transport de voyageurs dominant (84,1 %).

## ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE

En indice base 100 en 2012



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

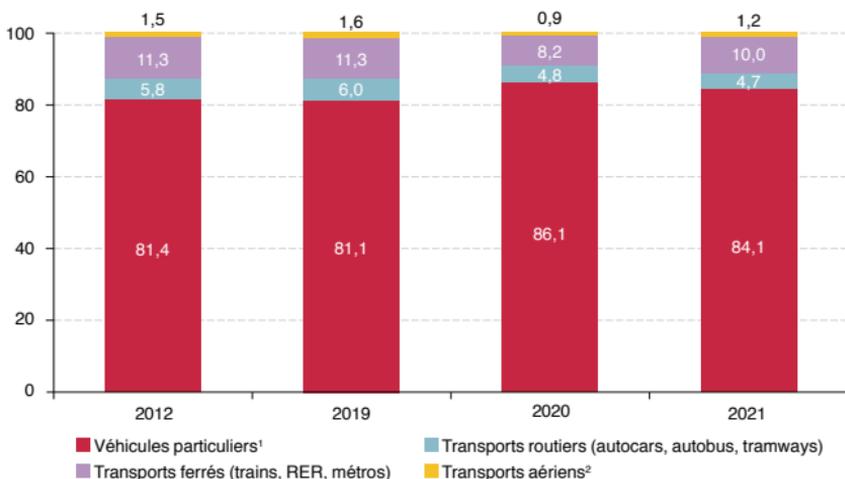
<sup>2</sup> Vols intérieurs à la métropole uniquement.

**Sources :** SDES, d'après le Bilan de la circulation ; ART ; SNCF ; Île-de-France Mobilités-Omnii ; enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2021) ; UTP ; DGAC

La tendance est la même pour tous les modes de transport de voyageurs sur les deux dernières années : après une forte baisse en 2020 dans le contexte de la crise sanitaire, l'activité rebondit en 2021, sans retrouver son niveau de 2019. Le transport aérien a été le plus impacté par la crise : après avoir chuté de 55,4 % en 2020, son activité augmente de 39,3 % en 2021, mais demeure inférieure de 37,9 % à son niveau de 2019. En 2021, l'activité des transports individuels en véhicules particuliers reste en deçà de 9,9 % de son niveau de 2019, celle des transports routiers de 31,4 % et celle des transports ferrés de 22,7 %.

## TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE

En %



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

<sup>2</sup> Vols intérieurs à la métropole uniquement.

**Sources :** SDES, d'après le Bilan de la circulation ; ART ; SNCF ; Île-de-France Mobilités-Omnil ; enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2021) ; UTP ; DGAC

Alors qu'elles étaient relativement stables entre 2012 et 2019, les parts des différents modes de transport de voyageurs ont varié significativement en 2020 dans le contexte de la crise sanitaire. En 2021, elles évoluent à nouveau mais restent éloignées de leur niveau d'avant-crise. Le transport intérieur de voyageurs est toujours largement dominé par le transport individuel en véhicules particuliers dont la part, autour de 81 % jusqu'en 2019, avait fortement augmenté en 2020 (86,1 %). En 2021, elle se rapproche un peu de son niveau d'avant-crise et s'établit à 84,1 %. Après avoir fortement diminué en 2020, la part des transports ferrés augmente en 2021 : ils représentent 10,0 % des voyageurs-kilomètres. La part du transport aérien dans le transport intérieur de voyageurs reste marginale, à 1,2 % en 2021.

# Transport routier de voyageurs

## ÉVOLUTION DU TRANSPORT INDIVIDUEL DE VOYAGEURS

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2012	2016	2019	2020	2021
Voitures particulières françaises (VP)	683,8	724,5	718,1	602,0	643,3
Véhicules légers étrangers (VP et VUL <sup>1</sup> )	71,6	70,3	78,7	68,9	75,0
Deux-roues motorisés	11,1	11,2	11,3	9,6	9,8
<b>Ensemble du transport individuel (véhicules particuliers)</b>	<b>766,4</b>	<b>805,9</b>	<b>808,2</b>	<b>680,5</b>	<b>728,2</b>

<sup>1</sup> VUL : véhicule utilitaire léger.

Source : SDES, Bilan de la circulation

En 2020 dans le contexte de la crise sanitaire, le transport individuel de voyageurs avait atteint le niveau historiquement le plus bas depuis 1994. En 2021, avec 728,2 milliards de voyageurs-kilomètres réalisés en véhicules particuliers (y compris étrangers), le transport individuel augmente de 7,0 % par rapport à 2020 mais ne rattrape pas son niveau d'avant la pandémie (- 9,9 % par rapport à 2019).

Les taux d'occupation annuels des voitures particulières françaises et des véhicules légers étrangers ont fait l'objet d'une nouvelle estimation en 2022. Pour davantage de précisions, voir l'encadré de la fiche F1 du *Bilan annuel des transports en 2021*.

## ÉVOLUTION DU TRANSPORT COLLECTIF ROUTIER DE VOYAGEURS

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2012	2016	2019	2020	2021
<b>Autocars</b>	<b>43,0</b>	<b>45,3</b>	<b>44,4</b>	<b>27,4</b>	<b>28,7</b>
Transport interurbain régulier librement organisé (autocars « Macron »)	-	2,1	2,9	0,9	1,2
Transport occasionnel en autocars étrangers	6,9	7,4	6,7	1,7	2,1
Autres autocars	36,0	35,8	34,7	24,7	25,5
<b>Autobus et tramways</b>	<b>12,0</b>	<b>13,8</b>	<b>15,3</b>	<b>10,1</b>	<b>12,2</b>
Île-de-France, autobus et tramways RATP	2,9	3,7	3,7	2,5	2,8
Île-de-France, urbain et interurbain (hors RATP) <sup>1</sup>	1,9	2,1	3,1	2,0	2,6
Autobus et tramways hors Île-de-France	7,2	8,0	8,4	5,7	6,9
<b>Ensemble du transport collectif routier</b>	<b>54,9</b>	<b>59,1</b>	<b>59,7</b>	<b>37,6</b>	<b>41,0</b>

<sup>1</sup> Y compris noctiliens SNCF depuis 2015.

Sources : SDES, d'après Île-de-France Mobilités-Omnil ; enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Cerema, CGDD, DGITM, Gart, UTP) ; UTP

Avec 41,0 milliards de voyageurs-kilomètres en 2021, les transports collectifs routiers (autobus, autocars et tramways) augmentent de 9,0 % par rapport à 2020. Le transport en autocars repart à la hausse (+ 4,7 % par rapport à 2020) mais ne rattrape pas son niveau d'avant-crise (- 35,3 % par rapport à 2019). Malgré un rebond en 2021, le transport en autocars occasionnels étrangers reste très en deçà de son niveau de 2019 (- 69,4 %), tout comme le transport interurbain régulier librement organisé (autocars « Macron ») - (- 58,9 % par rapport à 2019).

# Transport collectif urbain de voyageurs

## ÉVOLUTION DU TRAFIC DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS (TCU)

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2001	2011	2019	2020	2021
<b>Ensemble Île-de-France</b>	<b>24,8</b>	<b>30,3</b>	<b>34,1</b>	<b>19,0</b>	<b>23,7</b>
Trains et RER <sup>1</sup>	14,7	17,6	19,5	10,6	13,1
Métros	6,1	7,6	7,8	3,9	5,3
Tramways <sup>2</sup>	0,1	0,4	1,0	0,6	0,7
Bus	3,9	4,7	5,9	3,8	4,6
<b>Ensemble hors Île-de-France<sup>3</sup></b>	<b>6,7</b>	<b>9,3</b>	<b>11,0</b>	<b>7,2</b>	<b>8,9</b>
Métros <sup>3</sup>	1,3	2,4	2,6	1,6	2,0
Tramways et bus <sup>3</sup>	5,4	7,0	8,4	5,7	6,9
<b>Ensemble TCU</b>	<b>31,5</b>	<b>39,6</b>	<b>45,2</b>	<b>26,3</b>	<b>32,7</b>

<sup>1</sup> Y compris le RER exploité par la RATP et les lignes T4 et T11 Express du tramway.

<sup>2</sup> Données comprenant depuis 2014 les 8 lignes de tramway de la RATP (T1, T2, T3a, T3b, T5, T6, T7 et T8).

<sup>3</sup> Le niveau de 2021 est estimé par le SDES à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP.

**Sources** : SDES, d'après Île-de-France Mobilités (Omnil, RATP, SNCF) ; enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) ; UTP

Avec 32,7 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2021, les transports collectifs urbains progressent de 24,4 % par rapport à 2020, mais ne retrouvent pas leur niveau d'avant-crise (- 27,7 % par rapport à 2019). La reprise du trafic du transport collectif urbain s'effectue aussi bien sur les réseaux de province (+ 23,3 %) que sur ceux de l'Île-de-France (+ 24,9 %).

# Transport ferroviaire de voyageurs

## ÉVOLUTION DU TRAFIC DE TRANSPORT FERROVIAIRE

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2001	2011	2019	2020	2021
Trains aptes à la grande vitesse (TAGV) <sup>1</sup>	38,0	55,2	61,9	35,7	48,6
Trains interurbains (dont TET) <sup>1, 2</sup>	15,3	9,6	5,3	2,2	3,1
Trains sous convention des conseils régionaux (dont TER) <sup>3</sup>	8,7	13,3	15,3	10,8	14,7
<b>Ensemble hors trains et RER d'Île-de-France</b>	<b>62,1</b>	<b>78,1</b>	<b>82,5</b>	<b>48,7</b>	<b>66,4</b>
Trains et RER d'Île-de-France <sup>4</sup>	14,7	17,6	19,5	10,6	13,1
<b>Ensemble</b>	<b>76,8</b>	<b>95,7</b>	<b>102,0</b>	<b>59,4</b>	<b>79,5</b>

<sup>1</sup> Y compris trains internationaux, hors navettes Eurotunnel.

<sup>2</sup> Sous convention État et non conventionnés (hors trains à grande vitesse).

<sup>3</sup> Sous convention des conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse), y compris les « Express d'intérêt régional ».

<sup>4</sup> Dont RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités, y compris les lignes T4 et T11 Express du tramway (depuis novembre 2006).

**Sources** : données SNCF jusqu'en 2009 ; SDES, collecte réglementaire auprès de l'ensemble des opérateurs ferroviaires depuis 2010 ; Île-de-France Mobilités-Omnibus

Avec 79,5 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2021, le transport ferroviaire de voyageurs (hors navettes Eurotunnel) progresse de 34,0 % par rapport à 2020, mais reste inférieur à son niveau d'avant-crise (- 3,3 % par rapport à 2019).

Le trafic de voyageurs sur les trains aptes à la grande vitesse (TAGV) représente 61,2 % du transport ferroviaire de voyageurs en 2021. Il augmente de 36,3 % en 2021, après la forte baisse de 42,3 % en 2020.

Le trafic sur les trains et RER d'Île-de-France rebondit de 23,4 % en 2021. Sa part est en baisse constante depuis 2019 avec le développement du télétravail : il représente 16,5 % du transport ferroviaire de voyageurs en 2021, après 17,9 % en 2020 et 19,1 % en 2019.

# Transport aérien de voyageurs

## ÉVOLUTION DU TRAFIC DE TRANSPORT AÉRIEN INTÉRIEUR

En milliers de passagers<sup>1</sup>

	2001	2011	2019	2020	2021
<b>Métropole - International</b>	<b>67 138</b>	<b>101 972</b>	<b>142 651</b>	<b>37 815</b>	<b>49 339</b>
Métropole - Europe	42 028	65 656	94 395	25 180	34 464
Métropole - Afrique	10 279	15 280	19 554	6 204	8 033
Métropole - Amérique	9 434	11 755	15 682	3 374	4 302
Métropole - Asie	5 342	9 280	13 021	3 058	2 540
Métropole - Océanie	54	1	0	0	nd
<b>Métropole - Métropole</b>	<b>25 008</b>	<b>23 175</b>	<b>26 749</b>	<b>11 562</b>	<b>15 751</b>
Paris - Province	19 183	16 692	16 294	6 741	8 568
Province - Province	5 826	6 483	10 455	4 822	7 182
<b>Métropole - Outre-mer</b>	<b>3 453</b>	<b>3 734</b>	<b>4 854</b>	<b>2 637</b>	<b>3 083</b>
<b>Outre-mer - Outre-mer</b>	<b>2 000</b>	<b>2 159</b>	<b>2 485</b>	<b>1 383</b>	<b>1 495</b>
<b>Outre-mer - International</b>	<b>1 816</b>	<b>2 215</b>	<b>2 729</b>	<b>767</b>	<b>388</b>
<b>Total France<sup>2</sup></b>	<b>99 416</b>	<b>133 256</b>	<b>179 468</b>	<b>54 164</b>	<b>70 056</b>

<sup>1</sup> Les flux sont évalués sans double compte : un passager Bordeaux-Lyon est compté une seule fois dans le trafic province-province.

<sup>2</sup> Le total France ne correspond pas à la somme des totaux « métropole » et « outre-mer » ; le trafic « métropole - outre-mer » est compté une seule fois dans le total.

nd = non disponible.

Source : DGAC, mai 2022

Avec 49,3 millions de passagers en 2021, le nombre de passagers de métropole sur les vols internationaux (70,4 % du trafic) progresse de 30,5 % par rapport à 2020, mais demeure très inférieur à son niveau d'avant-pandémie (- 65,4 % par rapport à 2019). Plus des deux tiers des passagers voyagent en Europe en 2021.

Avec 15,8 millions de passagers en 2021, le nombre de passagers sur les vols intra-métropole repart à la hausse (+ 36,2 % par rapport à 2020), mais reste encore en deçà de son niveau de 2019 (- 41,1 %).

# Transport maritime de voyageurs

## ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS DANS LES PRINCIPAUX PORTS FRANÇAIS

En milliers de voyageurs embarqués et débarqués, y compris croisiéristes

	2003	2011	2019	2020	2021
<b>Métropole</b>	<b>27 416</b>	<b>26 786</b>	<b>25 453</b>	<b>9 805</b>	<b>10 523</b>
Mer du Nord et Manche (8 ports)	19 647	16 455	14 318	4 997	3 801
<i>dont Calais</i>	<i>13 729</i>	<i>10 065</i>	<i>8 478</i>	<i>3 269</i>	<i>2 360</i>
Méditerranée (9 ports)	7 769	10 330	11 135	4 808	6 722
<i>dont Bastia</i>	<i>2 123</i>	<i>2 287</i>	<i>2 112</i>	<i>1 139</i>	<i>1 427</i>
<i>dont Toulon</i>	<i>549</i>	<i>1 429</i>	<i>1 906</i>	<i>1 137</i>	<i>1 537</i>
<i>dont Marseille</i>	<i>1 953</i>	<i>2 342</i>	<i>3 120</i>	<i>744</i>	<i>1 256</i>
<b>Outre-mer</b>	<b>1 643</b>	<b>1 014</b>	<b>1 925</b>	<b>1 068</b>	<b>596</b>
<b>France entière</b>	<b>29 059</b>	<b>27 800</b>	<b>27 378</b>	<b>10 874</b>	<b>11 119</b>

Source : SDES

Avec 11,1 millions de passagers enregistrés en 2021 dans les principaux ports maritimes français, le trafic de passagers reprend (+ 2,3 % par rapport à 2020), mais reste fortement impacté par la crise sanitaire (- 59,4 % par rapport à 2019). Le trafic à Calais, premier port français de passagers, recule de 27,8 % par rapport à 2020 et atteint un niveau historiquement bas. Le transport maritime de voyageurs continue également de reculer en Manche et en mer du Nord (- 23,9 %) et dans les outre-mer (- 44,2 %), notamment affectés par les restrictions des croisières en 2021 en raison de la crise sanitaire. Le trafic repart en revanche en Méditerranée (+ 39,8 %).

partie 4

# Externalités du transport

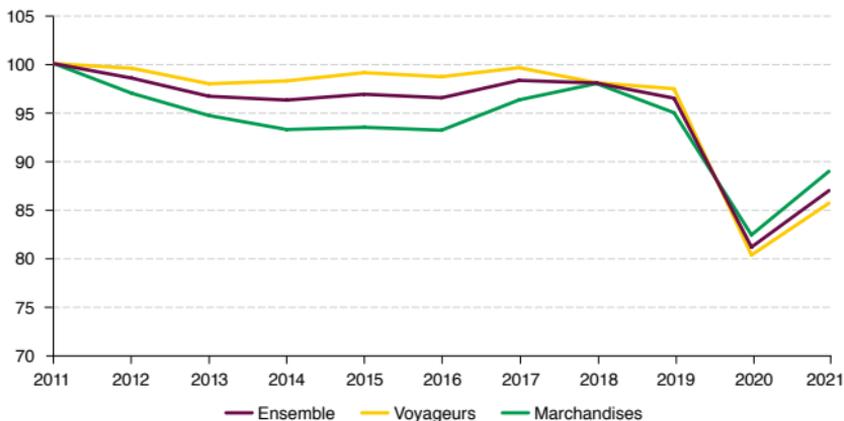
— Après une baisse historique en 2020 dans le contexte de la crise sanitaire, les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports repartent à la hausse en 2021 (+ 11,5 %), sans retrouver toutefois le niveau de l'année 2019. Avec 126 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> (Mt CO<sub>2</sub> éq), le secteur des transports reste néanmoins le premier contributeur aux émissions de GES de la France (30 %). Le transport routier est également le mode de transport le plus émetteur de polluants dans l'air. Il contribue pour plus de 70 % aux émissions des transports pour une majorité de polluants.



# Consommation d'énergie des transports

## ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE DANS LES TRANSPORTS

En indice base 100 en 2011



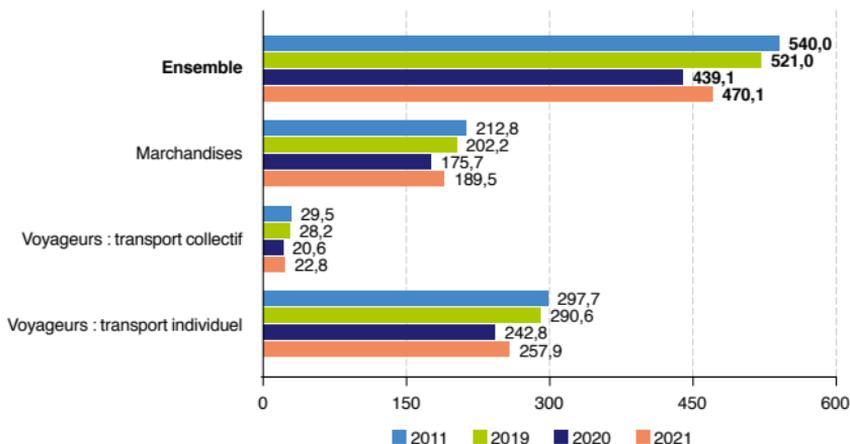
Champ : France métropolitaine.

Source : SDES

Avec 470,1 térawatt-heure (TWh) en 2021, la consommation d'énergie de traction des transports rebondit par rapport à 2020 (+ 7,1 %), sans pour autant retrouver son niveau d'avant-crise (- 9,8 % par rapport à 2019). La consommation d'énergie repart à la hausse tant dans le transport de voyageurs (+ 6,6 %) que dans celui de marchandises (+ 7,9 %). Cependant, en raison des restrictions de circulation maintenues sur la première partie de l'année, la consommation d'énergie ne revient pas à son niveau de 2019, dans le transport de voyageurs (- 12,0 % par rapport à 2019) comme dans celui de marchandises (- 6,3 % par rapport à 2019).

## CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE FINALE DANS LES TRANSPORTS

En TWh



Champ : France métropolitaine.

Source : SDES

En 2021, le transport de voyageurs représente 59,7 % de la consommation totale de l'énergie de traction des transports, le reste étant dévolu au transport de marchandises.

Le transport individuel constitue l'essentiel de la consommation d'énergie dans les transports de voyageurs (91,9 %). Avec 257,9 TWh, sa consommation d'énergie croît par rapport à 2020 (+ 6,2 %), sans toutefois retrouver son niveau d'avant-crise (- 11,3 % par rapport à 2019). Le reste de l'énergie dans les transports de voyageurs est consommé par les transports collectifs (8,1 %). Avec 22,8 TWh, leur consommation d'énergie augmente fortement par rapport à 2020 (+ 10,4 %), mais sans revenir au niveau de 2019 (- 19,2 %).

Le transport de marchandises, avec 189,5 TWh en 2021, représente 40,3 % de la consommation totale de l'énergie du transport. L'essentiel de sa consommation est attribué au transport routier (114,2 TWh pour les poids lourds et 58,3 TWh pour les véhicules utilitaires légers).

## CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE PAR TYPE D'ÉNERGIE

En TWh

	2011	2019	2020	2021
<b>Ensemble des modes de transport</b>	<b>540,0</b>	<b>521,0</b>	<b>439,1</b>	<b>470,1</b>
<b>Pétrole<sup>1</sup></b>	<b>529,1</b>	<b>509,6</b>	<b>428,9</b>	<b>457,9</b>
Routier	482,9	474,5	407,4	434,1
Transport individuel	293,7	286,0	238,6	253,3
Transport routier de marchandises	180,3	179,9	162,2	174,0
Transport collectif	9,0	8,6	6,5	6,8
Non routier <sup>2</sup>	46,2	35,0	21,5	23,8
<b>Électricité</b>	<b>9,9</b>	<b>9,5</b>	<b>7,9</b>	<b>9,1</b>
<b>Gaz naturel véhicules (GNV)</b>	<b>1,0</b>	<b>1,9</b>	<b>2,2</b>	<b>3,2</b>

<sup>1</sup> Le pétrole comprend l'essence, le diesel, le gaz de pétrole liquéfié (GPL) et le fioul.

<sup>2</sup> Le mode « non routier » regroupe le transport maritime, aérien et ferroviaire.

Source : SDES

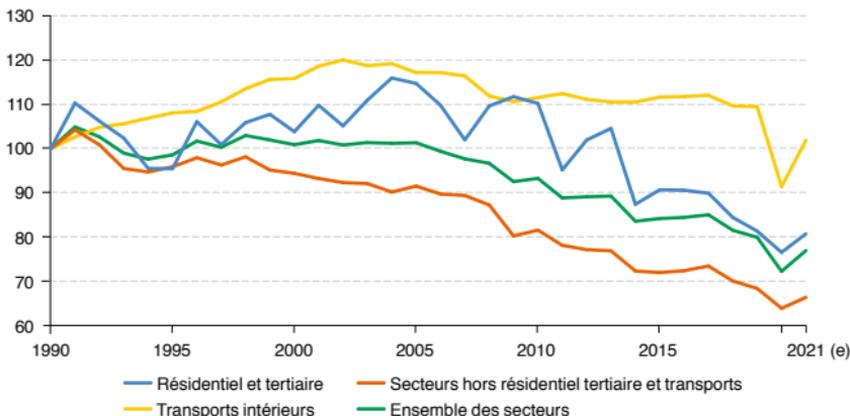
En 2021, les carburants pétroliers (y compris agrocarburants incorporés) constituent toujours l'essentiel de l'énergie consommée dans les transports (97,4 % en 2021). Ils sont surtout destinés au transport routier, pour lequel la consommation de pétrole repart à la hausse (+ 6,6 % par rapport à 2020), sans toutefois atteindre son niveau d'avant-crise (- 8,5 % par rapport à 2019). Le transport routier individuel représente plus de la moitié (55,3 %) du pétrole consommé par l'ensemble des transports.

La consommation d'électricité, qui représente 1,9 % des consommations d'énergie, rebondit fortement (+ 14,5 % par rapport à 2020), mais reste toujours en deçà de son niveau d'avant-crise (- 4,8 % par rapport à 2019).

# Émissions de gaz à effet de serre du transport

## ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS FRANÇAISES DE GES

En indice base 100 en 1990



(e) = estimations préliminaires.

Champ : France entière (métropole + DROM = périmètre Kyoto).

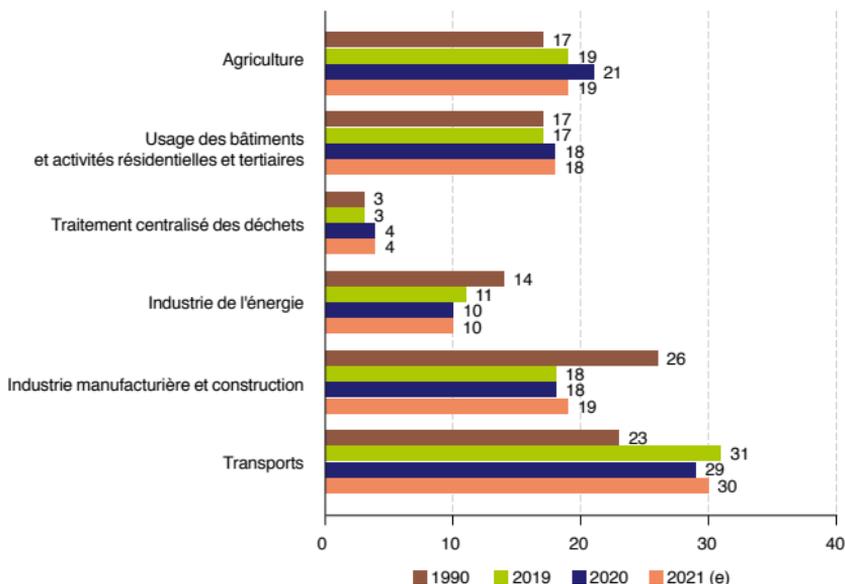
Source : Citepa, inventaire format Secten, avril 2022

En 2021, les émissions de gaz à effet de serre (GES) totales de la France augmentent (+ 6,4 %) par rapport à 2020, année caractérisée par la crise sanitaire à l'origine d'une baisse historique des émissions nationales (- 9,6 %).

Concernant les transports, les émissions de GES suivent la même dynamique : elles augmentent de 11,5 % en 2021, après une chute historique en 2020 (- 16,5 %). Malgré ce rebond, les émissions des transports restent inférieures à celles de 2019 et proches de celles constatées en 1990 (+ 1,9 % en 2021 par rapport à 1990). Les restrictions maintenues en 2021 (confinement au printemps, période de couvre-feu, fermeture de lieux publics, limitation des transports internationaux) ont participé à la contraction des émissions par rapport à 2019.

## PART DES SECTEURS DANS LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

En %



(e) = estimations préliminaires.

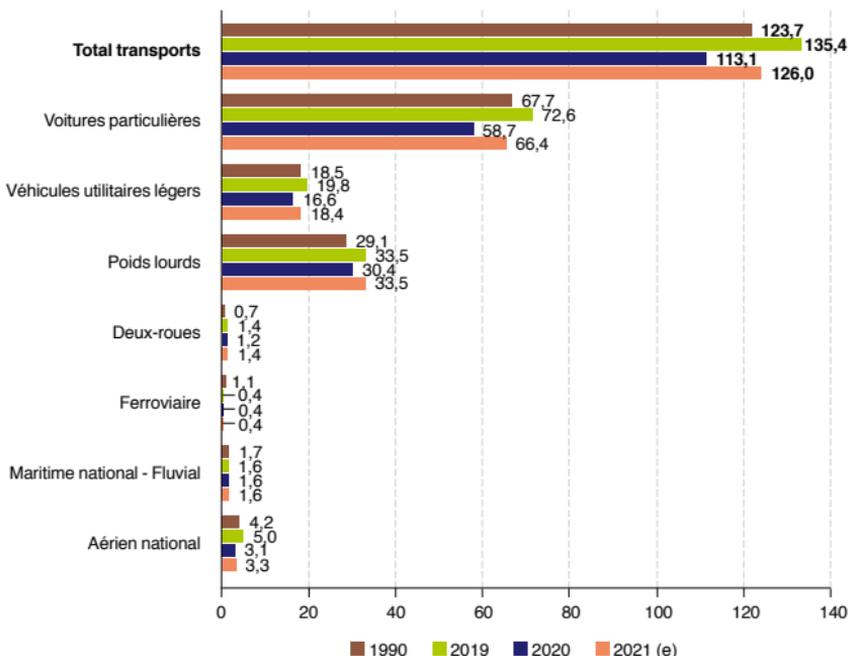
Champ : France entière (métropole + DROM = périmètre Kyoto).

Source : Citepa, inventaire format Secten, avril 2022

Depuis 1998, les transports constituent le premier poste contributeur aux émissions nationales de GES. En 2021, les émissions des transports s'élèvent à 126,0 Mt CO<sub>2</sub> éq, soit 30 % du total national. Depuis 1990, les émissions de GES des transports ont augmenté de 1,9 % alors que l'ensemble des autres secteurs présentent une diminution de 30,5 %. L'évolution des émissions des transports se caractérise par deux grandes phases : une croissance moyenne annuelle des émissions de 1,1 % entre 1990 et 2005, puis une décroissance moyenne annuelle de 0,9 % entre 2005 et 2021.

## ÉMISSIONS DE GES DES MODES DE TRANSPORT

En millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> (Mt CO<sub>2</sub> éq)



(e) = estimations préliminaires.

Champ : France entière (métropole + DROM = périmètre Kyoto).

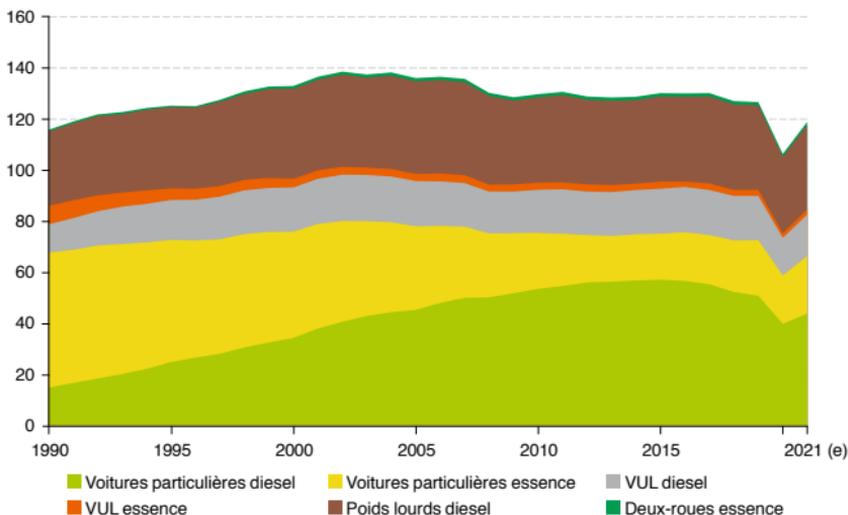
Source : Citepa, inventaire format Secten, avril 2022

En 2021, le transport routier (119,6 Mt CO<sub>2</sub> éq en 2021) est à l'origine de 94,9 % des émissions du secteur des transports. La majorité des GES des transports proviennent des voitures particulières des ménages (53 % en 2021, soit 66,4 Mt CO<sub>2</sub> éq), des véhicules lourds, y compris bus et cars (27 % en 2021, soit 33,5 Mt CO<sub>2</sub> éq) et des véhicules utilitaires légers (15 %, soit 18,4 Mt CO<sub>2</sub> éq).

Entre 1990 et 2021, les émissions des voitures particulières sont restées stables tandis que celles des poids lourds ont crû de 15,1 % avec l'augmentation du transport de marchandises.

## ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS DE GES DU TRANSPORT ROUTIER SELON LE TYPE DE VÉHICULE

En millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> (Mt CO<sub>2</sub> éq)



(e) = estimations préliminaires.

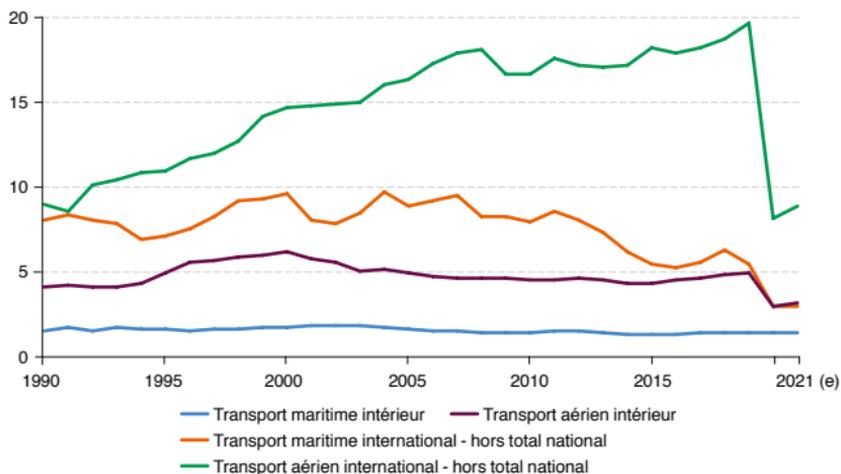
Champ : France entière (métropole + DROM = périmètre Kyoto).

Source : Citepa, inventaire format Secten, avril 2022

En 2021, 74 % des émissions de GES des transports proviennent de véhicules à motorisation diesel. Au sein du parc de véhicules particuliers, le parc roulant (en véhicules x km) de véhicules diesel a été multiplié par trois depuis 1990, alors que celui des véhicules essence a été divisé par deux (source : Citepa). Si les véhicules diesel représentent les deux tiers du parc roulant, depuis 2015, la circulation de ces motorisations diesel diminue (- 27 %) au profit des motorisations essence (+ 20 %). L'introduction d'agrocarburants contribue également à diminuer l'intensité en CO<sub>2</sub> des carburants et participe ainsi à la diminution des émissions.

## ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS DE GES DU TRANSPORT MARITIME ET AÉRIEN

En millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> (Mt CO<sub>2</sub> éq)



(e) = estimations préliminaires.

Source : Citepa, inventaire format Secten, avril 2022

Par convention internationale, les émissions de GES des transports internationaux aériens, maritimes et fluviaux ne sont pas comptabilisées dans les inventaires nationaux. Seules sont prises en compte les émissions des déplacements effectués entre deux ports ou aéroports localisés en France.

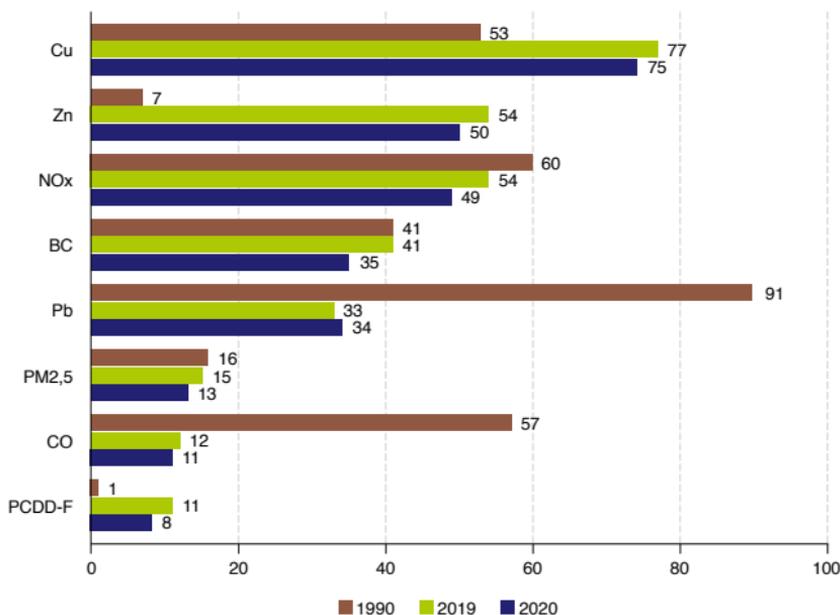
Bien qu'exclues du total national officiel, les émissions du transport international sont néanmoins calculées. En 2021, les émissions des transports aériens (y compris internationaux) progressent de 7,7 % par rapport à 2020. Toutefois, compte tenu des restrictions internationales aux franchissements de frontières en lien avec la crise sanitaire, le trafic aérien, qui s'était effondré en 2020, reste affecté en 2021. Les émissions des transports aériens sont ainsi deux fois moins élevées en 2021 qu'en 2019 et se situent à un niveau comparable à celles de 1990.

En tenant compte des transports internationaux, les émissions du transport aérien représentent moins de 3 % des émissions de GES de la France.

# Émissions de polluants atmosphériques du transport routier

## PART DU TRANSPORT ROUTIER DANS LES ÉMISSIONS TOTALES DE POLLUANTS

En %



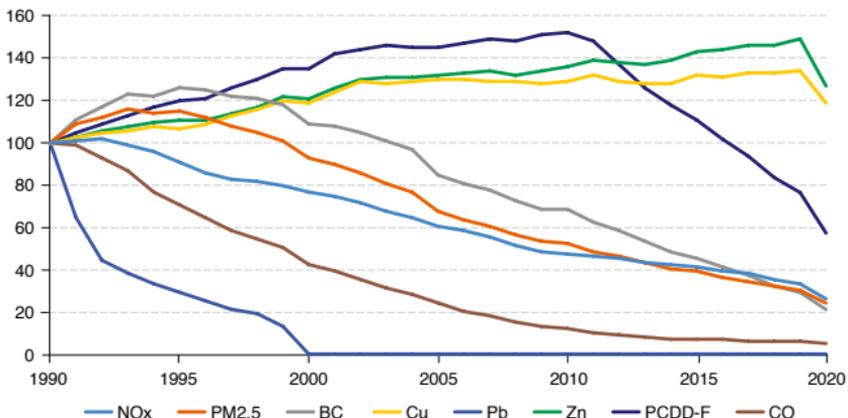
Champ : France métropolitaine.

Source : Citepa, inventaire format Secten, avril 2022

En France métropolitaine, le transport routier est le mode de transport le plus émetteur de polluants dans l'air : en 2020, il est le premier émetteur de cuivre (Cu) (75 % des émissions tous secteurs confondus), de zinc (Zn) (50 %) et d'oxyde d'azote (NOx) (49 %). Pour les particules, la part du transport routier est plus importante pour celles de petites tailles : 13 % pour les particules de diamètre inférieur à 2,5  $\mu\text{m}$  (PM2,5). Les particules proviennent à la fois de l'échappement, de l'usure des routes et de certaines pièces des véhicules.

## ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS DES PRINCIPAUX POLLUANTS DU TRANSPORT ROUTIER

En indice base 100 en 1990



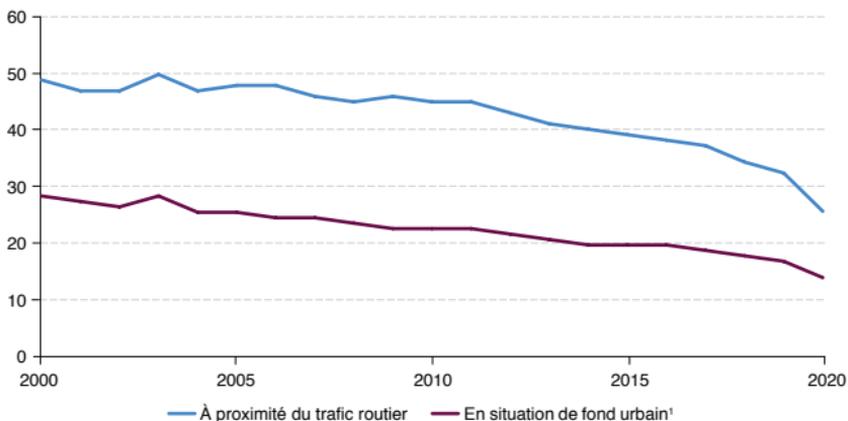
Champ : France métropolitaine.

Source : Citepa, inventaire format Secten, avril 2022

Sur la période 1990-2020, les émissions du transport routier ont suivi des tendances contrastées selon les polluants. Les émissions d'oxyde d'azote (NOx) ont diminué de 74 %, celles de monoxyde de carbone (CO) et composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) de plus de 95 %, tandis que celles de plomb (Pb) se maintiennent à des niveaux très bas depuis 2000. Ces évolutions résultent en partie du remplacement progressif des moteurs, stimulé par la réglementation européenne sur les émissions des véhicules, de l'équipement des véhicules en pot catalytique depuis 1993 ainsi que de la substitution du carburant sans plomb (SP98 puis SP95) décidée par l'arrêté du 23 décembre 1999. Néanmoins, ces progrès ont été limités par l'intensification du trafic et l'augmentation du parc.

## ÉVOLUTION DES CONCENTRATIONS ANNUELLES EN NO<sub>2</sub> DANS L'AIR

En µg.m<sup>-3</sup>



<sup>1</sup> Fond urbain : zones éloignées de toute source directe de pollution.

Champ : France métropolitaine + DROM.

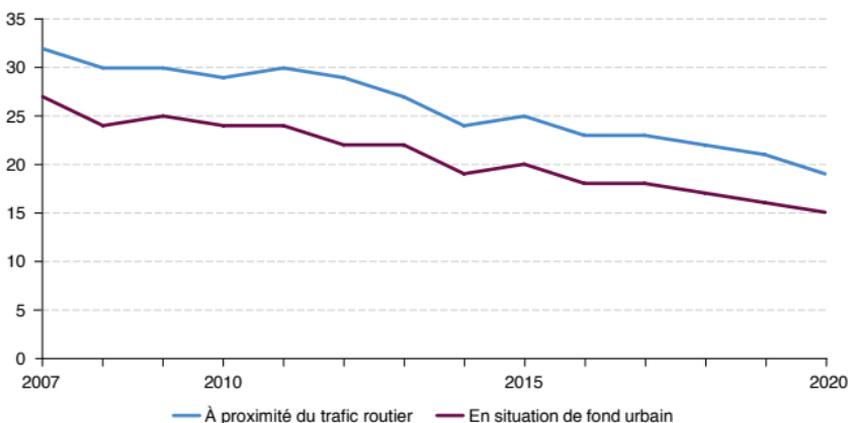
Source : Géo'd'Air, juillet 2021

Le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) a des impacts sur la santé et l'environnement : il irrite les voies respiratoires et contribue à l'acidification et à l'eutrophisation des milieux.

Les concentrations annuelles en NO<sub>2</sub> sont en moyenne deux fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain (zones éloignées de toute source directe de pollution). Ces teneurs ont diminué depuis 2000, jusqu'à atteindre un niveau historiquement bas en 2020, dû en partie aux mesures prises au printemps et à l'automne 2020 pour faire face à la pandémie de Covid-19. Néanmoins, en 2020, 8 % des stations situées à proximité du trafic routier dépassent encore les seuils réglementaires pour la protection de la santé.

## ÉVOLUTION DES CONCENTRATIONS ANNUELLES EN PM10 DANS L'AIR

En  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$



Champ : France métropolitaine + DROM.

Source : Géod'Air, juillet 2021

Les particules fines (PM10 et PM2,5) ont aussi des impacts sur la santé : elles sont classées comme cancérogènes pour l'homme et peuvent causer des maladies respiratoires et cardiovasculaires.

Les teneurs en particules de diamètre inférieur à  $10\ \mu\text{m}$  (PM10) sont 1,3 fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain. Ces teneurs ont diminué sur la période 2007-2020. En 2020, toutes les stations situées à proximité du trafic routier et en fond urbain respectent le seuil journalier en PM10 pour la protection de la santé. Les mesures prises en 2020 pour lutter contre la pandémie de Covid-19 ont eu un impact sur les concentrations en particules, mais plus limité que pour le  $\text{NO}_2$ . En effet, les particules proviennent d'autres sources (chauffage résidentiel, agriculture, poussières naturelles) qui ne sont pas concernées par les mesures de lutte contre la pandémie.

# Accidents dans les transports

## ACCIDENTS CORPORELS DANS LES TRANSPORTS

En nombre d'accidents, de tués et de blessés

	2015	2019	2020	2021
<b>Route</b>				
Nombre d'accidents	58 654	58 289	47 241	56 043
Tués <sup>1</sup>	3 616	3 406	2 706	3 127
Blessés <sup>2</sup>	73 384	73 443	58 539	70 207
<b>Ferroviaire</b>				
Nombre d'accidents	150	123	105	138
Tués <sup>3</sup>	54	53	44	47
Blessés	41	39	27	45
<b>Aérien</b>				
Nombre d'accidents	94	71	55	77
Tués	216	39	57	57
Blessés	54	49	35	50
<b>Maritime (y compris plaisance)</b>				
Nombre d'opérations de sauvetage coordonnées par les CROSS <sup>4</sup>	11 187	13 507	13 493	15 798
Tués ou disparus	323	288	337	318
Blessés	739	1 119	816	980

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

<sup>2</sup> Victimes non décédées dont l'état nécessite des soins médicaux.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> CROSS : Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage.

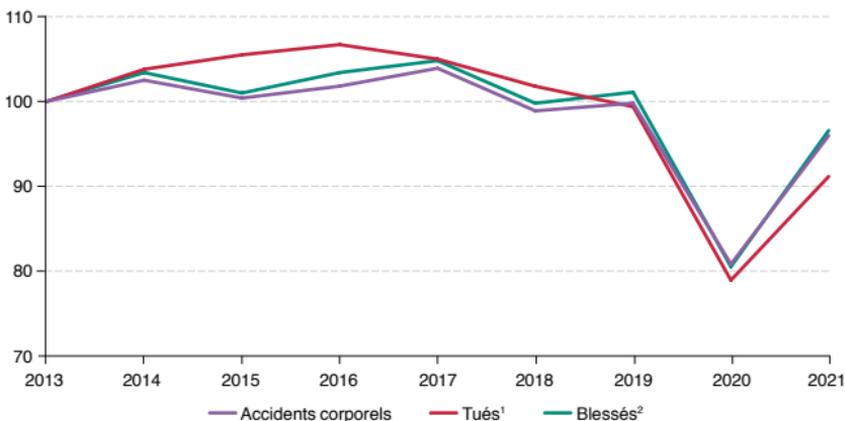
Champ : France métropolitaine (ferroviaire) / France entière (route, aérien) / zones de responsabilité française : Manche - mer du Nord, Atlantique, Méditerranée, Antilles, Guyane, Sud océan Indien, Nouvelle-Calédonie, Polynésie française (maritime).

Sources : ONISR ; SNCF Réseau ; BEA ; DGAMPA/SEML

Après une année 2020 historiquement basse en raison de la limitation des déplacements, l'accidentalité repart à la hausse en 2021. Dans le transport aérien, le nombre d'accidents corporels augmente (77 accidents, soit 22 de plus qu'en 2020), avec une hausse du nombre de blessés (15 de plus qu'en 2020) mais un nombre de tués sur l'année stable (57 personnes). L'accidentalité ferroviaire est également en hausse par rapport à 2020 (+ 31,4 %), avec 138 accidents corporels en 2021 faisant 45 blessés et 47 tués. Le nombre d'accidents maritimes augmente également (+ 17,1 %), ainsi que le nombre de blessés (+ 20,1 %, soit 980 personnes en 2021).

## ÉVOLUTION DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

En indice base 100 en 2013



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

<sup>2</sup> Victimes non décédées dont l'état nécessite des soins médicaux.

Champ : France entière.

Source : ONISR

Avec la reprise de la circulation après une année 2020 marquée par la très forte limitation des déplacements, l'accidentalité routière repart à la hausse en 2021 (+ 18,6 % pour les accidents corporels), mais reste toutefois moins élevée qu'avant la crise (- 3,9 % d'accidents corporels par rapport à 2019). En 2021, en France (y compris DROM), le bilan de l'accidentalité routière s'établit à 56 043 accidents corporels impliquant 3 127 victimes décédées et 70 207 victimes blessées.



partie 5

# Entreprises françaises de transport

— Depuis 2015, le nombre d'entreprises du secteur des transports et de l'entreposage connaît une forte croissance sous l'effet du développement des livraisons à domicile et, dans une moindre mesure, des taxis et VTC. On dénombre ainsi près de 249 000 entreprises (unités légales) des transports et entreposage au 31 décembre 2020.

Le chiffre d'affaires du secteur atteint 197,1 milliards d'euros en 2020, en forte baisse par rapport à l'année précédente (- 12,9 %) à la suite de la crise sanitaire.



# Démographie des entreprises de transport

## ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ENTREPRISES DES TRANSPORTS ET DE L'ENTREPOSAGE

Nombre d'entreprises (unités légales) au 31 décembre

	2010	2015	2019	2020
Transports de voyageurs	39 311	55 201	88 171	92 972
Transports de marchandises	41 302	43 863	50 458	53 300
Autres services de transport	8 519	11 168	13 653	14 294
Activités de poste et de courrier	1 624	4 578	49 962	89 086
<b>Transports et entreposage</b>	<b>90 756</b>	<b>114 810</b>	<b>202 244</b>	<b>248 952</b>

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

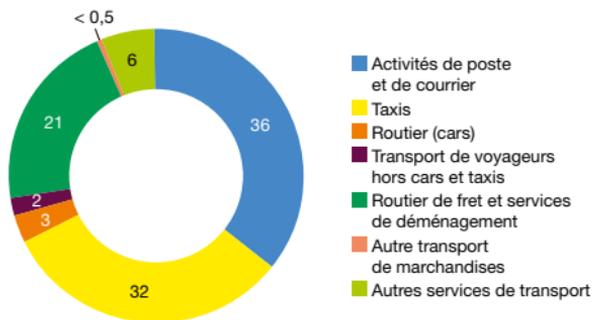
*Source : Insee, répertoire des entreprises et des établissements (Sirene)*

Depuis le milieu des années 2010, le nombre d'entreprises du secteur des transports et de l'entreposage a plus que doublé sous l'effet du développement des micro-entreprises assurant des livraisons à domicile et, dans une moindre mesure, des taxis et VTC (voitures de transport avec chauffeur). On dénombre ainsi 248 952 entreprises (unités légales) de transports et entreposage au 31 décembre 2020.

Pour la démographie des entreprises, qui mobilise les données du répertoire statistique et administratif Sirene de l'Insee, ce sont les entreprises au sens juridique qui sont dénombrées. Le terme « entreprises » désigne ainsi les unités légales marchandes (Siren) inscrites au répertoire Sirene. Pour davantage de précisions, voir l'encadré de la fiche B1 du *Bilan annuel des transports en 2021*.

## RÉPARTITION SECTORIELLE DES ENTREPRISES (UNITÉS LÉGALES) DES TRANSPORTS ET DE L'ENTREPOSAGE AU 31 DÉCEMBRE 2020

En %



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

*Source : Insee, répertoire des entreprises et des établissements (Sirene)*

Avec 89 086 unités, le secteur des activités de poste et de courrier représente 36 % de l'ensemble des entreprises des transports et de l'entreposage fin 2020, devant le transport de voyageurs par taxis et par VTC (32 %). Le transport routier de fret et les services de déménagement représentent 21 % des unités légales du secteur.

## TAUX DE DÉFAILLANCE D'ENTREPRISES<sup>1</sup>

En %

	2012	2016	2019	2020	2021
Transports de voyageurs	0,6	0,6	0,9	0,5	0,4
Transports de marchandises	3,7	2,7	2,5	1,3	1,3
Autres services de transport	2,2	1,4	1,3	0,7	0,7
Activités de poste et de courrier	2,1	0,8	0,1	0,0	0,0
<b>Transports et entreposage</b>	<b>2,2</b>	<b>1,5</b>	<b>1,2</b>	<b>0,6</b>	<b>0,5</b>

<sup>1</sup> Taux de défaillances : 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 dans les transports et l'entreposage baisse régulièrement depuis neuf ans, passant de 2,2 % en 2012 à 0,5 % en 2021.

Avec 1 174 défaillances prononcées en 2021, le nombre de défaillances diminue de nouveau, les mesures gouvernementales mises en place pendant la crise sanitaire (gel de la date des cessations de paiement, mise en place du fonds de solidarité et du prêt garanti par l'État, etc.) faisant encore effet en 2021.

## TAUX DE CRÉATION D'ENTREPRISES<sup>2</sup>

En %

	2011	2016	2019	2020	2021
<b>Entreprises classiques (hors micro-entreprises)</b>					
Transports de voyageurs	6,6	19,7	10,4	6,4	7,1
Transports de marchandises	8,4	6,1	8,3	7,6	9,8
Autres services de transport	8,2	8,2	6,1	5,3	6,3
Activités de poste et de courrier	7,9	28,3	15,7	4,8	4,7
<b>Transports et entreposage</b>	<b>7,6</b>	<b>13,7</b>	<b>10,5</b>	<b>6,2</b>	<b>6,8</b>
<b>Micro-entreprises</b>					
Transports de voyageurs	2,7	7,6	9,0	5,7	5,9
Transports de marchandises	1,4	2,2	3,8	4,9	4,8
Autres services de transport	6,6	4,2	6,2	5,6	5,4
Activités de poste et de courrier	24,8	267,6	160,2	160,5	112,9
<b>Transports et entreposage</b>	<b>2,9</b>	<b>15,5</b>	<b>31,0</b>	<b>43,8</b>	<b>43,9</b>

<sup>2</sup> 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, répertoire des entreprises et des établissements (Sirene)

Après avoir régulièrement progressé entre 2010 et 2018, le taux de création d'entreprises classiques (hors immatriculations de micro-entrepreneurs) a fortement diminué en 2019 puis en 2020. En 2021, il se redresse légèrement, pour atteindre 6,8 %, un taux encore bien inférieur à celui d'avant-crise (10,5 % en 2019). C'est dans le transport de marchandises que le taux de création d'entreprises classiques est le plus élevé (9,8 % en 2021).

Le taux de création de micro-entreprises (immatriculations de micro-entrepreneurs) a fortement augmenté en dix ans, passant de 2,9 % en 2011 à 43,9 % en 2021. Cette hausse est principalement imputable à la progression continue des nouvelles immatriculations dans le secteur des activités de poste et de courrier depuis 2015, notamment dans le domaine des livraisons à domicile.

# Comptes des entreprises de transport

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

Niveaux en milliards d'euros courants, évolutions en %

	2019 « contours 2020 »** (p)	Évolution 2020/2019	2020 (p)
Chiffre d'affaires net	226,2	- 12,9	197,1
Production	228,8	- 12,8	199,5
Consommations intermédiaires	138,7	- 6,6	129,6
Valeur ajoutée brute	90,1	- 22,4	69,9
Charges de personnel	67,1	- 7,0	62,4
Excédent brut d'exploitation	19,3	- 75,6	4,7
Capacité d'autofinancement	17,8	- 90,6	1,7
Bénéfice ou perte	6,7	- 315,0	- 14,5
Investissements corporels bruts hors apports	30,7	- 15,1	26,1

\* Voir définition dans le glossaire.

\*\* Pour bien mesurer les évolutions économiques, les données entre deux années successives sont comparées à méthode constante. Les données en entreprises de l'année précédente sont ainsi recalculées chaque année en utilisant le contour des entreprises de l'année en cours. Voir explication détaillée dans le glossaire.

(p) = provisoire.

Champ : entreprises de France métropolitaine et des DOM.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

Avec 197,1 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2020, les entreprises de transport réalisent 5,1 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture), en baisse par rapport à l'année précédente (- 0,3 point).

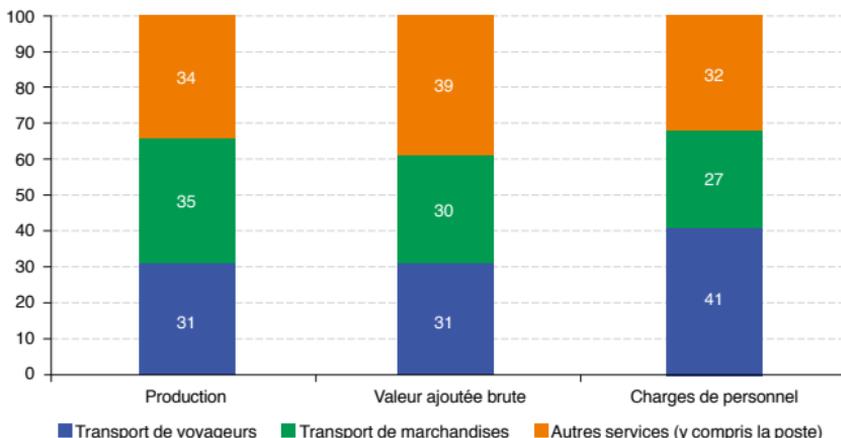
Dans le contexte de la crise sanitaire, l'ensemble des soldes intermédiaires de gestion des entreprises de transport chutent en 2020 : - 12,9 % pour le chiffre d'affaires, - 22,4 % pour la valeur ajoutée brute et - 75,6 % pour l'excédent brut d'exploitation.

Les investissements corporels bruts hors apports diminuent aussi fortement (- 15,1 %) et s'établissent à 26,1 milliards d'euros en 2020.

Les résultats sectoriels agrégés sont élaborés à partir des données comptables des entreprises « au sens économique », issues de la source Ésane de l'Insee. Une entreprise au sens économique peut être constituée d'une seule ou de plusieurs unités légales. Pour davantage de précisions, voir l'encadré de la fiche B2.1 et l'encadré en fin de partie B du *Bilan annuel des transports en 2021*.

## IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DES SECTEURS DE TRANSPORT EN 2020

En %



Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

En 2020, les entreprises du transport de voyageurs assurent 31 % de la production de l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage. Elles réalisent 31 % de la valeur ajoutée brute et représentent 41 % des charges de personnel du secteur.

Le transport de marchandises représente 35 % de la production du secteur, 30 % de la valeur ajoutée brute et 27 % des charges de personnel du secteur.

Les entreprises de services auxiliaires et de courrier (autres services) pèsent pour 34 % dans la production du secteur, 39 % dans la valeur ajoutée brute et 32 % dans les charges de personnel du secteur.

# Entreprises de transport routier

## COMPTES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER

Niveaux en milliards d'euros, évolutions en %

	2019 « contours 2020 » <sup>*</sup> (p)	Évolution 2020/ 2019	2020 (p)	Évolution 2021/ 2020	2021 (e)
<b>Transports routiers de fret et services de déménagement</b>					
Chiffre d'affaires net	52,4	- 3,2	50,7	8,7	55,1
Valeur ajoutée brute	18,5	0,0	18,5	11,4	20,6
Charges de personnel	15,6	- 0,1	15,6	10,3	17,2
<b>Transports routiers de voyageurs (transports en car)</b>					
Chiffre d'affaires net	12,8	- 12,1	11,3	-	-
Valeur ajoutée brute	6,7	- 13,6	5,8	-	-
Charges de personnel	4,8	- 10,8	4,3	-	-
<b>Transports de voyageurs par taxis (et VTC)</b>					
Chiffre d'affaires net	4,1	- 29,6	2,9	-	-
Valeur ajoutée brute	1,9	- 36,6	1,2	-	-
Charges de personnel	1,0	- 20,0	0,8	-	-

\* Voir explication dans le glossaire.

(p) = provisoire ; (e) = estimé.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane, Acoess, CNP

En 2020, 26 % du chiffre d'affaires et de la valeur ajoutée brute de l'ensemble des entreprises de transport sont réalisés par les entreprises des transports routiers de fret et services de déménagement. Dans ce secteur, le chiffre d'affaires atteint 50,7 milliards d'euros en 2020 (- 3,2 % par rapport à 2019), tandis que la valeur ajoutée brute reste stable, à 18,5 milliards d'euros. En 2021, selon de premières estimations, une nette reprise s'amorcerait après le recul limité de 2020. Le chiffre d'affaires augmenterait sensiblement (+ 8,7 %), pour atteindre 55,1 milliards d'euros.

Les entreprises des transports routiers de voyageurs réalisent un chiffre d'affaires de 11,3 milliards d'euros en 2020, en net recul par rapport à 2019 (- 12,1 %) ; la baisse de la valeur ajoutée est encore plus sensible (- 13,6 %).

Le chiffre d'affaires des entreprises de transport de voyageurs par taxis et VTC décroît fortement en 2020 (- 29,6 %). Il s'établit à 2,9 milliards d'euros, soit 1,5 % du chiffre d'affaires de l'ensemble des entreprises des transports et de l'entreposage.

# Entreprises de transport collectif urbain

## COMPTES DES ENTREPRISES DES TRANSPORTS URBAINS ET SUBURBAINS DE VOYAGEURS

Niveaux en milliards d'euros, évolutions en %

	2019 « contours 2020 »* (p)	Évolution 2020/2019	2020 (p)
Chiffre d'affaires net	7,9	- 7,2	7,3
Valeur ajoutée brute	5,0	- 6,7	4,6
Charges de personnel	4,2	- 1,9	4,1

\* Voir explication dans le glossaire.

(p) = provisoire.

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 7,3 milliards d'euros en 2020, en baisse par rapport à l'année précédente (- 7,2 %).

## COMPTES DE L'ÉPIC RATP

En milliards d'euros

	2011	2016	2019	2020	2021
Production	4,5	5,0	5,3	5,2	5,4
dont recettes totales du trafic	2,1	2,2	2,5	1,9	-
dont concours de fonctionnement	1,9	2,1	2,1	2,8	-
Valeur ajoutée brute	3,6	3,9	3,7	3,5	3,6
Charges de personnel	2,4	2,5	2,7	2,6	2,7
Investissements réalisés	1,5	1,8	1,7	1,8	2,0

Source : RATP

En 2021, la production de l'ÉPIC RATP s'élève à 5,4 milliards d'euros, en hausse de 3,5 % après la baisse de 2020 dans un contexte de crise sanitaire (- 2,0 %).

# Entreprises de transport ferroviaire

## COMPTES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT FERROVIAIRE

Niveaux en milliards d'euros, évolutions en %

	2019 « contours 2020 »* (p)	Évolution 2020/2019	2020 (p)
Chiffre d'affaires net	26,1	- 12,5	22,8
Valeur ajoutée brute	15,7	- 46,7	8,3
Charges de personnel	12,3	- 5,4	11,7
Investissements corporels bruts hors apports	11,9	- 30,4	8,3

\* Voir explication dans le glossaire.

(p) = provisoire.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

En 2020, le chiffre d'affaires des entreprises de transport ferroviaire atteint 22,8 milliards d'euros, en forte baisse par rapport à l'année précédente (- 12,5 %).

## COMPTES DE SNCF VOYAGEURS

En milliards d'euros

	2020	2021
Production	13,6	15,6
dont produits du trafic	4,4	6,0
dont prestations de service pour les AO et IDFM* et compensations tarifaires	7,0	7,1
Valeur ajoutée brute	4,7	5,8
Rémunérations	4,2	4,5
Excédent brut d'exploitation	- 0,2	0,7
Résultat net	- 1,4	- 0,4

\* AO : Autorités organisatrices de transport ; IDFM : Île-de-France Mobilités.

Source : SNCF Voyageurs

Dans le transport ferroviaire, la situation est moins défavorable en 2021 qu'en 2020 mais la crise sanitaire impacte encore la fréquentation des voyageurs. Le résultat comptable de SNCF Voyageurs reste négatif en 2021.

# Entreprises de transport fluvial

## COMPTES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL

Niveaux en milliards d'euros, évolutions en %

	2019 « contours 2020 »* (p)	Évolution 2020/2019	2020 (p)
Chiffre d'affaires net	0,8	- 41,5	0,5
Valeur ajoutée brute	0,3	- 47,5	0,2
Charges de personnel	0,2	- 32,8	0,1

\* Voir explication dans le glossaire.

(p) = provisoire.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

Le chiffre d'affaires réalisé en 2020 par les entreprises du transport fluvial est de 458 millions d'euros, en net retrait par rapport à 2019 (- 41,5 %). La diminution du chiffre d'affaires touche principalement le transport fluvial de passagers, qui recouvre essentiellement les activités de croisière et les activités de plaisance avec équipage.

# Entreprises gestionnaires d'infrastructures

## COMPTES DES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES CONCÉDÉES

En millions d'euros

	2011	2016	2019	2020	2021
Chiffre d'affaires net	8 302	9 742	10 775	8 863	10 637
« Valeur ajoutée » (chiffre d'affaires – consommations intermédiaires)	7 384	8 759	9 618	7 713	9 405
Excédent brut d'exploitation	5 615	6 883	7 875	6 070	7 582
Charges financières	1 622	1 448	876	956	851
Capacité d'autofinancement	3 958	5 053	6 124	5 026	6 164
Investissements	1 804	1 231	1 395	1 353	1 340
Emprunts et dettes financières au 31/12	32 928	37 232	33 644	32 132	31 822

Source : DGITM

Les sociétés d'autoroutes concédées ont pour mission de financer, concevoir, construire et exploiter les réseaux d'autoroutes.

En lien avec la levée de restrictions de déplacement et la reprise de la circulation, les sociétés d'autoroutes concédées affichent en 2021 un chiffre d'affaires de 10,6 milliards d'euros, en hausse par rapport à 2020 mais encore légèrement en deçà de son niveau d'avant-crise (10,8 milliards d'euros en 2019).

Les investissements décroissent de nouveau en 2021 (- 0,9 %, après - 3,0 % en 2020), pour atteindre 1,3 milliard d'euros. Les emprunts et dettes financières diminuent (- 1,0 %) pour la cinquième année consécutive et s'établissent à 31,8 milliards d'euros.

## COMPTES DE SNCF RÉSEAU

En milliards d'euros

	2020	2021
Produits d'exploitation	12,4	13,7
dont redevances d'infrastructure	4,8	5,5
dont contribution de l'État aux charges d'infrastructures	0,5	0,5
Résultat net	- 0,9	- 0,1
Capacité d'autofinancement	0,9	1,7
Investissements	5,2	5,7
Dette à long terme nette au 31/12	25,4	28,6

Source : SNCF Réseau

SNCF Réseau assure la gestion, l'entretien, la modernisation et la sécurité du réseau ferré français. En 2021, la crise sanitaire continue de pénaliser les comptes de SNCF Réseau, mais dans une moindre mesure par rapport à 2020. Avec 5,5 milliards d'euros en 2021, les redevances d'infrastructures de SNCF Réseau progressent de 12,7 % par rapport à 2020, sans toutefois rattraper le niveau d'avant la crise (- 5,4 % en 2021 par rapport à 2019), en raison de la baisse des trafics.

## COMPTES D'AÉROPORTS DE PARIS (ADP) SA

En milliards d'euros

	2011	2016	2019	2020	2021
Chiffre d'affaires net	2,5	2,7	3,1	1,5	1,7
Valeur ajoutée brute	1,7	2,0	2,2	0,9	1,1
Excédent brut d'exploitation	1,0	1,2	1,3	0,2	0,5
Charges financières	0,2	0,1	0,2	0,7	0,4
Capacité d'autofinancement	0,8	0,8	1,0	- 0,7	- 0,1
Investissements	0,7	0,8	1,0	0,7	0,4
Dette à moyen et long termes au 31/12	2,9	4,2	4,9	8,5	8,2

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

Source : ADP

Aéroports de Paris (ADP) est la principale entreprise de services auxiliaires aériens. En 2021, son chiffre d'affaires augmente de 15 %, après s'être réduit de plus de la moitié en 2020 dans le contexte de la crise sanitaire, pour s'établir à 1,7 milliard d'euros. Après avoir fortement augmenté en 2020, la dette financière à moyen et long termes diminue légèrement en 2021, pour s'élever à 8,2 milliards d'euros.

## COMPTES DES ENTREPRISES DES INFRASTRUCTURES FLUVIALES ET MARITIMES

## Voies navigables de France (VNF)

En millions d'euros

	2011	2016	2019	2020	2021
Chiffre d'affaires net	177	177	180	171	178
Valeur ajoutée brute	91	89	86	81	84
Charges de personnel <sup>1</sup>	24	253	234	232	231
Excédent brut d'exploitation	64	81	93	86	91
Capacité d'autofinancement	57	81	81	66	71
Investissements	2 930	192	141	270	255
Dette financière à moyen et long termes au 31/12	2	1	0	0	0

<sup>1</sup> 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

## Grands ports sous tutelle de l'État

En millions d'euros

	2016	2019	2020	2021
Chiffre d'affaires net	854	944	859	906
Valeur ajoutée brute	624	761	698	692
Charges de personnel	396	418	416	432
Excédent brut d'exploitation	261	428	355	333
Capacité d'autofinancement	226	326	240	259
Investissements	310	286	297	419
Dette financière	800	673	642	625

Champ :

- En métropole : Marseille, Dunkerque, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Strasbourg (port fluvial) ainsi que Le Havre, Rouen et Paris (port fluvial), ces trois derniers ports ayant fusionné par ordonnance le 1<sup>er</sup> juin 2021 pour former un établissement public unique (Haropa Port).

- En outre-mer : Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion.

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. Après avoir reculé en 2020, le chiffre d'affaires de VNF repart à la hausse en 2021, pour atteindre 178 millions d'euros, mais reste inférieur à son niveau de 2019.

Les grands ports maritimes et fluviaux de l'État (voir liste détaillée plus haut) sont sous la tutelle de ce dernier. En 2020, ils avaient réalisé un chiffre d'affaires de 859 millions d'euros, en recul (- 9,0 %) par rapport à 2019 avec la crise sanitaire. En 2021, la situation s'améliore (906 millions d'euros) sans retrouver le niveau d'avant-crise.

partie 6

# Emploi dans les transports

— Au 31 décembre 2021, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1 428 000 salariés et 123 000 intérimaires. Le transport de voyageurs représente 32 % des effectifs du secteur, devant le transport de marchandises (31 %), les autres services de transports (22 %) et les activités de poste et de courrier (15 %). Le secteur emploie peu de femmes (26 %) et 30 % des salariés ont plus de 50 ans.



# Emploi salarié

## EFFECTIFS SALARIÉS DU SECTEUR DES TRANSPORTS ET DE L'ENTREPOSAGE

En milliers, au 31 décembre. Données arrêtées au 31 mars 2022.

	2001	2011	2019	2020	2021
<b>Transport principalement de voyageurs</b>	<b>460,5</b>	<b>467,5</b>	<b>474,7</b>	<b>461,2</b>	<b>458,9</b>
Ferroviaire (y.c. fret, y.c. infrastructures SNCF)	193,8	167,7	154,8	152,6	150,2
Transport collectif urbain	95,9	100,5	108,0	108,2	108,1
Transport routier de voyageurs	64,4	90,2	100,9	97,9	97,6
Aérien	70,7	68,6	60,4	56,5	52,9
Maritime et fluvial	11,1	8,6	10,3	9,1	9,0
Autres transports de voyageurs	24,4	32,0	40,3	37,0	41,1
<i>dont taxis et VTC</i>	15,6	19,9	25,5	23,7	26,2
<b>Transport de marchandises (hors ferroviaire)</b>	<b>349,4</b>	<b>375,1</b>	<b>416,2</b>	<b>429,7</b>	<b>447,0</b>
Routier et services de déménagement	339,4	356,2	400,7	414,1	429,5
Par conduites	3,8	6,2	5,0	5,0	4,9
Aérien et spatial	2,7	3,9	3,3	3,2	4,8
Maritime et fluvial	3,5	8,8	7,3	7,4	7,7
<b>Autres services de transport</b>	<b>244,2</b>	<b>265,3</b>	<b>301,4</b>	<b>299,2</b>	<b>311,6</b>
Entreposage et manutention	70,8	98,4	125,1	126,5	135,5
Exploitation des infrastructures (hors infrastructures SNCF)	58,4	66,3	67,9	65,2	64,7
Organisation du transport de fret	114,9	100,6	108,4	107,6	111,4
<i>dont messagerie et fret express</i>	61,0	40,1	35,6	35,4	35,8
<b>Activités de poste et de courrier</b>	<b>328,3</b>	<b>269,0</b>	<b>232,4</b>	<b>219,9</b>	<b>210,0</b>
<b>Transports et entreposage (hors intérim)</b>	<b>1 382,3</b>	<b>1 376,9</b>	<b>1 424,7</b>	<b>1 410,1</b>	<b>1 427,6</b>
<i>Intérim utilisé dans transports et entreposage</i>	45,8	55,1	103,3	114,0	123,0
<b>Ensemble secteur privé hors intérim<sup>1</sup></b>	<b>nd</b>	<b>18 179,4</b>	<b>18 956,2</b>	<b>18 645,6</b>	<b>19 230,9</b>
<i>Intérim utilisé dans l'ensemble du secteur privé</i>	nd	620,9	780,4	737,0	829,4

<sup>1</sup> Ensemble secteur privé, y compris agriculture (codes AZ à RU en Naf Rév.2).

nd = non disponible.

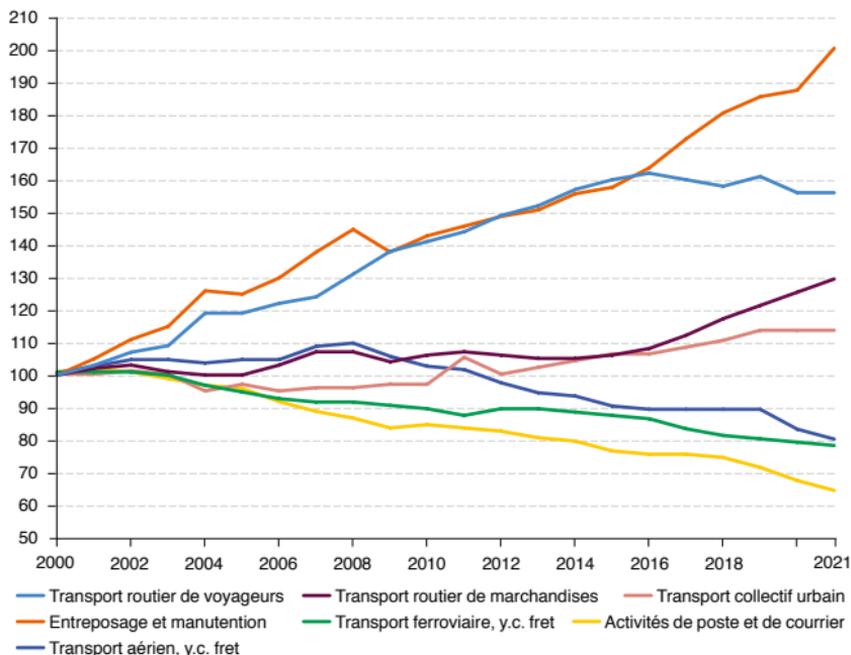
Champ : France hors Mayotte.

Sources : Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Acooss-Urssaf, Dares, Insee ; SNCF

Au 31 décembre 2021, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1 428 000 salariés (hors intérim), soit 7,4 % des salariés du secteur privé hors intérim. Avec 430 000 salariés, le transport routier de marchandises demeure le principal pourvoyeur d'emplois du secteur.

## ÉVOLUTION DE L'FFECTIF SALARIÉ PAR SOUS-SECTEUR D'ACTIVITÉ

En indice base 100 en 2000



Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Sources : Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Acoiss-Urssaf, Dares, Insee ; SNCF

La croissance des effectifs est particulièrement dynamique dans les activités d'entreposage et de manutention (+ 4,2 % en moyenne annuelle depuis 2016) et dans le transport routier de marchandises (+ 3,6 % en moyenne annuelle depuis 2016). Ces deux activités ont continué de créer des emplois en 2020, année de la crise sanitaire.

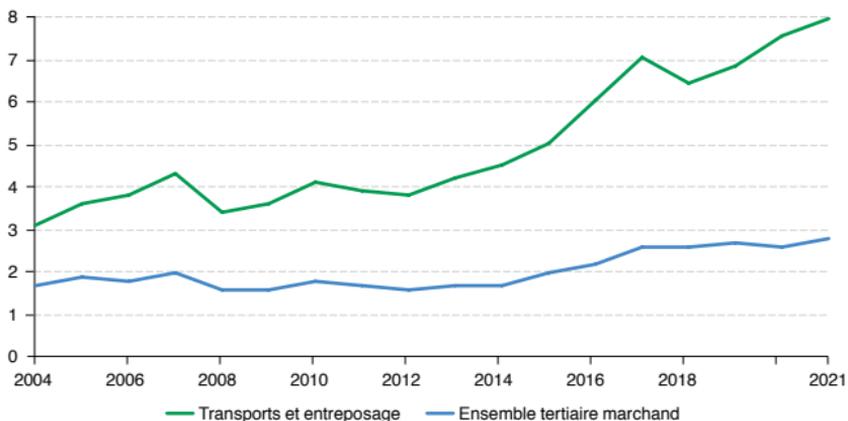
À l'inverse, la crise sanitaire a accentué en 2020 la tendance à la baisse de l'emploi dans le transport aérien et le transport routier de voyageurs.

Depuis deux décennies, les effectifs salariés s'amenuisent dans le transport ferroviaire et les activités de poste et de courrier.

## Emploi intérimaire

### TAUX DE RECOURS À L'INTÉRIM

En % (effectif intérimaires/total effectifs salariés, y compris intérimaires), au 31 décembre



Champ : France hors Mayotte.

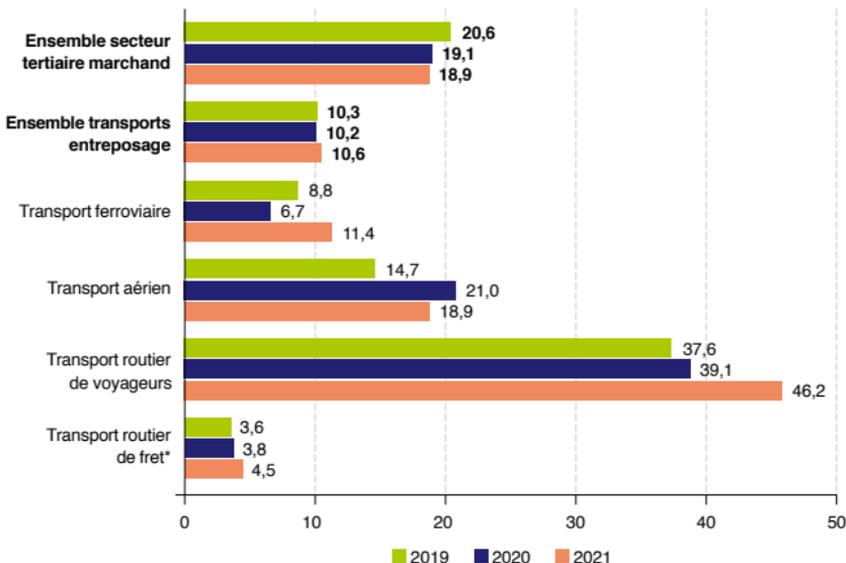
Sources : Dares ; Pôle emploi

Fin 2021, le secteur des transports et de l'entreposage mobilise 123 000 intérimaires. Le taux de recours à l'intérim (rapport des intérimaires à l'emploi salarié total), en forte hausse depuis 2012, s'établit à 7,9 % en 2021 et demeure à un niveau élevé par rapport à celui de l'ensemble du secteur tertiaire marchand (2,8 %).

# Temps partiel

## PART DE SALARIÉS À TEMPS PARTIEL

En %



\* TRF « élargi » : TRF interurbains (NAF 49.41A), TRF de proximité (49.41B), location de camions avec chauffeur (49.41C), messagerie et fret express (52.29A).

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

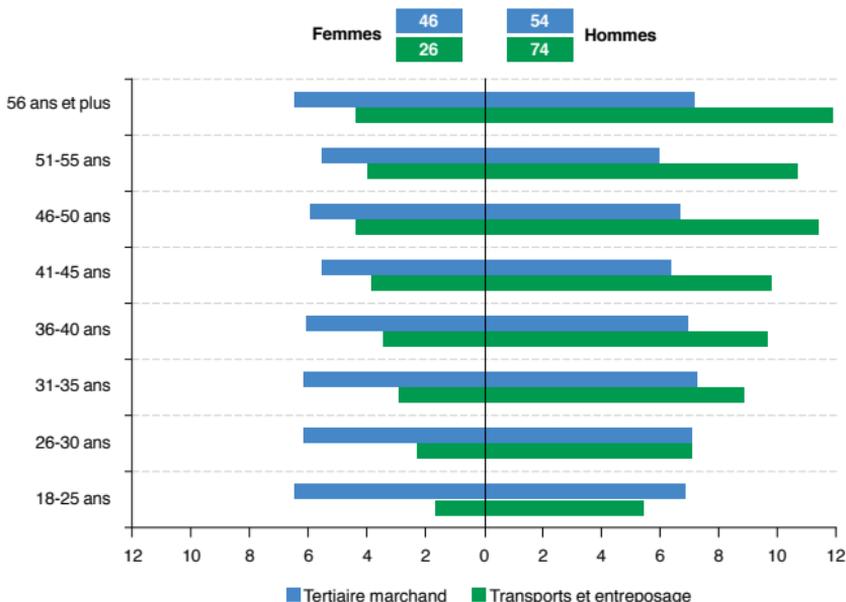
Source : Insee, enquête emploi

En 2021, le temps partiel reste peu répandu dans le secteur des transports et de l'entreposage (10,6 %, contre 18,9 % dans l'ensemble du secteur tertiaire marchand). Il est beaucoup plus fréquent dans le transport routier de voyageurs (46,2 %) et dans le transport aérien (18,9 %).

## Profil des salariés

### PYRAMIDE DES ÂGES DES SALARIÉS EN 2020

En %, au 31 décembre



Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : Insee, base Tous salariés 2020

Fin 2020, 30 % des salariés des transports et de l'entreposage ont 50 ans ou plus, contre 24 % pour le secteur tertiaire marchand.

Alors que la part des femmes dans l'emploi est de 47 % dans le tertiaire marchand, elle n'est que de 26 % dans le secteur des transports et de l'entreposage. La part de l'effectif féminin varie entre 10 % dans le transport routier de marchandise et 53 % dans les activités de poste et de courrier.

partie 7

# Infrastructures et matériels de transport

— La France dispose d'infrastructures de transport abondantes, constituées en 2021 d'1,1 million de kilomètres de routes, de 27 000 kilomètres de lignes ferroviaires, de 1 350 kilomètres de lignes de métro, RER et tramway, de 5 200 kilomètres de voies navigables fréquentées, de nombreux ports maritimes ainsi que du deuxième aéroport européen.

Les infrastructures de transport évoluent peu ces dernières années, hormis pour les métros, les tramways et les vélos. Après une légère baisse en 2020, le parc de véhicules routiers français (voiture, poids lourds, VUL, bus et cars) augmente en 2021 et s'établit à 44,5 millions de véhicules. Bien que la part du diesel diminue dans les immatriculations de voitures neuves, 56,7 % des voitures particulières roulent encore au diesel en 2021 (elles étaient 64,1 % en 2015).



# Infrastructures de transport

## ÉVOLUTION DES LONGUEURS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN FRANCE ENTIÈRE

En kilomètres

	2013	2017	2021
<b>Routes</b>	<b>1 082 501</b>	<b>1 103 551</b>	<b>1 105 094</b>
Réseau principal	21 170	20 662	21 246
Autoroutes concédées	8 951	9 040	9 102
Autoroutes non concédées	2 600	2 578	2 562
Autres routes nationales	9 619	9 044	9 581
Réseau secondaire	1 061 331	1 082 889	1 083 849
Routes départementales	381 470	377 890	378 906
Routes communales	679 860	704 999	704 942
<b>Réseau ferroviaire exploité par la SNCF (kilomètres de lignes)</b>	<b>30 318</b>	<b>28 120</b>	<b>27 057</b>
Lignes LGV	2 036	2 157	2 137
Autres lignes ferroviaires à 2 voies ou plus	14 900	14 728	14 504
Lignes ferroviaires à 1 voie	13 382	11 235	10 416
<b>Réseaux ferrés de transport urbain<sup>1</sup></b>	<b>1 153</b>	<b>1 333</b>	<b>1 354</b>
Métros et RER <sup>2</sup>	457	467	473
Tramways	696	866	881
<b>Voies navigables fréquentées</b>	<b>5 064</b>	<b>5 060</b>	<b>5 216</b>
Moins de 400 t	2 971	2 758	3 050
De 400 à 1 500 t	328	498	437
Plus de 1 500 t	1 765	1 804	1 729
<b>Véloroutes et voies vertes</b>	<b>-</b>	<b>15 120</b>	<b>19 440</b>

<sup>1</sup> Données 2017 pour les TCU de province (dernières données disponibles).

<sup>2</sup> RER RATP seulement.

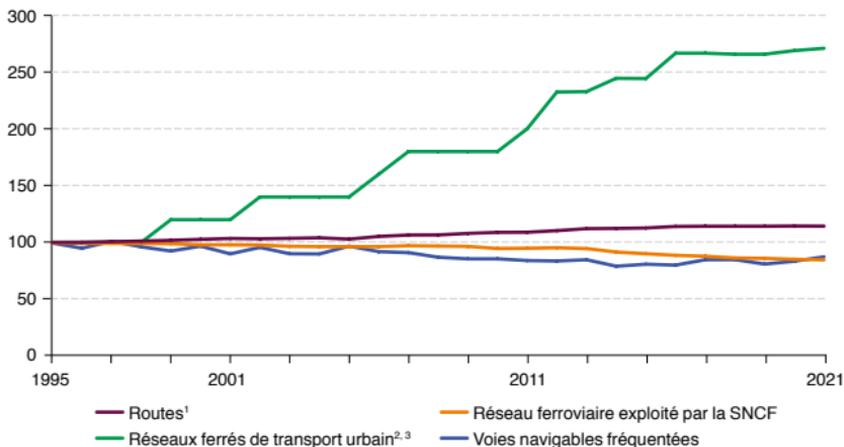
Champ : France entière.

Source : SDES

La France dispose d'infrastructures de transport particulièrement importantes. Entre 2013 et 2021, la longueur des routes est passée de 1 082 500 kilomètres à 1 105 100 kilomètres, soit une progression de 2,0 % en 8 ans. En revanche, la longueur totale des lignes ferroviaires exploitées a diminué de 10,7 % entre 2013 et 2021. En 2021, 19 440 kilomètres du schéma national des véloroutes sont réalisés sur les 25 670 kilomètres prévus pour 2030.

## ÉVOLUTION DES LONGUEURS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

En indice base 100 en 1995



<sup>1</sup> Hors routes départementales et communales dans les DROM.

<sup>2</sup> RER RATP seulement.

<sup>3</sup> Données 2017 pour les TCU de province pour les années 2018 à 2021.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES

Avec la saturation des réseaux routiers et la prise en compte d'objectifs environnementaux, les réseaux ferrés de transport urbain (tramway et métros) se sont fortement développés depuis 25 ans, notamment pour les trajets de courte distance. C'est pour ce mode de transport que l'évolution des réseaux est la plus importante sur cette période.

La longueur des routes a également augmenté, mais dans une moindre mesure : elle a été multipliée par 1,2 en 25 ans.

À l'inverse, la longueur du réseau ferroviaire exploité par la SNCF et celle des voies navigables fréquentées diminuent et représentent en 2021 respectivement 85 % et 88 % de celles qu'ils avaient en 1995.

## RÉSEAUX DE TRANSPORT UTILISÉS DE QUELQUES PAYS EUROPÉENS

Données 2020

	Longueur du réseau (en km)	Densité (en km par million d'habitants)	Densité (en km pour 1 000 km <sup>2</sup> )
<b>Réseaux routiers structurants<sup>1</sup></b>			
Allemagne	51 018	613	143
Espagne <sup>2</sup>	30 455	653	60
<b>France<sup>3</sup></b>	<b>21 358</b>	<b>317</b>	<b>34</b>
Italie <sup>4</sup>	30 282	506	100
Pays-Bas	5 503	316	132
Pologne	21 189	558	68
<b>Réseaux ferroviaires</b>			
Allemagne <sup>4</sup>	38 394	462	107
Espagne	16 135	341	32
<b>France<sup>3</sup></b>	<b>27 213</b>	<b>403</b>	<b>43</b>
Italie	16 782	281	56
Pays-Bas	3 041	175	73
Pologne	19 383	511	62
<b>Réseaux navigables utilisés</b>			
Allemagne	7 675	92	21
Finlande	8 133	1 472	24
<b>France<sup>3</sup></b>	<b>4 984</b>	<b>74</b>	<b>8</b>
Italie	1 562	26	5
Pays-Bas <sup>2</sup>	6 297	367	152

<sup>1</sup> Autoroutes et routes nationales.

<sup>2</sup> Données 2018 (dernières données disponibles).

<sup>3</sup> France entière.

<sup>4</sup> Données 2019 (dernières données disponibles).

Source : Eurostat

En 2020, la longueur du réseau routier structurant français est de 21 358 kilomètres, soit 317 km pour 1 million d'habitants. Le réseau routier est plus long en Allemagne (51 018 km), en Espagne (30 455 km) et en Italie (30 282 km).

La densité du réseau routier français rapportée à la population est comparable à celle des Pays-Bas mais est moitié moins élevée que celle de l'Allemagne ou de l'Espagne. Par rapport à la superficie, la densité du réseau routier français (34 km pour 1 000 km<sup>2</sup>) est bien plus faible que celle de ses voisins, en particulier allemand (143 km pour 1 000 km<sup>2</sup>), néerlandais (132 km pour 1 000 km<sup>2</sup>) et italien (100 km pour 1 000 km<sup>2</sup>).

En 2020, le réseau ferroviaire français est le deuxième réseau d'Europe en longueur, avec 27 213 kilomètres. Il est précédé par l'Allemagne (38 394 km) et suivi par la Pologne (19 383 km).

La densité du réseau ferroviaire français rapportée à la population est plus petite que celle de l'Allemagne et de la Pologne, mais plus grande que celle de l'Espagne et de l'Italie. Par rapport à la superficie, la densité du réseau ferroviaire français est plus faible que celle de l'Italie, des Pays-Bas et surtout de l'Allemagne (deux fois et demi plus dense que le réseau français).

En 2020, la France dispose d'un réseau navigable utilisé de 4 984 kilomètres, tant pour le transport de marchandises que pour le tourisme fluvial.

Le réseau navigable français est le quatrième réseau d'Europe, précédé par celui de la Finlande (8 133 km), de l'Allemagne (7 675 km) et des Pays-Bas (6 297 km). La densité rapportée à la population du réseau français (74 km pour 1 million d'habitants) est très faible comparée à celle de la Finlande (1 472 km pour 1 million d'habitants). La densité rapportée à la superficie du réseau français (8 km pour 1 000 km<sup>2</sup>) est très en deçà de celle des Pays-Bas (152 km pour 1 000 km<sup>2</sup>) et proche de celle de l'Italie.

# Matériel de transport

## ÉVOLUTION DES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES ROUTIERS

En milliers

	2001	2011	2019	2020	2021
<b>Véhicules neufs<sup>1</sup></b>	<b>2 931</b>	<b>3 006</b>	<b>3 006</b>	<b>2 375</b>	<b>2 426</b>
Voitures particulières	2 255	2 161	2 174	1 631	1 633
Autocars et autobus <sup>2</sup>	5	7	7	6	7
Camions, camionnettes et véhicules spéciaux	463	448	501	422	452
Tracteurs routiers	28	27	31	21	23
Tracteurs agricoles	35	38	55	56	65
Remorques lourdes	3	3	3	2	3
Semi-remorques	22	16	26	21	20
Cyclomoteurs	nd	149	91	99	101
Motocyclettes	180	215	202	196	211
<b>Véhicules d'occasion</b>	<b>6 248</b>	<b>6 403</b>	<b>6 708</b>	<b>6 495</b>	<b>7 072</b>
Voitures particulières	5 396	5 421	5 733	5 542	5 992
Autocars et autobus <sup>2</sup>	6	6	6	5	6
Camions, camionnettes et véhicules spéciaux	703	832	837	815	920
Tracteurs routiers	21	18	19	18	21
Tracteurs agricoles	92	94	86	91	104
Remorques	4	4	4	3	4
Semi-remorques	26	27	22	21	26

<sup>1</sup> Le total des véhicules neufs ne prend pas en compte les tracteurs agricoles, les remorques lourdes et les semi-remorques.

<sup>2</sup> Les véhicules de moins de 10 places assises (breaks) sont comptabilisés avec les voitures particulières. nd = non disponible.

Champ : France métropolitaine, hors véhicules des domaines, véhicules militaires et transit temporaire.

Sources : Fichier central des automobiles jusqu'en 2009 ; SDES, RSVERO à partir de 2010

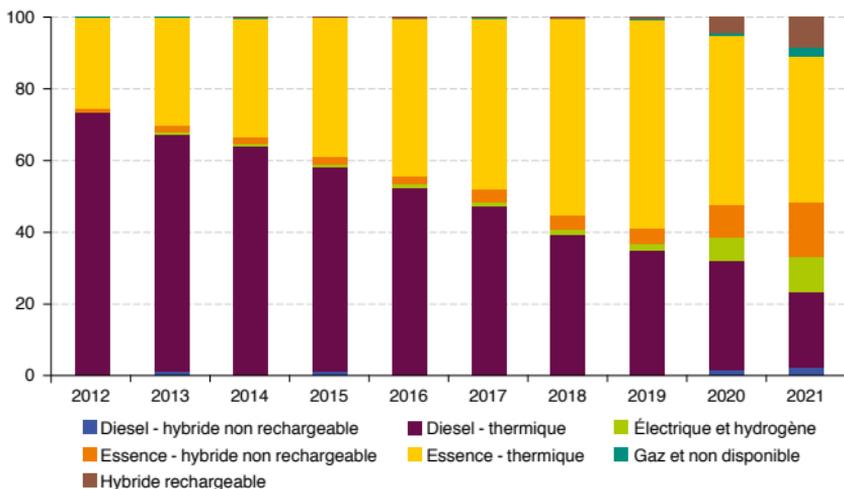
En 2021, les ventes de véhicules neufs en France métropolitaine progressent légèrement (+ 2,2 %) après le fort recul de 2020, dans un contexte de remise en marche des chaînes d'approvisionnement au niveau mondial. Au total, 2,4 millions de véhicules neufs ont été immatriculés en 2021.

Les immatriculations de véhicules d'occasion (hors cyclomoteurs, voiturettes et motocycles) augmentent de 8,9 % en 2021 par rapport à 2020.

Les voitures particulières représentent 67,3 % des immatriculations neuves et 84,7 % des immatriculations de véhicules d'occasion.

## RÉPARTITION DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR MOTORISATION

En %



Champ : France métropolitaine, hors véhicules des domaines, véhicules militaires et transit temporaire.

Source : SDES, RSVERO

Le marché du neuf a fortement évolué dans sa composition, avec l'essor des motorisations alternatives (hybrides rechargeables et électriques) au détriment des motorisations thermiques (diesel et essence). La part des motorisations alternatives représente 18,2 % des ventes en 2021, après 11,3 % en 2020 et 0,3 % en 2012.

## ÉVOLUTION DU PARC ROULANT MOYEN DE VÉHICULES ROUTIERS

En milliers

	2012	2019	2020	2021
<b>Voitures particulières</b>	<b>34 647</b>	<b>37 549</b>	<b>37 492</b>	<b>37 880</b>
Essence (y compris hybrides non rechargeables)	12 815	14 649	15 121	15 704
Diesel (y compris hybrides)	21 597	22 557	21 935	21 477
Électrique et hydrogène	9	122	185	311
Essence hybrides rechargeables et gaz	226	220	251	387
<b>Véhicules utilitaires légers (VUL)</b>	<b>5 296</b>	<b>5 930</b>	<b>5 857</b>	<b>5 977</b>
Essence	276	212	200	203
Diesel (y compris hybrides)	4 994	5 662	5 594	5 697
Électrique et hydrogène	6	39	43	52
Essence hybrides et gaz	19	17	20	24
<b>Véhicules lourds</b>	<b>668</b>	<b>682</b>	<b>681</b>	<b>687</b>
Poids lourds	582	591	590	596
Bus et cars	86	91	90	90
<b>Total des véhicules</b>	<b>40 611</b>	<b>44 161</b>	<b>44 030</b>	<b>44 543</b>

Champ : France métropolitaine.

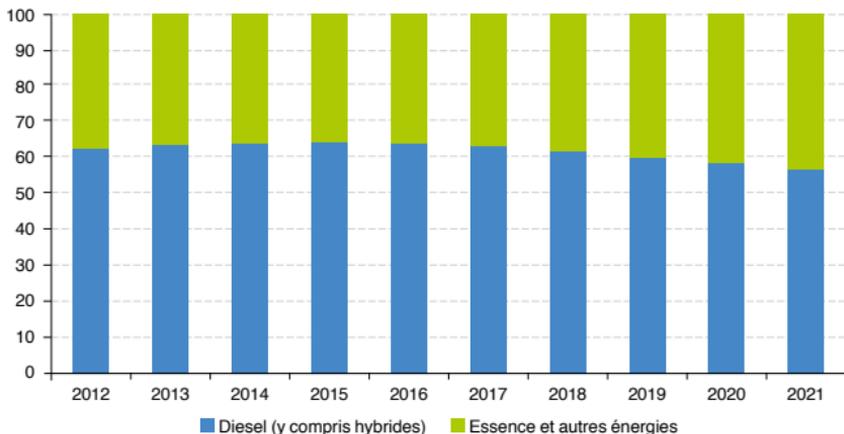
Source : SDES, Bilan de la circulation

Avec 44,5 millions de véhicules en 2021, le parc roulant moyen de véhicules immatriculés en France métropolitaine a légèrement augmenté sur un an (513 000 véhicules en plus, soit une hausse de 1,2 %).

Le parc de véhicules utilitaires légers (VUL) roule très largement au diesel (95 % des VUL en 2021), tout comme le parc de véhicules lourds (99 % des poids lourds et 93 % des bus et cars).

## RÉPARTITION DU PARC ROULANT MOYEN DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MOTORISATION

En %



Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation

Parmi les voitures particulières, la part des véhicules diesel (y compris hybrides) ne cesse de diminuer depuis sept ans (56,7 % en 2021, contre 64,1 % en 2015), au profit des véhicules essence et autres énergies (électrique et hybrides rechargeables) dont la part croît (43,3 % en 2021, contre 35,9 % en 2015). Encore anecdotique il y a quelques années, le parc de voitures à motorisation alternative (électriques et hybrides rechargeables) continue de progresser fortement. Il représente 1,4 % du parc de voitures particulières en circulation en 2021.

## ÉVOLUTION DU PARC DE MATÉRIEL FERROVIAIRE\*

En nombre de véhicules

	2012	2016	2020	2021
<b>Matériel moteur</b>	<b>10 954</b>	<b>11 965</b>	<b>12 313</b>	<b>11 238</b>
Automotrices et autorails	5 197	6 147	6 905	6 970
Locomotives électriques	1 637	1 667	1 457	1 073
Locomotives diesel	1 874	1 928	1 768	1 335
Locotracteurs	1 147	1 113	938	607
Locomotives à vapeur et tender	0	0	30	34
TGV	981	960	1 005	1 009
Tram-Train	118	150	210	210
<b>Matériel remorqué voyageurs</b>	<b>15 617</b>	<b>17 028</b>	<b>18 385</b>	<b>17 490</b>
<i>dont remorques de TGV</i>	4 151	4 062	4 240	4 253
<b>Matériel remorqué marchandises</b>	<b>94 900</b>	<b>78 644</b>	<b>68 099</b>	<b>67 078</b>
Wagons réseau national	nd	24 187	20 503	19 675
Wagons réseau international (RIV) <sup>1</sup>	nd	54 457	47 596	47 403

\* Matériel moteur en service, tous opérateurs, hors Corse, zones portuaires, industrielles et touristiques.

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

nd = non disponible.

Source : EPSF, Registre national des véhicules

Le nombre de matériel ferroviaire remorqué voyageurs a augmenté entre 2012 et 2020 (+ 17,7 % en 8 ans), avant de baisser en 2021 (- 4,9 %). Le nombre de matériel remorqué marchandises diminue de 29,3 % entre 2012 et 2021.

## ÉVOLUTION DU PARC DU MATÉRIEL DES TCU\* D'ÎLE-DE-FRANCE

En unités

	2011	2016	2020	2021
<b>Matériel ferroviaire</b>				
Nombres de rames	1 130	1 234	1 089	1 123
Places assises	558 997	649 359	571 663	573 251
Places totales	1 094 420	1 287 169	1 155 445	1 165 007
<b>Métros</b>				
Nombres de rames	623	707	722	733
Places assises	144 454	146 642	149 372	152 232
Places totales	375 202	412 543	420 204	430 533
<b>Tramways</b>				
Nombres de rames	123	244	281	303
Places assises	7 154	14 012	16 718	18 324
Places totales	27 180	54 493	64 043	70 951
<b>Autobus et autocars<sup>1</sup></b>				
Nombre de véhicules	9 128	9 704	10 523	nd

\* TCU : transports collectifs urbains.

<sup>1</sup> Autobus (ou bus) : véhicule affecté au transport urbain de voyageurs ; autocar (ou car) : véhicule affecté aux transports interurbains, principalement scolaires, linéaires.

nd = non disponible.

Source : Île de France Mobilités, d'après RATP, SNCF

Le parc du matériel ferroviaire des transports en commun d'Île-de-France a augmenté de 3,1 % entre 2020 et 2021, passant de 1 155 445 places totales à 1 165 007 places totales. Le nombre de places totales du parc du matériel ferroviaire en 2021 dépasse celui de 2011 (+ 6,4 %).

Le nombre de places totales des métros d'Île-de-France a augmenté de 14,7 % entre 2011 et 2021.

Celui des tramways a été multiplié par 2,6 entre 2011 et 2021 (70 951 places totales en 2021, contre 27 180 en 2011).

## ÉVOLUTION DU PARC DE MATÉRIEL FLUVIAL

En unités

	2003	2012	2019	2020	2021
<b>Classement par spécialité</b>					
Bateaux spécialisés (avec ou sans moteur)	129	83	46	44	47
Bateaux automoteurs non spécialisés	1 146	867	679	662	666
Bateaux sans moteur non spécialisés	619	375	317	315	327
<b>Classement par tonnage</b>					
Jusqu'à 249 tonnes	13	6	3	3	5
De 250 à 399 tonnes	946	466	299	269	261
De 400 à 649 tonnes	433	256	181	175	170
De 650 à 999 tonnes	221	222	181	179	182
De 1 000 à 1 499 tonnes	81	142	144	150	147
1 500 tonnes et plus	200	233	234	245	275

Source : VNF

Entre 2003 et 2021, le parc des bateaux porteurs baisse quelle que soit la spécialité : en moyenne annuelle, le nombre de bateaux spécialisés diminue de 5,5 %, celui des automoteurs non spécialisés de 3,0 % et celui des bateaux sans moteur non spécialisés de 3,5 %. La baisse est marquée pour les installations à faible portance (inférieure à 999 tonnes), qui diminuent de 5,2 % en moyenne annuelle, tandis que le nombre de bateaux à portance élevée (supérieure ou égale à 1 000 tonnes) croît de 2,3 % en moyenne annuelle.

## ÉVOLUTION DE LA FLOTTE MARITIME<sup>1</sup>

En unités, au 31 décembre

	2012	2016	2020	2021
<b>Flotte dédiée au transport maritime<sup>2</sup></b>	<b>197</b>	<b>168</b>	<b>190</b>	<b>192</b>
Navires à passagers <sup>3</sup>	75	66	81	79
Pétroliers	54	42	43	43
Autres cargos	68	60	66	70
<b>Flotte dédiée aux services maritimes<sup>4</sup></b>	<b>221</b>	<b>240</b>	<b>233</b>	<b>233</b>

<sup>1</sup> Navires de plus de 100 tonneaux de jauge brute.

<sup>2</sup> Navires à passagers, pétroliers et autres cargos (sous pavillon français).

<sup>3</sup> Y compris cargos mixtes de plus de 12 passagers.

<sup>4</sup> Navires de services maritimes exploités à l'international (câbliers, recherche, offshore, navires spéciaux) (sous pavillon français).

Source : DIGITM

La flotte de commerce sous pavillon français compte 192 navires dédiés au transport maritime au 31 décembre 2021, dont 79 navires dédiés au transport de passagers.

La flotte de commerce sous pavillon français compte 233 navires dédiés aux services maritimes au 31 décembre 2021, comme fin 2020. Cette flotte opère notamment assez largement dans les services *offshore* aux secteurs pétrolier et gazier.



# Annexes

- Sigles et liens utiles
- Glossaire



## Sigles et liens utiles

Ce document a été réalisé par le SDES, en particulier avec l'aide ou les données des organismes suivants :

<b>ADP</b>	Aéroports de Paris <a href="http://www.parisaeroport.fr">www.parisaeroport.fr</a>
<b>ART</b>	Autorité de régulation des transports <a href="http://www.autorite-transport.fr">www.autorite-transport.fr</a>
<b>BEA</b>	Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile <a href="http://bea.aero">bea.aero</a>
<b>Bilan annuel des transports en 2021</b>	<a href="http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/bilan-annuel-des-transport-en-2021?rubrique=&amp;dossier=1337">www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/bilan-annuel-des-transport-en-2021?rubrique=&amp;dossier=1337</a>
<b>Bodacc</b>	Bulletin officiel des annonces civiles et commerciales <a href="http://www.bodacc.fr">www.bodacc.fr</a>
<b>Cerema</b>	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement <a href="http://www.cerema.fr">www.cerema.fr</a>
<b>CGDD</b>	Commissariat général au développement durable <a href="http://www.ecologie.gouv.fr/commissariat-general-au-developpement-durable-cgdd">www.ecologie.gouv.fr/commissariat-general-au-developpement-durable-cgdd</a>
<b>Citepa</b>	Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique <a href="http://www.citepa.org">www.citepa.org</a>
<b>Rapport Secten</b>	Données d'émissions territoriales de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques en France <a href="http://www.citepa.org/fr/secten">www.citepa.org/fr/secten</a>
<b>CNR</b>	Comité national routier <a href="http://www.cnr.fr">www.cnr.fr</a>

<b>Dares</b>	Direction de l'animation, de la recherche et des études statistiques <a href="https://dares.travail-emploi.gouv.fr">dares.travail-emploi.gouv.fr</a>
<b>DGAC</b>	Direction générale de l'aviation civile <a href="https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/aviation-civile">www.ecologie.gouv.fr/politiques/aviation-civile</a>
<b>DGAMPA</b>	Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture <a href="https://www.mer.gouv.fr/direction-generale-des-affaires-maritimes-de-la-peche-et-de-laquaculture-dgampa">www.mer.gouv.fr/direction-generale-des-affaires-maritimes-de-la-peche-et-de-laquaculture-dgampa</a>
<b>DGFIP</b>	Direction générale des finances publiques <a href="https://www.economie.gouv.fr/dgfip">www.economie.gouv.fr/dgfip</a>
<b>DGITM</b>	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) <a href="https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-des-infrastructures-des-transports-et-des-mobilites-dgitm">www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-des-infrastructures-des-transports-et-des-mobilites-dgitm</a>
<b>EPSF</b>	Établissement public de sécurité ferroviaire <a href="https://securite-ferroviaire.fr">securite-ferroviaire.fr</a>
<b>Ésane</b>	Élaboration de statistiques annuelles d'entreprises <a href="https://www.insee.fr/fr/metadonnees/source/serie/s1188">www.insee.fr/fr/metadonnees/source/serie/s1188</a>
<b>Eurostat</b>	<a href="https://ec.eurostat.eu.europa.eu">ec.eurostat.eu.europa.eu</a>
<b>Gart</b>	Groupement des autorités responsables de transport <a href="https://www.gart.org">www.gart.org</a>
<b>Geod'air</b>	Base de données nationale de la qualité de l'air <a href="https://www.geodair.fr">www.geodair.fr</a>
<b>Île-de-France Mobilités</b>	(ex Stif - Syndicat des transports d'Île-de-France) <a href="https://www.omnil.fr">www.omnil.fr</a>

<b>Insee</b>	Institut national de la statistique et des études économiques <a href="http://www.insee.fr">www.insee.fr</a>
<b>MTECT</b>	Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires <a href="http://www.ecologie.gouv.fr">www.ecologie.gouv.fr</a>
<b>Omnil</b>	Observatoire de la mobilité en Île-de-France <a href="http://omnil.fr">omnil.fr</a>
<b>ONISR</b>	Observatoire national interministériel de la sécurité routière <a href="http://www.securite-routiere.gouv.fr">www.securite-routiere.gouv.fr</a>
<b>Pôle Emploi</b>	Établissement public à caractère administratif, chargé de l'emploi en France <a href="http://www.pole-emploi.fr/accueil">www.pole-emploi.fr/accueil</a>
<b>RATP</b>	Régie autonome des transports parisiens <a href="http://www.ratp.fr">www.ratp.fr</a>
<b>RSVERO</b>	Répertoire statistique des véhicules routiers <a href="http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/parc-et-immatriculations-des-vehicules-routiers">www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/parc-et-immatriculations-des-vehicules-routiers</a>
<b>SDES</b>	Service des données et études statistiques <a href="http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr">www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr</a>
<b>Sirene</b>	Répertoire des entreprises et des établissements <a href="http://www.insee.fr/fr/information/3591226">www.insee.fr/fr/information/3591226</a>
<b>SNCF</b>	Société nationale des chemins de fer français <a href="http://www.sncf.com/fr">www.sncf.com/fr</a>
<b>Urssaf Caisse nationale (ex Acoess)</b>	Union de recouvrement des cotisations de Sécurité sociale et d'allocations familiales <a href="http://www.urssaf.org">www.urssaf.org</a>

**UTP** Union des transports publics et ferroviaires  
[www.utp.fr](http://www.utp.fr)

**Vélo & Territoires** Réseau de collectivités  
[www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)

**VNF** Voies navigables de France  
[www.vnf.fr](http://www.vnf.fr)

# Glossaire

## Comptes d'entreprises « Année N-1 » à contours « Année N »

[www.insee.fr/fr/information/4226820#encadre5](http://www.insee.fr/fr/information/4226820#encadre5)

Les statistiques des comptes d'entreprises sont obtenues en retenant comme contours des entreprises ceux définis pour l'année N – aux créations près bien entendu –, et en calculant des liasses fiscales et questionnaires ESA (enquête sectorielle annuelle) consolidés sur ces entreprises à partir des liasses fiscales et questionnaires ESA reçus en N-1 pour leurs unités légales. On obtient ainsi des données consolidées relatives à l'année N-1 pour les entreprises définies selon les contours retenus en N. Ceci permet de calculer des évolutions au niveau d'entreprises à contours constants, qui reflètent donc uniquement les évolutions économiques internes à l'entreprise, et non pas les restructurations de groupe – et donc les changements de contours des entreprises d'une année sur l'autre – observées entre deux millésimes.

## 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 ».

## Emploi intérimaire en équivalent emplois à temps plein (ETP)

L'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.

### **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<sub>2</sub>), méthane (CH<sub>4</sub>), protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O), hexafluorure de soufre (SF<sub>6</sub>), hydrocarbures (HFC), perfluocarures (PFC) et trifluorure d'azote (NF<sub>3</sub>).

### **Polluants atmosphériques**

Les principaux polluants émis par les transports sont l'oxyde d'azote (NOx), le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), 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).

### **Secteur transports et entreposage**

Cette section de la nomenclature d'activités et de produits française (NAF rév.2) 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.

### **Tonnes-kilomètres (t-kilomètres)**

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

### **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.

### **Transport en commun : individuel - collectif**

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

### **Transport intérieur**

En France, les statistiques de 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-Valenciennes pour un transport d'échange en transport routier Paris-Berlin sont pris 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 usité est le passager kilomètre transporté (PKT).







### 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<sup>er</sup> juillet 1992 - art. L.122-4 et L.122-5 et Code pénal art. 425).

**Dépôt légal** : mars 2023

**ISSN** : 2557-7580 (imprimé)  
2557-8138 (en ligne)

**Impression** : imprimerie intégrée du MTE,  
imprimé sur du papier certifié écolabel européen,  
[www.ecolabel.com](http://www.ecolabel.com)

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



Dans un contexte de rebond économique amorcé à la fin du printemps avec la levée progressive des restrictions liées à la crise sanitaire, l'activité des transports redémarre en 2021.

Avec 449,4 milliards d'euros en 2021 (18,0 % du PIB français), les dépenses totales en transports retrouvent leur niveau d'avant-crise. Le transport intérieur de voyageurs repart à la hausse (+ 9,6 %) pour tous les modes de transport mais le rebond n'est pas total (- 13,1 % par rapport à 2019).

Le transport de marchandises rebondit (+ 3,0 % de tonnes-kilomètres), en particulier pour le ferroviaire dont la part modale augmente pour la première fois depuis 2015. Avec la reprise de la circulation, les émissions de gaz à effet de serre des transports repartent à la hausse (+ 11,5 % en 2021, après la chute historique de 16,5 % en 2020). Cette publication rassemble les données utiles à la connaissance des transports et de leurs effets : infrastructures, activité, emploi, externalités, etc.



**Chiffres clés  
des transports**  
Édition 2023



**Service des données et études statistiques**

Sous-direction des statistiques des transports

Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex

Courriel : [diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gov.fr](mailto:diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gov.fr)