



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Chiffres clés des transports

Édition 2022

MARS 2022

STATISTIQUE
PUBLIQUE

sommaire

Chiffres clés des transports

Édition 2022

- 5 - Données clés
- 7 - Économie des transports
- 15 - Transport intérieur de marchandises
- 27 - Transport intérieur de voyageurs
- 37 - Externalités du transport
- 51 - Entreprises françaises de transport
- 65 - Emploi dans les transports
- 71 - Infrastructures et matériels de transport
- 83 - Annexes

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

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

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



contributeurs



Rédacteurs du SDES

Pierre Amoros, Charline Babet,
Laurent Bouvry, Carlo Colussi,
Sébastien Defrance

avant-propos



année 2020 est marquée par la crise sanitaire inédite liée à la Covid-19. Le transport est sévèrement impacté par les effets des différentes mesures prises pour lutter contre la pandémie (confinements, couvre-feux, fermetures de commerces et services non essentiels, restrictions de déplacement...),

en particulier au début du confinement, entré en vigueur en France le 17 mars. Les différentes activités du secteur des transports n'ont pas toutes été pénalisées avec la même intensité. Si l'approvisionnement des commerces alimentaires et les transports de biens de première nécessité ont soutenu l'activité du transport routier de marchandises, les restrictions de déplacement des personnes ont pénalisé durement celle des transports de voyageurs, notamment du secteur aérien. Cette publication rassemble les données récentes utiles à la connaissance des transports : activité, dépenses, emploi, infrastructures, externalités, etc. Les données sont issues du *Bilan annuel des transports en 2020*, rapport publié en décembre 2021.

— Béatrice Sédillot

CHEFFE DU SERVICE DES DONNÉES ET ÉTUDES STATISTIQUES (SDES)

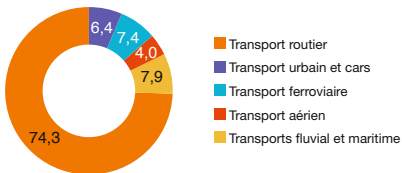
Données clés



Dépense totale de transport en 2020 :
387,7 milliards d'euros, soit - 13,6 % par rapport à 2019

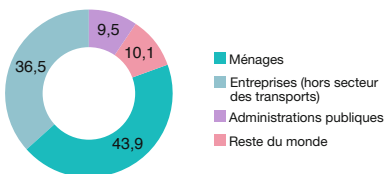
DÉPENSE TOTALE DE TRANSPORT PAR MODE EN 2020

En %



DÉPENSE COURANTE DE TRANSPORT EN 2020

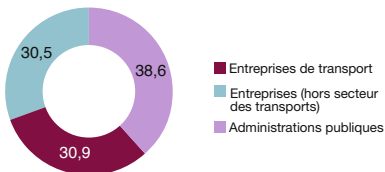
En %



La dépense courante en transport représente **85,4 %** de la dépense totale de transport.

DÉPENSE D'INVESTISSEMENT DE TRANSPORT EN 2020

En %



La dépense d'investissement en transport représente **14,6 %** de la dépense totale de transport.

Source : SDES, *Compte satellite des transports*

partie 1

Économie des transports

— Très touchée par les restrictions de circulation et la contraction de l'activité économique liées à la pandémie de Covid-19, la production de la branche transports recule de 15,7 % en 2020.

La dépense totale de transport chute de 13,6 % en valeur par rapport à l'année précédente. Les dépenses des ménages en transport individuel, qui représentent 89 % des dépenses totales en transport, baissent de 16,0 % tandis que les dépenses en transport collectif chutent de 52,7 %.

Les dépenses des administrations publiques s'élèvent à 53,1 milliards d'euros en 2020. Elles augmentent en moyenne de 1,6 % par an depuis 2010.



Compte satellite des transports

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

En milliards d'euros courants

	2010	2015	2019 (sd)	2020 (p)
Dépense totale de transport (DTT)	370,9	376,0	448,8	387,7
Dépense courante de transport (DCT)	320,6	324,1	384,7	331,1
Ménages	163,2	153,8	183,4	145,6
Entreprises (hors secteur des transports)	103,9	107,3	129,3	120,9
APU*	27,9	31,5	32,1	31,3
Reste du monde	25,7	31,6	39,9	33,3
Dépense d'investissement de transport (DIT)	50,2	51,9	64,0	56,6
Entreprises de transport	16,8	16,0	19,5	17,5
Entreprises (hors secteur des transports)	15,8	18,5	21,9	17,3
APU*	17,6	17,4	22,6	21,8

* APU : administrations publiques.

(sd) = semi-définitif.

(p) = provisoire.

Source : SDES, Compte satellite des transports

La dépense totale de transport s'élève à 387,7 milliards d'euros en 2020, en baisse de 13,6 % en valeur par rapport à l'année précédente. La dépense courante totale de transport (DCT) représente 85,4 % de la dépense totale de transport (DTT), et la dépense d'investissement totale (DIT) 14,6 %.

C'est pour les ménages et le reste du monde que la chute de la dépense de transport est la plus importante, avec des baisses respectives de 20,6 % et 16,5 % en valeur en 2020, du fait des restrictions de déplacement mises en place pour lutter contre l'épidémie de Covid-19.

Production de transport

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

En milliards d'euros courants

	2015	2019	2020
Transport de voyageurs	52,4	57,7	34,7
Transport de marchandises	68,1	79,2	75,9
Autres services de transport hors poste et courrier	61,4	74,8	66,4
Poste et courrier	12,5	12,4	12,1
Ensemble des transports	194,4	224,2	189,0

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

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014

Avec une production de 189,0 milliards d'euros en 2020, la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) équivaut à 8,2 % du produit intérieur brut (PIB) français. Elle diminue de 15,7 % en valeur et de 19,2 % en volume par rapport à 2019.

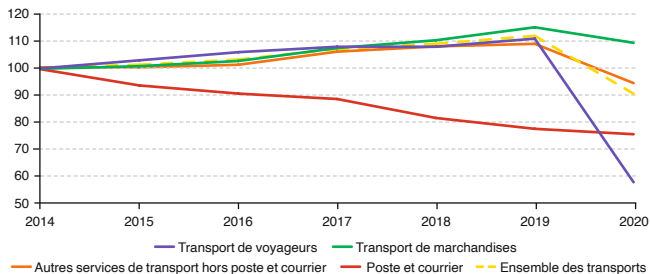
La production de transport de voyageurs chute de 40,0 % en valeur et de 47,2 % en volume en 2020. Elle représente 18,3 % de la production de la branche en valeur en 2020, contre 25,8 % en 2019.

L'activité du transport de marchandises diminue mais nettement moins que celle du transport de voyageurs. La production du transport de marchandises diminue de 4,2 % en valeur et de 5,3 % en volume en 2020. Elle représente 40,1 % de la production de l'ensemble de la branche transports en valeur en 2020.

En volume, les activités de poste et courrier poursuivent leur baisse : - 3,2 % en 2020, après - 4,2 % en 2019.

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

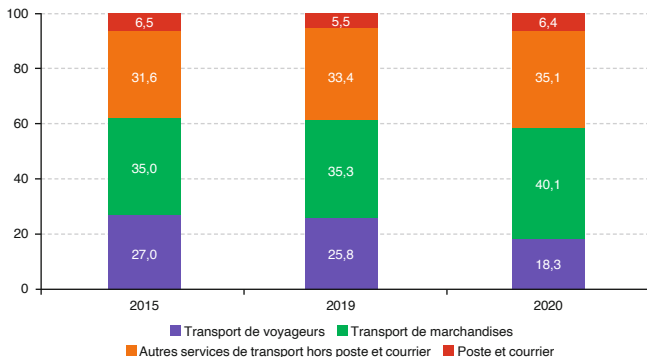
Indice base 100 en 2014



Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014

PRODUCTION DE TRANSPORT (EN VALEUR)

En %

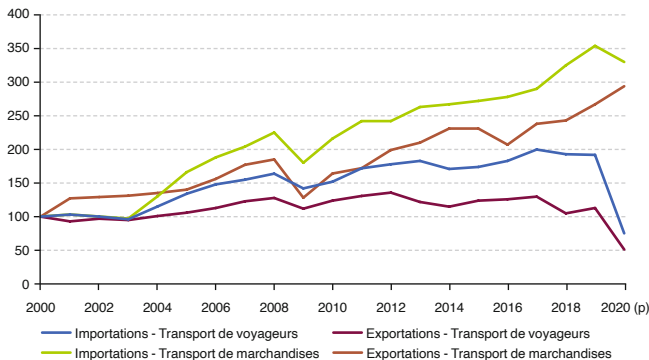


Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014

Échanges extérieurs de transport

ÉVOLUTION DES ÉCHANGES FAB-FAB* DE SERVICES DE TRANSPORT

Indice base 100 en 2000



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

(p) = provisoire.

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014

En 2020, les échanges de services de transport de voyageurs, notamment pour le transport aérien, s'effondrent en raison de la mise en place des différentes mesures visant à restreindre les déplacements pendant la crise de la Covid-19. Les exportations de transport de voyageurs chutent de 55,0 % en 2020, et les importations de 60,9 %.

Les exportations des services de transport de marchandises demeurent, quant à elles, dynamiques, en hausse de 10,1 % en 2020, après + 9,9 % en 2019.

Dépenses de transport des ménages

ÉVOLUTION DES DÉPENSES DE TRANSPORT DES MÉNAGES (EN VALEUR)

En milliards d'euros courants

	2005	2010	2015	2019	2020
Ensemble des dépenses de consommation des ménages	928,8	1 064,9	1 142,3	1 256,7	1 175,0
Dépenses liées aux véhicules individuels	113,6	122,7	123,1	146,7	123,3
Achat de véhicules	38,7	40,2	37,8	44,3	36,5
Utilisation de véhicules hors carburants	42,0	47,7	50,7	61,7	55,8
Carburants et lubrifiants	32,8	34,8	34,5	40,8	31,0
Achat de services de transport	19,6	24,1	27,5	31,8	15,0
Assurance	5,0	6,1	7,6	8,4	8,7
Dépenses totales de transport (y.c. assurance)	138,2	152,9	158,2	187,0	147,0
<i>Poids des dépenses de transport dans la consommation totale des ménages (%)</i>	<i>14,9</i>	<i>14,4</i>	<i>13,8</i>	<i>14,9</i>	<i>12,5</i>

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014

Avec 147,0 milliards d'euros en 2020, les dépenses de transport (y compris assurance) représentent 12,5 % des dépenses de consommation des ménages. Après 15 années de hausse, les dépenses de consommation des ménages en transport baissent de 21,3 % en 2020 du fait des restrictions de déplacement imposées pour faire face à la crise de la Covid-19.

Les dépenses en transport individuel (hors assurance), qui représentent 89 % des dépenses totales en transport (hors assurance), baissent de 16,0 % en 2020. Les dépenses pour les déplacements en transport collectif (achats de services de transport) chutent de 52,7 % en 2020.

Finances et recettes publiques des transports

ÉVOLUTION DES DÉPENSES EN TRANSPORT DES ADMINISTRATIONS CENTRALES ET LOCALES

En milliards d'euros courants

	2010	2015	2019	2020	% en 2020
Dépenses de fonctionnement	27,7	29,6	31,3	32,2	64,4
Dépenses d'investissement	14,8	14,5	17,6	17,8	35,6
Total des dépenses des administrations	42,5	44,1	48,9	49,9	100,0

Source : DGFIP, calculs SDES

En 2020, le financement du transport par les administrations centrales et locales est de 49,9 milliards d'euros au total (après élimination des doubles comptes).

Les dépenses de fonctionnement ont progressé en valeur de 1,5 % en moyenne annuelle depuis 2010, tandis que les dépenses d'investissement ont augmenté de 1,9 % par an en moyenne.

ÉVOLUTION DES RECETTES PUBLIQUES LIÉES AUX TRANSPORTS*

En milliards d'euros courants

	2000	2005	2010	2015	2019	2020
Route (hors TICPE)	4,5	5,5	5,7	6,6	6,7	6,3
Taxes sur les carburants	24,9	24,7	24,6	27,3	32,4	26,9
<i>dont TICPE (TIPP avant 2010)¹</i>	24,3	24,2	23,6	26,2	31,4	26,0
Ferroviaire	nd	nd	0,0	0,1	0,8	5,0
Voies navigables	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Aérien	1,3	2,1	2,9	3,6	3,8	1,4
Versement transport	3,8	5,0	6,1	7,7	9,3	9,1
Total	nd	nd	39,5	45,4	53,1	48,8

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

¹ Recettes nettes, y compris recettes de la taxe intérieure sur la consommation de gaz naturel. À partir de 2010, la TIPP devient la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques).

nd = non disponible.

Source : calculs SDES, d'après Insee, DGAC, VNF, DGFIP, Cerema, Île-de-France Mobilités

En 2020, les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élèvent à 48,8 milliards d'euros. Elles diminuent fortement, de 8,1 % en 2020, sous l'effet de la crise sanitaire. La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) représente 53,3 % des recettes des administrations publiques liées au transport en 2020.

partie 2

Transport intérieur de marchandises

— Dans le contexte de la crise sanitaire et des confinements, le transport terrestre de marchandises (y compris oléoducs) est en net repli, de 4,9 % en 2020, après une hausse de 2,6 % en 2019. Ainsi, 333,7 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises ont été transportées sur le territoire français métropolitain en 2020 (dont 9,5 milliards par oléoducs).

L'activité se contracte pour tous les modes : le transport routier de marchandises (- 3,7 % après + 3,1 % en 2019), le transport ferroviaire (- 7,8 % après - 1,1 % en 2019) et le transport fluvial (- 11,4 % après + 9,8 % en 2019).

Le transport intérieur terrestre de marchandises (*voir définition dans le glossaire*) est largement dominé par le transport routier. En 2020, la part modale de la route progresse au détriment du transport ferroviaire. La part de la route représente ainsi 88,4 % du transport terrestre hors oléoducs, celle du transport ferroviaire 9,6 % et celle du transport fluvial 2,0 %.



Transport terrestre de marchandises

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR TERRESTRE DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres

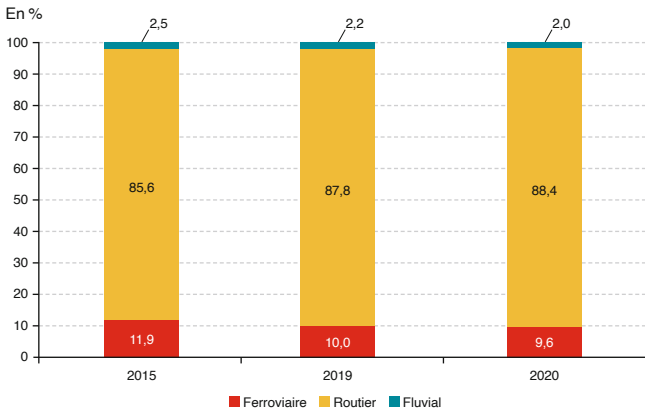
	2005	2010	2015	2019	2020
Ferroviaire	40,7	30,0	36,3	33,8	31,1
Routier	nd	nd	260,5	297,7	286,5
Fluvial	7,9	8,1	7,5	7,4	6,5
Transport intérieur hors oléoducs	nd	nd	304,3	338,8	324,2
Oléoducs	20,9	17,6	11,4	12,2	9,5
Transport intérieur total	nd	nd	315,7	351,0	333,7

nd = non disponible.

Sources : SDES ; Eurostat ; DGEC ; VNF

Dans le contexte de la crise sanitaire et des confinements, le transport intérieur terrestre de marchandises est en baisse de 4,9 % en 2020, après une hausse de 2,6 % en 2019. Il s'élève ainsi à 333,7 milliards de tonnes-kilomètres (dont 9,5 milliards par oléoducs). L'activité se contracte pour tous les modes en 2020 : le transport routier de marchandises (- 3,7 % après + 3,1 % en 2019), le transport ferroviaire (- 7,8 % après - 1,1 % en 2019) et le transport fluvial (- 11,4 % après + 9,8 % en 2019).

PARTS MODALES DU TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES (HORS OLÉODUCS)



Sources : SDES ; Eurostat ; VNF

En 2020, le transport terrestre de marchandises est essentiellement réalisé par la route : celle-ci représente 88,4 % du transport intérieur hors oléoducs (après 87,8 % en 2019 et 85,6 % en 2015). La part des modes non routiers a diminué au cours des cinq dernières années, principalement du fait de la réduction de la part du transport ferroviaire (- 2,3 points entre 2015 et 2020).

Transport routier de marchandises

ÉVOLUTION DU TRANSPORT ROUTIER INTÉRIEUR DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres

	2015	2019	2020
Pavillon français (PTAC¹ > 3,5 t)	150,8	168,8	164,9
National	142,8	162,3	158,6
<i>Compte propre</i>	20,9	21,2	20,7
<i>Compte d'autrui</i>	121,9	141,0	137,9
International	8,0	6,6	6,4
Pavillon étranger (PTAC > 3,5 t)	109,7	128,8	121,6
Transport routier intérieur	260,5	297,7	286,5

¹ PTAC : poids total autorisé en charge.

Sources : SDES, enquête TRM ; TRM-EU ; SDES, Bilan de la circulation

En 2020, le transport routier intérieur de marchandises par poids lourds, mesuré en tonnes-kilomètres parcourues en France métropolitaine, se replie de 3,7 %, après une hausse de 3,1 % en 2019. L'activité des poids lourds du pavillon français recule de 2,3 % en 2020, à moins de 165 milliards de tonnes-kilomètres.

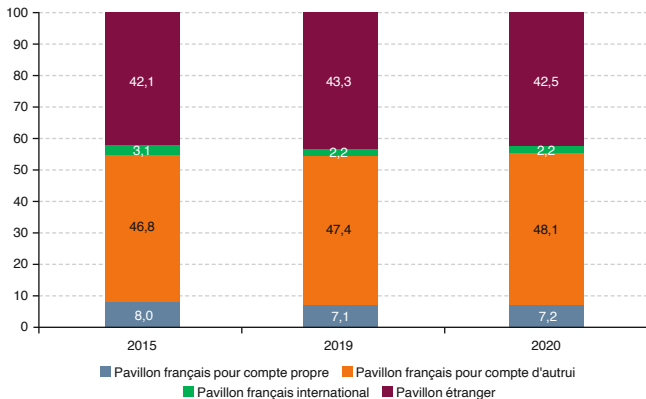
Au sein du pavillon français, le transport national pour compte d'autrui recule de 2,3 % en 2020. Le transport pour compte propre diminue également, de 2,7 % en 2020.

Une nouvelle méthodologie a été mise en place pour l'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (TRM) depuis le 1^{er} trimestre 2020. Les données ont été recalculées à partir du 1^{er} trimestre 2014 avec cette nouvelle méthodologie. Par ailleurs, le champ du transport routier est désormais restreint dans cette fiche aux poids lourds (PTAC > 3,5 t).

Pour plus d'informations, se référer à l'annexe méthodologique de la partie E du *Bilan annuel des transports en 2020*.

PART DES PAVILLONS FRANÇAIS ET ÉTRANGER

En %



Sources : SDES, enquête TRM ; TRM-EU ; SDES, Bilan de la circulation

En 2020, 55,3 % du transport routier intérieur par poids lourds est effectué lors de trajets nationaux : 48,1 % pour compte d'autrui (137,9 milliards de tonnes-kilomètres) et 7,2 % pour compte propre (20,7 milliards). 42,5 % du transport routier intérieur par poids lourds est effectué sous pavillon étranger. L'activité internationale du pavillon français, pour la partie des trajets effectués en France, contribue de façon bien plus limitée au transport routier intérieur, à hauteur d'environ 2,2 % en 2020.

Transport ferroviaire de marchandises

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR FERROVIAIRE DE MARCHANDISES PAR TYPE DE TRANSPORT

En milliards de tonnes-kilomètres

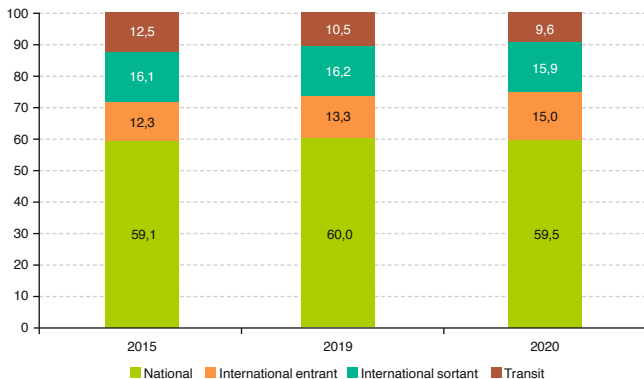
	2010	2015	2019	2020
National	22,6	21,5	20,3	18,5
International entrant	1,7	4,5	4,5	4,7
International sortant	3,9	5,8	5,5	4,9
Transit	1,7	4,6	3,5	3,0
Total	30,0	36,3	33,8	31,1

Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Dans le contexte de la crise sanitaire et des confinements, le transport intérieur ferroviaire est en net repli en 2020 (- 7,8 %) après une légère diminution en 2019 (- 1,1 %). Il représente 31,1 milliards de tonnes-kilomètres transportées en 2020.

PART DES TYPES DE TRANSPORT

En % des milliards de tonnes-kilomètres



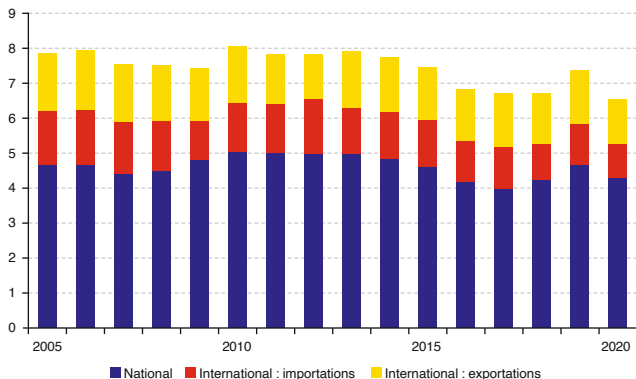
Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

En 2020, le transport national représente 59,5 % du transport ferroviaire, part relativement stable depuis 2015. La part du transit est en baisse : 9,6 % en 2020 après 10,5 % en 2019 et 12,5 % en 2015. À l'inverse, la part du transport international entrant est en hausse : elle passe de 12,3 % en 2015 à 15,0 % en 2020.

Transport fluvial de marchandises

ÉVOLUTION DU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

En milliards de tonnes-kilomètres



Source : VNF

Avec 6,5 milliards de tonnes-kilomètres en 2020, le transport fluvial de marchandises représente 2,0 % du transport intérieur terrestre de marchandises (hors oléoducs). Il se replie en 2020 (- 11,4 %) après une hausse en 2019 (+ 9,8 %).

C'est le transport international qui est le plus impacté avec une baisse de 17,5 % en 2020 après une hausse de 9,6 % en 2019.

Transport aérien de marchandises

ÉVOLUTION DES MARCHANDISES AU DÉPART ET À L'ARRIVÉE DES AÉROPORTS FRANÇAIS

Fret en milliers de tonnes

	2005	2010	2015	2019	2020
Intérieur	122	106	162	162	134
Métropole - métropole	65	60	89	88	70
<i>Radiales</i>	36	32	56	55	46
<i>Transversales</i>	30	28	33	33	24
Outre-mer ¹	57	46	73	74	64
International (métropole et outre-mer)	1 297	1 384	2 044	2 092	1 770
Trafic total	1 419	1 489	2 207	2 254	1 904

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

Source : DGAC

Le fret aérien demeure très faible : 1,9 million de tonnes de marchandises (hors poste et courrier) sont traitées en 2020 dans les aéroports français (en comptabilisant une seule fois les tonnes transportées à l'intérieur de la France). Il concerne essentiellement le transport international de marchandises (93 % du total du fret aérien). En 2020, le transport aérien de marchandises diminue fortement (- 15,5 % par rapport à 2019) et revient à son niveau de 2013.

Transport maritime de marchandises

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

En millions de tonnes

	2015	2019	2020
Grands ports maritimes de métropole (GPM) et Calais	305	312	271
Autres ports métropolitains	33	35	28
Ports d'outre-mer	12	13	12
Ensemble des ports	350	360	312

Champ : France entière.

Source : SDES

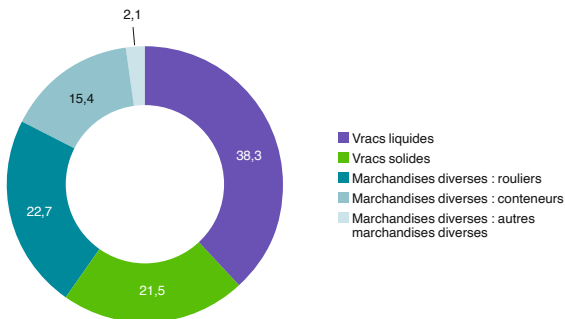
Dans le contexte de la crise sanitaire liée à la Covid-19, la baisse du trafic dans les ports maritimes français s'accroît en 2020 (- 13,4 %), avec 312 millions de tonnes de marchandises échangées, niveau le plus bas atteint depuis 1997.

Pour les sept grands ports maritimes (GPM) en métropole et le port de Calais, le repli du trafic de marchandises échangées en 2020 est de 13,2 %. Il est de - 5,7 % pour les quatre grands ports maritimes en outre-mer.

Marseille, Le Havre et Dunkerque restent les trois premiers ports français en termes de volume de trafic échangé : en 2020, ils concentrent 53,4 % du trafic total de marchandises, 80,8 % du trafic en conteneurs et 27,3 % du trafic des rouliers. Calais reste le premier port français pour le trafic de rouliers avec 39 millions de tonnes en 2020, soit 55,2 % du trafic des rouliers des ports français.

ACTIVITÉ DES PORTS FRANÇAIS PAR TYPE DE CONDITIONNEMENT EN 2020

En %



Source : SDES

En 2020, le trafic des conteneurs et rouliers représente 38,1 % du volume de trafic total des ports français. Le vrac liquide en représente 38,3 % et le vrac solide 21,5 %.

partie 3

Transport intérieur de voyageurs

— En 2020, le transport intérieur de voyageurs (*voir définition dans le glossaire*) est fortement affecté par la crise sanitaire et les restrictions de déplacement : il décroît de 23,5 % et s'établit à 749,4 milliards de voyageurs-kilomètres.

Tous les modes de transport sont concernés. En voyageurs-kilomètres, le transport intérieur aérien connaît une chute sans précédent de 55,4 % en 2020, le transport ferroviaire de voyageurs de 41,9 % et le transport collectif urbain de 41,5 %. Les transports individuels en véhicules particuliers sont les moins impactés, avec une diminution de 19,2 %. Néanmoins, le nombre total de voyageurs utilisant des transports individuels en France atteint en 2020 le niveau historiquement le plus bas depuis 1994.



Transport intérieur de voyageurs

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2000	2010	2019	2020
Transport individuel¹	767,2	779,9	791,1	639,4
Transport collectif	146,9	169,1	188,7	110,0
Transports routiers (autocars, autobus, tramways)	49,5	54,2	60,1	37,9
Transports ferrés (trains, RER, métros)	82,3	102,2	112,5	64,9
Transports aériens ²	15,1	12,7	16,2	7,2
Ensemble du transport intérieur de voyageurs	914,1	949,0	979,9	749,4

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

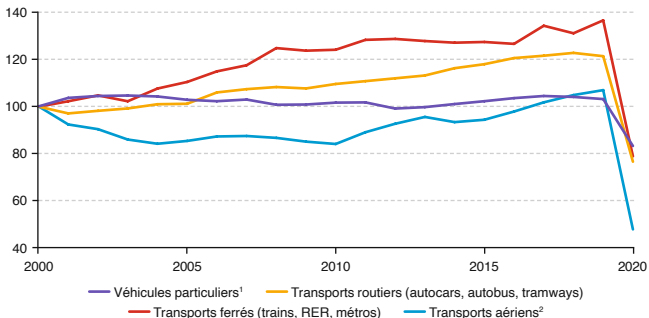
² Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Sources : SDES, d'après le Bilan de la circulation ; ART ; ensemble des opérateurs ferroviaires ; Île-de-France Mobilités-Omnil (estimations SDES pour 2020) ; enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2019 et 2020) ; UTP ; DGAC

Les niveaux de voyageurs-kilomètres par route (véhicules particuliers et autocars) ont été révisés à la suite du rebaselement des données du Bilan de la circulation, de 2012 à 2020. Pour le transport individuel, cela conduit à une hausse du nombre de voyageurs-kilomètres. Pour plus d'informations, se référer à l'annexe méthodologique de la partie G du *Bilan annuel des transports en 2020*.

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE

Indice base 100 en 2000



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

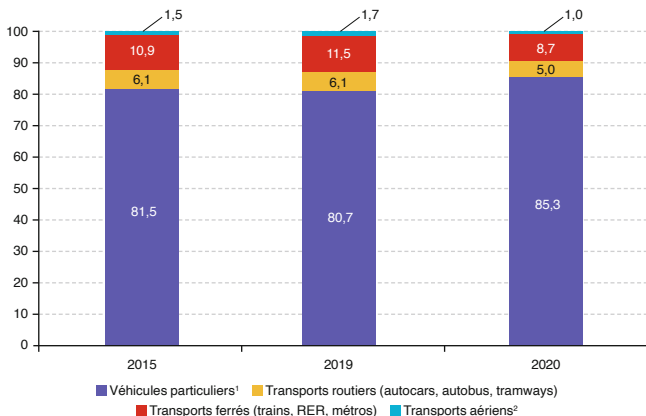
² Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Sources : SDES, d'après le Bilan de la circulation ; ART ; ensemble des opérateurs ferroviaires ; Île-de-France Mobilités-Omnil (estimations SDES pour 2020) ; enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2019 et 2020) ; UTP ; DGAC

En 2020, le transport intérieur de voyageurs est fortement affecté par la crise sanitaire et les restrictions de déplacement : il décroît de 23,5 % et s'établit à 749,4 milliards de voyageurs-kilomètres, revenant au niveau des années 1990. Cette baisse est constatée pour tous les modes de transport.

TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE

En % des voyageurs-kilomètres



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

² Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Sources : SDES, d'après le Bilan de la circulation ; ART ; ensemble des opérateurs ferroviaires ; Île-de-France Mobilités-Omnil (estimations SDES pour 2020) ; enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2019 et 2020) ; UTP ; DGAC

Les parts des différents modes de transport varient fortement en 2020. Le transport intérieur de voyageurs reste largement dominé par le transport individuel en véhicules particuliers (85,3 %), dont la part augmente de 4,6 points en 2020 au détriment des autres modes de transport. La part des transports ferrés diminue fortement en 2020 : ils représentent 8,7 % des voyageurs-kilomètres. La part du transport aérien dans le transport intérieur de voyageurs, déjà marginale, se réduit à 1,0 %.

Transport routier de voyageurs

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INDIVIDUEL DE VOYAGEURS

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2012	2015	2019	2020
Voitures particulières françaises (VP)	677,7	702,8	701,1	575,9
Véhicules légers étrangers (VP et VUL ¹)	71,6	70,0	78,7	53,9
Deux-roues motorisés	11,1	11,1	11,3	9,6
Ensemble du transport individuel (véhicules particuliers)	760,4	783,9	791,1	639,4

¹ VUL : *véhicule utilitaire léger*.

Source : SDES, *Bilan de la circulation*

Avec 639,4 milliards de voyageurs-kilomètres réalisés en véhicules particuliers (y compris étrangers) en 2020, le transport individuel baisse de 19,2 % par rapport à 2019. Le nombre total de voyageurs utilisant des transports individuels en France atteint en 2020 le niveau historiquement le plus bas depuis 1994.

ÉVOLUTION DU TRANSPORT COLLECTIF ROUTIER DE VOYAGEURS

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2012	2015	2019	2020
Autocars	43,0	44,3	44,4	27,5
Transport interurbain régulier librement organisé (autocars « Macron »)	-	0,3	2,9	1,2
Transport occasionnel en autocars étrangers	6,9	7,8	6,7	1,7
Autres autocars	36,0	36,2	34,7	24,5
Autobus et tramways	12,5	14,1	15,7	10,5
Île-de-France, autobus et tramways RATP	2,9	3,6	3,7	2,5
Île-de-France, urbain et interurbain (hors RATP) ¹	2,4	2,7	3,1	1,8
Autobus et tramways hors Île-de-France	7,2	7,8	8,8	6,2
Ensemble du transport collectif routier	55,4	58,4	60,1	37,9

¹ Y compris noctiliens SNCF depuis 2015.

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

Avec 37,9 milliards de voyageurs-kilomètres en 2020, les transports collectifs routiers (autobus, autocars et tramways) baissent de 36,9 % par rapport à 2019. Le transport en autocars subit une baisse historique (- 38,1 %), et tout particulièrement les autocars occasionnels étrangers (- 74,0 %). Le transport interurbain régulier librement organisé (autocars « Macron »), dont l'activité a été interrompue lors des deux confinements, baisse de 58,1 % en 2020.

Transport collectif urbain de voyageurs

ÉVOLUTION DU TRAFIC DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS (TCU)

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2005	2010	2015	2019	2020
Ensemble Île-de-France	26,8	29,4	32,5	34,1	18,8
Trains et RER ¹	15,7	17,1	18,5	19,5	10,6
Métros	6,8	7,5	7,7	7,8	3,9
Tramways ²	0,2	0,3	0,9	1,0	0,6
Bus	4,2	4,5	5,4	5,9	3,6
Ensemble hors Île-de-France³	7,5	9,0	10,3	11,5	7,9
Métros ³	1,7	2,3	2,5	2,7	1,8
Tramways et bus ³	5,8	6,6	7,8	8,8	6,2
Ensemble TCU	34,3	38,4	42,8	45,7	26,7

¹ Y compris le RER exploité par la RATP et la ligne T4.

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

³ Les niveaux de 2019 et 2020 sont estimés par le SDES, d'après les indicateurs de conjoncture de l'UTP.

Champ : France métropolitaine.

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

Avec 26,7 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2020, les transports collectifs urbains chutent de 41,5 % en voyageurs-kilomètres par rapport à 2019. La forte diminution du trafic du transport collectif urbain touche aussi bien les réseaux de province (- 31,2 %) que ceux de l'Île-de-France (- 45,0 %).

Transport ferroviaire de voyageurs

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE TRANSPORT FERROVIAIRE

En milliards de voyageurs-kilomètres

	2005	2010	2015	2019	2020
Trains à grande vitesse ¹	43,4	53,9	55,2	61,9	35,7
Trains interurbains ²	13,2	8,7	7,5	5,3	2,2
Trains sous convention des conseils régionaux ³	10,1	12,7	13,4	15,2	10,7
Ensemble hors trains et RER d'Île-de-France	66,7	75,3	76,2	82,5	48,6
Trains et RER d'Île-de-France ⁴	15,7	17,1	18,5	19,5	10,6
Ensemble	82,3	92,4	94,7	101,9	59,2

¹ Y compris trains internationaux, hors navettes Eurotunnel.

² Sous convention État et non conventionnés (hors trains à grande vitesse).

³ Hors Corse et Île-de-France.

⁴ Y compris RER exploité par la RATP et les lignes T4 et T11 Express du tramway.

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

Avec 59,2 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2020, le transport ferroviaire de voyageurs (hors navettes Eurotunnel) chute de 41,9 % par rapport à 2019. Le trafic de voyageurs sur les trains à grande vitesse (TGV), qui représente 60,3 % du transport ferroviaire de voyageurs, baisse dans les mêmes proportions : - 42,3 % en 2020. Le trafic sur les trains et RER d'Île-de-France, qui représente 17,9 % du transport ferroviaire, baisse de 45,5 %.

Transport aérien de voyageurs

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE TRANSPORT AÉRIEN INTÉRIEUR

En milliers de passagers

	1990	2000	2010	2019	2020
Métropole - International	36 983	66 954	95 329	142 711	37 816
Métropole - Europe	23 780	42 031	58 906	94 441	25 180
Métropole - Afrique	6 797	9 790	16 500	19 566	6 203
Métropole - Amérique	4 390	9 661	11 149	15 683	3 374
Métropole - Asie	2 010	5 406	8 772	13 022	3 058
Métropole - Océanie	6	66	1	0	0
Métropole - Métropole	20 938	27 012	21 764	26 755	11 562
Paris - Province	17 300	21 160	15 546	16 294	6 741
Province - Province	3 638	5 851	6 218	10 462	4 822
Métropole - Outre-mer	1 761	3 749	3 495	4 854	2 637
Outre-mer - Outre-mer	1 334	2 062	2 176	2 485	1 383
Outre-mer - International	1 420	1 909	2 099	2 729	767
France entière	62 436	101 685	124 863	179 534	54 165

Source : DGAC

Avec 37,8 millions de passagers en 2020, le nombre de passagers de métropole sur les vols internationaux (69,8 % du trafic) chute de 73,5 % par rapport à 2019, dans un contexte de fortes limitations des déplacements internationaux avec la crise sanitaire.

Avec 11,6 millions de passagers en 2020, le nombre de passagers sur les vols intra-métropole diminue également fortement, de 56,8 % par rapport à 2019.

Transport maritime de voyageurs

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS DANS LES PRINCIPAUX PORTS FRANÇAIS

En milliers de voyageurs embarqués et débarqués, y compris croisiéristes

	2005	2010	2015	2019	2020
Métropole	24 830	26 800	27 267	25 453	9 805
Mer du Nord et Manche (8 ports)	16 917	16 509	16 740	14 318	4 997
<i>dont Calais</i>	<i>11 695</i>	<i>10 236</i>	<i>9 773</i>	<i>8 478</i>	<i>3 269</i>
Méditerranée (9 ports)	7 912	10 290	10 527	11 135	4 808
<i>dont Marseille</i>	<i>1 833</i>	<i>2 068</i>	<i>2 547</i>	<i>3 120</i>	<i>744</i>
<i>dont Bastia</i>	<i>2 028</i>	<i>2 528</i>	<i>2 080</i>	<i>2 112</i>	<i>1 139</i>
<i>dont Nice</i>	<i>1 087</i>	<i>1 384</i>	<i>888</i>	<i>652</i>	<i>227</i>
Outre-mer	1 194	1 073	1 544	1 925	1 068
France entière	26 024	27 873	28 811	27 378	10 874

Source : SDES

Avec 10,9 millions de passagers en 2020, le trafic maritime de voyageurs chute de 60,3 % par rapport à 2019. Le trafic à Calais, premier port français de passagers, est en recul de 61,4 % par rapport à 2019 et atteint un niveau historiquement bas. Sur la façade méditerranéenne, c'est le port de Marseille qui connaît la plus forte baisse de son trafic total (- 76,1 % par rapport à 2019).

partie 4

Externalités du transport

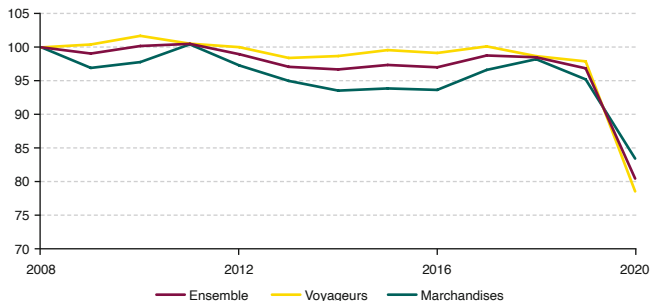
— L'année 2020, marquée par la crise sanitaire, connaît des baisses historiques en matière d'externalités des transports : baisse de la consommation énergétique (- 16,9 %), chute des émissions de gaz à effet de serre (GES, - 16,3 %), diminution du nombre d'accidents de la route (- 14,6 %). Le transport reste néanmoins le secteur le plus émetteur de GES : en 2020, il est responsable de 28,7 % des émissions nationales. Parmi les différents modes de transport, le transport routier est le plus gros émetteur, concentrant à lui seul 94,7 % des émissions nationales de GES dans les transports.



Consommation d'énergie des transports

ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE DANS LES TRANSPORTS

Indice base 100 en 2008



Données corrigées des variations climatiques.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, d'après SDES, DGEC, CPDP

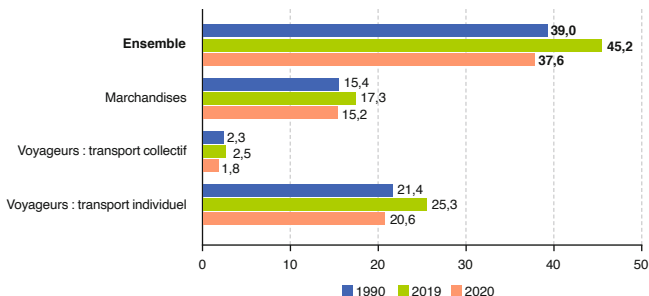
En 2020, en raison des restrictions de circulation engendrées par la crise sanitaire, la consommation énergétique baisse fortement pour l'ensemble des transports (- 16,9 %).

En moyenne annuelle, elle diminue de 3,7 % entre 2015 et 2020, contre - 0,4 % par an de 2015 à 2019, avant la crise sanitaire.

Le transport de voyageurs est le plus impacté par la crise : sa consommation énergétique chute de 19,7 % par rapport à 2019, tandis que celle destinée au transport de marchandises baisse de 12,3 %.

CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE FINALE DANS LES TRANSPORTS

En millions de tonnes équivalent pétrole (Mtep)



Données corrigées des variations climatiques.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, d'après SDES, DGEC, CPDP

En 2020, la consommation énergétique des transports s'établit à 37,6 millions de tonnes équivalent pétrole (Mtep), dont 20,6 Mtep pour le transport individuel de voyageurs, 1,8 Mtep pour les transports collectifs de voyageurs et 15,2 Mtep pour le transport de marchandises.

ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE PAR TYPE D'ÉNERGIE

En millions de tonnes équivalent pétrole (Mtep)

	2000	2010	2019	2020
Pétrole¹	46,0	45,8	44,3	36,7
Route : transport individuel	24,4	26,0	25,0	20,2
Route : transport routier de marchandises	16,2	15,3	15,5	14,1
Autres modes ²	5,3	4,5	3,8	2,5
Électricité	0,8	0,9	0,8	0,6
Gaz naturel véhicules (GNV)	0,0	0,0	0,2	0,2
Ensemble des modes de transport	46,8	46,7	45,2	37,6

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

² Les « autres modes » regroupent le transport maritime, aérien, collectif routier et ferroviaire.

Source : SDES, d'après SDES, DGEC, CPDP

En 2020, les carburants pétroliers constituent l'essentiel de l'énergie consommée dans les transports (98 %).

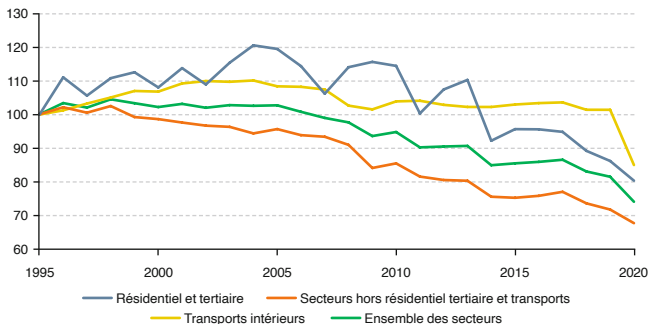
Le transport routier est de loin le mode de transport le plus consommateur de pétrole. En 2020, il représente 93 % du pétrole consommé par l'ensemble des transports. Le transport routier individuel représente plus de la moitié (54 %) du pétrole consommé par l'ensemble des transports.

Entre 2000 et 2019, la consommation énergétique baisse pour l'ensemble des secteurs d'activité de 0,2 % en moyenne par an.

Émissions de gaz à effet de serre du transport

ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS FRANÇAISES DE GES

Indice base 100 en 1995



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

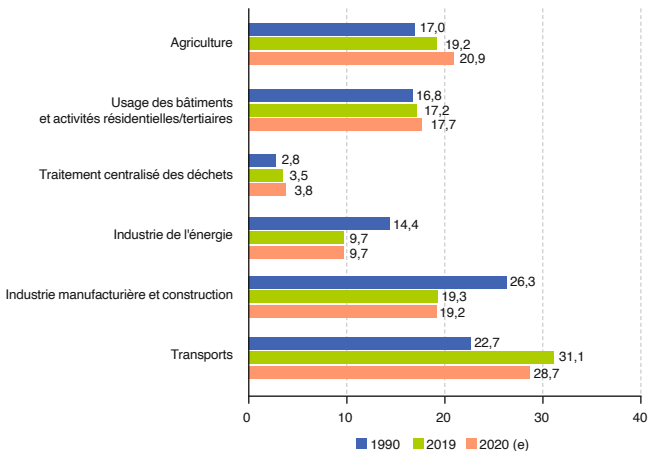
Source : Citepa, rapport Secten, juillet 2021

En 2020, les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports chutent de façon historique (- 16,3 % par rapport à 2019) et s'établissent à 113,6 millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂ éq). La chute des émissions résulte de la baisse des déplacements des ménages avec leur véhicule particulier (- 11 Mt CO₂ éq) ainsi que de celle du transport de marchandises (- 9 Mt CO₂ éq).

Entre 1995 et 2019, les émissions de GES des transports ont crû de 1,4 % alors que tous les autres secteurs ont réduit leurs niveaux d'émissions. Dans l'ensemble des autres secteurs de l'économie (industrie, agriculture, résidentiel et tertiaire), les émissions de GES ont baissé de 25 % entre 1995 et 2019.

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

En %



(e) = estimations.

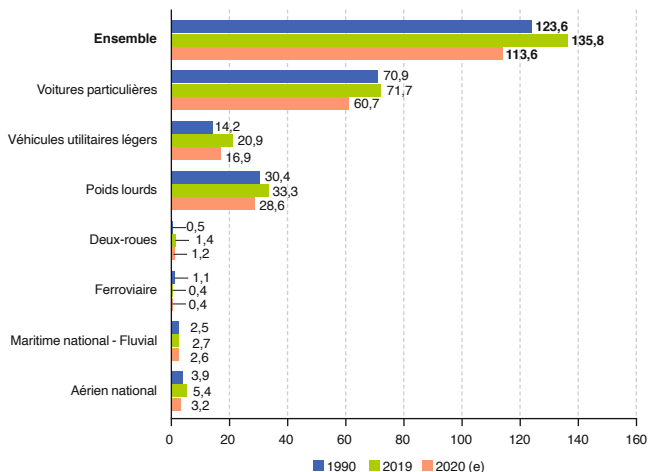
Champ : France entière (métropole + DROM = périmètre Kyoto).

Source : Citepa, rapport Secten, juillet 2021

Depuis 1998, les transports sont le secteur qui émet le plus de gaz à effet de serre. En 2020, les transports sont responsables de 28,7 % des émissions nationales de GES, une contribution relativement moins forte qu'en 2019 où ils en représentaient 31,1 %.

ÉMISSIONS DE GES DES MODES DE TRANSPORT

En millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂ éq)



(e) = estimations.

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

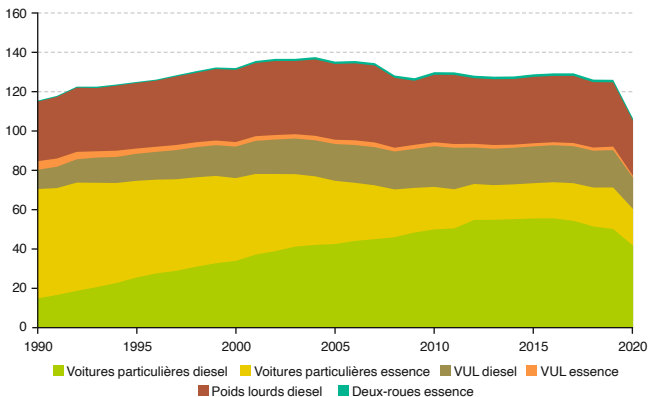
Source : Citepa, rapport Secten, juillet 2021

En 2020, avec 107,5 Mt CO₂ éq, le transport routier est à l'origine de 94,7 % des émissions du secteur des transports. La majorité des GES des transports proviennent des voitures particulières des ménages qui représentent 53,5 % des émissions des transports, soit 60,7 Mt CO₂ éq.

Malgré les efforts pour réduire les émissions unitaires moyennes de CO₂ des véhicules particuliers (164 g CO₂/km en 2019, soit 21,2 % de moins qu'en 1990), les émissions des voitures particulières sont restées stables entre 1990 et 2019, du fait de la hausse globale du trafic.

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

En millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂ éq)



(e) = estimations.

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

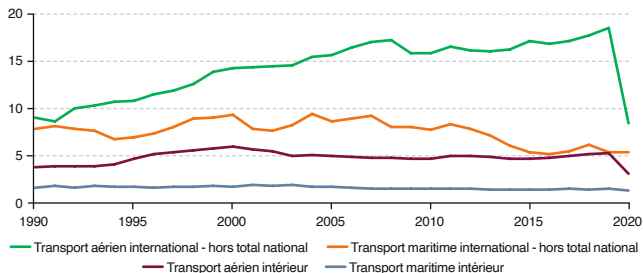
Source : Citepa, rapport Secten, juillet 2021

La réduction de la circulation qui a accompagné la crise sanitaire a entraîné une chute des émissions de GES pour tous les types de véhicules routiers en 2020.

Avant la crise, les émissions des véhicules particuliers diesel n'avaient cessé d'augmenter entre 1990 et 2016 (+ 5,2 % par an en moyenne) puis avaient commencé à baisser depuis 2017 (- 2,6 % par an en moyenne). Depuis 2009, les émissions des poids lourds diesel se maintenaient autour de 33,8 Mt CO₂ éq en moyenne par an. Depuis 2012, celles des véhicules utilitaires légers (VUL) stagnaient autour de 18,8 Mt CO₂ éq par an en moyenne.

ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS DE GES DU TRANSPORT MARITIME ET AÉRIEN

En millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂ éq)



(e) = estimations.

Source : Citepa, rapport Secten, juillet 2021

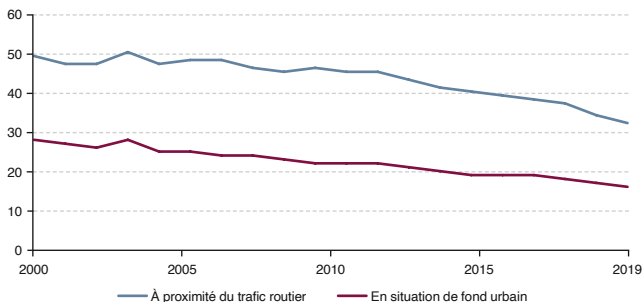
Par convention internationale, les émissions de GES des transports internationaux aériens, maritimes et fluviaux ne sont pas comptabilisées dans les inventaires nationaux. Seules sont prises en compte les émissions des déplacements effectués entre deux ports ou aéroports localisés en France.

En 2020, le transport aérien intérieur a émis 3,2 Mt CO₂ éq, soit 2,8 % des émissions de GES du transport. Les émissions du transport aérien international représentent 8,6 Mt CO₂ éq en 2020, soit 54,6 % de moins qu'en 2019.

Émissions de polluants atmosphériques du transport routier

ÉVOLUTION DES CONCENTRATIONS ANNUELLES EN NO₂ DANS L'AIR

En µg.m⁻³



Champ : France métropolitaine + DROM.

Source : Géod'Air, juillet 2020

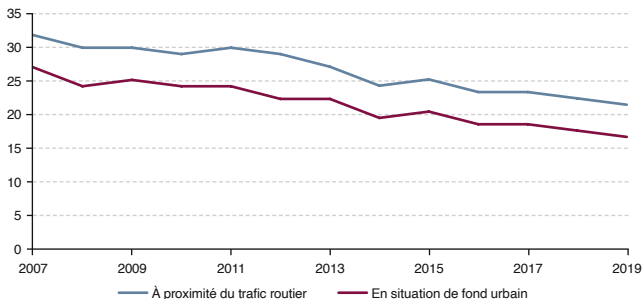
Le dioxyde d'azote (NO₂) a des impacts sur la santé et l'environnement : il irrite les voies respiratoires et contribue à l'acidification et à l'eutrophisation des milieux.

En 2019, le transport routier est responsable de plus de la moitié des émissions de NO₂ (51,8 %), loin devant l'industrie manufacturière et la construction (13,2 %) et l'agriculture (14,3 %).

Les teneurs en NO₂ sont en moyenne deux fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain, c'est-à-dire des zones éloignées de toute source directe de pollution. Malgré une réduction des teneurs en NO₂, 19 % des stations de mesure situées à proximité du trafic routier enregistrent en 2019 des dépassements des seuils réglementaires.

ÉVOLUTION DES CONCENTRATIONS ANNUELLES EN PM10 DANS L'AIR

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



Champ : France métropolitaine + DROM.

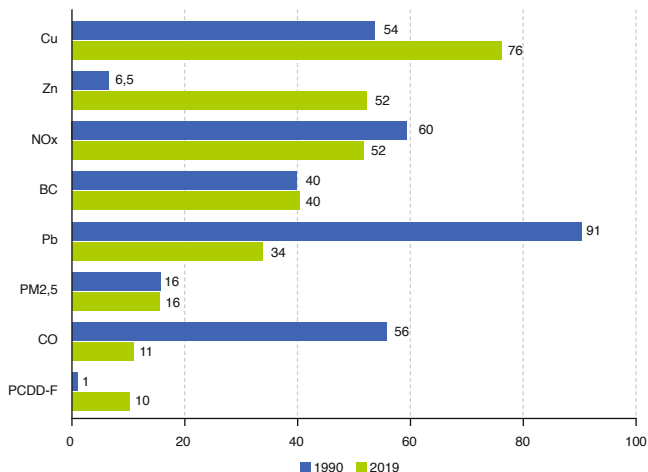
Source : Géod'Air, juillet 2020

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

Malgré une diminution de la teneur en particules de diamètre inférieur à $10 \mu\text{m}$ (PM10) sur la période 2007-2019, la concentration en PM10 reste 1,3 fois plus élevée à proximité du trafic routier qu'en fond urbain. En 2019, 1,3 % des stations de mesure situées à proximité du trafic routier ne respectent pas le seuil journalier en PM10 pour la protection de la santé.

PART DU TRANSPORT ROUTIER DANS LES ÉMISSIONS TOTALES DE POLLUANTS

En %



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

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

Source : Citepa, rapport Secten, mai 2020

Le transport routier est le mode de transport le plus émetteur de polluants dans l'air : il représente entre 65 et 100 % de l'ensemble des émissions des transports selon les polluants. Il est le premier émetteur d'oxydes d'azote (NOx), de cuivre (Cu), de zinc (Zn) et de carbone de suie (BC). Pour les particules, la part du transport routier est plus importante pour celles de petites tailles : 16 % pour les particules de diamètre inférieur à 2,5 μm (PM2,5).

Accidents dans les transports

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS DES TRANSPORTS

En unités

	2010	2015	2019	2020
Route				
Nombre d'accidents	67 288	56 603	56 016	45 121
Tués ¹	3 992	3 461	3 244	2 541
Blessés ²	84 461	70 802	70 490	55 836
Ferroviaire				
Nombre d'accidents	155	150	123	105
Tués	68	54	53	44
Blessés	46	41	39	28
Aérien				
Nombre d'accidents	91	94	71	55
Tués	76	216	39	57
Blessés	55	54	49	35
Maritime (y compris plaisance)				
Nombre d'opérations de sauvetage coordonnées par les CROSS ³	9 785	11 187	13 507	13 493
Tués ou disparus	349	323	288	337
Blessés	674	739	1 119	816

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

² Victimes non tuées parmi lesquelles on distingue les blessés légers (dont l'état nécessite un soin médical mais qui, en cas d'hospitalisation, ne sont pas hospitalisés plus de 24 heures) et les blessés hospitalisés.

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

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

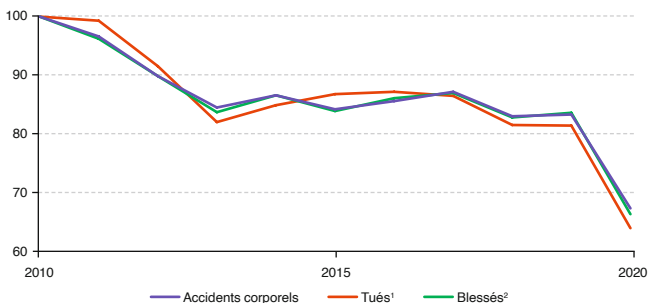
Champ : France métropolitaine (route, ferroviaire, aérien), France métropolitaine, départements et régions d'outre-mer, Polynésie française et Nouvelle-Calédonie (maritime).

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

En 2020, dans le transport ferroviaire, le nombre d'accidents corporels atteint un niveau historiquement bas (105 accidents en 2020, contre 123 en 2019). Dans le transport aérien, le nombre d'accidents corporels diminue mais le nombre de décès augmente (57 décès en 2020, contre 39 en 2019). En 2020, le nombre d'accidents maritimes (opérations de sauvetage) est stable par rapport à 2019, à un niveau élevé comparé aux dix dernières années.

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Indice base 100 en 2010



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

² Victimes non tuées parmi lesquelles on distingue les blessés légers (dont l'état nécessite un soin médical mais qui, en cas d'hospitalisation, ne sont pas hospitalisés plus de 24 heures) et les blessés hospitalisés.

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

Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

En 2020, le bilan de l'accidentalité en France métropolitaine s'établit à 45 121 accidents corporels impliquant 2 541 victimes décédées et 55 836 victimes blessées. Le nombre d'accidents corporels a chuté en 2020 par rapport à 2019 (- 10 895). Ce fort recul de l'accidentalité routière s'explique par la forte réduction des déplacements engendrée par la crise sanitaire de la Covid-19.

partie 5

Entreprises françaises de transport

— Le nombre d'entreprises dans le secteur des transports et de l'entreposage est en progression depuis 2014 et s'établit à plus de 202 000 unités au 31 décembre 2019. Le chiffre d'affaires du secteur atteint 224,5 milliards d'euros en 2019, en hausse de 4,1 % par rapport à l'année précédente.



Démographie des entreprises de transport

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

Nombre d'entreprises au 31 décembre

	2009	2014	2019
Transports de voyageurs	38 763	49 639	88 171
Transports de marchandises	41 235	43 235	50 458
Autres services de transport	8 146	10 724	13 653
Activités de poste et de courrier	1 666	2 137	49 962
Transports et entreposage	89 810	105 735	202 244

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

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

La progression du nombre d'entreprises dans les transports et l'entreposage n'a cessé d'accélérer depuis 2014, pour atteindre 202 244 entreprises au 31 décembre 2019. Les principaux secteurs responsables de ces hausses annuelles sont les activités de poste et de courrier (en particulier les sociétés de livraisons à domicile) ainsi que les transports de voyageurs par taxis qui comprennent les voitures de transport avec chauffeur (VTC).

Taux de défaillances d'entreprises¹ en %

	2010	2015	2019	2020
Transports de voyageurs	0,6	0,6	0,9	0,5
Transports de marchandises	3,7	3,0	2,5	1,3
Autres services de transport	1,9	1,5	1,3	0,7
Activités de poste et de courrier	3,6	1,1	0,1	0,0
Transports et entreposage	2,2	1,7	1,2	0,6

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

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

Sources : Bodacc ; calculs Banque de France

Le taux de défaillances d'entreprises dans les transports et l'entreposage a régulièrement baissé entre 2015 et 2020, passant de 1,7 % à 0,6 %. En particulier en 2020, les défaillances enregistrent une nette diminution à la suite des mesures gouvernementales mises en place pendant la crise sanitaire (gel de la date des cessations de paiement, mise en place du fonds de solidarité et du prêt garanti par l'État, etc.).

Taux de créations d'entreprises hors nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs² en %

	2010	2015	2019	2020
Transports de voyageurs	6,5	14,8	10,4	6,4
Transports de marchandises	8,5	6,2	8,3	7,6
Autres services de transport	8,2	7,9	6,1	5,3
Activités de poste et de courrier	8,3	12,5	15,7	4,8
Transports et entreposage	7,6	10,6	10,5	6,2

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

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

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

Le taux de création d'entreprises classiques (hors immatriculations de micro-entrepreneurs) a régulièrement progressé entre 2010 et 2018 avant de diminuer légèrement en 2019 puis fortement en 2020, pour atteindre 6,2 %, soit le plus bas niveau des années 2000. Dans le contexte de la crise sanitaire, tous les secteurs sont en recul par rapport à 2019, le secteur le plus impacté étant celui des activités de poste et de courrier comprenant notamment la livraison à domicile (- 10,9 points).

Taux de créations de micro-entreprises³ en %

	2010	2015	2019	2020
Transports de voyageurs	2,2	10,9	9,0	5,7
Transports de marchandises	2,1	1,8	3,8	4,9
Autres services de transport	7,8	5,4	6,2	5,6
Activités de poste et de courrier	29,5	170,8	160,2	160,5
Transports et entreposage	3,2	9,8	37,0	43,8

³ Taux de créations : rapport entre le nombre de créations dans l'année et le nombre d'entreprises en fin d'année précédente.

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

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

Le taux de création de micro-entreprises (immatriculations de micro-entrepreneurs) a fortement augmenté en dix ans, passant de 3,2 % en 2010 à 43,8 % en 2020. Cette hausse est principalement imputable à la progression constante des nouvelles immatriculations dans le secteur des activités de poste et de courrier depuis 2015.

Comptes des entreprises de transport

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

Niveaux en milliards d'euros courants, évolutions en %

	2018 « contours 2019 »**	Évolution 2019/2018 « contours 2019 »	2019
Chiffre d'affaires	215,7	4,1	224,5
Production	218,3	3,6	226,3
Consommations intermédiaires	132,9	2,6	136,4
Valeur ajoutée brute	85,4	5,2	89,9
Charges de personnel	65,5	2,1	66,9
Excédent brut d'exploitation	16,2	19,7	19,4
Capacité d'autofinancement	15,3	16,3	17,8
Bénéfice ou perte	7,6	- 10,3	6,8
Investissements corporels bruts hors apports	23,6	26,5	29,8
<i>dont investissements corporels de matériel de transport</i>	<i>7,3</i>	<i>3,7</i>	<i>7,5</i>

* Voir définition dans le glossaire.

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

Champ : entreprises de France métropolitaine et des DOM.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

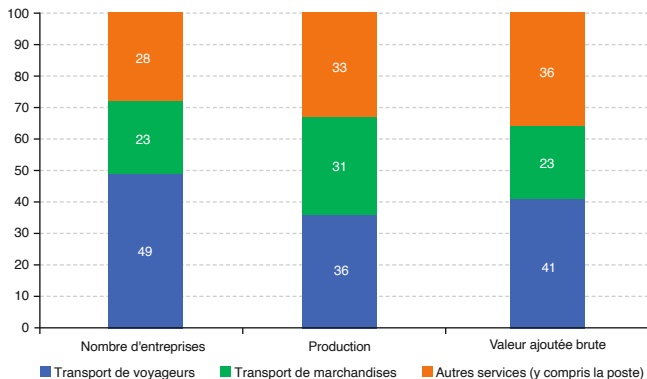
Avec 224,5 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2019, les entreprises de transport réalisent 5,4 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture).

L'excédent brut d'exploitation, en hausse de 19,7 % en 2019, représente 8,6 % de la production des entreprises de transport.

Les investissements corporels bruts hors apports s'élèvent à 29,8 milliards d'euros en 2019, soit une hausse de plus d'un quart par rapport à l'année précédente.

IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DES SECTEURS DU TRANSPORT EN 2019

En %



Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

En 2019, 49 % des entreprises de transport assurent du transport de voyageurs. Elles réalisent 41 % de la valeur ajoutée brute du secteur.

Le transport de marchandises rassemble 23 % des entreprises du secteur et réalise 23 % de la valeur ajoutée du secteur.

Les entreprises de services auxiliaires et de courrier représentent 28 % des entreprises de transport, mais réalisent 36 % de la valeur ajoutée brute du secteur.

Entreprises de transport routier

LES ENTREPRISES DES TRANSPORTS ROUTIERS DE FRET ET SERVICES DE DÉMÉNAGEMENT

Niveaux en milliards d'euros courants, évolutions en %

	2018 « contours 2019 » [*]	Évolution 2019/2018 « contours 2019 »	2019
Chiffre d'affaires net	50,2	5,0	52,7
Valeur ajoutée brute	17,8	5,4	18,8
Charges de personnel	15,2	3,3	15,7
Investissements corporels bruts hors apports	2,6	5,1	2,7

^{*} Voir explication dans le glossaire.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

En 2019, 23 % du chiffre d'affaires et 21 % de la valeur ajoutée brute de l'ensemble des entreprises de transport sont réalisés par les entreprises des transports routiers de fret et services de déménagement.

Dans ce secteur, le chiffre d'affaires et la valeur ajoutée brute progressent respectivement de 5,0 % et 5,4 % en 2019, pour atteindre 52,7 milliards d'euros et 18,8 milliards d'euros.

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

Niveaux en milliards d'euros courants, évolutions en %

	2018 « contours 2019 »*	Évolution 2019/2018 « contours 2019 »	2019
Chiffre d'affaires net	12,0	2,8	12,3
Valeur ajoutée brute	5,5	15,3	6,4
Charges de personnel	4,6	3,2	4,7
Investissements corporels bruts hors apports	2,6	22,4	3,2

* Voir explication dans le glossaire.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

Les entreprises des transports routiers de voyageurs réalisent un chiffre d'affaires de 12,3 milliards d'euros en 2019, en progression de 2,8 % par rapport à 2018 ; leur valeur ajoutée augmente nettement dans le même temps (+ 15,3 %).

LES ENTREPRISES DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS PAR TAXIS ET VTC

Niveaux en milliards d'euros courants, évolutions en %

	2018 « contours 2019 »*	Évolution 2019/2018 « contours 2019 »	2019
Chiffre d'affaires net	4,0	11,6	4,4
Valeur ajoutée brute	1,9	9,1	2,1
Charges de personnel	1,0	6,0	1,1
Investissements corporels bruts hors apports	0,4	10,5	0,5

* Voir explication dans le glossaire.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

Le chiffre d'affaires des entreprises de transport de voyageurs par taxis et VTC croît de 11,6 % en 2019. Il s'établit à 4,4 milliards d'euros en 2019, ce qui correspond à 2,0 % du chiffre d'affaires de l'ensemble des entreprises des transports et de l'entreposage.

Entreprises de transport collectif urbain

LES ENTREPRISES DES TRANSPORTS URBAINS ET SUBURBAINS DE VOYAGEURS

Niveaux en milliards d'euros courants, évolutions en %

	2018 « contours 2019 »*	Évolution 2019/2018 « contours 2019 »	2019
Chiffre d'affaires net	7,4	8,6	8,1
Valeur ajoutée brute	5,0	0,2	5,0
Charges de personnel	4,2	1,5	4,2
Investissements corporels bruts hors apports	1,7	11,5	1,9

* Voir explication dans le glossaire.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

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

Leur chiffre d'affaires s'établit à 8,1 milliards d'euros en 2019, en progression annuelle de 8,6 %.

COMPTES DE L'ÉPIC RATP

En milliards d'euros courants

	2010	2015	2019	2020
Production	4,4	5,1	5,3	5,2
<i>dont recettes totales du trafic</i>	<i>2,0</i>	<i>2,2</i>	<i>2,5</i>	<i>1,9</i>
<i>dont concours de fonctionnement</i>	<i>1,8</i>	<i>2,2</i>	<i>2,1</i>	<i>2,8</i>
Valeur ajoutée brute	3,5	4,0	3,7	3,5
Charges de personnel	2,4	2,6	2,7	2,6
Investissements	1,3	1,8	1,7	1,8

Source : RATP

En 2019, les recettes du trafic de l'ÉPIC RATP s'élevaient à 2,5 milliards d'euros. En 2020, dans un contexte de crise sanitaire, elles chutent nettement (- 24,0 %).

Entreprises de transport ferroviaire

LES ENTREPRISES DE TRANSPORT FERROVIAIRE

Niveaux en milliards d'euros courants, évolutions en %

	2018 « contours 2019 » *	Évolution 2019/2018 « contours 2019 »	2019
Chiffre d'affaires net	24,7	5,8	26,1
Valeur ajoutée brute	15,2	2,8	15,7
Charges de personnel	12,4	- 0,6	12,3
Investissements corporels bruts hors apports	8,1	46,8	11,9

* Voir explication dans le glossaire.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

En 2019, le chiffre d'affaires des entreprises de transport ferroviaire atteint 26,1 milliards d'euros, en hausse de 5,8 % par rapport à l'année précédente.

COMPTES DE SNCF VOYAGEURS À PARTIR DE 2020, SNCF MOBILITÉS DU 30 JUIN 2015 À 2019, ÉPIC SNCF AVANT

En milliards d'euros courants

	2010	2015	2019	2020
Production	20,1	20,3	17,9	13,6
dont produits du trafic	8,8	8,1	8,8	4,4
dont prestations de service pour les AOT* et Île-de-France Mobilités et compensations tarifaires	4,2	5,1	5,8	7,0
Valeur ajoutée brute	10,7	9,8	7,3	4,7
Rémunérations	8,7	7,6	5,2	4,2
Excédent brut d'exploitation	1,1	1,4	1,3	- 0,2
Résultat net	0,5	- 2,1	0,6	- 1,4

* AOT : Autorités organisatrices de transport.

Source : SNCF

En 2020, année marquée par la fin des mouvements sociaux liés à la réforme des retraites puis par la crise sanitaire, l'activité chute brutalement. Le résultat net de SNCF Voyageurs s'établit à près de - 1,4 million d'euros.

Entreprises de transport maritime et fluvial

LES ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL ET DE TRANSPORT MARITIME

Niveaux en milliards d'euros courants, évolutions en %

	2018 « contours 2019 »*	Évolution 2019/2018 « contours 2019 »	2019
Transport fluvial			
Chiffre d'affaires net	0,7	3,9	0,8
Valeur ajoutée brute	0,3	- 1,1	0,3
Charges de personnel	0,2	9,1	0,2
Investissements corporels bruts hors apports	0,1	20,4	0,1
Transport maritime			
Chiffre d'affaires net	20,0	6,6	21,3
Valeur ajoutée brute	0,9	18,6	1,1
Charges de personnel	1,0	- 1,9	1,0
Investissements corporels bruts hors apports	0,7	4,3	0,7

* Voir explication dans le glossaire.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

Le chiffre d'affaires réalisé en 2019 par les entreprises du transport fluvial est de 766 millions d'euros. Il s'élève à 21,3 milliards d'euros pour les entreprises du transport maritime. Le chiffre d'affaires du transport maritime progresse de 6,6 % en 2019, à un rythme supérieur à celui du transport fluvial (+ 3,9 %).

Entreprises gestionnaires d'infrastructures

COMPTES DES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES CONCÉDÉES

En milliards d'euros courants

	2010	2015	2019	2020
Chiffre d'affaires	8,0	9,3	10,8	8,9
« Valeur ajoutée » (chiffre d'affaires - consommations intermédiaires)	6,6	8,2	9,6	7,7
Excédent brut d'exploitation	4,9	6,5	7,9	6,2
Charges financières	1,5	1,5	0,9	1,0
Capacité d'autofinancement	3,6	4,8	6,1	5,0
Investissements	3,6	1,3	1,4	1,4
Emprunts et dettes financières au 31/12	31,2	35,5	33,6	32,1

Source : DGITM

Dans un contexte de forte baisse des déplacements liée à la crise sanitaire, les sociétés d'autoroutes concédées affichent en 2020 un chiffre d'affaires de 8,9 milliards d'euros, en baisse pour la première fois depuis le début des années 2000 (- 17,8 % par rapport à 2019).

Les investissements décroissent en 2020 (- 3,1 %), après deux années de hausse, pour atteindre 1,4 milliard d'euros. Les emprunts et dettes financières diminuent en 2020 (- 4,5 %) pour la quatrième année consécutive et s'établissent à 32,1 milliards d'euros.

COMPTES DE SNCF RÉSEAU À PARTIR DE 2020, ÉPIC SNCF RÉSEAU DU 30 JUIN 2015 À 2019, RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE (RFF) AVANT

En milliards d'euros courants

	2010	2015	2019	2020
Produits d'exploitation	6,1	9,2	13,4	12,4
<i>dont redevances d'infrastructure</i>	4,2	5,8	5,8	4,8
<i>dont contribution de l'État aux charges d'infrastructures</i>	0,9	0,1	0,5	0,5
Résultat net	0,3	- 10,1	- 0,9	- 0,9
Capacité d'autofinancement	2,1	2,0	1,8	0,9
Investissements	3,2	4,2	5,1	5,2
Dette à long terme nette au 31/12	29,7	40,6	52,3	25,4

Source : SNCF

En 2020, les redevances d'infrastructures perçues par SNCF Réseau s'élèvent à 4,8 milliards d'euros, en baisse de 16,1 % par rapport à 2019.

COMPTES D'AÉROPORTS DE PARIS (ADP) SA

En milliards d'euros courants

	2010	2015	2019	2020
Chiffre d'affaires	2,4	2,7	3,1	1,5
Valeur ajoutée brute	1,6	2,0	2,2	0,9
Excédent brut d'exploitation	0,9	1,2	1,3	0,2
Charges financières	0,2	0,2	0,2	0,7
Capacité d'autofinancement	0,7	0,8	1,0	- 0,7
Investissements	0,5	0,5	1,0	0,7
Dette à moyen et long termes au 31/12	2,6	4,4	4,9	8,5

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

Source : ADP

Aéroports de Paris (ADP) est la principale entreprise de services auxiliaires aériens. En 2020, son chiffre d'affaires se réduit de plus de moitié par rapport à 2019, pour s'établir à près de 1,5 milliard d'euros, à la suite de la crise sanitaire. La dette financière à moyen et long termes augmente très fortement (+ 73 % par rapport à 2019), pour atteindre 8,5 milliards d'euros.

COMPTES DES ENTREPRISES DES INFRASTRUCTURES FLUVIALES ET MARITIMES

Voies navigables de France (VNF)

En millions d'euros courants

	2010	2015	2019	2020
Chiffre d'affaires	166	186	180	171
Valeur ajoutée brute	82	99	86	81
Charges de personnel ¹	23	235	234	232
Excédent brut d'exploitation	64	93	93	86
Capacité d'autofinancement	46	87	81	66
Investissement	408	164	141	270
Dette financière	3	1	0	0

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

Source : VNF

Grands ports sous tutelle de l'État

En millions d'euros courants

	2010 ¹	2015 ²	2019 ³	2020 ³
Chiffre d'affaires	643	712	803	725
Valeur ajoutée brute	454	533	656	595
Charges de personnel	332	359	386	386
Excédent brut d'exploitation	179	213	360	287
Capacité d'autofinancement	146	164	263	180
Investissement	213	308	241	252
Dette financière	564	753	648	618

Champ :

¹ grands ports maritimes métropolitains ;

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

³ depuis 2016 :

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

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

Source : DGITM

Voies navigables de France (VNF) est un établissement public à caractère administratif français chargé de gérer la majeure partie du réseau des voies navigables de France. En 2020, le chiffre d'affaires de VNF est en recul (- 5,2 %), pour s'établir à 171,0 millions d'euros.

Les 13 grands ports maritimes et fluviaux de l'État (*voir liste détaillée plus haut*) sont sous la tutelle de ce dernier. En 2020, ils réalisent un chiffre d'affaires de 725 millions d'euros, en recul (- 9,7 %) par rapport à 2019 à la suite de la crise sanitaire.

partie 6

Emploi dans les transports

— Au 31 décembre 2020, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1 413 700 salariés et 115 300 intérimaires. Le transport de voyageurs ainsi que celui de marchandises emploient chacun environ un tiers des salariés du secteur, les autres salariés relevant notamment des activités de poste et de courrier et de l'entreposage. Sur un an, dans le contexte de récession économique liée à la crise sanitaire, l'effectif salarié du secteur diminue de 0,8 %, baisse limitée par le dynamisme de l'emploi dans le transport routier de marchandises (+ 3,1 %) alors que l'emploi recule dans le transport de voyageurs (- 2,7 %).

Les salariés des transports sont en moyenne plus âgés de 2 ans et demi que l'ensemble des salariés du secteur tertiaire marchand.



Emploi salarié

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

En milliers, au 31 décembre. Données arrêtées au 25 mars 2021.

	2005	2010	2015	2019	2020
Transport principalement de voyageurs	456,1	463,1	473,4	477,8	464,9
Ferroviaire (y.c. fret, y.c. infrastructures SNCF)	180,9	171,6	167,9	155,0	153,0
Transport collectif urbain	92,6	93,2	101,3	107,9	108,3
Transport routier de voyageurs	74,5	88,7	100,1	104,0	100,6
Aérien	71,5	69,2	60,9	60,1	56,3
Maritime et fluvial	9,8	8,0	9,3	9,8	9,6
Autres transports de voyageurs	26,9	32,4	33,9	41,2	37,1
<i>dont taxis et VTC</i>	<i>16,4</i>	<i>19,9</i>	<i>23,2</i>	<i>26,1</i>	<i>24,2</i>
Transport de marchandises (hors ferroviaire)	344,2	369,1	369,2	413,3	425,8
Routier et services de déménagement	330,9	351,7	352,4	397,4	409,8
Par conduites	3,8	4,3	4,8	5,0	5,0
Aérien	3,1	3,7	4,1	3,2	3,2
Maritime et fluvial	6,4	9,4	7,9	7,8	7,9
Autres services de transport	266,7	266,5	270,1	303,4	301,6
Entreposage et manutention	84,2	95,9	106,4	125,3	126,8
Exploitation des infrastructures (hors infrastructures SNCF)	63,5	66,9	64,8	65,7	63,6
Organisation du transport de fret	119,0	103,7	98,9	112,4	111,2
<i>dont messagerie et fret express</i>	<i>53,4</i>	<i>42,3</i>	<i>38,5</i>	<i>39,0</i>	<i>38,7</i>
Activités de poste et de courrier	308,3	273,7	248,8	230,5	221,3
Transports et entreposage (hors intérim)	1 375,3	1 372,4	1 361,5	1 425,0	1 413,7
<i>Intérim utilisé dans transports et entreposage</i>	<i>50,8</i>	<i>58,8</i>	<i>72,2</i>	<i>104,1</i>	<i>115,3</i>
Tertiaire marchand¹ (hors intérim)	10 401,8	10 876,4	11 127,0	11 805,0	11 517,5
<i>Intérim tertiaire marchand</i>	<i>196,7</i>	<i>200,4</i>	<i>221,5</i>	<i>322,3</i>	<i>307,4</i>

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

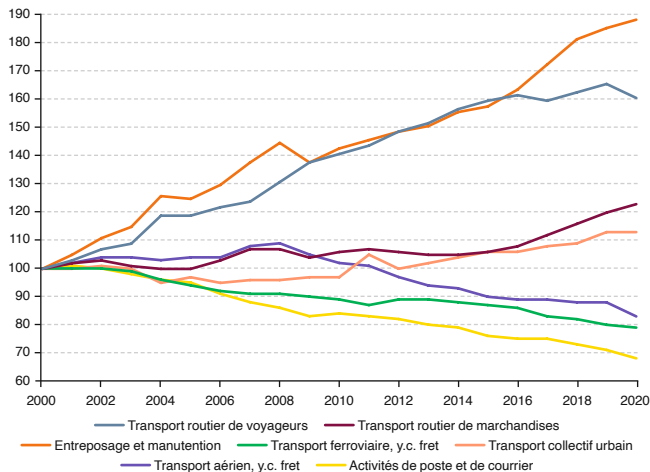
Champ : France hors Mayotte.

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

Au 31 décembre 2020, le secteur des transports et de l'entreposage emploie 1 413 700 salariés (hors intérim), soit 12,3 % des salariés du secteur tertiaire marchand. Avec 409 800 salariés, le transport routier de marchandises demeure le principal pourvoyeur d'emploi.

ÉVOLUTION DE L'EFFECTIF SALARIÉ PAR SOUS-SECTEUR D'ACTIVITÉ

Indice base 100 en 2000



Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

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

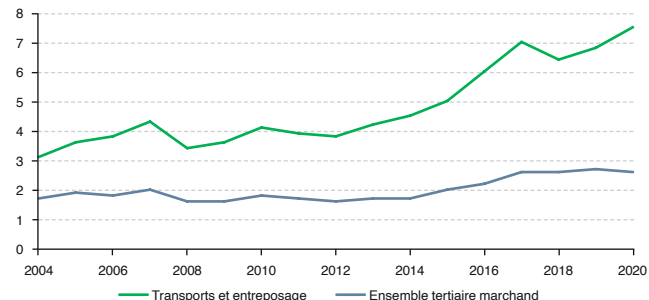
Entre fin 2019 et fin 2020, l'effectif salarié recule nettement dans le transport routier de voyageurs (- 2,7 %, soit - 12 900 emplois) et dans le transport aérien (- 6,2 %, soit - 3 700 emplois), ces deux activités étant les plus impactées par la crise sanitaire au sein du secteur des transports. À l'inverse, le transport routier de marchandises continue de créer des emplois à un rythme soutenu en 2020 (+ 3,1 %, soit + 12 400 emplois), les salariés de ce secteur, en particulier les conducteurs, ayant été fortement mobilisés durant la crise.

Sur longue période, les créations d'emploi sont particulièrement dynamiques dans les activités d'entreposage et de manutention tandis que les activités de poste et de courrier ainsi que le transport ferroviaire perdent continûment des emplois depuis plus de 15 ans.

Emploi intérimaire

TAUX DE RECOURS À L'INTÉRIM

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



Champ : France hors Mayotte.

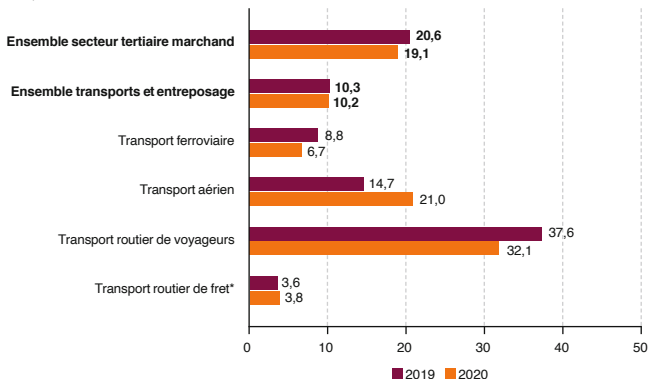
Sources : Dares ; Pôle emploi

Fin 2020, le secteur des transports et de l'entreposage mobilise 115 300 intérimaires. Le taux de recours à l'intérim (rapport des intérimaires à l'emploi salarié total), en forte hausse depuis 2012, s'établit à 7,5 % en 2020 et demeure à un niveau élevé par rapport à celui de l'ensemble du secteur tertiaire marchand (2,6 % en 2020).

Temps partiel

PART DU TEMPS PARTIEL

En %



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

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

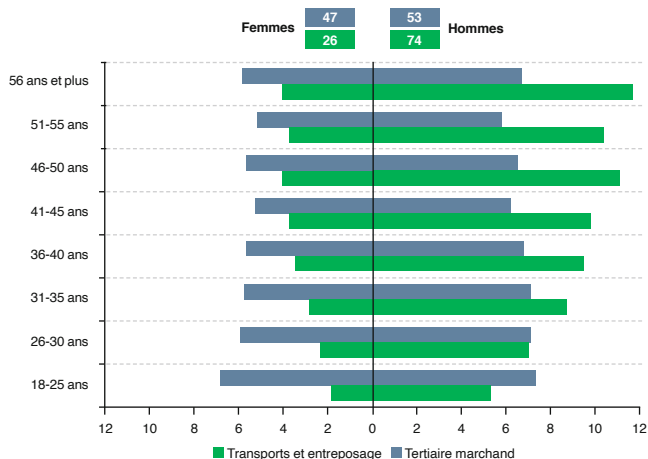
Source : Insee, enquête emploi

En 2020, la part d'emploi à temps partiel, bien que très élevée dans le transport routier de voyageurs (32,1 %), est moitié moindre dans le secteur des transports et de l'entreposage (10,2 %) que dans l'ensemble du secteur tertiaire marchand (19,1 %).

Profil des salariés

PYRAMIDE DES ÂGES DES SALARIÉS

En %, au 31 décembre 2019



Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : Insee, base Tous salariés 2019

Au 31 décembre 2019, les salariés des transports et de l'entreposage sont en moyenne âgés de 43 ans, soit 2 ans et demi de plus que la moyenne d'âge des salariés du secteur tertiaire marchand. 30 % des salariés des transports et de l'entreposage ont 50 ans ou plus, contre 24 % des salariés de l'ensemble du secteur tertiaire marchand.

Alors que la part des femmes dans l'emploi est de 47 % dans le tertiaire marchand, elle n'est que de 26 % dans le secteur des transports et de l'entreposage, en raison de la prédominance des postes ouvriers, en particulier de conducteurs, plus fréquemment occupés par des hommes.

partie 7

Infrastructures et matériels de transport

— La France dispose d'infrastructures de transport abondantes : en 2020, 1,1 million de kilomètres de routes, 27,2 milliers de kilomètres de lignes ferroviaires, 5,0 milliers de kilomètres de voies navigables fréquentées, ainsi que de nombreux aéroports et ports maritimes. Le parc de véhicules routiers s'est réduit entre 2019 et 2020, passant de 44,2 millions de véhicules à 43,7 millions. Ce niveau reste néanmoins supérieur à celui de 2015 (42,4 millions). Bien que la part du diesel diminue dans les immatriculations de voitures neuves, 58,5 % des voitures particulières roulent encore au diesel en 2020 (elles étaient 64,1 % en 2015).



Infrastructures de transport

ÉVOLUTION DES LONGUEURS DES RÉSEAUX

En kilomètres

	2005	2010	2015	2019	2020
Routes (France entière)	991 002	1 050 117	1 089 118	1 104 092	1 105 191
Réseau principal	21 136	21 104	21 194	21 199	21 358
Autoroutes concédées	8 174	8 548	8 991	9 073	9 073
Autoroutes non concédées	2 626	2 844	2 608	2 604	2 587
Autres routes nationales	10 336	9 712	9 595	9 522	9 698
Réseau secondaire (France entière)	969 955	1 028 970	1 067 886	1 082 894	1 083 834
Routes départementales	361 272	379 394	381 721	378 693	378 834
Routes communales	608 683	649 577	686 164	704 201	704 999
Réseau ferroviaire exploité par la SNCF	30 871	30 353	28 808	27 483	27 213
<i>dont lignes LGV</i>	1 570	1 890	2 043	2 157	2 157
Lignes ferroviaires à 1 voie	14 629	13 765	11 987	10 711	10 484
Lignes ferroviaires à 2 voies ou plus	16 242	16 588	16 821	16 772	16 729
Réseaux ferrés de transport urbain	694	948	1 212	1 323	1 323
Métros et RER ¹	429	449	457	457 ²	457 ²
Tramways	265	499	755	866 ²	866 ²
Voies navigables fréquentées	5 791	5 110	4 822	4 827	4 984
Moins de 400 t	3 541	3 094	2 615	2 554	2 694
De 400 à 1 500 t	542	356	404	471	486
Plus de 1 500 t	1 708	1 660	1 803	1 802	1 804
Véloroutes et voies vertes	-	-	-	17 515	18 848

¹ RER RATP seulement.

² Données 2017 (dernières données disponibles).

Sources : Ministère de l'Intérieur ; Direction générale des collectivités locales ; SNCF ; Île-de-France Mobilités-Omnil ; enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Cerema, CGDD, DGITM, Gart, UTP) ; RATP ; Voies navigables de France

La France dispose d'infrastructures de transport particulièrement importantes.

Entre 2005 et 2020, la longueur des routes est passée de 991 000 kilomètres à 1 105 200 kilomètres en France, soit une progression de 11,5 % en 15 ans.

La longueur totale des lignes ferroviaires exploitées a diminué de 11,8 % au total entre 2005 et 2020, malgré l'augmentation de la longueur des lignes à grande vitesse. En 2020, 18 848 kilomètres du schéma national des véloroutes sont réalisés sur les 25 587 kilomètres prévus pour 2030.

ÉVOLUTION DES RÉSEAUX ROUTIERS

En kilomètres

	2005	2010	2015	2019	2020
Autoroutes	10 800	11 392	11 599	11 677	11 660
Nationales hors DROM	10 092	9 755	9 633	8 984	9 160
Nationales France entière	nd	nd	nd	9 522	9 698
Départementales France hors DROM	361 272	379 394	379 194	375 754	375 896
Départementales France entière	nd	nd	379 725	378 693	378 834
Communes France hors DROM	608 683	649 577	677 969	694 300	695 051
Communes France entière	nd	nd	687 789	704 201	704 999
Ensemble des routes France hors DROM	990 847	1 050 118	1 078 395	1 090 715	1 091 767
Ensemble des routes France entière	nd	nd	nd	1 104 093	1 105 191

nd = non disponible.

Sources : Sétra, Isidor, Cerema ; Ministère de l'Intérieur

En 2020, le réseau routier français (France entière) est composé :

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

Depuis 2005, la longueur totale du réseau routier (hors DROM) s'est accrue de 10,2 %, celle des autoroutes de 8,0 % et celle des routes communales (hors DROM) de 14,2 %.

ÉVOLUTION DES RÉSEAUX FERROVIAIRES EXPLOITÉS PAR LA SNCF

En kilomètres

	2005	2010	2015	2019	2020
Longueur totale des lignes exploitées¹	30 871	30 335	28 808	27 483	27 213
Lignes électrifiées	14 753	15 453	15 987	16 067	16 013
Lignes à voie unique	14 629	13 765	11 987	10 711	10 484
Lignes à grande vitesse (LGV)	1 570	1 890	2 043	2 157	2 157
Lignes parcourues par les TGV	7 656	11 302	10 980	12 542	12 542
Nombre de passages à niveau²	16 900	nd	10 379	15 038	15 047

¹ Non compris chemins de fer de Corse.² Sont exclus les passages à niveau isolés réservés aux piétons, les passages à niveau privés et les passages à niveau sur les lignes neutralisées.

nd = non disponible.

Champ : France métropolitaine.

Source : SNCF

En 2020, le réseau ferré en service exploité par la SNCF comprend 27 213 kilomètres de voies ferrées principales exploitées. Entre 2005 et 2020, la longueur du réseau exploité a diminué de 11,8 % au total, avec la suppression de lignes à une voie (- 28,3 %), malgré la mise en service de 587 kilomètres de lignes à grande vitesse.

Le taux d'électrification du réseau a fortement augmenté : 48 % des lignes étaient électrifiées en 2005, 59 % le sont en 2020. Cette évolution s'explique par l'électrification de lignes déjà existantes et par la fermeture de lignes non électrifiées.

RÉSEAUX FERROVIAIRES DE QUELQUES PAYS EUROPÉENS

Données 2019

	Longueur du réseau ferroviaire (en km)	Densité (en km par million d'habitants)	Densité (en km pour 1 000 km ²)
Allemagne	38 394	462	108
Espagne	15 526	331	31
France	27 483	409	43
Italie	16 779	281	56
Pays-Bas ¹	3 220	187	77
Pologne	19 398	511	62

¹ Données 2018 (dernières données disponibles).

Source : Eurostat

En 2019, le réseau ferroviaire français est le deuxième réseau d'Europe en longueur, avec 27 483 kilomètres. Il est précédé par l'Allemagne (38 394 kilomètres) et suivi par la Pologne (19 398 kilomètres).

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

ÉVOLUTION DES RÉSEAUX EXPLOITÉS PAR LA RATP

En kilomètres

	2005	2010	2015	2019	2020
Réseau ferré¹	315	317	321	321	327
dont métro	200	202	206	206	211
dont RER	115	115	115	115	115
Réseau de tramway	24	34	96	101	101
Réseau d'autobus²	2 816	3 244	2 996	3 841	3 797
dont lignes de Paris	573	598	594	638	627
dont lignes de banlieue	2 243	2 646	2 403	2 458	2 425
dont bus en site propre	-	-	-	30	30
dont bus de nuit	-	-	-	714	714

¹ Hors Orlyval. Ces longueurs ne tiennent pas compte des retournements et des voies de garage.

² Lignes régulières du réseau de bus exploité et affrété par la RATP (ligne du contrat RATP/IDFM et lignes exploitées directement auprès d'Autorités organisatrices de proximité). À partir de 2016, les données comprennent les bus en site propre et les bus de nuit. Avant 2007, les services communaux n'étaient pas compris dans le périmètre.

Source : RATP

La longueur du réseau de tramway exploité par la RATP a été multipliée par 4 entre 2005 et 2020, passant de 24 à 101 kilomètres. Le réseau d'autobus exploité par la RATP s'est également beaucoup développé, passant de 2 816 à 3 797 kilomètres en quinze ans.

RÉSEAUX NAVIGABLES UTILISÉS DE QUELQUES PAYS EUROPÉENS

Données 2019

	Voies navigables utilisées (en km)	Densité (en km par million d'habitants)
Allemagne	7 675	92
Finlande	8 125	1 469
France	4 827	74
Italie	1 562	26
Pays-Bas	6 297	364

Source : Eurostat

En 2019, la France dispose d'un réseau navigable (fleuves, rivières et canaux) de 8 500 kilomètres dont 4 827 utilisés, tant pour le transport de marchandises que pour le tourisme fluvial.

Le réseau navigable français est le quatrième réseau d'Europe, précédé par celui de la Finlande (8 125 kilomètres), de l'Allemagne (7 675 kilomètres) et des Pays-Bas (6 297 kilomètres).

Matériel de transport

ÉVOLUTION DES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES ROUTIERS

En milliers

	2005	2010	2015	2019	2020
Véhicules neufs	2 613	2 709	2 372	2 796	2 159
Voitures particulières	2 068	2 210	1 886	2 174	1 631
Autocars et autobus ¹	5	6	7	7	6
Camions, camionnettes et véhicules spéciaux	446	430	395	501	422
Tracteurs routiers	29	18	25	31	21
Tracteurs agricoles	43	31	38	55	56
Remorques lourdes	3	2	2	3	2
Semi-remorques	19	12	19	26	21
Véhicules d'occasion	6 290	nd	6 441	6 708	6 495
Voitures particulières	5 383	5 377	5 508	5 733	5 542
Autocars et autobus ¹	7	6	6	6	5
Camions, camionnettes et véhicules spéciaux	754	831	802	815	815
Tracteurs routiers	20	18	15	19	18
Tracteurs agricoles	95	nd	85	86	91
Remorques	4	4	4	4	3
Semi-remorques	27	26	21	22	21

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

Champ : France métropolitaine, véhicules hors cyclomoteurs, voiturettes et motocycles.

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

En 2020, les immatriculations de véhicules routiers neufs (hors cyclomoteurs, voiturettes et motocycles) baissent fortement (- 22,8 % en 2020 par rapport à 2019). Le niveau d'immatriculation des véhicules neufs en 2020 est le plus faible observé depuis 1980.

Les immatriculations de véhicules d'occasion (hors cyclomoteurs, voiturettes et motocycles) diminuent de 3,2 % en 2020 par rapport à 2019.

Les voitures particulières représentent 75,5 % des immatriculations neuves et 85,3 % des immatriculations de véhicules d'occasion.

ÉVOLUTION DU PARC MOYEN DE VÉHICULES ROUTIERS

En milliers

	2015	2019	2020
Voitures particulières	36 021	37 549	37 309
Diesel (y compris hybrides)	23 099	22 557	21 820
Essence (y compris hybrides non rechargeables)	12 683	14 649	15 058
Essence hybrides rechargeables et gaz	205	220	249
Électrique et hydrogène	32	120	180
Autres	2	3	3
Véhicules utilitaires légers	5 676	5 930	5 691
Diesel (y compris hybrides)	5 400	5 662	5 427
Essence	242	212	201
Essence hybrides et gaz	17	17	17
Électrique et hydrogène	17	37	43
Autres	1	2	3
Véhicules lourds	657	682	679
Poids lourds	569	591	589
Bus et cars	88	91	90
Total des véhicules	42 355	44 161	43 679

Champ : France métropolitaine, parc roulant moyen de véhicules.

Source : SDES, Bilan de la circulation

En 2020, le parc roulant moyen a légèrement baissé entre 2019 et 2020 (500 véhicules en moins, soit une baisse de 1,1 %), du fait de la baisse des véhicules diesel.

Parmi les voitures particulières, la part des véhicules diesel est en légère baisse (58,5 % en 2020, contre 64,1 % en 2015), au profit des véhicules essence dont la part croît (40,4 % en 2020, contre 35,2 % en 2015). La part des énergies alternatives reste très marginale (1,1 % des voitures particulières en 2020, contre 0,7 % en 2015).

L'ensemble des séries constitutives du Bilan de la circulation a été rebasé en 2020. Pour plus d'informations, se référer à l'annexe méthodologique de la partie G du *Bilan annuel des transports en 2020*.

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

	2011	2016	2021
Parc de bus et cars (en milliers)	83,4	86,9	88,6
Autobus (hors RATP)	19,7	21,5	22,6
Autocars	63,7	65,4	66,0
Part des véhicules offrant plus de 50 places (en %)	55,9	57,9	59,4
Part des autobus offrant plus de 50 places	6,1	9,4	12,0
Part des autocars offrant plus de 50 places	71,3	73,9	75,6

Source : SDES, RSVERO

On comptabilise 88 600 autobus et autocars au 1^{er} janvier 2021. Le nombre d'autobus et autocars immatriculés en France a augmenté de 6,2 % en dix ans et de 0,6 % en moyenne par an depuis 2011. Entre 2011 et 2021, le parc d'autobus a progressé de 1,3 % par an en moyenne, contre + 0,4 % pour le parc des autocars. Toutefois, les autocars représentent 75 % du parc total des autobus et autocars au 1^{er} janvier 2021.

Début 2021, la part des autobus et autocars de plus de 50 places est de 59,4 % et augmente de façon régulière depuis 2011. Cette part est plus élevée pour les autocars (75,6 %) que pour les autobus (12,0 %).

ÉVOLUTION DU PARC DE MATÉRIEL FERROVIAIRE*

En nombre de véhicules

	2012	2015	2019	2020
Matériel moteur	10 954	11 731	12 462	12 283
Automotrices et autorails	5 197	5 831	6 723	6 905
Locomotives électriques	1 637	1 675	1 514	1 457
Locomotives diesel	1 874	1 906	1 983	1 768
Locotracteurs	1 147	1 120	1 045	938
TGV	981	1 049	987	1 005
Tram-Train	118	150	210	210
Matériel remorqué voyageurs	15 617	16 909	17 873	18 246
<i>dont remorques de TGV</i>	<i>4 151</i>	<i>4 416</i>	<i>4 168</i>	<i>4 240</i>
Matériel remorqué marchandises	94 900	81 084	71 373	68 099
Wagons réseau national	nd	25 204	21 251	20 503
Wagons réseau international (RIV) ¹	nd	55 880	50 122	47 596

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

¹ Réglementation internationale des wagons.

nd = non disponible.

Source : EPSF, Registre national des véhicules

Le nombre de matériel ferroviaire remorqué voyageur augmente de manière continue entre 2012 et 2020 (+ 16,8 % en 8 ans), tandis que le nombre de matériel remorqué marchandises diminue de 28,2 % sur la même période.

ÉVOLUTION DU PARC DES MATÉRIELS FLUVIAUX

En unités

	2005	2010	2015	2020
Classement par spécialité				
Bateaux spécialisés (avec ou sans moteur)	77	89	53	44
Bateaux automoteurs non spécialisés	917	850	782	662
Bateaux sans moteur non spécialisés	461	390	332	315
Classement par tonnage				
Jusqu'à 249 tonnes	5	3	6	3
De 250 à 399 tonnes	646	493	378	269
De 400 à 649 tonnes	322	280	213	175
De 650 à 999 tonnes	207	214	200	179
De 1 000 à 1 499 tonnes	73	130	133	150
1 500 tonnes et plus	172	209	237	245

Source : Voies navigables de France

Entre 2005 et 2020, le parc des bateaux porteurs baisse quelle que soit la spécialité : en moyenne annuelle, le nombre de bateaux spécialisés diminue de 3,6 %, celui des automoteurs non spécialisés de 2,1 % et celui des bateaux sans moteur non spécialisés de 2,5 %. La baisse est marquée pour les installations à faible portance (inférieure à 999 tonnes) qui diminuent de 4,1 % en moyenne annuelle, tandis que le nombre de bateaux à portance élevée (supérieure ou égale à 1 000 tonnes) croît de 3,2 % en moyenne annuelle.

Annexes

- Sigles et liens utiles
- Glossaire
- Sources



Sigles et liens utiles

Ademe	Agence de la Transition écologique www.ademe.fr
ADP	Aéroports de Paris www.parisaeroport.fr
Asfa	Association des sociétés françaises d'autoroutes www.autoroutes.fr
BEA	Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile www.bea.aero
Bilan annuel des transports en 2020	www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/bilan-annuel-des-transports-en-2020?rubrique=56&dossier=1337
Bodacc	Bulletin officiel des annonces civiles et commerciales www.bodacc.fr
CCFA	Comité des constructeurs français d'automobiles www.cdfa.fr
Cerema	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement www.cerema.fr
Citepa	Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique www.citepa.org Rapport Secten (Secteurs économiques et énergie), format spécifique du rapport sur les inventaires nationaux officiels
Club des villes et territoires cyclables	www.villes-cyclables.org

Dares	Direction de l'animation, de la recherche et des études statistiques dares.travail-emploi.gouv.fr
DGAC	Direction générale de l'aviation civile www.ecologie.gouv.fr/politiques/aviation-civile
DGFIP	Direction générale des finances publiques www.economie.gouv.fr/dgfip
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-des-infrastructures-des-transports-et-mer-dgitm
EPF	Établissement public de sécurité ferroviaire www.securite-ferroviaire.fr
Ésane	Élaboration de statistiques annuelles d'entreprise www.insee.fr/fr/metadonnees/source/serie/s1188
Eurostat	ec.eurostat.eu.europa.eu
Gart	Groupement des autorités responsables de transport www.gart.org
Île-de-France Mobilités	appelé Stif jusqu'en juin 2017 (Syndicat des transports d'Île-de-France) www.omnil.fr
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques www.insee.fr Comptes nationaux www.insee.fr/fr/statistiques/5354786

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

Glossaire

Comptes d'entreprises

Entreprise

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

www.insee.fr/fr/information/4226820

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

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

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

« Année N-1 » à contours « Année N »

www.insee.fr/fr/information/4226820#encadre5

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

Compte propre – compte d'autrui

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

Emploi intérimaire en équivalent emplois à temps plein (ETP)

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

Emploi non salarié

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

Gaz à effet de serre (GES)

Les sept GES identifiés par le Protocole de Kyoto et son amendement de Doha sont les suivants : dioxyde de carbone (CO₂), méthane (CH₄), protoxyde d'azote (N₂O), hexafluorure de soufre (SF₆), hydrocarbures (HFC), perfluorocarbures (PFC) et trifluorure d'azote (NF₃).

Polluants atmosphériques

Les principaux polluants émis par les transports sont l'oxyde d'azote (NO_x), le dioxyde de soufre (SO₂), les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), les métaux lourds cuivre (Cu) et plomb (Pb), les particules parmi lesquelles sont généralement distinguées les particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM10), de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM2,5), de diamètre inférieur à 1,0 µm (PM1,0), et le total des particules en suspension (TSP).

Secteur transports et entreposage

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

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

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

Tonnes-kilomètres (t-kilomètres)

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

Transport

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

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

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

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

Transport en commun : individuel - collectif

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

Transport intérieur

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

Transport terrestre

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

Véhicules-kilomètres (veh-kilomètres)

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

Voyageurs-kilomètres (voy-kilomètres)

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

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

Sources

Les données présentées sont issues du *Bilan annuel des transports en 2020*, rapport publié en décembre 2021.

Les dernières données disponibles à la date de rédaction de la publication sont en majorité des données de l'année 2020. Néanmoins, les données européennes ainsi que les données comptables des entreprises portent sur l'année 2019 ; certaines données sur l'emploi concernent également l'année 2019.

Conditions générales d'utilisation

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

Dépôt légal : mars 2022

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

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

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



L'année 2020 est marquée par la crise sanitaire inédite liée à la Covid-19. Le transport est sévèrement impacté par les effets des différentes mesures prises pour lutter contre la pandémie (confinements, couvre-feux, fermetures de commerces et services non essentiels, restrictions de déplacement...).

La dépense totale de transport décroît de 13,6 % en valeur par rapport à 2019. Les dépenses des ménages en transport individuel, qui représentent 89 % des dépenses totales en transport, baissent de 16,0 % tandis que les dépenses en transport collectif chutent de 52,7 %.

Le transport terrestre de marchandises est en repli de 4,9 % en 2020. Le transport intérieur de voyageurs baisse de 23,5 %. Tous les modes de transport sont concernés.

En découlent des baisses historiques en matière d'externalités des transports en 2020 : baisse de la consommation énergétique (- 16,9 %), des émissions de gaz à effet de serre (GES, - 16,3 %), du nombre d'accidents de la route (- 14,6 %). Le transport reste néanmoins le secteur le plus émetteur de GES : en 2020, il est responsable de 28,7 % des émissions nationales.

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

Chiffres clés des transports Édition 2022



Service des données et études statistiques

Sous-direction des statistiques des transports

Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex

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