

Mars  
2016

## Chiffres clés du transport Édition 2016



Service de l'observation et des statistiques

## **Commissariat général au développement durable**

Service de l'observation et des statistiques

Sous-direction des statistiques des transports

Tour Séquoia

92055 La Défense cedex

Mél. : [diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr](mailto:diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr)

## **Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer**

Sous-direction des études et de la prospective

Tour Séquoia

92055 La Défense cédex

Mél. : [com.dgitm@developpement-durable.gouv.fr](mailto:com.dgitm@developpement-durable.gouv.fr)

### **En couverture**

A380 en démonstration de vol au salon du Bourget, © Arnaud Bouissou, Medde-MLETR

Camion sortant d'un roulier, © Laurent Mignaux, Medde-MLETR

Plateforme multimodale de transport rail-route de Valenton, © Laurent Mignaux, Medde-MLETR

# Chiffres clés du transport

Édition 2016, France

## Sommaire

Avant-propos	2
Réseaux	4
Matériels de transport	8
Énergie	11
Transport de voyageurs	12
Transport de marchandises	18
Économie des transports	25
Impact environnemental des transports	35
Impact sur la vie : accidents	38
Sigles et liens utiles	39

Ce fascicule rassemble dans un format pratique les données récentes utiles à la connaissance des transports et de leurs effets. L'essentiel des séries est issu de la publication « Mémento » téléchargeable en .xls sur le site du SOeS et du rapport sur les comptes des transports en 2014, publié en juillet 2015.

Les données sont généralement indiquées par mode de transport.

Le transport engendre une dépense totale de 360 milliards d'euros (données 2013), soit 17,0 % du produit intérieur brut (PIB) ; les ménages y contribuent pour plus de la moitié.

77,0 % de la dépense de transport est consacrée à la route (hors transport collectif urbain), 7,1 % au transport ferroviaire et 6,4 % au transport aérien.

Plus de la moitié de la dépense de transport est réalisée en compte propre, essentiellement par les ménages.

Ce document rassemble l'essentiel des statistiques sur les transports qui sont par ailleurs diffusées sur le site internet du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer.

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 et le transport d'information, notamment, sont exclus de ce champ.

Un trajet domicile-travail constitue du transport puisqu'il a pour finalité de rendre disponible une personne sur son lieu de travail ; en revanche, un déplacement 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 ou infrastructures de triage par exemple. Ces éléments permettent de définir des modes de transport : routier, ferroviaire, fluvial, maritime et aérien.

Les statistiques sur les déplacements à vélo sont encore très fragiles ; ils sont généralement courts et n'engendrent au total que peu de voyageurs-kilomètre.

Il n'existe pas encore d'informations statistiques sur les nouveaux types de déplacement tels que le covoiturage ou l'utilisation des véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC).

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.

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 ».

Enfin, 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.

La France dispose d'un réseau routier ancien particulièrement long.

La longueur des routes est passée de 962 milliers de km à 1 073 milliers de km entre 1995 et 2014, avec la construction de 3,1 milliers de km d'autoroutes pendant cette période. La construction du réseau autoroutier s'est développée à partir des années soixante. Ce réseau a connu une croissance rapide entre 1970 et 2000. Puis, jusqu'en 2010, il progresse à un rythme plus faible et il n'évolue plus guère depuis 2010.

Plus ancien, le réseau ferroviaire s'est développé depuis le XIX<sup>e</sup> siècle en étoile à partir de Paris ; des radiales ont été progressivement ajoutées. Avec la construction des lignes à grande vitesse, les services ferroviaires ont été réorganisés ; les TER (transport express régional) ont connu un essor avec la régionalisation. La longueur totale des lignes ferroviaires exploitées diminue depuis 1995 (- 8 % au total) ; les lignes à voie unique, d'exploitation difficile, tendent à disparaître. En revanche, les lignes à deux voies ou plus se sont développées (+ 11 %) ; ces dernières représentent maintenant 57 % des lignes ferroviaires contre 48 % en 1995.

Dans les transports collectifs urbains, le développement des réseaux est dû à la création de lignes de métro et tramways dans les grandes villes en régions : 180 km en 1995, 745 km en 2013 ; en Île-de-France, le réseau de métro et RER de la RATP n'a que faiblement évolué depuis 1995. En revanche, les lignes de tramways franciliennes ont connu un réel essor.

## Évolution des longueurs des réseaux

En km

	1995	2000	2005	2010	2014
Routes	962 407	989 096	991 165	1 050 117	1 073 468
Voies ferrées exploitées	31 940	31 397	30 871	30 335	29 335
<i>dont trains, RER et tramways d'Île-de-France (SNCF)</i>					
<i>métro et RER d'Île-de-France (RATP)<sup>a</sup></i>	317	326	315	317	322
Métro et tramways de province <sup>**</sup>	181	269	353	589	745
Véloroutes et voies vertes	-	-	-	-	11 500

<sup>a</sup> y compris tramways depuis 2010.

<sup>\*\*</sup> Données 2013.

Sources : Stif ; Cerema ; SNCF ; Club des villes et territoires cyclables

## Réseaux routiers

Le réseau routier français est composé

- d'un réseau national structurant qui permet de relier les grands pôles urbains avec des autoroutes concédées et non concédées (environ 1 % du réseau total) et des routes nationales (moins de 1 % du réseau total), dont une grande partie a été décentralisée en 2006 au profit des départements.

- d'un réseau capillaire reliant des villes de moindre importance, souvent hérité de l'histoire des territoires ou créé récemment dans des zones urbaines : il s'agit des routes départementales (35 % du réseau total) et des routes communales (environ 63 % du réseau total).

Depuis 1995, la longueur totale du réseau routier s'est accrue de 12 %, celle des autoroutes concédées de 42 %, celle des autoroutes non concédées de 32 % et celle des voiries communales de 18 %.

### Évolution des réseaux routiers

En km	1995	2000	2005	2010	2014
Autoroutes	8 275	9 766	10 800	11 392	11 560
<i>dont autoroutes concédées</i>	6 299	7 310	8 174	8 548	8 951
Nationales	28 097	26 126	10 336	9 754	9 645
Départementales	357 813	359 055	359 699	377 769	378 973
Communales	568 222	594 149	610 330	651 202	673 290
Ensemble du réseau routier	962 407	989 096	991 165	1 050 117	1 073 468

Source : SOeS, Mémento des transports

### Densités des réseaux routiers en Europe

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

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

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

Source : Eurostat

## Réseaux de transport urbain

La longueur totale des voies de tramway est en croissance rapide dans les dernières années, avec la création de nouvelles lignes, tant en Île-de-France qu'en province.

## Réseaux de transport collectif urbain

	Nombre de lignes	Longueur des lignes (en km)	Nombre de lignes	Longueur des lignes (en km)
<b>Île-de-France<sup>1</sup></b>	<b>2009</b>		<b>2013</b>	
Train	8	920	8	850
RER	5	605	5	600
Métro	16	217	16	218
Tramway	4	42	7	83
Bus	1 449	24 661	1 505	33 047
<i>Paris</i>	64	597	65	709
<b>Province</b>	<b>2005</b>		<b>2013</b>	
Métro	10	114	11	132
<i>Lyon</i>	4	29	4	30
<i>Marseille</i>	2	19	2	22
<i>Toulouse</i>	1	12	2	27
<i>Lille</i>	2	45	2	45
<i>Rennes</i>	1	9	1	9
Tramway	23	239	55	613
<i>Lyon</i>	2	24	5	56
<i>Marseille</i>	0	0	2	12
<i>Toulouse</i>	0	0	1	14
<i>Strasbourg</i>	4	24	6	60
<i>Montpellier</i>	1	15	4	62

<sup>1</sup> En présence d'axes lourds, les troncs communs ne sont comptabilisés qu'une seule fois. La longueur des lignes porte sur le seul périmètre francilien.

Sources : Stif ; Cerema



## Utilisation des réseaux

Depuis 2005, la circulation s'accroît sur les réseaux autoroutiers et tend à se stabiliser sur les autres réseaux. La circulation des trains de marchandises a fortement baissé depuis 2000, celle des trains de voyageurs reste stable.

En Île-de-France, tous les modes de transport collectif urbain (TCU) ont accru leur circulation depuis 2005.

### Utilisation des réseaux (circulation)

	2005	2008	2010	2014
<b>Réseaux routiers (md de v-km)</b>	<b>518</b>	<b>554</b>	<b>560</b>	<b>572</b>
Autoroutes	139	157	168	173
Routes nationales	22	23	23	23
Autres routes	357	374	369	377
<b>Réseau ferroviaire (M trains-km)</b>				
Voyageurs	370	393	392	390
Marchandises	154	106	66	63
<b>Réseau TCU<sup>1</sup></b>				
<b>Île-de-France</b>				
Train (millions trains-km)	n.d.	24	29	29
RER (millions trains-km)	n.d.	43	44	45
Métro (millions trains-km)	n.d.	45	48	50
Bus (millions v-km)	257	276	296	316
<b>Province</b>	-	-	-	<b>2013</b>
Métro (millions trains-km)	-	-	-	33
Tramway (millions v-km)	-	-	-	53

<sup>1</sup> TCU transport collectif urbain.

Sources : SOeS, CCTN 2015 ; RFF ; Stif ; Cerema

## Véhicules routiers

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

### Immatriculations de véhicules routiers à moteurs neufs

En milliers

	2000	2005	2010	2014
Voiturettes <sup>1</sup>	9	13	15	12
Motocycles	181	241	231	176
Voitures particulières	2 134	2 068	2 210	1 766
<i>dont électriques</i>	0	0	0	11
<i>dont hybrides</i>	6	4	76	2
VP <sup>2</sup> en transit temporaire	54	50	39	30
Autobus et autocars	5	5	6	6
VUL <sup>3</sup> (camionnettes et vasp <= 3,5 t)	394	392	389	349
Camions	25	23	13	14
Tracteurs routiers	30	29	18	21
Vasp <sup>4</sup> > 3,5 t	23	30	28	26
<b>Total</b>	<b>2 854</b>	<b>2 852</b>	<b>2 949</b>	<b>2 399</b>

<sup>1</sup> Voiturette : véhicule (cyclomoteurs carrossés à plus de deux roues) dont la cylindrée est inférieure à 50 cm<sup>3</sup> pour les véhicules à essence, ou dont la puissance n'excède pas 4 kW pour les véhicules fonctionnant à un autre carburant que l'essence.

<sup>2</sup> Véhicule particulier.

<sup>3</sup> Véhicule utilitaire léger.

<sup>4</sup> Véhicule automoteur spécialisé.

Source : SOeS

Le parc roulant moyen s'est accru de près de 5 millions de véhicules depuis 2000 : 0,9 million de VUL (+ 18 %) ; le parc de poids lourds est quasi stable et celui de bus et cars, en proportion très faible, a augmenté de 14 %, presque autant que celui des voitures particulières.

Le parc de voitures particulières a crû de près de 4 millions de véhicules (+ 34 % depuis 2000) et s'est largement diésélisé (multiplication par plus de 2 depuis 2000).

## Véhicules routiers

## Parc moyen de véhicules routiers en France métropolitaine

En milliers

	2000	2005	2010	2014
Voitures particulières	27 770	30 000	31 175	31 725
<i>Essence</i>	18 150	16 031	13 364	11 985
<i>Diesel</i>	9 621	13 969	17 812	19 741
Véhicules utilitaires légers	5 062	5 549	5 810	5 970
<i>Essence</i>	1 302	1 001	631	352
<i>Diesel</i>	3 761	4 548	5 179	5 619
Véhicules lourds	632	655	640	643
<i>Poids lourds</i>	551	570	551	551
<i>Bus et cars</i>	81	85	88	92
<b>Total des véhicules</b>	<b>33 464</b>	<b>36 204</b>	<b>37 625</b>	<b>38 338</b>

Source : CCFA

## Matériel ferroviaire

Le parc de matériel ferroviaire moteur et celui du matériel remorqué voyageurs se sont accrus de près d'un quart depuis 2007 ; celui du matériel de marchandises a diminué de 3 %.

## Parc de matériel ferroviaire

Nombre de véhicules

	2007	2010	2014
Matériel moteur	6 947	7 922	8 550
<i>Automotrices et autorails</i>	2 453	2 939	3 275
<i>Locomotives électriques</i>	1 605	1 675	1 674
<i>Locomotives diesel</i>	1 381	1 738	1 884
<i>Locotracteurs</i>	1 067	1 073	1 126
<i>TGV</i>	426	470	519
Matériel remorqué voyageurs	13 134	14 420	16 424
<i>Remorques de TGV</i>	3 599	3 967	4 364
Matériel remorqué marchandises	88 211	89 101	85 539
<i>Wagons réseau national</i>	29 204	29 212	25 525
<i>Wagons réseau international (RIV)<sup>1</sup></i>	59 007	59 889	60 014

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

Source : SOeS d'après EPSF

## Véhicules de transport collectif urbain

Pratiquement tous les cars roulent au gazole.

En province, 86 % des bus roulent au gazole, cette proportion est de 97 % pour les bus de la RATP.

### Répartition du parc en service au 1<sup>er</sup> janvier 2014 selon le type d'énergie utilisée

Énergie	Bus RATP	Autobus (hors RATP)	Autocars	Ensemble
Gaz naturel	90	2 485	47	2 622
Gazole	4 404	18 414	66 006	88 824
Autres énergies	27	608	162	797
<b>Total</b>	<b>4 521</b>	<b>21 507</b>	<b>66 215</b>	<b>92 243</b>

Note : la catégorie « gaz naturel » comporte aussi les autres hydro-carburants gazeux comprimés ainsi que la bicarburation essence + gaz naturel.

Autres énergies : essence, électricité, gazogène, super-éthanol, bicarburation super-éthanol + gaz naturel ou GPL.

Source : SOeS

Le nombre de rames de métros parisiens et de places-kilomètre s'accroît plus rapidement entre 2010 et 2014 que sur la période 2005-2010.

### Parc des métros, RER et tramways de la RATP <sup>(1)</sup>

	2000	2005	2010	2014
RATP <sup>1</sup>				
Nombre de rames	<i>n.d.</i>	1 106	1 150	1 284
Nombre de places-kilomètre	42 800	46 700	49 500	53 500

<sup>1</sup> Non compris le funiculaire de Montmartre.

Source : Stif

### Parc de matériel de remontées mécaniques

Le parc d'installations de remontées mécaniques évolue peu depuis 2010.

### Parc des installations de remontées mécaniques

	2000	2005	2010	2014
Nombre d'installations total	3 954	3 856	3 685	3 685
Téléphériques	1 063	1 105	1 121	1 137
Téléskis	2 854	2 816	2 801	2 719
Autres installations	37	<i>n.d.</i>	37	37

Source : DGITM/STRMTG

## Consommation d'énergie

La consommation d'énergie du secteur des transports (qui, en plus de l'énergie de traction, inclut les consommations des gares et aéroports) représente environ le tiers de la consommation énergétique finale française (hors production d'énergie).

Elle a progressé entre 2000 et 2008 comme celle des autres secteurs d'activité. Depuis, elle diminue, mais moins rapidement que dans les autres secteurs qui profitent notamment des baisses de consommation de chauffage.

### Consommation énergétique finale

En millions de tep

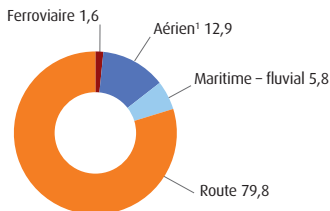
	2000	2005	2010	2014
Transports	49,4	50,4	49,3	48,8
<i>dont produits pétroliers routiers</i>	41,1	42,6	41,8	40,2
Total des secteurs <sup>1</sup>	157,9	160,6	155,5	150,0
<i>dont produits pétroliers</i>	73,3	72,7	65,5	60,7

<sup>1</sup> Hors consommation du secteur de l'énergie.

Source : SOeS

### Consommation d'énergie (fossile et électrique) par mode en 2014

En %

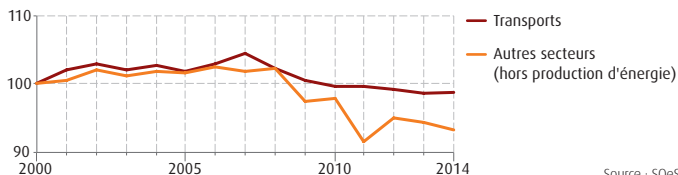


<sup>1</sup> Livraisons aux soutes maritimes et aéronefs, français et étrangers.

Source : SOeS

### Évolution de la consommation d'énergie

Indices base 100 en 2000



Source : SOeS

# Transport de voyageurs

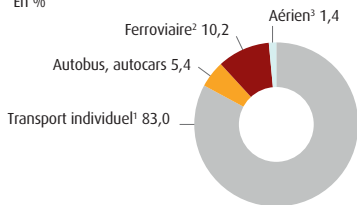
## Transport intérieur de voyageurs

En 2014, 1 000 milliards de voyageurs-kilomètres ont été transportés sur le territoire français : 829 milliards en véhicule particulier, 102 milliards en transport ferré, le reste en bus et car ou en avion.

Le poids du transport en véhicule particulier n'a pratiquement pas bougé depuis 1990 ; en effet, représentant 83 % des voyageurs-km en 1990, il est passé par un maximum en 2003 avec 85,3 % des voyageurs-km puis il est revenu progressivement à 83,0 % en 2014.

### Transports intérieurs de voyageurs par mode en 2014

En %



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

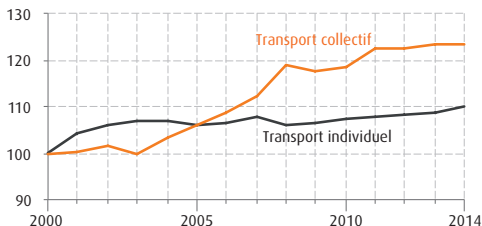
<sup>2</sup> Trains, métros, RER.

<sup>3</sup> Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Sources : SOeS ; CCTN 2015

### Évolution des transports intérieurs de voyageurs

Indices base 100 en 2000



Sources : SOeS ; CCTN 2015

Depuis le début des années 2000, le transport en voiture particulière évolue faiblement ; il repart cependant à la hausse en 2014 (+ 1,2 %). Le transport par bus et car, qui était resté stable depuis 1990, progresse, notamment depuis 2012. Le transport ferré a crû jusqu'en 2011, porté sur les longues distances par la mise en service de nouvelles dessertes de lignes à grande vitesse et, dans les transports urbains, par le développement des tramways et des métros ; il tend cependant à se stabiliser, voire à légèrement diminuer depuis. Le transport aérien, après une forte croissance entre 1990 et 2000, a connu un repli jusqu'en 2005 du fait de la concurrence des trains à grande vitesse. Il s'est redynamisé ensuite, avec le développement des liaisons à bas prix ; en 2014, il diminue cependant de 2,3 % par rapport à 2013.

## Transport intérieur de voyageurs

### Évolution des transports intérieurs de voyageurs par mode

En milliards de voyageurs-km

	2000	2005	2010	2014
Transport individuel <sup>1</sup>	754	801	811	830
Transport collectif	138	146	164	171
Autobus, autocars	42	44	51	54
Transports ferrés <sup>2</sup>	81	89	100	102
Transport aérien <sup>3</sup>	15	13	13	14
<b>Ensemble du transport intérieur de voyageurs</b>	<b>893</b>	<b>947</b>	<b>974</b>	<b>1 000</b>

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

<sup>2</sup> Trains, métros, RER.

<sup>3</sup> Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Sources : SOeS ; CCTN 2015

Le transport collectif ne représente que 17 % du transport de voyageurs, mais croît plus rapidement que le transport individuel.

Jusqu'en 2011, le transport collectif de longue distance s'accroissait. Il a légèrement baissé en 2012 et est stable depuis.

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

### Évolution des transports de voyageurs selon la distance

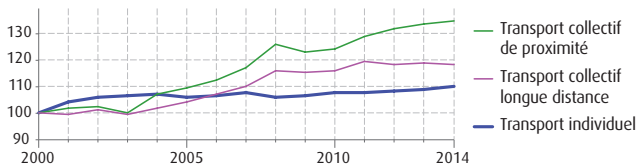
En milliards de voyageurs-km

	2000	2005	2010	2014
Transport individuel	754,4	800,8	810,8	829,6
Transport collectif	138,2	146,4	163,6	170,5
Proximité	44,7	48,9	55,5	60,1
Longue distance	93,5	97,5	108,1	110,4
<b>Transport total de voyageurs</b>	<b>892,5</b>	<b>947,2</b>	<b>974,4</b>	<b>1 000,2</b>

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

Sources : SOeS ; CCTN 2015

Indices base 100 en 2000



Sources : SOeS ; CCTN 2015

# Transport de voyageurs

## Transport individuel de voyageurs

Le transport individuel de voyageurs (essentiellement en voitures particulières) s'accroît depuis cinq ans à un rythme quasi régulier de 0,7 % par an. En 2014, en lien avec la baisse du prix des carburants, le transport individuel progresse de 1,2 %.

### Transport individuel

Niveaux en milliards de voyageurs-km

	2000	2005	2010	2014
Véhicules particuliers	754,4	800,8	810,8	829,6
Voitures particulières françaises (VP)	686,9	719,8	727,3	739,2
Véhicules légers étrangers (VP et VUL <sup>1</sup> )	57,6	68,3	69,6	76,5
Deux-roues motorisés	9,8	12,6	13,9	13,9

<sup>1</sup> Véhicules utilitaires légers.

Sources : SOeS ; CCTN 2015

## Transport collectif de voyageurs de proximité

Plus de la moitié du transport collectif de proximité est réalisé en Île-de-France, qui rassemble seulement 19 % de la population métropolitaine et 20,5 % de la population active métropolitaine. L'activité (mesurée en nombre de voyageurs-km transportés) croît en moyenne à l'identique en province et en Île-de-France depuis 2009 ; cependant, en 2014, du fait de la contraction du transport en TER (- 2,9 %), le transport collectif hors Île-de-France recule légèrement.

### Transport collectif de proximité

En milliards de voyageurs-km

	2000	2005	2010	2014
<b>Île-de-France</b>	<b>23 376</b>	<b>25 936</b>	<b>28 247</b>	<b>30 740</b>
Modes ferrés	19 550	21 743	23 599	25 064
<i>RER et trains</i>	13 539	14 879	16 113	17 342
<i>Métro</i>	6 011	6 864	7 486	7 722
Tramways	125	172	334	744
Bus	3 702	4 022	4 314	4 932
<b>Régions hors Île-de-France</b>	<b>15 325</b>	<b>17 669</b>	<b>21 858</b>	<b>23 899</b>
TER	8 535	10 204	12 890	13 631
Métro	1 379	1 714	2 321	2 569
Bus et tram	5 411	5 751	6 648	7 698
<b>Transport scolaire et de personnel</b>	<b>6 014</b>	<b>5 299</b>	<b>5 417</b>	<b>5 492</b>
<b>Ensemble du transport collectif de proximité</b>	<b>44 715</b>	<b>48 905</b>	<b>55 522</b>	<b>60 132</b>

Sources : SOeS ; CCTN 2015



## Transport collectif de voyageurs de longue distance

Le transport collectif de longue distance avait crû régulièrement entre 2003 et 2011. Il se stabilise ou décroît depuis. En 2014, le transport collectif de longue distance recule (- 0,3 %) avec des évolutions très différentes selon les modes : le transport ferroviaire diminue pour la troisième année consécutive du fait essentiellement de la baisse sur les grandes lignes hors trains à grande vitesse ; le transport aérien intérieur recule aussi bien sur les lignes radiales que sur les lignes transversales ; seul progresse le transport routier en bus et cars.

### Transport collectif longue distance

En millions de voyageurs-km

	2000	2005	2010	2014
Transports aériens <sup>1</sup>	15 128	12 897	12 718	14 140
Transports ferrés	51 461	55 769	61 491	60 944
Trains à grande vitesse (TGV) <sup>2</sup>	34 457	42 518	52 783	53 729
Trains interurbains <sup>3</sup>	17 004	13 251	8 708	7 215
Transports routiers : autobus et autocars	26 874	28 831	33 913	35 306
Interurbains (hors Île-de-France)	8 531	9 152	10 765	11 207
Occasionnel	18 344	19 679	23 148	24 099
<b>Ensemble du transport collectif de longue distance</b>	<b>93 463</b>	<b>97 498</b>	<b>108 121</b>	<b>110 390</b>

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

<sup>1</sup> Vols intérieurs à la métropole uniquement.

<sup>2</sup> Y compris Eurostar, société autonome de la SNCF depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2010.

<sup>3</sup> Sous convention État et non conventionnés (hors trains à grande vitesse).

Sources : SOeS ; CCTN 2015

## Transport maritime de voyageurs

31,6 millions de passagers ont fréquenté les ports maritimes français en 2014 : 17,4 millions en Manche et Mer du Nord, 12,5 millions en Méditerranée et 1,6 million en outre-mer (moins de 200 000 en Atlantique). Depuis 2010 et malgré un ralentissement en 2012, le trafic maritime dans la Manche et en Mer du Nord est dynamique alors que celui à destination de la Corse recule. Le trafic à Marseille et en outre-mer progresse avec le développement des croisières.

### Passagers dans les ports français

En milliers de voyageurs embarqués et débarqués

	2010	2012	2014
<b>Métropole</b>	<b>28 263</b>	<b>27 396</b>	<b>30 127</b>
Calais	10 236	9 345	10 734
Dunkerque	2 533	2 499	2 396
Marseille	2 485	3 021	3 277
Bastia	2 532	2 179	2 141
Autres ports	10 476	10 352	11 579
<b>Outre-mer</b>	<b>1 098</b>	<b>1 272</b>	<b>1 638</b>
<b>France entière</b>	<b>29 361</b>	<b>28 668</b>	<b>31 765</b>

Source : SOeS d'après DGITM/DAM

## Transport aérien de voyageurs

Depuis 2010, en métropole, le transport aérien intérieur a fortement chuté, du fait du développement des LGV. Depuis, il se maintient à un niveau comparable à celui du début des années quatre-vingt-dix. Le développement du trafic transversal, qui ne représente encore que 32 % du trafic métropolitain (22 % en 2000) ne compense pas la baisse du trafic radial. Le transport aérien international s'accroît très rapidement (+ 69 %) depuis 2000, notamment à destination des autres pays de l'Union européenne et de l'Asie.

### Transport aérien intérieur

En milliers de voyageurs

	2000	2005	2010	2014
<b>Métropole</b>	<b>27 030</b>	<b>22 850</b>	<b>21 760</b>	<b>23 800</b>
Radiales (Paris-province)	21 180	17 600	15 550	16 130
Transversales (province-province)	5 850	5 250	6 210	7 660
<b>Outre-mer - métropole</b>	<b>3 750</b>	<b>3 320</b>	<b>3 500</b>	<b>3 820</b>
<b>Outre-mer - outre-mer</b>	<b>2 060</b>	<b>2 130</b>	<b>2 180</b>	<b>2 120</b>
<b>France entière</b>	<b>32 840</b>	<b>28 300</b>	<b>27 440</b>	<b>29 740</b>

Source : DGAC

### Transport aérien international

En milliers de voyageurs

	2000	2005	2010	2014
<b>Métropole - International</b>	<b>66 960</b>	<b>81 970</b>	<b>95 370</b>	<b>112 870</b>
Métropole - Europe	42 030	51 157	58 946	73 447
<i>dont Union européenne</i>	36 840	45 520	51 760	63 730
Métropole - Afrique	9 790	12 951	16 501	16 304
Métropole - Amérique	9 663	10 609	11 149	12 145
Métropole - Asie et Océanie	5 472	7 267	8 774	10 974
<b>Outre-mer - International</b>	<b>1 910</b>	<b>1 880</b>	<b>2 100</b>	<b>2 200</b>

Source : DGAC

## Transport intérieur terrestre de marchandises

Le transport terrestre intérieur de marchandises hors oléoducs a crû régulièrement depuis les années quatre-vingt jusqu'en 2007.

Après la chute de 2008 et de 2009, il se maintient globalement à son niveau de la fin des années quatre-vingt-dix.

Avec 328,5 milliards de tonnes kilomètres, il est en baisse en 2014 (- 1,0 %).

Le transport terrestre de marchandises est essentiellement réalisé par la route. La part des modes non routiers a fortement chuté au cours des deux dernières décennies du fait de la forte réduction du transport ferroviaire ; hors oléoducs, elle est passée de 19 % des t-km intérieures en 1995 et 2000 à 12 % en 2014.

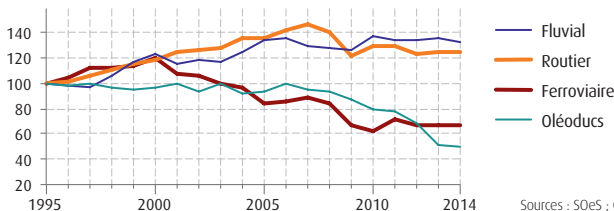
En milliards de tonnes-km

	2000	2005	2010	2014
Ferroviaire	57,7	40,7	30,0	32,2
Routier	277,4	315,0	301,2	288,5
Fluvial	7,3	7,9	8,1	7,8
<b>Transport intérieur hors oléoducs</b>	<b>342,3</b>	<b>363,6</b>	<b>339,2</b>	<b>328,5</b>
Oléoducs	21,7	20,9	17,6	11,1
<b>Transport intérieur total</b>	<b>364,0</b>	<b>384,5</b>	<b>356,8</b>	<b>339,6</b>

Sources : SOeS ; CCTN 2015

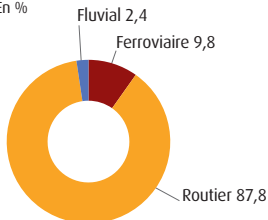
## Évolution des transports intérieurs terrestres de marchandises

Indice base 100 en 1995



## Parts modales du transport terrestre de marchandises (hors oléoducs) en 2014

En %



Sources : SOeS ; CCTN 2015

## Transport routier de marchandises

Le transport intérieur routier a crû régulièrement entre 1995 et 2007 et a connu une forte baisse en 2008 et 2009.

Depuis 2012, il se maintient à son niveau du début des années 2000. En 2014, avec 288,5 milliards de t-km, le transport intérieur routier de marchandises diminue de 1,2 %.

En 2014, le pavillon français n'assure plus que 63 % du transport de marchandises contre 73 % en 2000 et 78 % en 1995.

Le transport national pour compte d'autrui, qui représentait 70 % du transport sous pavillon français en 2008, poursuit sa tendance à la baisse et se situe à 62,2 % en 2014. Le transport pour compte propre reste en volume à un niveau comparable à celui qui était le sien avant la crise de 2008.

Le transport international sous pavillon français est en forte baisse depuis 2000.

### Transport routier intérieur

En milliards de tonnes-km

	2000	2005	2010	2014
<b>Pavillon français</b>	<b>204</b>	<b>215</b>	<b>196</b>	<b>183</b>
dont national (PTAC <sup>1</sup> > 3,5 t)	163	177	164	151
<i>Compte propre</i>	29	30	30	32
<i>Compte d'autrui</i>	134	147	134	119
dont international (PTAC > 3,5 t)	21	16	10	8
dont VUL <sup>2</sup> (PTAC ≤ 3,5 t)	19	21	22	23
<b>Pavillon étranger</b>	<b>74</b>	<b>100</b>	<b>105</b>	<b>106</b>
<b>Transport routier intérieur</b>	<b>277</b>	<b>315</b>	<b>301</b>	<b>289</b>

<sup>1</sup> Poids total autorisé en charge.

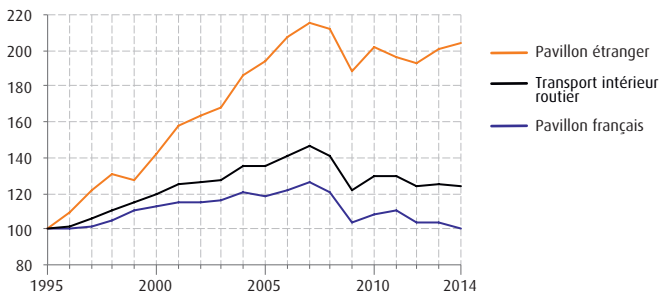
<sup>2</sup> Véhicules utilitaires légers.

Sources : SOeS ; CCTN 2015

## Transport routier de marchandises

### Évolution du transport intérieur routier de marchandises

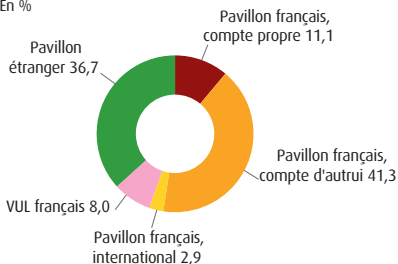
Indices base 100 en 1995



Sources : SOeS ; CCTN 2015

### Transport routier intérieur en 2014

En %



Sources : SOeS ; CCTN 2015

## Transport ferroviaire de marchandises

Le transport ferroviaire de marchandises recule depuis le début des années 2000 ; il se redresse cependant en 2014 (+ 0,6 %).

Le transport ferroviaire combiné de marchandises conteneurisées ou en caisses mobiles, qui représente l'essentiel du transport combiné, progresse de 13,0 % depuis 2008, malgré une forte baisse en 2009 et 2010 ; il représente 28 % du transport ferroviaire de marchandises.

Le transport de semi-remorques progresse en 2014, après une baisse continue entre 2008 et 2013.

Le transport conventionnel, après une embellie en 2010, poursuit son mouvement à la baisse. Il représente encore 72 % du transport ferroviaire de marchandises (77 % en 2008).

### Transport ferroviaire de marchandises par type de conditionnement

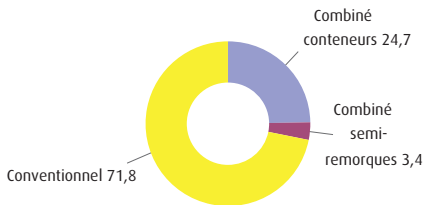
En milliards de tonnes-km

	2008	2010	2012	2014
Combiné	9,2	7,2	8,1	9,1
<i>Conteneurs</i>	7,0	5,7	7,2	8,0
<i>Semi-remorques</i>	2,2	1,4	0,9	1,1
Conventionnel	31,2	22,8	24,5	23,1
<b>Total</b>	<b>40,4</b>	<b>30,0</b>	<b>32,5</b>	<b>32,2</b>

Sources : SOeS ; CCTN 2015

### Transport intérieur ferroviaire de marchandises en 2014

En milliards de t-km



Sources : SOeS ; CCTN 2015

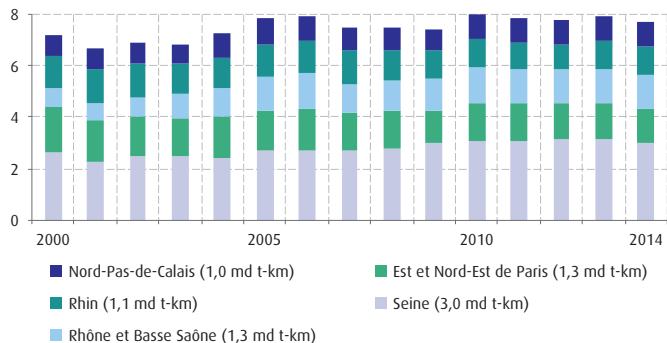
## Transport fluvial de marchandises

Le transport fluvial de marchandises se stabilise à un niveau proche de 8 milliards de tonnes-km, malgré un recul en 2014 (- 2,0 %).

Depuis 2000, le pavillon français progresse (+ 0,7 %) et représente 64,2 % du transport fluvial total en 2014, contre 62,3 % en 2000.

### Évolution du transport fluvial de marchandises

En milliards de t-km



Source : SOeS d'après VNF



## Transport aérien de marchandises

Le fret aérien demeure très faible, à moins de 2 millions de tonnes et concerne essentiellement le transport international de marchandises.

### Marchandises au départ et à l'arrivée des aéroports français

En milliers de tonnes

	2000	2005	2010	2014
<b>Intérieur</b>	<b>130</b>	<b>130</b>	<b>110</b>	<b>120</b>
Métropole - métropole	70	70	60	70
Radiales	50	40	30	40
Transversales	20	30	30	30
Outre-mer <sup>1</sup>	60	60	50	50
<b>International (métropole et outre-mer)</b>	<b>1 250</b>	<b>1 290</b>	<b>1 390</b>	<b>1 580</b>
<b>Trafic total</b>	<b>1 380</b>	<b>1 420</b>	<b>1 500</b>	<b>1 700</b>

<sup>1</sup> Y compris intra outre-mer.

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

Source : DGAC

## Transport maritime de marchandises

L'activité des ports français a crû régulièrement entre 1995 et 2008. Après une baisse de près de 10 % des marchandises traitées en 2009, une nouvelle baisse de 5 % en 2012 a entraîné un niveau d'activité équivalent à celui du début des années 2000 avec 345,6 millions de tonnes de marchandises traitées en 2014 (333,8 millions en métropole), 223,8 millions de tonnes en entrées et 121,8 millions de tonnes en sortie. L'activité portuaire est concentrée dans les sept grands ports et à Calais où entrent et sortent plus de 90 % des marchandises. Les produits pétroliers (bruts ou raffinés) représentent 35 % des marchandises traitées (entrées ou sorties) des ports français. Avec la fermeture de raffineries françaises, le transport des produits pétroliers est en baisse de 25 % depuis 2000.

Le transport de conteneurs s'est fortement développé (+ 72 % depuis 2000), mais la part des conteneurs dans l'ensemble des marchandises entrées ou sorties reste encore très faible en France (39 % au Havre et 14 % à Marseille) au regard de celles des principaux ports européens : en Mer du Nord, la part des conteneurs dépasse 60 % sauf à Rotterdam ; en Méditerranée, elle dépasse 40 % dans les ports les plus importants.

L'embarquement de véhicules se développe en particulier à Calais dont l'activité s'est accrue de 35 % depuis 2000 ; dans les grands ports français, l'activité a généralement baissé ou est restée stable depuis 2000.

## Transport maritime de marchandises

### Activité des ports français (entrées et sorties)

En millions de tonnes

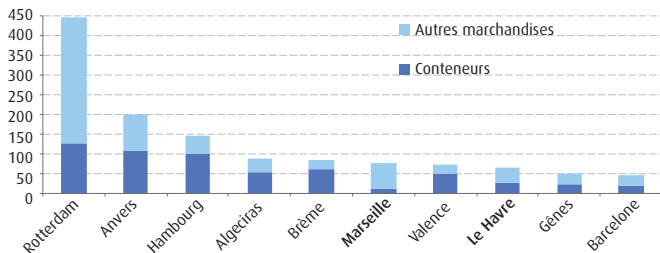
	2000	2005	2010	2014
<b>Ensemble des ports métropolitains</b>	<b>340</b>	<b>365</b>	<b>344</b>	<b>334</b>
Vracs liquides	170	178	154	130
<i>dont produits pétroliers</i>	158	167	141	118
Vracs solides	84	79	75	76
Marchandises diverses	87	108	116	127
<i>dont conteneurs</i>	26	35	38	44
<i>dont Ro/Ro (véhicules embarqués)</i>	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>
<b>Grands ports et Calais*</b>	<b>310</b>	<b>336</b>	<b>312</b>	<b>302</b>
<b>Autre ports métropolitains</b>	<b>31</b>	<b>29</b>	<b>32</b>	<b>32</b>
<b>Ports d'outre-mer</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>12</b>
<b>Ensemble des ports français</b>	<b>351</b>	<b>365</b>	<b>355</b>	<b>346</b>

\* Les marchandises traitées à La Rochelle sont estimées à 7 millions de tonnes en 2000 et à 7,5 millions de tonnes en 2005 ; celles traitées dans les ports d'outre-mer à 11 millions de tonnes en 2000.

Source : DGITM/DST

### Activité des principaux ports européens (entrées et sorties)

En millions de tonnes



Source : DGITM/DST

## Données macroéconomiques

Avec une production de 185,5 milliards d'euros en 2014, la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) représente 8,7 % du produit intérieur brut (PIB) français et progresse plus rapidement (+ 1,4 %) que l'ensemble de l'économie (+ 1,0 %). Le transport de voyageurs et les activités de service de transport (hors poste) s'accroissent et retrouvent un niveau supérieur à celui de 2009.

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

### Production des branches transport au prix de base par fonction \* (en valeur)

En milliards d'€ courants

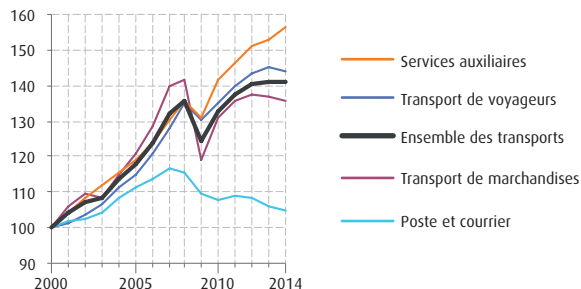
	2000	2005	2008	2014
<b>Ensemble des transports</b>	<b>131,5</b>	<b>155,1</b>	<b>174,8</b>	<b>185,5</b>
Transport de voyageurs	33,6	38,6	45,4	48,5
Transport de marchandises	48,4	58,4	63,2	65,5
Services auxiliaires hors poste et courrier	38,0	45,2	53,7	59,3
Poste et courrier	11,6	12,9	12,5	12,2
<b>PIB</b>	<b>1 485,3</b>	<b>1 772,0</b>	<b>1 998,5</b>	<b>2 132,4</b>
<i>Part du transport dans le PIB (en %)</i>	<i>8,9</i>	<i>8,8</i>	<i>8,7</i>	<i>8,7</i>

(\* ) 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 : SOeS ; CCTN 2015

### Évolution de la production de services de transport (en volume)

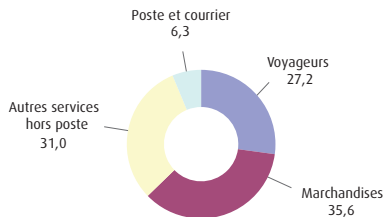
Indices base 100 en 2000



Source : Insee, Comptes nationaux base 100 en 2010

### Production de transport en 2014

En %



Source : Insee, Comptes nationaux base 100 en 2010

## Dépenses de transport des ménages

Avec 148,8 milliards d'euros en 2014, les dépenses de transport des ménages représentent 13,1 % de leurs dépenses de consommation, coefficient en baisse tendancielle depuis 2000.

Les dépenses liées à la voiture ont progressé au total de 24 % en euros courants depuis 2000 ; elles ont baissé de près de 5 % entre 2008 et 2009 et sont stables depuis 2012 : les achats de véhicules et les dépenses de carburants régressent.

Les achats de services de transport ont augmenté de 75 % au total depuis 2000 ; la crise de 2008 n'a pas eu de répercussion.

### Dépenses de transport des ménages

En milliards d'€ courants

	2000	2005	2018	2014
<b>Ensemble des dépenses de consommation des ménages</b>	<b>781,7</b>	<b>945,8</b>	<b>1 066,6</b>	<b>1 139,0</b>
<b>Dépenses liées à la voiture</b>	<b>98,2</b>	<b>113,2</b>	<b>124,3</b>	<b>122,3</b>
Achats de véhicules	36,9	41,1	41,4	38,9
Utilisation de véhicules hors carburants	31,5	39,3	44,8	46,4
Carburants et lubrifiants	29,8	32,7	38,1	37,0
<b>Achat de services de transports</b>	<b>15,2</b>	<b>19,4</b>	<b>23,4</b>	<b>26,5</b>
<b>Dépenses totales de transport</b>	<b>113,4</b>	<b>132,6</b>	<b>147,7</b>	<b>148,8</b>
<i>Poids des dépenses de transport dans la consommation totale des ménages (%)</i>	<i>14,5</i>	<i>14,0</i>	<i>13,9</i>	<i>13,1</i>

Source : Insee, Comptes nationaux base 100 en 2010

## Financement public des transports

En 2014, le financement du transport par les administrations publiques est de 47,8 milliards d'euros au total.

Les dépenses de fonctionnement, difficiles à contracter, ont progressé en valeur de près de 21 % depuis 2008, tandis que les dépenses d'investissement ont diminué de près de 12 % ; ces dernières représentent 34 % des dépenses des administrations publiques en transport (plus de 41 % en 2008).

### Dépenses en transport des administrations centrales et locales

En milliards d'€ courants

	2008	2010	2014
Dépenses de fonctionnement	26,1	29,6	31,5
Dépenses d'investissement	18,4	15,3	16,2
<b>Total des dépenses des administrations</b>	<b>44,4</b>	<b>45,0</b>	<b>47,8</b>

Source : DGFiP

## Données économiques et comptables des entreprises de transport

Avec 208 milliards de production, les entreprises de transport réalisent 5,3 % du chiffre d'affaires (CA) des entreprises françaises (hors agriculture).

L'excédent brut d'exploitation représente 8,2 % de leur production, moins que pour l'ensemble des entreprises (9,7 %).

46 % des entreprises de transport assurent du transport de voyageurs. Elles emploient 34 % des salariés du secteur (les non salariés sont nombreux dans le transport de voyageurs : taxis et voitures de tourisme avec chauffeur - VTC), et réalisent 34,5 % de la valeur ajoutée du secteur.

Le transport de marchandises rassemble 43 % des entreprises du secteur, emploie 27 % des salariés et réalise 22 % de la valeur ajoutée du secteur.

Les entreprises de services auxiliaires et de courrier sont relativement peu nombreuses (11 % des entreprises de transport), elles emploient 39 % des salariés et réalisent 43,5 % de la valeur ajoutée du secteur.

## Comptes des entreprises de transport entreposage

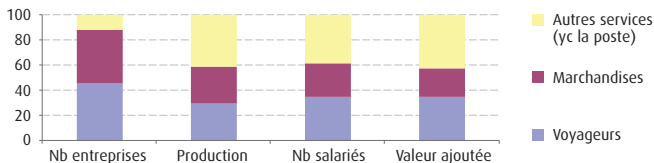
En milliards d'euros courants

	2009	2011	2013
<b>Production</b>	<b>178,4</b>	<b>199,6</b>	<b>208,2</b>
Consommations intermédiaires	105,5	121,2	127,2
<b>Valeur ajoutée</b>	<b>72,9</b>	<b>78,5</b>	<b>80,9</b>
Charges de personnel	57,0	59,0	60,2
<b>Excédent brut d'exploitation</b>	<b>13,7</b>	<b>16,5</b>	<b>17,1</b>
Capacité d'autofinancement	10,9	12,9	14,0
Bénéfice ou perte	1,9	4,2	2,3
Investissements corporels bruts	20,9	23,8	23,7
<i>Investissement en matériel de transport</i>	5,9	6,3	5,3

Source : Insee

## Importances économiques des secteurs du transport en 2013

En %



Source : Insee

## Entreprises de transport routier ou urbain

### Entreprises de transport routier de marchandises

Avec un chiffre d'affaires de 39,1 milliards d'euros, les entreprises de transport routier de marchandises (TRM) représentent près de 42 % des entreprises de transport, emploient près de 26 % des salariés du transport et réalisent 21 % du chiffre d'affaires (CA) et 19 % de la valeur ajoutée brute (VAB).

Depuis 2009, l'activité du TRM français a progressé de 11,7 % (en termes de chiffres d'affaires), sa valeur ajoutée de 6,9 %.

## Transports routiers de marchandises et services de déménagement

En milliard d'euros courants

	2009	2011	2013
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	287,2	292,2	292,1
Chiffre d'affaires net	39,1	44,0	43,7
Valeur ajoutée brute au coût des facteurs	13,6	14,4	14,6
Charges de personnel	12,5	13,2	13,3
Investissements corporels	1,4	1,7	1,6

Source : Insee, ésan

## Transport routier de voyageurs

Les entreprises de transport routier de voyageurs réalisent un chiffre d'affaires de 18,1 milliards d'euros en 2013, en progression de 17 % depuis 2009 ; leur valeur ajoutée a augmenté de 18,6 %.

### Les entreprises de transport routier interurbain (cars)

En milliards d'euros courants

	2009	2011	2013
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	63,5	65,5	66,5
Chiffre d'affaires net	6,0	6,2	6,4
Valeur ajoutée brute au coût des facteurs	2,8	2,8	3,0
Charges de personnel	2,5	2,7	2,7
Investissements corporels	0,5	0,4	0,4

Source : Insee, ésan

### Les entreprises de transport collectif urbain

Les entreprises de transport collectif urbain (TCU) emploient 96,5 milliers de personnes en 2013.

Leur chiffre d'affaires, en progression de 13,9 % depuis 2009, n'est qu'en faible partie réalisé par les produits du trafic : 45 % pour la RATP, 25 % dans les entreprises de TCU de province, le reste de leurs produits provient de subventions.

En milliards d'euros courants

	2009	2011	2013
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	87,9	88,8	96,5
Chiffre d'affaires net	7,2	7,4	8,2
Valeur ajoutée brute au coût des facteurs	5,0	5,5	5,9
Charges de personnel	4,4	4,5	5,0
Investissements corporels	1,6	5*	2,4

\* Secret statistique

Source : Insee, ésan



## Transport routier de voyageurs

### Les entreprises de voyageurs par taxis et VTC

Le nombre d'entreprises de taxis et VTC est en progression rapide et leur chiffre d'affaires croît encore plus rapidement. Il s'agit très souvent d'entreprises individuelles.

En milliards d'euros courants

	2009	2011	2013
Nombre total d'entreprises (milliers)	30,3	39,2	43,3
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	13,4	13,6	15,5
Chiffre d'affaires net	2,2	2,9	3,5
Valeur ajoutée brute au coût des facteurs	1,3	1,5	1,8
Charges de personnel	0,6	0,7	0,9
Investissements corporels	0,3	0,4	0,3

Source : Insee, é sane

### Entreprises gestionnaires d'infrastructures routières : les sociétés d'autoroutes concédées

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 9,0 milliards d'euros (donnée provisoire) et a progressé de 42,3 % depuis 2009. Il est constitué à 97 % des recettes des péages. Les investissements sont en baisse tendancielle depuis 2008, tandis que les effectifs salariés continuent de diminuer.

En milliards d'euros courants

	2005	2011	2014
Chiffre d'affaires	6,3	8,0	9,0
Valeur ajoutée	5,7	6,6	8,0
Excédent brut d'exploitation	4,0	4,9	6,3
Charges financières	1,4	1,5	1,6
Capacité d'autofinancement	2,6	3,6	5,2
Investissements	1,7	3,6	1,1
Emprunts et dettes financières au 31/12	25,1	31,2	34,7

Source : Afsa

## Entreprises de transport ferroviaire

### SNCF

En milliards d'euros courants

	2005	2010	2014
<b>Production</b>	<b>17,3</b>	<b>20,1</b>	<b>22,2</b>
Produits du trafic voyageurs	8,0	8,4	8,4
Produits du trafic fret	0,0	1,2	0,9
Rémunération du gestionnaire d'infrastructures	2,7	2,9	3,3
Travaux pour RFF	1,0	1,5	2,1
<b>Valeur ajoutée</b>	<b>10,1</b>	<b>10,7</b>	<b>11,7</b>
Rémunérations	7,9	8,7	9,2
<b>Excédent brut d'exploitation (EBE)</b>	<b>1,5</b>	<b>1,1</b>	<b>1,5</b>
<b>Résultat net</b>	<b>1,2</b>	<b>0,5</b>	<b>0,2</b>

Source : SNCF

### RFF

En milliards d'euros courants

	2005	2010	2014
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>4,9</b>	<b>6,9</b>	<b>6,8</b>
<i>dont redevances d'infrastructure</i>	2,2	4,2	5,6
<i>dont contribution de l'État aux charges d'infrastructures</i>	1,0	0,9	0,1
<b>Résultat net de l'exercice (Épic<sup>1</sup>)</b>	<b>- 0,1</b>	<b>0,3</b>	<b>- 0,2</b>
Capacité d'autofinancement	0,1	2,1	2,0
<b>Investissements</b>	<b>2,3</b>	<b>3,2</b>	<b>4,5</b>
Dette long terme nette au 31 décembre	25,5	29,7	38,4

<sup>1</sup> Établissement public à caractère industriel et commercial.

Source : RFF

## Entreprises de transport fluvial et de transport maritime

En milliards d'euros courants

	2009	2011	2013
<b>Transport fluvial</b>			
Nombre total d'entreprises	1,1	1,1	1,1
Effectif salarié en équivalent temps plein	2,7	3,0	3,2
Charges de personnel	0,1	0,1	0,2
<i>dont salaires et traitements (bruts)</i>	0,1	0,1	0,1
Chiffre d'affaires nets	0,7	0,8	0,8
Valeur ajoutée brute au coût des facteurs	0,2	0,2	0,2
Investissements corporels	0,1	0,1	0,1
<b>Transport maritime</b>			
Nombre total d'entreprises	0,5	0,7	0,8
Effectif salarié en équivalent temps plein	13,0	12,6	12,8
Charges de personnel	0,8	0,8	0,3
<i>dont salaires et traitements (bruts)</i>	0,6	0,6	0,2
Chiffre d'affaires net	9,9	12,7	14,1
Valeur ajoutée brute au coût des facteurs	1,6	0,5	1,2
Investissements corporels	2,0	1,5	0,8

Source : Insee, ésa-ne

## Entreprises des infrastructures fluviales et maritimes

En millions d'euros courants

	2009	2011	2014
<b>Voies navigables de France</b>			
Chiffre d'affaires HT	170	177	189
Valeur ajoutée	86	91	102
Frais de personnel	21	24	234
Résultat d'exploitation	69	72	107
Capacité d'autofinancement	58	57	97
Dépenses d'investissement	219	228	180
Endettement	3	2	2
<b>Ports autonomes fluviaux (Paris et Strasbourg)</b>			
Chiffre d'affaires HT	112	110	95
Dépenses d'investissement	46	40	48
Endettement	44	40	50
Effectif salarié en ETP <sup>1</sup>	410	423	414
<b>Ports maritimes métropolitains</b>			
Chiffre d'affaires HT	643	570	688
Valeur ajoutée	454	387	472
Frais de personnel	332	297	365
Excédent brut d'exploitation	179	143	157
Capacité d'autofinancement	146	108	112
Dépenses d'investissement	213	228	340
Endettement	564	605	760

<sup>1</sup> Équivalents temps plein.

Source : DGITM/DST

## Entreprises de transport aérien

### Principaux aéroports

En milliards d'euros courants

	2009	2011	2013
Chiffre d'affaires	3,0	3,2	3,7
Valeur ajoutée	1,8	2,0	2,5
Excédent brut d'exploitation	1,1	1,2	1,3
Charges financières (2012)	0,2	0,2	0,2
Capacité d'autofinancement (2012)	0,8	0,9	0,9
Investissements	0,6	0,8	0,6
Dette MLT <sup>1</sup> au 31 décembre 2012	3,6	3,4	3,9

<sup>1</sup> Moyen et long terme.

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

Source : DGAC

## Emploi salarié dans les transports

Au 31 décembre 2014, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1,3 million de personnes, soit 8,7 % des salariés français :

35 % dans le transport de voyageurs, 27 % dans le transport de marchandises, 20 % dans les services auxiliaires et 19 % dans les activités de courrier.

Depuis 2000, le nombre de salariés est quasi stable. Il a fortement baissé à La Poste mais fortement augmenté dans les services d'entreposage et de manutention.

### Salariés dans le secteur des transports

Effectifs au 31 décembre, en milliers

	2000	2005	2010	2014
<b>Transport principalement de voyageurs</b>	<b>455</b>	<b>455</b>	<b>459</b>	<b>465</b>
Ferroviaire (yc fret)	191	179	169	159
Transport collectif urbain (TCU)	94	91	92	103
Routier (cars)	62	73	87	96
Aérien (yc fret)	73	76	72	65
Autre transport de voyageurs	35	36	40	43
<i>dont taxis</i>	15	16	20	21
<b>Transport de marchandises (hors ferroviaire et aérien)</b>	<b>334</b>	<b>335</b>	<b>359</b>	<b>359</b>
Routier et services de déménagement	327	325	346	345
Par conduites	4	4	4	6
Maritime	2	5	8	7
Fluvial	1	1	1	1
<b>Autres services de transport</b>	<b>230</b>	<b>262</b>	<b>262</b>	<b>262</b>
Entreposage et manutention	66	83	94	101
Organisation du transport de fret	109	117	102	95
Services auxiliaires	55	62	66	65
<b>Activités de poste et de courrier</b>	<b>321</b>	<b>303</b>	<b>269</b>	<b>248</b>
<b>Transports et entreposage (hors intérim)</b>	<b>1 339</b>	<b>1 354</b>	<b>1 349</b>	<b>1 335</b>
Intérim utilisé dans Transports et entreposage	44	49	56	64
<b>Secteurs principalement marchands<sup>1</sup> (hors intérim)</b>	<b>14 978</b>	<b>15 325</b>	<b>15 410</b>	<b>15 271</b>
Intérim	616	605	593	542

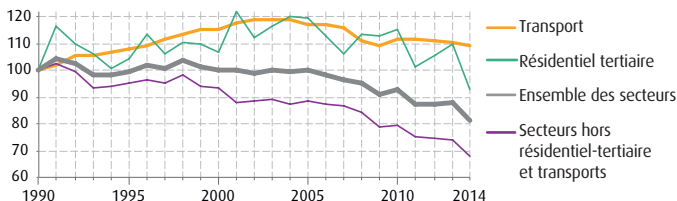
Source : SOeS à partir de Insee, estimations d'emploi ; Pôle emploi ; Acoess ; SNCF ; RATP ; La Poste ; Air France

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

Le transport est le plus gros contributeur (29,6 %) des émissions de gaz à effet de serre (GES). Sa part s'est alourdie depuis 1990 (21,7 %) mais est stabilisée depuis 2010. Entre 1990 et 2014, les émissions de GES des transports ont augmenté de 0,4 % en moyenne annuelle, avec toutefois une inversion de tendance depuis 2004.

### Émissions françaises de GES depuis 1990

Indice base 100 en 1990



Source : Citepa, rapport Secten mai 2015

### Émissions de gaz à effet de serre du transport

En millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub>

	1990	2005	2010	2014
<b>Transports<sup>1</sup></b>	119,3	139,9	133,4	130,5
Routier	112,2	132,9	127,0	123,6

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

Source : Citepa, rapport Secten mai 2015

### Émissions de gaz à effet de serre du transport par type d'émission

	1990	2005	2010	2014
<b>CO<sub>2</sub> (Mt)</b> Transport	117	135	128	125
Total (hors UTCF <sup>**</sup> )	393	414	378	321
<b>CH<sub>4</sub> (kt)</b> Transport	39	16	10	7
Total (hors UTCF)	2 719	2 488	2 427	2 292
<b>N<sub>2</sub>O (kt)</b> Transport	3	5	4	5
Total (hors UTCF)	236	172	153	139
<b>HFC<sup>*</sup> (kt)</b> Transport	0	2 883	3 434	3 374
Total (hors UTCF)	4 402	12 861	17 391	19 127

\* Utilisation des terres, leurs changements et la forêt.

\*\* HFC : Hydrofluorocarbure, données 1995 et non 1990.

Source : Citepa, rapport Secten mai 2015

## Émissions de CO<sub>2</sub> de la route

Les émissions de CO<sub>2</sub> représentent 96,0 % des émissions de GES des transports. Elles sont essentiellement dues aux émissions de la route (94,4 %). L'année 2004 est l'année charnière à partir de laquelle les émissions de la route diminuent un peu plus vite que celles de l'ensemble des transports. Cette diminution est liée au ralentissement de la croissance de la circulation routière et à la baisse des émissions conventionnelles des nouveaux véhicules.

La baisse des émissions de CO<sub>2</sub> du transport routier est aussi à relier à la croissance accélérée de la part des véhicules diesel (moins émetteurs de CO<sub>2</sub> au kilomètre que les véhicules essence) dans la circulation des voitures françaises. Les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières, responsables de 55,5 % des émissions de CO<sub>2</sub> des transports baissent annuellement de 1,0 % en moyenne entre 2004 et 2013, celles des poids lourds, responsables de 23,0 %, sont en moyenne en baisse de 2,1 %.

### Émissions de CO<sub>2</sub> du transport routier selon le véhicule et la motorisation

En millions de tonnes

	1990	2005	2010	2014
Voitures particulières	64,8	71,0	68,5	66,5
Diesel	15,4	42,4	49,2	50,7
Essence	49,2	28,2	18,9	15,5
Véhicules utilitaires	18,3	22,9	23,7	24,2
Véhicules lourds	26,7	33,0	28,6	27,5
Deux roues	0,6	1,4	1,5	1,5
<b>Total</b>	<b>110,4</b>	<b>128,3</b>	<b>122,2</b>	<b>119,7</b>

Note : les émissions sont calculées sur prise de carburant en France.

Source : Citepa, rapport Secten mai 2015

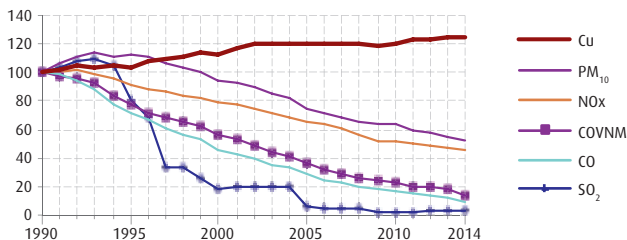
## Émissions de polluants atmosphériques

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

Les émissions de cuivre sont les seules qui progressent. Elles sont dues à 69 % au transport routier (usure des plaquettes de frein et consommation d'huile) ; l'usure des caténaires dans le transport ferroviaire est responsable du reste de ces émissions.

### Émissions polluantes depuis 1990

Indice base 100 en 1990



Source : Citepa, rapport Secten mai 2015

	1990	2005	2010	2014
SO <sub>2</sub> (kt)	153	9	3	4
Nox (kt)	1 256	826	653	566
COVNM (kt)	1 035	371	234	137
CO (kt)	6 391	1 843	1 101	584
PM <sub>10</sub> (kt)	79	59	50	41
Cu (t)	184	222	222	231

Source : Citepa, rapport Secten mai 2015

## Accidents dans les transports

Pour la première fois depuis 2001, le nombre de tués sur les routes de France métropolitaine a cessé de diminuer en 2014 : avec 3 384 tués, la mortalité repart à la hausse (+ 3,5 %), après une très forte baisse en 2013 (- 10,5 %). Le nombre d'accidents corporels augmente de 2,4 % alors qu'il reculait régulièrement depuis 2007.

En 2014, on dénombre moins de tués dans les accidents ferroviaires qu'en 2013. Le nombre d'accidents aériens mortels sur le territoire français métropolitain diminue également. À l'inverse, les nombres d'accidents et de personnes décédées en mer repartent à la hausse.

### Accidents corporels des transports

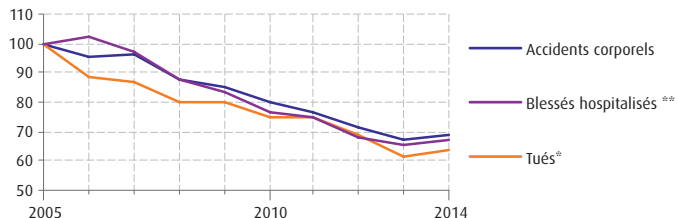
	2005	2010	2014
<b>Route</b>			
Nombre d'accidents	84 525	67 288	58 191
Tués*	5 318	3 992	3 384
Blessés hospitalisés**	39 811	30 393	26 635
<b>Ferroviaire</b>			
Nombre d'accidents	138	155	177
Tués	79	68	66
Blessés	42	46	74
<b>Aérien</b>			
Nombre d'accidents	68	91	72
Tués	60	79	57
Blessés	47	55	57
<b>Maritime (yc plaisance)</b>			
Nombre d'événements de mer ayant donné lieu à des opérations de sauvetage	5 011	6 642	7 710
Tués ou disparus	253	215	276
Blessés	576	674	598

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

Sources : ONISR ; RFF ; BEA ; DGITM/DAM

### Évolution des accidents de la route

Indice base 100 en 2000



Source : ONISR



<b>Aco</b>	Agence centrale des organismes de sécurité sociale <a href="http://www.acoss.urssaf.fr">www.acoss.urssaf.fr</a>
<b>Ademe</b>	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie <a href="http://www.ademe.fr">www.ademe.fr</a>
<b>Asfa</b>	Association des sociétés françaises d'autoroutes <a href="http://www.autoroutes.fr">www.autoroutes.fr</a>
<b>BEA</b>	Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile
<b>CCFA</b>	Comité des constructeurs français d'automobiles <a href="http://www.ccfa.fr">www.ccfa.fr</a>
<b>CCTN</b>	Commission des comptes des transports de la nation <a href="http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr">www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr</a> – rubrique Transports – Données d'ensemble
<b>Cerema</b>	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement <a href="http://www.cerema.fr">www.cerema.fr</a>
<b>Citepa</b>	Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique <a href="http://www.citepa.org">www.citepa.org</a>  Rapport SECTEN (SECTeurs Economiques et éNERgie), format spécifique du rapport sur les inventaires nationaux officiels
<b>Club des villes et territoires cyclables</b>	<a href="http://www.villes-cyclables.org">www.villes-cyclables.org</a>
<b>DGAC</b>	Direction générale de l'aviation civile <a href="http://www.developpement-durable.gouv.fr">www.developpement-durable.gouv.fr</a> – rubrique Transports – Secteur aérien
<b>DGFIP</b>	Direction générale des finances publiques <a href="http://www.economie.gouv.fr/dgfip">www.economie.gouv.fr/dgfip</a>
<b>DGITM</b>	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer <a href="http://www.developpement-durable.gouv.fr/LaDirection_Generale_des_Infrastructures_des_Transports_et_de_la_Mer">www.developpement-durable.gouv.fr/LaDirection_Generale_des_Infrastructures_des_Transports_et_de_la_Mer</a>
<b>DAM</b>	Direction des affaires maritimes
<b>DST</b>	Direction des services de transport

<b>STRMTG</b>	Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés
<b>EPFS</b>	Établissement public de sécurité ferroviaire <a href="http://www.securite-ferroviaire.fr">www.securite-ferroviaire.fr</a>
<b>Eurostat</b>	<a href="http://epp.eurostat.eu.europa.eu">epp.eurostat.eu.europa.eu</a>
<b>Gart</b>	Groupement des autorités responsables de transport <a href="http://www.gart.org">www.gart.org</a>
<b>Insee</b>	Institut national de la statistique et des études économiques <a href="http://www.insee.fr">www.insee.fr</a>
<b>Ésane</b>	Élaboration de statistiques annuelles d'entreprise
<b>Medde</b>	Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie <a href="http://www.developpement-durable.gouv.fr">www.developpement-durable.gouv.fr</a>
<b>Meem</b>	Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer <a href="http://www.developpement-durable.gouv.fr">www.developpement-durable.gouv.fr</a>
<b>ONISR</b>	Observatoire national interministériel de la sécurité routière <a href="http://www.securite-routiere.gouv.fr">www.securite-routiere.gouv.fr</a>
<b>RFF</b>	Ex-Réseau ferré de France <a href="http://www.sncf-reseau.fr">www.sncf-reseau.fr</a>
<b>SNCF</b>	Société nationale des chemins de fer français <a href="http://www.sncf.com">www.sncf.com</a>
<b>SOeS</b>	Service de l'observation et des statistiques <a href="http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr">www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr</a>
<b>Stif</b>	Syndicat des transports d'Île-de-France <a href="http://www.omnil.fr">www.omnil.fr</a>
<b>Optile</b>	Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France
<b>RATP</b>	Régie autonome des transports parisiens
<b>UTP</b>	Union des entreprises de transport public et ferroviaire <a href="http://www.utp.fr">www.utp.fr</a>
<b>VNF</b>	Voies navigables de France <a href="http://www.vnf.fr">www.vnf.fr</a>





**Commissariat général  
au développement durable  
SOeS**

Sous-direction  
des statistiques des transports  
Tour Séquoia  
92055 La Défense cedex  
Mél. : [diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr](mailto:diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr)

## **Commissariat général au développement durable**

Service de l'observation et des statistiques

Sous-direction des statistiques des transports

Tour Séquoia

92055 La Défense cedex

Mél. : [diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr](mailto:diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr)

## **Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer**

Sous-direction des études et de la prospective

Tour Séquoia

92055 La Défense cédex

Mél. : [com.dgitm@developpement-durable.gouv.fr](mailto:com.dgitm@developpement-durable.gouv.fr)

### **En couverture**

A380 en démonstration de vol au salon du Bourget, © Arnaud Bouissou, Medde-MLETR

Camion sortant d'un roulier, © Laurent Mignaux, Medde-MLETR

Plateforme multimodale de transport rail-route de Valenton, © Laurent Mignaux, Medde-MLETR

# Chiffres clés du transport

Édition 2016, France

## Sommaire

Avant-propos	2
Réseaux	4
Matériels de transport	8
Énergie	11
Transport de voyageurs	12
Transport de marchandises	18
Économie des transports	25
Impact environnemental des transports	35
Impact sur la vie : accidents	38
Sigles et liens utiles	39

Ce fascicule rassemble dans un format pratique les données récentes utiles à la connaissance des transports et de leurs effets. L'essentiel des séries est issu de la publication « Mémento » téléchargeable en .xls sur le site du SOeS et du rapport sur les comptes des transports en 2014, publié en juillet 2015.

Les données sont généralement indiquées par mode de transport.

Le transport engendre une dépense totale de 360 milliards d'euros (données 2013), soit 17,0 % du produit intérieur brut (PIB) ; les ménages y contribuent pour plus de la moitié.

77,0 % de la dépense de transport est consacrée à la route (hors transport collectif urbain), 7,1 % au transport ferroviaire et 6,4 % au transport aérien.

Plus de la moitié de la dépense de transport est réalisée en compte propre, essentiellement par les ménages.

Ce document rassemble l'essentiel des statistiques sur les transports qui sont par ailleurs diffusées sur le site internet du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer.

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 et le transport d'information, notamment, sont exclus de ce champ.

Un trajet domicile-travail constitue du transport puisqu'il a pour finalité de rendre disponible une personne sur son lieu de travail ; en revanche, un déplacement 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 ou infrastructures de triage par exemple. Ces éléments permettent de définir des modes de transport : routier, ferroviaire, fluvial, maritime et aérien.

Les statistiques sur les déplacements à vélo sont encore très fragiles ; ils sont généralement courts et n'engendrent au total que peu de voyageurs-kilomètre.

Il n'existe pas encore d'informations statistiques sur les nouveaux types de déplacement tels que le covoiturage ou l'utilisation des véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC).

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.

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 ».

Enfin, 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.



La France dispose d'un réseau routier ancien particulièrement long.

La longueur des routes est passée de 962 milliers de km à 1 073 milliers de km entre 1995 et 2014, avec la construction de 3,1 milliers de km d'autoroutes pendant cette période. La construction du réseau autoroutier s'est développée à partir des années soixante. Ce réseau a connu une croissance rapide entre 1970 et 2000. Puis, jusqu'en 2010, il progresse à un rythme plus faible et il n'évolue plus guère depuis 2010.

Plus ancien, le réseau ferroviaire s'est développé depuis le XIX<sup>e</sup> siècle en étoile à partir de Paris ; des radiales ont été progressivement ajoutées. Avec la construction des lignes à grande vitesse, les services ferroviaires ont été réorganisés ; les TER (transport express régional) ont connu un essor avec la régionalisation. La longueur totale des lignes ferroviaires exploitées diminue depuis 1995 (- 8 % au total) ; les lignes à voie unique, d'exploitation difficile, tendent à disparaître. En revanche, les lignes à deux voies ou plus se sont développées (+ 11 %) ; ces dernières représentent maintenant 57 % des lignes ferroviaires contre 48 % en 1995.

Dans les transports collectifs urbains, le développement des réseaux est dû à la création de lignes de métro et tramways dans les grandes villes en régions : 180 km en 1995, 745 km en 2013 ; en Île-de-France, le réseau de métro et RER de la RATP n'a que faiblement évolué depuis 1995. En revanche, les lignes de tramways franciliennes ont connu un réel essor.

## Évolution des longueurs des réseaux

En km

	1995	2000	2005	2010	2014
Routes	962 407	989 096	991 165	1 050 117	1 073 468
Voies ferrées exploitées	31 940	31 397	30 871	30 335	29 335
<i>dont trains, RER et tramways d'Île-de-France (SNCF)</i>					
<i>métro et RER d'Île-de-France (RATP)<sup>a</sup></i>	317	326	315	317	322
Métro et tramways de province <sup>**</sup>	181	269	353	589	745
Véloroutes et voies vertes	-	-	-	-	11 500

<sup>a</sup> y compris tramways depuis 2010.

<sup>\*\*</sup> Données 2013.

Sources : Stif ; Cerema ; SNCF ; Club des villes et territoires cyclables

## Réseaux routiers

Le réseau routier français est composé

- d'un réseau national structurant qui permet de relier les grands pôles urbains avec des autoroutes concédées et non concédées (environ 1 % du réseau total) et des routes nationales (moins de 1 % du réseau total), dont une grande partie a été décentralisée en 2006 au profit des départements.

- d'un réseau capillaire reliant des villes de moindre importance, souvent hérité de l'histoire des territoires ou créé récemment dans des zones urbaines : il s'agit des routes départementales (35 % du réseau total) et des routes communales (environ 63 % du réseau total).

Depuis 1995, la longueur totale du réseau routier s'est accrue de 12 %, celle des autoroutes concédées de 42 %, celle des autoroutes non concédées de 32 % et celle des voiries communales de 18 %.

### Évolution des réseaux routiers

En km	1995	2000	2005	2010	2014
Autoroutes	8 275	9 766	10 800	11 392	11 560
<i>dont autoroutes concédées</i>	6 299	7 310	8 174	8 548	8 951
Nationales	28 097	26 126	10 336	9 754	9 645
Départementales	357 813	359 055	359 699	377 769	378 973
Communales	568 222	594 149	610 330	651 202	673 290
Ensemble du réseau routier	962 407	989 096	991 165	1 050 117	1 073 468

Source : SOeS, Mémento des transports

### Densités des réseaux routiers en Europe

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

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

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

Source : Eurostat

## Réseaux de transport urbain

La longueur totale des voies de tramway est en croissance rapide dans les dernières années, avec la création de nouvelles lignes, tant en Île-de-France qu'en province.

## Réseaux de transport collectif urbain

	Nombre de lignes	Longueur des lignes (en km)	Nombre de lignes	Longueur des lignes (en km)
<b>Île-de-France<sup>1</sup></b>	<b>2009</b>		<b>2013</b>	
Train	8	920	8	850
RER	5	605	5	600
Métro	16	217	16	218
Tramway	4	42	7	83
Bus	1 449	24 661	1 505	33 047
<i>Paris</i>	64	597	65	709
<b>Province</b>	<b>2005</b>		<b>2013</b>	
Métro	10	114	11	132
<i>Lyon</i>	4	29	4	30
<i>Marseille</i>	2	19	2	22
<i>Toulouse</i>	1	12	2	27
<i>Lille</i>	2	45	2	45
<i>Rennes</i>	1	9	1	9
Tramway	23	239	55	613
<i>Lyon</i>	2	24	5	56
<i>Marseille</i>	0	0	2	12
<i>Toulouse</i>	0	0	1	14
<i>Strasbourg</i>	4	24	6	60
<i>Montpellier</i>	1	15	4	62

<sup>1</sup> En présence d'axes lourds, les troncs communs ne sont comptabilisés qu'une seule fois. La longueur des lignes porte sur le seul périmètre francilien.

Sources : Stif ; Cerema

## Utilisation des réseaux

Depuis 2005, la circulation s'accroît sur les réseaux autoroutiers et tend à se stabiliser sur les autres réseaux. La circulation des trains de marchandises a fortement baissé depuis 2000, celle des trains de voyageurs reste stable.

En Île-de-France, tous les modes de transport collectif urbain (TCU) ont accru leur circulation depuis 2005.

### Utilisation des réseaux (circulation)

	2005	2008	2010	2014
<b>Réseaux routiers (md de v-km)</b>	<b>518</b>	<b>554</b>	<b>560</b>	<b>572</b>
Autoroutes	139	157	168	173
Routes nationales	22	23	23	23
Autres routes	357	374	369	377
<b>Réseau ferroviaire (M trains-km)</b>				
Voyageurs	370	393	392	390
Marchandises	154	106	66	63
<b>Réseau TCU<sup>1</sup></b>				
<b>Île-de-France</b>				
Train (millions trains-km)	n.d.	24	29	29
RER (millions trains-km)	n.d.	43	44	45
Métro (millions trains-km)	n.d.	45	48	50
Bus (millions v-km)	257	276	296	316
<b>Province</b>	-	-	-	<b>2013</b>
Métro (millions trains-km)	-	-	-	33
Tramway (millions v-km)	-	-	-	53

<sup>1</sup> TCU transport collectif urbain.

Sources : SOeS, CCTN 2015 ; RFF ; Stif ; Cerema

## Véhicules routiers

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

### Immatriculations de véhicules routiers à moteurs neufs

En milliers

	2000	2005	2010	2014
Voiturettes <sup>1</sup>	9	13	15	12
Motocycles	181	241	231	176
Voitures particulières	2 134	2 068	2 210	1 766
<i>dont électriques</i>	0	0	0	11
<i>dont hybrides</i>	6	4	76	2
VP <sup>2</sup> en transit temporaire	54	50	39	30
Autobus et autocars	5	5	6	6
VUL <sup>3</sup> (camionnettes et vasp <= 3,5 t)	394	392	389	349
Camions	25	23	13	14
Tracteurs routiers	30	29	18	21
Vasp <sup>4</sup> > 3,5 t	23	30	28	26
<b>Total</b>	<b>2 854</b>	<b>2 852</b>	<b>2 949</b>	<b>2 399</b>

<sup>1</sup> Voiturette : véhicule (cyclomoteurs carrossés à plus de deux roues) dont la cylindrée est inférieure à 50 cm<sup>3</sup> pour les véhicules à essence, ou dont la puissance n'excède pas 4 kW pour les véhicules fonctionnant à un autre carburant que l'essence.

<sup>2</sup> Véhicule particulier.

<sup>3</sup> Véhicule utilitaire léger.

<sup>4</sup> Véhicule automoteur spécialisé.

Source : SOeS

Le parc roulant moyen s'est accru de près de 5 millions de véhicules depuis 2000 : 0,9 million de VUL (+ 18 %) ; le parc de poids lourds est quasi stable et celui de bus et cars, en proportion très faible, a augmenté de 14 %, presque autant que celui des voitures particulières.

Le parc de voitures particulières a crû de près de 4 millions de véhicules (+ 34 % depuis 2000) et s'est largement diésélisé (multiplication par plus de 2 depuis 2000).

## Véhicules routiers

## Parc moyen de véhicules routiers en France métropolitaine

En milliers

	2000	2005	2010	2014
Voitures particulières	27 770	30 000	31 175	31 725
<i>Essence</i>	18 150	16 031	13 364	11 985
<i>Diesel</i>	9 621	13 969	17 812	19 741
Véhicules utilitaires légers	5 062	5 549	5 810	5 970
<i>Essence</i>	1 302	1 001	631	352
<i>Diesel</i>	3 761	4 548	5 179	5 619
Véhicules lourds	632	655	640	643
<i>Poids lourds</i>	551	570	551	551
<i>Bus et cars</i>	81	85	88	92
<b>Total des véhicules</b>	<b>33 464</b>	<b>36 204</b>	<b>37 625</b>	<b>38 338</b>

Source : CCFA

## Matériel ferroviaire

Le parc de matériel ferroviaire moteur et celui du matériel remorqué voyageurs se sont accrus de près d'un quart depuis 2007 ; celui du matériel de marchandises a diminué de 3 %.

## Parc de matériel ferroviaire

Nombre de véhicules

	2007	2010	2014
Matériel moteur	6 947	7 922	8 550
<i>Automotrices et autorails</i>	2 453	2 939	3 275
<i>Locomotives électriques</i>	1 605	1 675	1 674
<i>Locomotives diesel</i>	1 381	1 738	1 884
<i>Locotracteurs</i>	1 067	1 073	1 126
<i>TGV</i>	426	470	519
Matériel remorqué voyageurs	13 134	14 420	16 424
<i>Remorques de TGV</i>	3 599	3 967	4 364
Matériel remorqué marchandises	88 211	89 101	85 539
<i>Wagons réseau national</i>	29 204	29 212	25 525
<i>Wagons réseau international (RIV)<sup>1</sup></i>	59 007	59 889	60 014

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

Source : SOeS d'après EPSF

## Véhicules de transport collectif urbain

Pratiquement tous les cars roulent au gazole.

En province, 86 % des bus roulent au gazole, cette proportion est de 97 % pour les bus de la RATP.

### Répartition du parc en service au 1<sup>er</sup> janvier 2014 selon le type d'énergie utilisée

Énergie	Bus RATP	Autobus (hors RATP)	Autocars	Ensemble
Gaz naturel	90	2 485	47	2 622
Gazole	4 404	18 414	66 006	88 824
Autres énergies	27	608	162	797
<b>Total</b>	<b>4 521</b>	<b>21 507</b>	<b>66 215</b>	<b>92 243</b>

Note : la catégorie « gaz naturel » comporte aussi les autres hydro-carburants gazeux comprimés ainsi que la bicarburation essence + gaz naturel.

Autres énergies : essence, électricité, gazogène, super-éthanol, bicarburation super-éthanol + gaz naturel ou GPL.

Source : SOeS

Le nombre de rames de métros parisiens et de places-kilomètre s'accroît plus rapidement entre 2010 et 2014 que sur la période 2005-2010.

### Parc des métros, RER et tramways de la RATP <sup>(1)</sup>

	2000	2005	2010	2014
RATP <sup>1</sup>				
Nombre de rames	n.d.	1 106	1 150	1 284
Nombre de places-kilomètre	42 800	46 700	49 500	53 500

<sup>1</sup> Non compris le funiculaire de Montmartre.

Source : Stif

### Parc de matériel de remontées mécaniques

Le parc d'installations de remontées mécaniques évolue peu depuis 2010.

### Parc des installations de remontées mécaniques

	2000	2005	2010	2014
Nombre d'installations total	3 954	3 856	3 685	3 685
Téléphériques	1 063	1 105	1 121	1 137
Téléskis	2 854	2 816	2 801	2 719
Autres installations	37	n.d.	37	37

Source : DGITM/STRMTG

## Consommation d'énergie

La consommation d'énergie du secteur des transports (qui, en plus de l'énergie de traction, inclut les consommations des gares et aéroports) représente environ le tiers de la consommation énergétique finale française (hors production d'énergie).

Elle a progressé entre 2000 et 2008 comme celle des autres secteurs d'activité. Depuis, elle diminue, mais moins rapidement que dans les autres secteurs qui profitent notamment des baisses de consommation de chauffage.

### Consommation énergétique finale

En millions de tep

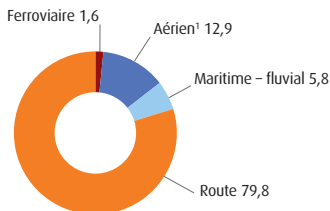
	2000	2005	2010	2014
Transports	49,4	50,4	49,3	48,8
<i>dont produits pétroliers routiers</i>	<i>41,1</i>	<i>42,6</i>	<i>41,8</i>	<i>40,2</i>
Total des secteurs <sup>1</sup>	157,9	160,6	155,5	150,0
<i>dont produits pétroliers</i>	<i>73,3</i>	<i>72,7</i>	<i>65,5</i>	<i>60,7</i>

<sup>1</sup> Hors consommation du secteur de l'énergie.

Source : SOeS

### Consommation d'énergie (fossile et électrique) par mode en 2014

En %

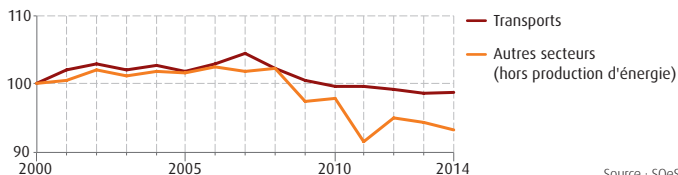


<sup>1</sup> Livraisons aux soutes maritimes et aéronefs, français et étrangers.

Source : SOeS

### Évolution de la consommation d'énergie

Indices base 100 en 2000



Source : SOeS



# Transport de voyageurs

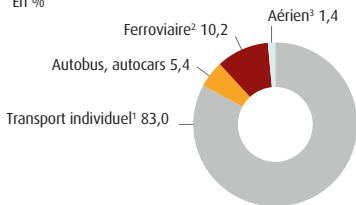
## Transport intérieur de voyageurs

En 2014, 1 000 milliards de voyageurs-kilomètres ont été transportés sur le territoire français : 829 milliards en véhicule particulier, 102 milliards en transport ferré, le reste en bus et car ou en avion.

Le poids du transport en véhicule particulier n'a pratiquement pas bougé depuis 1990 ; en effet, représentant 83 % des voyageurs-km en 1990, il est passé par un maximum en 2003 avec 85,3 % des voyageurs-km puis il est revenu progressivement à 83,0 % en 2014.

### Transports intérieurs de voyageurs par mode en 2014

En %



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

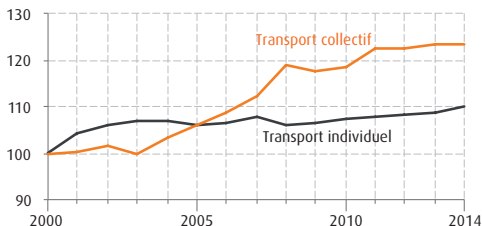
<sup>2</sup> Trains, métros, RER.

<sup>3</sup> Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Sources : SOeS ; CCTN 2015

### Évolution des transports intérieurs de voyageurs

Indices base 100 en 2000



Sources : SOeS ; CCTN 2015

Depuis le début des années 2000, le transport en voiture particulière évolue faiblement ; il repart cependant à la hausse en 2014 (+ 1,2 %). Le transport par bus et car, qui était resté stable depuis 1990, progresse, notamment depuis 2012. Le transport ferré a crû jusqu'en 2011, porté sur les longues distances par la mise en service de nouvelles dessertes de lignes à grande vitesse et, dans les transports urbains, par le développement des tramways et des métros ; il tend cependant à se stabiliser, voire à légèrement diminuer depuis. Le transport aérien, après une forte croissance entre 1990 et 2000, a connu un repli jusqu'en 2005 du fait de la concurrence des trains à grande vitesse. Il s'est redynamisé ensuite, avec le développement des liaisons à bas prix ; en 2014, il diminue cependant de 2,3 % par rapport à 2013.

## Transport intérieur de voyageurs

### Évolution des transports intérieurs de voyageurs par mode

En milliards de voyageurs-km

	2000	2005	2010	2014
Transport individuel <sup>1</sup>	754	801	811	830
Transport collectif	138	146	164	171
Autobus, autocars	42	44	51	54
Transports ferrés <sup>2</sup>	81	89	100	102
Transport aérien <sup>3</sup>	15	13	13	14
<b>Ensemble du transport intérieur de voyageurs</b>	<b>893</b>	<b>947</b>	<b>974</b>	<b>1 000</b>

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

<sup>2</sup> Trains, métros, RER.

<sup>3</sup> Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Sources : SOeS ; CCTN 2015

Le transport collectif ne représente que 17 % du transport de voyageurs, mais croît plus rapidement que le transport individuel.

Jusqu'en 2011, le transport collectif de longue distance s'accroissait. Il a légèrement baissé en 2012 et est stable depuis.

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

### Évolution des transports de voyageurs selon la distance

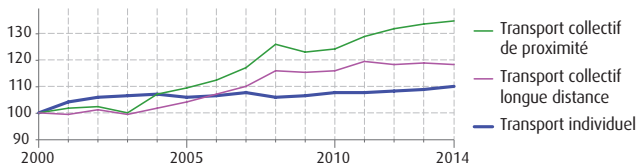
En milliards de voyageurs-km

	2000	2005	2010	2014
Transport individuel	754,4	800,8	810,8	829,6
Transport collectif	138,2	146,4	163,6	170,5
Proximité	44,7	48,9	55,5	60,1
Longue distance	93,5	97,5	108,1	110,4
<b>Transport total de voyageurs</b>	<b>892,5</b>	<b>947,2</b>	<b>974,4</b>	<b>1 000,2</b>

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

Sources : SOeS ; CCTN 2015

Indices base 100 en 2000



Sources : SOeS ; CCTN 2015

# Transport de voyageurs

## Transport individuel de voyageurs

Le transport individuel de voyageurs (essentiellement en voitures particulières) s'accroît depuis cinq ans à un rythme quasi régulier de 0,7 % par an. En 2014, en lien avec la baisse du prix des carburants, le transport individuel progresse de 1,2 %.

### Transport individuel

Niveaux en milliards de voyageurs-km

	2000	2005	2010	2014
Véhicules particuliers	754,4	800,8	810,8	829,6
Voitures particulières françaises (VP)	686,9	719,8	727,3	739,2
Véhicules légers étrangers (VP et VUL <sup>1</sup> )	57,6	68,3	69,6	76,5
Deux-roues motorisés	9,8	12,6	13,9	13,9

<sup>1</sup> Véhicules utilitaires légers.

Sources : SOeS ; CCTN 2015

## Transport collectif de voyageurs de proximité

Plus de la moitié du transport collectif de proximité est réalisé en Île-de-France, qui rassemble seulement 19 % de la population métropolitaine et 20,5 % de la population active métropolitaine. L'activité (mesurée en nombre de voyageurs-km transportés) croît en moyenne à l'identique en province et en Île-de-France depuis 2009 ; cependant, en 2014, du fait de la contraction du transport en TER (- 2,9 %), le transport collectif hors Île-de-France recule légèrement.

### Transport collectif de proximité

En milliards de voyageurs-km

	2000	2005	2010	2014
<b>Île-de-France</b>	<b>23 376</b>	<b>25 936</b>	<b>28 247</b>	<b>30 740</b>
Modes ferrés	19 550	21 743	23 599	25 064
<i>RER et trains</i>	13 539	14 879	16 113	17 342
<i>Métro</i>	6 011	6 864	7 486	7 722
Tramways	125	172	334	744
Bus	3 702	4 022	4 314	4 932
<b>Régions hors Île-de-France</b>	<b>15 325</b>	<b>17 669</b>	<b>21 858</b>	<b>23 899</b>
TER	8 535	10 204	12 890	13 631
Métro	1 379	1 714	2 321	2 569
Bus et tram	5 411	5 751	6 648	7 698
<b>Transport scolaire et de personnel</b>	<b>6 014</b>	<b>5 299</b>	<b>5 417</b>	<b>5 492</b>
<b>Ensemble du transport collectif de proximité</b>	<b>44 715</b>	<b>48 905</b>	<b>55 522</b>	<b>60 132</b>

Sources : SOeS ; CCTN 2015

## Transport collectif de voyageurs de longue distance

Le transport collectif de longue distance avait crû régulièrement entre 2003 et 2011. Il se stabilise ou décroît depuis. En 2014, le transport collectif de longue distance recule (- 0,3 %) avec des évolutions très différentes selon les modes : le transport ferroviaire diminue pour la troisième année consécutive du fait essentiellement de la baisse sur les grandes lignes hors trains à grande vitesse ; le transport aérien intérieur recule aussi bien sur les lignes radiales que sur les lignes transversales ; seul progresse le transport routier en bus et cars.

### Transport collectif longue distance

En millions de voyageurs-km

	2000	2005	2010	2014
Transports aériens <sup>1</sup>	15 128	12 897	12 718	14 140
Transports ferrés	51 461	55 769	61 491	60 944
Trains à grande vitesse (TAGV) <sup>2</sup>	34 457	42 518	52 783	53 729
Trains interurbains <sup>3</sup>	17 004	13 251	8 708	7 215
Transports routiers : autobus et autocars	26 874	28 831	33 913	35 306
Interurbains (hors Île-de-France)	8 531	9 152	10 765	11 207
Occasionnel	18 344	19 679	23 148	24 099
<b>Ensemble du transport collectif de longue distance</b>	<b>93 463</b>	<b>97 498</b>	<b>108 121</b>	<b>110 390</b>

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

<sup>1</sup> Vols intérieurs à la métropole uniquement.

<sup>2</sup> Y compris Eurostar, société autonome de la SNCF depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2010.

<sup>3</sup> Sous convention État et non conventionnés (hors trains à grande vitesse).

Sources : SOeS ; CCTN 2015

## Transport maritime de voyageurs

31,6 millions de passagers ont fréquenté les ports maritimes français en 2014 : 17,4 millions en Manche et Mer du Nord, 12,5 millions en Méditerranée et 1,6 million en outre-mer (moins de 200 000 en Atlantique). Depuis 2010 et malgré un ralentissement en 2012, le trafic maritime dans la Manche et en Mer du Nord est dynamique alors que celui à destination de la Corse recule. Le trafic à Marseille et en outre-mer progresse avec le développement des croisières.

### Passagers dans les ports français

En milliers de voyageurs embarqués et débarqués

	2010	2012	2014
<b>Métropole</b>	<b>28 263</b>	<b>27 396</b>	<b>30 127</b>
Calais	10 236	9 345	10 734
Dunkerque	2 533	2 499	2 396
Marseille	2 485	3 021	3 277
Bastia	2 532	2 179	2 141
Autres ports	10 476	10 352	11 579
<b>Outre-mer</b>	<b>1 098</b>	<b>1 272</b>	<b>1 638</b>
<b>France entière</b>	<b>29 361</b>	<b>28 668</b>	<b>31 765</b>

Source : SOeS d'après DGITM/DAM

## Transport aérien de voyageurs

Depuis 2010, en métropole, le transport aérien intérieur a fortement chuté, du fait du développement des LGV. Depuis, il se maintient à un niveau comparable à celui du début des années quatre-vingt-dix. Le développement du trafic transversal, qui ne représente encore que 32 % du trafic métropolitain (22 % en 2000) ne compense pas la baisse du trafic radial. Le transport aérien international s'accroît très rapidement (+ 69 %) depuis 2000, notamment à destination des autres pays de l'Union européenne et de l'Asie.

### Transport aérien intérieur

En milliers de voyageurs

	2000	2005	2010	2014
<b>Métropole</b>	<b>27 030</b>	<b>22 850</b>	<b>21 760</b>	<b>23 800</b>
Radiales (Paris-province)	21 180	17 600	15 550	16 130
Transversales (province-province)	5 850	5 250	6 210	7 660
<b>Outre-mer - métropole</b>	<b>3 750</b>	<b>3 320</b>	<b>3 500</b>	<b>3 820</b>
<b>Outre-mer - outre-mer</b>	<b>2 060</b>	<b>2 130</b>	<b>2 180</b>	<b>2 120</b>
<b>France entière</b>	<b>32 840</b>	<b>28 300</b>	<b>27 440</b>	<b>29 740</b>

Source : DGAC

### Transport aérien international

En milliers de voyageurs

	2000	2005	2010	2014
<b>Métropole - International</b>	<b>66 960</b>	<b>81 970</b>	<b>95 370</b>	<b>112 870</b>
Métropole - Europe	42 030	51 157	58 946	73 447
<i>dont Union européenne</i>	36 840	45 520	51 760	63 730
Métropole - Afrique	9 790	12 951	16 501	16 304
Métropole - Amérique	9 663	10 609	11 149	12 145
Métropole - Asie et Océanie	5 472	7 267	8 774	10 974
<b>Outre-mer - International</b>	<b>1 910</b>	<b>1 880</b>	<b>2 100</b>	<b>2 200</b>

Source : DGAC

## Transport intérieur terrestre de marchandises

Le transport terrestre intérieur de marchandises hors oléoducs a crû régulièrement depuis les années quatre-vingt jusqu'en 2007.

Après la chute de 2008 et de 2009, il se maintient globalement à son niveau de la fin des années quatre-vingt-dix.

Avec 328,5 milliards de tonnes kilomètres, il est en baisse en 2014 (- 1,0 %).

Le transport terrestre de marchandises est essentiellement réalisé par la route. La part des modes non routiers a fortement chuté au cours des deux dernières décennies du fait de la forte réduction du transport ferroviaire ; hors oléoducs, elle est passée de 19 % des t-km intérieures en 1995 et 2000 à 12 % en 2014.

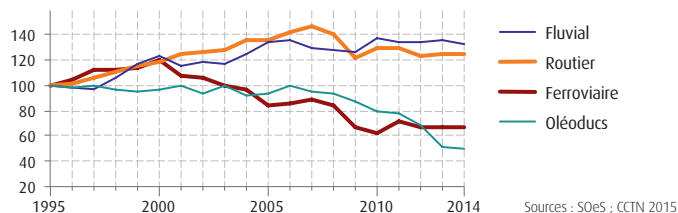
En milliards de tonnes-km

	2000	2005	2010	2014
Ferroviaire	57,7	40,7	30,0	32,2
Routier	277,4	315,0	301,2	288,5
Fluvial	7,3	7,9	8,1	7,8
<b>Transport intérieur hors oléoducs</b>	<b>342,3</b>	<b>363,6</b>	<b>339,2</b>	<b>328,5</b>
Oléoducs	21,7	20,9	17,6	11,1
<b>Transport intérieur total</b>	<b>364,0</b>	<b>384,5</b>	<b>356,8</b>	<b>339,6</b>

Sources : SOeS ; CCTN 2015

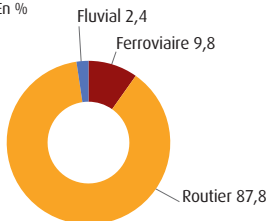
## Évolution des transports intérieurs terrestres de marchandises

Indice base 100 en 1995



## Parts modales du transport terrestre de marchandises (hors oléoducs) en 2014

En %



Sources : SOeS ; CCTN 2015

## Transport routier de marchandises

Le transport intérieur routier a crû régulièrement entre 1995 et 2007 et a connu une forte baisse en 2008 et 2009.

Depuis 2012, il se maintient à son niveau du début des années 2000. En 2014, avec 288,5 milliards de t-km, le transport intérieur routier de marchandises diminue de 1,2 %.

En 2014, le pavillon français n'assure plus que 63 % du transport de marchandises contre 73 % en 2000 et 78 % en 1995.

Le transport national pour compte d'autrui, qui représentait 70 % du transport sous pavillon français en 2008, poursuit sa tendance à la baisse et se situe à 62,2 % en 2014. Le transport pour compte propre reste en volume à un niveau comparable à celui qui était le sien avant la crise de 2008.

Le transport international sous pavillon français est en forte baisse depuis 2000.

### Transport routier intérieur

En milliards de tonnes-km

	2000	2005	2010	2014
<b>Pavillon français</b>	<b>204</b>	<b>215</b>	<b>196</b>	<b>183</b>
dont national (PTAC <sup>1</sup> > 3,5 t)	163	177	164	151
<i>Compte propre</i>	29	30	30	32
<i>Compte d'autrui</i>	134	147	134	119
dont international (PTAC > 3,5 t)	21	16	10	8
dont VUL <sup>2</sup> (PTAC ≤ 3,5 t)	19	21	22	23
<b>Pavillon étranger</b>	<b>74</b>	<b>100</b>	<b>105</b>	<b>106</b>
<b>Transport routier intérieur</b>	<b>277</b>	<b>315</b>	<b>301</b>	<b>289</b>

<sup>1</sup> Poids total autorisé en charge.

<sup>2</sup> Véhicules utilitaires légers.

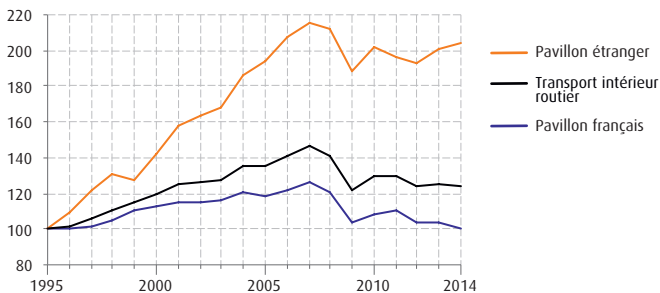
Sources : SOeS ; CCTN 2015



## Transport routier de marchandises

### Évolution du transport intérieur routier de marchandises

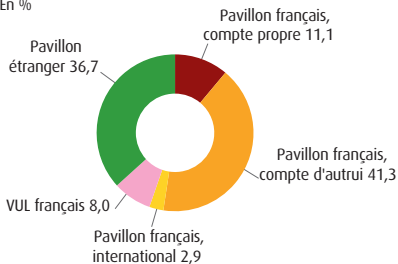
Indices base 100 en 1995



Sources : SOeS ; CCTN 2015

### Transport routier intérieur en 2014

En %



Sources : SOeS ; CCTN 2015

## Transport ferroviaire de marchandises

Le transport ferroviaire de marchandises recule depuis le début des années 2000 ; il se redresse cependant en 2014 (+ 0,6 %).

Le transport ferroviaire combiné de marchandises conteneurisées ou en caisses mobiles, qui représente l'essentiel du transport combiné, progresse de 13,0 % depuis 2008, malgré une forte baisse en 2009 et 2010 ; il représente 28 % du transport ferroviaire de marchandises.

Le transport de semi-remorques progresse en 2014, après une baisse continue entre 2008 et 2013.

Le transport conventionnel, après une embellie en 2010, poursuit son mouvement à la baisse. Il représente encore 72 % du transport ferroviaire de marchandises (77 % en 2008).

### Transport ferroviaire de marchandises par type de conditionnement

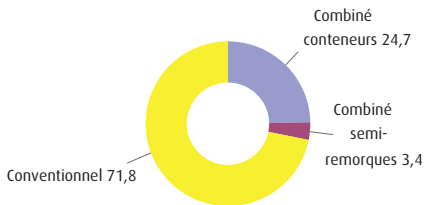
En milliards de tonnes-km

	2008	2010	2012	2014
Combiné	9,2	7,2	8,1	9,1
<i>Conteneurs</i>	7,0	5,7	7,2	8,0
<i>Semi-remorques</i>	2,2	1,4	0,9	1,1
Conventionnel	31,2	22,8	24,5	23,1
<b>Total</b>	<b>40,4</b>	<b>30,0</b>	<b>32,5</b>	<b>32,2</b>

Sources : SOeS ; CCTN 2015

### Transport intérieur ferroviaire de marchandises en 2014

En milliards de t-km



Sources : SOeS ; CCTN 2015

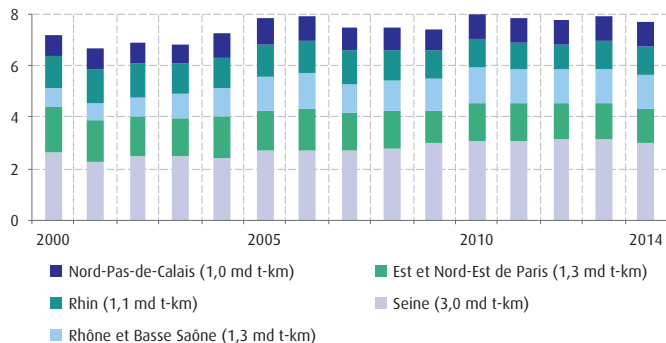
## Transport fluvial de marchandises

Le transport fluvial de marchandises se stabilise à un niveau proche de 8 milliards de tonnes-km, malgré un recul en 2014 (- 2,0 %).

Depuis 2000, le pavillon français progresse (+ 0,7 %) et représente 64,2 % du transport fluvial total en 2014, contre 62,3 % en 2000.

### Évolution du transport fluvial de marchandises

En milliards de t-km



Source : SOeS d'après VNF

## Transport aérien de marchandises

Le fret aérien demeure très faible, à moins de 2 millions de tonnes et concerne essentiellement le transport international de marchandises.

### Marchandises au départ et à l'arrivée des aéroports français

En milliers de tonnes

	2000	2005	2010	2014
<b>Intérieur</b>	<b>130</b>	<b>130</b>	<b>110</b>	<b>120</b>
Métropole - métropole	70	70	60	70
Radiales	50	40	30	40
Transversales	20	30	30	30
Outre-mer <sup>1</sup>	60	60	50	50
<b>International (métropole et outre-mer)</b>	<b>1 250</b>	<b>1 290</b>	<b>1 390</b>	<b>1 580</b>
<b>Trafic total</b>	<b>1 380</b>	<b>1 420</b>	<b>1 500</b>	<b>1 700</b>

<sup>1</sup> Y compris intra outre-mer.

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

Source : DGAC

## Transport maritime de marchandises

L'activité des ports français a crû régulièrement entre 1995 et 2008. Après une baisse de près de 10 % des marchandises traitées en 2009, une nouvelle baisse de 5 % en 2012 a entraîné un niveau d'activité équivalent à celui du début des années 2000 avec 345,6 millions de tonnes de marchandises traitées en 2014 (333,8 millions en métropole), 223,8 millions de tonnes en entrées et 121,8 millions de tonnes en sortie. L'activité portuaire est concentrée dans les sept grands ports et à Calais où entrent et sortent plus de 90 % des marchandises. Les produits pétroliers (bruts ou raffinés) représentent 35 % des marchandises traitées (entrées ou sorties) des ports français. Avec la fermeture de raffineries françaises, le transport des produits pétroliers est en baisse de 25 % depuis 2000.

Le transport de conteneurs s'est fortement développé (+ 72 % depuis 2000), mais la part des conteneurs dans l'ensemble des marchandises entrées ou sorties reste encore très faible en France (39 % au Havre et 14 % à Marseille) au regard de celles des principaux ports européens : en Mer du Nord, la part des conteneurs dépasse 60 % sauf à Rotterdam ; en Méditerranée, elle dépasse 40 % dans les ports les plus importants.

L'embarquement de véhicules se développe en particulier à Calais dont l'activité s'est accrue de 35 % depuis 2000 ; dans les grands ports français, l'activité a généralement baissé ou est restée stable depuis 2000.

## Transport maritime de marchandises

### Activité des ports français (entrées et sorties)

En millions de tonnes

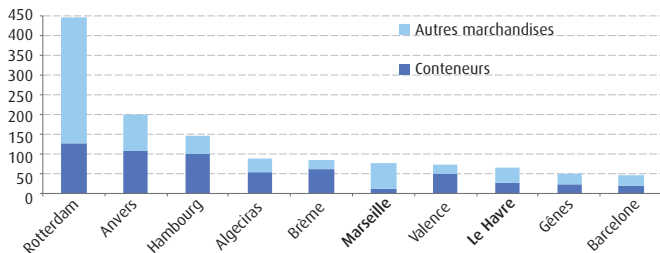
	2000	2005	2010	2014
<b>Ensemble des ports métropolitains</b>	<b>340</b>	<b>365</b>	<b>344</b>	<b>334</b>
Vracs liquides	170	178	154	130
<i>dont produits pétroliers</i>	158	167	141	118
Vracs solides	84	79	75	76
Marchandises diverses	87	108	116	127
<i>dont conteneurs</i>	26	35	38	44
<i>dont Ro/Ro (véhicules embarqués)</i>	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
<b>Grands ports et Calais*</b>	<b>310</b>	<b>336</b>	<b>312</b>	<b>302</b>
<b>Autre ports métropolitains</b>	<b>31</b>	<b>29</b>	<b>32</b>	<b>32</b>
<b>Ports d'outre-mer</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>12</b>
<b>Ensemble des ports français</b>	<b>351</b>	<b>365</b>	<b>355</b>	<b>346</b>

\* Les marchandises traitées à La Rochelle sont estimées à 7 millions de tonnes en 2000 et à 7,5 millions de tonnes en 2005 ; celles traitées dans les ports d'outre-mer à 11 millions de tonnes en 2000.

Source : DGITM/DST

### Activité des principaux ports européens (entrées et sorties)

En millions de tonnes



Source : DGITM/DST

## Données macroéconomiques

Avec une production de 185,5 milliards d'euros en 2014, la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) représente 8,7 % du produit intérieur brut (PIB) français et progresse plus rapidement (+ 1,4 %) que l'ensemble de l'économie (+ 1,0 %). Le transport de voyageurs et les activités de service de transport (hors poste) s'accroissent et retrouvent un niveau supérieur à celui de 2009.

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

### Production des branches transport au prix de base par fonction \* (en valeur)

En milliards d'€ courants

	2000	2005	2008	2014
<b>Ensemble des transports</b>	<b>131,5</b>	<b>155,1</b>	<b>174,8</b>	<b>185,5</b>
Transport de voyageurs	33,6	38,6	45,4	48,5
Transport de marchandises	48,4	58,4	63,2	65,5
Services auxiliaires hors poste et courrier	38,0	45,2	53,7	59,3
Poste et courrier	11,6	12,9	12,5	12,2
<b>PIB</b>	<b>1 485,3</b>	<b>1 772,0</b>	<b>1 998,5</b>	<b>2 132,4</b>
<i>Part du transport dans le PIB (en %)</i>	<i>8,9</i>	<i>8,8</i>	<i>8,7</i>	<i>8,7</i>

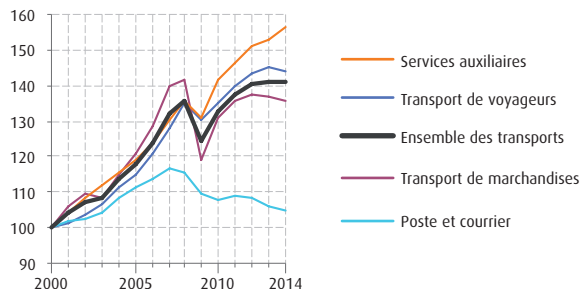
(\* ) Production au prix de base : production hors impôts sur les produits (taxe d'aéroport...), y compris, le cas échéant, subventions sur les produits (principalement services de transports ferroviaires et urbains).

Source : SOeS ; CCTN 2015

## Données macroéconomiques

### Évolution de la production de services de transport (en volume)

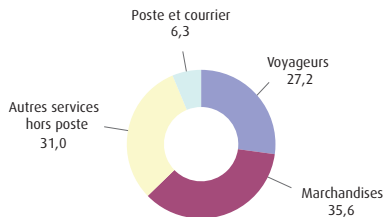
Indices base 100 en 2000



Source : Insee, Comptes nationaux base 100 en 2010

### Production de transport en 2014

En %



Source : Insee, Comptes nationaux base 100 en 2010

## Dépenses de transport des ménages

Avec 148,8 milliards d'euros en 2014, les dépenses de transport des ménages représentent 13,1 % de leurs dépenses de consommation, coefficient en baisse tendancielle depuis 2000.

Les dépenses liées à la voiture ont progressé au total de 24 % en euros courants depuis 2000 ; elles ont baissé de près de 5 % entre 2008 et 2009 et sont stables depuis 2012 : les achats de véhicules et les dépenses de carburants régressent.

Les achats de services de transport ont augmenté de 75 % au total depuis 2000 ; la crise de 2008 n'a pas eu de répercussion.

### Dépenses de transport des ménages

En milliards d'€ courants

	2000	2005	2018	2014
<b>Ensemble des dépenses de consommation des ménages</b>	<b>781,7</b>	<b>945,8</b>	<b>1 066,6</b>	<b>1 139,0</b>
<b>Dépenses liées à la voiture</b>	<b>98,2</b>	<b>113,2</b>	<b>124,3</b>	<b>122,3</b>
Achats de véhicules	36,9	41,1	41,4	38,9
Utilisation de véhicules hors carburants	31,5	39,3	44,8	46,4
Carburants et lubrifiants	29,8	32,7	38,1	37,0
<b>Achat de services de transports</b>	<b>15,2</b>	<b>19,4</b>	<b>23,4</b>	<b>26,5</b>
<b>Dépenses totales de transport</b>	<b>113,4</b>	<b>132,6</b>	<b>147,7</b>	<b>148,8</b>
<i>Poids des dépenses de transport dans la consommation totale des ménages (%)</i>	<i>14,5</i>	<i>14,0</i>	<i>13,9</i>	<i>13,1</i>

Source : Insee, Comptes nationaux base 100 en 2010



## Financement public des transports

En 2014, le financement du transport par les administrations publiques est de 47,8 milliards d'euros au total.

Les dépenses de fonctionnement, difficiles à contracter, ont progressé en valeur de près de 21 % depuis 2008, tandis que les dépenses d'investissement ont diminué de près de 12 % ; ces dernières représentent 34 % des dépenses des administrations publiques en transport (plus de 41 % en 2008).

### Dépenses en transport des administrations centrales et locales

En milliards d'€ courants

	2008	2010	2014
Dépenses de fonctionnement	26,1	29,6	31,5
Dépenses d'investissement	18,4	15,3	16,2
<b>Total des dépenses des administrations</b>	<b>44,4</b>	<b>45,0</b>	<b>47,8</b>

Source : DGFiP

## Données économiques et comptables des entreprises de transport

Avec 208 milliards de production, les entreprises de transport réalisent 5,3 % du chiffre d'affaires (CA) des entreprises françaises (hors agriculture).

L'excédent brut d'exploitation représente 8,2 % de leur production, moins que pour l'ensemble des entreprises (9,7 %).

46 % des entreprises de transport assurent du transport de voyageurs. Elles emploient 34 % des salariés du secteur (les non salariés sont nombreux dans le transport de voyageurs : taxis et voitures de tourisme avec chauffeur - VTC), et réalisent 34,5 % de la valeur ajoutée du secteur.

Le transport de marchandises rassemble 43 % des entreprises du secteur, emploie 27 % des salariés et réalise 22 % de la valeur ajoutée du secteur.

Les entreprises de services auxiliaires et de courrier sont relativement peu nombreuses (11 % des entreprises de transport), elles emploient 39 % des salariés et réalisent 43,5 % de la valeur ajoutée du secteur.

## Comptes des entreprises de transport entreposage

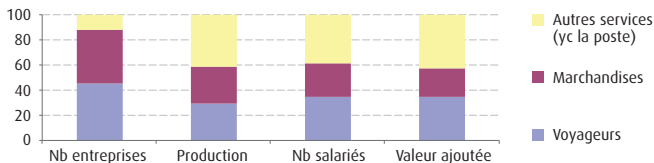
En milliards d'euros courants

	2009	2011	2013
<b>Production</b>	<b>178,4</b>	<b>199,6</b>	<b>208,2</b>
Consommations intermédiaires	105,5	121,2	127,2
<b>Valeur ajoutée</b>	<b>72,9</b>	<b>78,5</b>	<b>80,9</b>
Charges de personnel	57,0	59,0	60,2
<b>Excédent brut d'exploitation</b>	<b>13,7</b>	<b>16,5</b>	<b>17,1</b>
Capacité d'autofinancement	10,9	12,9	14,0
Bénéfice ou perte	1,9	4,2	2,3
Investissements corporels bruts	20,9	23,8	23,7
<i>Investissement en matériel de transport</i>	5,9	6,3	5,3

Source : Insee

## Importances économiques des secteurs du transport en 2013

En %



Source : Insee

## Entreprises de transport routier ou urbain

### Entreprises de transport routier de marchandises

Avec un chiffre d'affaires de 39,1 milliards d'euros, les entreprises de transport routier de marchandises (TRM) représentent près de 42 % des entreprises de transport, emploient près de 26 % des salariés du transport et réalisent 21 % du chiffre d'affaires (CA) et 19 % de la valeur ajoutée brute (VAB).

Depuis 2009, l'activité du TRM français a progressé de 11,7 % (en termes de chiffres d'affaires), sa valeur ajoutée de 6,9 %.

## Transports routiers de marchandises et services de déménagement

En milliard d'euros courants

	2009	2011	2013
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	287,2	292,2	292,1
Chiffre d'affaires net	39,1	44,0	43,7
Valeur ajoutée brute au coût des facteurs	13,6	14,4	14,6
Charges de personnel	12,5	13,2	13,3
Investissements corporels	1,4	1,7	1,6

Source : Insee, ésan

## Transport routier de voyageurs

Les entreprises de transport routier de voyageurs réalisent un chiffre d'affaires de 18,1 milliards d'euros en 2013, en progression de 17 % depuis 2009 ; leur valeur ajoutée a augmenté de 18,6 %.

### Les entreprises de transport routier interurbain (cars)

En milliards d'euros courants

	2009	2011	2013
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	63,5	65,5	66,5
Chiffre d'affaires net	6,0	6,2	6,4
Valeur ajoutée brute au coût des facteurs	2,8	2,8	3,0
Charges de personnel	2,5	2,7	2,7
Investissements corporels	0,5	0,4	0,4

Source : Insee, ésan

### Les entreprises de transport collectif urbain

Les entreprises de transport collectif urbain (TCU) emploient 96,5 milliers de personnes en 2013.

Leur chiffre d'affaires, en progression de 13,9 % depuis 2009, n'est qu'en faible partie réalisé par les produits du trafic : 45 % pour la RATP, 25 % dans les entreprises de TCU de province, le reste de leurs produits provient de subventions.

En milliards d'euros courants

	2009	2011	2013
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	87,9	88,8	96,5
Chiffre d'affaires net	7,2	7,4	8,2
Valeur ajoutée brute au coût des facteurs	5,0	5,5	5,9
Charges de personnel	4,4	4,5	5,0
Investissements corporels	1,6	5*	2,4

\* Secret statistique

Source : Insee, ésan

## Transport routier de voyageurs

### Les entreprises de voyageurs par taxis et VTC

Le nombre d'entreprises de taxis et VTC est en progression rapide et leur chiffre d'affaires croît encore plus rapidement. Il s'agit très souvent d'entreprises individuelles.

En milliards d'euros courants

	2009	2011	2013
Nombre total d'entreprises (milliers)	30,3	39,2	43,3
Effectif salarié en équivalent temps plein (milliers)	13,4	13,6	15,5
Chiffre d'affaires net	2,2	2,9	3,5
Valeur ajoutée brute au coût des facteurs	1,3	1,5	1,8
Charges de personnel	0,6	0,7	0,9
Investissements corporels	0,3	0,4	0,3

Source : Insee, é sane

### Entreprises gestionnaires d'infrastructures routières : les sociétés d'autoroutes concédées

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 9,0 milliards d'euros (donnée provisoire) et a progressé de 42,3 % depuis 2009. Il est constitué à 97 % des recettes des péages. Les investissements sont en baisse tendancielle depuis 2008, tandis que les effectifs salariés continuent de diminuer.

En milliards d'euros courants

	2005	2011	2014
Chiffre d'affaires	6,3	8,0	9,0
Valeur ajoutée	5,7	6,6	8,0
Excédent brut d'exploitation	4,0	4,9	6,3
Charges financières	1,4	1,5	1,6
Capacité d'autofinancement	2,6	3,6	5,2
Investissements	1,7	3,6	1,1
Emprunts et dettes financières au 31/12	25,1	31,2	34,7

Source : Afsa

## Entreprises de transport ferroviaire

### SNCF

En milliards d'euros courants

	2005	2010	2014
<b>Production</b>	<b>17,3</b>	<b>20,1</b>	<b>22,2</b>
Produits du trafic voyageurs	8,0	8,4	8,4
Produits du trafic fret	0,0	1,2	0,9
Rémunération du gestionnaire d'infrastructures	2,7	2,9	3,3
Travaux pour RFF	1,0	1,5	2,1
<b>Valeur ajoutée</b>	<b>10,1</b>	<b>10,7</b>	<b>11,7</b>
Rémunérations	7,9	8,7	9,2
<b>Excédent brut d'exploitation (EBE)</b>	<b>1,5</b>	<b>1,1</b>	<b>1,5</b>
<b>Résultat net</b>	<b>1,2</b>	<b>0,5</b>	<b>0,2</b>

Source : SNCF

### RFF

En milliards d'euros courants

	2005	2010	2014
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>4,9</b>	<b>6,9</b>	<b>6,8</b>
<i>dont redevances d'infrastructure</i>	2,2	4,2	5,6
<i>dont contribution de l'État aux charges d'infrastructures</i>	1,0	0,9	0,1
<b>Résultat net de l'exercice (Épic<sup>1</sup>)</b>	<b>- 0,1</b>	<b>0,3</b>	<b>- 0,2</b>
Capacité d'autofinancement	0,1	2,1	2,0
<b>Investissements</b>	<b>2,3</b>	<b>3,2</b>	<b>4,5</b>
Dette long terme nette au 31 décembre	25,5	29,7	38,4

<sup>1</sup> Établissement public à caractère industriel et commercial.

Source : RFF

## Entreprises de transport fluvial et de transport maritime

En milliards d'euros courants

	2009	2011	2013
<b>Transport fluvial</b>			
Nombre total d'entreprises	1,1	1,1	1,1
Effectif salarié en équivalent temps plein	2,7	3,0	3,2
Charges de personnel	0,1	0,1	0,2
<i>dont salaires et traitements (bruts)</i>	0,1	0,1	0,1
Chiffre d'affaires nets	0,7	0,8	0,8
Valeur ajoutée brute au coût des facteurs	0,2	0,2	0,2
Investissements corporels	0,1	0,1	0,1
<b>Transport maritime</b>			
Nombre total d'entreprises	0,5	0,7	0,8
Effectif salarié en équivalent temps plein	13,0	12,6	12,8
Charges de personnel	0,8	0,8	0,3
<i>dont salaires et traitements (bruts)</i>	0,6	0,6	0,2
Chiffre d'affaires net	9,9	12,7	14,1
Valeur ajoutée brute au coût des facteurs	1,6	0,5	1,2
Investissements corporels	2,0	1,5	0,8

Source : Insee, é sane

## Entreprises des infrastructures fluviales et maritimes

En millions d'euros courants

	2009	2011	2014
<b>Voies navigables de France</b>			
Chiffre d'affaires HT	170	177	189
Valeur ajoutée	86	91	102
Frais de personnel	21	24	234
Résultat d'exploitation	69	72	107
Capacité d'autofinancement	58	57	97
Dépenses d'investissement	219	228	180
Endettement	3	2	2
<b>Ports autonomes fluviaux (Paris et Strasbourg)</b>			
Chiffre d'affaires HT	112	110	95
Dépenses d'investissement	46	40	48
Endettement	44	40	50
Effectif salarié en ETP <sup>1</sup>	410	423	414
<b>Ports maritimes métropolitains</b>			
Chiffre d'affaires HT	643	570	688
Valeur ajoutée	454	387	472
Frais de personnel	332	297	365
Excédent brut d'exploitation	179	143	157
Capacité d'autofinancement	146	108	112
Dépenses d'investissement	213	228	340
Endettement	564	605	760

<sup>1</sup> Équivalents temps plein.

Source : DGITM/DST

## Entreprises de transport aérien

### Principaux aéroports

En milliards d'euros courants

	2009	2011	2013
Chiffre d'affaires	3,0	3,2	3,7
Valeur ajoutée	1,8	2,0	2,5
Excédent brut d'exploitation	1,1	1,2	1,3
Charges financières (2012)	0,2	0,2	0,2
Capacité d'autofinancement (2012)	0,8	0,9	0,9
Investissements	0,6	0,8	0,6
Dette MLT <sup>1</sup> au 31 décembre 2012	3,6	3,4	3,9

<sup>1</sup> Moyen et long terme.

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

Source : DGAC

## Emploi salarié dans les transports

Au 31 décembre 2014, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1,3 million de personnes, soit 8,7 % des salariés français :

35 % dans le transport de voyageurs, 27 % dans le transport de marchandises, 20 % dans les services auxiliaires et 19 % dans les activités de courrier.

Depuis 2000, le nombre de salariés est quasi stable. Il a fortement baissé à La Poste mais fortement augmenté dans les services d'entreposage et de manutention.

### Salariés dans le secteur des transports

Effectifs au 31 décembre, en milliers

	2000	2005	2010	2014
<b>Transport principalement de voyageurs</b>	<b>455</b>	<b>455</b>	<b>459</b>	<b>465</b>
Ferroviaire (yc fret)	191	179	169	159
Transport collectif urbain (TCU)	94	91	92	103
Routier (cars)	62	73	87	96
Aérien (yc fret)	73	76	72	65
Autre transport de voyageurs	35	36	40	43
<i>dont taxis</i>	15	16	20	21
<b>Transport de marchandises (hors ferroviaire et aérien)</b>	<b>334</b>	<b>335</b>	<b>359</b>	<b>359</b>
Routier et services de déménagement	327	325	346	345
Par conduites	4	4	4	6
Maritime	2	5	8	7
Fluvial	1	1	1	1
<b>Autres services de transport</b>	<b>230</b>	<b>262</b>	<b>262</b>	<b>262</b>
Entreposage et manutention	66	83	94	101
Organisation du transport de fret	109	117	102	95
Services auxiliaires	55	62	66	65
<b>Activités de poste et de courrier</b>	<b>321</b>	<b>303</b>	<b>269</b>	<b>248</b>
<b>Transports et entreposage (hors intérim)</b>	<b>1 339</b>	<b>1 354</b>	<b>1 349</b>	<b>1 335</b>
Intérim utilisé dans Transports et entreposage	44	49	56	64
<b>Secteurs principalement marchands<sup>1</sup> (hors intérim)</b>	<b>14 978</b>	<b>15 325</b>	<b>15 410</b>	<b>15 271</b>
Intérim	616	605	593	542

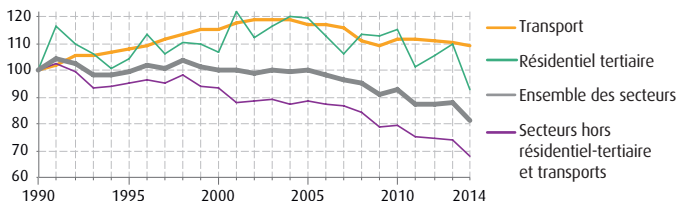
Source : SOeS à partir de Insee, estimations d'emploi ; Pôle emploi ; Acoess ; SNCF ; RATP ; La Poste ; Air France

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

Le transport est le plus gros contributeur (29,6 %) des émissions de gaz à effet de serre (GES). Sa part s'est alourdie depuis 1990 (21,7 %) mais est stabilisée depuis 2010. Entre 1990 et 2014, les émissions de GES des transports ont augmenté de 0,4 % en moyenne annuelle, avec toutefois une inversion de tendance depuis 2004.

### Émissions françaises de GES depuis 1990

Indice base 100 en 1990



Source : Citepa, rapport Secten mai 2015

### Émissions de gaz à effet de serre du transport

En millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub>

	1990	2005	2010	2014
<b>Transports<sup>1</sup></b>	119,3	139,9	133,4	130,5
Routier	112,2	132,9	127,0	123,6

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

Source : Citepa, rapport Secten mai 2015

### Émissions de gaz à effet de serre du transport par type d'émission

	1990	2005	2010	2014
<b>CO<sub>2</sub> (Mt)</b> Transport	117	135	128	125
Total (hors UTCF <sup>**</sup> )	393	414	378	321
<b>CH<sub>4</sub> (kt)</b> Transport	39	16	10	7
Total (hors UTCF)	2 719	2 488	2 427	2 292
<b>N<sub>2</sub>O (kt)</b> Transport	3	5	4	5
Total (hors UTCF)	236	172	153	139
<b>HFC<sup>*</sup> (kt)</b> Transport	0	2 883	3 434	3 374
Total (hors UTCF)	4 402	12 861	17 391	19 127

\* Utilisation des terres, leurs changements et la forêt.

\*\* HFC : Hydrofluorocarbure, données 1995 et non 1990.

Source : Citepa, rapport Secten mai 2015



## Émissions de CO<sub>2</sub> de la route

Les émissions de CO<sub>2</sub> représentent 96,0 % des émissions de GES des transports. Elles sont essentiellement dues aux émissions de la route (94,4 %). L'année 2004 est l'année charnière à partir de laquelle les émissions de la route diminuent un peu plus vite que celles de l'ensemble des transports. Cette diminution est liée au ralentissement de la croissance de la circulation routière et à la baisse des émissions conventionnelles des nouveaux véhicules.

La baisse des émissions de CO<sub>2</sub> du transport routier est aussi à relier à la croissance accélérée de la part des véhicules diesel (moins émetteurs de CO<sub>2</sub> au kilomètre que les véhicules essence) dans la circulation des voitures françaises. Les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières, responsables de 55,5 % des émissions de CO<sub>2</sub> des transports baissent annuellement de 1,0 % en moyenne entre 2004 et 2013, celles des poids lourds, responsables de 23,0 %, sont en moyenne en baisse de 2,1 %.

### Émissions de CO<sub>2</sub> du transport routier selon le véhicule et la motorisation

En millions de tonnes

	1990	2005	2010	2014
Voitures particulières	64,8	71,0	68,5	66,5
Diesel	15,4	42,4	49,2	50,7
Essence	49,2	28,2	18,9	15,5
Véhicules utilitaires	18,3	22,9	23,7	24,2
Véhicules lourds	26,7	33,0	28,6	27,5
Deux roues	0,6	1,4	1,5	1,5
<b>Total</b>	<b>110,4</b>	<b>128,3</b>	<b>122,2</b>	<b>119,7</b>

Note : les émissions sont calculées sur prise de carburant en France.

Source : Citepa, rapport Secten mai 2015

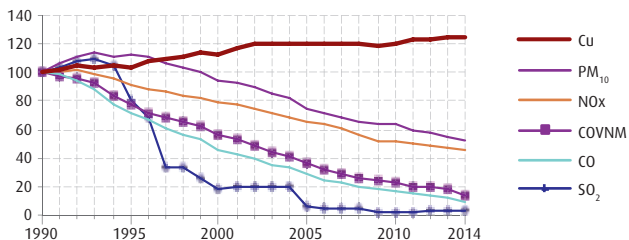
## Émissions de polluants atmosphériques

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

Les émissions de cuivre sont les seules qui progressent. Elles sont dues à 69 % au transport routier (usure des plaquettes de frein et consommation d'huile) ; l'usure des caténaires dans le transport ferroviaire est responsable du reste de ces émissions.

### Émissions polluantes depuis 1990

Indice base 100 en 1990



Source : Citepa, rapport Secten mai 2015

	1990	2005	2010	2014
SO <sub>2</sub> (kt)	153	9	3	4
Nox (kt)	1 256	826	653	566
COVNM (kt)	1 035	371	234	137
CO (kt)	6 391	1 843	1 101	584
PM <sub>10</sub> (kt)	79	59	50	41
Cu (t)	184	222	222	231

Source : Citepa, rapport Secten mai 2015

## Accidents dans les transports

Pour la première fois depuis 2001, le nombre de tués sur les routes de France métropolitaine a cessé de diminuer en 2014 : avec 3 384 tués, la mortalité repart à la hausse (+ 3,5 %), après une très forte baisse en 2013 (- 10,5 %). Le nombre d'accidents corporels augmente de 2,4 % alors qu'il reculait régulièrement depuis 2007.

En 2014, on dénombre moins de tués dans les accidents ferroviaires qu'en 2013. Le nombre d'accidents aériens mortels sur le territoire français métropolitain diminue également. À l'inverse, les nombres d'accidents et de personnes décédées en mer repartent à la hausse.

### Accidents corporels des transports

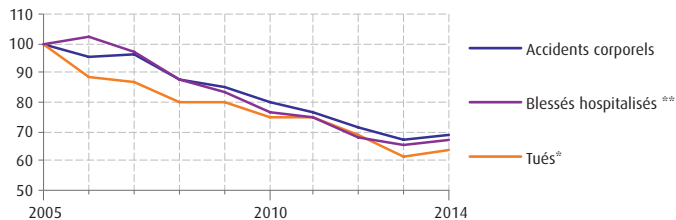
	2005	2010	2014
<b>Route</b>			
Nombre d'accidents	84 525	67 288	58 191
Tués*	5 318	3 992	3 384
Blessés hospitalisés**	39 811	30 393	26 635
<b>Ferroviaire</b>			
Nombre d'accidents	138	155	177
Tués	79	68	66
Blessés	42	46	74
<b>Aérien</b>			
Nombre d'accidents	68	91	72
Tués	60	79	57
Blessés	47	55	57
<b>Maritime (yc plaisance)</b>			
Nombre d'événements de mer ayant donné lieu à des opérations de sauvetage	5 011	6 642	7 710
Tués ou disparus	253	215	276
Blessés	576	674	598

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

Sources : ONISR ; RFF ; BEA ; DGITM/DAM

### Évolution des accidents de la route

Indice base 100 en 2000



Source : ONISR

<b>Aco</b>	Agence centrale des organismes de sécurité sociale <a href="http://www.acoss.urssaf.fr">www.acoss.urssaf.fr</a>
<b>Ademe</b>	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie <a href="http://www.ademe.fr">www.ademe.fr</a>
<b>Asfa</b>	Association des sociétés françaises d'autoroutes <a href="http://www.autoroutes.fr">www.autoroutes.fr</a>
<b>BEA</b>	Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile
<b>CCFA</b>	Comité des constructeurs français d'automobiles <a href="http://www.ccfa.fr">www.ccfa.fr</a>
<b>CCTN</b>	Commission des comptes des transports de la nation <a href="http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr">www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr</a> – rubrique Transports – Données d'ensemble
<b>Cerema</b>	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement <a href="http://www.cerema.fr">www.cerema.fr</a>
<b>Citepa</b>	Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique <a href="http://www.citepa.org">www.citepa.org</a>  Rapport SECTEN (SECTeurs Economiques et éNERgie), format spécifique du rapport sur les inventaires nationaux officiels
<b>Club des villes et territoires cyclables</b>	<a href="http://www.villes-cyclables.org">www.villes-cyclables.org</a>
<b>DGAC</b>	Direction générale de l'aviation civile <a href="http://www.developpement-durable.gouv.fr">www.developpement-durable.gouv.fr</a> – rubrique Transports – Secteur aérien
<b>DGFIP</b>	Direction générale des finances publiques <a href="http://www.economie.gouv.fr/dgfip">www.economie.gouv.fr/dgfip</a>
<b>DGITM</b>	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer <a href="http://www.developpement-durable.gouv.fr/LaDirection_Generale_des_Infrastructures_des_Transports_et_de_la_Mer">www.developpement-durable.gouv.fr/LaDirection_Generale_des_Infrastructures_des_Transports_et_de_la_Mer</a>
<b>DAM</b>	Direction des affaires maritimes
<b>DST</b>	Direction des services de transport

<b>STRMTG</b>	Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés
<b>EPFS</b>	Établissement public de sécurité ferroviaire <a href="http://www.securite-ferroviaire.fr">www.securite-ferroviaire.fr</a>
<b>Eurostat</b>	<a href="http://epp.eurostat.eu.europa.eu">epp.eurostat.eu.europa.eu</a>
<b>Gart</b>	Groupement des autorités responsables de transport <a href="http://www.gart.org">www.gart.org</a>
<b>Insee</b>	Institut national de la statistique et des études économiques <a href="http://www.insee.fr">www.insee.fr</a>
<b>Ésane</b>	Élaboration de statistiques annuelles d'entreprise
<b>Medde</b>	Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie <a href="http://www.developpement-durable.gouv.fr">www.developpement-durable.gouv.fr</a>
<b>Meem</b>	Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer <a href="http://www.developpement-durable.gouv.fr">www.developpement-durable.gouv.fr</a>
<b>ONISR</b>	Observatoire national interministériel de la sécurité routière <a href="http://www.securite-routiere.gouv.fr">www.securite-routiere.gouv.fr</a>
<b>RFF</b>	Ex-Réseau ferré de France <a href="http://www.sncf-reseau.fr">www.sncf-reseau.fr</a>
<b>SNCF</b>	Société nationale des chemins de fer français <a href="http://www.sncf.com">www.sncf.com</a>
<b>SOeS</b>	Service de l'observation et des statistiques <a href="http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr">www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr</a>
<b>Stif</b>	Syndicat des transports d'Île-de-France <a href="http://www.omnil.fr">www.omnil.fr</a>
<b>Optile</b>	Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France
<b>RATP</b>	Régie autonome des transports parisiens
<b>UTP</b>	Union des entreprises de transport public et ferroviaire <a href="http://www.utp.fr">www.utp.fr</a>
<b>VNF</b>	Voies navigables de France <a href="http://www.vnf.fr">www.vnf.fr</a>



**Commissariat général  
au développement durable  
SOeS**

Sous-direction  
des statistiques des transports  
Tour Séquoia  
92055 La Défense cedex  
Mél. : [diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr](mailto:diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr)