



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Chiffres clés du transport

Édition 2021

MAI 2021



STATISTIQUE
PUBLIQUE

sommaire

Chiffres clés du transport

Édition 2021

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

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

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

Publication disponible en HTML sur
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr



contributeurs

CB

Charline Babet
Coordinatrice

charline.babet@
developpement-durable.gouv.fr

LB

Laurent Bouvry
Coordinateur

laurent.bouvry@
developpement-durable.gouv.fr

Rédacteurs du SDES

Charline Babet, Laurent Bouvry,
Marie-Flavie Brasseur, Carlo Colussi,
Mahmoud Jlassi, Serge Lambrey,
Sokorn Marigot, Cyril Rizk

avant-propos



n 2019, l'ensemble des transports (hors poste et courrier) représente une dépense totale de 438,2 milliards d'euros, soit 18,1 % du produit intérieur brut (PIB) français. 72,0 % de la dépense de transport est consacrée à la route, 6,9 % au transport ferroviaire, 6,7 % aux transports collectifs (urbains et en car), 7,1 % au transport aérien, le reste aux transports fluvial et maritime. Les ménages contribuent à près de la moitié de la dépense courante de transport, essentiellement en compte propre. Ce sont quelques-uns des principaux enseignements de cette publication qui rassemble les données récentes utiles à la connaissance des transports et de leurs effets : infrastructures, mesure de l'activité, emploi, etc. Les données sont, pour l'essentiel, issues du *Mémento de statistiques des transports 2019*, paru en novembre 2020, et du *Bilan annuel des transports en 2019*, rapport publié en décembre 2020.

— Béatrice Sédillot

CHEFFE DU SERVICE DES DONNÉES ET ÉTUDES STATISTIQUES (SDES)

partie 1

Moyens mis en œuvre : infrastructures et matériels de transport

— En 2019, la France dispose d'infrastructures de transport abondantes : 1 100 milliers de kilomètres de routes, 27,5 milliers de kilomètres de lignes ferroviaires, 8,5 milliers de kilomètres de voies navigables (données 2018), ainsi que de nombreux aéroports et ports maritimes.

Le parc de véhicules routiers s'est accru de 2 millions de véhicules par rapport à 2014. Bien que la part du diesel diminue dans les immatriculations de voitures neuves, 60 % des voitures particulières roulent au diesel en 2019.



Infrastructures de transport

ÉVOLUTION DES LONGUEURS DES RÉSEAUX

En kilomètres

	1999	2004	2009	2014	2019
Route hors DOM	980 458	1 002 487	1 041 172	1 071 473	1 090 715
Routes France entière ¹	nd	1 002 487	1 041 172	1 082 196	1 104 093
Voies ferrées exploitées par la SNCF	31 735	30 880	30 939	29 336	27 483
dont trains d'Île-de-France	1 351	1 345	nd	nd	1 826
Métros, RER, tramways	nd	695	924	1 228	nd
Métros, RER et tramways Île-de-France ²	nd	350	840	903	nd
Métros et tramways de province	210	345	566	808	879 ³
Véloroutes et voies vertes	nd	nd	nd	6 900	17 515

¹ Y compris DOM à partir de 2013.

² RER RATP et SNCF à partir de 2009 (uniquement RATP en 1999 et 2004).

³ Données 2018.

nd : données non disponibles.

Sources : Sctra ; Cerema ; ministère de l'Intérieur ; SNCF ; Île-de-France Mobilités, enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, CGDD, Gart, UTP) ; Club des villes et territoires cyclables (données complémentaires disponibles dans le Mémento de statistiques des transports 2019)

La France dispose d'infrastructures de transport particulièrement importantes.

Entre 1999 et 2019, la longueur des routes est passée de 980 500 kilomètres à 1 090 700 kilomètres en France métropolitaine (1 104 100 kilomètres France entière), soit une progression de 11,2 % en 20 ans.

La longueur totale des lignes ferroviaires exploitées a diminué de 13,4 % au total entre 1999 et 2019, malgré la mise en service de 867 kilomètres de lignes à grande vitesse.

Entre 2014 et 2019, la longueur des véloroutes et voies vertes a été multipliée par 2,5, passant de 6 900 kilomètres à 17 500 kilomètres.

Réseaux routiers

ÉVOLUTION DES RÉSEAUX ROUTIERS

En kilomètres

	1999	2004	2009	2014	2019
Autoroutes	9 626	10 486	11 163	11 560	11 677
Nationales France hors DOM	26 298	26 015	9 768	9 606	8 984
Nationales France entière	nd	nd	nd	nd	9 522
Départementales France hors DOM	358 585	359 955	377 986	378 603	375 754
Départementales France entière	nd	nd	nd	381 501	378 693
Communales France hors DOM	585 949	606 031	642 256	671 665	694 300
Communales France entière	nd	nd	nd	681 485	704 201
Ensemble des routes France hors DOM	980 458	1 002 487	1 041 173	1 071 434	1 090 715
Ensemble des routes France entière	nd	nd	nd	1 084 152	1 104 093

nd : données non disponibles.

Sources : Sctra ; Cerema ; ministère de l'Intérieur (données complémentaires disponibles dans le Mémento de statistiques des transports 2019)

En 2019, le réseau routier français (France entière) est composé :

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

Depuis 1999, la longueur totale du réseau routier (hors DOM) s'est accrue de 11,2 %, celle des autoroutes de 21,3 % et celle des routes communales (hors DOM) de 18,5 %.

Réseaux ferroviaires exploités par la SNCF

ÉVOLUTION DES RÉSEAUX FERROVIAIRES EXPLOITÉS PAR LA SNCF

En kilomètres

	1999	2004	2009	2014	2019
Longueur totale des lignes exploitées¹	31 735	30 880	30 939	29 335	27 483
Lignes électrifiées	14 206	14 589	15 430	16 031	16 067
Lignes à voie unique	15 794	14 745	14 240	12 412	10 711
Lignes à grandes vitesses (LGV)	1 290	1 570	1 865	2 036	2 157
Lignes parcourues par les TGV	6 655	7 577	10 160	10 863	12 542
Nombre de passages à niveau²	17 419	16 997	16 511	15 529	15 038

¹ Non compris chemins de fer de Corse.

² Sont exclus les passages à niveau isolés réservés aux piétons, les passages à niveau privés et les passages à niveau sur les lignes neutralisées.

Source : SNCF Réseau (données complémentaires disponibles dans le Mémento de statistiques des transports 2019)

En 2019, le réseau ferré en service, exploité par la SNCF, comprend 27 483 kilomètres de voies ferrées principales exploitées. Entre 1999 et 2019, la longueur du réseau exploité a diminué de 13,4 % au total, avec la suppression de lignes à une voie (- 32 %), malgré la mise en service de 867 kilomètres de lignes à grande vitesse.

Le taux d'électrification du réseau s'est accéléré depuis 2006 : 45 % des lignes étaient électrifiées en 1999, 58 % le sont en 2019. Cela s'explique par l'électrification de lignes déjà existantes et par la fermeture de lignes non électrifiées.

Densités des réseaux ferroviaires en Europe

RÉSEAUX FERROVIAIRES DE QUELQUES PAYS EUROPÉENS

Données 2018

	Longueur du réseau ferroviaire (km)	Densité (km pour 1 000 habitants)	Densité (km pour 1 000 km ²)
Allemagne	38 416	0,46	108
Espagne	15 449	0,33	31
France	27 594	0,41	50
Italie	16 781	0,28	56
Pays-Bas	3 220	0,19	77
Pologne	19 235	0,51	62
Royaume-Uni	16 289	0,24	66

Source : Eurostat

En 2018, le réseau ferroviaire français est le deuxième réseau d'Europe en longueur, avec 27 594 kilomètres. Il est précédé par l'Allemagne (38 416 kilomètres) et suivi par la Pologne (19 235 kilomètres).

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

Réseaux de transport collectif urbain

ÉVOLUTION DES RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN

	Nombre de lignes	Longueur des lignes (en km)	Nombre de lignes	Longueur des lignes (en km)
Île-de-France¹	2009		2017	
Train	8	920	9	903
RER ²	5	605	5	600
Métro	16	206	16	206
Tramway	4	42	10	116
Bus	1 449	-	1 509	-
<i>dont Paris</i>	64	-	60	-
Province	2009		2018	
Métro	11	130	11	133
Lyon	4	30	4	32
Marseille	2	19	2	21
Toulouse	2	27	2	27
Lille	2	45	2	45
Rennes	1	9	1	9
Tramway	38	437	65	745
<i>dont Lyon</i>	4	46	6	88
<i>dont Montpellier</i>	2	35	4	62
<i>dont Strasbourg</i>	5	53	6	68
<i>dont Bordeaux</i>	3	44	3	65
<i>dont Nantes</i>	3	43	3	42
<i>dont Grenoble</i>	4	34	5	47

¹ Les troncs communs ne sont comptabilisés qu'une seule fois. La longueur des lignes pour l'Île-de-France porte sur le seul périmètre francilien.

² RER RATP uniquement, données SNCF non disponibles.

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

En 2017 (dernières données disponibles), l'Île-de-France comptabilise 14 lignes de trains et RER, 16 de métros et 10 de tramways. En 2018, il existe 11 lignes de métros et 65 de tramways en province. Entre 2009 et 2018, les réseaux urbains se développent essentiellement en tramways : la longueur des lignes a été multipliée par 3 en Île-de-France et par 1,7 en province.

Réseaux navigables

RÉSEAUX NAVIGABLES UTILISÉS DE QUELQUES PAYS EUROPÉENS EN 2018

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

	Voies navigables utilisées	Densité
Allemagne	7 675	92,4
Finlande	8 132	1 471,8
France	5 065	75,6
Italie	1 562	25,8
Pays-Bas	6 297	364,4

Source : Eurostat, réseau navigable effectivement utilisé pour la France

En 2018, la France dispose d'un réseau navigable (fleuves, rivières et canaux) de 8 500 kilomètres dont 5 065 utilisés, 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 (8 132 kilomètres), de l'Allemagne (7 675 kilomètres) et des Pays-Bas (6 297 kilomètres).

Utilisation des réseaux

UTILISATION DES RÉSEAUX (CIRCULATION)

	2004	2009	2014	2019
Réseaux routiers (milliards de véhicules-km)	nd	nd	600	623
Autoroutes	nd	nd	173	189
Routes nationales	nd	nd	23	22
Autres routes	nd	nd	404	412
Réseau ferroviaire (millions de trains-km)				
Voyageurs	397	406	390	366
Marchandises	122	74	63	65
Réseau TCU (transport collectif urbain)				
Île-de-France				
Train (millions de trains-km)	23	27	28	27
RER (millions de trains-km)	42	42	42	40
Méto (millions de trains-km)	44	48	50	47
Tramway (millions de trains-km)	3	4	9	14
Bus ¹ (millions de voitures-km)	149	161	164	167
Régions hors Île-de-France				
Tramway (millions de véhicules-km)	23	41	58	62 ²
Méto (millions de véhicules-km)	25	32	34	34 ²

¹ Hors Optile. ² Données 2018. nd : données non disponibles. Champ : France métropolitaine.

Sources : SNCF ; Île-de-France Mobilités ; enquête TCU (DGITM, CGDD, Cerema, Gart, UTP) (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019 et le Mémento de statistiques des transports 2019)

Entre 2014 et 2019, la circulation routière progresse de 3,9 %, soit + 0,8 % en moyenne par an. Elle augmente principalement sur les autoroutes (+ 9,5 % en cinq ans, soit + 1,8 % par an en moyenne) et sur les routes départementales et communales (+ 1,8 % en cinq ans, soit + 0,4 % par an en moyenne). En 2019, la circulation est quasi stable (+ 0,1 %) par rapport à 2018.

Depuis 2009, la circulation a baissé pour les trains de marchandises (- 1,3 % par an en moyenne) et les trains de voyageurs (- 1,0 % par an en moyenne).

En Île-de-France, depuis 2009, la circulation des tramways a été multipliée par 3,5 et celle des bus a augmenté de 0,4 % en moyenne annuelle. En revanche, la circulation a diminué dans les métros et les RER (respectivement - 0,2 % et - 0,5 % en moyenne annuelle depuis 2009). En province, en dix ans, la circulation des tramways a été multipliée par 1,5 tandis que celle des métros a augmenté de 0,6 % en moyenne annuelle.

Matériel de transport

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES ROUTIERS

En milliers

	2004	2009	2014	2019
Véhicules neufs (hors remorques légères)	2 540	2 740	2 237	2 795
Voitures particulières	2 014	2 269	1 766	2 173
Autocars et autobus ¹	5	7	6	7
Camions, camionnettes et véhicules spéciaux	431	392	388	501
Tracteurs routiers	24	16	21	31
Tracteurs agricoles	45	40	37	55
Remorques lourdes	3	3	2	3
Semi-remorques	18	13	17	26
Remorques légères ²	55	56	60	73
Véhicules d'occasion	6 387	6 177	6 341	6 708
Voitures particulières	5 444	5 241	5 412	5 733
Autocars et autobus ¹	7	6	5	6
Camions, camionnettes et véhicules spéciaux	780	797	794	837
Tracteurs routiers	24	18	14	19
Tracteurs agricoles	96	86	90	86
Remorques	5	5	4	4
Semi-remorques	31	24	22	22

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

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

Le champ du tableau ci-dessous diffère de celui du Bilan annuel des transports, il inclut notamment les remorques.

Sources : fichier central des automobiles jusqu'en 2009 ; SDES, RSVERO à partir de 2010 (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019 et le Mémento de statistiques des transports 2019)

En 2019, les immatriculations de véhicules routiers neufs ralentissent (+ 2,4 % en 2019 par rapport à 2018, contre + 3,2 % en 2018 par rapport à 2017). Depuis 2004, les immatriculations de véhicules routiers neufs progressent de 0,6 % par an en moyenne.

Les immatriculations de véhicules d'occasion augmentent de 2,9 % en 2019 par rapport à 2018, après une baisse de 1,0 % en 2018 par rapport à 2017. Elles progressent de 0,3 % par an en moyenne sur 15 ans.

Les voitures particulières représentent 77,8 % des immatriculations neuves et 85,5 % des immatriculations de véhicules d'occasion.

ÉVOLUTION DU PARC MOYEN DE VÉHICULES ROUTIERS

En milliers

	2014	2019
Voitures particulières	36 135	37 728
Essence	12 778	14 756
Diesel	23 134	22 636
Électrique et hydrogène	21	121
Hybrides rechargeables et gaz	187	203
Autres	16	12
Véhicules utilitaires légers	5 622	5 967
Essence	255	222
Diesel	5 333	5 691
Électrique et hydrogène	14	36
Hybrides rechargeables et gaz	16	15
Autres	5	4
Véhicules lourds	664	686
Poids lourds	576	593
Bus et cars	88	93
Total des véhicules	42 421	44 382

Champ : France métropolitaine, parc roulant moyen de véhicules.

Source : SDES, Bilan de la circulation (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

En 2019, le parc roulant moyen a augmenté de près de 2 millions de véhicules par rapport à 2014, soit une hausse de 4,6 %. Tous les types de véhicules participent à cette hausse : les voitures particulières (+ 1,6 million par rapport à 2014), les véhicules utilitaires légers (+ 0,35 million) et les véhicules lourds (+ 0,02 million).

Parmi les véhicules lourds, entre 2014 et 2019, le parc a augmenté de 2,9 % pour les poids lourds et de 5,9 % pour les bus et cars.

Parmi les voitures particulières, la part des véhicules diesel est en légère baisse (60,0 % en 2019, contre 64,0 % en 2014), au profit des véhicules essence dont la part croît (39,1 % en 2019, contre 35,4 % en 2014). La part des énergies alternatives reste très marginale (0,8 % des voitures particulières en 2019, contre 0,6 % en 2014).

Véhicules de transport collectif urbain

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

En milliers

	2012	2016	2020
Parc de bus et cars (en milliers)	83,8	86,1	90,9
Autobus	19,7	21,1	22,4
Autocars	64,1	65,1	68,5
Part des véhicules offrant plus de 40 places (en %)	68,0	71,0	74,0
Part des autobus offrant plus de 40 places	42,9	52,3	57,4
Part des autocars offrant plus de 40 places	76,0	77,5	79,0

Source : SDES, RSVERO (données complémentaires disponibles dans le Mémento de statistiques des transports 2019)

On comptabilise 90 900 autobus et autocars au 1^{er} janvier 2020. Le nombre d'autobus et autocars immatriculés en France a augmenté de 8,5 % en huit ans et de 1,0 % en moyenne par an depuis 2012. Le parc d'autobus progresse de 1,6 % par an en moyenne, contre + 0,8 % en moyenne pour le parc des autocars. Toutefois, les autocars représentent 75 % du parc total des autobus et autocars au 1^{er} janvier 2020.

Début 2020, la part des autobus et autocars de plus de 40 places est de 74,0 % et augmente de façon régulière depuis 2012. Cette part est plus élevée pour les autocars (79 %) que pour les autobus (57 %).

PARC DES MÉTROS, RER ET TRAMWAYS¹

En unités

	2004	2009	2014	2019
Île-de-France				
Nombre de rames¹	4 912	nd	1 296	1 298
Métros	3 553	nd	693	719
Tramways	235	nd	238	293
RER (RATP)	1 124	nd	365	286
Régions hors Île-de-France				
Nombre de rames	783	1 047	1 380	1 497
Métros	311	374	398	398 ²
Tramways	472	673	982	1 099 ²

¹ Pour 2004, le matériel est compté en nombre de voitures (remorques + motrices). À partir de 2005, le recensement du matériel roulant ferré se compte en rames.

² Données 2018.

nd : données non disponibles.

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

Entre 2014 et 2019, le parc des métros, RER et tramways a augmenté de 1,1 % en France (+ 0,2 % en Île-de-France et + 2,0 % en province). Cette évolution est portée par l'expansion du réseau de tramways : le nombre de rames a augmenté de 23 % en Île-de-France et de 12 % en province sur cette période.

Parc des installations de remontées mécaniques

ÉVOLUTION DU PARC DE REMONTÉES MÉCANIQUES

En unités

	2004	2009	2014	2019
Téléphériques	1 121	1 143	1 135	1 107
Téléskis	2 801	2 551	2 238	2 014
Autres installations	40	37	37	33
Nombre total d'installations	3 962	3 731	3 410	3 154

Source : DGITM, STRMTG (données complémentaires disponibles dans le Mémento de statistiques des transports 2019)

En 2019, les parcs de remontées mécaniques français comportent 1 107 téléphériques, 2 014 téléskis et 33 autres installations.

Entre 2004 et 2019, le parc des remontées mécaniques diminue de 20,4 % (soit un rythme de - 1,5 % par an en moyenne). Cela est dû en grande partie à la baisse prononcée, de 28,1 %, des installations de téléskis entre 2004 et 2019 (- 2,2 % en moyenne annuelle).

Le parc d'installations en téléphériques baisse légèrement sur l'ensemble de la période (- 1,2 % entre 2004 et 2019).

Parc des matériels fluviaux

ÉVOLUTION DU PARC DES MATÉRIELS FLUVIAUX

En unités

	2004	2009	2014	2019
Classement par spécialité				
Bateaux spécialisés (avce ou sans moteur)	85	83	67	46
Bateaux automoteurs non spécialisés	934	861	820	679
Bateaux sans moteur non spécialisés	486	392	343	317
Classement par tonnage				
Jusqu'à 249 tonnes	1	1	5	3
De 250 à 399 tonnes	696	516	423	299
De 400 à 649 tonnes	356	287	227	181
De 650 à 999 tonnes	207	219	206	181
De 1 000 à 1 499 tonnes	73	127	138	144
1 500 tonnes et plus	172	186	231	234

Source : VNF (données complémentaires disponibles dans le *Mémento de statistiques des transports 2019*)

Entre 2009 et 2019, le parc des bateaux baisse quelle que soit la spécialité : le nombre de bateaux spécialisés diminue de 5,7 % en moyenne annuelle, celui des automoteurs non spécialisés baisse de 2,3 % en moyenne annuelle et celui des bateaux sans moteur non spécialisés de 2,1 % en moyenne annuelle. Cette baisse est marquée pour les installations à faible portance (inférieure à 999 tonnes) qui diminuent de 4,2 % en moyenne annuelle, tandis que le nombre de bateaux à portance élevée (supérieure ou égale à 1 000 tonnes) croît de 1,9 % en moyenne annuelle.

partie 2

Transport intérieur de voyageurs

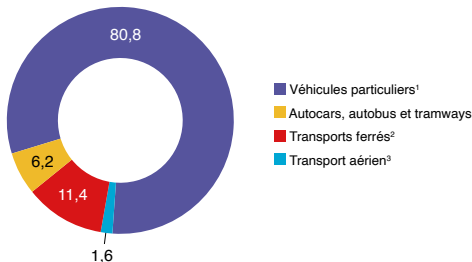
— En 2019, le transport intérieur de voyageurs (*voir définition dans le glossaire*), mesuré en voyageurs-kilomètres, est en légère croissance : + 0,2 % par rapport à 2018. Cette hausse est principalement due au transport collectif (+ 2,7 %), et plus précisément au ferroviaire (+ 5,1 %) dont l'activité a finalement été peu impactée par les mouvements sociaux de fin d'année. Les parts des différents modes de transport varient très légèrement. Le transport intérieur de voyageurs est largement dominé par le transport individuel en véhicules particuliers (80,8 % de voyageurs-kilomètres), bien que sa part modale diminue de 0,5 point en faveur du transport ferré (ferroviaire et métros). Ce dernier représente 11,4 % des voyageurs-kilomètres, davantage que les transports collectifs routiers, y compris tramways (6,2 %). La part du transport aérien dans le transport intérieur reste faible (1,6 %).



Transport intérieur de voyageurs

TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE EN 2019

En % des voyageurs-kilomètres



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

² Trains, métros, RER.

³ Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Sources : ART, Bilan de la circulation ; DGAC ; enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Cerema, CGDD, DGITM, Gart, UTP) ; ensemble des opérateurs ferroviaires ; Île-de-France Mobilités-Omnil ; UTP (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

En 2019, 988 milliards de voyageurs-kilomètres ont été réalisés sur le territoire français : 799 milliards en véhicules particuliers (y compris étrangers), 113 milliards en transport ferré, le reste en autobus et autocars ou en avion.

Les parts modales varient légèrement entre 2014 et 2019 : celle du transport individuel en véhicules particuliers diminue de 0,5 point au profit du transport ferré. En 2019, le transport individuel et le transport collectif représentent respectivement 80,8 % et 19,2 % du transport intérieur de voyageurs.

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2004	2009	2014	2019
Transport individuel¹	nd	nd	781,0	798,7
Transport collectif	nd	nd	176,2	189,6
Autobus, autocars et tramways	nd	nd	57,5	60,7
Transports ferrés ²	88,6	101,8	104,6	112,7
Transport aérien ³	12,7	12,9	14,1	16,2
Ensemble du transport intérieur de voyageurs	nd	nd	957,3	988,3

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

² Trains, métros, RER.

³ Vols intérieurs à la métropole uniquement.

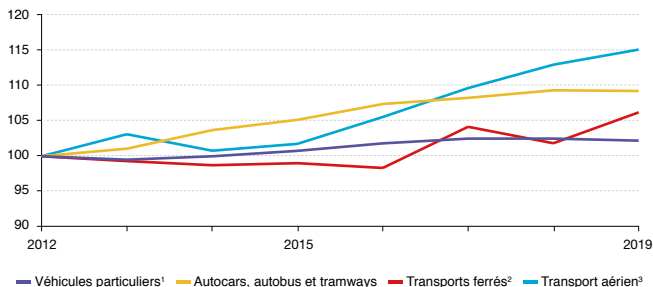
nd : données non disponibles.

Sources : ART, Bilan de la circulation ; DGAC ; enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Cerema, CGDD, DGITM, Gart, UTP) ; ensemble des opérateurs ferroviaires ; Île-de-France Mobilités-Omnil ; UTP (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Les niveaux de voyageurs-kilomètres par route (véhicules particuliers et autocars) ont été révisés à la suite du rebaselement des données du bilan de la circulation, de 2012 à 2019. Pour le transport individuel, cela conduit à une hausse du nombre de voyageurs-kilomètres. Pour plus d'informations, se référer à l'annexe méthodologique de la partie G du **Bilan annuel des transports en 2019**.

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE

Indice base 100 en 2012



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

² Trains, métros, RER.

³ Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Sources : ART, Bilan de la circulation ; DGAC ; enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Cerema, CGDD, DGITM, Gart, UTP) ; ensemble des opérateurs ferroviaires ; Île-de-France Mobilités-Omnil ; UTP (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Le transport intérieur de voyageurs croît de 0,2 % (en voyageurs-kilomètres) en 2019. Cette hausse est principalement due aux transports collectifs (+ 2,7 %), et plus précisément au transport ferroviaire (+ 5,1 %). Le transport individuel est en légère baisse par rapport à 2018 (- 0,3 %).

Les évolutions sont stables ou à la hausse selon le type de transports collectifs. Le transport collectif routier (autocars, autobus et tramways) est stable après une année de hausse (+ 1,0 % en 2018). Le transport aérien en métropole croît de 2,0 % en 2019, après + 3,1 % en 2018 et + 4,0 % en 2017. Les transports ferrés renouent avec la croissance en 2019 (+ 4,3 %) malgré le mouvement interprofessionnel initié en décembre 2019, qui reste de moins grande ampleur que les grèves du deuxième trimestre 2018.

Transport routier de voyageurs

TRANSPORT INDIVIDUEL DE VOYAGEURS

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2014	2019
Véhicules particuliers	781,0	798,7
Voitures particulières françaises (VP)	699,2	708,6
Véhicules légers étrangers (VP et VUL ¹)	70,7	78,7
Deux-roues motorisés	11,1	11,3

¹ VUL : véhicule utilitaire léger.

Source : Bilan de la circulation (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Le transport individuel (en voiture particulière) est en légère baisse en 2019 par rapport à 2018 (- 0,3 %), ralentissant légèrement sa croissance annuelle moyenne observée depuis 2014 (+ 0,4 % entre 2014 et 2019, contre + 0,6 % entre 2013 et 2018).

TRANSPORT COLLECTIF ROUTIER DE VOYAGEURS

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2004	2009	2014	2019
Autocars	nd	nd	43,8	45,0
Transport interurbain régulier librement organisé (autocars « Macron »)	-	-	-	2,9
Transport occasionnel en autocars étrangers	nd	nd	7,4	6,7
Autres autocars	nd	nd	36,4	35,4
Autobus et tramways	10,1	11,3	13,7	15,7
Île-de-France, autobus et tramways RATP	2,5	2,7	3,4	3,7
Île-de-France, urbain et interurbain (hors RATP) ¹	1,8	2,0	2,6	3,1
Autobus et tramways hors Île-de-France	5,7	6,6	7,7	8,8
Ensemble du transport collectif routier	nd	nd	57,5	60,7

¹ Y compris noctiliens SNCF depuis 2015.

nd : données non disponibles.

Sources : enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Cerema, CGDD, DGITM, Gart, UTP) ; Île-de-France Mobilités-Omnil ; UTP (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Les transports collectifs routiers (autocars, autobus et tramways) sont stables en 2019 (- 0,1 %), après une année de hausse en 2018 (+ 1,0 %). Le transport par autres autocars (occasionnel, scolaire, personnel, etc.) est prédominant dans les transports collectifs routiers de voyageurs. Sa baisse de 2,7 % entre 2018 et 2019 annule les hausses sur tous les autres segments (autocars « Macron », autocars étrangers, autobus et tramways).

Transports collectifs urbains

ÉVOLUTION DU TRAFIC DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

En millions de voyageurs-kilomètres

	2004	2009	2014	2019
Île-de-France	26 362	29 048	32 097	34 148
Modes ferrés	22 010	24 262	26 115	27 282
<i>Trains et RER</i>	15 331	16 909	18 393	19 479
<i>Métros</i>	6 678	7 353	7 722	7 803
Tramways	155	282	744	1 014
Bus	4 197	4 503	5 238	5 852
Hors Île-de-France	7 387	8 771	10 181	11 545
Métros	1 671	2 215	2 483	2 760
Tramways et bus	5 716	6 556	7 698	8 785
Ensemble TCU	33 750	37 819	42 278	45 693

Sources : enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Cerema, CGDD, DGITM, Gart, UTP) ; ensemble des opérateurs ferroviaires ; Île-de-France Mobilités-Omnil ; UTP (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Le transport collectif urbain (TCU) représente 46 milliards de voyageurs-kilomètres, soit 24 % du transport collectif. Il progresse de 1,0 % entre 2018 et 2019, à un rythme inférieur à sa moyenne annuelle depuis 2014 (+ 1,6 %). La part des voyageurs-kilomètres réalisés en Île-de-France et en province reste stable, respectivement 74,7 % et 25,3 %.

En 2019, et pour la troisième année consécutive, la croissance du TCU est plus rapide sur les réseaux de province (+ 2,4 %) que sur ceux d'Île-de-France (+ 0,5 %). Les premiers sont portés par tous les segments (métros, bus et tramways), alors que les évolutions sont contrastées pour les seconds. En Île-de-France, la fréquentation des métros et des bus à Paris et en petite couronne baisse, alors que celle des trains et RER, tramways et des bus de grande couronne augmente.

Transport ferroviaire de voyageurs

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE TRANSPORT FERROVIAIRE

En millions de voyageurs-kilomètres

	2004	2009	2014	2019
Trains à grande vitesse ^{1,2}	42 130	52 969	54 867	61 890
Trains interurbains ^{1,2,3}	13 243	9 685	7 674	5 461
Trains sous convention CR ^{1,4}	9 514	12 690	13 451	15 221
Ensemble hors trains et RER d'Île-de-France	64 886	75 344	75 992	82 572
Trains et RER d'Île-de-France ^{1,5}	15 332	16 909	18 393	19 479
Ensemble	80 218	92 253	94 385	102 051

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

² Y compris trains internationaux (hors navettes Eurotunnel).

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

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

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

Sources : ensemble des opérateurs ferroviaires ; Île-de-France Mobilités-Omnil (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Avec 102 milliards de voyageurs-kilomètres, le transport ferroviaire représente 54 % du transport collectif. Il repart à la hausse et augmente de 5,1 % en 2019 par rapport à 2018, et de 1,6 % en moyenne annuelle depuis 2014.

Cette augmentation entre 2018 et 2019 est due à presque tous les segments : trains à grande vitesse (+ 5,6 %), sous convention des conseils régionaux (+ 10,6 %) et trains et RER d'Île-de-France (+ 1,3 %). L'année 2019 est marquée par un mouvement social interprofessionnel initié au mois de décembre, de moindre ampleur que la grève perlée de 2018, et la poursuite du transfert des lignes intercity vers les TER.

Transport aérien de voyageurs

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE TRANSPORT AÉRIEN INTÉRIEUR

En milliers de voyageurs embarqués et débarqués

	2004	2009	2014	2019
Métropole – métropole	22 530	22 050	23 800	26 780
Radiales (Paris-province)	17 490	15 900	16 130	16 310
Transversales (province-province)	5 040	6 150	7 670	10 470
Outre-mer – métropole	3 350	3 310	3 820	4 850
Outre-mer – outre-mer	2 110	2 150	2 130	2 490
France entière	27 990	27 510	29 750	34 120

Source : DGAC (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Le transport aérien intérieur (France entière) poursuit son augmentation en 2019 (+ 2,1 % de voyageurs par rapport à 2018), à un rythme proche de sa croissance annuelle moyenne depuis 2014 (+ 2,4 %). Cette hausse est portée par les liaisons outre-mer intérieures (+ 4,0 %) et les liaisons transversales (+ 6,0 %). Ces dernières bénéficient toujours du développement de l'offre des compagnies à bas coût entre métropoles régionales et de l'absence de liaisons ferroviaires rapides sur certains trajets. À l'inverse, le trafic radial diminue légèrement, de 0,2 % en 2019, du fait des ouvertures récentes de lignes à grande vitesse entre la capitale et certaines métropoles régionales.

Transport maritime de voyageurs

PASSAGERS DANS LES PRINCIPAUX PORTS FRANÇAIS

En milliers de voyageurs embarqués et débarqués, y compris croisiéristes

	2004	2009	2014	2019
Métropole	26 639	26 398	27 539	25 453
Mer du Nord et Manche (8 ports)	19 031	16 448	17 163	14 318
<i>dont Calais</i>	13 259	10 205	10 722	8 478
<i>dont Dunkerque</i>	598	2 422	2 523	2 341
Méditerranée (9 ports)	7 607	9 951	10 376	11 135
<i>dont Marseille</i>	1 873	2 099	2 463	3 120
<i>dont Bastia</i>	2 052	2 501	2 104	2 112
<i>dont Toulon</i>	684	1 289	1 649	1 906
Outer-mer	1 380	1 058	1 343	1 925
France entière	28 019	27 456	28 882	27 378

Source : SDES (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Un peu plus de 27,0 millions de passagers ont fréquenté les principaux ports maritimes français en 2019 : 14,3 millions dans la Manche et la Mer du Nord, 11,1 millions en Méditerranée et 1,9 million en outre-mer. Le nombre de passagers hors croisières a diminué de 6,6 % en un an, pour atteindre 22,9 millions de personnes. L'essentiel de ces passagers se concentre sur les ports de la Mer du Nord et de la Manche (60,5 %). Calais et Dunkerque représentent 78,1 % du trafic de passagers hors croisières sur la Manche et la Mer du Nord.

En 2019, la part des croisiéristes est de 16,3 % de l'ensemble des passagers ayant débarqué ou embarqué dans un port français, contre 15,3 % l'année précédente. Le nombre de croisiéristes a doublé en dix ans, passant de 2,1 millions en 2009 à 4,5 millions en 2019, soit + 7,9 % en moyenne chaque année. L'activité de croisière est particulièrement dynamique en Méditerranée, qui représente 71,8 % des croisiéristes en France. Marseille demeure le premier port français dans ce domaine, avec 1,8 million de croisiéristes en 2019.

Dans les ports des outre-mer, le nombre de voyageurs a crû de 7,5 % en moyenne par an ces cinq dernières années, grâce aux croisiéristes (+ 10,6 % en évolution annuelle moyenne). En 2019, ils représentent 41,1 % des voyageurs outre-mer.

partie 3

Transport intérieur de marchandises

— En 2019, 374 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises ont été transportées sur le territoire français métropolitain (dont 11,8 milliards par oléoducs), en hausse de 2,5 % par rapport à 2018.

Le transport intérieur terrestre de marchandises (*voir définition dans le glossaire*) est largement dominé par le transport routier. En 2019, la part modale de la route progresse au détriment du transport ferroviaire. La part de la route représente désormais 89,0 % du transport terrestre hors oléoducs, celle du transport ferroviaire 9,0 % et celle du transport fluvial 2,0 %.

La hausse de 2019 est portée par la croissance de 2,8 % du transport routier. L'activité du transport ferroviaire de marchandises augmente de 1,8 %. Dans les ports français, les volumes de marchandises traitées sont en forte hausse en 2019 (+ 9,8 % après une stabilité en 2018).



Transport terrestre de marchandises

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR TERRESTRE DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres

	2004	2009	2014	2019
Ferroviaire	46,3	32,1	32,6	32,6
Routier	nd	nd	nd	322,3
Fluvial	7,4	7,4	7,8	7,4
Transport intérieur hors oléoducs	nd	nd	nd	362,3
Oléoducs	20,6	19,5	11,1	11,8
Transport intérieur total	nd	nd	nd	374,0

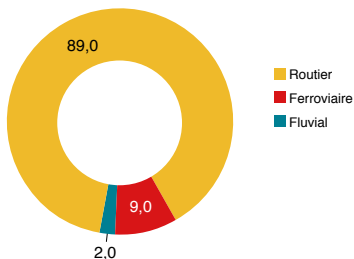
nd : données non disponibles.

Sources : Eurostat ; DGEC ; VNF (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Avec 374 milliards de tonnes-kilomètres (dont 11,8 milliards par oléoducs), le transport intérieur terrestre de marchandises est en hausse en 2019 par rapport à 2018 (+ 2,5 %).

PARTS MODALES DU TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES (HORS OLÉODUCS) EN 2019

En %



Sources : Eurostat ; DGEC ; VNF (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Le transport terrestre de marchandises est essentiellement réalisé par la route (89,0 % du transport intérieur hors oléoducs). La part des modes non routiers a fortement diminué au cours des deux dernières décennies, du fait de la réduction du transport ferroviaire (- 2,3 % par an en moyenne entre 2004 et 2019).

Transport routier de marchandises

TRANSPORT ROUTIER INTÉRIEUR

En milliards de tonnes-kilomètres

	2017	2018	2019
Pavillon français	186,6	190,8	193,5
National (PTAC ¹ > 3,5 t)	156,0	159,6	162,5
<i>Compte propre</i>	21,4	22,3	21,2
<i>Compte d'autrui</i>	134,6	137,3	141,3
International (PTAC > 3,5 t)	7,2	7,1	6,6
VUL ² (PTAC ≤ 3,5 t)	23,5	24,1	24,5
Pavillon étranger	123,3	122,9	128,8
Transport routier intérieur	309,9	313,7	322,3

¹ Poids total autorisé en charge.

² Véhicules utilitaires légers.

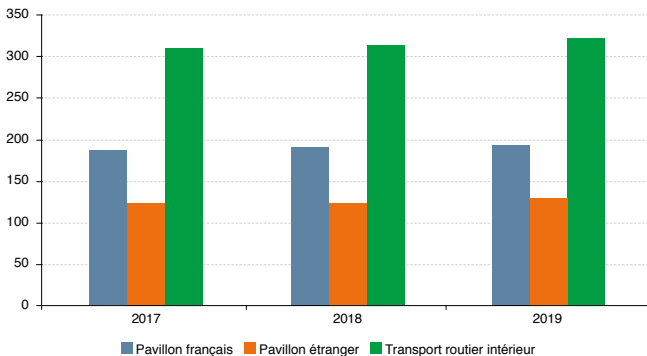
Sources : Eurostat ; SDES, enquête TRM (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

En 2019, le transport routier intérieur de marchandises, mesuré en tonnes-kilomètres parcourues en France métropolitaine, accélère : il augmente de 2,8 % sur un an, après + 1,2 % en 2018. Il est passé d'environ 314 milliards de tonnes-kilomètres en 2018 à 322 milliards en 2019 (données provisoires).

Au sein du pavillon français, le transport national pour compte d'autrui des véhicules de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge s'accroît de près de 5 % en deux ans (+ 2,1 % en 2018, puis + 2,9 % en 2019), alors que le transport pour compte propre diminue de 1,0 %. Pour sa partie intérieure, le transport international du pavillon français recule de 8,8 % sur deux ans. Les véhicules utilitaires légers (VUL) de 3,5 tonnes ou moins affichent, quant à eux, une hausse de 4,3 % entre 2017 et 2019.

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR ROUTIER DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres

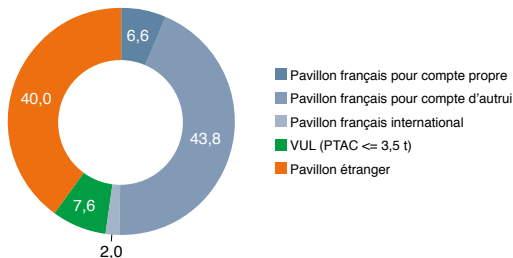


Sources : Eurostat ; SDES, enquête TRM (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Le transport routier intérieur de marchandises du pavillon français s'établit à 193,5 tonnes-kilomètres en 2019. Il est en hausse de 3,7 % sur deux ans. L'activité du pavillon étranger a été un peu plus dynamique sur la même période (+ 4,5 % entre 2017 et 2019). Elle se situe à 128,8 milliards de tonnes-kilomètres, ce qui représente 40 % du transport routier intérieur de marchandises en 2019.

ÉVOLUTION DU TRANSPORT ROUTIER INTÉRIEUR : PART DES PAVILLONS FRANÇAIS ET ÉTRANGER EN 2019

En % (données provisoires)



Sources : Eurostat ; SDES, enquête TRM (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Avec 141,3 milliards de tonnes-kilomètres en 2019, la part du transport national pour compte d'autrui dans l'ensemble du transport routier intérieur s'élève à 43,8 % et celle du compte propre à 6,6 % (soit 21,2 milliards). Ainsi, 50,4 % du transport routier intérieur est effectué par les véhicules de plus de 3,5 tonnes lors de trajets nationaux. Les trajets internationaux de ces mêmes véhicules contribuent de façon bien plus limitée au transport routier intérieur, environ 2 % en 2019. Les véhicules utilitaires légers (VUL) du pavillon français représentent 7,6 % du transport routier intérieur.

Transport ferroviaire de marchandises

TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES PAR TYPE DE CONDITIONNEMENT

En milliards de tonnes-kilomètres

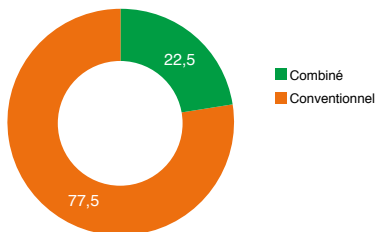
	2009	2014	2019
Combiné	7,6	9,1	7,3
Combiné conteneur	6,3	8,0	7,1
Combiné semi-remorques	1,3	1,1	0,2
Conventionnel	24,6	23,5	25,3
Ensemble du transport ferroviaire	32,1	32,6	32,6

Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

En 2019, le transport ferroviaire représente 32,6 milliards de tonnes-kilomètres transportées. Le transport ferroviaire de marchandises augmente en 2019 (+ 1,7 %) après une baisse de 4,2 % en 2018. Il augmente en moyenne de 0,1 % par an entre 2009 et 2019.

TRANSPORT INTÉRIEUR FERROVIAIRE DE MARCHANDISES EN 2019

En % des milliards de tonnes-kilomètres



Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

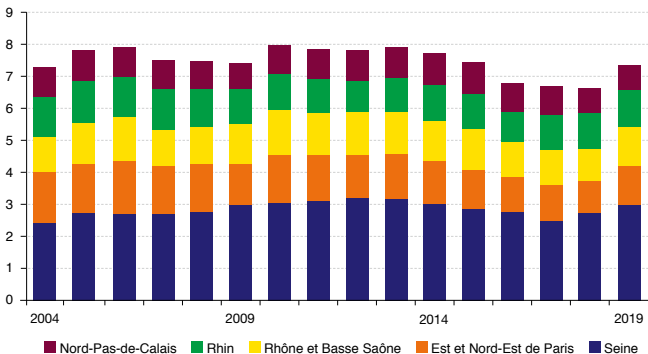
En 2019, le transport conventionnel (qui n'est réalisé ni en conteneurs ni par des véhicules routiers embarqués sur des trains) représente 77,5 % du transport ferroviaire. Entre 2009 et 2014, sa part n'a cessé de décroître, passant de 76,5 % à 72 % du transport ferroviaire. En revanche, depuis 2015, sa part augmente régulièrement, de 73,7 % à 77,5 % en 2019.

Le transport ferroviaire combiné non accompagné (conteneurs de marchandises, caisses mobiles et semi-remorques) représente 22,5 % du transport ferroviaire.

Transport fluvial de marchandises

ÉVOLUTION DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres



Sources : Eurostat ; DGEC ; VNF (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Avec 7,4 milliards de tonnes-kilomètres en 2019, le transport fluvial de marchandises représente 2,0 % du transport intérieur terrestre de marchandises (hors oléoducs).

Il repart à la hausse en 2019 (+ 9,8 %) après une baisse continue depuis 2013 (- 3,4 % en moyenne annuelle entre 2013 et 2018). Entre 2018 et 2019, le transport croît sur le bassin de la Seine (+ 9,0 %), sur le bassin Est et Nord-Est de Paris (+ 23,5 %) et sur celui du Rhône et Basse Saône (+ 23,4 %). En revanche, il diminue sur les bassins du Rhin (- 0,8 %) et du Nord-Pas-de-Calais (- 1,3 %).

Transport aérien de marchandises

MARCHANDISES AU DÉPART ET À L'ARRIVÉE DES AÉROPORTS FRANÇAIS

Fret en milliers de tonnes

	2004	2009	2014	2019
Intérieur	124	104	156	172
Métropole - métropole	68	57	83	88
<i>Radiales</i>	37	28	51	55
<i>Transversales</i>	30	28	32	33
Outre-mer ¹	57	48	73	84
International (métropole et outre-mer)	1 329	1 284	2 022	2 099
Trafic total	1 454	1 389	2 178	2 272

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

Source : DGAC (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Le fret aérien demeure très faible : 2,3 millions de tonnes de marchandises (hors poste et courrier) sont traitées dans les aéroports français (en comptabilisant une seule fois les tonnes transportées à l'intérieur de la France). Il concerne essentiellement le transport international de marchandises (92 % du total du fret aérien). Entre 2004 et 2019, le transport aérien de marchandises progresse en moyenne de 3,0 % par an. Toutefois, la tendance s'infléchit avec une deuxième année de baisse consécutive (- 2,7 % en 2019, après - 2,4 % en 2018).

Transport maritime de marchandises

ACTIVITÉ DES PORTS FRANÇAIS (ENTRÉES ET SORTIES)

En millions de tonnes

	2009	2014	2019
Grands ports maritimes de métropole (GPM) et Calais	312	302	312
Autre ports métropolitains	29	32	35
Ports d'outre-mer	10	12	13
Ensemble des ports¹	351	346	360

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

Source : SDES (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

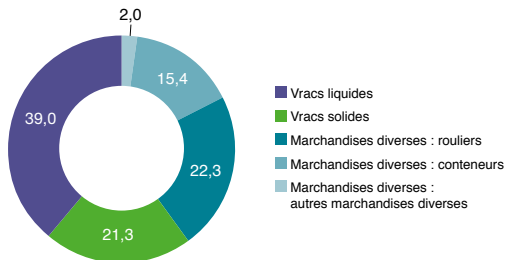
En 2019, l'activité portuaire a diminué de 2,4 % par rapport à 2018, en lien avec les mouvements sociaux généralisés en fin d'année 2019. Sur les cinq dernières années, le trafic a cependant été en hausse avec une évolution annuelle moyenne de 0,8 % depuis 2014.

Sur cette même période, la tendance est en hausse pour le trafic des vrac liquides (+ 1,0 % en moyenne annuelle) et des marchandises diverses (+ 1,3 %), tandis que le trafic des vrac solides (- 0,6 %) est en légère diminution. Les trafics de conteneurs et des rouliers ont augmenté sur cette période.

En 2019, le trafic des marchandises diverses représente 39,7 % du volume de trafic total des ports français. Le vrac liquide représente 39,0 % et le vrac solide 21,3 %. Marseille, Le Havre et Dunkerque restent les trois premiers ports français en termes de volume de trafic échangé, et concentrent 54,8 % du trafic total de marchandises, 81,2 % du trafic en conteneurs et 25,6 % du trafic des rouliers. Calais reste le premier port français pour le trafic de rouliers avec 43,5 millions de tonnes, soit 54,3 % du trafic des rouliers des ports français.

ACTIVITÉ DES PORTS FRANÇAIS PAR TYPE DE CONDITIONNEMENT EN 2019

En %



Source : SDES (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

En 2019, le trafic des conteneurs représente 15,4 % du trafic de marchandises tous types de conditionnement confondus. Le Havre reste de loin le premier port français pour le transit des conteneurs en 2019, avec 27,3 millions de tonnes de marchandises pour ce type de conditionnement et 2 763 milliers d'équivalent vingt pieds (EVP). En 2019, le port du Havre représente près de la moitié (49,4 %) du trafic des conteneurs en France. Le port de Marseille, deuxième port français pour ce type de trafic, en représente quant à lui près du quart (24,7 %).

Sur les dix dernières années, le trafic des conteneurs de l'ensemble des ports français a progressé à un rythme de 3,1 % en moyenne par an, celui du Havre de 2,1 % et celui de Marseille de 4,6 %.

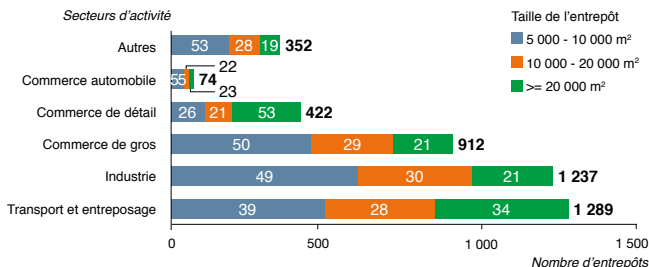
En 2019, le trafic de marchandises en rouliers a légèrement diminué, de 0,3 % par rapport à 2018 pour l'ensemble des ports français. Le trafic des rouliers se concentre pour 72,9 % à Calais et Dunkerque.

Avec 76,4 milliers de tonnes en 2019, les vracs solides ont baissé de 6,7 % par rapport à 2018.

Logistique

LES ENTREPÔTS ET PLATEFORMES LOGISTIQUES (EPL) DE 5 000 M² OU PLUS EN 2018

Nombre d'entrepôts en unités et répartition de ces entrepôts par taille en %*



* Les valeurs situées à l'intérieur des histogrammes indiquent les proportions d'EPL associées aux différentes tranches de surface. Les valeurs situées en gras à droite des histogrammes indiquent les nombres d'EPL des différents secteurs d'activité.

Note de lecture : en 2018, parmi les 1 289 EPL de 5 000 m² ou plus que compte le secteur du transport et de l'entreposage, 34 % ont une surface de 20 000 m² ou plus.

Source : SDES, répertoire des entrepôts

La surface moyenne des entrepôts et plateformes logistiques (EPL) varie avec le type d'activité de l'entreprise ou du groupe qui exploite ce dernier. Ainsi, les EPL du secteur du commerce de détail sont en moyenne plus grands : la part des EPL de 20 000 m² ou plus est de 53 % en 2018 dans le commerce de détail, soit deux fois et demie celle des secteurs de l'industrie et du commerce de gros (21 %). Au sein de ces deux secteurs d'activité, environ la moitié des EPL de 5 000 m² ou plus a une surface inférieure à 10 000 m². En nombre d'EPL de 20 000 m² ou plus, le secteur du transport et de l'entreposage occupe la première place, loin devant les secteurs de l'industrie et du commerce de détail. Plus globalement, les établissements appartenant à des entreprises ou des groupes du secteur du transport et de l'entreposage exploitent 30 % des EPL de 5 000 m² ou plus.

partie 4

Économie des transports

— La dépense totale de transport s'élève à 438,2 milliards d'euros en 2019, soit 18,1 % du PIB. La consommation des ménages en service marchand de transport, principalement en transport individuel, représente 15,0 % de leur consommation totale et croît en moyenne de 2,3 % par an depuis 2004.

La production de la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) s'élève à 225,6 milliards d'euros en 2019 et progresse de 2,2 % en volume entre 2018 et 2019.

Les dépenses des administrations publiques s'élèvent à 48,8 milliards d'euros en 2019. Elles augmentent en moyenne de 1,6 % par an depuis 2010.



Données macroéconomiques

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

En milliards d'euros courants

	2014	2019
Transport de voyageurs	50,4	59,0
Transport de marchandises	67,7	80,2
Services auxiliaires hors poste et courrier	60,9	73,3
Poste et courrier	12,4	13,0
Ensemble des transports	191,5	225,6

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

Source : Insee, Comptes nationaux (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Avec une production de 225,6 milliards d'euros en 2019, la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) équivaut à 9,3 % du produit intérieur brut (PIB) français. Elle progresse en volume de 2,2 % en 2019 par rapport à 2018, tandis que les prix augmentent de 1,5 %

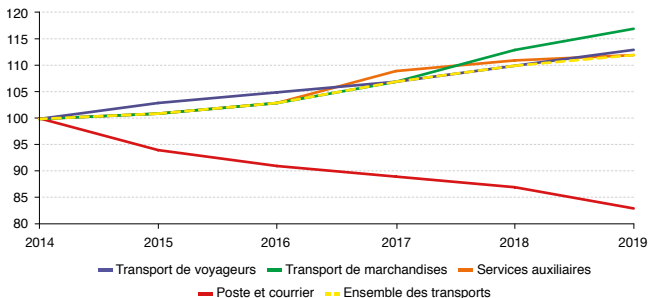
La production de transport de marchandises représente 35,5 % de la production de la branche en valeur en 2019. Sa croissance en volume ralentit (+ 3,5 % en 2019, après + 5,0 % en 2018).

Le transport de voyageurs représente 26,2 % de la production de l'ensemble de la branche transports en 2019. Il continue de croître en volume (+ 2,8 % en 2019, après + 2,2 % en 2018) malgré les grèves de fin d'année.

En volume, les activités de poste et courrier poursuivent leur baisse (- 4,6 % en 2019, après - 1,9 % en 2018). Après trois années de moindre baisse, celle-ci s'amplifie à nouveau du fait, en partie, du ralentissement des autres activités de poste et courrier (livraison à domicile).

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

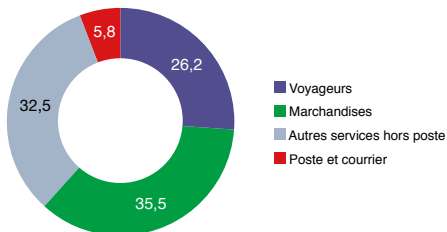
Indice base 100 en 2014



Source : Insee, Comptes nationaux (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

PRODUCTION DE TRANSPORT EN 2019

En %



Source : Insee, Comptes nationaux (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Dépenses de transport des ménages

ÉVOLUTION DES DÉPENSES DE TRANSPORT DES MÉNAGES

En milliards d'euros courants

	2004	2009	2014	2019
Ensemble des dépenses de consommation des ménages	890,1	1 034,2	1 122,9	1 253,2
Dépenses liées aux véhicules individuels	107,3	119,2	122,5	146,6
Achat de véhicules	37,4	40,7	35,6	43,8
Utilisation de véhicules hors carburants	39,8	47,1	49,5	61,2
Carburants et lubrifiants	30,1	31,4	37,4	41,5
Achat de services de transports	18,4	23,8	27,0	32,2
Assurance	4,4	6,0	7,7	8,6
Dépenses totales de transport	130,1	149,0	157,2	187,4
<i>Poids des dépenses de transport dans la consommation totale des ménages (%)</i>	<i>14,6</i>	<i>14,4</i>	<i>14,0</i>	<i>15,0</i>

Source : Insee, Comptes nationaux (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Avec 187,4 milliards d'euros en 2019, les dépenses de transport (y compris assurance) représentent 15,0 % des dépenses de consommation des ménages.

En quinze ans, la part des dépenses des ménages liées aux véhicules individuels (y compris assurance) a baissé : elles représentent 82,8 % des dépenses de consommation des ménages en transport en valeur en 2019, contre 85,9 % en 2004. Cette baisse s'est effectuée au profit des achats de services de transports, dont la part a augmenté sur la même période : ils représentent 17,2 % des dépenses de transport des ménages en 2019, contre 14,1 % en 2004.

Depuis 2004, en moyenne annuelle et en euros courants, les dépenses liées aux véhicules individuels (y compris assurance) ont progressé de 2,2 %, tandis que les achats de services de transports ont augmenté de 3,8 %. Les achats de véhicules et les dépenses de carburants progressent respectivement de 1,1 % et 2,2 % en valeur en moyenne annuelle sur la même période. Les autres dépenses d'utilisation du véhicule (hors assurance) augmentent de 2,9 % et représentent 32,7 % des dépenses de transport individuel en 2019.

Financement public des transports

DÉPENSES EN TRANSPORT DES ADMINISTRATIONS CENTRALES ET LOCALES

En milliards d'euros courants

	2010	2014	2019	% en 2019
Dépenses de fonctionnement	27,7	29,4	31,2	64,0
Dépenses d'investissement	14,8	15,7	17,5	36,0
Total des dépenses des administrations	42,5	45,1	48,8	100,0

Source : DGFIP (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

En 2019, le financement du transport par les administrations centrales et locales est de 48,8 milliards d'euros au total (après élimination des doubles comptes).

Les dépenses de fonctionnement ont progressé en valeur de 1,3 % en moyenne annuelle depuis 2010, tandis que les dépenses d'investissement ont augmenté de 1,9 % par an en moyenne. Ces dernières représentent 36,0 % des dépenses des administrations publiques en transport.

Données démographiques, économiques et comptables des entreprises de transport

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

Nombre d'entreprises au 31 décembre

	2008	2013	2018
Transports de voyageurs	37 846	44 488	79 707
Transports de marchandises	41 208	42 345	47 830
Autres services de transport	7 621	9 974	12 987
Activités de poste et de courrier	1 524	1 788	34 258
Transports et entreposage	88 199	98 595	174 782

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

Source : Insee, Sirene (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

La progression du nombre d'entreprises dans les transports et l'entreposage n'a cessé d'accélérer depuis 2008, pour atteindre 174 782 le 31 décembre 2018. Les secteurs qui contribuent le plus à ces hausses annuelles sont les activités de poste et de courrier (en particulier les sociétés de livraisons à domicile) ainsi que les transports de voyageurs par taxis qui comprennent les voitures de transport avec chauffeur (VTC).

Taux de créations d'entreprises¹ en %

	2009	2014	2019
Transports de voyageurs	7,9	20,1	19,4
Transports de marchandises	9,5	8,3	12,1
Autres services de transport	13,4	14,7	12,3
Activités de poste et de courrier	31,1	49,7	175,9
Transports et entreposage	9,6	15,0	47,5

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

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

Source : Insee, Sirene (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Le taux de créations d'entreprises est particulièrement haut en 2019 : 47,5 %. Il a presque quintuplé depuis 2009. Cela s'explique principalement par la hausse des créations dans les activités de poste et de courrier et transports de voyageurs par taxis.

Taux de défaillances d'entreprises² en %

	2009	2014	2019
Transports de voyageurs	0,6	0,5	0,9
Transports de marchandises	3,8	3,2	2,5
Autres services de transport	2,5	1,7	1,3
Activités de poste et de courrier	3,8	1,9	0,1
Transports et entreposage	2,3	1,8	1,2

² 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 (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Le taux de défaillances d'entreprises a baissé d'un tiers entre 2014 et 2019, passant de 1,8 % à 1,2 %. Cette diminution s'explique par le recul des défaillances dans les transports de marchandises et autres services de transport ainsi que par la hausse substantielle du nombre d'entreprises dans les activités de poste et de courrier, hausse qui entraîne mécaniquement une chute du taux.

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

En milliards d'euros courants

	2016 « contours 2017 »**	2017	2017 « contours 2018 »**	2018
Production	203,2	216,7	210,3	219,8
Consommations intermédiaires	118,5	128,5	123,2	134,0
Valeur ajoutée brute	84,8	88,2	87,1	85,8
Charges de personnel	63,8	65,3	64,1	65,5
Excédent brut d'exploitation	16,7	19,3	19,5	16,4
Capacité d'autofinancement	14,2	17,1	16,7	15,3
Bénéfice ou perte	6,1	10,3	8,9	7,5
Investissements corporels bruts hors apports	24,4	24,6	24,7	24,8
<i>dont investissements corporels de matériel de transport</i>	<i>6,8</i>	<i>6,4</i>	<i>6,4</i>	<i>7,3</i>

* Voir définition dans le glossaire.

** Voir explication dans le glossaire.

Note : 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.

Champ : entreprises de France métropolitaine et des DOM.

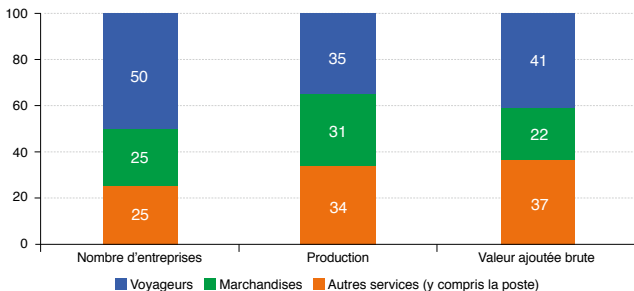
Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Avec 220 milliards de production en 2018, les entreprises de transport réalisent 7,5 % de la production de l'ensemble des entreprises françaises (hors agriculture).

L'excédent brut d'exploitation représente 7,5 % de la production des entreprises de transport en 2018. Les investissements corporels bruts hors apports s'élèvent à 24,8 milliards d'euros en 2018, soit un niveau comparable aux années précédentes.

IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DES SECTEURS DU TRANSPORT EN 2018

En %



Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

La moitié des entreprises de transport assurent du transport de voyageurs. Elles réalisent 41 % de la valeur ajoutée brute du secteur.

En 2018, le transport de marchandises rassemble un quart des entreprises du secteur et réalise 22 % de la valeur ajoutée du secteur.

Les entreprises de services auxiliaires et de courrier représentent un quart des entreprises de transport, mais elles réalisent 37 % de la valeur ajoutée brute du secteur.

Comptes des entreprises de transport

TRANSPORTS ROUTIERS DE FRET ET SERVICES DE DÉMÉNAGEMENT

En milliards d'euros courants

	2016 « contours 2017 »*	2017	2017 « contours 2018 »*	2018
Charges de personnel	13,7	14,4	14,1	15,0
Chiffre d'affaires net	44,0	47,6	46,8	49,4
Valeur ajoutée au coût des facteurs**	15,9	16,5	16,4	16,8
Investissements corporels bruts hors apports	2,3	2,3	2,3	2,6

* Voir explication dans le glossaire.

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

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Avec un chiffre d'affaires de 49,4 milliards d'euros en 2018, les entreprises des transports routiers de fret et services de déménagement représentent 24 % des entreprises de transport, emploient près de 26 % des salariés du transport et réalisent 23 % du chiffre d'affaires et 21 % de la valeur ajoutée au coût des facteurs.

En 2018, le chiffre d'affaires et la valeur ajoutée au coût des facteurs ont progressé respectivement de 5,7 % et 2,9 % par rapport à 2017 (contours 2018).

La statistique publique a changé de concept d'entreprises pour adopter une définition économique des entreprises. Conformément aux engagements pris auprès d'Eurostat, à partir du millésime 2017, les données sur les caractéristiques comptables et financières des entreprises sont entièrement diffusées selon cette approche. Le poids respectif des différents secteurs d'activité ou des tailles d'unités se trouve ainsi modifié. Pour plus d'informations, se référer au glossaire, rubrique « Comptes d'entreprises ».

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

En milliards d'euros courants

	2016 « contours 2017 »*	2017	2017 « contours 2018 »*	2018
Charges de personnel	4,5	4,7	4,6	4,7
Chiffre d'affaires net	11,7	12,4	12,2	13,0
Valeur ajoutée au coût des facteurs**	6,3	6,5	6,3	6,3
Investissements corporels bruts hors apports	4,2	3,4	3,4	3,8

* Voir explication dans le glossaire.

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

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Les entreprises des transports routiers de voyageurs réalisent un chiffre d'affaires de 13,0 milliards d'euros en 2018, en progression de 5,8 % par rapport à 2017 ; leur valeur ajoutée a légèrement diminué dans le même temps (-0,5 %).

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

En milliards d'euros courants

	2016 « contours 2017 »*	2017	2017 « contours 2018 »*	2018
Charges de personnel	9,4	9,7	9,7	9,8
Chiffre d'affaires net	22,1	23,5	23,4	24,3
Valeur ajoutée au coût des facteurs**	13,2	13,7	13,5	13,2
Investissements corporels bruts hors apports	6,5	5,6	5,6	5,9

* Voir explication dans le glossaire.

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

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

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 24,3 milliards d'euros en 2018, en progression annuelle de 3,6 %.

COMPTES DE L'ÉPIC RATP

En milliards d'euros courants

	2009	2014	2019
Production	4,3	5,0	5,3
<i>dont recettes totales du trafic</i>	2,0	2,2	2,5
<i>dont concours de fonctionnement</i>	1,9	2,1	2,1
Valeur ajoutée brute	3,4	4,0	3,7
Charges de personnel	2,4	2,5	2,7
Investissements	1,2	1,6	1,7

Source : RATP (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

En 2019, le poids des recettes du trafic dans la production est de 47 % pour l'ÉPIC RATP.

LES ENTREPRISES DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS PAR TAXIS ET VTC

En milliards d'euros courants

	2016 « contours 2017 »*	2017	2017 « contours 2018 »*	2018
Charges de personnel	0,9	1,0	1,0	1,0
Chiffre d'affaires net	3,5	3,9	3,8	4,0
Valeur ajoutée au coût des facteurs**	1,8	1,9	1,9	1,9
Investissements corporels bruts hors apports	0,4	0,4	0,4	0,4

* Voir explication dans le glossaire.

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

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Le nombre d'entreprises de taxis et voitures de transport avec chauffeur (VTC), qui sont constituées de nombreuses entreprises individuelles, poursuit sa progression en 2018 (+ 10,2 %). Leur chiffre d'affaires croît de 4,0 % et s'établit à 4,0 milliards d'euros en 2018, soit 1,8 % du chiffre d'affaires de l'ensemble des entreprises des transports et de l'entreposage.

COMPTES DE SNCF MOBILITÉS (SNCF MOBILITÉS DEPUIS 2016, ÉPIC SNCF AVANT)

En milliards d'euros courants

	2009	2014	2019
Production	20,0	22,2	17,9
<i>dont produits du trafic</i>	<i>8,9</i>	<i>8,3</i>	<i>8,8</i>
<i>dont prestations de service pour les AOT* et Île-de-France Mobilités et compensations tarifaires</i>	<i>4,1</i>	<i>5,0</i>	<i>5,8</i>
Valeur ajoutée brute	10,8	11,7	7,3
Rémunérations	8,7	9,2	5,2
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1,3	1,5	1,3
Résultat net	- 0,4	0,2	0,6

* AOT : Autorités organisatrices de transport.

Source : SNCF Mobilités (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Après une forte baisse en 2018 en raison des mouvements sociaux du second trimestre, les produits du trafic de la SNCF repartent à la hausse en 2019 : ils augmentent de 4,4 % par rapport à 2018 et s'élèvent à 8,8 milliards d'euros en 2019.

ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL ET DE TRANSPORT MARITIME

En milliards d'euros courants

	2016 « contours 2017 » *	2017	2017 « contours 2018 » *	2018
Transport fluvial				
Charges de personnel	0,2	0,2	0,2	0,2
Chiffre d'affaires net	0,6	0,7	0,7	0,8
Valeur ajoutée au coût des facteurs**	0,2	0,3	0,3	0,3
Investissements corporels bruts hors apports	0,1	0,1	0,1	0,1
Transport maritime				
Charges de personnel	1,0	0,9	0,9	1,0
Chiffre d'affaires net	13,9	17,9	17,9	20,0
Valeur ajoutée au coût des facteurs**	0,5	1,5	1,6	0,9
Investissements corporels bruts hors apports	0,4	0,9	0,8	0,7

* Voir explication dans le glossaire.

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

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Le chiffre d'affaires réalisé en 2018 par les entreprises du transport fluvial dépasse 750 millions d'euros. Il s'élève à 20,0 milliards d'euros pour les entreprises du transport maritime. Le chiffre d'affaires du transport maritime progresse de 28 % en 2017 et de 12 % en 2018, à un rythme nettement supérieur à celui du transport fluvial (+ 4 % en 2017 et + 7 % en 2018).

Comptes des entreprises gestionnaires d'infrastructures

SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES CONCÉDÉES

En milliards d'euros courants

	2009	2014	2019
Chiffre d'affaires	7,6	9,0	10,8
« Valeur ajoutée » (chiffre d'affaires - consommations intermédiaires)	6,3	8,0	9,6
Excédent brut d'exploitation	4,7	6,3	7,9
Charges financières	1,5	1,6	0,9
Capacité d'autofinancement	3,3	5,2	6,1
Investissements	2,3	1,1	1,4
Emprunts et dettes financières au 31/12	31,0	34,7	33,7

Source : DGITM (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

En 2019, le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 10,8 milliards d'euros. Il est constitué à 97,7 % des recettes des péages. Il augmente en moyenne annuelle de 3,6 % sur la période 2014-2019.

Les investissements augmentent très légèrement en 2019 (+ 0,6 %) après la forte hausse de 2018 (+ 25,8 %), pour atteindre 1,4 milliard d'euros, un niveau néanmoins nettement inférieur à celui de 2014 (2,3 milliards d'euros). Les emprunts et dettes financières reculent en 2019 (- 1,0 %) pour la troisième année consécutive : ils s'établissent à 33,7 milliards d'euros.

SNCF RÉSEAU (SNCF RÉSEAU DEPUIS 2016, RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE (EX-RFF) AVANT)

En milliards d'euros courants

	2009	2014	2019
Produits d'exploitation	7,0	6,8	13,4
dont redevances d'infrastructure	2,9	5,6	5,8
dont contribution de l'État aux charges d'infrastructures	2,3	0,1	0,5
Résultat net de l'exercice	0,4	- 0,2	- 0,9
Capacité d'autofinancement	1,1	2,1	1,8
Investissements	3,3	4,5	5,1
Dettes à long terme nette au 31/12	28,6	38,4	52,3

Source : SNCF Réseau (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

COMPTES DES ENTREPRISES DES INFRASTRUCTURES FLUVIALES ET MARITIMES

En millions d'euros courants

Voies navigables de France (VNF)

	2009	2014	2019
Chiffre d'affaires	170	189	180
Valeur ajoutée brute	86	102	86
Charges de personnel ¹	21	234	234
Résultat d'exploitation	69	107	93
Capacité d'autofinancement	58	97	81
Dépenses d'investissement	219	180	141
Endettement	3	2	0

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

Source : VNF (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Comptes des grands ports sous tutelle de l'État

	2009 ¹	2014 ²	2019 ³
Chiffre d'affaires	629	688	803
Valeur ajoutée brute	435	472	656
Charges de personnel	330	365	386
Excédent brut d'exploitation	160	157	360
Capacité d'autofinancement	146	112	263
Investissement	274	340	241
Dettes financières	539	760	648

Champ :

¹ grands ports maritimes métropolitains ;

² grands ports maritimes métropolitains et les grands ports maritimes d'outre-mer créés au 01/01/2013 ;

³ depuis 2016 :

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

Source : DGITM (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Voies navigables de France (VNF) est un établissement public à caractère administratif français chargé de gérer la majeure partie du réseau des voies navigables de France. En 2019, le chiffre d'affaires de VNF est de 180 millions d'euros.

Les 13 grands ports maritimes et fluviaux de l'État (voir liste détaillée plus haut) sont sous la tutelle de ce dernier. En 2019, ils réalisent un chiffre d'affaires de 803 millions d'euros, en progression annuelle de 2,9 % par rapport à 2018.

COMPTES D'AÉROPORTS DE PARIS (ADP) SA

En milliards d'euros courants

	2009	2014	2019
Chiffre d'affaires	2,3	2,8	3,1
Valeur ajoutée brute	1,5	1,9	2,2
Excédent brut d'exploitation	0,9	1,1	1,3
Charges financières	0,2	0,1	0,2
Capacité d'autofinancement	0,6	0,8	1,0
Investissements	0,4	0,4	1,0
Dette à moyen et long termes au 31/12	2,5	4,0	4,9

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

Source : ADP (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Aéroports de Paris (ADP) est la principale entreprise de services auxiliaires aériens et réalise, en 2019, un chiffre d'affaires de 3,1 milliards d'euros. Les investissements progressent encore fortement en 2019 (+ 9,9 %, après + 16,9 % en 2018), pour atteindre le niveau record de 1 029 millions d'euros. La dette financière à moyen et long termes augmente pour la neuvième année (+ 2,4 %) en dix ans et atteint 4,9 milliards d'euros.

partie 5

Emploi et revenus

— Fin 2019, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1 426 000 salariés et 106 000 intérimaires. Le transport de voyageurs emploie 34 % des salariés, le transport de marchandises 29 %. Les salariés des transports sont en moyenne plus âgés de 2 ans et demi que l'ensemble des salariés du secteur tertiaire marchand. Le salaire brut moyen par tête s'élève à 2 640 € mensuels en 2019 dans l'ensemble des transports et de l'entreposage. En moyenne, il est plus élevé dans le transport de voyageurs et plus faible dans le transport routier de marchandises. Plus de 78 000 personnes exercent une activité non salariée dans le secteur (données 2017), la moitié exerçant la profession de taxi, y compris les voitures de transport avec chauffeur (VTC).



Emploi salarié

EFFECTIFS SALARIÉS DU SECTEUR DES TRANSPORTS ET DE L'ENTREPOSAGE

En milliers, au 31 décembre

	2004	2009	2014	2019
Transport principalement de voyageurs	459	464	473	480
Ferroviaire (y.c. fret, y.c. infrastructures SNCF)	186	174	170	158
Transport collectif urbain	91	93	99	107
Transport routier de voyageurs	74	86	98	105
Aérien	71	72	63	61
Maritime et fluvial	10	8	9	10
Autres transports de voyageurs	27	31	35	39
dont taxis et VTC	10	12	12	11
Transport de marchandises (hors ferroviaire)	344	363	365	418
Routier et services de déménagement	332	346	348	402
Par conduites	4	4	5	5
Aérien	3	4	4	3
Maritime et fluvial	6	9	9	8
Autres services de transport	265	265	268	303
Entreposage et manutention	85	93	105	125
Exploitation des infrastructures (hors infrastructures SNCF)	63	65	64	66
Organisation du transport de fret	118	107	99	112
dont messagerie et fret express	55	44	37	39
Activités de poste et de courrier	312	271	256	226
Transports et entreposage (hors intérim)	1 380	1 362	1 363	1 426
Intérim utilisé dans transports et entreposage	44	50	65	106
Tertiaire marchand¹ (hors intérim)	10 300	10 812	10 992	11 806
Intérim tertiaire marchand	177	177	196	323

¹ Secteur tertiaire marchand hors agriculture (codes GZ à MN + RU de la NAF rév. 2).

Champ : France hors Mayotte.

Sources : SDES à partir de Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Acooss-Urssaf, Dares, Insee ; SNCF

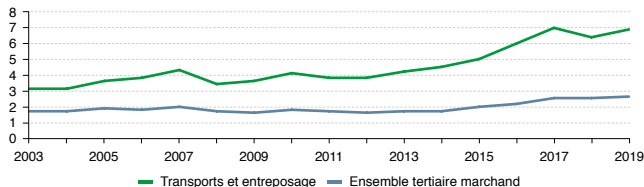
Au 31 décembre 2019, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1 426 000 salariés (hors intérim), soit 12,1 % des salariés du secteur tertiaire marchand.

Avec 402 000 salariés, le transport routier de marchandises (+ 2,9 % en moyenne annuelle depuis 2014) demeure le principal pourvoyeur d'emploi. Les créations d'emploi sont particulièrement dynamiques dans les activités d'entreposage et de manutention (+ 3,5 % en moyenne annuelle depuis 2014). Les activités de poste et de courrier ainsi que le transport ferroviaire perdent continûment des emplois depuis plus de 15 ans.

L'emploi intérimaire et le temps partiel

TAUX DE RECOURS À L'INTÉRIM

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



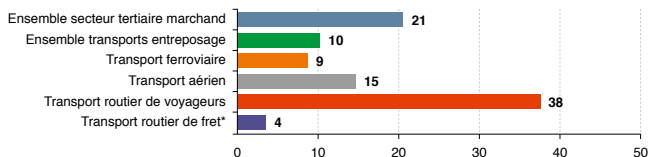
Champ : France hors Mayotte.

Sources : Dares ; Pôle emploi

Fin 2019, le secteur des transports et de l'entreposage mobilise 106 000 intérimaires. Le taux de recours à l'intérim, en forte hausse depuis 2012, s'établit à 6,9 % et demeure à un niveau élevé par rapport à celui de l'ensemble du secteur tertiaire marchand (2,7 %).

PART DU TEMPS PARTIEL EN 2019

En %



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

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

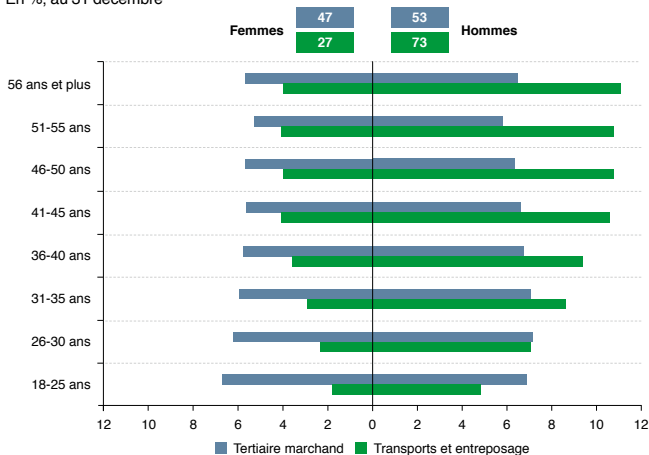
Source : Insee, enquête emploi en continu (EEC)

En 2019, la part d'emploi à temps partiel, bien que très élevée dans le transport routier de voyageurs (38 %), est moitié moindre dans le secteur des transports et de l'entreposage que dans l'ensemble du secteur tertiaire marchand (10 %, contre 21 %).

Profil des salariés des transports et de l'entreposage

PYRAMIDE DES ÂGES DES SALARIÉS EN 2017

En %, au 31 décembre



Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : Insee, déclarations annuelles de données sociales (DADS) et déclarations sociales nominatives (DSN)

Fin 2017, les salariés des transports et de l'entreposage sont en moyenne âgés de 43 ans et 3 mois, soit 2 ans et demi de plus que la moyenne d'âge des salariés du secteur tertiaire marchand. 30 % des salariés ont plus de 50 ans, contre 23 % 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 27 % dans le secteur des transports et de l'entreposage, en raison de la prédominance de postes ouvriers (60 %), en particulier de conducteurs routiers, profession encore très largement masculine.

Les salaires

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

En euros

	2004	2009	2014	2019
Transport principalement de voyageurs	2 320	2 680	2 840	3 020
Ferroviaire (y compris fret)	2 320	2 810	3 130	3 420
Transport collectif urbain (TCU)	2 420	2 790	3 000	3 150
Routier (cars)	1 480	1 760	1 800	1 850
Aérien (y compris fret)	3 350	3 750	4 040	4 610
Autres transports de voyageurs	2 100	2 370	2 580	2 840
<i>dont taxis et VTC</i>	<i>1 330</i>	<i>1 460</i>	<i>1 580</i>	<i>1 500</i>
Transport de marchandises (hors ferroviaire et aérien)	1 830	2 050	2 220	2 340
Routier et services de déménagement	1 800	2 010	2 150	2 260
Par conduites	3 200	3 520	4 390	4 870
Maritime	2 110	2 310	2 440	2 590
Fluvial	3 040	3 290	3 570	3 790
Autres services de transport	2 060	2 340	2 590	2 750
Entreposage et manutention	1 850	2 060	2 280	2 430
Organisation du transport de fret	2 100	2 370	2 610	2 770
Services auxiliaires	2 260	2 690	3 060	3 300
Activités de poste et de courrier	1 650	1 870	2 020	2 260
Transports et entreposage (hors intérim)	1 990	2 280	2 470	2 640

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : traitement SDES, d'après Acooss

Le salaire brut moyen par tête s'élève à 2 640 € mensuels dans les transports et l'entrepasage en 2019. Il est le plus élevé dans le transport principalement de voyageurs, le plus faible dans les activités de poste et de courrier et le transport de marchandises. Ceci s'explique notamment par une présence plus importante de cadres dans le transport de voyageurs.

Les non-salariés

EFFECTIFS DES NON-SALARIÉS

Effectifs au 31 décembre, en nombre d'individus

	2011	2014	2017
Taxis et VTC	30 030	33 380	40 130
Transport routier de marchandises*	21 790	19 600	18 850
Transport routier de voyageurs (cars)	2 550	3 300	2 590
Autres activités de transport et d'entreposage	4 980	5 830	16 870
<i>dont activités de poste (hors service universel) et de courrier, y.c. livraison à domicile</i>	980	1 060	11 440
Ensemble transports et entreposage	59 350	62 110	78 440

* Y compris services de déménagement.

Champ : France hors Mayotte, y compris micro-entrepreneurs.

Source : Insee, base non-salariés

En 2017, 78 440 personnes exercent une activité non salariée dans le secteur des transports et de l'entreposage, soit 5 % du total des emplois du secteur. L'activité est concentrée dans deux branches : les taxis et VTC (51 % des effectifs non-salariés) et le transport routier de marchandises (24 %). La hausse des effectifs depuis 2011 est liée à l'essor des micro-entrepreneurs, qui représentent, en 2017, 26 % des non-salariés du secteur. En particulier, le nombre de livreurs à domicile a plus que décuplé depuis 2014.

REVENUS D'ACTIVITÉ DES NON-SALARIÉS MONOACTIFS

Revenu mensuel moyen en euros

	2011	2014	2017
Taxis et VTC	1 420	1 400	1 430
Transport routier de marchandises*	2 330	2 660	2 930
Transport routier de voyageurs (cars)	2 000	2 210	2 330
Autres	2 680	3 020	3 160
Ensemble transports et entreposage	1 840	1 940	2 020

* Y compris services de déménagement.

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

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

Source : Insee, base non-salariés

Les non-salariés monoactifs, c'est-à-dire ne cumulant pas leur activité non salariée avec une activité salariée, ont perçu en moyenne 2 020 euros par mois en 2017, hors micro-entrepreneurs. Ce revenu net varie de 1 430 euros pour les taxis et VTC à 2 930 euros dans le transport routier de marchandises.

partie 6

Quelques externalités du transport

— Pour leur traction, les transports consomment 32 % de l'énergie consommée par l'utilisateur final en France en 2019. Les transports sont responsables de 31 % des émissions de gaz à effet de serre (GES), part relativement stable depuis cinq ans.

Les émissions de la plupart des polluants atmosphériques ont diminué dans l'ensemble des secteurs. C'est également le cas pour le secteur des transports, sauf pour les émissions de cuivre et de zinc qui se stabilisent. Le nombre d'accidents corporels augmente légèrement en 2019 par rapport à 2018, mais le nombre de morts reste stable et le nombre de blessés hospitalisés diminue. Les accidentalités de la route continuent de diminuer, tandis que les accidentalités maritimes ne cessent d'augmenter pour atteindre leur plus haut niveau depuis dix ans.



Consommation d'énergie

CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE FINALE

En millions de tonnes équivalent pétrole (tep)

	2004	2009	2014	2019
Transports	44,9	43,5	45,2	45,2
<i>dont produits pétroliers routiers (y compris biocarburants)¹</i>	42,4	41,1	42,1	41,8
<i>dont produits pétroliers non routiers</i>	1,7	1,5	2,1	2,4
Total des secteurs¹	149,6	142,2	144,4	142,1
<i>dont produits pétroliers</i>	67,0	59,5	57,2	54,3

¹ Hors consommation du secteur de l'énergie. Données corrigées des variations climatiques.

Champ : France métropolitaine de 2004 à 2010 ; France entière (y compris DOM) à partir de 2011.

Source : SDES, Bilan de l'énergie

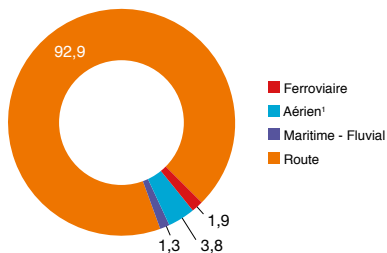
La consommation d'énergie de traction du secteur des transports représente 32 % de la consommation énergétique finale française (hors production d'énergie).

La consommation énergétique baisse tendanciellement pour l'ensemble des secteurs d'activité entre 2004 et 2019. La consommation énergétique du secteur des transports avait augmenté entre 2013 et 2017 (+ 0,7 % par an en moyenne) mais repart à la baisse depuis 2017 (- 1,0 % par an en moyenne).

Le transport routier est de loin le mode de transport le plus consommateur d'énergie. En 2019, il est responsable de 92,9 % de l'énergie totale consommée par l'ensemble des transports.

CONSOMMATION D'ÉNERGIE PAR MODE EN 2019

En %

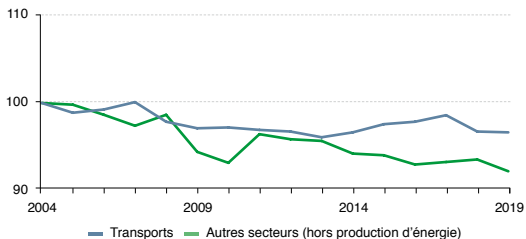


¹ L'aviation internationale n'est pas prise en compte. Les vols métropole-DOM sont pris en compte.

Source : SDES, Bilan de l'énergie

ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE

Indice base 100 en 2004



Données corrigées des variations climatiques.

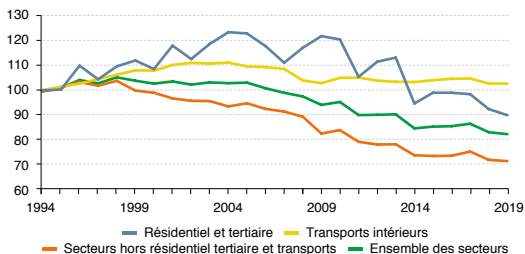
Champ : France métropolitaine de 2004 à 2010 ; France entière (y compris DOM) à partir de 2011 ; y compris sidérurgie.

Source : SDES, Bilan de l'énergie

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

ÉMISSIONS FRANÇAISES DE GES

Indice base 100 en 1994



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

Source : Citepa, rapport Secten, mai 2020 (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Les transports, avec 136 Mt CO₂ eq, restent, et ce depuis 1998, le secteur qui émet le plus de gaz à effet de serre. En 2019, les transports sont responsables de 31 % des émissions nationales de GES, une contribution relative plus forte qu'en 1994 où ils en représentaient 25 %. Entre 1994 et 2019, les GES dus aux transports ont progressé de 2,7 % (+ 0,1 % en moyenne annuelle), alors que tous les autres secteurs ont réduit leurs niveaux d'émissions. Après une forte baisse en 2018, les émissions du transport stagnent en 2019. L'accroissement du trafic, à la fois pour le transport de voyageurs et de marchandises, engendre en effet une élévation des émissions de GES alors que l'amélioration de la performance énergétique des véhicules et la diminution du contenu en CO₂ des carburants (incorporation d'agrocarburant, électromobilité, etc.) atténuent ces émissions.

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

En millions de tonnes équivalent CO₂

	1994	2009	2014	2019
Transports¹	132,4	136,3	136,9	135,9
Routier	124,3	128,6	129,4	127,7

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

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

Source : Citepa, rapport Secten, mai 2020 (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

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

En milliers de tonnes équivalent CO₂

	1994	2009	2014	2019
CO ₂ Transport	130 137	131 180	131 677	131 340
Total (hors UTCATF ¹)	390 474	381 251	333 577	328 237
CH ₄ Transport	899	244	158	149
Total (hors UTCATF ¹)	70 526	62 080	58 588	55 684
N ₂ O Transport	1 302	1 264	1 515	1 508
Total (hors UTCATF ¹)	65 694	44 105	41 591	40 141
HFC Transport	66	3 587	3 546	2 928
Total (hors UTCATF ¹)	1 959	16 508	18 812	15 491

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

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

Source : Citepa, rapport Secten, mai 2020 (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Émissions de CO₂ du transport routier

ÉMISSIONS DE CO₂ DU TRANSPORT ROUTIER SELON LE TYPE DE VÉHICULE

En millions de tonnes

	1994	2009	2014	2019
Voitures particulières	70,7	70,8	69,8	67,2
Véhicules utilitaires	21,1	23,4	25,0	25,2
Véhicules lourds	29,6	27,8	27,9	29,2
Deux-roues	0,7	1,7	1,7	1,7
Total	122,1	123,6	124,4	123,3

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

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

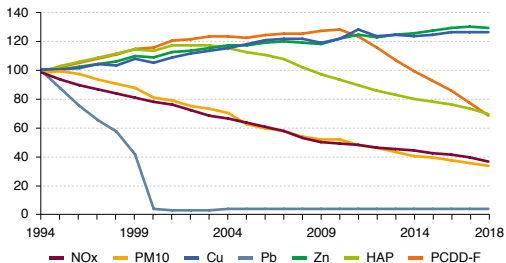
Source : Citepa, rapport Secten, mai 2020 (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Les émissions de CO₂ représentent près de 97 % des émissions de GES des transports. Elles sont essentiellement dues aux émissions du transport routier (94 %). La moitié des émissions de CO₂ de l'ensemble des transports (51 %) provient de voitures particulières.

Émissions de polluants atmosphériques du transport routier

ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS POLLUANTES DU TRANSPORT ROUTIER

Indice base 100 en 1994



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

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

Source : Citepa, rapport Secten, mai 2020 (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Le transport routier est le mode de transport le plus émetteur de polluants dans l'air : il représente entre 70 et 100 % de l'ensemble des émissions des transports selon les polluants. Entre 1994 et 2018, les émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM10) ont fortement baissé (respectivement - 4,2 % et - 4,5 % par an en moyenne) et les émissions de plomb (Pb) se maintiennent à des niveaux très bas depuis 2000, grâce au renouvellement du parc et à l'introduction des pots catalytiques. Les émissions de zinc (Zn) et de cuivre (Cu) se stabilisent depuis quelques années. Les polychlorodibenzo-p-dioxines et furanes (PCDD-F) sont en forte baisse depuis 2011 (- 8,3 % par an en moyenne).

NIVEAUX D'ÉMISSIONS DE POLLUANTS DU TRANSPORT ROUTIER

		1994	2009	2014	2018
NOx	en milliers de tonnes	1 178	586	513	422
PM10	en milliers de tonnes	84	43	34	28
Cu	en tonnes	113	135	141	144
Pb	en tonnes	1 332	51	53	53
Zn	en tonnes	223	266	282	291
HAP	en tonnes	4	3	3	2
PCDD-F	en grammes équivalents toxiques internationaux (ITEQ)	22	28	21	15

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

Source : Citepa, rapport Secten, mai 2020 (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Accidents dans les transports

ACCIDENTS CORPORELS DES TRANSPORTS

En unités

	2009	2014	2019
Route			
Nombre d'accidents	72 315	58 191	56 016
Tués ¹	4 273	3 384	3 244
Blessés hospitalisés ²	33 323	26 635	19 609
Ferroviaire			
Nombre d'accidents	171	177	123
Tués	76	66	53
Blessés	61	74	39
Aérien			
Nombre d'accidents	86	72	71
Tués	90	57	39
Blessés	36	57	49
Maritime (y compris plaisance)			
Nombre d'opérations de sauvetage coordonnées par les CROSS ³	7 434	10 368	13 507
Tués ou disparus	398	524	288
Blessés	645	598	1 119

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

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

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

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

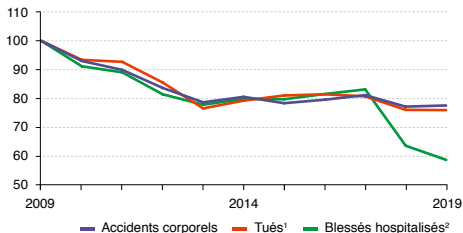
Sources : ONISR ; SNCF Réseau ; BEA ; DGITM/DAM (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Avec 71 accidents survenus en 2019, le nombre d'accidents corporels aériens est en baisse par rapport à 2018 (92 accidents) et retrouve le niveau de 2014. À l'inverse, le nombre d'accidents ferroviaires est en légère hausse avec 123 accidents survenus sur le réseau ferré en 2019 (contre 119 en 2018), mais il est nettement inférieur au niveau de 2009.

En 2019, le nombre d'accidents maritimes (opérations de sauvetage) croît de 4,6 % par rapport à 2018 et atteint son plus haut niveau depuis dix ans. Il s'accompagne d'une hausse du nombre de personnes secourues ou assistées (+ 11,2 % par rapport à 2018), et d'une diminution du nombre de blessés (- 1,2 % par rapport à 2018) et de morts ou disparus (- 1,7 % par rapport à 2018). Au cours des dix dernières années, les accidents maritimes ont augmenté de 6,2 % par an en moyenne.

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Indice base 100 en 2009



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

² Victimes non décédées dont l'état nécessite des soins médicaux (blessés) et dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation. Les pratiques d'enregistrement par les forces de l'ordre des blessés hospitalisés ont évolué en 2018.

Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

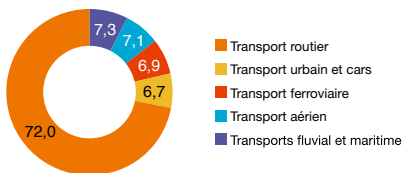
En 2019, le bilan de l'accidentalité en France métropolitaine s'établit à 56 016 accidents corporels impliquant 3 244 victimes décédées et 19 609 victimes blessées hospitalisées. Le nombre d'accidents corporels augmente légèrement (+ 0,4 % en 2019 par rapport à 2018), contrairement au nombre de morts qui reste stable (- 0,1 %) et au nombre de blessés hospitalisés qui diminue (- 7,7 %).

Données clés

Dépense totale de transport en 2019 :
438,2 milliards d'euros, soit 18,1 % du PIB

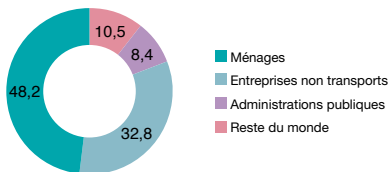
DÉPENSE TOTALE DE TRANSPORT PAR MODE EN 2019

En %



DÉPENSE COURANTE DE TRANSPORT EN 2019

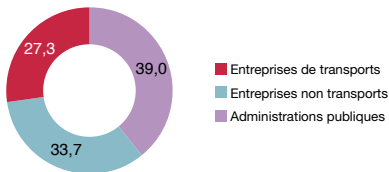
En %



La dépense courante en transport représente **86,8 %** de la dépense totale de transport.

DÉPENSE D'INVESTISSEMENT DE TRANSPORT EN 2019

En %



La dépense d'investissement en transport représente **13,2 %** de la dépense totale de transport.

Source : SDES, Compte satellite des transports (données complémentaires disponibles dans le Bilan annuel des transports en 2019)

Annexes

- Sigles et liens utiles
- Glossaire
- Sources



Sigles et liens utiles

Acoss	Agence centrale des organismes de sécurité sociale www.acoss.fr
Ademe	Agence de la Transition écologique www.ademe.fr
ADP	Aéroports de Paris www.parisaeroport.fr
Asfa	Association des sociétés françaises d'autoroutes www.autoroutes.fr
BEA	Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile www.bea.aero
Bilan annuel des transports en 2019	www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/bilan-annuel-des-transport-en-2019-0
Bodacc	Bulletin officiel des annonces civiles et commerciales www.bodacc.fr
CCFA	Comité des constructeurs français d'automobiles www.cdfa.fr
Cerema	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement www.cerema.fr
Citepa	Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique www.citepa.org Rapport Secten (Secteurs économiques et énergie), format spécifique du rapport sur les inventaires nationaux officiels

Club des villes et territoires cyclables www.villes-cyclables.org

Comptes nationaux www.insee.fr/fr/statistiques/4494143?sommaire=4494218

Dares Direction de l'animation, de la recherche et des études statistiques
dares.travail-emploi.gouv.fr

DGAC Direction générale de l'aviation civile
www.ecologie.gouv.fr/politiques/aviation-civile

DGFIP Direction générale des finances publiques
www.economie.gouv.fr/dgfip

DGITM Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-des-infrastructures-des-transports-et-mer-dgitm

EPF Établissement public de sécurité ferroviaire
www.securite-ferroviaire.fr

Ésane Élaboration de statistiques annuelles d'entreprise
www.insee.fr/fr/metadonnees/source/serie/s1188

Eurostat ec.eurostat.eu.europa.eu

Gart Groupement des autorités responsables de transport
www.gart.org

Île-de-France Mobilités appelé Stif jusqu'en juin 2017 (Syndicat des transports d'Île-de-France)
www.omnil.fr

Insee	Institut national de la statistique et des études économiques www.insee.fr
MTE	Ministère de la transition écologique www.ecologie.gouv.fr
ONISR	Observatoire national interministériel de la sécurité routière www.securite-routiere.gouv.fr
Optile	Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France www.optile.com
RATP	Régie autonome des transports parisiens www.ratp.fr
RSVERO	Répertoire statistique des véhicules routiers www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/parc-et-immatriculations-des-vehicules-routiers
SDES	Service des données et études statistiques www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr
Sirene	Répertoire d'entreprises et d'établissements www.insee.fr/fr/information/3591226
SNCF	Société nationale des chemins de fer français www.sncf.com/fr
UTP	Union des transports publics et ferroviaires www.utp.fr
Vélo & Territoires	www.velo-territoires.org
VNF	Voies navigables de France www.vnf.fr

Glossaire

Comptes d'entreprises

Entreprise

La statistique publique change de concept d'entreprises et adopte une définition économique des entreprises :

www.insee.fr/fr/information/4226820

Depuis 2013, l'Insee prend en compte, dans l'élaboration de ses statistiques annuelles d'entreprises, la définition de l'entreprise au sens économique. Cette démarche s'inscrit dans le cadre, d'une part, de la loi de modernisation de l'économie (LME) et, d'autre part, d'un règlement européen. Le décret d'application de la loi de modernisation de l'économie de 2008 (LME) relatif aux catégories d'entreprises définit l'entreprise comme « *la plus petite combinaison d'unités légales qui constitue une unité organisationnelle de production de biens et de services jouissant d'une certaine autonomie de décision, notamment pour l'affectation de ses ressources courantes* », reprenant ainsi les termes du règlement européen 696/93, adopté en 1993 à la suite d'une réflexion menée à l'échelle européenne sur les unités statistiques. Il précise également qu'« *une entreprise exerce une ou plusieurs activités dans un ou plusieurs lieux(x). Une entreprise peut correspondre à une seule unité légale* ».

Une unité légale est une entité juridique identifiée par son numéro Siren, qui peut être un entrepreneur individuel ou une société exerçant une fonction de production indépendante.

Conformément aux engagements pris auprès d'Eurostat, à partir du millésime 2017, les données sur les caractéristiques comptables et financières des entreprises sont entièrement diffusées selon cette approche. Le poids respectif des différents secteurs d'activité ou des tailles d'unités se trouve ainsi modifié. Pour ce faire, les instituts de statistiques européens ont mis en œuvre une nouvelle technique dite de « profilage ». Il s'agit d'établir la liste des unités légales appartenant à un groupe qui composent une entreprise, pour délimiter le contour de l'entreprise au sens économique, puis de définir ses caractéristiques (chiffre d'affaires, valeur ajoutée, effectifs employés, activité principale exercée, etc.).

« Année N-1 » à contours « Année N »

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.

Equivalent vingt pieds (EVP)

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

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 (CO₂), méthane (CH₄), protoxyde d'azote (N₂O), hexafluorure de soufre (SF₆), hydrocarbures (HFC), perfluocarburés (PFC) et trifluorure d'azote (NF₃).

Polluants atmosphériques

Les principaux polluants émis par les transports sont l'oxyde d'azote (NOx), le dioxyde de soufre (SO₂), 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).

Salaire moyen par tête (SMPT)

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

Secteur transports et entreposage

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

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

La branche transports et entreposage regroupe des unités de production homogènes, c'est-à-dire qui produisent un service de transport.

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 prises en compte.

Transport terrestre

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

Véhicules-kilomètres (veh-kilomètres)

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

Voyageurs-kilomètres (voy-kilomètres)

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

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

Sources

Les données présentées sont issues des sources les plus récentes disponibles à la date de rédaction de la publication. Les dernières données disponibles sont en majorité des données de l'année 2019. Néanmoins, les données européennes (source : Eurostat) ainsi que les données comptables des entreprises portent sur l'année 2018 ; certaines données sur l'emploi concernent l'année 2017.

Conditions générales d'utilisation

Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans le présent ouvrage, faite sans l'autorisation de l'éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (3, rue Hautefeuille - 75006 Paris), est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective, et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées (loi du 1^{er} juillet 1992 - art. L.122-4 et L.122-5 et Code pénal art. 425).

Dépôt légal : mai 2021

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

Impression : imprimerie intégrée du MTE,
imprimé sur du papier certifié ecolabel européen,
www.ecolabel.com

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



Le saviez-vous ?

En 2019, la dépense totale de transport s'élève à 438,2 milliards d'euros, soit 18,1 % du PIB : 72 % de ces dépenses sont dédiées au transport routier. Les ménages consacrent 15 % de leur budget au transport, principalement individuel.

En 2019, le transport reste le premier secteur à émettre le plus de gaz à effet de serre en étant responsable de 31 % des émissions nationales. Un peu plus de la moitié (51 %) des émissions de CO₂ des transports sont émises par les voitures particulières. Seulement 0,8 % des voitures particulières roulent aux énergies alternatives.

En 2019, 373,3 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises ont été transportées sur le territoire français métropolitain. 9,0 % des marchandises terrestres transitent par le ferroviaire et 89,0 % transitent par la route.

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

Chiffres clés du transport Édition 2021

Service des données et études statistiques

Sous-direction des statistiques des transports

Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex

Courriel : diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr