

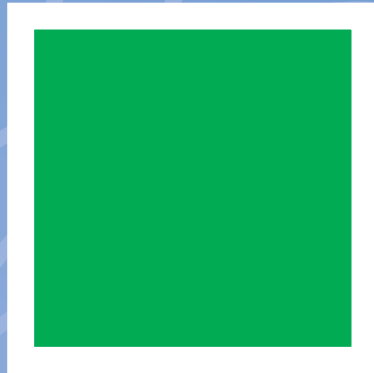
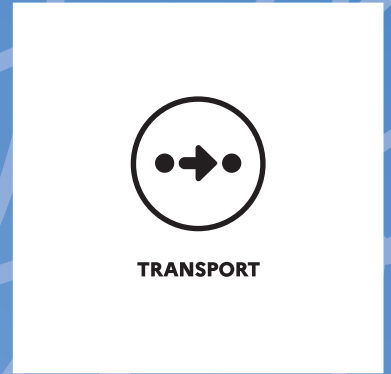


MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

*Liberté
Égalité
Fraternité*

D

A



T

A

L

A

B

Bilan annuel des transports en 2022

NOVEMBRE 2023



STATISTIQUE
PUBLIQUE

sommaire

Bilan annuel des transports en 2022

- 4** - Avant-propos
- 5** - Synthèse et données clés
- 9** - Cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport
- 21** - Transport et activité économique
- 57** - Entreprises françaises de transport
- 89** - Emploi et marché du travail
- 97** - Les externalités du transport
- 121** - Le transport de marchandises
- 137** - Le transport de voyageurs
- 151** - Bilan de la circulation
- 163** - 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.

contributeurs

CB

Charline **Babet***
Coordinatrice

HHD

Hervé **Huyghues
Despointes**
Coordinateur

herve.huyghues-despointes@developpement-
durable.gouv.fr

LJ

Laurence **Jaluzot**
Coordinatrice

laurence.jaluzot@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteurs

Pierre Amoros, Charline Babet*,
Manuel Baude, Achille Bauer,
Laurent Bouvry, Rodolphe Charrier,
Carlo Colussi, Soujanya Dejevongsa,
Olivier Didou, Victoria Fumat,
Hervé Huyghues Despointes,
Laurence Jaluzot, Serge Lambrey,
François Limousin, Aurélie Le Moullec,
François Rageau, Cyril Rizk,
Benoît Roumier (SDES).
Raphaëlle Rivalin (Insee).

* En poste au SDES au moment de la rédaction de la publication.

avant-propos



a Commission de l'économie et du développement durable (CEDD) a pour mission d'éclairer, par l'analyse des données statistiques et la confrontation des analyses économiques, l'élaboration et l'évaluation des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du climat, des transports et du logement.

La formation permanente des transports permet d'organiser la concertation sur les comptes annuels des transports et d'en partager largement les messages et indicateurs, en associant les différents acteurs publics ou privés concernés par les thématiques des transports, de la mobilité et de la logistique. Chaque année, sont ainsi présentés dans le cadre du bilan annuel des transports les principaux indicateurs sociaux et économiques de référence dans le champ des transports et de la mobilité. Le bilan annuel dresse un panorama des flux économiques, budgétaires et financiers du secteur des transports, détaille et analyse le compte satellite des transports, l'activité du transport de marchandises et de voyageurs, la situation économique des entreprises, l'emploi et les salaires, les effets de l'activité des transports sur l'environnement et l'accidentalité, et dresse enfin un bilan de la circulation.

La formation permanente des transports est présidée par Mme Alice-Anne Médard, présidente de la section Mobilité et transports de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD). Le bilan annuel des transports est élaboré par la sous-direction des statistiques des transports du Service des données et études statistiques (SDES), en tant que service élaborant l'information statistique du ministère en charge des transports.

La présentation du bilan annuel des transports en 2022 s'est tenue le 16 octobre 2023. Le SDES remercie les participants de la formation pour leurs remarques, ainsi que les partenaires et fournisseurs de données.

Le bilan annuel et les séries longues qui le complètent sont consultables sur le site internet du SDES à l'adresse suivante : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr (rubrique Transports / Bilan et chiffres clés).

– **Béatrice Sédillot**

CHEFFE DU SERVICE DES DONNÉES ET ÉTUDES STATISTIQUES (SDES)

Synthèse et données clés



L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE POURSUIT SA DYNAMIQUE EN 2022, ENCORE AFFECTÉE PAR LES TENSIONS INFLATIONNISTES SUR LES MATIÈRES PREMIÈRES

L'activité économique, encore marquée au début de 2022 par la cinquième vague de la Covid-19 avec en particulier des pénuries persistantes de composants pour les véhicules, se voit affectée par de fortes tensions sur les matières premières consécutives à l'invasion de l'Ukraine par la Russie.

Le prix du baril s'envole à des niveaux jamais atteints tandis que les prix à la consommation augmentent de 5,9 % sur l'année 2022. Après la crise sanitaire de 2020 et la forte reprise de 2021, la croissance du PIB ralentit en 2022 (+ 2,5 % après + 6,4 %), mais permet au PIB de dépasser de 0,8 % le niveau atteint en 2019.

Cependant, la production annuelle des branches utilisatrices de transport, pénalisée par la baisse de la production industrielle, ralentit fortement (+ 0,9 % en volume après + 7,4 % en 2021) et ne retrouve pas son niveau d'avant la crise de la Covid-19. Les importations et exportations de produits nécessitant du transport, très affectées par la crise sanitaire, poursuivent en 2022 leur rebond amorcé en 2021.

Au 31 décembre 2022, le secteur des transports et de l'entreposage emploie plus de 1,4 million de salariés, soit 7,1 % des salariés du secteur privé hors intérim. L'effectif salarié du secteur augmente de 0,7 % en 2022 et le salaire moyen par tête (SMPT) du secteur progresse de 6,0 %.

Les difficultés de recrutement de chauffeurs routiers se maintiennent à un niveau élevé.

LES DÉPENSES EN TRANSPORT AUGMENTENT DE NOUVEAU

La dépense totale de transport s'élève à 539,9 milliards d'euros en 2022, en hausse de 18,3 % en valeur par rapport à 2021. Sous l'effet combiné d'une reprise de l'activité et de fortes hausses de prix, notamment de l'énergie, elle dépasse de 20,4 % son niveau d'avant la crise sanitaire.

Les dépenses des ménages en transport individuel augmentent de 10,1 % en 2022. Leurs dépenses en transport collectif s'accroissent également fortement mais ne retrouvent pas, en volume, leur niveau de 2019.

Les principales recettes liées aux transports prélevées par les administrations s'élèvent à 54,0 milliards d'euros en 2022, en hausse de 6,8 %. Les dépenses d'investissements en infrastructures de transport atteignent 23,6 milliards d'euros en 2022.

Les échanges extérieurs de services de transport de voyageurs progressent en 2022 avec la reprise du transport aérien, tandis que le dynamisme des exportations de services de transport de marchandises se confirme, porté par le transport maritime.

Les investissements étrangers en France dans le secteur des transports augmentent fortement en 2022. Ils concernent principalement le sous-secteur de l'entreposage et des services auxiliaires.

LE REBOND DE L'ACTIVITÉ DES ENTREPRISES DE TRANSPORT SE CONFIRME MÊME SI LEUR DÉMOGRAPHIE EST MOINS FAVORABLE

En 2021, avec 230 milliards d'euros de chiffre d'affaires, les entreprises de transport avaient réalisé 5,3 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture). Dans le secteur du transport routier de marchandises, le chiffre d'affaires et le taux de marge affichent encore une croissance marquée en 2022. Dans le transport ferroviaire, l'activité de SNCF Voyageurs est revenue à des niveaux d'avant la crise sanitaire.

L'activité du transport maritime de passagers et celle des compagnies aériennes reprennent nettement en 2022 sans toutefois retrouver leur niveau d'avant la crise. S'agissant du fret maritime, le chiffre d'affaires consolidé du groupe CMA CGM augmente fortement en 2022.

Les créations d'entreprises dans le secteur du transport (hors micro-entreprises) diminuent sensiblement en 2022 (- 10,2 %). Les nouvelles immatriculations de micro-entreprises, essentiellement dans le secteur des livraisons à domicile, connaissent une baisse encore plus marquée (- 39,8 %). Les défaillances repartent nettement à la hausse (+ 48,1 %).

LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE RETROUVENT UN NIVEAU PROCHE DE CELUI D'AVANT-CRISE

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports de l'année 2022 croissent de 2,3 % par rapport à 2021, après une hausse de 12,4 % entre 2020 et 2021 ; elles retrouvent un niveau proche de ceux enregistrés avant la pandémie de Covid-19 (- 2,9 % par rapport à 2019). Avec 130 millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂ éq), le secteur des transports reste le premier contributeur aux émissions de GES de la France (32 %).

Le transport routier contribue pour plus de 60 % aux émissions des transports pour une majorité de polluants atmosphériques ; il est le premier émetteur d'oxydes d'azote (NOx), de cuivre (Cu) et de zinc (Zn), tous secteurs d'activités confondus.

LE PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES AMORCE SA MUTATION

En 2022, la circulation routière en France métropolitaine s'accroît (+ 9,1 % en un an) entraînant une hausse des consommations de carburants, dans un contexte de niveaux records de prix à la pompe. La circulation des voitures à essence (y compris hybrides) ou électriques progresse de 20 % par rapport à 2019 tandis que celle des véhicules diesel diminue de 12,5 %.

Les ventes de véhicules neufs en France métropolitaine baissent de 9,8 % en 2022 après la légère hausse de 2021 ; plus d'une vente sur cinq se rapporte désormais à une motorisation électrique ou hybride rechargeable, dessinant l'émergence de la motorisation alternative dans le parc (2,2 % des voitures françaises en circulation en 2022).

LES PARTS MODALES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES RESTENT STABLES

Le transport terrestre de marchandises s'élève à 338 milliards de tonnes-kilomètres en 2022, soit à peu près autant qu'en 2021 (- 0,3 %). L'activité est stable dans le transport routier par poids lourds tandis qu'elle se replie dans les transports ferroviaire et fluvial. Néanmoins, les parts modales du transport intérieur de fret de 2022 sont proches de celles de 2021 : 87,6 % du fret est transporté par poids lourds, 10,4 % par train et 2 % par voie fluviale.

Avec 341 millions de tonnes échangées en 2022, le transport maritime de marchandises transitant par les ports français augmente de 5,0 % en un an.

Le fret aérien, très faible en tonnage (127 600 tonnes en 2022), baisse de 17,6 % par rapport à 2021.

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS SE RAPPROCHE DE SON NIVEAU D'AVANT-CRISE

Avec 999,7 milliards de voyageurs-kilomètres, le transport intérieur de voyageurs poursuit sa reprise en 2022 et n'est plus que 3,4 % en deçà de son niveau de 2019.

Le transport individuel en véhicules particuliers augmente de 11,5 % par rapport à 2021. Malgré une circulation plus importante en 2022, la baisse de l'accidentalité routière se poursuit (- 2,2 % par rapport à 2021), mais avec un taux de mortalité accru.

Le transport collectif reprend (+ 29,7 % par rapport à 2021) sans retrouver pour autant son niveau d'avant la crise sanitaire (- 5,4 % par rapport à 2019). Cependant, le transport ferroviaire atteint un niveau inégalé en 2022 (+ 6,6 % par rapport à 2019). Dans l'ensemble des transports collectifs, et en particulier dans les activités ferroviaires et aériennes, la ponctualité se dégrade durant l'année 2022.

données clés

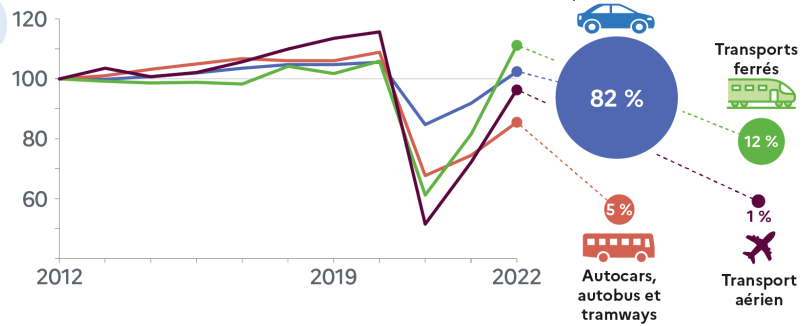


Transport intérieur de voyageurs

999,7 milliards de voyageurs-kilomètres

Correspond au transport d'un voyageur sur 1 km

Indice base 100 en 2012

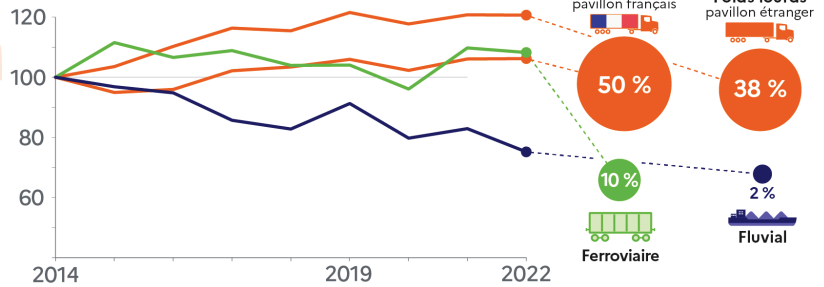


Transport intérieur de marchandises

338 milliards de tonnes-kilomètres

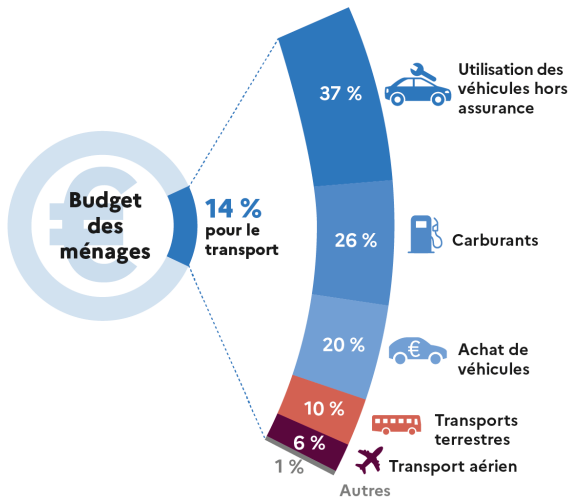
Correspond au transport d'une tonne sur 1 km

Indice base 100 en 2014



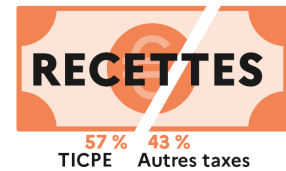
Dépenses des ménages en transport

187,2 milliards d'euros (hors assurance)

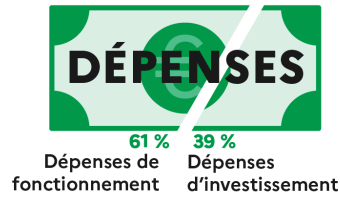


Recettes et dépenses publiques liées au transport

54,0 milliards d'euros



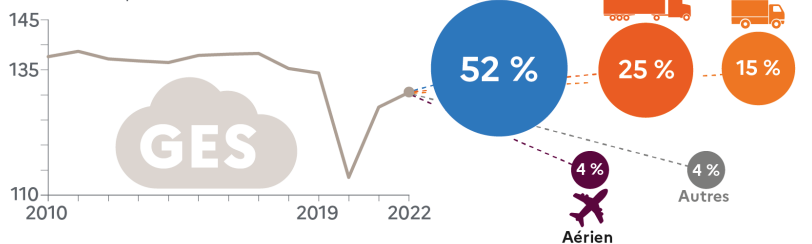
57,9 milliards d'euros



Émissions de gaz à effet de serre des transports intérieurs

130,5 millions de tonnes équivalent CO₂

En Mt CO₂ éq



cadrage

Cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

— Le début de l'année 2022 est marqué par la cinquième vague de la Covid-19. Les contraintes sanitaires s'assouplissent tandis que les pénuries de composants pour les véhicules se poursuivent. L'invasion de l'Ukraine au mois de février exacerbe les tensions sur les matières premières. Le prix du baril s'envole à des niveaux jamais atteints tandis que les prix à la consommation augmentent.

Après une année 2020 fortement impactée par la crise sanitaire et une année 2021 marquée par une forte reprise, l'activité française continue de croître en 2022. Le PIB augmente de 2,5 % en 2022 (après + 6,4 % en 2021) et repasse au-dessus de son niveau de l'année 2019 (+ 0,8 %).

Cependant, la production annuelle des branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce) ralentit fortement (+ 0,9 % en volume après + 7,4 % en 2021) et ne retrouve pas son niveau d'avant-crise, pénalisée par la baisse de la production industrielle. Les échanges extérieurs, très affectés par la crise sanitaire en 2020, continuent en 2022 leur rebond initié en 2021.

Les infrastructures de transport évoluent peu depuis plusieurs années, hormis les métros, les tramways et les véloroutes.



Cadrage 1a. Les principaux évènements ayant impacté les transports en 2022

Le début de l'année 2022 est marqué par la cinquième vague de la Covid-19. Les contraintes sanitaires s'assouplissent tandis que les pénuries de composants pour les véhicules se poursuivent. L'invasion de l'Ukraine au mois de février exacerbe les tensions sur les matières premières. Le prix du baril s'envole à des niveaux jamais atteints tandis que les prix à la consommation augmentent de 5,9 % sur l'année 2022. Conséquences liées aux tensions inflationnistes, des mouvements sociaux éclatent dans tous les secteurs (transports, énergie, etc.) pour réclamer davantage de pouvoir d'achat. Le gouvernement, nommé au mois de mai à la suite de la réélection du président et des élections législatives, soutient le pouvoir d'achat avec des remises à la pompe.

PREMIER TRIMESTRE 2022

1^{er} janvier : taxes, bonus et malus sont révisés :

- Le malus sur les véhicules de tourisme d'un poids supérieur à 1 800 kg entre en vigueur.
- Le malus lié aux émissions de CO₂ des véhicules est renforcé.
- Le barème du bonus écologique, subventionnant l'acquisition de véhicules moins émetteurs, qui devait initialement diminuer d'un montant de 1 000 € au 1^{er} janvier 2022, est finalement maintenu à son niveau de 2021 pour une durée supplémentaire de 6 mois.
- Les taxes sur les véhicules font l'objet d'un réaménagement. La taxe sur les véhicules de société (TVS), de même que la taxe à l'essieu dans sa version actuelle, sont supprimées. À la place, trois nouvelles taxes sont créées concernant les véhicules utilisés en France pour les besoins de la réalisation d'activité économique :
 - pour les véhicules de tourisme, en remplacement de la TVS :
 - la taxe annuelle sur les émissions de dioxyde de carbone ;
 - la taxe annuelle relative aux émissions de polluants atmosphériques ;
 - pour les véhicules lourds de transport de marchandises : la taxe annuelle à l'essieu.

Loi de finances 2022

Le budget 2022 prolonge la mise en œuvre du « Plan de relance », validé par l'Union européenne en juillet 2021. Sur les 100 milliards d'euros de budget, 11,5 milliards d'euros sont accordés aux transports dont 4,7 milliards d'euros pour le secteur ferroviaire.

Le soutien au secteur ferroviaire et au fret est maintenu (en particulier à travers la reprise de la dette de SNCF Réseau par l'État). Le développement des énergies renouvelables est accompagné. Le soutien fiscal aux entreprises de transport maritime et fluvial qui s'engagent dans la transition écologique à l'occasion du renouvellement de leur flotte est renforcé.

Un fonds public de garantie des opérateurs de voyages et de séjours (FGOVS), doté de 15 millions d'euros, est mis en place. Le soutien public aux aéroports est renforcé de 150 millions, compte tenu de la forte diminution des recettes de la taxe d'aéroport.

13 janvier : prolongement de la ligne 4 du métro parisien, reliant la station « Mairie de Montrouge » au nouveau terminus « Bagneux – Lucie Aubrac ».

18 février : mouvement de grève à la RATP au nom de la défense du pouvoir d'achat.

24 février : invasion de l'Ukraine par la Russie avec, pour conséquences économiques immédiates, des prix à la hausse sur tous les marchés volatils : céréales (dont l'Ukraine et la Russie sont exportateurs nets), pétrole et gaz.

cadrage : situation économique et infrastructures de transport

1^{er} mars : les publicités automobiles doivent désormais faire la promotion de la mobilité active, du covoiturage ou des transports en commun.

10 mars : face à l'intensification de l'offensive de Moscou, les chefs des vingt-sept États membres de l'Union européenne se réunissent et lancent une réflexion autour d'un arrêt graduel des importations d'hydrocarbures russes.

18 mars : le décret n° 2022-399 du 18 mars 2022 approuve la stratégie pour le développement du fret ferroviaire : elle comporte une évaluation à la fois de la situation du secteur du fret ferroviaire et de l'offre existante tout en répondant à l'objectif d'un doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030 de 9 à 18 %.

25 mars : mouvement de grève à la RATP des conducteurs de bus et de tramway contre les effets de la future ouverture à la concurrence. Celle-ci sera effective à partir du 1^{er} janvier 2025 et concernera en premier lieu les 16 000 machinistes bus et 1 000 traminots de la Régie (sur 45 000 salariés de l'établissement public RATP). A cette date, les machinistes auront basculé soit chez le concurrent (Transdev ou Keolis, qui ont marqué leur intérêt pour ce marché), soit dans RATP Cap Ile-de-France, une nouvelle filiale de la RATP spécialement créée pour répondre aux appels d'offres.

Aucun accord n'a pu être trouvé avec aucune des quatre organisations représentatives de l'entreprise (CGT, FO, UNSA, CFE-CGC) avant la date de clôture des négociations fixée par la direction, à savoir le 29 avril.

Crise sanitaire liée à la Covid-19

À la suite de l'apparition de la cinquième vague de la Covid-19 débutée en novembre 2021, les restrictions sanitaires se poursuivent en début d'année 2022 :

- **3 janvier** : le port du masque reste obligatoire dans les transports (bateaux, avions, trains, bus, etc.).
- **du 24 janvier au 13 mars** : le passe vaccinal remplace le passe sanitaire.
- **14 mars** : le passe vaccinal est suspendu dans tous les endroits où il était exigé (lieux de loisirs et de culture, activités de restauration commerciales, foires et salons professionnels, etc.). Le port du masque n'est plus obligatoire, sauf dans les transports collectifs de voyageurs et les établissements de santé.

DEUXIÈME TRIMESTRE 2022

Avril – mai : pour faire face à la hausse du prix des produits pétroliers, un plan de résilience économique et sociale est mis en place par le gouvernement. Il comprend notamment une aide forfaitaire au véhicule en faveur des entreprises de transport public routier et de négoce d'animaux vivants.

1^{er} avril : pour faire face à la flambée des prix à la pompe, le gouvernement décide d'appliquer une remise de 15 centimes par litre hors taxes sur tous les carburants.

24 avril : second tour des élections présidentielles françaises. Le 20 mai, Agnès Pannier-Runacher est nommée ministre de la Transition énergétique. Le 4 juillet, Christophe Béchu est nommé ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, et Clément Beaune est nommé ministre délégué chargé des Transports.

16 mai : le port du masque n'est plus obligatoire dans les transports publics (bus, métros, trains, avions, taxis).

23 au 25 mai : grève des chauffeurs de bus de la RATP pour dénoncer l'ouverture à la concurrence ; il s'agit du troisième mouvement social à la RATP en près de quatre mois.

31 mai : prolongement de la ligne 12 du métro parisien, reliant ainsi la station « Front Populaire » au nouveau terminus « Mairie d'Aubervilliers ».

cadrage : situation économique et infrastructures de transport

Juin : les tensions inflationnistes sur les matières premières se poursuivent. Le prix moyen du Brent s'envole à des niveaux jamais atteints, avec un prix du baril à 115,50 euros, soit une hausse de 90 % par rapport à juin 2021.

12 juin : la présentation d'un test virologique négatif à la Covid-19 n'est plus obligatoire pour se rendre aux États-Unis. Fournir une preuve de vaccination complète reste néanmoins obligatoire. Des restrictions de déplacement ne subsistent qu'en direction de l'Asie.

TROISIÈME TRIMESTRE 2022

Juillet : avec la poursuite de la guerre en Ukraine, les hausses de prix se poursuivent sur les marchés ; les prix de l'essence dépassent les deux euros le litre au début de l'été.

6 juillet : mise en service commerciale de la nouvelle ligne de tramway T13, reliant Saint-Cyr-l'École et Saint-Germain-en-Laye sur une distance de 18,8 km en 30 min.

QUATRIÈME TRIMESTRE 2022

Du 1^{er} septembre au 31 décembre : le gouvernement continue d'appliquer des remises à la pompe : de 15 centimes d'euros hors taxes depuis le 1^{er} avril, la remise passe à 25 centimes d'euros hors taxes au 1^{er} septembre, puis à 8,33 centimes d'euros hors taxe le 16 novembre. Le groupe TotalEnergies applique également une remise allant de 20 centimes à 10 centimes d'euros par litre de carburant.

Du 27 septembre au 8 novembre : un mouvement social de grande ampleur dans les raffineries et dépôts pétroliers de Total et d'Esso provoque des tensions dans l'approvisionnement en carburant.

10 novembre : mouvement de grève à la RATP pour des augmentations de salaire et une amélioration des conditions de travail.

24-25 décembre : mouvement de grève à la SNCF porté, non par les syndicats, mais par un collectif de contrôleurs, le Collectif national des agents du service commercial train (ASCT).

Cadrage 1b. Activité mondiale

Après une année 2020 fortement impactée par la crise sanitaire liée à la Covid-19 et une année 2021 marquée par une forte reprise, l'activité mondiale continue de croître en 2022. Au niveau mondial, le produit intérieur brut (PIB) augmente de 3,4 %, après + 6,3 % en 2021 et - 2,8 % en 2020. En France, le PIB augmente de 2,5 % en 2022, après le fort rebond de 2021 (+ 6,4 %), qui faisait suite à la chute de l'année 2020 (- 7,5 %).

Dans les pays de la zone euro, alors que le rebond n'avait pas permis de rattraper le niveau d'avant-crise en 2021, en 2022 le PIB est désormais supérieur de 2,2 % à son niveau de 2019. En France aussi, le PIB est repassé au-dessus de son niveau de l'année 2019 (+ 0,8 %), mais reste bien inférieur à la prolongation de sa tendance pré-crise sanitaire. Le cours du pétrole continue d'augmenter fortement en 2022. Les prix croissent pour l'ensemble des matières premières importées en France, en particulier pour les produits alimentaires.

L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE MONDIALE POURSUIT SA CROISSANCE EN 2022

Au niveau mondial, le produit intérieur brut (PIB) progresse de 3,4 % en 2022, après le fort rebond de 2021 (+ 6,3 %) qui avait déjà compensé la chute d'activité de 2020 (- 2,8 %) - (*figure cadrage 1-1*). Aux États-Unis, où le rebond d'activité de 2021 avait permis de compenser la baisse de 2020, l'activité poursuit sa croissance en 2022 (+ 2,1 % après + 5,9 % en 2021). En Chine, où l'activité n'avait connu qu'un ralentissement en 2020 et un fort rebond en 2021, le PIB continue de croître en 2022 (+ 3,0 %) et s'établit à un niveau supérieur de 14,2 % à celui d'avant la crise. Les échanges extérieurs, très affectés par la crise sanitaire en 2020, avaient rebondi vigoureusement en 2021. En 2022, ils restent dynamiques : au niveau mondial, les importations progressent de 5,4 % (après + 10,6 % en 2021) et les exportations de 4,8 % (après + 10,6 % en 2021).

Figure cadrage 1-1 **Évolution du PIB, des importations et des exportations des principaux pays**
Évolutions annuelles en % en volume (prix chaînés)

	PIB				Importations				Exportations			
	2020	2021	2022	2022/ 2019	2020	2021	2022	2022/ 2019	2020	2021	2022	2022/ 2019
France (1)	- 7,5	6,4	2,5	0,8	- 12,3	9,4	8,6	4,1	- 16,9	11,0	7,1	- 1,2
Allemagne (2)	- 4,1	2,6	1,9	0,3	- 9,1	8,9	7,0	5,9	- 10,1	9,5	3,5	2,0
Italie (2)	- 9,0	7,0	3,8	1,0	- 12,7	15,3	12,5	13,2	- 14,3	14,1	10,2	7,8
Espagne (2)	- 11,3	5,5	5,5	- 1,3	- 14,9	13,9	7,9	4,7	- 19,9	14,4	14,4	4,8
Zone EURO (2)	- 6,2	5,2	3,5	2,2	- 8,8	8,5	8,3	7,2	- 9,3	10,8	7,3	7,8
Royaume-Uni (2)	- 11,0	7,6	4,1	- 0,3	- 16,0	6,2	13,3	1,0	- 12,1	2,2	9,9	- 1,2
Japon (2)	- 4,3	2,2	1,0	- 1,2	- 6,8	5,1	8,0	5,8	- 11,6	11,9	5,1	4,0
États-Unis (2)	- 2,8	5,9	2,1	5,1	- 9,0	14,1	8,1	12,3	- 13,2	6,1	7,1	- 1,5
Total OCDE (2)	- 4,4	5,7	3,0	4,0	- 8,7	9,9	8,3	8,6	- 9,4	8,9	6,8	5,4
Chine (3)	2,2	8,5	3,0	14,2	- 0,4	8,9	- 4,1	4,0	2,6	17,4	- 1,3	18,9
Inde (3)	- 5,8	9,1	6,8	9,7	- 13,9	20,4	9,6	13,6	- 6,6	20,1	9,4	22,7
Bésil (3)	- 3,3	5,0	2,9	4,5	- 8,2	17,4	6,6	14,9	- 1,3	2,3	11,2	12,2
Russie (3)	- 2,7	5,6	- 2,1	0,7	- 11,8	16,7	- 15,0	- 12,6	- 4,4	0,6	- 8,7	- 12,2
Turquie (3)	1,9	11,4	5,6	19,8	6,8	3,8	11,9	24,0	- 15,2	32,4	21,0	35,9
Pays en développement (3)	- 1,8	6,9	4,0	9,1	- 7,9	11,7	3,5	6,5	- 4,9	12,5	4,1	11,3
MONDE (3)	- 2,8	6,3	3,4	6,8	- 8,2	10,6	5,4	7,2	- 7,4	10,6	4,8	7,3

Sources : (1) Insee ; (2) OCDE ; (3) FMI

L'ACTIVITÉ DE LA ZONE EURO RESTE DYNAMIQUE ET RATTRAPE AINSI SON NIVEAU D'AVANT-CRISE

En zone euro, le rebond de l'activité avait été plus mesuré en 2021, et le PIB était resté inférieur à son niveau d'avant la crise sanitaire. En 2022, le PIB augmente de 3,5 % (après + 5,2 % en 2021) et repasse ainsi au-dessus de son niveau de 2019 (+ 2,2 %). Le PIB croît dans tous les pays de la zone euro, sauf en Estonie (- 1,1 % en 2022). Il augmente notamment de 3,8 % en Italie, de 5,5 % en Espagne et de 1,9 % en Allemagne, et rattrape ainsi son niveau d'avant la crise sanitaire dans tous les pays de la zone euro, à l'exception de l'Espagne (- 1,3 % par rapport à 2019). Dans l'ensemble de la zone euro, les échanges extérieurs restent très dynamiques en 2022 : les importations progressent de 8,3 % (après + 8,5 % en 2021) et les exportations augmentent de 7,3 % (après + 10,8 % en 2021) - (*figure cadrage 1-2*).

cadrage : situation économique et infrastructures de transport

Figure cadrage 1-2 **Équilibre ressources-emplois de la zone euro**

Évolutions annuelles en % en volume (prix chaînés)

	2020	2021	2022
PIB	- 6,2	5,2	3,5
Importations	- 8,8	8,5	8,3
Demande intérieure	- 5,8	4,1	3,9
Formation brute de capital fixe (FBCF)	- 6,2	3,5	3,8
Exportations	- 9,3	10,8	7,3

Sources : OCDE ; FMI

Figure cadrage 1-3 **Équilibre ressources-emplois de la France**

Évolutions annuelles en % en volume (prix chaînés)

	2020	2021	2022
PIB	- 7,5	6,4	2,5
Importations	- 12,3	9,4	8,6
Consommation finale des ménages	- 8,7	7,1	3,9
Consommation finale des administrations publiques (APU)	- 6,5	5,9	2,4
Formation brute de capital fixe (FBCF)	- 0,7	3,0	1,8
Exportations	- 16,9	11,0	7,1

Contributions à l'évolution du produit intérieur brut

	2020	2021	2022
Consommation et investissement	- 6,1	6,8	2,3
Solde des échanges extérieurs de biens et services	- 1,3	0,2	- 0,6
Variation de stocks	- 0,1	- 0,6	0,7

Source : Insee, Les comptes de la Nation en 2021

EN FRANCE, L'ACTIVITÉ CONTINUE DE CROÎTRE ET DÉPASSE SON NIVEAU D'AVANT-CRISE

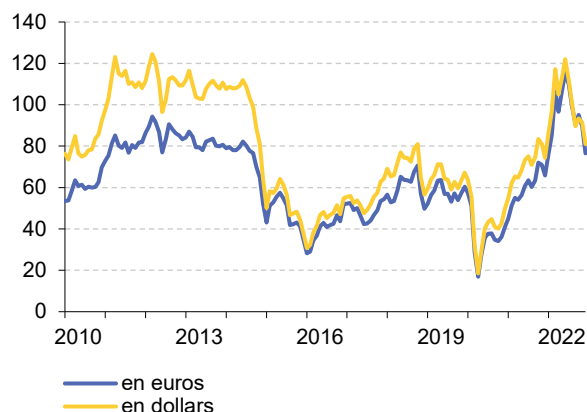
En France, en 2022 le PIB croît de 2,5 %, après le fort rebond de 2021 (+ 6,4 %), qui faisait suite à la chute de l'année 2020 (- 7,5 %). Le PIB est ainsi repassé au-dessus de son niveau de l'année 2019 (+ 0,8 %), mais reste bien inférieur à la prolongation de sa tendance pré-crise sanitaire. La croissance en 2022 est principalement portée par la demande intérieure : la consommation et l'investissement, qui progressent fortement en 2022, contribuent pour 2,3 points à l'augmentation du PIB (figure cadrage 1-3). En revanche, le solde des échanges extérieurs y contribue négativement, avec - 0,6 point, les importations augmentant plus fortement (+ 8,6 % en 2022) que les exportations (+ 7,1 %).

LE COURS DU PÉTROLE AUGMENTE DE 42,4 % EN 2022

La reprise économique mondiale puis les tensions géopolitiques liées à la guerre en Ukraine tirent les prix du pétrole à la hausse tout au long de l'année 2021 et au premier semestre 2022. Le prix du baril de *Brent* passe ainsi de 18,5 dollars en avril 2020 à 122,0 dollars en juin 2022 (figure cadrage 1-4). En moyenne sur l'année, il s'établit à 100,7 dollars en 2022, après 70,7 dollars en 2021 et 41,8 dollars en 2020, soit une hausse de 42,4 % en 2022 (après + 69,3 % en 2021). Les prix de l'ensemble des matières premières importées en France s'envolent également (+ 19,2 % en 2022, après + 31,1 % en 2021), notamment ceux des produits alimentaires (+ 33,5 % en 2022 après + 23,9 % en 2021) - (figure cadrage 1-5).

Figure cadrage 1-4 **Prix du Brent daté**

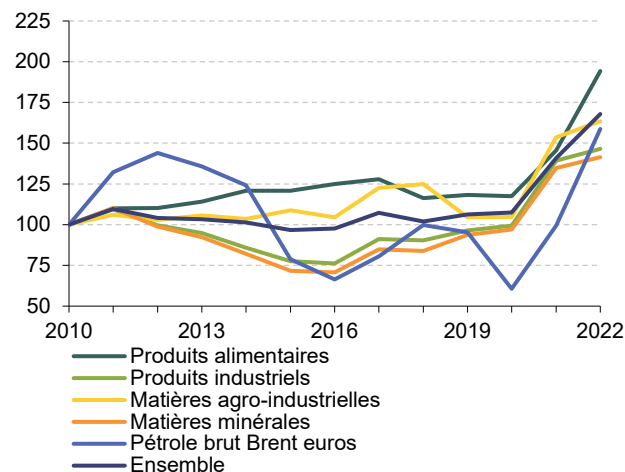
Prix par baril



Source : Insee

Figure cadrage 1-5 **Indices des prix des matières premières importées en France**

En indice base 100 en 2010



Source : Insee

Cadrage 2. Activité des branches de production en France

La production annuelle de l'ensemble des branches de l'économie française continue d'augmenter en 2022 (+ 3,6 % en volume). Dans les branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce), la production ralentit toutefois fortement (+ 0,9 % en volume après + 7,4 % en 2021) et reste légèrement en deçà de son niveau d'avant-crise, pénalisée par la baisse de la production industrielle. Les échanges extérieurs, très affectés par la crise sanitaire en 2020, continuent en 2022 leur rebond initié en 2021, mais les exportations de produits nécessitant du transport restent encore inférieures à leur niveau d'avant-crise.

LA PRODUCTION DES BRANCHES UTILISATRICES DE TRANSPORTS RALENTIT FORTEMENT EN 2022

La production de l'ensemble des branches de production en France continue d'augmenter en 2022 (+ 3,6 % en volume après + 7,5 % en 2021) et dépasse son niveau d'avant-crise sanitaire (+ 3,3 % par rapport à 2019). La hausse de la production des services principalement marchands, notamment dans l'hébergement restauration et les services aux entreprises, constitue le principal moteur de cette croissance.

Dans les branches utilisatrices de transport, la production ralentit nettement en 2022 (+ 0,9 % en volume après + 7,4 % en 2021 et - 8,6 % en 2020) et reste encore légèrement en-deçà de son niveau d'avant la crise sanitaire (- 0,9 % par rapport à 2019). La production industrielle ralentit en effet fortement, pénalisée par la baisse de la production des industries extractives (- 7,0 % en 2022), notamment dans la branche gaz-électricité affectée par les arrêts de centrales nucléaires, et par le ralentissement des branches manufacturières (+ 1,6 % après + 7,4 % en 2021), à l'exception de la cokéfaction-raffinage qui accélère nettement. Par ailleurs, la production en construction se replie légèrement à la suite de son fort rebond de 2021 (- 0,8 % après + 10,6 % en 2021). La production ralentit également en 2022 dans le commerce et la réparation d'automobiles et de motocycles (1,1 % après un rebond de 6,8 % en 2021) - (figures cadrage 2-1 et cadrage 2-2).

Figure cadrage 2-1 **Évolution de la production par branche en volume (prix chaînés)**

Niveaux en milliards d'euros en volume (prix chaînés), évolutions en %

	Niveau 2022 (p)	Évolutions annuelles				Évolution annuelle moyenne
		2020	2021 (sd)	2022 (p)	2022/2019 (p)	2022/2017 (p)
Branches utilisatrices de transport	1 617,2	- 8,6	7,4	0,9	- 0,9	0,2
Agriculture, sylviculture et pêche	83,5	- 2,5	- 0,1	0,1	- 2,5	- 0,3
Industries extractives	4,7	- 8,2	8,0	- 7,0	- 7,9	- 0,7
Industries manufacturières	765,4	- 12,0	7,4	1,6	- 3,9	- 0,6
<i>Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac (IAA)</i>	167,5	- 2,6	4,1	0,6	2,0	0,3
<i>Cokéfaction et raffinage</i>	41,4	- 19,7	2,8	14,9	- 5,1	- 3,1
<i>Fabrication d'équipements électriques, électroniques, informatiques ; fabrication de machines</i>	87,7	- 11,1	11,7	1,1	0,5	0,6
<i>Fabrication de matériels de transport</i>	106,9	- 31,4	8,6	3,7	- 22,8	- 4,5
<i>Fabrication d'autres produits industriels</i>	361,9	- 8,1	8,2	0,3	- 0,2	0,3
Construction	300,9	- 7,3	10,6	- 0,8	1,8	1,4
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	462,8	- 4,6	6,8	1,1	3,0	1,2
Transports et entreposage	229,4	- 13,5	14,1	9,2	7,8	2,4
Autres branches	2 490,2	- 5,8	7,0	5,0	5,7	2,2
Autres services principalement marchands ⁽¹⁾	1 709,4	- 6,6	7,2	7,7	7,8	2,8
Total des branches	4 336,9	- 7,3	7,5	3,6	3,3	1,5

(p) : provisoire ; (sd) : semi-définitif.

(1) services principalement marchands hors « réparation d'automobiles et de motocycles » et « transports et entreposage ».

Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, mai 2023

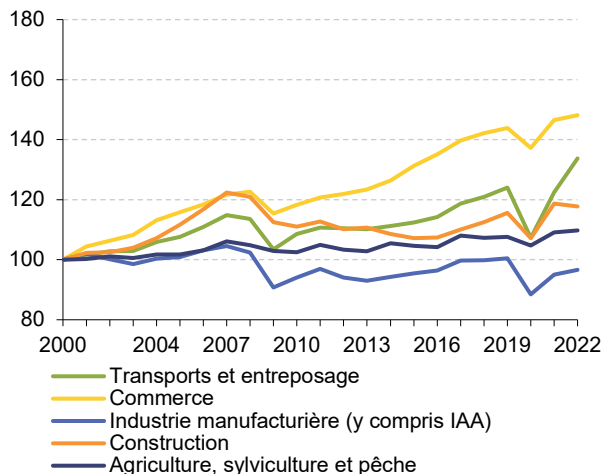
Dans l'ensemble des branches de production en France, la valeur ajoutée augmente de 6,5 % en valeur en 2022 (après + 7,2 % en 2021 et - 4,6 % en 2020). L'industrie manufacturière (y compris IAA et cokéfaction-

cadrage : situation économique et infrastructures de transport

raffinage) contribue à cette hausse à hauteur de 1,2 point et les services principalement marchands, de 3,8 points (dont 0,9 point dû aux transports et entreposage) - (figure cadrage 2-4).

Figure cadrage 2-2 Production des branches utilisatrices de transport

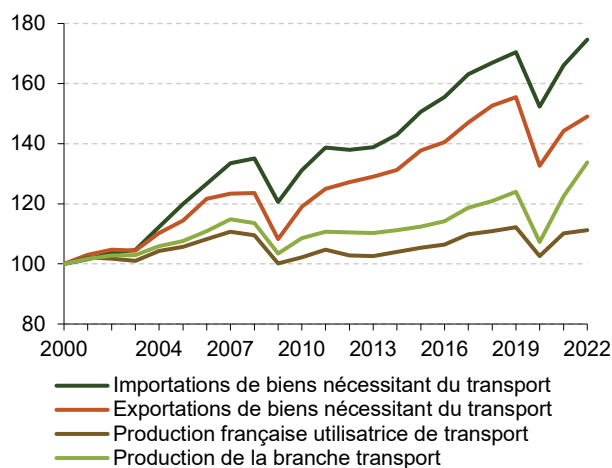
En volume en indice base 100 en 2000



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, mai 2023

Figure cadrage 2-3 Production des branches utilisatrices de transport et échanges extérieurs de biens

En volume en indice base 100 en 2000



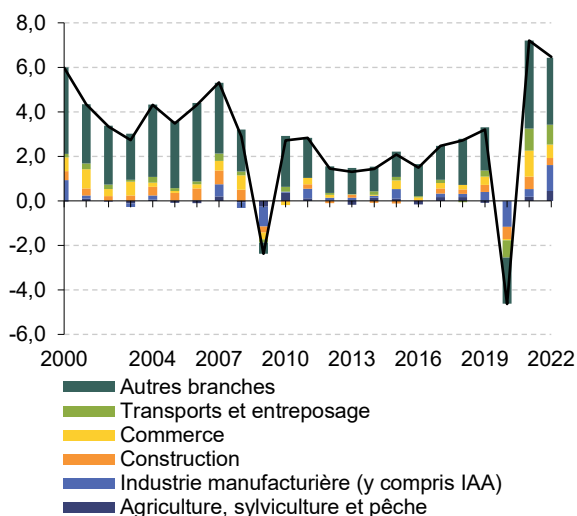
Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, mai 2023

LES IMPORTS-EXPORTS DE PRODUITS NÉCESSITANT DU TRANSPORT RESTENT DYNAMIQUES EN 2022

Les échanges extérieurs, très affectés par la crise sanitaire en 2020, continuent en 2022 leur rebond initié en 2021. Les importations de produits nécessitant du transport (produits industriels et produits agricoles essentiellement) augmentent de 5,2 % (après + 9,0 % en 2021). Les exportations de produits nécessitant du transport augmentent de 3,3 % (après + 8,8 % en 2021), mais ne retrouvent toujours pas leur niveau d'avant la crise sanitaire (- 4,2 % par rapport à 2019) - (figures cadrage 2-3 et 2-5).

Figure cadrage 2-4 Contribution des principales branches à la croissance de la valeur ajoutée

En points de VA en valeur



Lecture : en 2022, la VA toutes branches augmente de 6,5 %, dont 0,9 point dû aux transports et entreposage.

Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, mai 2023

Figure cadrage 2-5 Évolution des importations et exportations en volume aux prix de l'année précédente chaînés

Niveaux en volume en milliards d'euros, évolutions en %

	Niveau 2022 (p)	Évolutions annuelles			
		2020	2021 (sd)	2022 (p)	2022/ 2019 (p)
Importations totales	828,6	- 12,3	9,4	8,6	4,1
Produits nécessitant du transport	621,0	- 10,6	9,0	5,2	2,4
Autres biens et services (hors transport)	159,3	- 17,8	12,5	22,3	13,1
Exportations totales	744,3	- 16,9	11,0	7,1	- 1,2
Produits nécessitant du transport	504,9	- 14,7	8,8	3,3	- 4,2
Autres biens et services (hors transport)	198,9	- 23,5	15,5	17,7	4,0

(p) : provisoire ; (sd) : semi-définitif.

Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, mai 2023

Cadrage 3. Infrastructures de transport

En 2022, les infrastructures de transport évoluent peu, hormis le métro, les tramways et les véloroutes. Elles se composent de 1,1 million de kilomètres de routes, 27 000 kilomètres de lignes ferroviaires, 1 400 kilomètres de lignes de métro, RER et tramways, 8 500 kilomètres de voies navigables, de nombreux ports maritimes ainsi que du deuxième aéroport européen.

ESSOR DES INFRASTRUCTURES LINÉAIRES DE TRANSPORT EN FRANCE

En 2022, les longueurs d'infrastructures linéaires évoluent peu en France. Entre 2018 et 2022, le réseau routier principal (autoroutes et routes nationales) reste stable. La légère baisse de la longueur des autres routes nationales (- 0,17 % par an en moyenne) est compensée par une faible hausse de la longueur des autoroutes concédées (+ 0,28 % par an en moyenne) - (figures cadrage 3-1 et cadrage 3-2). De même, le réseau ferroviaire évolue très peu : en 2022, il s'établit à 26 945 kilomètres et baisse chaque année en moyenne de 0,47 % entre 2018 et 2022.

Figure cadrage 3-1 Évolution des longueurs des infrastructures linéaires de transport en France

Niveaux (longueurs) en kilomètres, évolutions en %

	Niveau	Évolution annuelle moyenne
	2022	2022/2018
Routes (France entière)	1 101 810	- 0,04
Réseau principal	21 224	0,00
Autoroutes concédées	9 193	0,28
Autoroutes non concédées	2 558	- 0,35
Autres routes nationales ⁽¹⁾	9 473	- 0,17
Réseau secondaire (France entière)	1 080 586	- 0,04
Routes départementales ⁽²⁾	379 218	0,04
Routes communales	701 368	- 0,08
Réseau ferroviaire exploité par la SNCF (kilomètres de lignes)	26 945	- 0,47
Ligne LGV ⁽³⁾	2 137	- 0,19
Autres lignes à 2 voies ou plus	14 492	- 0,20
Lignes ferroviaires à 1 voie	10 317	- 0,91
Réseaux ferrés de transport urbain⁽⁴⁾	1 383	0,80
Métros et RER ⁽⁵⁾	483	0,64
Tramways	900	0,89
Voies navigables⁽⁶⁾	8 501	0,00
Canaux	5 607	0,00
Rivières	2 894	0,00

⁽¹⁾ Les routes nationales des Drom sont comptabilisées depuis 2018.

⁽²⁾ À partir de 2017, les routes corses deviennent départementales.

⁽³⁾ lignes gérées par SNCF Réseau uniquement.

⁽⁴⁾ Données 2017 pour les TCU de province (dernières données disponibles). Par défaut, leur évolution est estimée stable de 2018 à 2022.

⁽⁵⁾ RER RATP seulement.

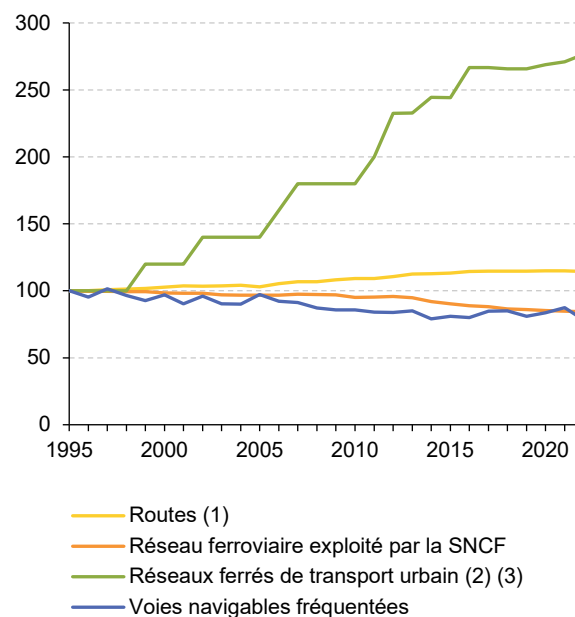
⁽⁶⁾ Champ élargi par rapport aux publications précédentes : voies navigables fréquentées et non fréquentées.

Champ : France entière.

Source : SDES

Figure cadrage 3-2 Évolution des longueurs des réseaux de transport en France métropolitaine

En indice base 100 en 1995



⁽¹⁾ Hors routes départementales et communales dans les Drom. Les routes nationales des Drom sont comptabilisées depuis 2018. À partir de 2017, les routes corses deviennent départementales.

⁽²⁾ RER RATP seulement.

⁽³⁾ Données 2017 pour les TCU de province pour les années 2018 à 2022.

Source : SDES

cadrage : situation économique et infrastructures de transport

À l'inverse, pour les trajets de courte distance, les réseaux ferrés de transport urbain (tramways et métros) se sont beaucoup développés depuis le début des années 2000, en lien avec la saturation des réseaux routiers et la prise en compte d'objectifs environnementaux. Alors que les tramways étaient rares en 1990, on dénombre 155 kilomètres en Île-de-France fin 2022 et 745 kilomètres de lignes de tramways en service hors Île-de-France fin 2017. La France dispose de six réseaux de métro. Le métro de Paris domine en nombre de lignes, de kilomètres de voies et de voyageurs transportés ; il représente à lui seul 61 % de la longueur totale des lignes françaises de métro. En 2022, les lignes 4 et 12 du métro parisien sont prolongées et la ville de Rennes inaugure sa seconde ligne de métro.

Au 1^{er} janvier 2023, le schéma national des véloroutes est réalisé à 79,5 % avec 510 nouveaux kilomètres en 2022 : 20 755 kilomètres du schéma national vélo sont ouverts sur les 26 115 kilomètres inscrits pour 2030. Au sein de ce réseau, le schéma « EuroVelo » (réseau de véloroutes trans-européennes) est achevé à 94,7 % (voir fiche F6).

GARES FERROVIAIRES

Au 31 décembre 2022, la France compte 3 819 gares ferroviaires, dont 2 250 exclusivement dédiées au transport de voyageurs, 516 exclusivement dédiées au fret, et 1 053 dédiées à la fois au transport de voyageurs et de fret. Les gares sont réparties sur tout le territoire, et surtout dans les grandes métropoles, dans les zones touristiques et dans les zones anciennement développées économiquement.

En 2022, la fréquentation des gares augmente fortement : 2 277 millions de voyageurs ont transité dans les 345 gares où passent plus de 1 million de voyageurs dans l'année, après 1 672 millions de voyageurs en 2021, soit une hausse de 27,1 % en un an. La fréquentation reste encore en deçà de son niveau des années antérieures à la crise sanitaire (- 6,8 % par rapport à 2019), essentiellement du fait de la baisse des voyageurs dans les gares franciliennes alors que la fréquentation progresse dans la plupart des grandes gares de Province - (figure cadrage 3-3). En 2022, l'Île-de-France concentre toujours l'essentiel des voyageurs (79,0 % des voyageurs). Hors Île-de-France, les gares les plus fréquentées sont Lyon Part-Dieu (1,6 % des voyageurs), Lille-Flandres (1,0 % des voyageurs), Strasbourg (0,9 % des voyageurs) et Bordeaux Saint-Jean (0,9 % des voyageurs).

Figure cadrage 3-3 Répartition des voyageurs dans les grandes gares en 2022 (1)

Nombre de gares, niveau (voyageurs) en millions, évolutions en %

	Nombre de gares				Voyageurs		
	Total	de plus de 5 millions de voyageurs	de 5 millions à 2 millions de voyageurs	de 2 millions à 1 million de voyageurs	Niveau	Évolution annuelle	
						2022/2021	2022/2019
Île-de-France	222	84	85	53	1 797,8	25,6	- 10,1
Auvergne-Rhône-Alpes	19	3	8	8	89,7	34,0	6,9
Hauts-de-France	21	5	5	11	80,3	32,9	- 2,4
Grand Est	19	4	5	10	72,3	31,2	2,9
Nouvelle-Aquitaine	11	1	4	6	43,2	30,7	16,1
Occitanie	12	2	3	7	40,0	28,3	22,3
Provence-Alpes-Côte d'Azur	6	1	4	1	33,4	27,9	13,3
Pays de la Loire	4	3	0	1	28,3	37,2	13,1
Centre-Val de Loire	10	1	3	6	26,6	35,2	11,3
Bretagne	7	1	2	4	24,8	40,4	22,8
Normandie	6	1	2	3	17,0	41,9	8,9
Bourgogne-Franche-Comté	7	1	1	5	16,4	38,1	13,7
Monaco	1	1	0	0	6,6	32,9	- 12,9
Total France	345	108	122	115	2 276,5	27,1	- 6,8

(1) Gares où passent plus de 1 million de voyageurs en 2022.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES d'après SNCF Voyageurs

AÉROPORTS

En 2022, la France compte 75 aéroports de plus de 1 000 voyageurs annuels. Parmi eux, les Aéroports de Paris concentrent un peu plus de la moitié des voyageurs tandis que les aéroports de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en concentrent 13 %. En 2022, 10 aéroports comptabilisent plus de 3 millions de passagers annuels.

En 2022, la fréquentation des voyageurs dans les aéroports augmente fortement : 162,4 millions de passagers transitent dans l'ensemble des aéroports métropolitains (de plus de 1 000 voyageurs annuels) contre 83,9 millions en 2021, soit une hausse de 93,6 %. Cependant, la fréquentation n'a pas retrouvé son niveau d'avant-crise (- 19,2 % par rapport à 2019) - (figure cadrage 3-4). Les voyageurs internationaux représentent 70 % du total des voyageurs. Si leur fréquentation des aéroports français est en forte hausse (+ 132 % par rapport à 2021), elle reste inférieure de 20 % à son niveau de 2019.

Figure cadrage 3-4 **Répartition des passagers dans les aéroports métropolitains en 2022 (1)**

Nombre d'aéroports, niveaux (voyageurs) en millions, évolution et part en %

	Nombre d'aéroports (1)				Voyageurs			
	Total	de plus de 3 millions de voyageurs	de 100 000 à 3 millions de voyageurs	de moins de 100 000 voyageurs	Niveau	Évolution annuelle		Part des voyageurs internationaux
						2022/2021	2022/2019	
Île-de-France	4	2	1	1	86,8	106,6	- 19,7	80,0
Provence-Alpes-Côte d'Azur	6	2	1	3	21,6	87,4	- 13,9	61,2
Occitanie	8	1	5	2	10,1	83,5	- 22,9	47,4
Auvergne-Rhône-Alpes	11	1	3	7	9,1	95,6	- 28,3	65,9
Grand Est	7	1	2	4	8,4	90,4	- 24,2	83,8
Nouvelle-Aquitaine	8	1	5	2	7,7	86,6	- 25,1	57,0
Hauts-de-France	4	1	1	2	6,4	97,2	3,2	80,7
Pays de la Loire	4	1	0	3	5,8	76,3	- 19,7	58,2
Corse	4	0	4	0	4,4	19,7	6,0	10,5
Bretagne	8	0	2	6	1,4	36,4	- 37,5	15,0
Normandie	5	0	1	4	0,4	45,1	- 14,0	19,1
Centre-Val de Loire	3	0	1	2	0,2	181,9	- 9,8	77,0
Bourgogne-Franche-Comté	3	0	1	2	0,1	72,2	- 8,6	93,9
Total France	75	10	27	38	162,4	93,6	- 19,2	70,4

(1) Aéroports où passent plus de 1 000 voyageurs en 2022.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES d'après DGAC

PORTS MARITIMES ET FLUVIAUX DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS

Les ports de commerce les plus importants sont sous la responsabilité de l'État, sauf Calais ; ils ont le statut de « Grand port maritime » depuis octobre 2008 : six en métropole (Dunkerque, Haropa Port, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Marseille) et quatre dans les Drom (Guadeloupe, Martinique, La Réunion, Guyane). Les grands ports maritimes (GPM) sont des établissements publics de l'État.

Tous les autres ports (dont Calais) relèvent depuis le 1^{er} janvier 2007 des régions principalement, des départements ou de syndicats mixtes pour les ports de commerce. Leur gestion est généralement concédée aux Chambres de commerce et d'industrie. Quatre ports ont encore le statut de ports autonomes, en métropole (Paris, Strasbourg) et dans le Pacifique (Papeete, Nouvelle-Calédonie).

En 2021, Haropa Port a été créé par fusion des ports maritimes du Havre et de Rouen et du port fluvial de Ports de Paris. Haropa est ainsi devenu le premier port français en matière de trafic maritime de marchandises. Avec un

cadrage : situation économique et infrastructures de transport

volume de 84,6 millions de tonnes de marchandises en 2022, le trafic maritime d'Haropa Port affiche une croissance de 1,3 % par rapport à 2021 et représente 23,5 % du trafic des ports de France entière (voir fiche E5).

PLACE DANS L'EUROPE ET DANS LE MONDE

En 2021, la France comptait 21 365 km de routes nationales ou d'autoroutes, soit une densité de 316 km pour 1 million d'habitants pour le réseau structurant (figure cadrage 3-5).

Avec ses 27 057 km en 2021, le réseau ferroviaire français est le deuxième réseau d'Europe en longueur, précédé par celui de l'Allemagne (39 799 km) et suivi par celui de la Pologne (19 287 km). La densité du réseau ferroviaire français rapportée à la population est comparable à celles de l'Allemagne et de l'Espagne.

Directement liés à la géographie des pays, les réseaux fluviaux ne sont présents que dans quelques États de l'Union européenne où passent de grands fleuves : Rhin, Elbe, Danube, Seine, Rhône ainsi que le canal Albert en Belgique. Avec ses 8 500 km de voies navigables, le réseau français est le premier d'Europe en longueur totale avant la Finlande (8 082 km) et l'Allemagne (7 675 km).

Figure cadrage 3-5 **Longueur et densité des réseaux de transports en Europe en 2021**

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

	Réseau routier structurant ⁽¹⁾		Réseau ferroviaire		Réseau navigable	
	Longueur (en km)	Densité ⁽²⁾	Longueur (en km)	Densité ⁽²⁾	Longueur (en km)	Densité ⁽²⁾
Allemagne	50 979	613	39 799	479	7 675	92
Espagne	30 635	646	16 280	343	nd	nd
France	21 365	316	27 057	400	8 501 ⁽⁴⁾	126
Italie	35 285 ⁽³⁾	592 ⁽³⁾	16 832	284	1 562 ⁽³⁾	26 ⁽³⁾
Pays-Bas	5 533	317	3 041	174	6 297	360
Pologne	21 259	562	19 287	510	3 768	100

⁽¹⁾ Autoroutes et routes nationales.

⁽²⁾ Densité en km pour 1 million d'habitants.

⁽³⁾ Données 2020 (dernière année disponible).

⁽⁴⁾ Champ élargi par rapport aux publications précédentes : voies navigables fréquentées et non fréquentées.

nd = non disponible

Source : Eurostat

Parts modales en Europe

En 2021, la route représente 87,3 % du transport terrestre de marchandises sur le territoire français, le transport ferroviaire 10,6 % et le transport fluvial 2 %. Par comparaison, dans l'ensemble de l'UE à 27 pays, le transport routier représente 77,3 % des transports terrestres de marchandises, le transport ferré 17 % et le fluvial 5,6 %.

En 2021, en France, les transports en commun, hors transport aérien et trajets en métro, représentent 14 % de l'ensemble du transport de voyageurs. La France se place ainsi au même niveau que la moyenne européenne (13,7 %), au-dessus de l'Allemagne (11,2 %) ou de l'Espagne (12,6 %) - (source : Eurostat).

partie A

Transport et activité économique

— La dépense totale de transport s'élève à 539,9 milliards d'euros en 2022, en hausse de 18,3 % en valeur par rapport à 2021. Sous l'effet combiné d'une reprise de l'activité et de fortes hausses de prix, notamment de l'énergie, elle dépasse son niveau d'avant-crise sanitaire de 20,4 %.

Les dépenses des ménages en transport individuel, qui représentent 82,6 % de leurs dépenses totales en transport hors assurance, augmentent de 10,1 % en 2022. Leurs dépenses en transport collectif s'accroissent fortement mais demeurent en volume inférieures à leur niveau d'avant-crise.

Les principales recettes liées aux transports prélevées par les administrations s'élèvent à 54,0 milliards d'euros en 2022, en hausse de 6,8 %. Les dépenses d'investissements en infrastructures de transport augmentent de nouveau et atteignent 23,6 milliards d'euros en 2022. Cette hausse concerne notamment le réseau routier et les transports collectifs urbains tandis que les investissements pour le réseau ferré principal se replient.

En 2022, les échanges de services de transport de voyageurs progressent, sous l'effet de la reprise du transport aérien après la fin des restrictions de déplacement mises en place pour lutter contre la crise sanitaire. Les exportations des services de transport de marchandises demeurent quant à elles très dynamiques, tirées par les exportations de transports maritimes.

Les investissements étrangers en France dans le secteur des transports augmentent fortement en 2022. Ils proviennent essentiellement des pays de l'Union européenne et concernent principalement le sous-secteur de l'entreposage et des services auxiliaires.



A1. Compte satellite des transports

La dépense totale de transport s'élève à 539,9 milliards d'euros en 2022. Dans un contexte de fin de restriction des déplacements et de fortes hausses des prix, elle augmente de 6,1 % en volume et de 18,3 % en valeur par rapport à 2021. Après la forte baisse de 2020 puis deux années consécutives de hausse, la dépense totale de transport dépasse largement son niveau d'avant-crise sanitaire (+ 20,4 % en valeur par rapport à 2019).

LES DÉPENSES EN TRANSPORT AUGMENTENT FORTEMENT EN VALEUR EN 2022

Selon le Compte satellite des transports, la dépense totale de transport (DTT) s'élève à 539,9 milliards d'euros en 2022 (figures A1-1), soit 20,5 % du PIB français. Elle augmente de 18,3 % en valeur par rapport à 2021 et dépasse son niveau d'avant pandémie (+ 20,4 % par rapport à 2019). Dans un contexte de fin des restrictions de déplacement liées à la crise sanitaire et de forte inflation, la dépense totale de transport augmente de 6,1 % en volume et de 11,5 % en prix en 2022 (figure A1-2).

Figure A1-1 **Dépense totale de transport (DTT) en valeur par secteur institutionnel financeur**

Niveau en milliards d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2022 (p)	Évolutions annuelles			
		2020	2021 (sd)	2022 (p)	2022/2019 (p)
Dépense totale de transport (DTT)	539,9	- 13,5	17,7	18,3	20,4
Dépense courante de transport (DCT)	463,0	- 13,8	18,1	18,5	20,7
Ménages	194,2	- 19,0	14,0	14,8	6,1
<i>dont production de transport (compte propre)</i>	<i>161,7</i>	<i>- 14,4</i>	<i>12,6</i>	<i>9,4</i>	<i>5,4</i>
Entreprises (hors secteur des transports)	182,4	- 7,7	25,1	22,4	41,3
<i>dont production pour compte propre</i>	<i>32,8</i>	<i>- 1,9</i>	<i>3,0</i>	<i>11,7</i>	<i>12,8</i>
Administrations publiques (APU)	35,9	0,4	6,5	6,6	14,0
Reste du monde (importations)	50,6	- 20,8	22,9	30,2	26,8
Dépense d'investissement de transport (DIT)	76,9	- 12,3	15,2	17,2	18,4
Entreprises de transport	26,1	- 28,4	36,8	36,6	33,8
Entreprises (hors secteur des transports)	26,8	- 6,3	11,8	16,7	22,2
APU	23,9	- 4,6	4,9	2,0	2,0
Produit intérieur brut (PIB)	2 639,1	- 5,0	7,9	5,5	8,2
<i>Dépense d'investissement / DTT</i>	<i>14,2 %</i>	<i>+ 0,2 point</i>	<i>- 0,3 point</i>	<i>- 0,1 point</i>	
<i>Dépense totale des APU / DTT</i>	<i>11,1 %</i>	<i>+ 1,7 point</i>	<i>- 1,4 point</i>	<i>- 1,4 point</i>	

(p) : provisoire ; (sd) : semi-définitif.

Sources : SDES, Compte satellite des transports ; Insee, Comptes nationaux base 2014

En valeur, la dépense courante totale de transport (DCT) représente 85,8 % de la dépense totale de transport en 2022, et la dépense d'investissement totale (DIT), 14,2 %. La dépense courante de transport, comme la dépense d'investissement, progressent fortement en 2022 (respectivement + 18,5 % et + 17,2 %) et sont nettement supérieures à leur niveau d'avant-crise (respectivement + 20,7 % et + 18,4 % par rapport à 2019).

LA DÉPENSE COURANTE DE TRANSPORT DES MÉNAGES POURSUIT SA HAUSSE EN 2022

Quatre secteurs institutionnels financent la dépense nationale de transport, dans des proportions variables : les ménages contribuent pour 41,9 %, les entreprises hors secteur des transports pour 39,4 %, les importations depuis le reste du monde pour 10,9 %, et les administrations publiques (APU) pour 7,8 % (figure A1-3).

Les dépenses des ménages en transports augmentent de 14,8 % en valeur en 2022, dans un contexte de fortes hausses des prix et dépassent le niveau d'avant-crise (+ 6,1 % par rapport à 2019). Les services de transport que les ménages produisent eux-mêmes pour leur propre usage en conduisant leurs véhicules représentent 161,7 milliards d'euros en 2022, soit 83,3 % de leurs dépenses courantes de transport. Cette dépense des ménages pour compte propre progresse de 9,4 % en valeur par rapport à 2021. Elle inclut notamment les achats de véhicules (automobiles, utilitaires, motos) par les ménages (36,7 milliards d'euros en 2022) qui ne sont pas considérés dans le Compte satellite

partie A : transport et activité économique

des transports comme un investissement mais comme une dépense courante, tout comme dans les Comptes nationaux.

Les entreprises hors secteur du transport dépensent 182,4 milliards d'euros en services de transport en 2022 (hors investissements). Cette dépense courante est en forte hausse en valeur (+ 22,4 %), sous l'effet combiné de la reprise des activités de transport et d'importantes tensions inflationnistes.

Les services de transport que les entreprises produisent elles-mêmes pour leur propre usage (production pour compte propre) représentent 18,0 % de cette dépense courante. En effet, les salariés utilisent en partie les véhicules appartenant à l'entreprise pour leurs déplacements professionnels ; les entreprises peuvent, par ailleurs, transporter leurs consommations intermédiaires ou les marchandises qu'elles produisent dans leurs propres poids lourds et véhicules utilitaires légers. Contrairement aux ménages, les dépenses des entreprises hors secteur du transport en achat d'automobiles, de poids lourds et de véhicules utilitaires légers ne sont pas comptabilisées dans la dépense courante, mais dans l'investissement.

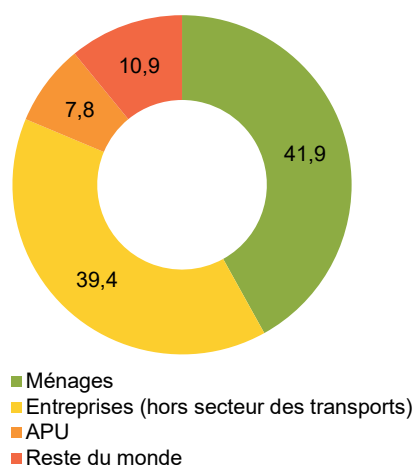
Figure A1-2 **Évolution de la dépense totale de transport (DTT) par secteur institutionnel financier**
Niveau en milliards d'euros courants et évolutions en %

	Niveaux		Évolutions annuelles 2022		
	2022 (p)	2021 (sd)	Volume (p)	Prix (p)	Valeur (p)
Dépense totale de transport (DTT)	539,9	456,3	6,1	11,5	18,3
Dépense courante de transport (DCT)	463,0	390,7	5,8	12,0	18,5
Ménages	194,2	169,1	2,1	12,4	14,8
<i>dont production de transport (compte propre)</i>	<i>161,7</i>	<i>147,8</i>	<i>0,3</i>	<i>9,1</i>	<i>9,4</i>
Entreprises (hors secteur des transports)	182,4	149,0	8,5	12,7	22,4
<i>dont production pour compte propre</i>	<i>32,8</i>	<i>29,3</i>	<i>1,8</i>	<i>9,7</i>	<i>11,7</i>
Administrations publiques (APU)	35,9	33,7	4,8	1,7	6,6
Reste du monde (importations)	50,6	38,8	12,7	15,5	30,2
Dépense d'investissement de transport (DIT)	76,9	65,6	7,4	9,1	17,2
Entreprises de transport	26,1	19,1	19,7	14,1	36,6
Entreprises (hors secteur des transports)	26,8	23,0	9,4	6,7	16,7
APU	23,9	23,5	-4,5	6,8	2,0

(p) : provisoire ; (sd) : semi-définitif.

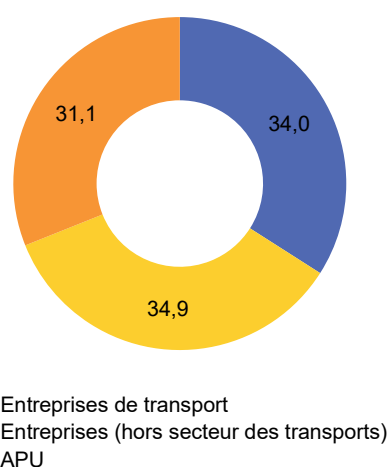
Source : SDES, Compte satellite des transports

Figure A1-3 **Dépense courante de transport (DCT) en 2022**
En %



Source : SDES, Compte satellite des transports

Figure A1-4 **Dépense d'investissement de transport (DIT) en 2022**
En %



Source : SDES, Compte satellite des transports

LA DÉPENSE D'INVESTISSEMENT DES ENTREPRISES DE TRANSPORT DÉPASSE SON NIVEAU D'AVANT-CRISE

La dépense d'investissement se répartit entre les entreprises hors secteur du transport pour 34,9 %, les entreprises de transport pour 34,0 % et les APU pour 31,1 % (figure A1-4). L'achat de matériel de transport par les entreprises est comptabilisé dans la dépense d'investissement de transport. Les dépenses d'investissement des APU comprennent uniquement le financement des infrastructures de transport. La dépense d'investissement augmente pour les trois secteurs institutionnels en 2022, mais davantage pour les entreprises de transport (+ 36,6 % en valeur) et les entreprises hors secteur des transports (+ 16,7 % en valeur) que pour les APU (+ 2 % en valeur). La dépense d'investissement des entreprises de transport dépasse de 33,8 % son niveau d'avant-crise.

LA ROUTE EST LE MODE DE TRANSPORT LARGEMENT DOMINANT

Occasionnant 67,7 % de la dépense de transport, soit 365,7 milliards d'euros en 2022, la route est le mode de transport largement dominant (figure A1-5). Le transport maritime, essentiellement consacré au transport de marchandises, représente près de 14,6 % de la dépense totale. Le transport aérien en représente 6,0 %, le transport ferroviaire 5,8 % et les transports en commun urbains, auxquels sont ajoutés les autocars réguliers (TCU-AR) 5,6 %. Avec 0,3 % de la dépense totale, le transport fluvial reste marginal.

Figure A1-5 Les dépenses de transport par secteur institutionnel et par mode de transport en 2022

En milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Dépense totale de transport (DTT)	539,9	365,7	31,5	1,6	32,2	78,6	30,3
Dépense courante de transport (DCT)	463,0	321,1	23,8	1,1	26,0	70,4	20,7
Ménages	194,2	170,1	6,1	0,1	10,6	0,3	7,0
dont production de transport (compte propre)	161,7	161,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Entreprises (hors secteur des transports)	182,4	101,4	5,7	0,3	6,8	59,0	9,3
dont production pour compte propre	32,8	32,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Administrations publiques (APU)	35,9	20,9	9,4	0,2	0,5	0,4	4,4
Reste du monde (importations)	50,6	28,7	2,7	0,5	8,1	10,7	0,0
Dépense d'investissement de transport (DIT)	76,9	44,6	7,7	0,5	6,2	8,3	9,6
Entreprises de transport	26,1	8,8	1,3	0,1	5,7	7,8	2,5
Entreprises (hors secteur des transports)	26,8	26,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
APU	23,9	9,0	6,4	0,4	0,5	0,5	7,1

Source : SDES, Compte satellite des transports

LA DÉPENSE TOTALE AUGMENTE DANS TOUS LES MODES DE TRANSPORT EN 2022

La dépense totale augmente en valeur dans tous les modes de transport (figure A1-6). La poursuite du rebond d'activité au sortir de la crise sanitaire explique en partie cette augmentation. De plus, les très fortes tensions sur les prix de l'énergie en 2022 se sont diffusées sur les prix des transports qui augmentent dans tous les secteurs. Ainsi, la hausse de la dépense totale est particulièrement forte dans le transport aérien (+ 74,4 % en valeur et + 24,5 % en volume) et le transport maritime (+ 41,6 % en valeur et + 17,2 % en volume).

Figure A1-6 Évolution des dépenses de transport par type de dépense et par mode de transport en 2022

En %

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Évolutions en volume							
Dépense totale en transport (DTT)	6,1	2,9	5,4	2,7	24,5	17,2	10,3
Dépense courante totale (DCT)	5,8	2,8	10,0	- 2,3	20,1	16,2	9,9
Dépense d'investissement totale (DIT)	7,4	3,3	- 7,8	12,8	42,0	26,8	11,0
Évolutions en prix							
Dépense totale en transport (DTT)	11,5	9,1	6,0	17,6	40,0	20,9	2,2
Dépense courante totale (DCT)	12,0	9,0	3,6	25,4	46,9	21,5	5,8
Dépense d'investissement totale (DIT)	9,1	9,6	14,0	4,1	16,9	16,1	- 4,9
Évolutions en valeur							
Dépense totale en transport (DTT)	18,3	12,2	11,7	20,8	74,4	41,6	12,6
Dépense courante totale (DCT)	18,5	12,0	14,0	22,5	76,5	41,1	16,3
Dépense d'investissement totale (DIT)	17,2	13,3	5,2	17,4	66,0	47,2	5,6

Source : SDES, Compte satellite des transports

LE TRANSPORT GÉNÈRE 65,7 MILLIARDS D'EUROS DE MASSE SALARIALE EN 2022

En 2022, les ménages sont bénéficiaires directs de la dépense courante de transport à hauteur de 75,9 milliards d'euros (*figure A1-7*). Leur ressource principale provient de la rémunération des personnels du secteur des transports par les entreprises et les APU pour un montant de 65,7 milliards d'euros. Ils perçoivent par ailleurs 10,2 milliards d'euros de revenus, réels ou imputés, de location d'emplacements de stationnement.

Les APU bénéficient des contreparties de la dépense courante de transport pour 80,9 milliards d'euros : 57,2 milliards d'euros en TVA et TICPE d'une part, et 23,7 milliards d'euros en taxes diverses spécifiques au transport (versement mobilité, amendes, etc.) et impôts liés à la production et sur les bénéfices d'autre part.

Les sociétés financières et compagnies d'assurances sont rémunérées par les intérêts portés par les prêts consentis, les loyers de crédit-bail des entreprises, et les primes d'assurance nettes des remboursements, pour un montant total de 21,0 milliards d'euros en 2022.

Enfin, les entreprises de transport françaises ont exporté pour 67,1 milliards de services de transport en 2022.

Figure A1-7 **Éléments des ressources générées par la dépense courante de transport en 2022**

En milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Ménages	75,9	50,5	4,7	0,3	7,4	3,5	9,4
<i>dont rémunérations brutes</i>	<i>65,7</i>	<i>40,3</i>	<i>4,7</i>	<i>0,3</i>	<i>7,4</i>	<i>3,5</i>	<i>9,4</i>
APU	80,9	64,9	3,5	0,0	0,5	0,5	11,5
<i>dont TVA et TICPE (y.c. taxe spéciale DOM)</i>	<i>57,2</i>	<i>55,0</i>	<i>0,7</i>	<i>0,0</i>	<i>0,2</i>	<i>0,0</i>	<i>1,3</i>
Sociétés financières et compagnies d'assurance	21,0	15,1	2,2	0,0	1,5	1,5	0,7
Reste du monde (exportations)	67,1	12,5	1,8	0,2	8,5	44,1	0,0

Source : SDES, *Compte satellite des transports*

Définitions

Le compte satellite des transports regroupe l'ensemble des dépenses liées au transport. Il respecte la méthodologie des comptes satellites du système de comptabilité nationale. La dépense en transport est présentée en distinguant financeurs et bénéficiaires monétaires. C'est une dépense dite « brute », comme le PIB, incluant les amortissements ou la consommation de capital fixe. La séparation entre modes repose sur les conventions utilisées dans le reste du rapport. Pour l'instant, le transport par conduites (oléoducs), les activités de poste et courrier et l'entreposage-manutention en sont exclus. Les dépenses d'investissement retracées dans le Compte satellite sont les dépenses en formation brute de capital fixe (FBCF) ainsi que les acquisitions de terrains non bâtis lorsque ces terrains sont destinés à changer d'usage pour devenir le support d'infrastructures de transport.

Le partage volume-prix

Un des rôles essentiels des comptes nationaux est de décomposer les évolutions des opérations sur biens et services en valeur en deux composantes : un facteur prix reflétant le mouvement des prix et un facteur volume mesurant l'évolution des « quantités » des agrégats à prix constants. Cette décomposition permet en particulier au niveau le plus agrégé de mesurer la croissance de l'économie, définie comme l'évolution du PIB en volume.

A2. Activité marchande de la branche des transports en France

Avec une production de 294,1 milliards d'euros en 2022, la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) contribue pour 10,6 % au produit intérieur brut (PIB). En 2022, la production de la branche transports augmente de 21,5 % en valeur : les volumes augmentent de 9,3 % (dépassant de 2,6 % leur niveau d'avant-crise sanitaire) tandis que la hausse des prix accélère (+ 11,2 % en 2022 après + 8,1 % en 2021). Toutes les activités de transports hors activités de poste et courrier sont concernées. La production de transport de voyageurs (22,3 % de la production de la branche en valeur) accélère en 2022 (+ 39,5 % en volume après + 24,4 % en 2021), avec la fin des restrictions de déplacement. La production de transport de marchandises (41,5 % de la production de la branche en valeur) se maintient en volume (- 0,1 % après une hausse de 9 % en 2021) mais progresse en valeur dans un contexte de forte hausse des prix du fret (+ 22,2 % en 2022 après + 19,3 % en 2021). La production des autres services de transport hors activités de poste et de courrier (31,9 % de la production de la branche en valeur) augmente plus modérément, de 6,7 % en volume et de 5,5 % en prix en 2022. Seule la production des activités de poste et de courrier (4,3 % de la production de la branche en valeur) repart à la baisse en 2022 (- 8,3 % en volume et + 4,6 % en prix).

Figure A2-1 Production en valeur et partage volume prix de son évolution

Niveau en milliards d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2022 (p)	Évolutions annuelles (p)			
		2022/ 2021		2022/ 2019*	
		Valeur	Volume	Prix	Valeur
Transport de voyageurs	65,7	39,5	2,9	43,6	4,2
Transports ferroviaires interurbains de voyageurs	13,2	15,2	3,8	19,5	3,3
Transports urbains et suburbains de voyageurs	13,8	25,3	-13,1	8,8	8,5
Transports routiers de voyageurs	8,0	- 1,2	24,0	22,5	- 6,1
Transports aériens de passagers	22,2	104,6	8,5	121,9	4,1
Autres transports de voyageurs	8,5	51,4	2,1	54,5	6,1
<i>dont transports de voyageurs par taxis</i>	5,9	27,3	4,4	32,8	8,1
Transport de marchandises	122,0	- 0,1	22,2	22,1	1,3
Transports ferroviaires de fret	1,2	3,6	2,8	6,5	0,4
Transports routiers de fret et par conduites	70,2	1,5	10,5	12,2	2,2
<i>dont transports routiers de fret</i>	63,2	1,8	9,4	11,3	2,5
<i>dont déménagement</i>	2,3	- 0,9	7,3	6,4	1,5
<i>dont transports par conduites</i>	4,6	- 1,1	30,0	28,5	- 0,5
Transports maritimes et côtiers de fret	47,7	- 1,3	47,5	45,6	1,7
Transports fluviaux	0,2	0,1	13,1	13,2	- 4,7
Transports aériens et transports spatiaux	2,7	- 20,2	5,1	- 16,1	- 15,6
<i>dont transports aériens de fret</i>	1,7	- 14,5	12,6	- 3,7	- 24,2
Autres services de transport	93,8	6,7	5,5	12,6	4,8
Entreposage et stockage, manutention	22,7	4,6	3,9	8,7	10,0
Services annexes des transports	40,2	9,3	2,7	12,3	1,8
Messagerie, fret express, affrètement, organisation des transports	30,8	4,7	10,7	15,8	5,5
Activités de poste et de courrier	12,6	- 8,3	4,6	- 4,1	- 3,8
Ensemble transports	294,1	9,3	11,2	21,5	2,6

(*) En volumes au prix de l'année de base 2014 (prix chaînés).

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2014

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS PROGRESSE FORTEMENT EN VOLUME EN 2022

La production des transports de voyageurs, qui représente 22,3 % de la production de la branche en valeur (*figure A2-3*), progresse fortement en 2022 (+ 43,6 %). Cette évolution provient essentiellement de la hausse de la production en volume (+ 39,5 % en 2022 après + 24,4 % en 2021), les prix n'augmentant que modérément (+ 2,9 %). Avec la fin des restrictions de déplacement, la production en volume du transport de voyageurs dépasse son niveau d'avant la crise sanitaire (+ 4,2 % par rapport à 2019) - (*figure A2-1*).

La forte reprise de la production de transport aérien de passagers (+ 104,6 % en volume) contribue à cette évolution. La réouverture des frontières et la levée des restrictions sanitaires au cours de l'année 2022 dans la plupart des pays ont incité les voyageurs à prendre à nouveau l'avion, notamment en volant sur les compagnies *low-cost*

La production de transports urbains et suburbains de passagers est également dynamique en volume en 2022 (+ 25,3 %) et dépasse son niveau de 2019 (+ 8,5 % par rapport à 2019). Les prix continuent de baisser en 2022 (- 13,1 % en 2022 après - 9,6 % en 2021) à l'inverse de ceux des autres transports de voyageurs (routiers, aériens et autres) qui augmentent. Afin de donner un coup de pouce au pouvoir d'achat et ainsi d'appeler les clients à reprendre les transports en commun, la loi de finances rectificative pour 2022 a étendu l'exonération jusqu'à 75 % de prise en charge de l'abonnement par l'employeur, alors qu'auparavant, les employeurs prenaient en charge 50 % de l'abonnement de transport public de leurs salariés.

Seule la production de transport routier de voyageurs diminue légèrement en volume (- 1,2 %) alors que les prix progressent fortement (+ 24 % par rapport à 2021). En 2022, dans le contexte de la guerre en Ukraine, l'augmentation des prix de l'énergie impacte fortement l'activité des transporteurs routiers. À cette hausse des coûts d'approvisionnement s'ajoute des pénuries de personnel qui restreignent la capacité disponible. La production de transport routier de voyageurs reste en-deçà de son niveau de 2019 (- 6,1 % par rapport à 2019).

LA PRODUCTION MARCHANDE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES STAGNE EN VOLUME ALORS QUE LES PRIX S'ACCROISSENT FORTEMENT EN 2022

En 2022, la production de transport de marchandises, qui représente 41,5 % de la production de la branche, reste stable en volume (- 0,1 % après une hausse de 9,0 % en 2021) alors que la hausse des prix se poursuit (+ 22,2 % après + 18,4 % en 2021). Tous les modes de transports font face à une poussée de l'inflation exacerbée par le conflit entre la Russie et l'Ukraine et à une contraction de la consommation après l'euphorie de la reprise post-pandémie.

La production des transports routiers de fret et par conduites représente plus de la moitié de la production de transports de marchandises en valeur. En 2022, elle ralentit en volume (+ 1,5 % en volume en 2022 après la reprise de + 9,5 % en 2021) à la suite notamment du coup de frein du e-commerce chez les particuliers, tandis que les prix augmentent significativement (+ 10,5 % après + 1,6 % en 2021) du fait de la flambée historique des prix du carburant.

La production de transports maritimes et côtiers de fret connaît une légère baisse en volume (- 1,3 %) dans un contexte de saturation des entrepôts tandis que les prix s'accroissent fortement (+ 47,5 % en 2022 après + 81,8 % en 2021), avec le renchérissement du coût de l'énergie.

Après une forte reprise en 2021 (+ 22,6 % en volume), la production de transports aériens de fret diminue en 2022 (- 14,5 % en volume) et reste nettement en-deçà de son niveau d'avant-crise (- 24,2 % par rapport à 2019).

LES AUTRES SERVICES DE TRANSPORT PROGRESSENT PLUS MODEREMENT

La production des autres services de transport hors activités de poste et de courrier, qui représente 31,9 % de la production de la branche, s'accroît modérément (+ 6,7 % en volume et + 5,5 % en prix en 2022), entraînée notamment par la production des services annexes des transports (+ 9,3 % en volume).

La production d'entreposage, stockage et manutention augmente de 4,6 % en volume en 2022, après + 9,8 % en 2021. Bien qu'elle ralentisse en 2022, elle dépasse son niveau d'avant la crise sanitaire de 10 %. Les chaînes d'approvisionnement étant très désorganisées et perturbées pendant la pandémie, de nombreuses entreprises se

partie A : transport et activité économique

sont tournées vers des solutions de sécurité en accumulant des stocks supplémentaires. Ces stocks peinent à s'écouler en 2022 alors que la demande des consommateurs faiblit.

La production des activités de poste et de courrier baisse de 8,3 % en volume en 2022 après avoir connu une hausse de 4,5 % en 2021. Le secteur reste en difficulté : la production en volume ne retrouve pas son niveau de 2019 (- 3,8 %).

ÉQUILIBRE DE LA BRANCHE : CONSOMMATION FINALE ET ÉCHANGES EXTÉRIEURS EN HAUSSE

Après avoir été durement affectée en 2020 par la pandémie de la Covid-19 (- 13,5 % en volume), la production de transport est repartie à la hausse en 2021 (+ 14,4 % en volume) puis en 2022 (+ 9,3 %) où elle dépasse légèrement le niveau de 2019 (+ 2,6 % par rapport à 2019) - (figure A2-2). La consommation finale, très impactée en 2020 (- 40,1 %), est repartie à la hausse en 2021 (+ 17,4 %) avant d'accélérer en 2022 (+ 31,3 %) sans pour autant retrouver son niveau de 2019 (- 2,6 % en volume). En 2022, les importations augmentent plus rapidement qu'en 2021 (+ 13,5 % en 2022 contre + 6,1 % en 2021) tandis que les exportations ralentissent (+ 9,4 % en 2022 après + 22,7 % en 2021). Les importations se rapprochent de leur niveau de 2019 (- 0,4 % par rapport à 2019) tandis que les exportations le dépassent (+ 4,9 % par rapport à 2019).

Figure A2-2 Équilibre ressources-emplois de la branche transport *

Niveau en milliards d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2022 en valeur (p)	Évolutions annuelles en volume **			
		2020	2021 (sd)	2022 (p)	2022/2019* (p)*
Production de la branche	294,1	- 13,5	14,4	9,3	2,6
<i>dont sous-traitance</i>	20,3	- 5,0	12,0	2,7	3,0
Importation totale	65,2	- 17,8	6,1	13,5	- 0,4
<i>dont ajustement CAF/FAB</i>	- 25,0	- 18,5	- 14,7	- 0,4	- 11,5
Impôts sur les produits	1,5	- 32,7	14,0	42,7	3,1
Subventions sur les produits	- 11,5	5,9	23,7	18,1	15,7
Consommation intermédiaire (hors sous-traitance et marge)	143,7	- 10,1	12,3	10,0	3,6
Marge de transport	- 40,0	- 5,4	12,4	- 0,7	1,8
Consommation finale	46,3	- 40,1	17,4	31,3	- 2,6
Exportation totale	74,6	- 14,0	22,7	9,4	4,9

(*) y compris services de poste et de courrier.

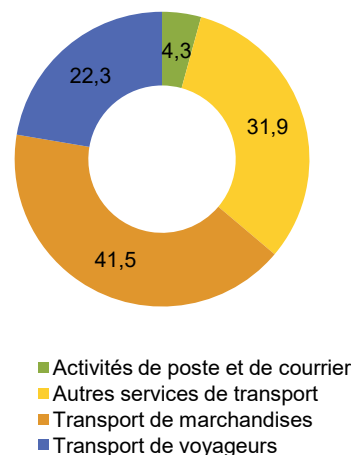
(**) en volumes au prix de l'année de base 2014 (prix chaînés).

(sd) : semi-définitif ; (p) : provisoire.

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2014

Figure A2-3 Production de transports, structure en 2022 (en valeur)

En %



Source : Insee, Comptes nationaux - base 2014

A3. Dépenses des ménages en transport

En 2022, les dépenses des ménages en transport continuent leur rebond initié en 2021 : les ménages ont dépensé 187,2 milliards d'euros en transport (hors assurance), après 160,8 milliards d'euros en 2021, soit une hausse de 16,4 % en valeur. Les dépenses en transport individuel (y compris l'achat de véhicules, hors assurance), qui représentent 82,6 % des dépenses totales en transport hors assurance, augmentent de 10,1 % tandis que les dépenses pour les déplacements en transport collectif s'accroissent de 60,3 %, dans un contexte de forte hausse des prix (+ 10,7 % pour l'ensemble des dépenses de transport, hors assurance). Les dépenses des ménages en transport (hors assurance) dépassent en valeur leur niveau d'avant-crise (+ 4,8 % par rapport à 2019), mais ne le retrouve pas en volume (- 7,8 % par rapport à 2019).

LES DÉPENSES DES MÉNAGES EN TRANSPORT PROGRESSENT NETTEMENT EN 2022

En 2022, les dépenses de transport (hors assurance) des ménages, très impactées par les restrictions de déplacement en 2020, progressent pour la deuxième année consécutive (+16,4 % en valeur en 2022 dont + 5,1 % en volume et + 10,7 % en prix) tout en restant inférieures à leur niveau d'avant-crise en volume (- 7,8 % par rapport à 2019). La hausse des dépenses de consommation des ménages en transport est supérieure à celle observée pour l'ensemble de la consommation des ménages : + 7,1 % en valeur (figure A3-1) ; + 2,1 % en volume et + 4,8 % en prix (figure A3-5).

Figure A3-1 Consommation des ménages en transport (en valeur)

Niveaux en millions d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2022 (p)	Évolutions annuelles			
		2020	2021 (sd)	2022 (e)	2022/ 2019 (e)
Achat de véhicules	36 740	-17,2	-0,1	0,3	-17,0
Dépenses d'utilisation des véhicules	117 906	-15,5	19,9	13,5	15,1
Carburants et lubrifiants ⁽¹⁾	48 817	-25,6	27,6	25,9	19,6
Entretien et réparation	42 842	-6,3	13,7	6,3	13,2
Assurance automobile	9 499	5,4	6,6	0,9	13,5
Déplacements individuels hors assurance	154 646	-16,0	14,0	10,1	5,4
Déplacements individuels y c. assurance	164 144	-14,8	13,5	9,5	5,8
Déplacement en transport collectif	32 563	-49,2	25,6	60,3	2,3
Ferroviaire (train, métro, tramway...)	6 144	-44,2	44,5	41,2	13,8
Routier (cars, bus, taxis...)	8 903	-28,8	14,5	26,8	3,3
Aérien	12 087	-71,1	31,3	160,2	-1,4
Maritime et fluvial	394	-65,0	30,4	94,1	-11,3
Combiné ⁽²⁾	4 102	-38,5	25,5	24,8	-3,7
Autres ⁽³⁾	933	-17,3	12,8	15,8	8,1
Dépenses de transport hors assurance	187 209	-21,9	15,3	16,4	4,8
Dépenses de transport y c. assurance	196 707	-20,7	14,8	15,6	5,2
Consommation totale des ménages	1 352 400	-5,8	6,7	7,1	7,6

⁽¹⁾ Y compris les lubrifiants des réparations.

⁽²⁾ Titres de transports combinés : au moins deux modes de transport, lorsqu'il n'est pas possible d'établir la part revenant à chaque mode de transport.

⁽³⁾ Téléphériques hors station de ski, agences de voyage, déménagement.

(sd) : semi-définitif, (e) : estimations, (p) : provisoire.

Les coefficients budgétaires ont été recalculés pour ne prendre en compte que les dépenses de consommation directes des ménages (voir encadré).

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

Figure A3-2 Coefficients budgétaires des dépenses de transport dans les dépenses de consommation des ménages

En % des dépenses de consommation des ménages

	1992	2002	2012	2022 (e)
Achat de véhicules	5,1	4,5	3,5	2,7
Dépenses d'utilisation des véhicules	7,5	7,8	8,0	8,7
Carburants et lubrifiants ⁽¹⁾	3,5	3,4	3,7	3,6
Entretien et réparation	2,7	2,8	2,6	3,2
Assurance automobile	0,5	0,5	0,7	0,7
Déplacements individuels hors assurance	12,6	12,3	11,5	11,4
Déplacements individuels y c. assurance	13,1	12,8	12,2	12,1
Déplacement en transport collectif	1,8	2,0	2,3	2,4
Ferroviaire (train, métro, tramway...)	0,4	0,4	0,5	0,5
Routier (cars, bus, taxis...)	0,5	0,6	0,6	0,7
Aérien	0,6	0,7	0,9	0,9
Maritime et fluvial	0,1	0,0	0,0	0,0
Combiné ⁽²⁾	0,2	0,3	0,3	0,3
Autres ⁽³⁾	0,1	0,1	0,1	0,1
Dépenses de transport hors assurance	14,4	14,3	13,8	13,8
Dépenses de transport y c. assurance	14,9	14,8	14,5	14,5
Dépenses de consommation totale des ménages	100,0	100,0	100,0	100,0

LES DÉPENSES EN TRANSPORT INDIVIDUEL DÉPASSENT LEUR NIVEAU D'AVANT LA CRISE

Les dépenses des ménages en transport individuel (hors assurance), qui représentent 83 % de leurs dépenses en transport en valeur (figure A3-3), augmentent de 10,1 % en valeur en 2022 et dépassent pour la première fois leur niveau d'avant-crise (+ 5,4 % par rapport à 2019).

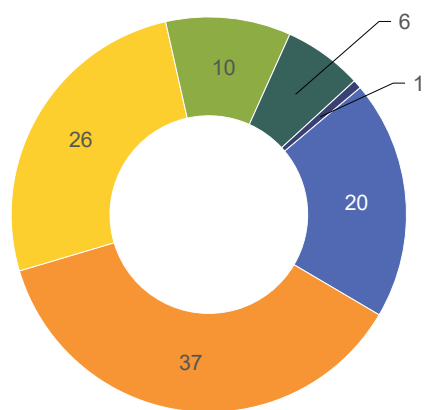
Les dépenses d'achat de véhicules (20 % des dépenses de transport hors assurance, en valeur) stagnent pour la deuxième année consécutive. Elles baissent même en volume (- 5,1 % en 2022 après - 2,4 % en 2021 et - 17,5 % en 2020 pendant la crise sanitaire), dans un contexte de baisse des ventes de voitures neuves (voir fiche G2) tandis que les prix continuent d'augmenter (+ 5,8 % en 2022 après + 2,3 % en 2021). Les dépenses d'achat de véhicules demeurent ainsi largement inférieures à leur niveau d'avant-crise en volume (- 23,6 % par rapport à 2019).

Les dépenses d'entretien et réparation (37 % des dépenses de transport hors assurance, en valeur) sont en hausse (+ 6,3 % en valeur et + 1,0 % en volume) après le fort rebond de 2021 leur ayant permis de retrouver leur niveau d'avant-crise. Les prix continuent d'augmenter de 5,3 % en 2022 (après + 2,2 % en 2021).

La dépense de consommation de carburants et lubrifiants progresse fortement en 2022 (+ 25,9 % en valeur), tirée par la hausse de prix (+ 22,2 % en 2022 après + 12,6 % en 2021). En effet, les prix à la pompe atteignent des niveaux records en 2022 (voir fiche G3) dans un contexte de forte hausse des cours du pétrole pour la deuxième année consécutive (voir fiche cadrage 1b).

En 2022, les ménages ont dépensé 9,5 milliards d'euros en assurance automobile. Les dépenses d'assurance augmentent ainsi de 0,9 % en valeur sur un an.

Figure A3-3 Structure des dépenses de transport des ménages (hors assurance) en 2022 (e)
Part en % de la dépense (y compris TVA) en valeur

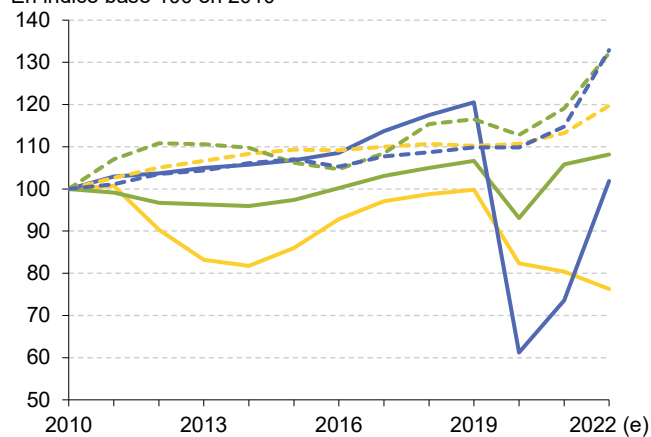


- Achat de véhicules
- Utilisation des véhicules hors carburant
- Carburants
- Transports terrestres
- Transport aérien
- Autres

(e) : estimations.

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

Figure A3-4 Évolution des dépenses en volume et en prix des transports individuels et collectifs
En indice base 100 en 2010



- Dépenses transport individuel – achat de véhicule
- Dépenses transport individuel – utilisation du véhicule
- Dépenses transport collectif
- - - Prix du transport individuel – achat de véhicule
- - - Prix du transport individuel – utilisation du véhicule
- - - Prix du transport collectif

(e) : estimations.

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

LES DÉPENSES EN TRANSPORT COLLECTIF AUGMENTENT FORTEMENT, MAIS RESTENT ENCORE INFÉRIEURES À LEUR NIVEAU D'AVANT LA CRISE EN VOLUME

Entre 1990 et jusqu'à 2019, les dépenses en transport collectif n'ont cessé de croître. Leur poids dans les dépenses de transport des ménages (hors assurance), qui avait atteint 18 % en valeur en 2019, chute à 12 % en 2020 pendant la crise sanitaire avant de remonter à 17 % en 2022.

Les dépenses des ménages en transport collectif augmentent fortement en 2022 : + 60,3 % en valeur dont +38,4 % en volume et + 15,8 % en prix. Tous les modes de transport contribuent à cette évolution. Les dépenses en transport routier (car, bus, taxis) augmentent de 26,8 % en valeur tandis que les dépenses en transport aérien, qui avaient chuté de 71,1 % en valeur en 2020, augmentent de 160,2 % en 2022 (après + 31,3 % en 2021). Les dépenses en transport ferroviaire, qui avaient connu une très forte baisse de 44,2 % en valeur en 2020, augmentent de 41,2 % en 2022 (après + 44,5 % en 2021). Les prix du transport collectif augmentent également dans les principaux modes de transport : + 22,9 % pour le transport aérien, + 18,2 % pour le transport routier et + 10,5 % pour le transport ferroviaire.

Si la forte hausse des prix permet aux dépenses des ménages en transport collectif de dépasser leur niveau d'avant-crise en valeur (+ 2,3 % par rapport à 2019), elles restent toutefois encore bien inférieures à leur niveau d'avant-crise en volume (- 15,5 % par rapport à 2019) - (figure A3-4). C'est notamment le cas pour les dépenses en transport aérien (- 21,4 % en volume par rapport à 2019) et routier (- 20,7 % par rapport à 2019). Seules les dépenses pour le transport ferroviaire (train, métro, tramway...) dépassent leur niveau d'avant-crise en volume (+ 3,7 % par rapport à 2019) - (figure A3-5).

Figure A3-5 Évolution des dépenses de transport des ménages (en volume et en prix)

Niveaux en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Volumes					Prix			
	Niveau 2022	Évolutions annuelles				Évolutions annuelles			
		2020	2021 (sd)	2022 (e)	2022/ 2019 (e)	2020	2021 (sd)	2022 (e)	2022/ 2019 (e)
Achat de véhicules	33 240	- 17,5	- 2,4	- 5,1	- 23,6	0,4	2,3	5,8	8,6
Dépenses d'utilisation des véhicules	97 891	- 12,7	13,6	2,2	1,4	- 3,2	5,5	11,0	13,5
dont carburants et lubrifiants ⁽¹⁾	37 234	- 16,7	13,3	3,0	- 2,7	- 10,7	12,6	22,2	23,0
dont entretien et réparation	36 689	- 8,1	11,2	1,0	3,2	1,9	2,2	5,3	9,7
Assurance automobile	8 042	2,7	4,8	- 0,9	6,7	2,6	1,8	1,8	6,3
Déplacement en transport collectif	26 003	- 49,2	20,2	38,4	- 15,5	0,0	4,5	15,8	21,0
Ferroviaire (train, métro, tramway...)	5 439	- 41,8	39,2	27,9	3,7	- 4,3	3,8	10,5	9,8
Routier (cars, bus, taxis...)	6 188	- 32,7	9,9	7,2	- 20,7	5,7	4,2	18,2	30,2
Aérien	9 731	- 69,2	20,5	111,6	- 21,4	- 6,4	9,0	22,9	25,4
Maritime et fluvial	381	- 66,3	22,0	96,6	- 19,2	4,0	6,8	- 1,3	9,7
Combiné ⁽²⁾	3 790	- 39,1	25,1	20,7	- 8,0	0,9	0,3	3,4	4,7
Autres ⁽³⁾	725	- 18,5	9,0	2,5	- 9,0	1,5	3,5	13,0	18,8
Dépenses de transport (hors assurance)	157 553	- 20,4	10,2	5,1	- 7,8	- 1,9	4,7	10,7	13,7
Consommation totale des ménages	1 212 751	- 6,6	5,1	2,1	0,2	0,9	1,5	4,8	7,4

⁽¹⁾, ⁽²⁾, ⁽³⁾ voir notes en bas de tableau A3-1.

(sd) : semi-définitif ; (e) : estimations.

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

Consommation des ménages

En plus de leurs dépenses de consommation, les ménages bénéficient de services directement pris en charge par les administrations publiques et les institutions sans but lucratif au service des ménages, notamment dans les transports. La dépense de consommation des ménages présentée ici ne les prend pas en compte. Les dépenses d'assurance de véhicules ont été rajoutées aux dépenses de consommation des ménages en transport.

A4. Dépenses des administrations publiques centrales et locales

En 2022, les dépenses totales des administrations publiques centrales (Apuc) s'accroissent de 9,6 % (après + 15,0 % en 2021 et + 6,7 % en 2020). Celles des administrations publiques locales (Apul), qui représentent 74 % des dépenses publiques totales non consolidées¹ en transport, sont stables (- 0,2 % en 2022, après + 7,7 % en 2021 et - 3,5 % en 2020).

En 2022, les dépenses totales consolidées des administrations publiques s'élèvent à 57,9 milliards d'euros. Elles progressent de 1,8 % par rapport à 2021. Après une forte hausse en 2021 (+ 23,2 %), les dépenses d'investissement sont quasi stables (+ 0,2 % en 2022). Les dépenses de fonctionnement augmentent de nouveau (+ 2,9 % en 2022 après + 2,9 % en 2021).

LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CENTRALES (APUC) CROISSENT DE 9,6 % EN 2022

En 2022, les dépenses totales des Apuc en faveur des transports croissent de 9,6 % et représentent 15,9 milliards d'euros - (figure A4-1) ; les dépenses d'investissement augmentent de 7,4 % et les dépenses de fonctionnement (qui représentent 62 % des dépenses des Apuc) progressent de 10,9 %.

La dépense de fonctionnement des Apuc pour le transport routier progresse fortement en 2022 (+ 42,4 %) après avoir augmenté plus modérément en 2021 (+ 5,0 %) et en 2020 (+ 1,6 %). Cette augmentation est la conséquence d'un soutien économique et social des transports routiers. Les dépenses de fonctionnement augmentent dans les services communs² (+ 18,2 %), dans le transport maritime (+ 11,5 %) et dans le transport ferroviaire (+ 6,8 %). Concernant le secteur ferroviaire, qui constitue le plus gros poste de dépenses de fonctionnement des Apuc, cette hausse représente 310 millions d'euros, parmi lesquels 191 millions d'euros alloués pour améliorer la performance des réseaux existants afin d'offrir une meilleure fiabilité des services de transport au bénéfice des usagers et pour développer, par leur aménagement ou leur création, les infrastructures. Avec 113 millions d'euros en 2022, la dépense de fonctionnement des Apuc diminue dans les transports collectifs urbains (- 25,1 %), qui restent essentiellement soutenus par les Apul. Les dépenses de fonctionnement des Apuc progressent également, mais dans une moindre mesure, dans les voies navigables (+ 4,6 %) et le transport aérien (+ 3,4 %).

En 2022, les dépenses d'investissement des Apuc sont en progression dans tous les modes de transport, notamment dans le transport aérien (+ 41,6 %), sauf dans les transports collectifs urbains (- 50,5 %). Le transport ferroviaire est, avec le transport routier, le mode de transport ayant donné lieu à l'investissement le plus élevé, avec respectivement 3,3 et 1,2 milliards d'euros chacun. En 2022, l'investissement s'élève à 733 millions d'euros dans le transport aérien, 351 millions dans le transport fluvial, 214 millions dans le transport maritime et 116 millions dans les transports en commun urbains.

Sur la période 2017-2022, la dépense totale des Apuc pour le transport s'accroît de 6,7 % en moyenne annuelle et est en hausse pour tous les modes de transport. Les dépenses de fonctionnement croissent de 3,5 % par an sur la même période, et les investissements de 13,9 % par an.

LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES LOCALES (APUL) SONT STABLES EN 2022

Les dépenses des Apul sont quasi stables (- 0,2 %) en 2022 (45,0 milliards d'euros en 2022) - (figure A4-2). Les dépenses de fonctionnement des Apul progressent de 1,1 %, et les aides à l'investissement baissent de 2,3 %. En 2022, la dépense totale de transport des régions diminue de 0,4 %, celle des départements augmente de 3,9 %, celle des communes et regroupements de communes progresse de 3,7 %, et celle des organismes divers d'administration locale (Odal) décroît de 3,3 %. Conformément aux dispositions de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), la compétence « transport » a été transférée des départements aux régions. Le transfert des transports non urbains est effectif depuis le 1^{er} janvier 2017 tandis que le transfert des transports scolaires est entré en vigueur le 1^{er} septembre 2017. Par conséquent, sur cinq ans, les dépenses de fonctionnement des Apul des régions ont augmenté de 5,3 % en moyenne annuelle, tandis que les dépenses de fonctionnement des Apul des départements ont diminué de 2,3 %.

¹ Sans élimination des flux croisés entre les administrations centrales et locales.

² Accompagnement des opérations d'informatisation, fonction support, ressources humaines.

partie A : transport et activité économique

Figure A4-1 Les dépenses en transport des administrations publiques centrales
Niveaux en millions d'euros ; évolutions en %

	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau	Évolutions (*)				Niveau	Évolutions (*)				Niveau	Évolutions (*)			
	2022 (p)	2020 (d)	2021 (sd)	2022 (p)	2022/2017	2022 (p)	2020 (d)	2021 (sd)	2022 (p)	2022/2017	2022 (p)	2020 (d)	2021 (sd)	2022 (p)	2022/2017
Administrations publiques centrales (Apuc)															
Total (hors charges de retraites)	9 917	2,3	-3,6	10,9	3,5	5 951	21,4	66,9	7,4	13,9	15 868	6,7	15,0	9,6	6,7
Transport routier	1 700	1,6	5,0	42,4	11,7	1 215	8,8	12,9	3,8	3,3	2 915	4,9	8,8	23,3	7,7
Transport ferroviaire	4 878	6,1	-11,1	6,8	1,7	3 256	21,6	142,9	7,7	29,9	8 134	8,8	19,0	7,1	8,6
Transports collectifs urbains	113	21,6	209,1	-25,1	36,9	116	12,2	8,6	-50,5	-1,1	229	13,8	45,6	-40,5	9,4
Voies navigables	406	-1,3	1,5	4,6	1,9	351	58,8	12,6	8,9	3,9	757	17,8	6,3	6,5	2,8
Transport maritime	397	-0,4	-0,8	11,5	2,4	214	-1,1	52,6	2,2	11,5	611	-0,6	14,0	8,0	5,1
Transport aérien	1 922	-3,7	4,6	3,4	1,7	733	61,3	43,4	41,6	4,9	2 655	3,4	11,2	11,7	2,5
Services communs	501	-8,2	-1,4	18,2	6,1	65	72,6	66,3	3,0	-2,7	566	-4,6	4,1	16,2	4,8
Charges de retraites ⁽¹⁾	4 697	5,2	-2,3	0,2	0,4						4 697	5,2	-2,3	0,2	0,4

(*) Évolutions annuelles pour les années 2020, 2021, 2022 ; évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2022/2017.

⁽¹⁾ Les charges de retraite consistent en subventions d'équilibre de l'État à des régimes de retraite spéciaux.

(d) : définitif ; (sd) : semi-définitif ; (p) : provisoire.

Source : DGFIP, calculs SDES

Figure A4-2 Les dépenses en transport des administrations publiques locales
Niveaux en millions d'euros ; évolutions en %

	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau	Évolutions (*)				Niveau	Évolutions (*)				Niveau	Évolutions (*)			
	2022 (p)	2020 (d)	2021 (sd)	2022 (p)	2022/2017	2022 (p)	2020 (d)	2021 (sd)	2022 (p)	2022/2017	2022 (p)	2020 (d)	2021 (sd)	2022 (p)	2022/2017
Administrations publiques locales (Apul)															
Administrations locales (**)	27 474	-2,9	5,1	1,1	2,8	17 501	-4,9	11,8	-2,3	7,1	44 975	-3,5	7,7	-0,2	4,4
Voirie	4 834	-2,1	5,0	1,2	0,7	7 802	-10,2	5,0	2,6	1,9	12 636	-7,3	5,0	2,1	1,4
Autres infrastructures de transport	906	-65,7	5,6	9,7	12,5	3 865	-6,9	4,3	-0,3	14,4	4 770	-28,2	4,5	1,5	14,0
Transports de voyageurs et de marchandises	19 832	5,9	4,0	1,7	3,5	5 813	5,6	26,9	-9,3	11,9	25 645	6,2	8,9	-1,0	5,1
Transports scolaires	1 902	-10,8	16,9	-8,6	-2,0	21	-17,1	38,7	-10,4	-7,9	1 924	-10,9	17,1	-8,6	-2,1
Régions	8 214	-0,4	8,2	1,1	4,4	3 268	8,9	15,3	-4,0	7,5	11 482	2,1	10,2	-0,4	5,3
Voirie	85	-3,6	4,3	8,6	3,7	522	-7,5	30,3	-19,1	-5,2	607	-7,0	26,9	-16,1	-4,2
Autres infrastructures de transport	76	-8,2	6,7	15,4	4,5	698	6,6	-0,4	8,8	4,4	775	5,1	0,3	9,4	4,4
Transports de voyageurs et de marchandises	6 614	-0,1	5,4	4,0	2,1	2 041	15,7	16,5	-3,1	14,8	8 655	3,2	8,0	2,2	4,4
Transports scolaires	1 439	-1,2	20,8	-11,0	23,1	6	-44,4	112,8	-32,0	3,8	1 445	-1,5	21,1	-11,2	22,9
Départements	3 315	-4,0	6,0	3,4	-7,2	3 784	1,7	5,4	4,3	3,6	7 100	-1,1	5,7	3,9	-2,3
Voirie	2 334	-1,7	6,4	1,9	1,5	3 388	1,9	7,2	3,7	4,3	5 722	0,4	6,9	3,0	3,1
Autres infrastructures de transport	53	8,8	-7,1	12,8	2,6	140	43,4	-4,2	-13,0	2,9	193	33,6	-4,9	-7,2	2,8
Transports de voyageurs et de marchandises	632	-3,5	16,5	13,7	-14,5	256	-17,8	-10,0	25,2	-2,7	888	-8,6	7,9	16,8	-11,9
Transports scolaires	296	-17,9	-8,9	-5,1	-24,5	<0,1	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	296	-18,1	-10,0	-4,1	-24,5
Communes et EPCI⁽¹⁾	4 231	-2,7	4,8	2,3	0,3	4 429	-16,2	0,4	5,1	1,9	8 660	-10,2	2,5	3,7	1,1
Voirie	2 369	-2,0	3,7	-0,2	0,3	4 105	-17,5	-0,2	4,0	0,9	6 474	-12,4	1,2	2,4	0,6
Transports de voyageurs et de marchandises	1 554	-0,2	5,0	6,3	0,9	320	10,7	9,1	21,6	27,2	1 873	1,3	5,6	8,7	3,5
Transports scolaires	308	-19,0	12,9	2,8	-1,8	4	-20,9	46,0	4,2	0,6	312	-19,0	13,3	2,8	-1,8
Odal⁽²⁾, syndicats, régies	14 471	-3,2	2,0	-0,5	3,6	7 032	-5,1	19,3	-8,6	12,3	21 502	-3,8	7,4	-3,3	6,0
Voirie	170	-8,7	0,1	4,7	-4,7	57	-11,6	8,9	-9,3	0,6	227	-9,5	2,4	0,8	-3,5
Autres infrastructures de transport	808	-68,2	5,6	9,3	13,6	3 171	-9,8	5,8	-1,9	17,0	3 978	-32,8	5,8	0,2	16,3
Transports de voyageurs et de marchandises	13 322	9,0	1,8	-1,1	3,6	3 792	-0,3	31,9	-13,4	9,5	17 114	7,0	7,8	-4,1	4,8
Transports scolaires	171	-20,3	5,2	3,0	-11,3	12	51,9	19,4	-25,6	-14,4	183	-17,1	6,3	0,4	-11,5

(*) Évolutions annuelles pour les années 2020, 2021, 2022 ; évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2022/2017.

(**) Total consolidé hors transferts entre Apul.

(d) : définitif ; (sd) : semi-définitif ; (p) : provisoire ; n.s. : non significatif.

(1) EPCI : établissements publics de coopération intercommunale ; (2) Odal : organismes divers d'administration locale.

Source : DGFIP, calculs SDES

partie A : transport et activité économique

Les dépenses d'investissement des Odal diminuent en 2022 (- 8,6 %), après une forte hausse en 2021 (+ 19,3 %) qui elle-même faisait suite à une baisse en 2020 (- 5,1 %). Il s'agit principalement de subventions versées à la SNCF et à la RATP par Île-de-France Mobilités et de la montée en charge des investissements de la Société du Grand Paris³ pour la réalisation de la ligne 15 Sud, du prolongement de la ligne 14 et la réalisation des lignes 16, 17 et 18 du projet « Grand Paris Express ». En raison de ces subventions et investissements, l'investissement des Odal s'accroît entre 2017 et 2022 (+ 12,3 % par an en moyenne)

Depuis 2017, la dépense des Apul en transport augmente de 4,4 % par an en moyenne. La dépense des Apul pour les transports de voyageurs et de marchandises progresse de 5,1 % par an, et celle destinée aux autres infrastructures de transport, dopée par le projet du Grand Paris, de 14,0 % en moyenne annuelle. Les dépenses liées à la voirie augmentent de 1,4 % par an en moyenne tandis que celles pour les transports scolaires diminuent de 2,1 % en moyenne annuelle. L'investissement des Apul s'accroît entre 2017 et 2022 (+ 7,1 % par an en moyenne), alors que la dépense de fonctionnement progresse plus lentement (+ 2,8 % par an).

LES DÉPENSES CONSOLIDÉES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CROISSENT DE 1,8 % EN 2022

Chaque année, des transferts monétaires sont effectués entre Apuc et Apul. Afin d'éviter de compter deux fois la même ligne budgétaire, ces transferts entre administrations publiques (APU) sont supprimés dans le calcul de la dépense consolidée des APU (figure A4-3). Celle-ci s'élève à 57,9 milliards d'euros en 2022, en hausse de 1,8 % par rapport à 2021.

Figure A4-3 Les dépenses en transport des administrations publiques

Niveaux en millions d'euros ; évolutions annuelles en %

Total consolidé (hors transferts entre APU) Apuc et Apul hors charge de retraite	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau	Évolutions (*)				Niveau	Évolutions (*)				Niveau	Évolutions (*)			
	2022 (p)	2020 (d)	2021 (sd)	2022 (p)	2022/2017	2022 (p)	2020 (d)	2021 (sd)	2022 (p)	2022/2017	2022 (p)	2020 (d)	2021 (sd)	2022 (p)	2022/2017
	35 100	- 1,7	2,9	2,9	3,0	22 761	- 3,0	23,2	0,2	8,6	57 861	- 2,1	10,2	1,8	5,0

(*) Évolutions annuelles pour les années 2020, 2021, 2022 ; évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2022/2017.

(d) : définitif ; (sd) : semi-définitif ; (p) : provisoire.

Source : DGFIP. Calculs : SDES

Champ des dépenses des administrations publiques

Les administrations publiques centrales comprennent l'État et les organismes divers d'administration centrale (Odac). Les principaux Odac pris en compte sont les suivants : Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), Université Gustave-Eiffel (ex-lfsttar), Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF), Voies navigables de France (VNF), Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) et Tunnel Euralpin Lyon-Turin (TELT). Le champ ne comprend pas les entreprises publiques de transport ou de gestion d'infrastructures (telles que SNCF Voyageurs ou SNCF Réseau). La requalification de la dette de SNCF Réseau en septembre 2018 n'a pas d'impact sur cette fiche qui ne traite pas de la dette des administrations publiques. Les dépenses des Odac et celles réalisées à partir du budget général de l'État sont consolidées. Ainsi, le versement de subventions du budget général de l'État à l'AFIT France, ainsi que le versement en sens inverse de fonds de concours, ne sont pas comptabilisés dans les dépenses totales.

Les administrations publiques locales comprennent les communes, départements et régions, les groupements de communes à fiscalité propre, les syndicats de communes et les syndicats mixtes, ainsi que les chambres de commerce et d'industrie. Les principaux organismes divers d'administration locale pris en compte sont les suivants : Île-de-France Mobilités, Office des transports de Corse (OTC) et Société du Grand Paris (prise en compte à partir de 2015).

³ Les investissements provenant directement de la Société du Grand Paris sont comptabilisés dans la catégorie « Autres infrastructures de transport ». Les établissements publics territoriaux de la métropole du Grand Paris sont quant à eux classés dans le groupe des communes et EPCI comme en comptabilité nationale.

A5.1 Transferts publics aux opérateurs de transport collectif de voyageurs (SNCF, RATP, TCU de province)

En 2022, les transferts des administrations publiques centrales et locales à destination des opérateurs de transport ferroviaire de voyageurs et du transport collectif urbain s'élevaient à 18,9 milliards d'euros. Les subventions d'exploitation sont de 7,2 milliards d'euros pour la SNCF et de 4,6 milliards d'euros pour la RATP.

Au total, en 2022, 45 % de l'ensemble des transferts sont consacrés au transport ferroviaire régional et aux transports collectifs urbains (TCU) de province et 53 % au transport collectif urbain d'Île-de-France, le reste étant affecté aux Intercités. Tous réseaux confondus, 83 % des montants versés relèvent du fonctionnement (rémunération de la délégation de service public, compensations tarifaires et subventions d'exploitation) et 17 % sont des aides à l'investissement.

LES TRANSFERTS VERS SNCF VOYAGEURS

En 2022, les transferts totaux (hors contributions aux charges de retraites) des administrations publiques au profit de SNCF Voyageurs diminuent de 5,2 % par rapport à 2021 mais augmentent de 18,0 % par rapport à 2019. Toutes activités confondues (Intercités, TER, Transilien), ils sont de 9,2 milliards d'euros (*figures A5.1-1 et A5.1-2*).

Les transferts consistent essentiellement en subventions d'exploitation qui s'élevaient à 7,2 milliards d'euros en 2022 (+ 0,6 % après + 1,5 % en 2021 et + 21,3 % en 2020). Île-de-France Mobilités a ainsi versé une subvention de 3,3 milliards d'euros pour le Transilien en 2022, montant en hausse de 5,3 % par rapport à 2021. Les régions ont versé 3,5 milliards d'euros de subventions d'exploitation destinés aux TER, soit une baisse de 3,7 % par rapport à 2021. L'État a quant à lui versé 364 millions d'euros à SNCF Voyageurs pour l'exploitation des Intercités, montant en hausse de 1,2 % par rapport à 2021.

Les subventions d'investissement s'élevaient au total à 1,9 milliard d'euros en 2022. Elles baissent de 20,8 % en 2022 (après + 23,3 % en 2021 et + 1,5 % en 2020). La contribution de l'État représente moins de 1 % du financement des investissements en 2022 (après 7 % en 2021, 13 % en 2020 et 32 % en 2019). Elle recule de 91,7 % par rapport à 2021 et de 97,9 % par rapport à 2019, année marquée par de forts investissements sur les matériels roulants des trains grandes lignes. La contribution d'Île-de-France Mobilités (57,3 % des investissements) est en baisse de 25,0 % et celles des régions (42,0 % des investissements) est en hausse de 1,0 %.

LES TRANSFERTS VERS LA RATP

En 2022, la RATP a perçu 5,6 milliards d'euros des administrations publiques (*figure A5.1-3*). Les subventions d'exploitation sont de 4,6 milliards d'euros tandis que les aides aux investissements versées à la RATP sont de 1,0 milliard d'euros en 2022.

LES TRANSFERTS AUX TCU DE PROVINCE EN 2021

Les dernières données disponibles sur les transferts aux transports collectifs urbains de province portent sur 2021.

En 2021, les transports collectifs urbains de province ont reçu 4,2 milliards d'euros de subventions, dont 4,0 milliards d'euros pour le fonctionnement et 0,2 milliard d'euros pour l'investissement (*figure A5.1-4*). Les subventions de fonctionnement, versées aux entreprises effectuant le transport urbain, progressent de 8,8 % en 2021 par rapport à 2020. Les subventions d'investissement reçues par les autorités organisatrices (AO) diminuent de 0,2 % en 2021 par rapport à 2020. Les subventions de l'État représentent 35 % des subventions totales d'investissement, celles des collectivités territoriales 52 % et celles de l'Union européenne 13 %.

partie A : transport et activité économique

Figure A5.1-1 Transferts des administrations publiques (hors retraites) par type de réseau

Niveau en millions d'euros hors TVA, évolution en %

	Niveau 2022 (p)	Évolutions annuelles			
		2020	2021 (sd)	2022 (p)	2022/2019 (p)
Exploitation	15 730	nd	nd	- 0,1	nd
Intercités	364	- 15,6	8,9	1,2	- 7,0
TER et TCUP (*)	7 481	6,0	3,9	- 1,7	nd
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	7 885	nd	nd	1,4	nd
Investissement	3 168	3,1	23,1	- 16,0	nd
Intercités	13	- 58,4	- 37,8	- 91,7	- 97,9
TER et TCUP (*)	1 016	35,6	5,4	0,8	nd
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	2 139	12,5	40,7	- 17,9	30,1
Total	18 898	nd	nd	- 3,2	nd
Intercités	377	- 41,9	- 11,7	- 27,7	- 62,9
TER et TCUP (*)	8 498	8,7	4,1	- 1,4	nd
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	10 023	nd	nd	- 1,4	nd

(p) : provisoire ; (sd) : semi-définitif.

(nd) : non disponible.

(*) données de l'année n-1 pour les TCUP.

Sources : SNCF Voyageurs ; RATP ; Île-de-France-Mobilité ; Gart ; UTP ; Cerema ; DGITM

Figure A5.1-2 Transferts des administrations publiques (hors retraites) vers SNCF Voyageurs

Niveau en millions d'euros hors TVA, évolution en %

	Niveau 2022 (p)	Évolutions annuelles			
		2020	2021 (sd)	2022 (p)	2022/2019 (p)
Exploitation	7 155	21,3	1,5	0,6	23,8
versés par l'État	364	- 15,6	8,9	1,2	- 7,0
versés par les régions	3 464	8,3	- 1,1	- 3,7	3,2
versés par Île de France Mobilités	3 326	50,0	3,7	5,3	63,9
Investissements	1 944	1,5	23,3	- 20,8	- 0,9
versés par l'État	13	- 58,4	- 37,8	- 91,7	- 97,9
versés par les régions	817	68,6	6,9	1,0	82,2
versés par Île de France Mobilités	1 114	9,9	52,4	- 25,0	25,6
Total hors retraites	9 163	16,4	6,9	- 5,2	18,0

(p) : provisoire ; (sd) : semi-définitif.

Source : SNCF Voyageurs

Figure A5.1-3 Transferts des administrations publiques centrales et locales à la RATP

Niveau en millions d'euros hors TVA, évolution en %

	Niveau 2022 (p)	Évolutions annuelles			
		2020	2021 (sd)	2022 (p)	2022/2019 (p)
Exploitation (versés par Île-de-France Mobilités)	4 558	nd	nd	- 1,2	nd
Contribution forfaitaire d'exploitation (*)	3 493	nd	nd	- 0,7	nd
Contribution forfaitaire d'investissement	1 106	2,0	5,8	2,3	10,3
Contribution taxe professionnelle et foncière	101	- 9,5	- 25,3	11,6	- 24,5
Autres	- 2	5,3	- 112,6	482,5	- 177,4
Investissement	1 024	15,6	27,7	- 8,3	35,3
État	83	9,9	8,0	- 31,1	- 18,2
Région et Île-de-France Mobilités	742	- 3,0	156,8	- 11,6	120,2
Autres collectivités territoriales	200	37,0	- 63,8	26,4	- 37,4
Total transferts publics	5 583	nd	nd	- 2,6	nd

(p) : provisoire ; (sd) : semi-définitif.

(nd) : non disponible.

(*) Le modèle de rémunération ayant été modifié en 2021 (mandat par lequel la RATP reverse désormais à IDFM les recettes voyageurs collectées, et IDFM couvre les charges d'exploitation nettes par une rémunération forfaitaire), les données de contribution forfaitaire d'exploitation ne sont plus comparables avec les données des années précédentes.

Source : RATP

Figure A5.1-4 Subventions versées par les administrations publiques au profit du transport collectif urbain de province (TCUP)

Niveau en millions d'euros hors TVA, évolution en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles	
		2020	2021
Exploitation (perçues par les entreprises de TCUP)	4 018	3,8	8,8
Compensations tarifaires versées par les AO	139	- 43,2	240,6
Subvention d'exploitation versée par les AO	3 878	4,8	6,2
Investissement (perçu par les AO)	200	- 22,0	- 0,2
État	70	- 17,9	- 6,8
Collectivités locales	104	- 30,9	1,0
Union européenne	26	34,0	16,2
Total	4 218	2,0	8,3

Données estimées à « champ constant » (réseaux ayant répondu à l'enquête annuelle en 2019, 2020 et 2021).

Source : enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Gart, UTP, Cerema, DGITM) ; estimations SDES

A5.2 Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures

SNCF Réseau assure la gestion du réseau ferré. Voies navigables de France (VNF) est un établissement public administratif (Épa) en charge de la gestion de la majorité des voies navigables françaises. En 2022, les subventions publiques d'investissement destinées à SNCF Réseau diminuent de 13,7 %, à 2,2 milliards d'euros, tandis que celles destinées à VNF progressent de 24,1 % pour atteindre 301 millions d'euros. La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE), en charge depuis 2017 de la construction du canal qui reliera les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen, a bénéficié de 137 millions d'euros de subventions d'investissement en 2022.

LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT REÇUES PAR SNCF RÉSEAU DIMINUENT DE 13,7 % EN 2022

Jusqu'au 31 décembre 2019, SNCF Réseau était l'un des trois établissements publics à caractère industriel et commercial (Épic) composant le groupe SNCF, avec SNCF Mobilités et SNCF. Depuis le 1^{er} janvier 2020, les Epic ont disparu au profit de cinq sociétés. Parmi elles, SNCF Réseau est responsable de la sécurité des lignes et garantit l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses 47 clients, entreprises ferroviaires et candidats autorisés.

Avec 2,2 milliards d'euros en 2022, le montant des subventions d'investissement reçues par SNCF Réseau baisse de 13,7 % par rapport à l'année précédente (figures A5.2-1 et A5.2-2). Entre 2017 et 2022, il augmente cependant de 3,5 % en moyenne annuelle. Les subventions d'investissement de l'État (y compris AFIT France), qui représentent 39 % des subventions totales, sont en baisse de 8,6 % en 2022. Entre 2017 et 2022, elles progressent toutefois de 5,0 % en moyenne annuelle. En 2022, les collectivités territoriales et les autres organismes locaux ont versé 57 % des subventions d'investissement. Leurs subventions diminuent de 18,4 % en 2022, principalement du fait d'une forte baisse (- 39,5 %) des subventions versées par les organismes divers d'administration locale (Odal), tels que la Métropole du Grand Paris. Les subventions en provenance de l'UE, qui constituaient 16 % des subventions d'investissement en 2001, n'en représentent plus que 3 % en 2022.

Figure A5.2-1 Transferts des administrations publiques au profit de SNCF Réseau

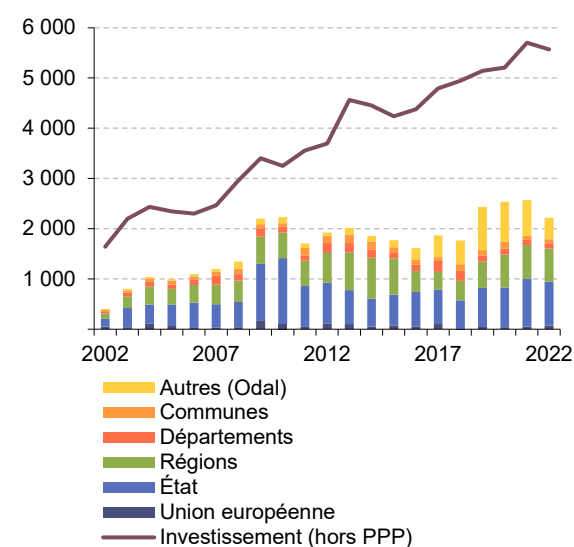
Niveaux en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2022	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2022/ 2017
		2020	2021	2022	
Subventions d'investissement	2 218	4,1	1,3	- 13,7	3,5
Union européenne	70	- 8,2	31,9	34,2	- 7,2
État + AFIT France	876	1,9	21,1	- 8,6	5,0
État (hors AFIT F.)	530	69,9	27,1	- 13,6	23,0
AFIT France	346	- 37,3	11,7	0,3	- 7,0
Collectivités territoriales et autres	1 273	5,6	- 8,5	- 18,4	3,3
Régions	660	24,9	1,5	- 0,8	13,4
Départements	104	- 3,7	- 14,4	2,3	- 13,7
Communes	83	36,4	- 39,7	- 5,4	0,3
Autres (Odal)	427	- 8,7	- 10,3	- 39,5	- 0,3

Source : SNCF Réseau

Figure A5.2-2 Évolution des investissements* et des subventions d'investissement reçues par SNCF Réseau selon leur origine

En millions d'euros



(*) Investissements hors partenariat public-privé (PPP).

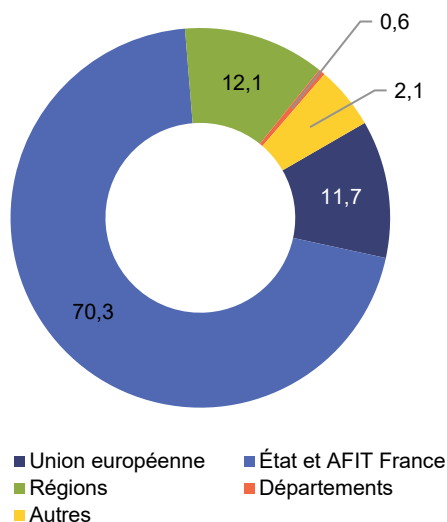
Source : SNCF Réseau

LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT RECUES PAR VNF PROGRESSENT DE 24,1 % EN 2022

Les subventions de fonctionnement de Voies navigables de France (VNF) augmentent de 0,5 % en 2022 (figure A5.2-4) et s'élèvent à 257,5 millions d'euros. Les subventions d'investissement reçues par VNF progressent de 24,1 % pour atteindre 301,3 millions d'euros, dont 211,8 millions provenant de l'État (y compris l'AFIT France), 36,4 millions des régions et 35,3 millions de l'Union européenne.

La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) était jusqu'au 31 mars 2020 un Épic, créé le 1^{er} mai 2017 par l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 et placé sous la tutelle du ministre chargé des transports. Le 1^{er} avril 2020, la SCSNE est devenue un établissement public local. Elle a pour mission principale de réaliser l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, dénommée Canal Seine-Nord Europe. Un partage de moyens en termes de comptabilité, ressources humaines, moyens logistiques est réalisé avec VNF. La SCSNE a bénéficié de 137,0 millions d'euros de subventions d'investissement en 2022, dont 91,0 millions provenant de l'État, et 34,6 millions de l'Union européenne.

Figure A5.2-3 Origine des subventions d'investissement versées à VNF en 2022
En %



Source : VNF

Figure A5.2-4 Transferts des administrations publiques au profit de VNF

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2022	Évolutions annuelles			Évolutions annuelles moyennes 2022/2017
		2020	2021	2022	
Subventions de fonctionnement	257,5	- 1,0	0,1	0,5	0,8
État	251,5	- 1,2	- 1,5	1,5	0,5
Autres (CCI, régions, départements, communes...)	5,9	108,7	194,3	70,7	16,3
Subventions d'investissement	301,3	- 7,8	52,9	24,1	25,9
État et AFIT France	211,8	4,8	67,7	7,1	24,7
Régions	36,4	74,9	60,4	60,1	31,0
Départements	1,7	94,5	27,6	73,0	29,7
Union européenne	35,3	- 53,2	- 21,1	118,4	77,2
Autres (communes, CCI...)	16,0	- 27,4	- 4,5	208,2	3,6
Total	558,7	- 3,7	20,3	12,0	10,2

Source : VNF

Figure A5.2-5 Transferts des administrations publiques au profit de la SCSNE

Niveaux en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau			
	2019	2020	2021	2022
Subventions d'investissement	35,1	80,9	90,9	137,0
État	5,2	4,0	64,9	91,0
Départements	13,4	30,9	0,0	0,0
Régions	5,4	28,6	0,0	11,4
Union européenne	11,1	17,4	26,0	34,6

Note : la convention de financement et de réalisation du Canal Seine-Nord Europe prévoit des contributions équilibrées entre l'État et les collectivités territoriales sur la période du projet. L'avancement du projet et la mobilisation progressive des emprunts expliquent les fortes évolutions des contributions d'une année sur l'autre.

Source : SCSNE

A6. Recettes publiques liées au transport

En 2022, les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élèvent à 54,0 milliards d'euros. Après une forte baisse sous l'effet de la crise sanitaire en 2020 (- 6,4 %) et une stabilisation en 2021 (+ 0,4 %), elles repartent à la hausse en 2022 (+ 6,8 %). La TICPE représente à elle seule 57 % des recettes des administrations publiques liées au transport.

LES TAXES ET REDEVANCES DUES PAR LES PRODUCTEURS ET USAGERS

Les redevances sont des recettes perçues en échange de l'utilisation d'une infrastructure gérée par un organisme public. Ainsi, les redevances versées par les compagnies aériennes, particulièrement affectées par la crise sanitaire en 2020, progressent fortement en 2022 avec la reprise de l'activité : les compagnies aériennes ont versé 1,5 milliard d'euros à l'aviation civile pour les services de navigation aérienne ou d'atterrissage en 2022, soit près de deux fois plus qu'en 2021. Les redevances versées se rapprochent ainsi de leur niveau d'avant la crise (- 4,6 % par rapport à 2019) - (figure A6-1). Par ailleurs, des taxes sont payées par les usagers ou les producteurs de transport. C'est le cas de la taxe sur le transport aérien de passagers, tarif de l'aviation civile, affectée au budget annexe (401 millions d'euros en 2022, après 190 millions en 2021) et de la taxe sur le transport aérien de passagers, tarif de sûreté et de sécurité y compris péréquation aéroportuaire (825 millions d'euros en 2022, après 401 millions d'euros en 2021).

Le produit fiscal le plus élevé provient de la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE), avec 30,5 milliards d'euros en 2022, en hausse de 0,8 % par rapport à 2021. Cette taxe est proche de son niveau d'avant-crise (- 2,8 % par rapport à 2019). La TICPE, sans être une taxe spécifique sur les transports, grève principalement, parmi les carburants, ceux destinés à un usage routier (cf. encadré). Depuis 2005, les régions et les départements bénéficient d'une partie de la TICPE collectée. La part destinée aux régions atteint 18,5 % en 2022 ; elle était de 16,5 % en 2010. Le produit du total des taxes des carburants, dont la TICPE est la principale composante, représente 32,0 milliards d'euros en 2022 (y compris les Drom), en hausse de 1,5 % par rapport à 2021. Il avait augmenté entre 2014 et 2019, favorisé par l'introduction, au 1^{er} avril 2014, d'une composante additionnelle de taxation relative à l'émission de dioxyde de carbone (cf. encadré), mais ne retrouve pas en 2022 son niveau d'avant-crise (- 1,1 % par rapport à 2019). La taxe sur le certificat d'immatriculation représente 1,9 milliard d'euros en 2022 (- 12,6 % par rapport à 2021). La taxe sur les contrats d'assurance automobile, versée aux administrations de la sécurité sociale et d'un montant de 1,1 milliard d'euros en 2022, est en augmentation de 6,6 % par rapport à l'année précédente.

LE FINANCEMENT PAR DES « NON-USAGERS »

À l'inverse des redevances, certains prélèvements reposent sur des assiettes indépendantes de l'utilisation des transports, mais sont affectés au financement d'actions liées au transport et à ses infrastructures.

C'est notamment le cas du versement mobilité qui, avec 10,7 milliards d'euros en 2022, est la principale source de financement des transports collectifs urbains. Il a progressé plus lentement en province (+ 3,9 % par rapport à 2019) qu'en Île-de-France (+ 23,7 %). Cette cotisation des entreprises, assise sur leur masse salariale, augmente de 9,0 % en 2022 après une hausse de 6,6 % en 2021 et une baisse conjoncturelle de 2,0 % en 2020 du fait de la crise sanitaire. Le versement mobilité est versé aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) par les entreprises qui emploient au moins onze salariés, travaillant à l'intérieur du périmètre des AOM.

VNF, qui a pour mission principale l'exploitation du réseau fluvial pour l'ensemble des usages, perçoit la redevance hydraulique (134 millions d'euros en 2022) qui remplace depuis le 1^{er} janvier 2020 la taxe hydraulique. Elle est acquittée par tous les gestionnaires d'un ouvrage ou d'un aménagement qui prélève ou rejette de l'eau sur le domaine public fluvial ainsi que celui qui utilise sa force motrice. Son rendement augmente de 5,8 % en 2022.

partie A : transport et activité économique

Figure A6-1 Principales recettes des administrations publiques liées au transport (*)
Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Affectation	Niveau 2022	Évolutions annuelles			
			2020 (d)	2021 (sd)	2022 (p)	2022/2019
Taxe à l'essieu	État	158	-2,9	0,0	56,4	51,9
Taxe annuelle sur les surfaces de stationnement	Région Île-de-France	88	8,6	3,9	11,4	25,7
Taxe sur contrats d'assurance automobile	Sécurité sociale (depuis 2005)	1 146	- 10,7	16,8	6,6	11,3
Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	Sécurité sociale (en 2017)	693	4,4	- 5,6	- 8,3	- 9,6
Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation		1 803	- 16,6	25,8	8,9	14,3
	dont État et collectivités locales	1 625	- 15,1	20,8	17,6	20,6
	dont AFIT France (à partir de 2005)	178	- 25,5	58,7	- 34,8	- 22,9
	dont FIPD, ACSé	0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Taxe aménagement territoire (sur concessionnaires d'autoroutes) - AFIT France	AFIT France (à partir de 2006)	561	- 12,2	22,2	0,0	7,3
Taxe aménagement territoire (sur concessionnaires d'autoroutes) - État	État	124	- 39,3	- 23,9	129,6	6,0
Redevances domaniales	AFIT France (à partir de 2005)	367	2,8	- 0,8	1,4	3,4
Certificats d'immatriculation	Régions	1 891	- 9,0	3,4	- 12,6	- 17,7
Taxe additionnelle immatriculation véhicules (malus auto)	État	548	15,4	- 5,6	2,0	11,2
Total route (hors TICPE)		7 379	- 7,7	8,5	0,5	0,6
Taxe sur les résultats des entreprises ferroviaires		226	0,0	- 91,2	1030,0	0,0
Dividendes versés par SNCF aux actionnaires du groupe		394	796,1	796,1	181,4	- 26,6
Total fer		620	560,3	- 96,8	287,5	- 18,7
Péages	VNF	15	- 46,1	27,5	50,6	3,4
Redevance hydraulique ⁽¹⁾	VNF	134	- 1,0	0,1	5,8	4,8
Redevances domaniales	VNF	37	- 8,9	26,0	4,2	19,6
Total voies navigables		186	- 6,3	5,9	8,1	7,3
Taxe sur le transport aérien de passagers, tarif de l'aviation civile affectée au budget annexe ⁽²⁾	État	0	n.s.	n.s.	n.s.	- 100,0
	BACEA ⁽³⁾	401	- 63,1	5,4	111,4	- 17,7
Taxe sur le transport aérien de passagers, tarif de solidarité ⁽⁴⁾	FSD ⁽⁵⁾	359	- 32,0	10,1	127,9	70,8
	BACEA depuis 2017	0	- 100,0	n.s.	n.s.	- 100,0
Redevances de la circulation aérienne	BACEA	1 517	- 59,0	20,2	93,6	- 4,6
Taxe sur le transport aérien de passagers, tarif de sûreté et de sécurité y compris péréquation aéroportuaire ⁽⁶⁾	Aéroports ⁽⁷⁾	825	- 62,2	5,6	105,9	- 17,8
Taxe sur les nuisances sonores aériennes ⁽⁸⁾	Aéroports (redistribuée aux ménages)	42	- 48,1	0,3	62,8	- 15,2
Dividendes d'ADP versés aux actionnaires de la société mère	État	0	- 100,0	n.s.	n.s.	- 100,0
Total transport aérien		3 144	- 63,3	12,9	101,8	- 16,5
Dividendes des GPM (grands ports maritimes)	État	0	- 100,0	n.s.	n.s.	- 100,0
Total ports		0	- 100,0	n.s.	n.s.	- 100,0
Total TICPE (TIPP avant 2010)		30 549	- 14,1	12,2	0,8	- 2,8
	dont État	18 004	- 21,5	24,6	1,6	- 0,7
	dont Odac	1 248	31,6	- 19,0	- 2,9	3,5
	dont Communes	378	- 1,1	0,8	0,8	0,5
	dont Régions (aides aux entreprises)	5 648	- 7,5	0,9	4,1	- 2,9
	dont Départements (RMI)	5 181	- 8,1	1,6	- 4,7	- 11,1
	dont Odal	90	8,7	- 31,0	30,4	- 2,2
TGAP		952	- 19,0	105,2	34,5	123,5
	dont ADEME	0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
	dont État	952	- 19,0	105,2	34,5	123,5
Taxe spéciale (Drom)	DOM (Firt) ⁽⁹⁾	546	- 10,3	9,5	0,6	- 1,3
Total taxes sur les carburants		32 047	- 14,1	13,3	1,5	- 1,1
Total (hors versement mobilité)		43 376	- 7,3	- 1,0	6,3	- 2,4
Versement mobilité en province	Autorités organisatrices	4 816	- 3,7	8,2	- 0,3	3,9
	dont à TCSP ⁽¹⁰⁾	3 129	- 3,7	8,2	- 0,3	3,8
	dont autres de plus de 100 000 hab.	1 315	- 3,7	7,8	- 0,3	3,5
	dont autres de moins de 100 000 hab.	327	- 2,9	8,2	- 0,3	4,8
Versement mobilité Île-de-France	Île-de-France Mobilités	5 857	- 0,3	5,2	18,0	23,7
Total versement mobilité		10 673	- 2,0	6,6	9,0	13,9
Total		54 049	- 6,4	0,4	6,8	0,4

(*) 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⁾ Ex-taxe hydraulique ; ⁽²⁾ ex-taxe de l'aviation civile ; ⁽³⁾ BACEA : budget annexe « contrôle et exploitation aériens », cette dénomination remplace depuis 2006 celle de budget annexe de l'aviation civile (BAAC) ; ⁽⁴⁾ ex-taxe de solidarité sur les billets d'avion ; ⁽⁵⁾ FSD : fonds de solidarité pour le développement ; ⁽⁶⁾ ex-taxe d'aéroport ; ⁽⁷⁾ dont majoration de la taxe d'aéroport à compter du 1^{er} janvier 2008 ; ⁽⁸⁾ ex-TGAP sur les décollages d'aéronefs ; ⁽⁹⁾ fonds d'investissement routier et des transports ; ⁽¹⁰⁾ transports collectifs en site propre.

(d) : définitif ; (sd) : semi-définitif ; (p) : provisoire.

n.s. : non significatif.

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

LES AUTRES RECETTES

Les recettes liées aux amendes pour infraction au code de la route s'élèvent à 1,8 milliard d'euros en 2022, soit une hausse de 8,9 % par rapport à 2021. De cette recette, 1,6 milliard d'euros sont affectés au budget de l'État et aux collectivités territoriales et 178 millions d'euros à l'AFIT France pour la construction de nouvelles infrastructures. L'État perçoit des dividendes en tant que détenteur de tout ou partie d'entreprises de transports. Pour l'exercice comptable 2022, 394 millions d'euros sont payés par la SNCF aux actionnaires du groupe. La crise de la Covid-19 ayant gravement affecté le transport aérien, Aéroports de Paris (ADP) ne verse plus de dividendes aux actionnaires de la société mère depuis 2020.

LES TAXES GÉNÉRALES

La production de services de transport génère des impôts et des taxes générales comme la TVA, l'impôt sur les bénéfices, les cotisations sociales ou encore la contribution économique territoriale. Ces impôts et taxes ne touchent pas spécifiquement le monde des transports mais l'État peut décider de soutenir certains secteurs du transport par le biais d'allègements spécifiques de ces taxes.

La taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE)

La TICPE est assise sur la quantité de produits pétroliers achetés et non sur leur valeur. Elle est assise à près de 95 % sur l'achat de carburants automobiles et donc presque totalement liée aux transports. C'est la principale recette des administrations publiques liée aux transports. Depuis 2007, les régions ont la possibilité de l'augmenter. Les professionnels bénéficient de remboursements de TICPE sur le gazole.

La composante carbone dans la TICPE : la loi de finances initiale 2014 a instauré la prise en compte d'une composante carbone (contribution climat énergie) dans la TICPE proportionnelle au contenu en CO₂ des produits énergétiques. La loi de finances rectificatives (LFR) pour 2015 prévoyait une prolongation de la trajectoire de la composante carbone jusqu'à la valeur de 56€/tCO₂ en 2020. La loi de finances de 2018 avait révisé à la hausse cette trajectoire. À la suite du mouvement des « gilets jaunes », le montant de la composante carbone de la TICPE a été gelé de 2019 à 2022 au niveau de l'année 2018.

Modulations régionales de la « TICPE régionale » : depuis 2005, la TICPE apporte un financement aux régions dans le cadre du transfert de compétence aux régions prévu par la loi du 13 août 2004. En vertu de la décision du conseil des ministres européens du 24 octobre 2005, les régions françaises sont autorisées à appliquer une surtaxation ou une décote de 1,15 €/hl sur la TICPE du gazole et 1,77 €/hl sur celle du super. Depuis 2010, avec la loi du 03 août 2009 dite « Grenelle de l'environnement », les conseils régionaux peuvent majorer à l'aide d'une deuxième modulation le tarif de la taxe intérieure de consommation applicable aux carburants vendus aux consommateurs finaux sur leur territoire, dans la limite de 0,73 €/hl pour les supercarburants et de 1,35 €/hl pour le gazole. Au final, ces modulations peuvent s'élever à 2,50 €/hl pour les supercarburants et pour le gazole.

Figure A6-2 TICPE unitaire par région en 2021 et 2022

En €/hl

		Corse	Île-de-France	Auvergne-Rhône-Alpes	Autres régions ⁽¹⁾
2022	Gazole	59,4	62,64 ⁽²⁾	60,48	60,75
	SP95-E5 et SP98	67,29 ⁽³⁾	70,04 ⁽²⁾	68,87	69,02
	SP95-E10	65,29 ⁽³⁾	68,04 ⁽²⁾	66,87	67,02
2021	Gazole	59,4	62,64 ⁽²⁾	60,48	60,75
	SP95-E5 et SP98	67,29 ⁽³⁾	70,04 ⁽²⁾	68,87	69,02
	SP95-E10	65,29 ⁽³⁾	68,04 ⁽²⁾	66,87	67,02

⁽¹⁾ Centre-Val de Loire, Bourgogne-Franche-Comté, Normandie, Hauts-de-France, Grand Est, Pays de la Loire, Bretagne, Nouvelle-Aquitaine, Occitanie, Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

⁽²⁾ Ce taux inclut la modulation de la fraction de la TICPE dédiée à Île-de-France Mobilités, prévue à l'article 265 A ter du Code des douanes.

⁽³⁾ Ce taux de taxe intérieure de consommation inclut la réfaction de 1 €/hl qui s'applique aux supercarburants 95 et 98 destinés à être utilisés sur le territoire corse, conformément à l'article 265 quinquies. Le supercarburant SP95-E10 n'est pas concerné par cette disposition.

Source : DGDDI

Rattrapage progressif de la différence de taxation entre le gazole et l'essence

Depuis 2015, les taxations du gazole et de l'essence convergent progressivement, avec la remise en cause du traitement fiscal privilégié accordé au gazole. En 2018, l'augmentation du tarif du gazole lié à la fiscalité a ainsi été de 10 centimes par litre, soit deux fois plus que pour le SP-95, sans converger complètement. En 2019, 2020 et 2021, la fiscalité sur le gazole et sur le SP-95 est restée inchangée pour les ménages, au niveau de celle de 2018. Pour les entreprises, le taux effectivement payé par les poids lourds pour le gazole, après remboursement, a augmenté en 2020 de 2 €/hl (art. 265 septies du Code des douanes). Un autre instrument tend à faire converger les deux fiscalités, via la récupération de TVA pour les véhicules de tourisme et les véhicules utilitaires légers des entreprises. Les règles de récupération de la TVA sur les carburants (art. 206 annexe II du Code général des impôts) ne sont en effet pas uniformes. Elles dépendent notamment du type de carburant. Jusqu'au 31 décembre 2016, l'essence ne pouvait faire l'objet d'aucune récupération de TVA. Depuis 2017, le taux de récupération augmente progressivement. En 2020, les entreprises ont ainsi pu déduire 60 % de la TVA pour les véhicules de tourisme comme pour les utilitaires. Ce taux est passé à 80 % en 2021. Depuis 2022, l'alignement de la fiscalité en matière de TVA entre essence et gazole est total. Le taux de récupération est ainsi de 100 % pour les véhicules utilitaires et de 80 % pour les véhicules de tourisme.

Redevance de stationnement et forfait de post-stationnement

Depuis le 1^{er} janvier 2018, le non-paiement de la redevance de stationnement n'est plus constitutif d'une infraction pénale. L'amende de 17 euros a été remplacée par une redevance d'occupation domaniale, dénommée forfait de post-stationnement (FPS), dont le montant est fixé par chaque collectivité et dont le produit lui est reversé. Budgétairement, les collectivités territoriales doivent utiliser le produit du FPS pour le financement de l'amélioration des transports en commun.

Réforme de la codification des taxes aéronautiques

Le régime des taxes aéronautiques a évolué dans le cadre de la refonte de la codification de la fiscalité indirecte introduite dans la loi de finances pour 2020. Désormais, la fiscalité propre au secteur des transports aériens est organisée en trois taxes :

- la taxe sur le transport aérien de passagers, assise sur le passager embarqué, et comprenant les tarifs de l'aviation civile (anciennement taxe de l'aviation civile), de solidarité (anciennement taxe de solidarité sur les billets d'avion), de sûreté et de sécurité (anciennement taxe d'aéroport) et de péréquation aéroportuaire (anciennement majoration à la taxe d'aéroport) ;
- la taxe sur le transport aérien de marchandises, assise sur la masse de fret et le courrier embarqué, et comprenant les tarifs de l'aviation civile (anciennement taxe de l'aviation civile) et de sûreté et de sécurité (anciennement taxe d'aéroport) ;
- la taxe sur les nuisances sonores aériennes.

A7.1 Investissements en infrastructures de transport

Les dépenses d'investissements en infrastructures de transport augmentent de nouveau en 2022 (+ 4,9 %) et atteignent 23,6 milliards d'euros, soit 3,5 % de la formation brute de capital fixe (FBCF) française. En moyenne entre 2017 et 2022, les dépenses d'investissement en infrastructures croissent de 3,8 % par an. Les investissements sont à la hausse en 2022 notamment pour le réseau routier (+ 3,5 %) et les transports collectifs urbains (+ 9,9 %) tandis qu'ils se replient pour le réseau ferré principal (- 1,7 %).

Après le repli de 2020 dans le contexte de la crise sanitaire de la Covid-19, les investissements en infrastructures de transport (y compris partenariats public-privé), bénéficiant de plusieurs mesures du Plan de relance, sont repartis à la hausse en 2021 (+ 3,2 %) et augmentent de nouveau en 2022 (+ 4,9 %) pour atteindre 23,6 milliards d'euros (figure A7.1-1). Parallèlement la formation brute de capital fixe (FBCF) de l'ensemble des agents économiques augmente de 8,6 % en euros courants en 2022. Les investissements en infrastructures de transport représentent 3,5 % de la FBCF française en 2022. Ils ont crû de 3,8 % en moyenne annuelle depuis 2017.

Figure A7.1-1 Investissements en infrastructures de transport

Niveau en millions d'euros, évolutions et structure en %

	Niveau 2022 (p)	Évolution annuelle			Évolution moyenne annuelle 2022/ 2017 (p)	Structure	
		2020	2021	2022 (p)		2010	2022 (p)
Réseau routier	10 562	- 7,5	6,0	3,5	3,1	59,8	44,8
Réseau non concédé	9 017	- 8,2	6,0	2,8	2,5	51,2	38,3
Réseau départemental et communal	7 802	- 10,2	5,0	2,6	2,3	42,5	33,1
Réseau national	1 215	8,8	12,9	3,8	3,3	6,3	5,2
Réseau concédé	1 545	- 3,0	6,1	7,6	7,0	8,6	6,6
Réseau ferré principal	4 489	- 5,6	10,4	- 1,7	3,9	19,0	19,1
Réseau grande vitesse	348	- 54,4	13,9	21,7	- 9,9	8,3	1,5
Réseau principal hors LGV	4 141	1,4	10,2	- 3,3	5,9	10,6	17,6
Transports collectifs urbains	7 117	- 6,3	- 3,3	9,9	4,8	14,5	30,2
Réseau ferré Île-de-France	1 097	- 16,1	5,8	- 4,3	- 8,1	2,8	4,7
RATP	1 311	- 0,9	- 3,9	- 5,8	0,0	3,7	5,6
Société du Grand Paris ⁽¹⁾	2 800	0,0	0,0	16,7	18,8	0,0	11,9
TCU de province ⁽²⁾	1 909	- 11,3	- 12,9	24,0	5,4	8,0	8,1
Autres infrastructures	1 383	- 12,5	- 6,5	14,4	4,5	6,8	5,9
Ports maritimes (et fluviaux depuis 2016)	502	3,8	41,1	19,9	13,0	1,0	2,1
Aéroports de Paris	500	- 33,0	- 36,1	13,6	- 9,0	4,5	2,1
Voies navigables	381	88,5	14,0	8,9	61,1	1,3	1,6
Total des investissements	23 551	- 7,1	3,2	4,9	3,8	100,0	100,0

⁽¹⁾ Estimation SDES à partir des rapports d'activité et des rapports financiers de la Société du Grand Paris (SGP).

⁽²⁾ Estimation SDES à partir des données des enquêtes TCU (sources : Gart ; UTP ; DGITM ; Cerema) ; évolutions révisées pour 2020 et 2021.

(p) : données provisoires.

Sources : estimations SDES, d'après DGFiP ; DGCL ; Asfa ; SNCF Réseau ; RATP ; Gart ; UTP ; Cerema ; DGITM ; DGAC ; VNF ; SGP

Les investissements sont à la hausse en 2022 notamment pour le réseau routier (+ 3,5 %) et les transports collectifs urbains (+ 9,9 %) tandis qu'ils se replient pour le réseau ferré principal (- 1,7 %) - (figure A7.1-2).

NOUVELLE HAUSSE DES INVESTISSEMENTS ROUTIERS EN 2022

En 2022, les investissements dans le réseau routier représentent 44,8 % des investissements en infrastructures de transport. D'un montant global de 10,6 milliards d'euros, ils augmentent de nouveau de 3,5 % en 2022 (après + 6,0 % en 2021), et de 3,1 % en moyenne annuelle depuis 2017. Sur les routes départementales et les voies communales, qui représentent 98 % de la longueur du réseau routier français et où s'effectuent près des deux tiers de la circulation, les dépenses d'investissement représentent environ trois quarts des dépenses d'investissement routier. Après le repli de 2020 (- 10,2 %), en lien avec la baisse des dépenses d'investissement des départements et des communes en voirie, elles repartent à la hausse en 2021 (+ 5,0 %) ainsi qu'en 2022 (+ 2,6 %). Après la forte hausse de 2021 (+ 12,9 %), les dépenses pour le réseau national augmentent de nouveau en 2022 (+ 3,8 %). Le réseau national hors autoroutes concédées représente 1,1 % de la longueur du réseau routier et recueille 18 % de la circulation. Les investissements sur le réseau concédé, qui ne représente que 0,8 % de la longueur du réseau routier mais environ 16 % de la circulation routière, augmentent de nouveau (+ 7,6 % en 2022).

REPLI DES INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES EN 2022

Les investissements ferroviaires sur le réseau principal, qui représentent 19,1 % des dépenses d'investissement en infrastructures en 2022, se replient de 1,7 % en 2022 après une hausse de 10,4 % en 2021. Y compris les partenariats public-privé, les investissements s'élèvent à près de 4,5 milliards d'euros pour le réseau ferré principal. Les investissements sur les lignes à grande vitesse augmentent de nouveau fortement en 2022 (+ 21,7 % après + 13,9 % en 2021) tandis que les investissements sur le réseau principal hors LGV, qui constituent l'essentiel des investissements ferroviaires, diminuent (- 3,3 % après + 10,2 % en 2021).

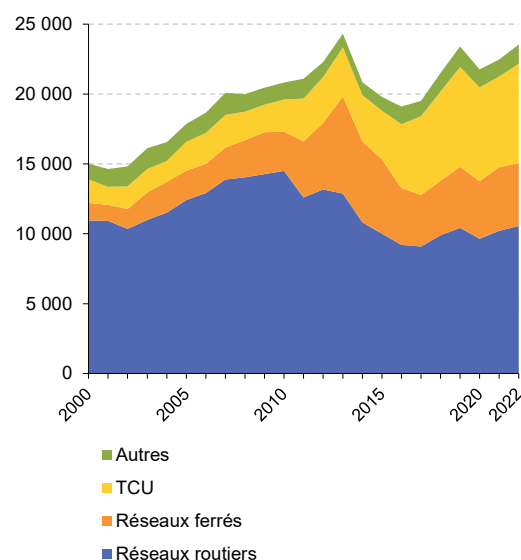
HAUSSE DES INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN 2022

En 2022, les investissements en infrastructures de transports collectifs urbains (TCU) - (y compris du réseau ferroviaire d'Île-de-France) augmentent de 9,9 % en 2022. Ils représentent 30,2 % des investissements en infrastructures de transport, contre 6,4 % en 1990. Les investissements se stabilisent en Île-de-France du fait des travaux du Grand Paris qui se sont intensifiés malgré la crise sanitaire (14,3 milliards d'euros investis depuis le début du projet). Les investissements sur le réseau ferré francilien, qui avaient bénéficié du plan de relance ferroviaire en 2021, se replient de 4,3 % en 2022.

FORTE HAUSSE DES INVESTISSEMENTS DES AUTRES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN 2022

Les investissements dans les autres infrastructures de transport (ports, aéroports, voies fluviales) augmentent fortement en 2022 (14,4 % après - 6,5 % en 2021). Ils représentent 5,9 % des investissements d'infrastructures. Les investissements d'Aéroports de Paris très impactés par la crise sanitaire, rebondissent nettement en 2022 (+ 13,6 % après - 36,1 % en 2021 et - 33,0 % en 2020) (voir fiche B2.6). Les investissements sont de nouveau en hausse pour les ports (+ 19,9 %) et pour les voies navigables (+ 8,9 %) – (figure A7.1-1).

Figure A7.1-2 Évolution des investissements en infrastructures de transport
En milliards d'euros courants



Sources : estimations SDES, d'après DGFIP ; DGCL ; Asfa ; SnCF Réseau ; RATP ; GART, UTP ; Cerema ; DIGITM ; DGAC ; VNF ; SGP

A7.2 Financement des infrastructures (AFIT France, PPP)

Pour la deuxième année consécutive, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France) a dépassé le seuil des 3 milliards d'euros en recettes et en dépenses. Le soutien de l'AFIT France aux infrastructures ferroviaires, premier poste de dépenses d'intervention, diminue en 2022 de 4,3 % (après + 2,3 % en 2021). Les dépenses d'intervention en faveur de la route rebondissent de 7,0 % (après - 8,4 % en 2021). Celles en faveur des transports collectifs d'agglomération et des mobilités actives augmentent de nouveau fortement de 36,9 % en 2022 (après + 41,9 %).

AFIT FRANCE : DES RESSOURCES EN HAUSSE DE 2,7 % EN 2022

Les dépenses et recettes de l'AFIT France sont en augmentation continue, traduisant notamment la mise en œuvre de la programmation de la loi d'orientation des mobilités (LOM), de grands projets structurants (canal Seine-Nord Europe, tunnel de la ligne ferroviaire reliant Lyon à Turin), du volet transports du plan de relance et des appels nationaux en matière de transports en commun et de mobilités actives.

Pour la deuxième année consécutive, l'AFIT France a dépassé le seuil des 3,0 milliards d'euros en recettes et en dépenses : deux tiers des dépenses et trois quarts des engagements ont bénéficié aux modes alternatifs à la route alors que trois quarts des ressources proviennent de la route (voir le rapport d'activité de l'AFIT France pour l'exercice 2022).

Les ressources de l'AFIT France s'élèvent à un peu plus de 3,2 milliards d'euros en 2022, en hausse de 2,7 % par rapport à 2021 et de 6,2 % en moyenne annuelle sur les cinq dernières années (figure A7.2-1). L'AFIT France ne perçoit plus de subvention d'équilibre, son financement étant désormais assuré presque exclusivement par des taxes affectées.

Figure A7.2-1 Recettes et dépenses de l'AFIT France

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution moyenne annuelle
		2022	2020	2021	2022
Ressources (hors dotation en capital)	3 238,9	17,3	9,1	2,7	6,2
Redevance domaniale	369,6	2,4	- 8,1	10,2	1,0
Taxe d'aménagement du territoire	561,0	- 12,3	22,3	0,0	1,7
Produit des amendes-radar	178,1	- 26,7	62,5	- 34,3	-15,1
Contribution exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes	0,0	- 4,4	n.s.	n.s.	n.s.
Taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE)	1 247,5	31,6	- 19,0	- 2,9	2,1
Produits financiers	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Produits exceptionnels	882,6	187,9	176,0	26,2	478,1
Subvention d'investissement État	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Charges de fonctionnement ⁽¹⁾ et charges financières	3 288,9	27,9	12,2	7,8	11,5
Résultat d'exploitation	- 50,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Dépenses d'investissement	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.

⁽¹⁾ Dépenses mandatées y compris décaissées en début d'année.

n.s. = non significatif.

Source : AFIT France

Les ressources pérennes de l'AFIT France, qui lui sont expressément affectées en totalité (taxe d'aménagement du territoire prélevée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes) ou en partie (produit des redevances domaniales de concessions autoroutières, produit des amendes des radars automatiques du réseau routier national) en application de son décret institutif modifié et codifié à l'article R. 1512-17 du Code des transports, s'élèvent à 1,1 milliard d'euros en 2022, en baisse de 5 % par rapport à 2021. La redevance domaniale rebondit de 10,2 % en 2022 (après - 8,1 % en 2021), tandis que le produit des amendes-radar se replie de 34,3 % (après + 62,5 % en 2021) et que la perception de la taxe d'aménagement du territoire liée à un trafic moindre sur les autoroutes payantes est stable (après + 22,3 % en 2021). Depuis 2015, l'AFIT France bénéficie du versement d'une

contribution volontaire exceptionnelle des sept sociétés concessionnaires d'autoroutes, pour un montant total de 1,2 milliard d'euros courants sur la durée des concessions autoroutières et qui se répartit en fonction du trafic de chaque concession ; les versements s'échelonnent jusqu'en 2030. Ainsi, 100 millions d'euros (M€) ont été versés à l'Agence en 2015, 2016, 2018 et 60 M€ environ en 2019 et 2020. En 2021 et 2022, les contributions n'ont pas été versées.

Ces ressources propres ont été complétées en 2022 par l'affectation d'une fraction de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) perçue par l'État pour un montant de près de 1,3 milliard d'euros, soit environ 7 % de la TICPE perçue par l'État en 2022 (*voir fiche A6*). Ce montant représente 39 % des recettes totales de l'Agence en 2022. Cette attribution de TICPE a, depuis 2015, pour objectif de se substituer au versement initialement envisagé de recettes relevant de l'écotaxe poids lourds, manqué dans un premier temps compensé par une subvention annuelle d'équilibre (représentant encore 0,7 milliard d'euros en 2014). Cette recette fiscale, fluctuante en fonction des autres ressources, diminue de nouveau en 2022 (- 2,9 %) après un fort repli en 2021 (- 19,0 %).

En 2020 et 2021, une ressource supplémentaire relative au secteur aérien était prévue, mais la crise de la Covid-19 n'a pas permis sa mise en place. Grâce à la reprise du trafic aérien en 2022, 138 M€, soit 87 % de la contribution solidaire sur les billets d'avion, ont été perçus par l'Agence. D'autres ressources ayant été impactées par la crise sanitaire, une compensation exceptionnelle via l'augmentation de la part des amendes-radar et une nouvelle dotation budgétaire ont été prévues par la loi de finances rectificative du 29 décembre 2020. Ainsi, l'Agence a perçu 883 M€ de recettes exceptionnelles en 2022 (699 M€ en 2021) dont 660 M€ pour la mission relance (599 M€ en 2021).

LES DÉPENSES D'INTERVENTION DÉPASSENT DE NOUVEAU LES 3 MILLIARDS D'EUROS EN 2022

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a indiqué la trajectoire financière de l'AFIT France pour la période 2019-2023, ainsi que de manière indicative pour la période 2023-2027. La LOM indique un niveau de dépenses de l'AFIT France de 13,7 milliards d'euros sur 2019-2023 et prévoit 14,3 milliards sur 2023-2027. Des engagements complémentaires pour le Canal Seine-Nord-Europe et pour le tunnel Lyon-Turin se sont ajoutés à la trajectoire initialement prévue dans la LOM. L'agence participe à la mise en œuvre du volet transport du plan « France Relance » du 3 septembre 2020 dans la limite de ses missions statutaires ; l'enveloppe initiale était de 2,66 milliards d'euros en 2021, elle est passée à 3,06 milliards d'euros en 2022.

En 2022, les dépenses d'intervention opérationnelles de l'AFIT France s'élèvent à près de 3,3 milliards d'euros, en nouvelle hausse de 7,8 % (après + 8,0 % en 2021) - (*figure A7.2-2*).

En 2022, le premier poste de dépenses d'intervention de l'AFIT France concerne le transport ferroviaire (38 % des dépenses). Les dépenses s'élèvent à 1,25 milliard d'euros en 2022, en baisse de 4,3 % (après + 2,3 % en 2021). Elles s'effectuent au titre notamment des matériels roulants des trains d'équilibre du territoire (270 M€) concernant notamment les régions Hauts-de-France, Centre-Val de Loire et les lignes Paris-Clermont-Ferrand et Paris-Limoges-Toulouse. Elles se répartissent aussi au titre des LGV et opérations du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (242,5 M€), des opérations inscrites aux contrats de plan État-région (257 M€ en 2022, soit une forte hausse de 23,9 % par rapport à 2021), des interventions sur le réseau existant (182 M€), des traversées alpines (169 M€) - (tunnel euralpin Lyon-Turin et liaison Dijon-Modane) et des opérations orientées fret (128,5 M€).

Viennent ensuite les dépenses d'intervention en faveur de la route (32 % des dépenses) qui s'élèvent à un peu plus d'un milliard d'euros en 2022, en rebond de 7,0 % (après - 8,4 % en 2021). Elles se répartissent notamment entre les dépenses d'interventions de sécurité et de régénération sur le réseau routier existant (597,5 M€), les opérations inscrites aux contrats de plan État-région (CPER) et contrats de convergence (274 M€) pour poursuivre en partenariat le développement des infrastructures routières nationales sur le réseau non concédé et les opérations particulières (187,5 M€).

En 2022, les dépenses d'intervention de l'AFIT France en faveur des transports collectifs et des mobilités actives (16 % des dépenses) s'élèvent à 535,7 millions d'euros, de nouveau en hausse de 36,9 % (après + 41,9 % en 2021). En 2022, 439 M€ ont été consacrés au volet « transports collectifs » des CPER, 57,4 M€ sont allés aux lauréats des appels à projets pour les transports collectifs en site propre et 31,5 M€ ont bénéficié aux lauréats des appels à projets pour les mobilités actives.

Les dépenses pour les voies navigables s'élèvent à 309,4 M€ en 2022 dont 118,4 M€ ont été consacrés à la régénération et à la modernisation du réseau fluvial. Cette enveloppe est destinée à financer des études et des

partie A : transport et activité économique

travaux permettant de mettre aux normes, moderniser et renouveler les infrastructures fluviales : digues et berges, barrages de navigation, écluses ou encore installation de fibre optique.

En 2022, les dépenses pour les ports maritimes s'élèvent à 79,4 M€, dont 72,4 M€ consacrés au volet portuaire des contrats de plan État-Région et 7 M€ aux opérations hors CPER.

Les programmes exceptionnels (le programme des interventions territoriales de l'État Guyane, le plan exceptionnel d'investissements pour la Corse, la lutte contre l'érosion du littoral, les aires de contrôle routier des poids lourds) représentent 55,1 M€ en 2022.

Figure A7.2-2 **Dépenses d'intervention de l'AFIT France**

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution moyenne annuelle
	2022	2020	2021	2022	2022/2017
Opérations hors CPER ⁽¹⁾	2 190,7	9,5	12,9	0,7	7,8
Routier	785,0	5,7	- 1,1	17,0	8,6
Ferroviaire	992,7	13,3	4,8	- 9,6	3,2
Fluvial	309,4	24,2	107,9	17,3	31,4
Maritime	7,1	- 2,3	- 6,2	- 30,8	- 22,2
TCA ⁽²⁾	96,6	- 20,2	108,3	- 27,4	23,2
CPER ⁽¹⁾ et assimilé	1 042,3	28,0	- 4,9	24,3	12,5
Routier	274,0	32,1	- 20,7	- 14,2	- 1,2
Ferroviaire	256,8	46,0	- 9,0	23,9	17,3
Fluvial	0,0	80,0	- 100,0	n.s.	n.s.
Maritime	72,4	39,6	38,1	34,1	23,7
TCA ⁽²⁾	439,1	6,0	21,9	70,0	24,4
Divers ⁽³⁾	55,1	- 10,9	158,6	51,0	- 4,1
Total	3 288,1	14,6	8,0	7,8	8,8
Total routier	1 059,0	14,2	- 8,4	7,0	5,5
Total ferroviaire	1 249,5	18,0	2,3	- 4,3	5,3
Total fluvial	309,4	24,5	106,5	17,3	31,3
Total maritime	79,4	27,7	28,4	23,8	9,8
Total TCA ⁽²⁾	535,7	- 1,5	41,9	36,9	24,1

⁽¹⁾ CPER : contrats de plan État-région. CPER et assimilé, y compris contrats de convergence

⁽²⁾ TCA : transports collectifs urbains et mobilités actives.

⁽³⁾ Poste incluant notamment le programme des interventions territoriales de l'État (PITE) Guyane, le plan exceptionnel d'investissements (PEI) pour la Corse, la lutte contre l'érosion du littoral, les aires de contrôle routier des poids lourds.

n.s. : non significatif.

Source : AFIT France (décaissements)

DES CONTRATS DE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ

Autre mode de financement des infrastructures de transport, les contrats de partenariat public-privé (PPP) financés par l'AFIT France sont à ce jour au nombre de quatre : la liaison autoroutière pour la réalisation de la rocade L2 à Marseille (autoroute A507), la LGV Bretagne-Pays de la Loire, le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, le contrat GSM-R qui permettra d'assurer les communications entre les conducteurs de trains et les équipes au sol en mode conférence. En revanche, la LGV Sud-Europe-Atlantique est une concession.

Contrats de plan État-région

Les contrats de plan État-région (CPER) ont une durée de six ans et sont un engagement de l'État et d'une région sur la programmation et le financement pluriannuel de projets importants. Dans la génération des CPER 2015-2020, le volet mobilité multimodale bénéficie de 6,7 milliards d'euros, dont les deux tiers devraient être consacrés au ferroviaire et au fluvial. La nouvelle génération de CPER pour la période 2021-2027 repose sur une articulation étroite avec les fonds européens 2021-2027 et le **PLAN DE RELANCE 2021-2022**.

Plan en faveur des mobilités du quotidien

En septembre 2018, le gouvernement annonce un plan en faveur des mobilités du quotidien (350 millions d'euros sur sept ans) qui sera financé par l'AFIT France. L'agence poursuit ainsi la redirection de ces investissements sur l'amélioration des infrastructures existantes et sur les systèmes de mobilité du quotidien. Par exemple, l'AFIT France a apporté son concours financier au volet mobilités douces des contrats de plan État-région et aux aménagements connexes (pôles d'échanges multimodaux notamment) réalisés dans le cadre des appels à projets de transports collectifs urbains en site propre.

Plan France Relance

Doté de 100 milliards d'euros, soit quatre fois plus que le plan de 2008 mis en place pour répondre à la crise financière, le plan France Relance fait de la transition écologique un objectif stratégique en consacrant 30 milliards d'euros exclusivement aux investissements verts. En cohérence avec les objectifs définis par la loi d'orientation des mobilités (LOM), le Plan de relance dispose aussi de plusieurs mesures visant à améliorer les infrastructures de transport et à favoriser les mobilités propres.

A8. Échanges extérieurs de services de transport

En 2022, les transports participent à 25,4 % des importations (FAB, voir encadré) de services et 24,6 % des exportations (FAB) de services, avec respectivement 64,1 milliards d'euros et 72,1 milliards d'euros. Les échanges de services de transport de voyageurs progressent fortement en 2022, sous l'effet de la reprise du transport aérien après la fin des restrictions de déplacement mises en place pour lutter contre la crise sanitaire. Les exportations des services de transport de marchandises demeurent dynamiques en 2022, tirées par les exportations de transports maritimes. Le solde des échanges de services de transport est excédentaire en 2022 pour la deuxième année consécutive (+ 8,0 milliards d'euros après + 1,6 milliard d'euros en 2021, après avoir été déficitaire tous les ans entre 2004 et 2020).

LE SOLDE DES ÉCHANGES DE SERVICES DE TRANSPORT EST EXCÉDENTAIRE EN 2022

Les échanges extérieurs de services de transports, très affectés par la crise sanitaire en 2020, continuent en 2022 leur rebond initié en 2021. En 2022, les échanges extérieurs de services de transports ont un solde positif pour la deuxième année consécutive, après avoir été déficitaires tous les ans entre 2004 et 2020 : + 8,0 milliards d'euros, après + 1,6 milliard d'euros en 2021 et - 12,3 milliards d'euros en 2020 (figure A8-1). En 2022, les importations (64,1 milliards d'euros) augmentent de 29,8 % (après + 20,0 % en 2021) et les exportations (72,1 milliards d'euros) progressent fortement (+ 41,3 % après + 76,5 % en 2021).

Figure A8-1 Échanges FAB-FAB de services de transport par fonction et par mode

En milliards d'euros, évolutions en %

par fonction	Niveau 2022 (p)	Évolutions annuelles			
		2020	2021 (sd)	2022 (p)	2022/2019 (p)
Exportations	72,1	- 12,7	76,5	41,3	117,6
Transport de voyageurs	8,1	- 56,2	24,7	120,0	20,2
Transport de marchandises	59,0	7,8	81,7	44,6	183,3
Logistique ⁽¹⁾ et transport par conduites	5,1	- 36,8	86,6	- 23,1	- 9,4
Importations	64,1	- 16,6	20,0	29,8	30,0
Transport de voyageurs	5,7	- 70,1	5,7	151,1	- 20,7
Transport de marchandises	44,9	- 9,9	24,2	22,7	37,3
Logistique ⁽¹⁾ et transport par conduites	13,5	1,2	10,4	28,2	43,1

par mode	Niveau 2022 (p)	Évolutions annuelles			
		2020	2021 (sd)	2022 (p)	2022/2019 (p)
Exportations	72,1	- 12,7	76,5	41,3	117,6
Transports ferroviaires	1,8	- 15,9	28,2	35,2	45,8
Transports routiers	12,5	0,0	28,4	55,2	99,2
Transports maritimes et fluviaux	44,2	13,2	108,5	43,6	239,0
Transports aériens	8,5	- 52,9	29,3	100,1	21,8
Logistique ⁽¹⁾ et transport par conduites	5,1	- 36,8	86,6	- 23,1	- 9,4
Importations	64,1	- 16,6	20,0	29,8	30,0
Transports ferroviaires	2,7	- 25,1	19,2	45,1	29,6
Transports routiers	28,7	- 12,1	27,9	24,0	39,5
Transports maritimes et fluviaux	11,2	- 7,7	13,2	18,9	24,2
Transports aériens	8,1	- 55,5	22,0	79,7	- 2,4
Logistique ⁽¹⁾ et transport par conduites	13,5	1,2	10,4	28,2	43,1

par fonction	Niveaux			
	2019	2020	2021 (sd)	2022 (p)
Solde des échanges	- 16,2	- 12,3	1,6	8,0
Transport de voyageurs	- 0,5	0,8	1,4	2,4
Transport de marchandises	- 11,9	- 7,0	4,2	14,1
Logistique ⁽¹⁾ et transport par conduites	- 3,9	- 6,0	- 4,0	- 8,5

par mode	Niveaux			
	2019	2020	2021 (sd)	2022 (p)
Solde des échanges	- 16,2	- 12,3	1,6	8,0
Transports ferroviaires	- 0,8	- 0,5	- 0,5	- 0,9
Transports routiers	- 14,3	- 11,8	- 15,0	- 16,1
Transports maritimes et fluviaux	4,0	6,4	21,4	33,0
Transports aériens	- 1,3	- 0,4	- 0,2	0,4
Logistique ⁽¹⁾ et transport par conduites	- 3,9	- 6,0	- 4,0	- 8,5

⁽¹⁾ entreposage, manutention, gestion d'infrastructure et organisation de transport de fret, transport spatial.
(p) = provisoire ; (sd) = semi-définitif.

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2014

LES EXPORTATIONS DE TRANSPORT AÉRIEN DÉPASSENT LEURS NIVEAUX D'AVANT-CRISE

Très affectés par la crise sanitaire de 2020 (fermeture des frontières, suppression de vols, fermeture d'aéroports, etc.), les échanges extérieurs de transport aérien progressent fortement en 2022 (+ 79,7 % pour les importations et + 100,1 % pour les exportations) après avoir initié un rebond en 2021. Les exportations dépassent ainsi leur niveau d'avant-crise (+ 21,8 % par rapport à 2019) tandis que les importations demeurent légèrement en deçà (- 2,4 %).

Malgré des exportations dynamiques, le déficit des échanges de transports routiers se creuse pour atteindre - 16,1 milliards d'euros en 2022, les importations de transports routiers (45 % des importations de services de transport) ayant augmenté de 24,0 % par rapport à 2021.

Le solde des échanges du transport maritime et fluvial augmente fortement pour atteindre 33,0 milliards d'euros en 2022, après 21,4 milliards d'euros en 2021 (*figure A8-2*). Entre 2000 et 2020, il n'avait pas dépassé 7 milliards d'euros. Les exportations de transport maritime et fluvial (61 % des exportations de transport) augmentent de 43,6 % par rapport à 2021, après des hausses de 108,5 % en 2021 et de 13,2 % en 2020.

LES ÉCHANGES EXTÉRIEURS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS PROGRESSENT

Les échanges extérieurs de transport de voyageurs constituent 9 % des importations et 11 % des exportations de services de transport en 2022. Ils sont en très forte hausse en 2022, de 151,1 % pour les importations et de 120,0 % pour les exportations. Les échanges de services de voyageurs concernent en effet principalement le transport aérien, qui représentait jusqu'en 2019 près de 90 % des exportations et des importations de services de transport de voyageurs et a été durement impacté par les restrictions de déplacement mises en place en 2020. Les importations de transport de voyageurs restent néanmoins inférieures à leur niveau d'avant la crise sanitaire (- 20,7 % par rapport à 2019) tandis que les exportations le dépassent (+ 20,2 % par rapport à 2019).

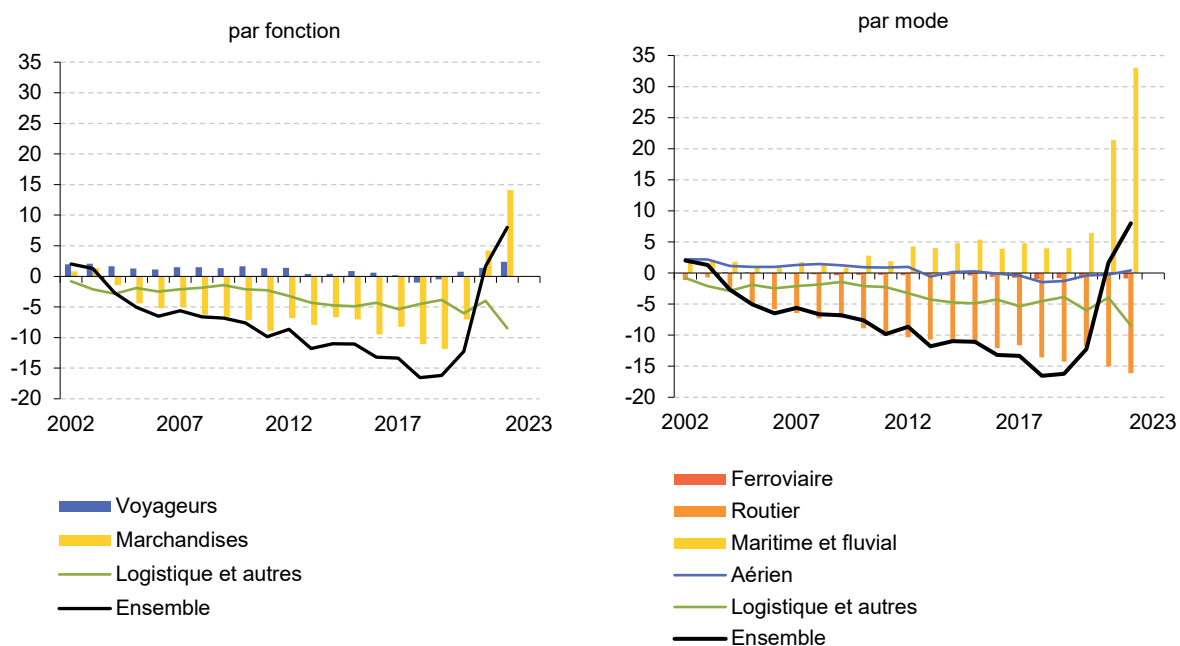
Les importations de transport de marchandises (70 % des importations de services de transport en 2022) ont augmenté de 22,7 % par rapport à 2021 et les exportations (82 % des exportations de services de transport) de 44,6 % par rapport à 2021. Cette progression s'observe dans tous les modes de transport. Les transports maritimes et fluviaux représentent 74 % des exportations de services de transports de marchandises. Le solde des échanges pour le transport de marchandises est positif pour la deuxième année consécutive, à + 14,1 milliards d'euros en 2022, après avoir été négatif de 2004 à 2020.

En 2022 les importations des autres activités (logistique, entreposage, transport par conduites, etc.) représentent 21 % des importations de services de transport. Les exportations des autres activités représentent 7 % des exportations de services de transport en 2022. Le solde des échanges de ces activités reste négatif, à - 8,5 milliards d'euros en 2022

LA COMPOSITION DES ÉCHANGES EXTÉRIEURS DE SERVICES S'EST MODIFIÉE DEPUIS LA CRISE SANITAIRE

Les restrictions de déplacement de personnes imposées pour lutter contre la propagation de la Covid-19 ont engendré une modification de la composition des échanges extérieurs de services. En 3 ans, la part des importations de services de transport de marchandises a augmenté de 4 points, tandis que celle des exportations a progressé de 19 points. Si la part du transport de marchandises a augmenté dès 2020 en raison de la baisse plus marquée du transport de voyageurs pendant la crise sanitaire, les fortes progressions des importations et exportations de transport de marchandises en 2022 ont maintenu la part du transport de marchandises à un niveau élevé. À l'inverse, la part des importations de services de transport de voyageurs a perdu 6 points en 2022 par rapport à 2019 et celle des exportations 9 points. Ainsi, malgré sa progression en 2022, le transport de voyageurs ne retrouve ainsi pas la part qu'il occupait avant la crise dans les échanges extérieurs de services.

Figure A8-2 Évolution du solde des échanges FAB-FAB de services de transport par fonction et par mode
En milliards d'euros



Source : Insee, Comptes nationaux - base 2014

Les échanges de services de transports

Les exportations de services de transport comprennent tous les services de transport fournis par des résidents à des non-résidents. Ces exportations correspondent par exemple à la partie internationale d'un transport effectué par une entreprise française.

Les importations de services de transport correspondent aux opérations par lesquelles des non-résidents fournissent des services de transport à des résidents. Ces importations correspondent par exemple au transport réalisé en France par une entreprise non française.

Leur évaluation s'intègre dans le cadre central de la comptabilité nationale et s'appuie en majeure partie sur la balance des paiements. Les importations de services de transport sont présentées en FAB (franco à bord) (hors coûts d'assurance et de fret) alors que les importations mesurées par les douanes incluent les coûts d'assurance et de fret.

A9. Investissements du secteur à l'étranger et investissements étrangers dans le secteur

Fin 2022, les entreprises françaises du secteur des transports et de l'entreposage détiennent des stocks d'investissements directs de 22,1 milliards d'euros à l'étranger (1,6 % des investissements totaux français à l'étranger), majoritairement hors Union européenne (13,0 milliards d'euros). Ces investissements se concentrent principalement dans les sous-secteurs de l'entreposage et des services auxiliaires (10,7 milliards d'euros) et des transports par eau (5,9 milliards d'euros). Le stock d'investissements à l'étranger des entreprises françaises du secteur des transports est en hausse de 10,2 % en 2022.

Le secteur des transports et de l'entreposage bénéficie de 14,7 milliards d'euros d'investissements directs étrangers en 2022, soit 1,8 % des investissements étrangers en France. Les investissements étrangers en France dans le secteur des transports augmentent de 78,5 % en 2022. Ils proviennent essentiellement des pays de l'Union Européenne et concernent principalement le sous-secteur de l'entreposage et des services auxiliaires.

LES INVESTISSEMENTS FRANÇAIS À L'ÉTRANGER SONT EN HAUSSE EN 2022

Fin 2022, les stocks d'investissements directs à l'étranger des entreprises françaises de transport s'élèvent à 22,1 milliards d'euros. Ils sont en hausse de 10,2 % par rapport à 2021 (*figure A9-1*). Les investissements français à l'étranger de l'ensemble des entreprises françaises sont en hausse également (+ 3,7 % en 2021). Le transport ne représente qu'une faible part (1,6 %) des investissements français à l'étranger.

Les investissements étrangers dans des entreprises de transport françaises s'élèvent en 2022 à 14,7 milliards d'euros et augmentent de 78,5 % par rapport à 2021. Le secteur des transports et de l'entreposage bénéficie de 1,8 % des investissements étrangers totaux.

L'ENTREPOSAGE ET LES SERVICES AUXILIAIRES, PRINCIPALES CIBLES DES INVESTISSEMENTS

L'entreposage et les services auxiliaires sont la principale cible des investissements des entreprises françaises de transport à l'étranger avec 10,7 milliards d'euros en 2022 (*figure A9-3*), en progression de 17,2 % par rapport à l'année précédente. Ils représentent 48 % des investissements des entreprises françaises de transport. Les transports par eau (5,9 milliards d'euros) en représentent 27 %, et les transports terrestres et par conduites 9 %. Les activités de poste et de courrier, représentent 16 % des investissements.

L'entreposage et les services auxiliaires sont également le principal secteur des transports destinataire des investissements étrangers en France avec 12,2 milliards d'euros en 2022 (*figure A9-4*), en hausse de 87,2 % par rapport à l'année précédente (acquisition de Bolloré Africa Logistics par le groupe MSC en 2022). Ils représentent 83 % des investissements étrangers dans le transport en France tandis que les transports terrestres et par conduites en représentent 7 %, les transports par eau 8 % et les transports aériens moins de 1 %. Les activités de poste et de courrier représentent 2 % des investissements.

LES ENTREPRISES FRANÇAISES INVESTISSENT MAJORITAIREMENT HORS UE DEPUIS 2020

Les investissements des entreprises françaises à l'étranger s'orientent majoritairement vers les pays hors Union européenne (60 % en 2022). En 2022, les investissements hors UE sont essentiellement localisés dans les autres pays industrialisés, en hausse de 38,1 % par rapport à 2021 (*figure A9-2*). Les investissements dans l'Union européenne, qui représentent 9,0 milliards d'euros en 2022, progressent de 10,1 % par rapport à 2021.

En 2022, les investissements étrangers en France dans le secteur des transports proviennent essentiellement des pays de l'Union Européenne (93 %). Les investissements en provenance de l'UE augmentent de 92,8 % en 2022 tandis que les investissements en provenance de pays hors UE, qui représentent 1,0 milliard d'euros en 2022, baissent de 9,3 % par rapport à 2021.

partie A : transport et activité économique

Figure A9-1 Investissements internationaux par secteur investisseur

Niveau en milliards d'euros, évolutions en %

	Niveau 2022 (p)	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2020 (d)	2021 (sd)	2022 (p)	2022/ 2017
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	22,1	34,0	7,1	10,2	14,0
dont terrestres et par conduites	2,0	- 20,6	- 33,0	77,1	14,6
dont transports par eau	5,9	399,9	13,0	- 11,7	85,1
dont transports aériens	0,0	- 100,0	n.s.	n.s.	- 37,7
dont entreposage et services auxiliaires	10,7	14,0	6,0	17,2	7,7
dont activités de poste et de courrier	3,5	68,9	23,1	11,1	8,6
Total tous secteurs confondus	1 396,8	- 0,8	6,2	3,7	3,1
Investissements directs étrangers en France dans le transport	14,7	33,4	- 46,4	78,5	6,4
dont terrestres et par conduites	1,0	3,9	- 50,2	10,7	- 14,3
dont transports par eau	1,2	133,7	- 91,9	119,3	- 15,2
dont transports aériens	0,0	- 92,8	n.s.	n.s.	n.s.
dont entreposage et services auxiliaires	12,2	11,7	0,5	87,2	17,3
dont activités de poste et de courrier	0,3	- 9,1	11,6	- 16,1	- 4,9
Total tous secteurs confondus	840,8	5,0	7,4	0,8	4,2

n.s. = non significatif.

(p) = provisoire, (sd) = semi-définitif, (d) = définitif.

Note : la série complète des activités de poste et de courrier des investissements à l'étranger des entreprises de transport a été révisée en 2022.

Source : Banque de France

Figure A9-2 Investissements internationaux par zone géographique

Niveau en milliards d'euros, évolutions en %

	Niveau 2022 (p)	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2020 (d)	2021 (sd)	2022 (p)	2022/ 2017
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	22,1	34,0	7,1	10,2	14,0
Union européenne	9,0	- 8,0	14,5	10,1	6,0
Zone euro	7,9	- 8,5	10,6	13,8	7,1
Autres pays de l'UE à 27 hors PECO	0,5	- 31,5	55,3	- 16,4	- 4,1
PECO membres de l'UE à 27	0,7	29,5	32,7	- 4,2	2,7
Autres pays	13,0	87,3	2,5	10,2	22,7
Autres pays industrialisés (*)	7,7	26,7	0,4	38,1	21,1
Reste du monde	5,4	235,1	4,4	- 14,5	25,1
Investissements directs étrangers en France dans le transport	14,7	33,4	- 46,4	78,5	6,4
Union européenne	13,7	15,4	- 25,3	92,8	11,5
Zone euro	13,4	15,7	- 25,1	97,1	11,5
Autres pays de l'UE à 27 hors PECO	0,3	10,1	- 28,0	1,2	12,7
PECO membres de l'UE à 27	0,0	18,4	- 21,2	- 45,5	26,0
Autres pays	1,0	78,0	- 80,5	- 9,3	- 18,2
Autres pays industrialisés (*)	0,8	8,6	3,4	- 4,2	- 1,2
Reste du monde	0,2	99,3	- 94,4	- 24,9	- 36,1

(p) : provisoire, (sd) : semi-définitif, (d) : définitif.

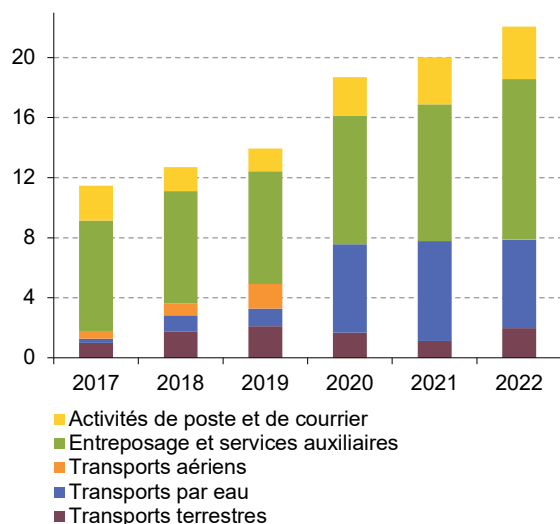
(*) À la suite de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, l'UE 28 a été remplacée par l'UE 27 et le Royaume-Uni a été reclassé dans les « Autres pays industrialisés », pour toutes les années considérées de sorte à disposer d'un périmètre cohérent sur toute la période.

PECO : pays d'Europe centrale et orientale.

Source : Banque de France

Figure A9-3 Investissements français à l'étranger par secteur

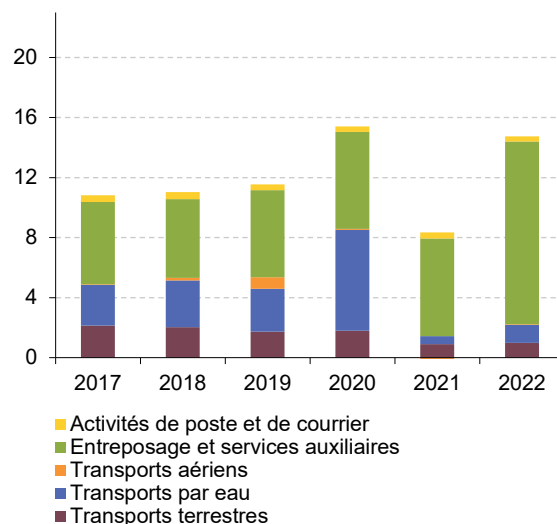
En milliards d'euros



Source : Banque de France

Figure A9-4 Investissements étrangers en France par secteur

En milliards d'euros



Source : Banque de France

Méthodologie

Les investissements directs (ID) sont des investissements internationaux par lesquels des entités résidentes d'une économie acquièrent un intérêt durable dans une entité résidente d'une économie autre que celle de l'investisseur. Par convention, on considère qu'il y a investissement direct lorsqu'un investisseur acquiert au moins 10 % du capital ou des droits de vote d'une entreprise résidente d'un autre pays que le sien. Une fois la relation d'investissement direct constituée, l'ensemble des relations financières transfrontières entre l'investisseur, les sociétés qu'il contrôle et l'entreprise investie (prêts, emprunts, crédits commerciaux, investissements en capital) sont également considérées comme des investissements directs et comptabilisées comme tels. Les ID étrangers sont des investissements dans le secteur transports et entreposage ; les ID français sont des ID de sociétés françaises du secteur transports et entreposage. La ventilation géographique est établie sur la base du pays de première contrepartie.

Les données de l'année n-1 et n-2, provisoires, peuvent être révisées.

Des améliorations méthodologiques importantes ont été apportées à partir des données 2017 (intégration de l'exploitation des comptes annuels des entreprises et des résultats d'enquêtes spécifiques auprès des entreprises résidentes sur leurs avoirs et engagements vis-à-vis de l'étranger notamment). Les données de l'année 2017 et celles des années précédentes ne sont donc pas directement comparables.

Par ailleurs, les statistiques sectorielles d'ID comprennent un reclassement des holdings (6420Z) et sièges sociaux (7010Z), qui concentrent la majorité des ID, dans l'APE de leur groupe.

Les périmètres géographiques ont été adaptés à la suite de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne. L'UE-28 a été remplacée par l'UE-27, et le Royaume-Uni a été reclassé dans les « Autres pays industrialisés ». Cela concerne l'ensemble des années publiées, afin de disposer de périmètres cohérents sur toute la période.

A10. Prix du transport de fret, de l'entreposage et de la manutention

En 2022, l'activité économique progresse, à un rythme ralenti après le fort rebond consécutif à la récession causée par l'épidémie de Covid-19. Le déclenchement de la guerre en Ukraine et l'embargo sur l'énergie russe entraînent de très fortes tensions sur les prix de l'énergie, qui se diffusent dans l'ensemble de l'économie et notamment sur les prix des transports. Ainsi, en 2022, les prix du transport de fret augmentent de nouveau dans tous les secteurs. Les prix du transport maritime (+ 18,2 %) enregistrent la plus forte progression, suivis par ceux du transport fluvial (+ 16,7 %). Dans le transport routier (+ 9,3 %), aérien (+ 6,6 %) et ferroviaire (+ 0,9 %), les prix sont aussi orientés à la hausse. Ils augmentent également dans les activités logistiques (+ 6,4 % pour la messagerie et le fret express, + 4,3 % dans l'entreposage, + 3,0 % pour la manutention et + 1,9 % pour les autres services de poste et de courrier).

LA HAUSSE DES PRIX DU FRET ROUTIER S'ACCÉLÈRE EN 2022

En 2022, la hausse des prix du transport routier de fret s'accélère (+ 9,3 % après + 1,5 % en 2021) (figures A10-1 et A10-2) ; les prix atteignent des niveaux inédits depuis plus de 15 ans. L'augmentation est plus marquée sur les trajets internationaux (+ 10,0 %). La flambée des prix du carburant en 2021 se poursuit en 2022, en raison du déclenchement de la guerre en Ukraine et de la mise en place d'un embargo sur l'énergie russe qui crée de fortes tensions sur l'offre de carburant. Cette hausse des prix du carburant se diffuse aux prix du fret routier, très sensibles à cette composante du prix. Sur les cinq dernières années, les prix n'ont diminué qu'en 2020, année marquée par la pandémie ; ils augmentent de 2,7 % par an en moyenne.

LES PRIX DU FRET FERROVIAIRE AUGMENTENT MODÉRÉMENT

Les prix du transport ferroviaire de fret augmentent également en 2022, à un rythme modéré (+ 0,9 %, après + 3,3 % en 2021). L'augmentation est un peu plus forte sur les trajets nationaux (+ 2,6 %), alors que les prix se replient sur les trajets internationaux (- 0,6 % après + 2,5 % en 2021). Les prix du fret ferroviaire augmentent en moyenne de 2,0 % par an au cours des cinq dernières années. Les prix du transport national s'accroissent de 3,4 % en moyenne annuelle, alors que ceux du fret international augmentent faiblement, de 0,2 %.

Figure A10-1 Évolution des prix du transport de fret
Indices (moyennes annuelles) en base 100 en 2015,
Évolutions en %

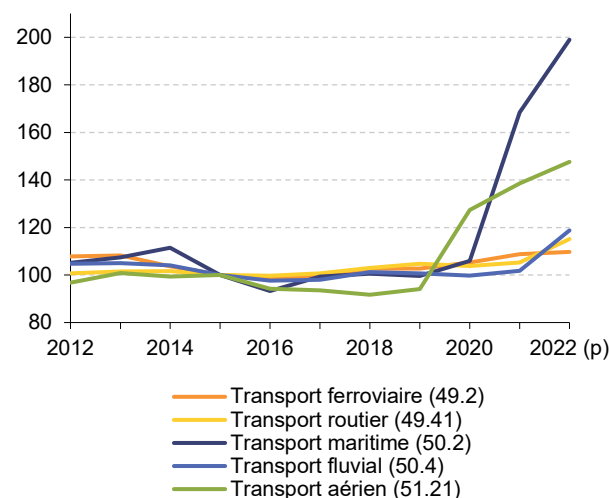
	Indice 2022	Évolutions (*)			
		2020	2021	2022	2022/ 2017
Transport ferroviaire (49.2)	109,7	2,6	3,3	0,9	2,0
National	117,4	6,7	4,4	2,6	3,4
International	101,3	- 4,0	2,5	- 0,6	0,2
Transport routier (49.41)	115,1	- 0,9	1,5	9,3	2,7
dont international	121,0	0,9	3,5	10,0	3,8
Transport maritime (50.2)	199,0	6,4	59,0	18,2	14,9
Transport fluvial (50.4)	118,8	- 0,9	2,0	16,7	3,9
dont national	122,7	1,0	3,0	14,4	4,8
Transport aérien (51.21)	147,6	35,4	8,7	6,6	9,5

(*) Évolutions annuelles pour les années 2020, 2021, 2022 ;
évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2022/2017.

Champ : France entière.

Sources : Insee ; SDES, base 2015

Figure A10-2 Indices de prix du transport de fret
Indices (moyennes annuelles) en base 100 en 2015



Note : la collecte de l'enquête sur les prix du transport de fret ferroviaire a débuté en 2012. (p) : provisoire
Champ : France entière.

Sources : Insee ; SDES, base 2015

LES PRIX DU FRET MARITIME AUGMENTENT DE NOUVEAU FORTEMENT

Les prix du transport maritime de fret augmentent de nouveau fortement en 2022 (+ 18,2 % après + 59,0 % en 2021). Les conséquences de la guerre engagée en février 2022 par la Russie en Ukraine entraînent de fortes tensions sur les prix dans ce secteur, même si des facteurs positifs (forte réduction de l'engorgement portuaire, hausse des disponibilités de conteneurs) contribuent à modérer la hausse des prix du transport maritime.

LES PRIX DU FRET FLUVIAL PÂTISSENT DE LA HAUSSE DES PRIX DU CARBURANT

Les prix du transport fluvial sont également très affectés par la hausse des prix du carburant et s'accroissent fortement en 2022 (+ 16,7 % après + 2,0 % en 2021). Une hausse annuelle aussi forte est inédite dans ce secteur.

LA CROISSANCE DES PRIX DU FRET AÉRIEN SE POURSUIT

En 2022, la hausse des prix dans le transport aérien de fret se poursuit, à un rythme néanmoins plus faible (+ 6,6 % après + 8,7 % en 2021 et + 35,4 % en 2020), dans un contexte d'augmentation des prix du carburant. Entre 2017 et 2022, les prix augmentent de 9,5 % par an en moyenne tandis qu'ils avaient progressé de 0,1 % par an en moyenne entre 2011 et 2016.

LES PRIX DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES AUGMENTENT DE NOUVEAU

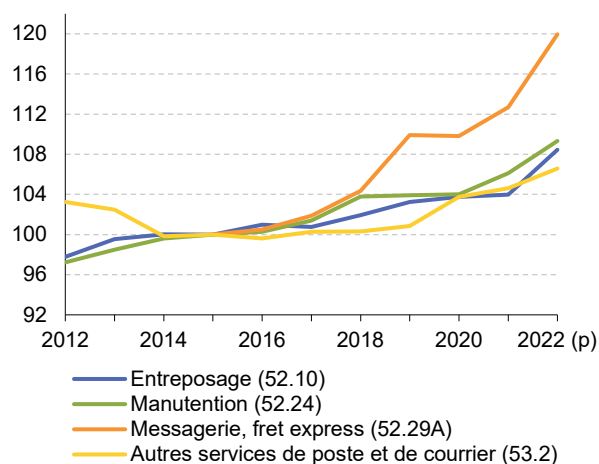
Les prix de l'entreposage et stockage augmentent en 2022 (+ 4,3 % par rapport à 2021) après une quasi-stabilité en 2021 (+ 0,2 %). Les prix de la manutention sont de nouveau en hausse (+ 3,0 % après + 2,0 % en 2021). Ceux de la messagerie et du fret express accélèrent (+ 6,4 % après + 2,6 % en 2021). Ceux des autres services de poste et de courrier augmentent de nouveau en 2022 (+ 1,9 %), davantage qu'en 2021 (+ 0,8 %) - (figures A10-3 et A10-4).

Figure A10-3 Évolution des prix des activités logistiques
Indices (moyennes annuelles) en base 100 en 2015, évolutions en %

	Indice 2022	Évolutions (*)			
		2020	2021	2022	2022/2017
Entreposage et stockage (52.10)	108,5	0,5	0,2	4,3	1,5
Manutention (52.24)	109,3	0,1	2,0	3,0	1,5
Messagerie, fret express (52.29 A)	120,0	- 0,1	2,6	6,4	3,3
Autres services de poste et de courrier (53.2)	106,6	2,9	0,8	1,9	1,2

(*) Évolutions annuelles pour les années 2020, 2021, 2022 ; évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2022/2017.
Note : l'enquête Opise (Observation des prix de l'industrie et des services) de l'Insee a commencé à collecter des données sur la messagerie, fret express en 2014.
Champ : France entière.
Sources : Insee ; SDES, base 2015

Figure A10-4 Indices de prix des activités logistiques
Indices (moyennes annuelles) en base 100 en 2015



Note : l'enquête Opise (Observation des prix de l'industrie et des services) de l'Insee a commencé à collecter des données sur la messagerie, fret express en 2014.
(p) : provisoire
Champ : France entière.
Source : Insee ; SDES, base 2015

Les indices de prix des transports de fret, de l'entreposage et des services auxiliaires de transport s'inscrivent dans le dispositif européen d'indices de prix à la production des services aux entreprises régis par le règlement européen cadre sur les statistiques d'entreprises, nommé FRIBS (Framework Regulation Integrating Business Statistics). À ce titre, l'Insee et le SDES produisent trimestriellement ces indices de prix et les diffusent sur leur site internet. Les données présentées dans cette fiche sont des données annualisées construites à partir de données trimestrielles. En 2021, la production de l'indice de prix du fret ferroviaire a été transférée du SDES à l'Insee.

partie B

Entreprises françaises de transport

— En 2022, les créations d'entreprises dans le secteur du transport (hors micro-entreprises) diminuent nettement par rapport à 2021 (- 10,2 %). Les nouvelles immatriculations de micro-entreprises baissent également fortement en 2022 (- 39,8 %), en lien notamment avec le repli des livraisons à domicile. Les défaillances repartent nettement à la hausse (+ 48,1 % par rapport à 2021).

Dans le secteur du transport routier de marchandises (TRM), la reprise de l'activité amorcée en 2021 se poursuit en 2022 avec un chiffre d'affaires et un taux de marge de nouveau en hausse. Dans le transport ferroviaire, l'activité de SNCF Voyageurs revient à des niveaux d'avant-crise sanitaire, tandis que Rail Logistics Europe, qui assure 70 % du transport ferroviaire de marchandises en tonnes-kilomètres, enregistre une hausse de son chiffre d'affaires de 7,3 %.

L'activité du transport maritime de passagers reprend nettement en 2022 mais reste en-deçà du niveau de 2019. S'agissant du fret maritime, le chiffre d'affaires consolidé du groupe CMA CGM augmente fortement (+ 33,1 % en un an). Les sociétés d'autoroutes concédées affichent aussi un chiffre d'affaires en hausse par rapport à 2021 et supérieur à celui de 2019. L'activité des compagnies aériennes s'améliore nettement en 2022 tout en restant encore en-deçà du niveau d'avant-crise.

En 2021, avec 230 milliards d'euros de chiffre d'affaires, les entreprises de transport avaient réalisé 5,3 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture). Au sortir de la crise sanitaire de 2020, l'ensemble des soldes intermédiaires de gestion des entreprises de transport étaient repartis à la hausse.



B1. Démographie des entreprises de transport

Entreprise au sens juridique

Dans la fiche sur la démographie des entreprises (B1), les nombres d'entreprises et les créations d'entreprises sont issus de la même source d'informations : le répertoire administratif et statistique Insee-Sirene (Système informatisé du répertoire national des entreprises et des établissements). Dans cette fiche, ce sont les entreprises au sens juridique qui sont dénombrées. Le terme « entreprises » désigne ainsi les unités légales marchandes (Siren) inscrites au répertoire Sirene. Pour de plus amples informations, les définitions de démographie d'entreprises (notamment les « micro-entrepreneurs », terme qui remplace celui d'« auto-entrepreneurs » depuis le 19 décembre 2014) sont présentées en annexe.

Depuis le milieu des années 2010, le nombre d'entreprises (unités légales) du secteur des transports et entreposage connaît une forte croissance sous l'effet du développement des livraisons à domicile et dans une moindre mesure, des taxis et VTC. Fin 2020, on dénombrait ainsi près de 249 000 entreprises (unités légales) de transports et entreposage. En 2022, les créations hors micro-entreprises (près de 15 000) diminuent par rapport à 2021 et restent en-deçà du niveau de 2019 (- 17,2 %). Les défaillances d'entreprises augmentent fortement en 2022 (+ 48,1 %) avec 1 739 redressements judiciaires.

JUSQU'À FIN 2020, LE NOMBRE D'ENTREPRISES CONTINUE DE S'ACCROITRE SOUS L'EFFET DU DÉVELOPPEMENT DES MICRO-ENTREPRISES, NOTAMMENT DANS LA LIVRAISON À DOMICILE

Depuis le milieu des années 2010, le nombre d'entreprises du secteur « transports et entreposage » a plus que doublé sous l'effet du développement des livraisons à domicile et dans une moindre mesure, des taxis et VTC. Selon les dernières données disponibles sur les stocks d'entreprises (*cf. encadré*), on dénombrait ainsi 248 952 entreprises (unités légales) de transports et entreposage au 31 décembre 2020, contre 114 810 au 31 décembre 2015.

De 2018 à 2020, le secteur des « activités de poste et de courrier », comprenant notamment la livraison à domicile, a été le plus fort contributeur à l'augmentation du nombre d'entreprises : 39 124 unités de plus en 2020 qu'en 2019, soit + 78,3 % (*figure B1-1*). Avec 89 086 unités, ce secteur représente 36 % de l'ensemble des entreprises des transports et de l'entreposage, devant le transport de voyageurs par taxis (et VTC) - (32 %) (*figure B1-2*).

EN 2022, LES CRÉATIONS D'ENTREPRISES CLASSIQUES DIMINUENT ET RESTENT EN DEÇÀ DU NIVEAU DE 2019

Hors immatriculations de micro-entrepreneurs, le nombre de créations d'entreprises « classiques » dans le secteur des transports et de l'entreposage, qui avait fortement augmenté en 2021 (+ 33,2 %), diminue en 2022 (- 10,2 %). Il reste bien inférieur à son niveau de 2019 avant la crise sanitaire (- 17,2 %) et s'établit à 14 903 nouvelles entreprises (*figure B1-3*).

Le plus grand pourvoyeur de créations « classiques » en 2022 est le secteur du transport de voyageurs avec 7 524 nouvelles unités (la moitié des créations) sous l'impulsion quasi exclusive du secteur des « transports de voyageurs par taxis » qui comprend les voitures de transport avec chauffeur (VTC).

En 2022, tous les grands secteurs au sein des transports, hormis celui du transport de voyageurs, enregistrent une baisse des créations d'entreprises « classiques » par rapport à 2021. Néanmoins le nombre de créations en 2022 est supérieur à celui de 2019 pour les transports de marchandises (+ 10,9 %), tiré par le « transport routier de fret et services de déménagement », et pour les autres services de transports (+ 6,4 %). Les créations d'entreprises « classiques » du transport de voyageurs sont en hausse par rapport à 2021 (+ 18,8 %) mais restent en-dessous de leur niveau de 2019 (- 5,6 %). Les activités de poste et de courrier, qui incluent notamment les livraisons à domicile, sont en net retrait par rapport à 2021 (- 47,1 %) et donc par rapport à 2019 (- 58,3 %).

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B1-1 Nombre d'entreprises (unités légales) dans le secteur transports et entreposage

Niveau en unités, évolutions en %

	Niveau	Évolution annuelle	Évolution annuelle moyenne
	31 déc. 2020	31 déc. 2020/31 déc. 2019	31 déc. 2020/31 déc. 2015
Transport de voyageurs	92 272	4,7	10,8
Taxis (et VTC)	80 178	5,2	12,9
Routier (cars)	7 150	-0,5	-1,9
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	4 944	3,2	6,8
Transport de marchandises	53 300	5,6	4,0
Routier de fret et services de déménagement	52 083	5,7	4,1
Autre transport de marchandises	1 217	1,9	0,1
Autres services de transport	14 294	4,7	5,1
Activités de poste et de courrier	89 086	78,3	81,1
Transports et entreposage	248 952	23,1	16,7

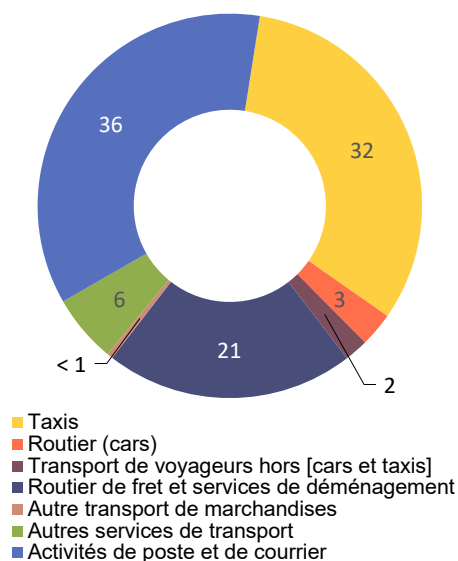
Note : les dernières données disponibles sur les stocks d'entreprises portent sur le 31/12/2020.

Champ : ensemble des unités légales, de France métropolitaine et des Drom, dont l'activité principale relève des « transports et entreposage » (postes 49 à 53 de la nomenclature NAF Rév.2).

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

Figure B1-2 Répartition sectorielle au 31 décembre 2020 des entreprises de transports et entreposage (unités légales)

En % du nombre d'entreprises



Note : les dernières données disponibles sur les stocks d'entreprises portent sur le 31/12/2020.

Champ : voir figure B1-1.

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

Figure B1-3 Créations d'entreprises (unités légales) hors nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs, dans le secteur transports et entreposage

Niveau en unités, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles		Évolution
	2022	2021	2022	2022/2019
Transport de voyageurs	7 524	15,5	18,8	- 5,6
Taxis (et VTC)	6 891	14,4	17,6	- 7,3
Routier (cars)	278	72,6	51,9	109,0
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	355	15,0	22,0	- 11,0
Transport de marchandises	4 337	35,8	- 16,3	10,9
Routier de fret et services de déménagement	4 263	35,8	- 16,5	10,9
Autre transport de marchandises	74	37,7	1,4	12,1
Autres services de transport	811	25,5	- 6,9	6,4
Activités de poste et de courrier	2 231	70,5	- 47,1	- 58,3
Transports et entreposage	14 903	33,2	- 10,2	- 17,2

Champ : voir figure B1-1.

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

Figure B1-4 Nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs dans le secteur transports et entreposage

Niveau en unités, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles		Évolution
	2022	2021	2022	2022/2019
Transport de voyageurs	6 598	8,0	20,7	- 6,9
Taxis (et VTC)	5 959	8,9	17,8	- 10,4
Routier (cars)	297	18,7	133,9	67,8
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	342	- 8,8	21,7	32,6
Transport de marchandises	3 236	5,2	26,7	79,4
Routier de fret et services de déménagement	3 192	5,4	27,0	79,8
Autre transport de marchandises	44	- 6,8	7,3	51,7
Autres services de transport	852	3,8	10,5	7,3
Activités de poste et de courrier	55 029	24,9	- 45,1	0,8
Transports et entreposage	65 715	23,2	- 39,8	2,2

Champ : voir figure B1-1.

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

LES NOUVELLES IMMATICULATIONS DE MICRO-ENTREPRENEURS DIMINUENT NETTEMENT EN 2022

2016 est la première année où les nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs ont été plus importantes que les créations d'entreprises classiques dans les transports. Cette tendance s'est accentuée jusqu'en 2021. En 2022, les nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs marquent nettement le pas en régressant plus fortement que les créations classiques : elles s'élèvent à 65 715 unités (*figure B1-4*) - (soit - 39,8 % par rapport à 2021). Cette baisse est surtout imputable aux activités de livraison à domicile qui relèvent des « autres activités de poste et de courrier » (- 45 300 nouvelles immatriculations par rapport à 2021).

De 2012 à 2020, la part des micro-entrepreneurs dans l'ensemble des créations a progressé régulièrement. La tendance s'est inversée en 2021 (- 0,9 point par rapport à 2020) et surtout en 2022 (- 5,3 points par rapport à 2021). Elle s'établit à 81,5 % en 2022 (*figure B1-5*). Ce taux reste nettement supérieur à celui de l'ensemble des secteurs principalement marchands (61,2 %).

Figure B1-5 Part des nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs dans l'ensemble des créations de transports et entreposage

En %

	2020	2021	2022	Part annuelle moyenne 2018-2022
Transport de voyageurs	48,0	46,3	46,7	47,0
Taxis (et VTC)	47,5	46,3	46,4	46,8
Routier (cars)	50,2	41,0	51,7	51,6
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	54,9	49,1	49,1	46,2
Transport de marchandises	38,9	33,0	42,7	34,8
Routier de fret et services de déménagement	38,8	33,0	42,8	34,8
Autre transport de marchandises	45,4	36,0	37,3	36,2
Autres services de transport	51,7	47,0	51,2	49,0
Activités de poste et de courrier	97,0	96,0	96,1	94,5
Transports et entreposage	87,7	86,8	81,5	82,2
Ensemble des activités marchandes non agricoles	60,9	60,8	61,2	58,8

Champ : voir figure B1-1.

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

Figure B1-6 Défaillances d'entreprises dans le secteur transports et entreposage

Niveau en unités, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles		Évolution
	2022	2021	2022	2022/2019
Transport de voyageurs	475	- 19,6	34,9	- 32,1
Taxis (et VTC)	389	- 10,8	31,0	- 29,5
Routier (cars)	53	- 53,5	60,6	- 42,4
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	33	- 35,3	50,0	- 41,1
Transport de marchandises	1 071	1,2	57,5	- 11,1
Routier de fret et services de déménagement	1 060	2,0	56,6	- 11,4
Autre transport de marchandises	11	- 62,5	266,7	22,2
Autres services de transport	123	2,0	21,8	- 24,5
Activités de poste et de courrier	70	105,0	70,7	79,5
Transports et entreposage	1 739	- 4,5	48,1	- 17,5

Champ : voir figure B1-1.

Source : Bodacc, calculs Banque de France

EN 2022, LES DÉFAILLANCES D'ENTREPRISES AUGMENTENT NETTEMENT

En 2022, 1 739 défaillances sont prononcées (+ 48,1 % par rapport à 2021), soit un niveau comparable à ceux de 2015 et 2016. Après les bas niveaux de 2020 et 2021 impulsés par les mesures gouvernementales à la suite de la crise sanitaire, les défaillances repartent nettement à la hausse. Le niveau de défaillances en 2022 reste cependant inférieur à celui de 2019 (- 17,5 %). Le secteur des transports de marchandises, en particulier le secteur du transport routier de fret et services de déménagement, est le plus impacté en niveau : 1 071 défaillances en 2022 (*figure B1-6*) soit 391 défaillances de plus qu'en 2021. En évolution, les activités de poste et de courrier sont les plus affectées par une hausse des défaillances (+ 70,7 %).

Défaillance d'entreprise

Les défaillances d'entreprises sont comptabilisées à la date du jugement. Le concept de défaillance traduit la mise en redressement judiciaire de l'entreprise qui peut avoir diverses issues : la liquidation judiciaire (qui est une forme parmi d'autres de cessation d'entreprise) ; la poursuite de l'activité à la suite d'un plan de continuation ; la reprise à la suite d'un plan de cession. Une défaillance ne conduit donc pas toujours à une cessation (ou disparition) d'entreprise, de même qu'une cessation se produit le plus souvent sans qu'il y ait eu préalablement défaillance.

Création d'entreprise

La création d'entreprise est définie comme la mise en œuvre de nouveaux moyens de production. Concept harmonisé au niveau européen, une création d'entreprise correspond depuis le 1^{er} janvier 2007 à l'apparition d'une unité légale exploitante n'ayant pas de prédécesseur. Ceci inclut les réactivations d'entreprises dont la dernière cessation remonte à plus d'un an et les reprises s'il n'y a pas continuité de l'entreprise.

En 2022, l'Insee a rénové le dispositif de calcul des créations d'entreprises, en lien avec le nouveau règlement *European Business Statistics*. L'objectif est d'aligner le calcul du nombre de créations d'entreprises sur les concepts définissant le champ des statistiques structurelles d'entreprises pour le dispositif É sane. Le principal changement méthodologique consiste à réintégrer les entreprises productives non exploitantes. Il en résulte un relèvement d'un peu plus de 5 % des créations d'entreprises en 2021 en niveau. Les séries ont été rétrapolées sur 10 ou 20 ans, selon le champ géographique. Des informations détaillées sont disponibles dans le document [Refonte du dispositif de calcul des créations d'entreprises](#), extrait des « Informations rapides » n° 42 paru le 23/02/2022, [Nouvelle hausse des créations d'entreprises en janvier 2022](#).

L'Insee devrait finaliser les estimations du nombre d'entreprises (stocks) en appliquant cette nouvelle méthodologie vers la fin de l'année 2023, ce qui explique que les données de stocks au 31/12/2021 ne soient pas encore disponibles dans ce bilan annuel des transports.

B2.1 Entreprises de transport routier

En 2022, la reprise de l'activité, entamée en 2021, se poursuivrait pour le transport routier de marchandises après le recul limité de 2020. Le chiffre d'affaires des entreprises du secteur des transports routiers de fret et services de déménagement, estimé à 63,2 milliards d'euros en 2022, augmenterait de nouveau (+ 11,2 % après + 12,2 % en 2021).

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées poursuit sa hausse en 2022. Il atteint 11,2 milliards d'euros soit une hausse de 5,2 % par rapport à 2021 et un niveau supérieur à celui de 2019 (10,8 milliards d'euros). Le chiffre d'affaires est constitué quasi exclusivement des recettes des péages.

Transport routier de marchandises (TRM)

POURSUITE DE LA REPRISSE DE L'ACTIVITE EN 2022

Sur l'ensemble de l'année 2022, l'activité du transport routier intérieur de marchandises, mesurée par l'indice d'activité de services de transport (IAST) pour compte d'autrui du pavillon français, augmente (+ 0,8 %)¹ pour la sixième fois en sept ans, la seule baisse concernant 2020. Selon de premières estimations, le chiffre d'affaires atteindrait 63,2 milliards d'euros en 2022 (*figure B2.1-1*), en nette hausse par rapport à 2021 (+ 11,2 %).

Les dépenses d'achats de carburants croîtraient assez fortement (+ 49,8 %), suite à la très forte hausse du coût du gazole professionnel (+ 49,1 %) et à celle, beaucoup plus modérée, de la consommation totale de carburants des poids lourds français (+ 0,5 %). L'ensemble des consommations intermédiaires serait ainsi en hausse de 12,7 %, tandis que la production augmenterait de 11,2 %. La valeur ajoutée brute (VAb) progresserait de 8,5 % en 2022, les charges de personnel hors intérim de 5,6 %, et l'excédent brut d'exploitation de 22,7 %. Ainsi le taux de marge (EBE / VAb) passerait de 12,5 % en 2021 à 14,2 % en 2022.

Figure B2.1-1 **Comptes des entreprises de transport routier de fret et services de déménagement (49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z)**

Niveau en millions d'euros, évolutions en %, différence de taux en points

	Niveau 2021 (p)	Niveau 2022 (e)	Évolutions annuelles		
			2020	2021 (p)	2022 (e)
Chiffre d'affaires ⁽¹⁾	56 841	63 213	- 3,2	12,2	11,2
Production	55 443	61 659	- 3,1	12,2	11,2
Consommations intermédiaires	35 518	40 042	- 4,8	14,6	12,7
<i>dont achats de carburant</i>	<i>6 774</i>	<i>10 148</i>	<i>- 13,0</i>	<i>- 2,7</i>	<i>49,8</i>
Valeur ajoutée brute (VAb)	19 925	21 616	0,0	8,1	8,5
Charges de personnel	16 856	17 800	- 0,1	8,0	5,6
Excédent brut d'exploitation (EBE)	2 493	3 059	0,1	16,9	22,7
<i>Taux de marge = EBE / VAb</i>	<i>12,5 %</i>	<i>14,2 %</i>	<i>0,0 pt</i>	<i>0,9 pt</i>	<i>1,6 pt</i>
Nombre d'entreprises (en unités)	36 824	-	3,1	7,7	-

(1) L'évolution du chiffre d'affaires est estimée pour l'année 2022 à partir d'une combinaison de plusieurs indicateurs :
 - l'activité mesurée par le nombre de tonnes-kilomètres transportées (nationales et internationales) pour compte d'autrui par le pavillon français du TRM multipliée par l'indice des prix du transport routier de fret ;
 - l'indice de chiffre d'affaires de l'Insee, calculé à partir des déclarations de TVA.

(p) : provisoire ; (e) : estimé.

Sources : estimations SDES d'après Insee-Ésane, Acoiss, CNR

¹ D'après la *Note de conjoncture des transports* publiée le 11 juillet 2023.

partie B : entreprises françaises de transport

HAUSSES DES COÛTS SUPÉRIEURES À CELLES DES PRIX

En 2022 en moyenne annuelle, les prix des prestations augmentent sur la longue distance (*i. e.* les transports dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile) : + 10,3 % pour le national et + 10,0 % pour l'international (*figure B2.1-2*). Les coûts pour les entreprises sur la longue distance affichent une hausse (+ 17,0 %) encore plus prononcée que celle des prix principalement à cause de l'augmentation du coût du gazole professionnel. Les autres composantes de ces coûts augmentent également, de + 1,9 % (infrastructures) à + 7,7 % (personnel de conduite) - (*figure B2.1-4*). Sur la courte distance (*figure B2.1-3*), le différentiel entre les évolutions des coûts et les évolutions des prix est analogue : en moyenne annuelle, les coûts augmentent plus vite (+ 16,6 % pour les ensembles articulés jusqu'à 44 tonnes et + 14,5 % pour les véhicules porteurs) que les prix (+ 8,9 %). En 2021, les hausses des coûts avaient aussi été supérieures à celles des prix.

Figure B2.1-2 Prix et coûts TRM longue distance

En indice base 100 en moyenne annuelle en 2015

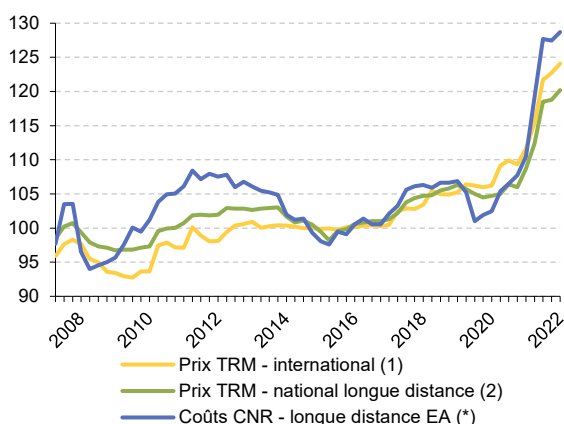
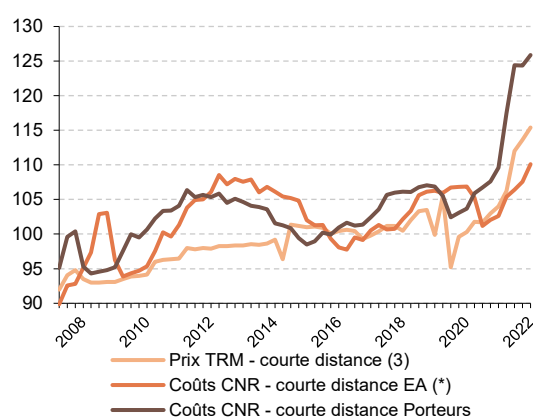


Figure B2.1-3 Prix et coûts TRM courte distance

En indice base 100 en moyenne annuelle en 2015



(1) Indice des prix du TRM international, pour les marchés extérieurs BtoE (business to exports *i.e.* entreprise vers exportations, correspondant aux services destinés aux marchés extérieurs).

(2) Indice des prix du TRM interurbain, prix de marché BtoB (business to business *i.e.* entreprise vers entreprise, correspondant aux services vendus aux entreprises françaises).

(3) Indice des prix du TRM de proximité, prix de marché BtoB.

(*) Ensembles articulés (EA) tracteurs chargés jusqu'à 44 tonnes.

Sources : SDES ; Insee-Opise ; CNR

Figure B2.1-4 Indices de coûts des transports routiers de fret longue distance

Évolution annuelle en %

Évolution de l'indice	2020	2021	2022	Évolution annuelle moyenne 2022/2017
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remboursement partiel de la TIPP)	- 14,0	17,5	49,1	11,1
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	1,8	2,5	6,3	2,8
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	1,0	0,5	1,9	1,4
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	0,0	0,5	3,6	1,3
Personnel de conduite (salaires et charges)	- 0,7	0,7	7,7	2,2
Frais de déplacement (repas et nuitées)	1,0	0,8	3,0	1,4
Charges de structure (personnel administratif)	0,6	0,8	6,1	2,0
Indice synthétique hors gazole	0,3	0,9	5,5	1,9
Indice synthétique	- 3,6	4,5	17,3	4,5

Source : CNR

Transport routier de voyageurs

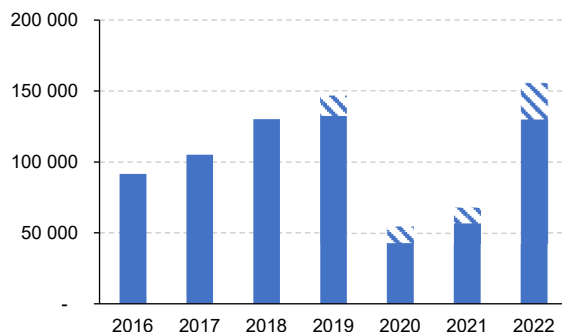
Jusqu'en 2011, les services interrégionaux de transport par autocar exploités en France étaient exclusivement des services conventionnés par les autorités organisatrices de transports. En 2011, le marché s'est ouvert. Les entreprises de transport public routier de personnes peuvent désormais assurer des services réguliers interurbains, appelés services librement organisés (SLO). En 2015, le marché des services librement organisés de transport interurbain par autocar (SLO) comptait cinq opérateurs nationaux : Eurolines, Flixbus, Ouibus, Megabus, Starshipper. En 2022, il n'en compte plus que deux : FlixBus et BlaBlaCar. Sept opérateurs régionaux sont également actifs en 2022.

LE CHIFFRE D'AFFAIRES DES SLO RETROUVE SON NIVEAU D'AVANT-CRISE SANITAIRE

Après deux années marquées par la crise sanitaire, la reprise du trafic constatée en 2021 s'accroît en 2022, sans revenir au niveau de 2019. D'après le rapport annuel sur le transport par autocar de l'ART², en 2022, le trafic en autocars.km augmente de 77 % sur un an, mais n'atteint que 84 % de son niveau de 2019. En 2022, le chiffre d'affaires des SLO augmente fortement et serait compris entre 130 et 155 millions d'euros, niveau comparable à 2019 (compris entre 132 à 147 M€) - (figure B2.1-5). L'augmentation du chiffre d'affaires provient de la forte reprise de la demande, mais également de la hausse de la recette kilométrique, qui bondit de 21 % en moyenne sur un an, pour atteindre 5,8 € HT en moyenne en 2022 (après 4,8 € en 2021). Cette hausse des prix pratiquée par les opérateurs s'explique par l'inflation des coûts de production (prix de l'énergie, salaires, coûts de maintenance des véhicules). De plus, les grèves consécutives au projet de réforme des retraites ont favorisé les reports modaux depuis le train ; les opérateurs SLO qui pratiquent les stratégies de tarification dynamique liées au taux d'occupation ont ainsi pu vendre des titres de transport à des prix plus élevés du fait d'un taux d'occupation en hausse.

Figure B2.1-5 Chiffre d'affaires des SLO

En milliers d'euros HT



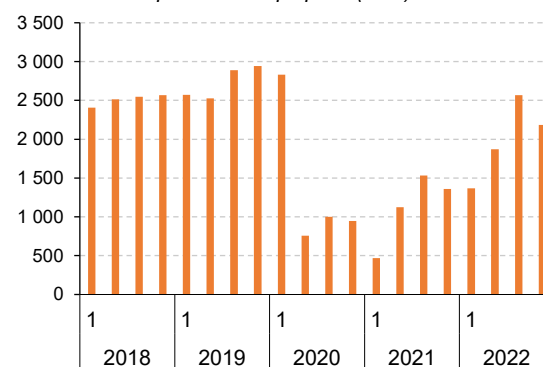
Avertissement : Afin d'assurer la protection des données couvertes par le secret des affaires, l'ART a décidé de présenter des fourchettes de valeurs en lieu et place des données protégées pour les trois dernières années.

Note de lecture : en 2022, le chiffre d'affaires des SLO est compris entre 130 et 155 millions d'euros.

Source : ART

Figure B2.1-6 Emplois des SLO

En nombre d'équivalent temps plein (ETP)



Source : ART

En 2022, on dénombre 128 entreprises partenaires des opérateurs SLO, dont 102 françaises (contre 115 en 2021). Dans une année marquée par des difficultés de recrutement des conducteurs, le secteur des autocars SLO a employé 2 185 équivalents temps plein (ETP) - (dont conducteurs, emplois directs et en sous-traitance) au dernier trimestre 2022, en hausse de 825 ETP par rapport au dernier trimestre 2021, mais en déficit de 757 ETP par rapport à celui de 2019 (figure B2.1-6). Le parc d'autocars utilisé par les services librement organisés est de 499 véhicules au quatrième trimestre 2022. Il était de 509 au quatrième trimestre 2021 et de 624 véhicules au quatrième trimestre 2019.

² Rapport annuel 2022 sur le marché du transport par autocar de l'ART : www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2023/06/rapport-trvgr-2022.pdf.

Sociétés d'autoroutes concédées

Un contrat de concession autoroutière est un contrat par le biais duquel l'État confie à une société concessionnaire d'autoroute les missions de financer, de concevoir, de construire et d'exploiter un réseau d'autoroutes. Ses ressources sont constituées des recettes des péages et, lorsque c'est nécessaire pour assurer l'équilibre économique de la concession, d'une contribution publique.

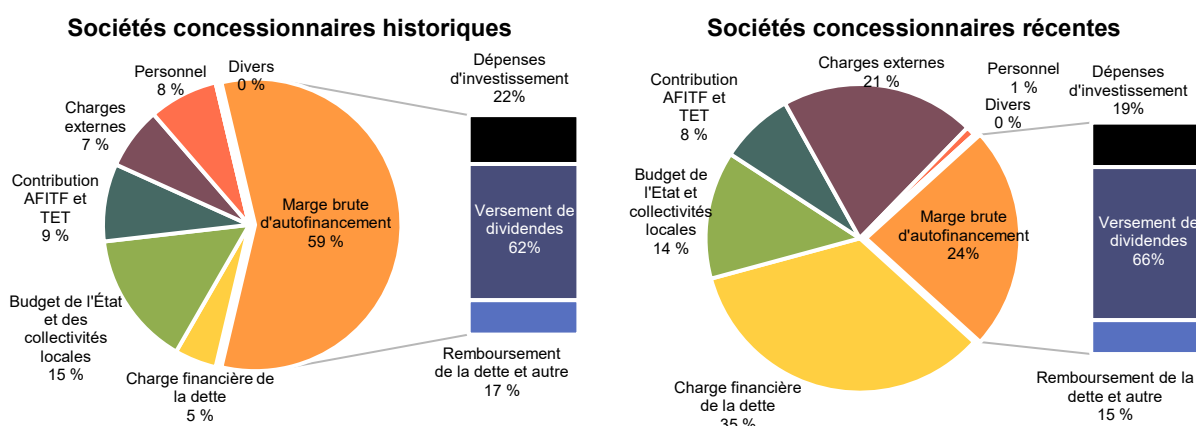
Les contrats de concession ont une durée de vie calculée pour que le produit des recettes s'équilibre avec les charges supportées par le concessionnaire durant la vie de la concession. Les ouvrages restent la propriété de l'État et les contrats prévoient à leur terme la remise des biens en bon état sans aucune soulte. En début de période, les sociétés concessionnaires recourent à des emprunts et à des capitaux propres apportés par leurs actionnaires pour pouvoir financer les travaux. À partir de la mise en service, les sociétés mobilisent le produit des péages pour couvrir, en premier lieu, les charges d'exploitation de l'autoroute puis pour rembourser la dette levée, et enfin pour commencer à rémunérer le capital.

Ainsi dans un schéma classique, si elles connaissent structurellement une première période déficitaire compte tenu de l'importance des charges financières qui doivent être remboursées, la rémunération versée et le remboursement de l'investissement des actionnaires croissent jusqu'au terme de la concession.

35 % DES RESSOURCES DES SOCIÉTÉS « RÉCENTES » COUVRENT LA CHARGE FINANCIÈRE DE LA DETTE

En 2022, pour les sociétés « récentes », la charge financière de la dette s'élève à 181 millions d'euros, soit 35 % de leurs ressources, tandis que ce ratio tombe à seulement 5 % pour les sociétés « historiques », qui s'approchent de leur terme (*figure B2.1-7*). Pour les sociétés « récentes », le versement de dividendes représente 66 % de la marge brute d'autofinancement et 16 % de leurs ressources (chiffres d'affaires, autres produits d'exploitations, dividendes perçus, résultat financier et résultat exceptionnel) tandis que pour les sociétés « historiques », le versement de dividendes pèse pour 36 % de leurs ressources. Les dépenses pour le budget de l'État et des collectivités locales (impôts directs et indirects, hors TVA) des sociétés « historiques » comptent pour 15 % de leurs ressources et la contribution de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France) et TET (trains d'équilibre du territoire) pour 9 %.

Figure B2.1-7 Utilisation des ressources



Sociétés historiques : ASF, Escota, Cofiroute, APRR, Area, Sanef, SAPN, ATMB, SFTRF.

Sociétés récentes : Alis, Alicorne, Adelaç, CEVM, Aliénor, Arcour, Atlandes, Albea, Arcos.

Note : les pourcentages sont calculés par rapport aux ressources des concessionnaires (chiffres d'affaires, autres produits d'exploitations, dividendes perçus, résultat financier et résultat exceptionnel) et arrondis, la somme des pourcentages peut donc légèrement différer de 100.

Note de lecture : pour les sociétés concessionnaires récentes, la marge brute d'autofinancement (qui représente 24 % des ressources) se répartit pour 66 % en versement de dividendes, 19 % en dépenses d'investissement et 15 % en remboursement de la dette et autre (aux arrondis près).

Source : DGITM

LE CHIFFRE D'AFFAIRES PROGRESSE EN 2022 ET DÉPASSE CELUI DE 2019

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 11,2 milliards d'euros en 2022 (donnée provisoire), en hausse de 5,2 % et dépasse ainsi son niveau d'avant-crise sanitaire en 2019 (10,8 milliards d'euros). Il est constitué quasi exclusivement des recettes des péages (*figure B2.1-8*). Entre 2017 et 2022, le chiffre d'affaires a cru en moyenne annuelle de 2,1 %, hausse qui aurait été nettement supérieure sans la crise sanitaire de 2020.

Les consommations intermédiaires poursuivent leur forte hausse en 2022 (+ 8,7 % après + 7,9 % en 2021). Malgré cette forte augmentation, la valeur ajoutée progresse (+ 4,8 % en 2022) et atteint 9,8 milliards d'euros en 2022, dépassant son niveau de 2019 (+ 2,5 %). Les charges de personnel croissent plus faiblement en 2022 (+ 0,8 % après + 1,8 % en 2021) et les effectifs salariés continuent de reculer (- 2,7 %) pour la seizième année consécutive (*figure B2.1-9*). Comme la valeur ajoutée, l'excédent brut d'exploitation croît nettement en 2022 (+ 10,2 %) et s'élève à 8,3 milliards d'euros soit 0,5 milliard d'euros de plus qu'en 2019. Les investissements progressent de nouveau en 2022 (+ 7,6 % après + 6,1 % en 2021). Les emprunts et dettes financières au 31 décembre 2022 reculent légèrement (- 0,7 %) et s'établissent à 32,2 milliards d'euros soit l'équivalent de 2,9 années de chiffre d'affaires.

Figure B2.1-8 Comptes des sociétés d'autoroutes concédées

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

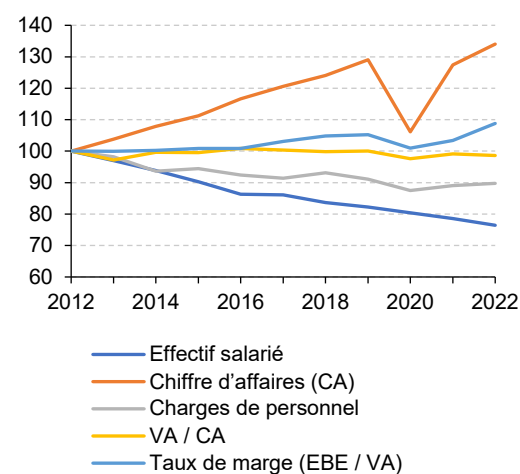
	Niveau 2022 (p)	Évolutions annuelles				Évolution annuelle moyenne 2022/ 2017
		2020	2021	2022	2022/ 2019	
Effectif salarié	11 250	- 2,2	- 2,3	- 2,7	- 7,1	- 2,3
Chiffres d'affaires (CA)	11 195	- 17,7	20,0	5,2	3,9	2,1
dont péages	11 171	- 17,6	18,6	8,9	6,4	2,6
Consommations intermédiaires (CI)	1 349	- 1,8	7,9	8,7	15,3	4,9
Valeur ajoutée (= CA - CI)	9 845	- 19,7	21,8	4,8	2,5	1,8
Charges de personnel	814	- 4,0	1,8	0,8	- 1,5	- 0,3
Impôts, taxes et versements assimilés	1 060	- 22,0	9,9	13,1	- 3,1	- 0,1
Excédent brut d'exploitation (EBE)	8 349	- 22,9	24,8	10,2	6,0	2,9
Investissements	1 545	- 3,0	6,1	7,6	10,7	7,0
Emprunts et dettes financières au 31/12	32 166	- 4,5	0,8	- 0,7	- 4,4	- 2,3

(p) : provisoire.

Source : DGITM

Figure B2.1-9 Évolution de l'effectif salarié, des charges de personnel, du chiffre d'affaires et des ratios comptables

En base 100 en 2012



Note : données 2022 provisoires

Source : DGITM

B2.2 Entreprises de la messagerie et du fret express

En 2022, l'activité de la messagerie traditionnelle et du fret express mesurée par le chiffre d'affaires augmente de nouveau (+ 4,1 %) après une hausse de 14,2 % en 2021. Les envois nationaux, express et messagerie confondus, restent très majoritaires, mais leur part diminue lentement, au profit des échanges internationaux.

L'activité de messagerie - fret express consiste en la collecte et la livraison au destinataire de colis de moins de trois tonnes, avec groupage puis dégroupage des envois pour effectuer le transport. Au sein de cette activité, on distingue la messagerie « traditionnelle » (transport du colis en plus de 24 heures) de l'« express » (enlèvement avant 18 heures pour livraison le lendemain avant 12 heures). L'enquête sur la messagerie - fret express est une enquête de branche.

L'ACTIVITÉ DE LA MESSAGERIE ET DU FRET EXPRESS AUGMENTE À UN RYTHME PLUS MODÉRÉ

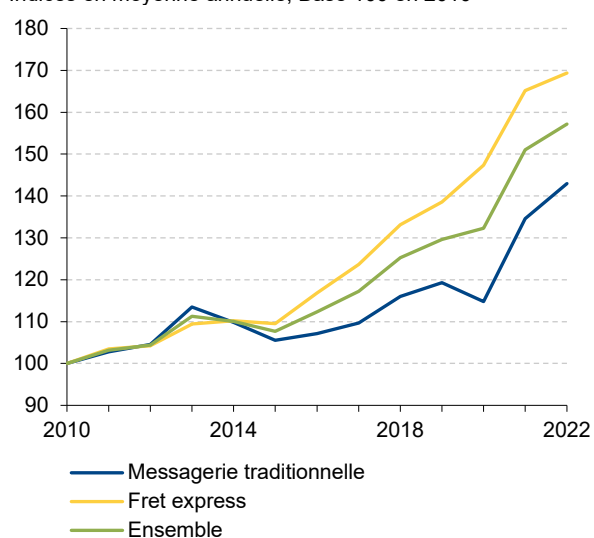
D'après l'enquête sur la messagerie - fret express, l'activité de la messagerie traditionnelle et du fret express mesurée par le chiffre d'affaires, augmente de nouveau en 2022 de 4,1 % après une hausse de 14,2 % en 2021. Dans la messagerie traditionnelle, le chiffre d'affaires s'accroît de nouveau en 2022 (+ 6,2 %) après avoir rebondi en 2021 (+ 17,3 %), sous l'effet de la reprise économique consécutive à la sortie de la crise sanitaire (figure B2.2-1). C'est notamment le cas pour l'activité de la messagerie traditionnelle nationale qui s'accroît de 4,9 % après un fort rebond en 2021 (+ 14,2 %). Dans l'express, la hausse de l'activité se poursuit à un rythme ralenti en 2022 (+ 2,6 % après + 12,6 % en 2021). Cette croissance est la plus faible depuis 2015. Ce secteur avait bénéficié ces dernières années du développement accéléré du commerce électronique. L'express national progresse aussi modérément de 1,5 % (après + 12,9 % en 2021).

LA PART DE L'INTERNATIONAL CONTINUE D'AUGMENTER

Le fret express représente 58,0 % de l'ensemble du chiffre d'affaires de la branche en 2022 (figure B2.2-2), en baisse de 0,9 point en un an. Le fret express national représente 47,6 % de l'ensemble de la branche en 2022. En repli de 1,2 point en un an, il retrouve un poids quasi identique à celui de 2019. Même si le poids de la messagerie nationale (32,5 % de l'ensemble en 2022) s'accroît légèrement (+ 0,2 point en un an), il reste inférieur de 1,9 point à celui de 2019. La part de l'international continue sa lente progression : elle représente 20,0 % de l'activité de la branche en 2022, après 16,6 % en 2015 et 18,2 % en 2019.

Figure B2.2-1 Indices de chiffre d'affaires moyens annuels dans la messagerie - fret express

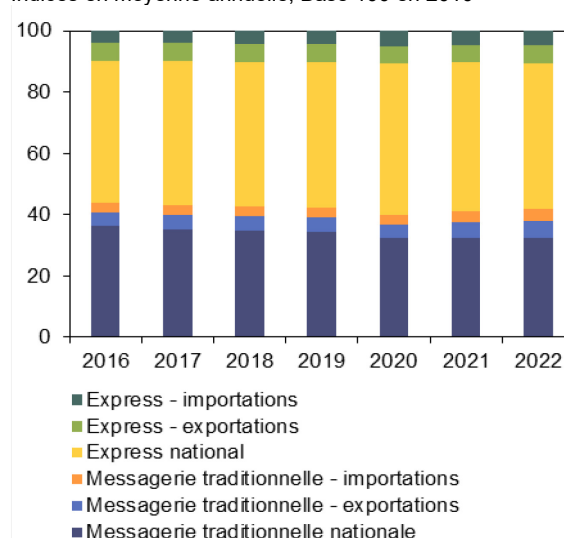
Indices en moyenne annuelle, Base 100 en 2010



Source : SDES-enquête messagerie

Figure B2.2-2 Indices de chiffre d'affaires moyens annuels dans la messagerie - fret express national

Indices en moyenne annuelle, Base 100 en 2010



Source : SDES-enquête messagerie

B2.3 Entreprises de transport collectif urbain (TCU)

En 2022, en Île-de-France, la production de l'établissement public industriel et commercial (Épic) RATP augmente légèrement (+ 0,8 %). Sa capacité d'autofinancement diminue fortement mais cette baisse impacte peu les investissements qui sont en léger recul (- 3,3 %). La Société du Grand Paris (SGP), qui a la charge de la mise en place du Grand Paris Express, enregistre un bénéfice pour la première fois en 2022 (+ 20,5 millions d'euros).

En province, les recettes commerciales et le trafic affichent des hausses en 2022 même si la production kilométrique recule légèrement dans les réseaux des grandes agglomérations et des agglomérations de taille moyenne. Dans les réseaux de petite taille, les trois indicateurs augmentent.

TCU en Île-de-France

EN ÎLE-DE-FRANCE, LA PRODUCTION DE LA RATP AUGMENTE PEU EN 2022

La production augmente légèrement en 2022 (+ 0,8 %) pour s'établir à 5,4 milliards d'euros (figure B2.3-1). Les produits du contrat Île-de-France Mobilités (IDFM) représentent l'essentiel : ils incluent les recettes voyageurs, tarifées sur décisions d'IDFM, et les différents concours d'IDFM. L'activité repart dans un contexte de reprise progressive du trafic voyageurs en Île-de-France, avec 2 859 millions de voyages en 2022 (+ 21 % par rapport à 2021 dans un contexte de rattrapage lié à la sortie de la crise sanitaire). Le trafic « voyageurs » reste néanmoins encore inférieur à celui d'avant-crise (- 14 % entre 2019 et 2022)³.

Figure B2.3-1 Les comptes de l'Épic RATP

Niveau en millions d'euros, évolutions en %, évolutions du taux de marge en point

	Niveau 2022	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2020	2021	2022	2022/ 2017
Production	5 446	- 2,0	3,5	0,8	1,3
Consommations intermédiaires	1 727	0,0	5,0	- 1,7	8,8
Valeur ajoutée brute (VAb)	3 719	- 2,9	2,8	1,9	- 1,3
Impôts, taxes et versements assimilés	218	11,3	- 47,2	18,3	- 6,4
Charges de personnel	2 695	- 2,9	2,8	1,0	0,8
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1 075	- 11,6	26,2	- 9,7	- 0,7
Taux de marge (EBE / VAb) en %	28,9	- 2,6 pts	6,0 pts	- 11,4 pts	0,6 pt
Dotations aux amortissements	781	2,4	6,4	2,5	3,7
Résultat d'exploitation	301	- 44,9	124,2	- 27,7	- 7,8
Résultat comptable	85	- 87,1	n. s.	- 62,0	- 16,7
Capacité d'autofinancement	875	- 15,9	31,8	- 12,5	- 0,8

Source : RATP

Figure B2.3-2 Investissements de l'Épic RATP

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2022	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2020	2021	2022	2022/ 2017
Capacité d'autofinancement	875	- 15,9	31,7	- 12,5	- 0,8
Aides à l'investissement	1 024	15,5	27,8	- 8,4	7,1
Investissements réalisés	1 890	4,4	8,3	- 3,3	3,9
Matériel roulant	570	33,5	58,8	5,2	18,2
<i>Croissance de la capacité de transport</i>	28	110,2	- 55,9	- 33,5	- 27,0
<i>Modernisation et entretien</i>	542	17,3	102,2	8,4	36,5
Infrastructures	1 311	- 1,0	- 3,5	- 6,2	0,0
<i>Contrat de plan État-région IdF</i>	404	- 7,6	- 11,8	- 11,6	- 6,5
<i>Modernisation et entretien</i>	907	3,2	1,2	- 3,6	3,9
Autres ⁽¹⁾	9	42,8	- 0,3	- 41,7	46,0
Besoins de financement total ⁽²⁾	-238	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Endettement en fin d'année	5 173	6,2	- 0,7	- 4,4	0,04

⁽¹⁾ Investissements hors programme et hors périmètre du Stif-Île-de-France Mobilités.

⁽²⁾ Besoin de financement lié aux investissements, au besoin en fonds de roulement et aux autres emplois.

n. s. : non significatif.

Source : RATP

L'année 2021 a été marquée par la signature d'un nouveau contrat pluriannuel avec Île-de-France Mobilités (IDFM) couvrant la période 2021-2024. Entre 2021 et 2022, les consommations intermédiaires diminuent (- 1,7 %)

³ Rapport annuel Groupe RATP 2022, https://ratpgroup.com/wp-content/uploads/2023/06/ratp_rapport_annuel2022_accessible.pdf, page 22.

partie B : entreprises françaises de transport

permettant à la valeur ajoutée brute de croître (+ 1,9 %) pour atteindre 3 719 millions d'euros en 2022. Les charges de personnel progressent peu (+ 1,0 %) tandis que les impôts, taxes et versements assimilés augmentent sensiblement (+ 18,3 %) après une forte baisse en 2021 (- 47,2 %). L'excédent brut d'exploitation (EBE) diminue fortement (- 9,7 %) pour s'établir à 1,1 milliard d'euros en 2022, de même que le résultat d'exploitation (- 27,7 %) qui s'élève à 301 millions d'euros en 2022.

La capacité d'autofinancement (CAF) passe de 1 milliard d'euros en 2021 à 875 millions d'euros en 2022. Le bénéficiaire (résultat comptable positif) passe de 224 millions d'euros en 2021 à 85 millions d'euros en 2022.

L'INVESTISSEMENT DE LA RATP DIMINUE EN 2022 POUR LA PREMIÈRE FOIS DEPUIS 2017

Les investissements réalisés par la RATP baissent en 2022 (- 3,3 %) après quatre années consécutives de hausse et s'établissent à 1,89 milliard d'euros (*figure B2.3-2*).

Environ 431 millions d'euros (- 13,4 % par rapport à 2021) sont investis en 2022 pour accroître la capacité de transport dont 404 millions d'euros pour les opérations d'infrastructures financées par le contrat de plan État-région et 28 millions d'euros pour les matériels roulants supplémentaires.

Un peu plus de 1,4 milliard d'euros sont consacrés aux investissements de modernisation et d'entretien des infrastructures et des matériels roulants (hors matériel roulant lié à des opérations d'augmentation de l'offre) en 2022 (+ 0,6 % par rapport à 2021) : 907 millions d'euros de dépenses liées à la modernisation et l'entretien des infrastructures (dont les investissements dédiés aux systèmes de transports et aux infrastructures) et 542 millions d'euros de dépenses liées aux matériels roulants (en hausse de 42 millions d'euros par rapport à 2021).

L'endettement au 31 décembre 2022 diminue pour la deuxième année consécutive pour s'établir à 5,17 milliards d'euros, après 5,41 milliards d'euros l'année précédente.

LES ACTIVITÉS DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS SE MAINTIENNENT À UN RYTHME SOUTENU

La Société du Grand Paris est un Epic détenu par l'État. Sa mission est de concevoir, développer et financer le Grand Paris Express et de contribuer à la modernisation du réseau francilien existant.

Avec 820,5 millions d'euros en 2022, les recettes ou produits de fonctionnement (hors produits financiers) de la Société du Grand Paris diminuent de 14,4 % sur un an : cette baisse s'explique en partie par le net recul de la production stockée et immobilisée (- 61,6 %). Les investissements nets cumulés depuis le début du projet du Grand Paris Express ont atteint 14,3 milliards d'euros (après 11,4 milliards en 2021). Au total, la dette émise par la SGP s'élève à 27,0 milliards d'euros depuis 2017 (*figure B2.3-3*).

Pour la première fois depuis le lancement du projet, l'exercice est excédentaire avec un bénéfice de 20,5 millions d'euros (contre - 36,6 millions d'euros en 2021). Les charges d'intervention baissent de nouveau en 2022 (- 70,1 % après - 28,3 % en 2021) en lien avec la réduction des transferts aux collectivités (- 70,6 % en 2022).

En parallèle, la SGP a créé deux filiales dans le but de valoriser son patrimoine immobilier : la Société du Grand Paris Immobilier (SGPI), créée en novembre 2021, et SGP

Dev, créée en mai 2022. Une centaine de projets immobiliers seront réalisés d'ici 2032. En 2022, l'activité des filiales reste négligeable.

Figure B2.3-3 **Comptes de la Société du Grand Paris**
Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2022	Évolutions annuelles		
		2020	2021	2022
Produits de fonctionnement	820,5	15,3	9,1 (p)	- 14,4 (p)
Produits financiers	9,4	907,2	- 20,2	- 4,8
Charges de fonctionnement	460,9	22,6	16,5	1,1
dont charges de personnel	106,9	73,3	36,0	20,8
dont consommation de marchandises et d'approvisionnement	185,7	79,9	- 4,2	- 7,7
dont dotation aux amortissements	11,2	650,1	- 19,7	43,4
dont autres charges	157,2	-34,8	48,5	- 0,9
Charges d'intervention	109,0	23,9	- 28,3	- 70,1
Charges financières	239,6	86,3	35,8	30,1
Résultat d'activité	20,5	n.s.	n.s.	n.s.
Dettes	27 036,6	179,0	46,0	6,5

n.s. : non significatif ; (p) : donnée provisoire.

Source : rapport financier de la SGP

TCU hors Île-de-France

EN PROVINCE, LES RECETTES DU TRAFIC PROGRESSENT NETTEMENT EN 2022

D'après les chiffres provisoires de l'enquête conjoncture de l'UTP, les recettes de trafic des transports collectifs urbains de province (TCUP) seraient en nette hausse en 2022 (+ 12,0 %) (figures B2.3-4 et B2.3-5) prolongeant la forte hausse enregistrée en 2021 (+ 30,6 %) : la production kilométrique (nombre de kilomètres produits) reculerait légèrement (- 0,4 %) tandis que le « trafic » (nombre de voyages) croîtrait sensiblement (+ 7,9 %). Ces indicateurs évoluent de façon similaire pour les réseaux des grandes agglomérations (classe 1) et ceux des agglomérations de taille moyenne (classe 2). En revanche, les trois indicateurs des réseaux de petites agglomérations sont tous en hausse y compris la production (+ 4,9 %).

Figure B2.3-4 Transports collectifs urbains de province
En %

Type de réseaux	Évolutions annuelles		
	2022		
	Production ⁽¹⁾	Trafic ⁽²⁾	Recettes ⁽³⁾
Ensemble	- 0,4	7,9	12,0
Classe 1 (plus de 250 000 habitants desservis)	- 0,4	8,0	12,0
Classe 2 (entre 100 000 et 250 000 habitants desservis)	- 2,2	8,7	13,6
Classe 3 (moins de 100 000 habitants desservis)	4,9	1,2	3,4

⁽¹⁾ Production = nombre total de kilomètres produits.

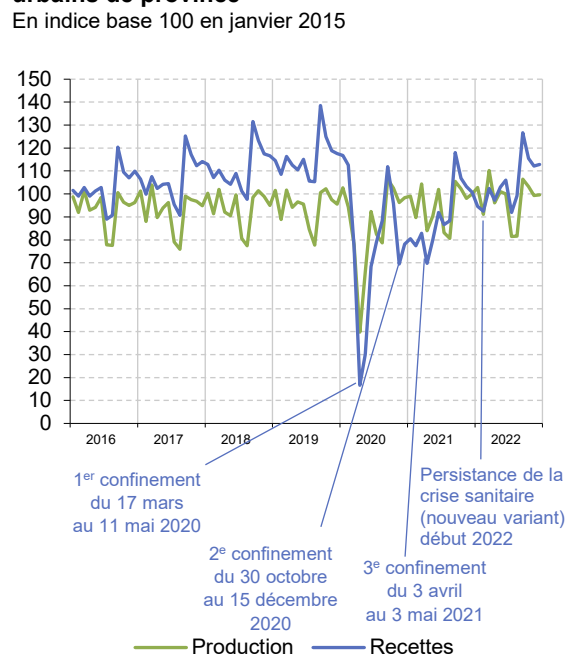
⁽²⁾ Trafic = nombre total de voyages réalisés.

⁽³⁾ Recettes = recettes commerciales.

Champ : 65 réseaux suivis par l'UTP.

Source : UTP

Figure B2.3-5 Évolution des recettes et de la production des réseaux des transports collectifs urbains de province
En indice base 100 en janvier 2015



Champ : 65 réseaux suivis par l'UTP.

Source : UTP

B2.4 Entreprises de transport ferroviaire

Le secteur du transport ferroviaire est dominé par le groupe SNCF, organisé autour d'une société mère, SNCF SA, et de Rail Logistics Europe, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares & Connexions, Geodis et Keolis.

En 2022, Rail Logistics Europe, qui assure 70 % du transport ferroviaire de marchandises en tonnes-kilomètres, enregistre une hausse de son chiffre d'affaires de 7,3 %.

L'activité de SNCF Voyageurs, qui assure la quasi-totalité du transport ferroviaire de voyageurs, revient à des niveaux d'avant-crise sanitaire en 2022 : le nombre de voyageurs-kilomètres dépasse de 8,1 % celui de 2019. Les produits de son trafic voyageurs restent néanmoins encore en deçà de leur niveau d'avant-crise (- 3,7 % par rapport à 2019).

SNCF Réseau, qui assure l'exploitation et l'entretien du réseau ferré français, connaît une hausse de 10,4 % de son résultat d'exploitation en 2022.

Transport ferroviaire de fret

En 2022, le transport ferroviaire représente 10,4 % du transport terrestre de marchandises (mesuré en tonnes-kilomètres, hors oléoducs) en France (voir fiche E1). La loi « Climat et résilience » a pour objectif de faire passer cette part modale à 18 % d'ici 2030. Pour cela, un plan de relance pour le secteur ferroviaire de l'ordre de 170 millions d'euros par an a été établi en 2021. Ce plan vise notamment à doubler l'aide au transport combiné en France tout favorisant le développement des wagons isolés.

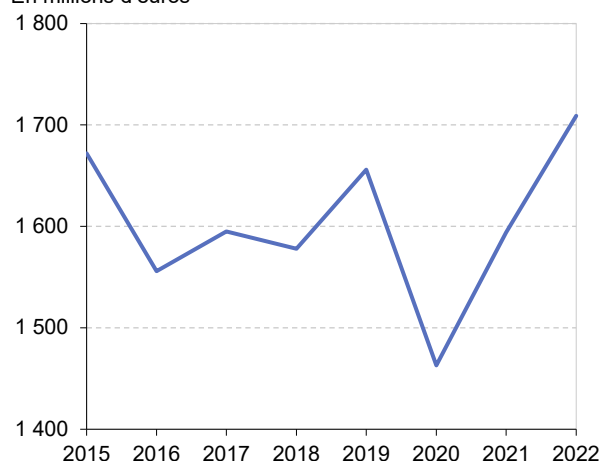
EN 2022, RAIL LOGISTICS EUROPE ASSURE 70 % DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le groupe SNCF, qui assure 70 % du transport de marchandises en tonnes-kilomètres, est leader sur le marché. Créée en 2021, sa filiale Rail Logistics Europe, qui a remplacé TFMM (Transport ferroviaire et multimodal de marchandises), regroupe des activités d'entreprises ferroviaires de transport de marchandises, d'opérateurs de transport combiné et de commissionnaires en Europe et dans le monde, à travers plusieurs entreprises (SAS Fret SNCF, Captrain, Combicargo, Forwardis et VIIA). En 2022, avec 1 709 millions d'euros, son chiffre d'affaires augmente de 116 millions d'euros (+ 7,3 %) par rapport à 2021 (figure B2.4-1). Son bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (BAIIA), qui s'établit à 208 millions d'euros en 2022, recule de 18 millions par rapport à 2021.

L'ouverture à la concurrence du fret en France est effective depuis le 31 mars 2006. Parmi les entreprises présentes, figurent notamment DB Cargo France (filiale de Schenker France), Europorte France (filiale du groupe Eurotunnel) et Regiorail.

Figure B2.4-1 Chiffre d'affaires de TFMM (jusqu'en 2020) et Rail Logistics Europe (à partir de 2021)

En millions d'euros



Source : rapports financiers du groupe SNCF

Transport ferroviaire de voyageurs

Pour le transport de voyageurs, le secteur ferroviaire reste dominé par la SNCF qui assure la quasi-totalité du transport. L'activité de SNCF Voyageurs comprend le transport en trains à grande vitesse en France et en Europe (InOui, TGV France-Europe, Eurostar, Thalys), le transport régional de voyageurs (TER), le transport en Île-de-France (Transilien), le transport en trains grande vitesse *low cost* (OUIGO, Izy) et en trains de moyennes et longues distances en France (Intercités), ainsi que la commercialisation (SNCF Connect)⁴. Depuis l'ouverture à la concurrence fin 2020, un seul concurrent fait circuler des trains sur le réseau français : l'italien Trenitalia sur l'axe Paris-Lyon-Milan.

EN 2022, L'ACTIVITÉ DE SNCF VOYAGEURS REVIENT A DES NIVEAUX D'AVANT-CRISE SANITAIRE

En 2022, l'activité de SNCF Voyageurs revient à des niveaux d'avant-crise sanitaire : le nombre de voyageurs-kilomètres dépasse de 8,1 % celui de 2019. La fréquentation sur les grandes lignes et les TER continue de croître en 2022 et dépasse les niveaux d'avant-crise (respectivement + 12,5 % et + 26,2 % par rapport à 2019) portée par une politique commerciale favorable aux voyageurs loisirs (carte Avantage et limitation des hausses tarifaires à 5 % à partir de novembre 2022). La fréquentation sur le Transilien (services de transport ferroviaire de proximité en Île-de-France) reste toutefois en deçà de son niveau d'avant-crise (- 17,6 % par rapport à 2019) malgré le retour progressif de la clientèle professionnelle (85 à 90% des clients de ce marché sont revenus au train par rapport à 2019) - (figures B2.4-2 et B2.4-3). En parallèle, l'entreprise renforce son offre avec l'ouverture de deux nouvelles lignes OUIGO en France, ainsi que la prolongation d'un train de nuit (Paris-Lourdes jusqu'à Hendaye) - prolongation soutenue par le Plan gouvernemental France Relance qui prévoit une enveloppe de 100 millions d'euros pour le développement des trains de nuit en France.

Figure B2.4-2 Transport de voyageurs à la SNCF

En milliards de voyageurs-kilomètres, évolution en %

	Niveau 2022	Évolutions annuelles	
		2022	2022/2019
Total voyageurs	99	32,7	8,1
Voyageurs grandes lignes ⁽¹⁾	64	35,1	12,5
Voyageurs TER	19	31,1	26,2
Voyageurs Île-de-France ⁽²⁾	11	23,3	- 17,6
Voyageurs Intercités	4	30,3	- 25,6

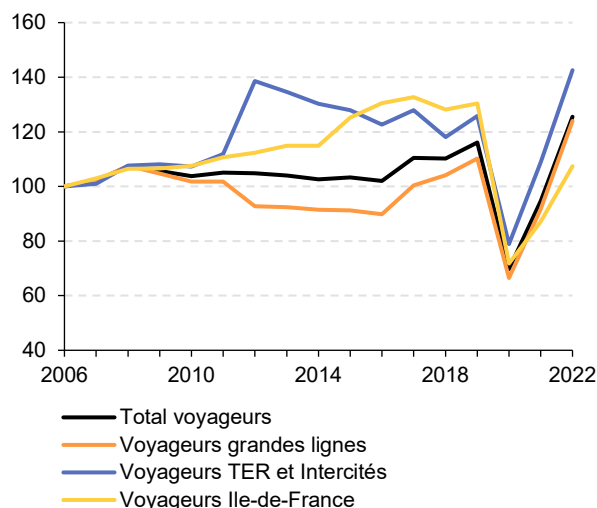
(1) Grandes lignes : InOui, TGV France-Europe, Eurostar, Thalys, OUIGO

(2) Voyageurs : Transilien et RER exploités par SNCF Voyageurs

Source : SNCF Voyageurs

Figure B2.4-3 Évolution du transport de voyageurs (en voyageurs-kilomètres) de SNCF Voyageurs

En indice base 100 en 2006



Source : SNCF Voyageurs

Côté comptes, le chiffre d'affaires de SNCF Voyageurs s'élève à 17 581 millions d'euros en 2022 (+ 26,3 % par rapport à 2021). Après une perte de 371 millions d'euros en 2021, SNCF Voyageurs affiche un bénéfice net de 1 147 millions d'euros en 2022, soit le double de l'exercice de 2019. Les produits du trafic voyageurs restent néanmoins encore en deçà de leur niveau d'avant-crise (- 3,7 % par rapport à 2019) - (figure B2.4-4). Des disparités subsistent entre les entreprises du groupe : alors que les produits du trafic des grandes lignes retrouvent quasiment

¹ D'après [le rapport financier annuel du groupe SNCF](#)

partie B : entreprises françaises de transport

leur niveau d'avant-crise (- 0,5 % par rapport à 2019) et que ceux du TER augmentent fortement (+ 30,8 % par rapport à 2019), les produits des Intercités restent encore en-deçà de leur niveau de 2019 (- 33,3 %).

Figure B2.4-4 **Comptes de SNCF Voyageurs**

Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau 2022	Évolution annuelle	
		2022/ 2021	2022/ 2019
Production	18 442	18,0	2,9
<i>dont produits du trafic</i>	8 452	40,8	- 3,7
<i>dont prestations de service pour les AO et Île-de-France mobilités et compensations tarifaires</i>	7 155	0,6	23,8
Consommations intermédiaires	11 135	12,8	7,6
<i>dont redevance infrastructure</i>	3 812	13,6	- 3,2
Valeur ajoutée	7 306	27,0	-0,2
Rémunérations	4 613	3,1	- 11,9
Excédent brut d'exploitation (EBE)	2 050	211,6	63,2
Résultat net	1 147	409,2	96,4

Source : SNCF Voyageurs

Gestionnaire d'infrastructures ferrées

SNCF Réseau, société détenue à 100 % par le groupe SNCF, assure la gestion, l'entretien, la modernisation et la sécurité du réseau ferré national. Elle est responsable de la sécurité des lignes et garantit l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients : 38 entreprises ferroviaires titulaires d'une licence et d'un certificat de sécurité unique qui peuvent circuler sur le réseau et 16 entreprises « candidats autorisés » qui ne peuvent pas circuler sur le réseau, et qui réservent uniquement des sillons qu'elles confient à l'entreprise ferroviaire de leur choix pour la circulation.

LES COMPTES DE SNCF RÉSEAU FRAGILISÉS PAR LE CONTEXTE INFLATIONNISTE EN 2022

En 2022, les effets de la crise sanitaire ne se font presque plus sentir : le chiffre d'affaires de SNCF Réseau progresse de 7,5 % et les produits d'exploitations, en hausse de 3,2 % par rapport à 2021, dépassent leur niveau d'avant-crise (+ 5,1 % par rapport à 2019). Cette croissance est portée par un trafic plus soutenu (+ 32 millions de trains-kilomètres par rapport à 2021) et des barèmes de redevances révisés à la hausse (indexation de + 1,2 % sur les trains à grande vitesse et fret, + 3,2 % sur les trains d'équilibre du territoire, + 2,2 % sur les trains conventionnés régionaux et Île-de-France).

Cependant, l'année 2022 est marquée par une forte inflation qui pèse sur les comptes. La hausse des prix de l'énergie et de certaines matières affecte le coût des charges d'exploitation qui augmentent de 3,0 % par rapport à 2021. Pour faire face à ces hausses, SNCF Réseau, suivant l'avis de l'ART rendu le 9 février 2021, a révisé les tarifs des péages ainsi que des clauses d'indexation des conventions de financement, plus ajustés au nouveau contexte inflationniste. Le résultat d'exploitation (501 millions d'euros en 2022) augmente de 10,4 % par rapport à l'année précédente, mais reste inférieur à son niveau d'avant-crise (- 25,6 % par rapport à 2019) - (figure B2.4-5).

Fin 2022, la dette à long terme de SNCF Réseau s'élève à 17,2 milliards d'euros, en baisse de 39,8 % par rapport à fin 2021. Dans le cadre de la réforme du système ferroviaire actée en 2018, l'État a repris une partie de la dette pour un montant de 25 milliards d'euros en 2020 et pour un montant de 10 milliards d'euros en 2022.

Enfin, dans le contexte de crise sanitaire, un plan de relance a été engagé avec l'État en septembre 2020 afin de financer des investissements dans le cadre du renouvellement et de la modernisation du réseau ferroviaire. Il se compose d'un premier volet de 4,05 milliards d'euros de recapitalisation du groupe SNCF pour financer les investissements sur le réseau. À ce jour, 1,645 milliards d'euros ont été versés en 2021 et 1,761 milliards d'euros

partie B : entreprises françaises de transport

en 2022. Un second volet de 600 millions d'euros est par ailleurs destiné à financer les investissements sur le réseau et dans les gares⁵. Le groupe SNCF s'engage à mobiliser cette somme sur la période 2021-2025.

Figure B2.4-5 **Comptes de SNCF Réseau**

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2022	Évolutions annuelles			
		2020	2021	2022	2022/ 2019
Produits d'exploitation	14 101	- 7,8	10,4	3,2	5,1
<i>dont redevances d'infrastructure</i>	6 003	- 16,1	12,7	10,0	4,1
<i>dont contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures</i>	572	9,9	- 1,3	6,9	16,0
Charges d'exploitation	13 596	- 0,6	4,2	3,0	6,7
<i>dont production immobilisée</i>	5 232	- 7,6	10,6	- 2,3	- 0,2
<i>dont dotation aux amortissements</i>	2 327	- 5,7	204,0	7,4	218,1
<i>dont charges de personnel</i>	3 705	- 1,8	3,3	4,6	6,1
Résultat d'exploitation	501	- 142,5	258,2	10,4	- 25,9
Résultat financier	- 274	56,6	12,4	56,4	83,4
Résultat net de l'exercice	- 65	0,0	85,4	50,8	92,8
Capacité d'autofinancement	1 761	- 51,1	94,0	4,2	- 1,1
Investissements réseau	5 572	1,2	9,5	- 2,3	8,3
Dette à long terme au 31/12	17 236	- 51,5	12,9	- 39,8	- 67,0

Note de lecture : les produits d'exploitation ont augmenté de 5,1 % entre 2019 et 2022.

Source : SNCF Réseau

⁵ Extrait du [rapport annuel 2022 du groupe SNCF Réseau](#).

B2.5 Entreprises de transport par eau (maritime et fluvial)

En 2022, pour les transports fluviaux de fret, le volume de la production diminue (- 9,1 %) et les prix des prestations des services augmentent (+ 16,7 %). Pour le transport maritime, le transport de passagers est en hausse (+ 88,7 %) mais reste inférieur au niveau de 2019. Le chiffre d'affaires consolidé du groupe CMA CGM progresse de 33,1 % en 2022.

Voies navigables de France (VNF) est un établissement public administratif (Épa) depuis 2013, en charge de la gestion de la majorité du réseau des voies navigables de France. En 2022, les ressources propres de VNF augmentent pour la deuxième année consécutive et atteignent 183 millions d'euros.

La société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE) est un établissement public local mis en place en 2017, en charge de la réalisation de l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen. Le Canal Seine-Nord Europe, actuellement en phase de construction, génère principalement des dépenses d'investissements et de charges de personnel.

La production des grands ports sous tutelle de l'État français est supérieure à son niveau d'avant-crise. Les soldes intermédiaires de gestion s'améliorent et les investissements se poursuivent. La dette financière augmente après cinq années de baisse.

Services de transport maritime et fluvial

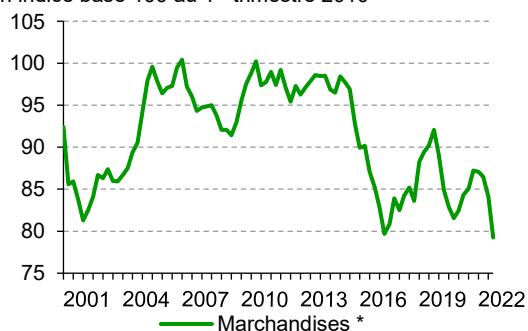
EN 2022, LE VOLUME D'ACTIVITÉ DU TRANSPORT FLUVIAL DE FRET RÉGRESSE

Outre la mauvaise conjoncture générale sur les matières premières, la sécheresse ayant frappé la France en 2022 a eu des conséquences négatives sur le trafic fluvial : le niveau bas des eaux, notamment sur le Rhin et la Moselle, a rendu la circulation et le mouillage des bateaux difficiles, impactant le trafic en 2022. Ainsi, le volume d'activité du transport fluvial de marchandises mesuré en tonnes-kilomètres se replie (- 9,3 %) en 2022 (voir fiche E4), et celui évalué par l'indice d'activité des services de transports (IAST) fluviaux intérieurs (hors transit) baisse en moyenne annuelle (- 9,1 %) en 2022 (figure B2.5-1).

L'indice général (national et international) des prix du transport fluvial⁶ de fret augmente de 16,7 % en 2022 (+ 14,4 % pour le transport national). Sur la période 2017-2022, l'indice global est en légère hausse en moyenne annuelle (+ 3,9 %).

Figure B2.5-1 Indice d'activité des services de transport (IAST) fluvial de marchandises

En indice base 100 au 1^{er} trimestre 2010

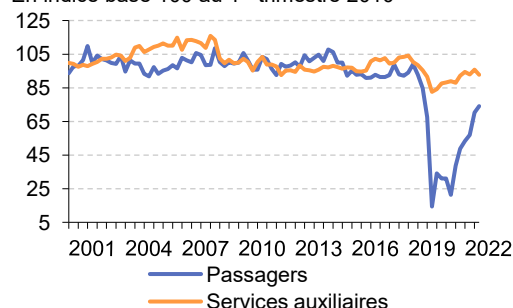


(*) série lissée (moyenne mobile géométrique sur quatre trimestres).

Source : SDES

Figure B2.5-2 Indices d'activité des services de transport (IAST) maritime

En indice base 100 au 1^{er} trimestre 2010



Note : l'IAST n'est pas calculé pour le fret maritime. Données corrigées des variations saisonnières.

Source : SDES

⁶ Source : Insee-Opise.

EN 2022, L'ACTIVITÉ DU TRANSPORT MARITIME REPART NETTEMENT À LA HAUSSE

En 2022, l'indice d'activité des services de transport (IAST) maritime pour les passagers repart à la hausse (+ 88,7 %) mais reste encore bien inférieur à l'indice de 2019 (*figure B2.5-2*). En 2022, l'indice d'activité des services auxiliaires de transport maritime augmente quant à lui de 5,2 % (après + 3,3 % en 2021) mais reste inférieur à celui de 2019 (- 5,7 %).

L'activité internationale du groupe CMA CGM, troisième opérateur mondial de ligne régulière conteneurisée (en nombre de conteneurs transportés), continue sa progression en 2022 (+ 33,1 % pour le chiffre d'affaires consolidé qui atteint 74,5 milliards de dollars⁷). Le volume de conteneurs transportés baisse légèrement (- 1,7 %) pour s'établir à 21,7 millions équivalent vingt pieds. La forte hausse du chiffre d'affaires se répercute sur le bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (BAIIDA) qui passe de 23,1 milliards de dollars en 2021 à 33,3 milliards de dollars en 2022. Le résultat net consolidé continue de progresser pour atteindre 24,9 milliards de dollars en 2022 (17,9 milliards de dollars en 2021). En 2022, le groupe CMA CGM emploie 155 000 salariés dont 4 000 en France (2 900 pour le siège social à Marseille).

Dans le secteur « passagers », Bretagne Angleterre Irlande SA (enseigne Brittany Ferries), détenue majoritairement par la coopérative agricole Sica de Saint-Pol-de-Léon (Finistère), dessert les îles britanniques et l'Espagne. Le chiffre d'affaires de cette entreprise représentait 15 % du secteur en 2020. Après deux exercices très déficitaires, la compagnie clôt fin octobre 2022 son exercice en réalisant un bénéfice de 22,6 millions d'euros sur un chiffre d'affaires de 447 millions d'euros. Sur la Manche, DFDS Seaways France (84 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2020), filiale du groupe danois DFDS Seaways, exploite les lignes ferry transmanche Douvres-Dunkerque, Douvres-Calais et Newhaven-Dieppe. En activité annexe, cette société transporte aussi des marchandises. Du côté de la Méditerranée, les liaisons maritimes entre le continent et la Corse sont assurées par Corsica Linea (158 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2021) et Corsica Ferries (premier opérateur de ferries vers la Corse, 292 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2022).

Gestionnaires d'infrastructures fluviales

LES RESSOURCES PROPRES DE VNF AUGMENTENT POUR LA DEUXIÈME ANNÉE CONSÉCUTIVE

Créé en 1991, Voies navigables de France (VNF) est depuis 2013 un établissement public à caractère administratif (Épa) français. Il est gestionnaire des voies navigables, des ports fluviaux et des autres dépendances du domaine public fluvial dont la gestion lui est confiée.

Avec 183,0 millions d'euros en 2022, le chiffre d'affaires de VNF augmente de 2,6 % (après une hausse de 4,3 % en 2021), dépassant ainsi son niveau d'avant-crise (+ 1,4 % par rapport à 2019). Les consommations intermédiaires augmentent de nouveau (+ 4,6 % en 2022 après + 4,4 % en 2021), impactant la valeur ajoutée qui se replie (- 3,0 % en 2022 après + 4,2 % en 2021). Les charges de personnel repartent à la hausse après quatre années de baisse (+ 3,1 % en 2022 après - 0,7 % en 2021). Elles contribuent ainsi de façon importante au repli de l'excédent brut d'exploitation (- 10,1 % en 2022 après + 5,8 % en 2021) - (*figure B2.5-3*).

Le 30 avril 2021, VNF et l'État ont signé le contrat d'objectifs et de performance en faveur du développement du fluvial. À l'horizon 2030, le volume de fret transporté par voie fluviale devrait augmenter de moitié par rapport à 2020, soit plus de 10 milliards de tonnes-kilomètres transportées par voie fluviale. Pour ce faire, 3 milliards d'euros doivent être consacrés aux infrastructures fluviales. Dans le cadre de ce contrat, les dotations attribuées à VNF ont doublé, passant à 200 millions d'euros par an en 2021 et 2022. Ainsi, les investissements de VNF ont crû de 15,6 % en 2022 : 54,5 % des investissements sont dédiés à la régénération du réseau, 19,4 % au développement du réseau et 16,8 % à sa modernisation.

LES INVESTISSEMENTS DE LA SCSNE DIMINUENT

La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) a pour mission principale de réaliser le canal Seine-Nord Europe, une infrastructure fluviale entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac qui relie les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit (bateaux d'une longueur allant jusqu'à 185 mètres et jusqu'à 11,40 mètres de large,

⁷ D'après les résultats financiers de CMA CGM : www.cmacgm-group.com/fr/actualites-media/resultats-financiers-annuels-2022

partie B : entreprises françaises de transport

pouvant contenir 4 400 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 220 camions). Débuté en 2017, le canal entrera en service dès décembre 2028. Il comptabilisera 60 ponts et six grandes écluses, répartis sur 107 km de voie fluviale.

En 2022, les investissements, à hauteur de 85,9 millions d'euros, baissent de 9 % par rapport à 2021. En 2021, orientés vers les premiers travaux préparatoires et la poursuite des études de projets, ils avaient fortement augmenté. En 2022, ils sont orientés vers les travaux d'infrastructure dans le secteur 1 (Compiègne-Passel) et concernent les opérations de terrassement, de creusement du canal, de construction d'ouvrages, de rétablissement des voies de circulation et de phase de remplissage. Les charges de personnel, de 6,4 millions d'euros en 2022, croissent fortement en raison de la montée en charge du projet canal Seine-Nord Europe. Elles contribuent ainsi à un excédent brut d'exploitation négatif, de 0,80 million d'euros (figure B2.5-4).

Figure B2.5-3 Comptes de VNF

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2022	2020	2021	2022	2022/ 2019
Chiffre d'affaires	183,0	- 5,2	4,3	2,6	1,4
Consommations intermédiaires	107,9	- 2,4	4,4	4,6	6,6
Valeur ajoutée brute	81,8	- 6,5	4,2	- 3,0	- 5,4
Charges de personnel	237,9	- 0,6	- 0,7	3,1	1,7
Impôts et taxes	19,2	- 0,8	2,9	2,4	4,5
Excédent brut d'exploitation	81,8	- 7,2	5,8	- 10,1	- 11,7
Charges financières	16,0	35,3	0,4	- 6,3	- 0,4
Capacité d'autofinancement	53,9	- 18,6	7,8	- 24,1	- 33,3
Investissements	294,8	90,9	- 5,4	15,6	108,8
Dette MLT au 31-12	0,4	- 1,1	- 0,7	- 1,4	- 3,2

Note de lecture : le chiffre d'affaires a augmenté de 1,4 % en 2022 par rapport à 2019.

Source : VNF

Figure B2.5-4 Comptes de la SCSNE

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles		
	2022	2020	2021	2022
Chiffre d'affaires	0,00	- 6,1	- 33,3	n. s.
Consommations intermédiaires	3,46	11,5	- 25,5	97,7
Valeur ajoutée brute	5,70	47,1	29,1	- 2,6
Charges de personnel	6,40	53,6	35,3	18,5
Impôts et taxes	0,10	33,6	51,6	- 78,7
Excédent brut d'exploitation	- 0,80	- 27,7	- 111,1	n. s.
Charges financières	0,00	n. s.	n. s.	n. s.
Capacité d'autofinancement	0,00	- 1,8	- 100,0	n. s.
Investissements	85,88	72,8	154,7	- 9,0
Dette MLT au 31-12	0,00	n. s.	n. s.	n. s.

n.s. = non significatif.

Source : SCSNE

Grands ports sous tutelle de l'État

LA PRODUCTION DES GRANDS PORTS DÉPASSE SON NIVEAU D'AVANT-CRISE

En 2022, la production des comptes des grands ports sous tutelle de l'État de métropole et d'outre-mer atteint 1 069 millions d'euros, en progression de 9,7 % par rapport à l'année précédente. Elle dépasse son niveau de 2019 (+ 2,8 %) - (figure B2.5-5). Les quatre ports d'outre-mer contribuent pour plus d'un septième à cette production. En 2022, malgré une hausse des consommations intermédiaires (+ 11,9 %), la valeur ajoutée brute progresse (+ 8,8 %), de même que l'excédent brut d'exploitation (+ 6,2 %). La capacité d'autofinancement (CAF) augmente de nouveau (294 millions d'euros en 2022) mais ne retrouve pas son niveau d'avant la crise (326 millions d'euros en 2019). Les investissements croissent fortement en 2022 (+ 19,9 %) pour la quatrième année consécutive. Ils atteignent 502 millions d'euros, soit le plus haut niveau depuis 2016 inclus. La dette financière s'élève à 656 millions d'euros en 2022, en hausse de 5,0 % après cinq années de baisse.

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B2.5-5 **Comptes des grands ports sous tutelle de l'État**
Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2022	2020	2021	2022	2022/ 2019
Production	1 069	- 8,1	1,9	9,7	2,8
Consommations intermédiaires	316	- 7,6	9,6	11,9	13,2
Valeur ajoutée brute	753	- 8,2	- 0,9	8,8	- 1,1
Subventions d'exploitation	96	- 11,5	2,5	0,9	- 8,6
Charges de personnel	465	- 0,4	3,8	7,6	11,3
Excédent brut d'exploitation	354	- 17,1	- 6,0	6,2	- 17,3
Charges financières	23	- 35,3	59,7	- 5,8	- 2,6
Capacité d'autofinancement	294	- 26,4	10,5	10,7	- 10,0
Investissements	502	3,8	41,1	19,9	75,7
Dette financière	656	- 4,6	- 2,7	5,0	- 2,5

Champ : voir encadré ci-dessous.

Source : DGITM

Champ retenu pour les grands ports sous tutelle de l'État

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

Est exclu le grand port de Boulogne Calais car il n'est pas sous tutelle de l'État mais géré par la Société d'exploitation des ports du détroit (SEPD) dans le cadre d'une délégation de service public confiée par la région des Hauts-de-France, propriétaire du port.

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

Est exclu le port d'intérêt national de Saint-Pierre-et-Miquelon bien que sous tutelle de l'État.

Grand port maritime (GPM) de l'État

Statut créé lors de la réforme portuaire de 2008 et qui succède à la notion de port autonome. Ce type de port correspond aux plus grands ports français sous tutelle de l'État.

(Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires)

B2.6 Entreprises de transport aérien

En 2022, l'activité des compagnies aériennes s'accroît fortement sans encore retrouver son niveau d'avant la pandémie. Le trafic aérien de l'ensemble des compagnies aériennes (étrangères et françaises) opérant en France double ainsi par rapport à 2021 tout en restant 19,4 % en-deçà de son niveau de 2019. Il en va de même pour les compagnies françaises, qui ont transporté 59,6 millions de passagers en 2022 (soit + 83,9 % par rapport à 2021 mais - 17,1 % par rapport à 2019).

Aéroports de Paris (ADP) est la principale entreprise de services auxiliaires aériens. En 2022, son chiffre d'affaires augmente de 58,1 % par rapport à 2021, pour s'établir à plus de 2,7 milliards d'euros à un niveau cependant inférieur à celui d'avant crise (3,1 milliards d'euros en 2019).

Compagnies aériennes françaises

L'ACTIVITÉ S'ACCROÎT FORTEMENT EN 2022 ET SE RAPPROCHE DE SON NIVEAU D'AVANT-CRISE

Le transport aérien est une activité en grande partie internationale et les compagnies françaises ne réalisent qu'une partie du transport aérien au départ ou à l'arrivée en France. En 2022, sur l'ensemble des compagnies (étrangères et françaises) opérant en France, les compagnies françaises transportent 41 % des passagers et 30 % du fret. Le trafic aérien de l'ensemble des compagnies aériennes (étrangères et françaises) opérant en France double en 2022 (+ 106,6 %) par rapport à 2021 pour atteindre 144,7 millions de passagers, mais ne rattrape pas encore le niveau d'avant crise (- 19,4 % par rapport à 2019).

Pour les compagnies françaises également, l'activité progresse nettement en 2022 (+ 103,1 % pour les passagers-kilomètres et + 83,9 % pour les passagers par rapport à 2021) tout en restant encore en-deçà de son niveau d'avant la crise sanitaire (- 17,0 % pour les passagers-kilomètres et - 17,1 % pour les passagers par rapport à 2019) - (figure B2.6-1).

Figure B2.6-1 Activités des principales compagnies aériennes françaises

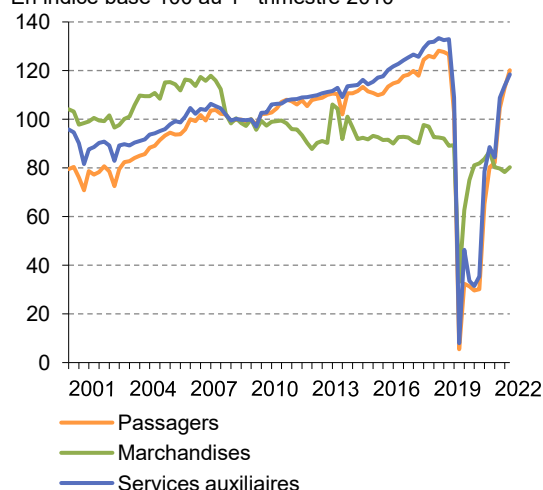
Passagers-kilomètres en millions, passagers en milliers, évolutions en %

Compagnies françaises	Passagers-km		Passagers	
	2022	2022/2019	2022	2022/2019
Groupe Air France :	141 188	- 15,6	50 161	- 15,8
Air France	125 159	- 16,6	39 627	- 16,7
Transavia France	16 028	34,4	10 534	46,8
Corsair	8 705	1,3	1 271	3,7
Air Caraïbes	8 282	- 10,3	1 484	- 11,0
French Bee	6 206	45,1	698	63,4
Air Austral	4 827	- 16,1	951	- 22,7
Air Tahiti Nui	3 039	- 9,6	311	- 22,0
Aircalin	1 233	- 29,7	280	- 36,8
Air Corsica	1 223	1,4	2 058	4,6
Asi Airlines France	369	- 64,8	266	- 49,7
Air Tahiti	328	1,7	920	- 1,5
La Compagnie	224	- 52,5	39	- 51,2
<i>Autres Compagnies</i>	391	- 95,8	1 115	- 67,6
Total	176 015	- 17,0	59 554	- 17,1

Source : DGAC, formulaires de trafic de la métropole et de l'outre-mer

Figure B2.6-2 Indices d'activité des services de transports aériens

En indice base 100 au 1^{er} trimestre 2010



Données corrigées des variations saisonnières.

Source : SDES

Le secteur aérien français est concentré sur quelques très grandes entreprises dont le Groupe Air France-KLM qui n'a pas encore récupéré son niveau d'activité d'avant crise (- 15,6 % pour les passagers-kilomètres et - 15,8 % pour les passagers par rapport à 2019). La société mère Air France, qui représente 89 % des passagers-kilomètres

partie B : entreprises françaises de transport

kilomètres et 79 % des passagers du groupe, n'a pas retrouvé ses niveaux de 2019 tandis que la filiale Transavia France les dépasse (+ 34,4 % pour les passagers-km et + 46,8 % pour les passagers).

Corsair, la plus grande compagnie française hors groupe Air France, affiche 8,7 milliards de passagers-kilomètres en 2022 (+ 1,3 % par rapport à 2019) et 1 271 millions de passagers (+ 3,7 % par rapport à 2019).

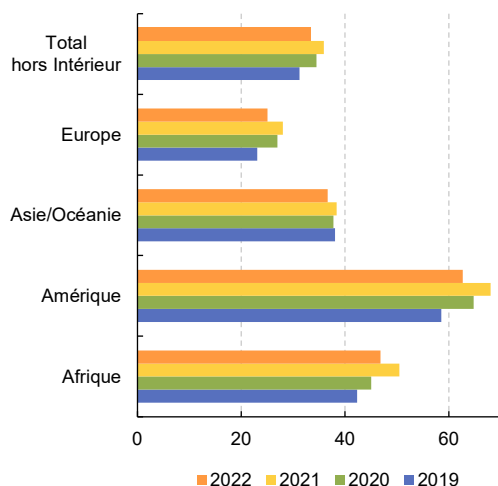
Parmi les dix compagnies (hors groupe Air France) qui dépassent les 200 millions de passagers-kilomètres, French Bee affiche les plus grosses progressions par rapport à 2019 (+ 45,1 % pour les passagers-kilomètres et + 63,4 % pour les passagers). ASL Airlines France, avec un niveau de trafic toutefois bien moindre, enregistre les niveaux les plus déficitaires par rapport à 2019 pour les passagers-kilomètres (- 64,8 %).

L'activité du transport aérien de passagers, mesurée par l'indice d'activité des services de transport (IAST) aérien de passagers, augmente en 2022 (+ 123,5 % par rapport à 2021) mais n'est pas au niveau d'avant crise (- 18,2 % par rapport à 2019) - (figure B2.6-2). Dans les services auxiliaires de transports aériens, la tendance est quasi identique (+ 99,8 % par rapport à 2021 et - 20,5 % par rapport à 2019).

LA PART DES COMPAGNIES FRANÇAISES SUR LES FAISCEAUX ÉTRANGERS DIMINUE EN 2022

En 2022, la part des compagnies françaises sur l'ensemble des faisceaux internationaux (à partir de la métropole) diminue (- 2,4 points) après deux années de hausse et des baisses continues de 2013 à 2019. Ce repli est effectif sur tous les grands faisceaux (figure B2.6-3) de l'Asie / Océanie (- 1,7 point) à l'Amérique (- 5,4 %).

Figure B2.6-3 **Parts de marché des compagnies françaises (sur l'ensemble des compagnies) pour les grands faisceaux depuis la métropole**
En % des passagers transportés



Source : DGAC

Figure B2.6-4 **Compte de résultat consolidé du groupe Air France-KLM**

Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau	Évolution
	2022	2022/2019
Chiffre d'affaires	26 393	- 2,9
Produits des activités ordinaires	26 393	- 2,9
BAIIDA (*)	3 615	- 12,4
Résultat d'exploitation courant	1 193	4,6
Résultat des activités opérationnelles	1 194	18,2
Résultat avant impôts des entreprises intégrées	342	- 1,2
Résultat net des entreprises intégrées	732	171,1
Résultat net des activités poursuivies	-	-
Résultat net	744	153,9

(*) BAIIDA (bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement) (en anglais, EBITDA (Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization)) : en excluant du résultat d'exploitation courant la principale ligne n'ayant pas de contrepartie en trésorerie (« Amortissements, dépréciations et provisions »), le BAIIDA correspond à un indicateur reflétant de façon simple le niveau de trésorerie généré par les opérations courantes.

Source : Air France-KLM

LE COMPTE CONSOLIDÉ DU GROUPE AIR FRANCE-KLM S'AMÉLIORE NETTEMENT EN 2022 APRÈS DEUX ANNÉES DIFFICILES

Le chiffre d'affaires de l'ensemble du groupe Air France-KLM sur l'exercice 2022 est de 26,4 milliards d'euros (figure B2.6-4), en augmentation par rapport à 2021 (+ 84,4 %) et seulement légèrement en-deçà de son niveau de 2019, avant la pandémie (- 2,9 %). Ainsi le résultat d'exploitation courant consolidé redevient positif en 2022 après deux années de déficit pour atteindre 1,2 milliard d'euros (soit + 4,6 % par rapport à 2019). Le résultat des activités opérationnelles s'améliore également avec 1,2 milliard d'euros en 2022 (+ 18,2 % par rapport à 2019). Après des pertes en 2020 et 2021, le résultat net redevient positif en 2022 à + 744 millions d'euros (contre + 293 millions d'euros en 2019).

Aéroports de Paris

Aéroports de Paris (ADP) gère trois plates-formes franciliennes (Paris-Charles de Gaulle à Roissy, Paris-Orly et Paris-Le Bourget) et détient et gère dix aérodromes civils. En matière de fréquentation, Paris-Charles de Gaulle est le 10^e aéroport mondial en 2022 (3^e européen derrière Istanbul Havalimani et Londres Heathrow) avec 57,5 millions de passagers (76,2 millions en 2019) en nette reprise d'activité par rapport à 2021 (26,2 millions). Paris-Orly enregistre 29,2 millions de passagers en 2022 (après 31,9 millions en 2019 et 15,7 millions en 2021).

EN 2022, LE CHIFFRE D'AFFAIRES D'ADP SE REDRESSE NETTEMENT

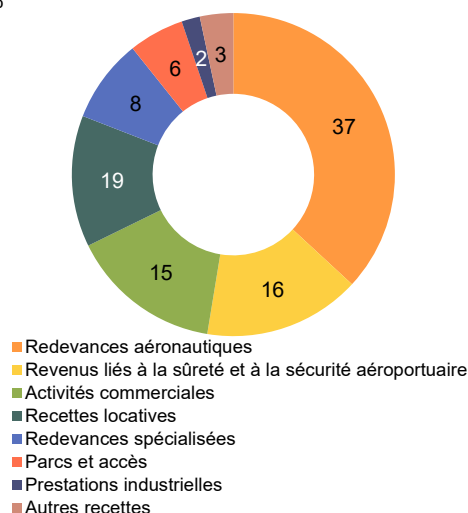
Le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris augmente nettement en 2022 (+ 58,1 % par rapport à 2021) et s'établit à 2,7 milliards d'euros (figure B2.6-5). Il reste cependant inférieur à son niveau d'avant crise en 2019 (3,1 milliards d'euros). Les redevances aéronautiques (redevances par passager, d'atterrissage et de stationnement) représentent 37 % du chiffre d'affaires d'ADP (figure B2.6-6). Elles augmentent de 77 millions d'euros entre 2021 et 2022 (après - 739 millions d'euros en 2020) sous l'effet de la hausse du trafic « passager départ » (+ 106,7 % par rapport à 2021) et de la hausse tarifaire du 1^{er} avril 2022 (+ 0,9 %). Les revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire (versés par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et financés par l'intermédiaire de la taxe d'aéroport prélevée auprès des compagnies aériennes) croissent aussi (+ 24 millions d'euros en 2022) - (figure B2.6-7). Les redevances spécialisées des activités aéronautiques augmentent de nouveau (+ 111 millions d'euros en 2022 après + 25 millions d'euros en 2021); cela concerne notamment les redevances aux personnes handicapées et à mobilité réduite (PHMR) (+ 33 millions d'euros), les banques d'enregistrement (+ 37 millions d'euros) et les tri-bagages (+ 17 millions d'euros). Les activités commerciales progressent encore en 2022 (+ 215 millions d'euros), portées par les boutiques en zone côté piste, l'augmentation du trafic et les bars et restaurants dont l'activité avait été défavorablement impactée par les restrictions sanitaires toujours en vigueur en 2021.

Figure B2.6-5 Comptes d'Aéroports de Paris
Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2022	Évolutions annuelles			
		2020	2021	2022	2022/ 2019
Chiffre d'affaires	2 723	- 51,3	15,5	58,1	- 11,1
Consommations intermédiaires	878	- 30,5	7,5	30,1	- 2,8
Valeur ajoutée brute	1 894	- 59,3	20,7	73,6	- 14,8
Charges de personnel	485	- 19,0	- 2,9	3,4	- 18,6
Impôts, taxes	190	- 23,1	- 24,2	12,4	- 34,5
Excédent brut d'exploitation	1 218	- 85,1	129,6	166,5	- 8,9
Charges financières	195	315,8	- 38,3	- 53,9	18,2
Capacité d'autofinancement (CAF)	1 247	n. s.	n. s.	n. s.	22,0
Investissements	500	- 33,0	- 36,1	13,6	- 51,4
Dette financière moyen et long termes	7 611	72,8	- 4,4	- 6,7	54,1

n. s. : non significatif.
Source : ADP

Figure B2.6-6 Répartition du chiffre d'affaires d'ADP 2022
En %



Source : ADP

NETTE AMÉLIORATION DES PRINCIPAUX SOLDES DE GESTION

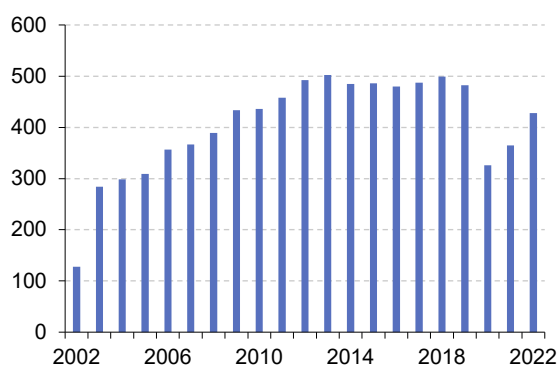
En 2022, les consommations intermédiaires (CI) augmentent nettement (+ 30,1 %) après le léger rebond de 2021 : elles s'élèvent à 878 millions d'euros (contre 903 millions d'euros en 2019). La sous-traitance est le poste des consommations intermédiaires qui progresse le plus entre 2021 et 2022 (+ 124 millions d'euros, dont + 73 millions d'euros sur les postes de sous-traitance sûreté et PHMR). Les achats consommés sont en hausse (+ 28 millions d'euros) sous l'effet principalement des prestations réalisées pour le compte de la Société du Grand Paris, ainsi que le poste d'entretien et réparation (+ 29 millions d'euros). Les consommations intermédiaires progressant nettement moins rapidement que le chiffre d'affaires, la valeur ajoutée brute (VAb) augmente fortement

(+ 73,6 %) pour atteindre 1,9 milliard d'euros (contre 2,2 milliards d'euros en 2019). Ainsi le taux de valeur ajoutée (VAb / CA) augmente (+ 6,2 points par rapport à 2021) - (figure B2.6-8). Les charges de personnel augmentent légèrement en 2022 (+ 3,4 %) à 485 millions d'euros (596 millions d'euros en 2019). Ce léger rebond s'explique principalement par l'arrêt du recours à l'activité partielle en juin 2021. Les impôts et taxes (taxes foncières, contribution économique territoriale - CET) repartent à la hausse (+ 12,4 %) et s'établissent à 190 millions d'euros : la taxe foncière augmente de 4,9 millions d'euros et la CET de 17 millions d'euros, conséquence de la reprise d'activité avec la progression de la VAb.

Malgré la hausse des impôts et taxes et des charges de personnel, la forte croissance de la VAb permet à l'excédent brut d'exploitation (EBE) d'atteindre 1,2 milliard d'euros en 2022, soit un niveau proche de celui de 2019 (1,3 milliard d'euros). Le taux de marge s'améliore (+ 22,4 points en un an) pour atteindre 64 % en 2022 (60 % en 2019). Les charges financières diminuent pour la deuxième année consécutive pour atteindre 195 millions d'euros en 2022, soit seulement 18,2 % de plus qu'en 2019. La capacité d'autofinancement (CAF) redevient nettement positive avec 1,2 milliard d'euros en 2022, soit un niveau supérieur à celui de 2019 (1,0 milliard d'euros).

Figure B2.6-7 Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire

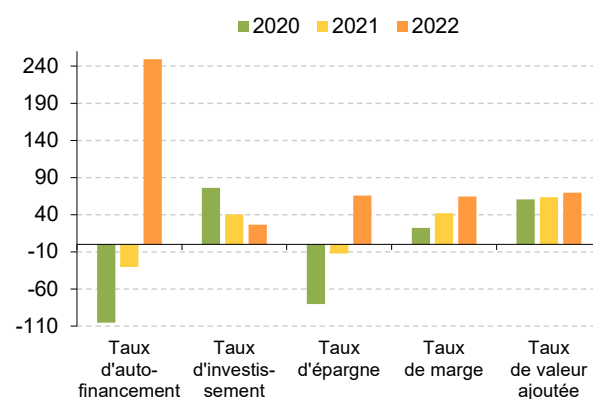
En millions d'euros



Source : ADP

Figure B2.6-8 Ratios financiers d'ADP

En %



Source : ADP

LÉGER REBOND DES INVESTISSEMENTS EN 2022 APRÈS DEUX ANNÉES DE BAISSÉ DEPUIS LA PANDÉMIE

Après deux années de recul important, les investissements repartent à la hausse en 2022 (+ 13,6 %) pour atteindre 500 millions d'euros, soit près de la moitié de leur niveau de 2019 (1,03 milliard d'euros). Concernant l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, les investissements portent principalement sur la jonction et le réaménagement de satellites internationaux du terminal 1, l'achat d'équipements d'inspection des bagages de soute au standard 3 lié à la réglementation européenne, la création d'un nouveau système de tri bagages pour les correspondances courtes, l'augmentation des ressources secondaires du terminal 1, le futur terminal VIP (salons hospitalités), l'aménagement du contournement Est de Roissy par la Francilienne, la réhabilitation d'une partie des voies de circulation des avions (taxiway) associés à la piste 1, les travaux préparatoires à la construction du CDG Express et la construction d'un trieur bagages en correspondance sous le hall M de CDG 2. Sur l'aéroport de Paris-Orly, les investissements se concentrent sur les travaux en prévision de la construction de la future gare du Grand Paris, la création d'une nouvelle centrale froid, la rénovation des infrastructures aéronautiques des voies W1 et W43 et leur mise en conformité, les travaux de mise en conformité du parking P2 ainsi que le réaménagement du côté ville des secteurs Orly 1, 2 et 3 (en lien avec la mise en service de la nouvelle gare de métro créée sur la plateforme dans le cadre du plan de développement du Grand Paris et d'un nouveau parking à étages). Pour l'aéroport de Paris-Le Bourget et les aérodromes d'aviation générale, les investissements portent principalement sur la création d'une nouvelle caserne SSLIA (services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs).

Avec la diminution des échéances à long terme (plus de cinq ans) due au remboursement d'un emprunt souscrit en 2011 pour 400 millions d'euros, la dette financière à moyen et long termes d'ADP recule légèrement (- 6,7 %) et atteint 7,6 milliards d'euros en 2022 (4,9 milliards d'euros en 2019).

B3. Comptes de l'ensemble des entreprises de transport en 2021

Entreprise au sens économique

Cette fiche mobilise des données comptables issues de la source Ésane (Élaboration des statistiques annuelles d'entreprise) de l'Insee. Les résultats portent sur l'année 2021, dernier exercice disponible pour les comptes d'entreprises à cette période de l'année.

Depuis le millésime 2017, les résultats sectoriels agrégés sont élaborés à partir des données comptables des entreprises « au sens économique », telles que définies dans la loi de modernisation de l'économie de 2008 (LME). Le nombre d'entreprises présenté dans cette fiche, au sens économique du terme, peut donc différer de celui des entreprises au sens juridique (ou unités légales), présenté dans la fiche B1.

Pour plus d'informations, voir l'encadré « Définition de l'entreprise » à la fin de cette fiche.

Avec près de 230 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2021, les entreprises du secteur des transports et de l'entreposage ont réalisé 5,3 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture). Au sortir de la crise sanitaire de 2020, l'ensemble des soldes intermédiaires de gestion des entreprises de transport sont repartis à la hausse en 2021 : + 21,6 % pour le chiffre d'affaires et + 42,8 % pour la valeur ajoutée brute. Les investissements corporels bruts ont aussi augmenté à nouveau (+ 28,1 %).

LES ENTREPRISES DU SECTEUR DES TRANSPORTS EXERCENT PRINCIPALEMENT DANS LA BRANCHE TRANSPORT

Les entreprises du secteur des transports et de l'entreposage exercent l'essentiel de leurs activités dans la branche transport (92 % de leur chiffre d'affaires en 2021). Le chiffre d'affaires de la branche « transports et entreposage » de ces entreprises se répartit ainsi : 43 % en transport de marchandises, 17 % en transport de voyageurs et 40 % en autres services de transport. Certaines entreprises exercent d'autres activités secondaires en plus de leur activité principale. Par exemple, les compagnies aériennes de passagers réalisent 64 % de leur chiffre d'affaires en transport aérien de passagers et les 36 % restant dans d'autres activités (transport de marchandises, services auxiliaires de transports et secteurs hors transports) en 2021. De même, des entreprises dont l'activité principale n'est pas le transport réalisent une partie de leur chiffre d'affaires dans la branche transport : ainsi, en 2021, 11 % du chiffre d'affaires de la branche « transport routier de marchandises » est généré par des entreprises hors secteur transport (principalement dans le commerce, la fabrication d'autres produits industriels, la fabrication de matériels de transport et la construction).

DANS UN CONTEXTE DE REPRISE DE L'ACTIVITÉ, LE CHIFFRE D'AFFAIRES DU SECTEUR EST REPARTI À LA HAUSSE EN 2021

Le chiffre d'affaires (CA) des entreprises du secteur « transports et entreposage » a fortement progressé en 2021 (+ 21,6 %) au sortir de la crise sanitaire, pour atteindre 230 milliards d'euros (*figure B3.1*). En comparaison, celui de l'ensemble des entreprises (hors agriculture) a proportionnellement moins augmenté (+ 13,7 %). En 2021, tous les grands secteurs des transports ont vu leur chiffre d'affaires croître, notamment ceux du transport de marchandises (+ 34,2 %). En particulier, le chiffre d'affaires du « transport routier de fret et services de déménagement » s'est accru de 12,2 %, sous l'impulsion des « services de déménagement » (+ 29,1 %). Dans le transport de voyageurs (+ 12,9 %), le chiffre d'affaires a augmenté dans tous les secteurs qui le composent, en particulier les « transports aériens de passagers » (+ 27,7 %). Le chiffre d'affaires des autres services de transport est également reparti à la hausse (+ 14,6 %), tiré notamment par celui de l'organisation du transport de fret (+ 20,5 %).

En 2021, le transport de marchandises avec 97,0 milliards d'euros de chiffre d'affaires, représentait 42 % de l'ensemble des transports et entreposage (25 % pour le transport routier de fret et services de déménagement et 17 % pour les autres transports de marchandises) - (*figure B3.2*). Les autres services de transport pesaient pour

partie B : entreprises françaises de transport

34 % et le transport de voyageurs pour 24 % (le transport ferroviaire de voyageurs représentant à lui seul 10 % du chiffre d'affaires du secteur transports et entreposage).

Figure B3.1 Comptes des secteurs des transports et entreposage en 2021
Données provisoires

2021 niveaux en milliards d'euros	Transport de voyageurs	Ferroviaire (voyageurs)	TCU	Router (cars)	Aérien (voyageurs)	Autre transport de voyageurs	dont taxis (et VTC)	Transport de marchandises	dont routier de fret et services de déménagement	Autres services de transport (y compris activités de poste et de courrier)	dont services auxiliaires	dont organisation du transport de fret	Ensemble transports et entreposage
	Chiffre d'affaires	55,0	24,0	8,9	4,2	12,5	5,4	3,4	97,0	56,8	77,7	17,4	35,0
Production	61,4	31,6	9,3	4,1	11,6	4,8	3,4	94,9	55,4	76,5	17,3	34,2	232,8
Consommations intermédiaires	35,1	16,5	4,5	2,3	8,8	2,9	1,8	58,7	35,5	46,3	5,7	26,9	140,1
dont sous-traitance incorporée	2,5	0,1	0,8	0,4	0,9	0,4	0,2	7,2	6,8	16,8	0,9	12,4	26,6
dont locations, charges locatives et de copropriété	3,5	0,9	0,1	0,4	1,7	0,4	0,2	8,8	3,6	4,0	0,6	1,4	16,3
dont achats de carburant	2,3	0,002	0,2	0,3	1,5	0,3	0,1	9,8	6,8	0,7	0,0	0,5	12,8
Valeur ajoutée brute (VAb)	26,3	15,1	4,8	1,8	2,8	1,9	1,5	36,1	19,9	30,3	11,6	7,4	92,7
Charges de personnel	23,8	12,2	4,3	1,7	4,2	1,5	1,0	18,3	16,9	20,3	3,2	5,8	62,4
Excédent brut d'exploitation (EBE)	3,8	2,7	0,8	0,3	- 1,3	1,3	1,0	17,2	2,5	8,6	7,5	1,3	29,6
Bénéfice (+) ou perte (-)	0,2	0,8	0,1	0,2	- 2,0	1,0	0,8	13,4	2,0	7,0	3,6	1,4	20,6
Investissements corporels bruts hors apports	15,0	9,5	2,2	0,3	s	0,8	s	7,4	s	6,1	3,0	0,9	28,5
Nombre d'entreprises (en unités)	74 339	14	1 342	3 340	675	68 968	67 727	37 681	36 824	69 795	2 458	3 252	181 815
Taux de marge = EBE/VAb	14,3 %	17,8 %	16,2 %	19,5 %	- 46,9 %	67,3 %	66,2 %	47,6 %	12,5 %	28,5 %	65,1 %	17,8 %	31,9 %

2021 / 2020 (champ 2021) évolutions en %	Transport de voyageurs	Ferroviaire (voyageurs)	TCU	Router (cars)	Aérien (voyageurs)	Autre transport de voyageurs	dont taxis (et VTC)	Transport de marchandises	dont routier de fret et services de déménagement	Autres services de transport (y compris activités de poste et de courrier)	dont services auxiliaires	dont organisation du transport de fret	Ensemble transports et entreposage
	Chiffre d'affaires	12,9	10,8	5,7	9,3	27,7	7,6	20,0	34,2	12,2	14,6	10,7	20,5
Production	13,0	11,2	5,9	9,3	29,5	8,4	20,1	34,4	12,2	15,0	10,6	20,3	21,6
Consommations intermédiaires	- 5,8	- 18,0	8,2	7,5	9,6	6,3	15,3	18,2	14,6	16,7	- 3,1	22,3	10,7
dont sous-traitance incorporée	- 13,5	21,0	- 25,4	9,6	- 14,2	- 8,7	12,7	15,4	15,8	23,0	- 39,1	36,0	16,2
dont locations, charges locatives et de copropriété	- 0,7	- 7,4	- 22,2	6,7	3,0	2,3	6,2	3,7	9,8	5,3	10,3	6,4	3,1
dont achats de carburant	6,8	58,6	30,5	- 6,1	12,9	- 16,7	n. d.	3,9	- 2,7	- 1,5	- 24,5	- 0,2	4,1
Valeur ajoutée brute (VAb)	54,2	82,0	3,9	11,6	203,2	11,9	26,3	72,7	8,1	12,4	18,9	13,5	42,8
Charges de personnel	4,9	5,2	3,9	5,2	4,4	5,8	17,1	8,2	8,0	3,3	4,9	8,2	5,3
Excédent brut d'exploitation (EBE)	n. s.	n. s.	57,4	150,8	- 58,5	59,6	33,2	428,9	16,9	67,5	30,9	62,9	927,0
Bénéfice (+) ou perte (-)	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.	90,1	42,3	n. s.	126,3	n. s.	n. s.	107,1	n. s.
Investissements corporels bruts hors apports	17,0	14,8	14,8	5,8	s	- 18,1	s	73,0	s	18,6	13,1	44,0	28,1
Nombre d'entreprises	2,8	16,7	- 0,5	- 4,0	1,0	3,3	3,2	7,5	7,7	25,5	4,3	3,3	11,6
Taux de marge = EBE/VAb	46,7 pts	63,3 pts	5,5 pts	10,8 pts	295,9 pts	20,1 pts	3,4 pts	32,0 pts	0,9 pts	9,4 pts	6,0 pts	5,4 pts	27,5 pts

Afin de faciliter les comparaisons entre 2021 et 2020, les données de 2020 ont été recalculées sur le contour et le champ d'entreprises de 2021.

s : secret statistique ; n. s. : non significatif ; n. d. : non disponible.

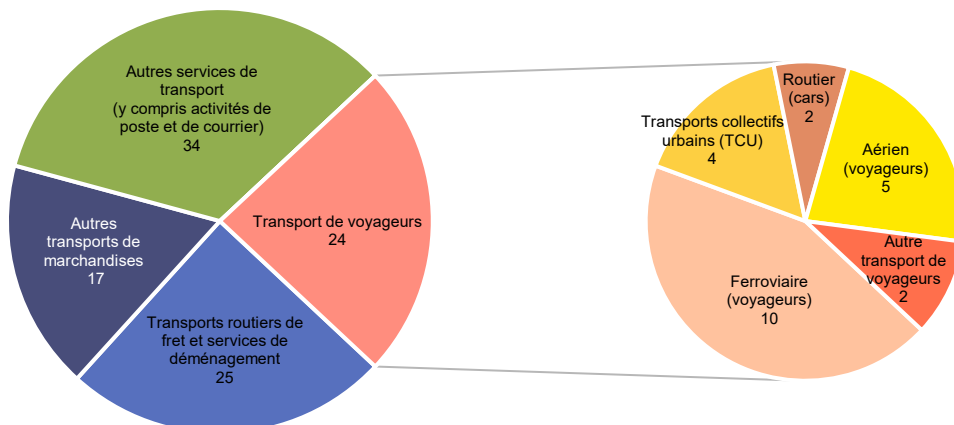
Champ : entreprises de France métropolitaine et des Drom.

(*) Investissements corporels bruts hors apports.

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B3.2 Répartition sectorielle du chiffre d'affaires des transports et entreposage en 2021
En %

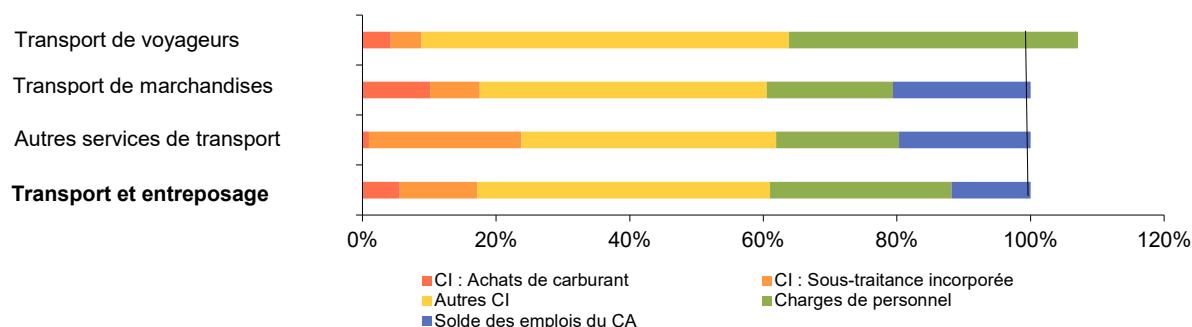


Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

LES CONSOMMATIONS INTERMÉDIAIRES ONT AUGMENTÉ EN 2021

En 2021, les consommations intermédiaires (CI) ont crû (+ 10,7 %) pour s'établir à 140,1 milliards d'euros. Elles représentent 61,0 % des emplois du chiffre d'affaires (figure B3.3). Parmi elles, la sous-traitance incorporée (« cœur de métier ») et les achats de carburant représentent respectivement 11,6 % et 5,6 % des emplois du CA. Le poids des consommations intermédiaires rapporté au chiffre d'affaires est élevé dans le transport de voyageurs (63,8 %), notamment dans le transport aérien de voyageurs (70,1 %). Il est un peu moindre dans les autres services de transport (61,9 %) et dans le transport de marchandises (60,6 %).

Figure B3.3 Emplois du chiffre d'affaires (CA) 2021 par grands secteurs
En %



Note de lecture : en 2021, dans les transports et entreposage, 5,6 % du chiffre d'affaires a servi aux achats de carburants, 11,6 % a financé la sous-traitance incorporée, 43,9 % les autres consommations intermédiaires, 27,2 % les charges de personnel et les 11,8 % restants du CA ont été employés à d'autres charges (solde des emplois du CA). Dans le cas spécifique du transport des voyageurs, le chiffre d'affaires réalisé en 2021 n'a permis de financer que les consommations intermédiaires (achats de carburants, sous-traitance incorporée, autres CI) et seulement 83,6 % des charges de personnel.

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

partie B : entreprises françaises de transport

Le secteur des transports de voyageurs est le seul grand secteur ayant enregistré en 2021 une baisse de ses consommations intermédiaires (- 5,8 %), tirée par celles du secteur ferroviaire de voyageurs (- 18,0 %) dans un contexte encore fortement marqué par les restrictions de déplacement liées à la crise sanitaire au 1^{er} semestre.

LA VALEUR AJOUTÉE BRUTE S'EST ACCRUE EN 2021

À 92,7 milliards d'euros en 2021, la valeur ajoutée brute (VAb) a augmenté (+ 42,8 %) plus fortement que pour l'ensemble des entreprises hors agriculture (+ 14,1 %). Dans un contexte de rebond du trafic, tous les grands secteurs des transports ont enregistré des hausses de leur valeur ajoutée, après une année 2020 très affectée par la crise sanitaire. Le secteur le plus dynamique a été celui du transport de marchandises (+ 72,7 %). Le transport de voyageurs a aussi nettement progressé (+ 54,2 %), en particulier dans l'aérien et le ferroviaire. Le secteur des autres services de transport a aussi connu une croissance de la VAb (+ 12,4 %), en particulier pour les services auxiliaires de transport (+ 18,9 %).

L'EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION S'EST AMÉLIORÉ EN 2021

Les charges de personnel (qui représentaient 67 % de la VAb en 2021) ont légèrement augmenté en 2021 (+ 5,3 %). Elles ont progressé dans tous les grands secteurs en particulier celui du transport de marchandises (+ 8,2 %).

La valeur ajoutée brute ayant crû bien plus rapidement que les charges de personnel, l'excédent brut d'exploitation (EBE) s'est fortement amélioré en 2021 pour atteindre 29,6 milliards d'euros contre seulement 2,9 milliards d'euros l'année précédente. Il s'est amélioré dans tous les grands secteurs, en particulier dans le transport de voyageurs où il était négatif en 2020 (3,8 milliards d'euros en 2021 après - 5,5 milliards d'euros en 2020). Au sein des transports de voyageurs, le sous-secteur le plus affaibli a été le transport aérien avec un EBE négatif, à hauteur de 1,3 milliard d'euros en 2021, bien moins déficitaire cependant qu'en 2020 (- 3,2 milliards d'euros). Les transports de marchandises ainsi que les autres services de transports ont aussi vu leur EBE croître pour atteindre respectivement 17,2 milliards d'euros et 8,6 milliards d'euros en 2021 (après respectivement 3,3 milliards d'euros et 5,1 milliards d'euros en 2020).

LE RÉSULTAT NET COMPTABLE EST REDEVENU POSITIF EN 2021

La hausse de l'EBE explique en grande partie l'amélioration des comptes. Le résultat comptable des entreprises de transports et entreposage est passé de - 15,4 milliards d'euros (perte) en 2020 à + 20,6 milliards d'euros (bénéfice) en 2021. Tous les grands secteurs ont enregistré un résultat comptable positif y compris le transport de voyageurs (passé de - 13,4 milliards d'euros en 2020 à + 223 millions d'euros en 2021) : au sein de ce secteur, seul le transport aérien a enregistré une perte en 2021 (- 2,0 milliards d'euros). Le résultat du secteur du transport de marchandises est lui aussi redevenu positif : - 241 millions d'euros en 2020 puis + 13,4 milliards d'euros en 2021. Il en est de même pour le secteur des autres services de transport qui a enregistré une perte en 2020 (- 1,8 milliard d'euros) avant d'afficher un bénéfice de 7,0 milliards d'euros en 2021.

LES INVESTISSEMENTS CORPORELS ONT ÉTÉ RELANÇÉS EN 2021

Les investissements corporels bruts hors apports ont crû en 2021 (+ 28,1 %) pour s'établir à 28,5 milliards d'euros. Les investissements ont particulièrement progressé dans le transport de marchandises (+ 73,0 %) pour atteindre 7,4 milliards d'euros. Dans les autres grands secteurs, les investissements ont aussi été en hausse pour s'établir à 15,0 milliards d'euros dans les transports de voyageurs (+ 17,0 % par rapport à 2020) et à 6,1 milliards d'euros dans le secteur des autres services de transports (+ 18,6 %).

partie B : entreprises françaises de transport

FORTEMENT AFFECTÉS PAR LA CRISE SANITAIRE EN 2020, LES TAUX DE VALEUR AJOUTÉE ET LES TAUX DE MARGE ONT AUGMENTÉ EN 2021

Après une année de crise sanitaire qui avait fortement marqué le secteur des transports et entreposage, le taux de valeur ajoutée (VAb / CA) s'est nettement accru en 2021 (+ 6,0 points) du fait d'une progression de la valeur ajoutée brute supérieure à celle du chiffre d'affaires. Il atteint 40,4 % (figure B3.4), soit un niveau légèrement supérieur à celui de 2019 (40,0 %). Au sein du secteur, le taux du transport de voyageurs a augmenté de 12,8 points et celui du transport de marchandises de 8,3 points. Seuls les autres services de transport ont marqué un léger recul (- 0,7 point).

Le taux de marge brute d'exploitation (EBE / VAb) de l'ensemble du secteur a également fortement progressé en 2021 (+ 27,5 points) pour s'établir à 31,9 % : il s'est amélioré dans tous les grands secteurs du fait d'un EBE nettement meilleur qu'en 2020, en particulier pour le transport de voyageurs qui avait enregistré un EBE négatif en 2020.

Le taux de marge nette d'exploitation (résultat courant avant impôts / CA) est redevenu positif en 2021 pour l'ensemble du secteur (7,9 % en 2021 après - 8,6 %). Le transport de voyageurs a quand même affiché un taux négatif en 2021 (- 4,9 %) en progrès néanmoins par rapport à l'année précédente (- 27,6 % en 2020) puisque le résultat courant avant impôts est passé de - 13,5 milliards d'euros en 2020 à - 2,7 milliards d'euros en 2021.

Le taux d'endettement (emprunts rapportés au total de passif) a diminué en 2021 (- 4,5 points), les emprunts et dettes assimilées ayant baissé (- 2,9 %) tandis que le total du passif de bilan a augmenté (+ 9,1 %). Le taux d'endettement a particulièrement décliné dans le transport de marchandises (- 8,8 points) avec des emprunts et dettes assimilées en net retrait (- 16,6 %) et un passif de bilan en hausse (+ 17,5 %). Il a aussi diminué dans le transport de voyageurs (- 2,8 points) et les autres services de transport (- 4,3 points).

Figure B3.4 Principaux ratios économiques par grands secteurs en 2020 et 2021

En %

	Taux de valeur ajoutée VAb / CA		Taux de marge brute d'exploitation EBE / VAb		Taux de marge nette d'exploitation Résultat courant avant impôts (*) / CA		Taux d'endettement Emprunts, dettes assimilées / Passif	
	2020 (champ 2021)	2021	2020 (champ 2021)	2021	2020 (champ 2021)	2021	2020 (champ 2021)	2021
Transport de voyageurs	35,0	47,8	- 32,4	14,3	- 27,6	- 4,9	42,4	39,6
Transport de marchandises	29,0	37,3	15,5	47,6	- 3,3	13,9	30,1	21,3
Autres services de transport	39,7	39,0	19,1	28,5	- 0,7	9,6	44,8	40,5
Transports et entreposage	34,4	40,4	4,4	31,9	- 8,6	7,9	41,4	36,9

(*) : résultat courant avant impôts = résultat d'exploitation + solde des opérations en commun + résultat financier.

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

Définition de l'entreprise

La statistique publique utilise la 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) du 4 août 2008 et d'autre part d'un règlement européen. Le décret d'application de la LME du 18 décembre 2008 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 n°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, depuis le millésime 2017, les données sur les caractéristiques comptables et financières des entreprises sont entièrement diffusées selon cette approche. 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.).

Le secteur des transports et de l'entreposage

La mise en œuvre de la définition économique des entreprises conduit à rattacher des unités légales des transports et de l'entreposage à des entreprises d'autres secteurs et à intégrer des unités légales ne relevant pas des transports et de l'entreposage à des entreprises des transports et de l'entreposage (effet de réallocation sectorielle). Au sein d'un groupe, les productions ou chiffre d'affaires de certaines unités légales peuvent se retrouver en partie dans les consommations intermédiaires d'autres unités légales du groupe. Cela conduit, pour l'entreprise profilée regroupant plusieurs unités légales reliées par ces flux, à une disparition de ces flux dans ses comptes (effet de consolidation des flux intra-groupe pour les variables dites « non additives »).

D'après le dernier Insee Références *Les entreprises en France*, en 2020, on compte 174 900 unités légales actives rattachées à des entreprises des transports et de l'entreposage au sens de la définition économique : 160 200 sont des unités légales indépendantes et 14 700 sont des filiales d'une entreprise des transports et de l'entreposage organisée en groupe. Parmi ces filiales, 8 300 ont une activité principale relevant des transports et de l'entreposage tandis que 6 400 (44 %) exercent une activité ne relevant pas des transports et de l'entreposage. C'est sur ce champ que sont produits les résultats économiques et financiers de la fiche B3.

À noter, par ailleurs, que 2 000 unités légales dont l'activité principale relève des transports et de l'entreposage sont filiales d'entreprises organisées en groupes d'autres secteurs.

partie C

Emploi et marché du travail

— Au 31 décembre 2022, le secteur des transports et de l'entreposage emploie plus de 1,4 million de salariés, soit 7,1 % des salariés du secteur privé hors intérim. L'effectif salarié du secteur augmente de 0,7 % en 2022. Cette hausse est davantage marquée dans le transport de voyageurs (+ 1,5 %) qui avait été durement affecté par la crise sanitaire, que dans le transport de marchandises (+ 0,3 %). Les autres services de transport continuent de créer des emplois à un rythme soutenu (+ 2,9 %) tandis que les effectifs des activités postales s'amenuisent (- 3,9 %). Le salaire moyen par tête (SMPT) du secteur progresse de 6,0 % en raison de la hausse de la masse salariale, portée par les revalorisations du Smic. Sur le marché du travail des métiers du transport et de la logistique, la baisse du nombre de demandeurs d'emploi s'accroît fin 2022 (- 4,7 % après - 2,2 % fin 2021) tandis que les offres d'emploi collectées par Pôle emploi au cours de l'année 2022 augmentent de 19,0 % (après + 52,1 % en 2021). Les difficultés de recrutement de chauffeurs routiers se maintiennent à un niveau élevé fin 2022.



partie C : emploi et marché du travail

EN 2022, L'EMPLOI SALARIÉ DU SECTEUR AUGMENTE DE 0,7 % ET ATTEINT SON PLUS HAUT NIVEAU

Fin 2022, l'emploi salarié du secteur des transports et de l'entreposage (hors intérimaires) augmente de 0,7 % par rapport à fin 2021, après avoir rebondi de 1,7 % en 2021, année suivant la crise sanitaire (*figure C-1*). Avec la création nette de 10 200 emplois en 2022, l'effectif du secteur s'élève à 1 440 000 salariés et atteint son plus haut niveau.

La hausse de l'emploi entre fin 2021 et fin 2022 est plus marquée dans le transport de voyageurs (+ 1,5 %, soit + 7 200 emplois), qui avait été durement affecté par la crise sanitaire, que dans le transport de marchandises (+ 0,3 %, + 1 200 emplois). Toutefois, fin 2022, l'effectif du transport de voyageurs reste inférieur de 1,8 % à son niveau de fin 2019 tandis que l'effectif du transport de marchandises dépasse de 8,4 % son niveau de fin 2019.

Les autres services de transport continuent de créer des emplois à un rythme soutenu en 2022 (+ 2,9 %, + 9 500 emplois). Dans les activités de poste et de courrier, les effectifs salariés s'amenuisent de nouveau (- 3,9 %, - 7 500 emplois).

Avec 432 000 salariés, le transport routier de marchandises demeure le plus gros employeur du secteur mais ses effectifs stagnent en 2022 alors qu'ils s'accroissaient vigoureusement depuis 2015 (*figure C-2*). Les activités d'entreposage et de manutention confirment leur dynamisme en matière d'emploi (+ 5,0 % en 2022, + 14,6 % depuis fin 2019).

Figure C-1 **Effectifs salariés au 31 décembre**

Niveau en milliers, évolutions en %, données CVS (au dernier trimestre de l'année), provisoires, arrêtées au 31 mars 2023

	Niveau 2022	Évolutions annuelles			
		2020	2021	2022	2022/ 2019
Transport principalement de voyageurs	473,0	- 3,3	0,0	1,5	- 1,8
Ferroviaire (y.c. fret, y.c. infrastructures SNCF)	152,5	- 3,9	- 1,8	2,1	- 3,7
Transport collectif urbain	111,5	0,5	0,2	1,6	2,4
Transport routier de voyageurs	101,7	- 2,3	0,4	0,9	- 1,0
Aérien	54,3	- 6,2	- 4,0	0,6	- 9,4
Maritime et fluvial	9,8	- 11,8	1,8	7,5	- 3,5
Autres transport de voyageurs	43,1	- 7,5	10,9	1,0	3,6
<i>dont taxis et VTC</i>	28,9	- 6,6	10,2	5,3	8,4
Transport de marchandises (hors ferroviaire)	449,4	3,5	4,4	0,3	8,4
Routier et services de déménagement	431,6	3,6	4,4	0,0	8,1
Par conduites	5,0	0,4	0,1	- 0,2	0,3
Aérien	4,5	0,1	12,0	30,2	46,0
Maritime et fluvial	8,3	2,1	5,4	4,3	12,2
Autres services de transport	330,8	1,1	4,3	2,9	8,6
Entreposage et manutention	145,5	1,6	7,3	5,0	14,6
Exploitation des infrastructures (hors infrastructures SNCF)	65,9	2,7	- 0,5	- 0,3	1,9
Organisation du transport de fret	119,3	- 0,5	3,8	2,3	5,6
<i>dont messagerie et fret express</i>	39,6	- 0,3	1,3	- 1,1	0,0
Activités de poste et de courrier	186,6	- 5,0	- 4,1	- 3,9	- 12,5
Transports et entreposage (hors intérim)	1 439,7	- 0,6	1,7	0,7	1,8
<i>Intérim utilisé dans transports et entreposage</i>	115,5	9,9	8,1	- 5,0	12,8
Ensemble secteur privé hors intérim (1)	20 216,9	- 0,3	4,1	1,7	5,6
<i>Intérim utilisé dans l'ensemble du secteur privé</i>	817,2	- 5,6	12,2	- 1,2	4,6

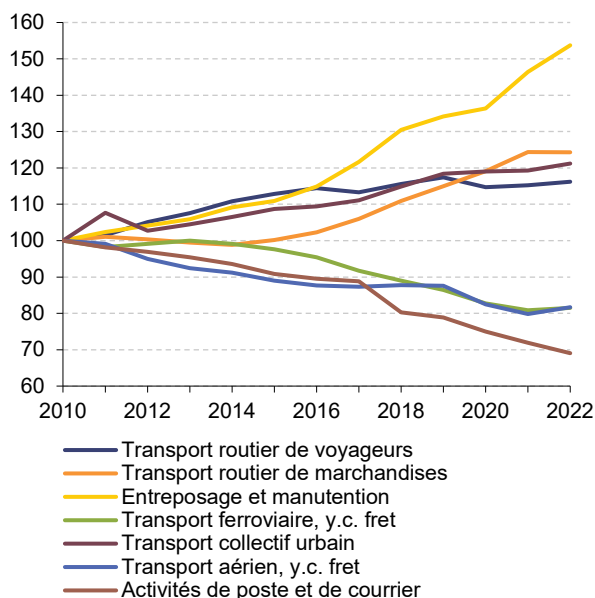
(1) Ensemble secteur privé, y compris agriculture (codes AZ à RU en Naf Rév.2).

Champ : France hors Mayotte.

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

Figure C-2 Évolution de l'effectif salarié par secteur d'activité depuis 2010

En indice base 100 en 2010

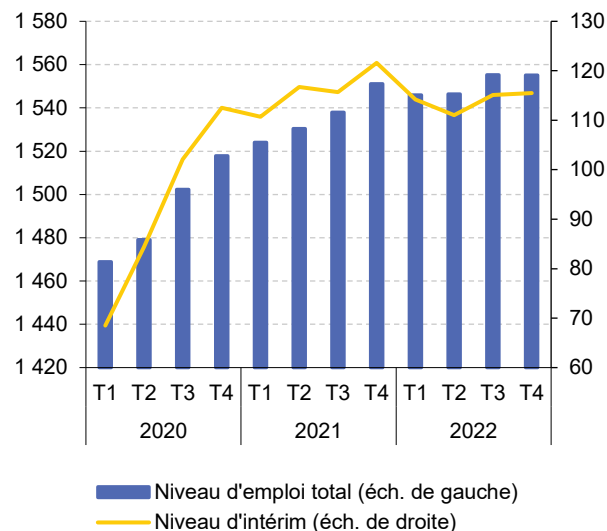


Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

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

Figure C-3 Évolution trimestrielle de l'emploi salarié y compris intérim

Niveaux en milliers



Champ : France hors Mayotte.

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

EN 2022, LE RECOURS À L'INTÉRIM RESTE À UN NIVEAU ÉLEVÉ

Fin 2022, le secteur des transports et de l'entrepôt mobilise 116 000 intérimaires, ce qui porte l'effectif total du secteur à 1 555 000 salariés (figure C-3).

Le secteur, en particulier les activités d'entrepôt et de manutention, a fréquemment recours à l'intérim pour ajuster ses effectifs aux aléas de production. Après une chute historique lors du premier trimestre 2020, un rebond marqué au cours du reste de l'année 2020, puis une progression soutenue en 2021, l'emploi intérimaire diminue en 2022 (- 5,0 %).

Sur un an, le taux de recours à l'intérim – rapport des intérimaires à l'emploi salarié total – baisse de 0,4 point et s'établit fin 2022 à 7,4 %, soit un niveau près de deux fois supérieur à celui observé dans l'ensemble du secteur privé (3,9 %).

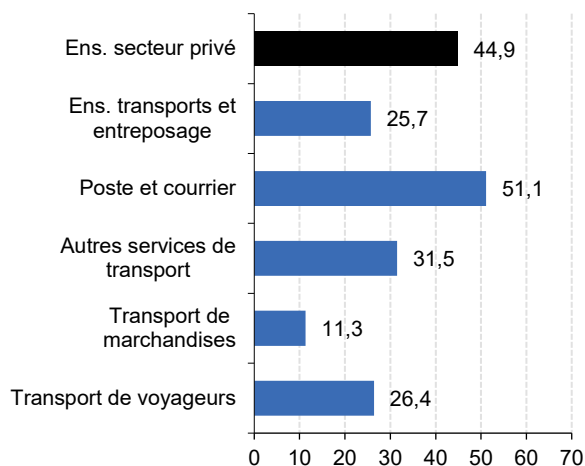
LE SECTEUR EMPLOIE 26 % DE FEMMES, LE TEMPS PARTIEL EST PEU RÉPANDU

En 2022, dans le secteur des transports et de l'entrepôt, la part des femmes dans l'emploi salarié est plus faible que dans le secteur privé (25,7 %, contre 44,9 %) et très contrastée selon les domaines d'activité (figure C-4). Elles représentent plus de la moitié des effectifs dans les services de poste et de courrier (51,1 %) mais ne sont que 11,3 % dans le transport de marchandises.

Le travail à temps partiel est moins répandu dans le secteur des transports et de l'entrepôt (11,8 %) que dans l'ensemble du secteur privé (21,8 %). Dans chaque activité du secteur, les femmes exercent plus souvent que les hommes à temps partiel, mais l'écart est moindre que dans l'ensemble du secteur privé (figure C-5).

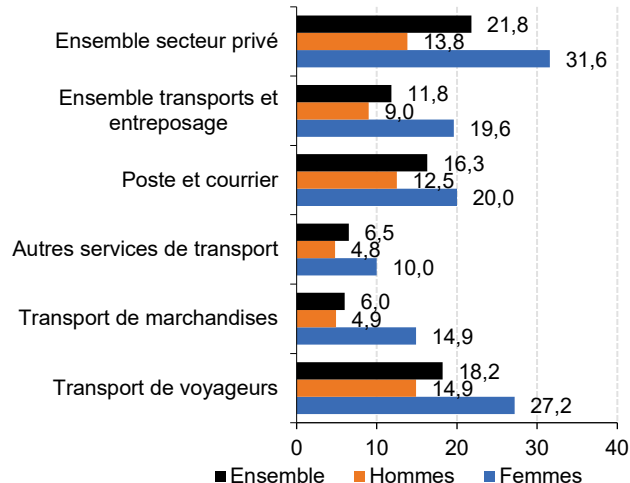
partie C : emploi et marché du travail

Figure C-4 **Part de femmes parmi les salariés en 2022**
En % de l'effectif



Champ : tous secteurs d'activité hors fonction publique, France hors Mayotte.
Source : Insee, enquête emploi 2022

Figure C-5 **Part de salariés à temps partiel en 2022**
En % de l'effectif



Champ : tous secteurs d'activité hors fonction publique, France hors Mayotte.
Source : Insee, enquête emploi 2022

Les femmes et les hommes n'exercent pas les mêmes métiers. Dans le secteur des transports, parmi les dix professions les plus fréquentes pour les salariés de chaque genre, seules trois sont communes aux femmes et aux hommes : conducteurs livreurs, conducteurs de véhicules routiers de transport en commun et cadres de La Poste (figure C-6). Alors que 48 % des hommes sont chauffeurs, les métiers exercés par les femmes sont moins concentrés autour de la conduite (17 %) et davantage orientés vers des emplois administratifs et commerciaux.

Figure C-6 **Les 10 professions les plus représentées en 2022 dans le secteur des transports, selon le genre**
Professions et catégories socioprofessionnelles (PCS), en %

Femmes		Hommes	
643A - Conducteurs livreurs, coursiers	10,1	641A - Conducteurs routiers et grands routiers	24,2
451A - Professions intermédiaires de la Poste	8,4	643A - Conducteurs livreurs, coursiers	11,9
641B - Conducteurs de véhicule routier de transport en commun	7,2	641B - Conducteurs de véhicule routier de transport en commun	10,0
333C - Cadres de La Poste	6,8	652A - Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	3,3
546C - Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises	5,5	466C - Responsables d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises (non-cadres)	2,7
676C - Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	3,9	389A - Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports	2,5
546B - Agents des services commerciaux des transports de voyageurs et du tourisme	3,1	653A - Magasiniers qualifiés	2,4
546D - Hôtesse de l'air et stewards	2,9	676C - Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	2,3
543G - Employés administratifs qualifiés des autres services des entreprises	2,7	333C - Cadres de La Poste	2,2
466A - Responsables commerciaux et administratifs des transports de voyageurs et du tourisme (non-cadres)	2,4	654B - Conducteurs qualifiés d'engins de transport guidés (sauf remontées mécaniques)	2,0

Champ : France hors Mayotte, salariés du secteur des transports et de l'entreposage, y compris bénéficiaires de contrats aidés et de contrats de professionnalisation ; hors apprentis et stagiaires.
Source : Insee, base Tous salariés 2021

LE SALAIRE MOYEN MENSUEL PAR TÊTE PROGRESSE DE 6,0 % EN 2022

En 2022, la masse salariale du secteur des transports et de l'entreposage s'élève à 47,2 milliards d'euros, en hausse de 7,1 % par rapport à 2021.

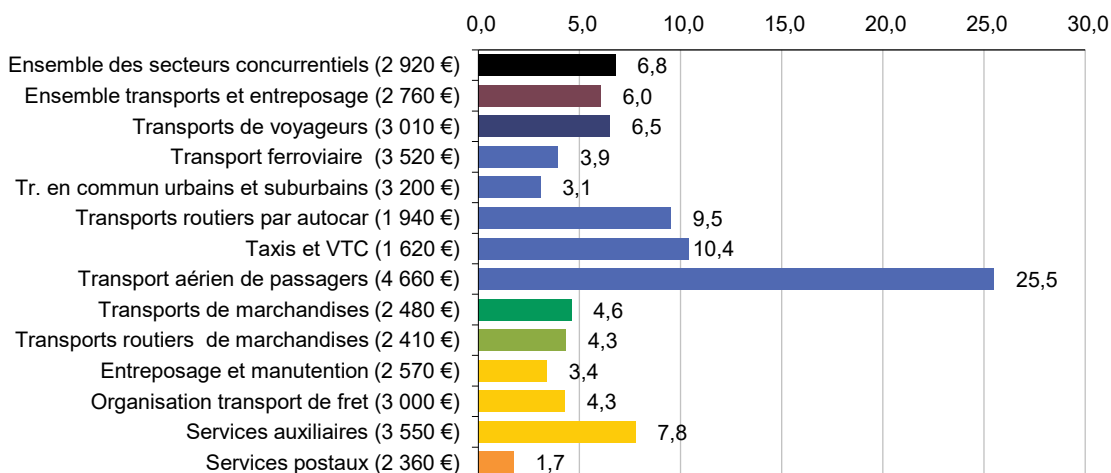
Cette forte hausse résulte en partie du recul du chômage partiel (dont les indemnités ne sont pas comptées dans le calcul de la masse salariale) mais aussi et surtout du contexte inflationniste (hausse des prix de + 5,2 % y. c. tabac en 2022). Ce niveau élevé d'inflation a favorisé les renégociations d'accords salariaux et entraîné une nouvelle revalorisation automatique du Smic de 2,01 % au 1^{er} août 2022 (après une revalorisation de 2,65 % au 1^{er} mai 2022). La masse salariale est également portée par la mise en place, en juillet 2022, de la prime de partage de la valeur (PPV), succédant au dispositif de prime exceptionnelle de pouvoir d'achat (Pepa) qui a pris fin au 31 mars 2022. Elle en reprend les principes avec un triplement des plafonds de versement : les entreprises ont ainsi la possibilité de verser, entre juillet 2022 et décembre 2023 et pour chaque salarié dont la rémunération est inférieure à trois Smic, jusqu'à 3 000 euros de primes (et même 6 000 euros pour celles ayant conclu un accord d'intéressement), exonérées d'impôt sur le revenu et de cotisations sociales.

La masse salariale ayant davantage augmenté que les effectifs salariés, le salaire moyen mensuel par tête (SMPT) du secteur progresse de 6,0 % en 2022 (après + 5,0 % en 2021) et s'établit à 2 760 euros par mois, y compris primes exceptionnelles (Pepa, PPV) (figure C-7).

Compte tenu de la hausse des prix observée en 2022 (+ 5,2 % y. c. tabac), le pouvoir d'achat du SMPT des salariés des transports et de l'entreposage augmente de 0,7 % en 2022 après + 3,4 % en 2021 et - 6,8 % en 2020. Pour l'ensemble des secteurs concurrentiels, la hausse du pouvoir d'achat du SMPT est de 1,6 % en 2022 (après + 3,8 % en 2021 et - 4,3 % en 2020). Ces évolutions sont cependant à nuancer car le SMPT ne prend pas en compte les indemnités de chômage partiel. Celles-ci sont redevenues marginales dans les transports en 2022, alors que 44 % des salariés du secteur en avaient perçu en 2020 et 18 % en 2021.

Figure C-7 **Évolution du salaire moyen par tête (SMPT) en 2022***

Évolution 2022 / 2021 en euros courants, en % – salaire moyen par tête mensuel en euros



* y compris primes exceptionnelles (Pepa, PPV)

Note : le SMPT rapporte les masses salariales brutes versées par les employeurs au nombre de salariés en personnes physiques. L'évolution du SMPT retrace la dynamique des salaires et de la quotité de travail. Le SMPT est différent du salaire moyen en équivalent temps plein, concept utilisé pour le suivi des rémunérations perçues par les salariés.

Champ : établissements employeurs cotisant à l'Urssaf, secteurs concurrentiels (soit hors fonction publique et cotisants à la MSA) ; France hors Mayotte.

Sources : Urssaf, Insee. Calculs SDES

L'INDICE DU COÛT DU TRAVAIL AUGMENTE VIVEMENT EN 2022

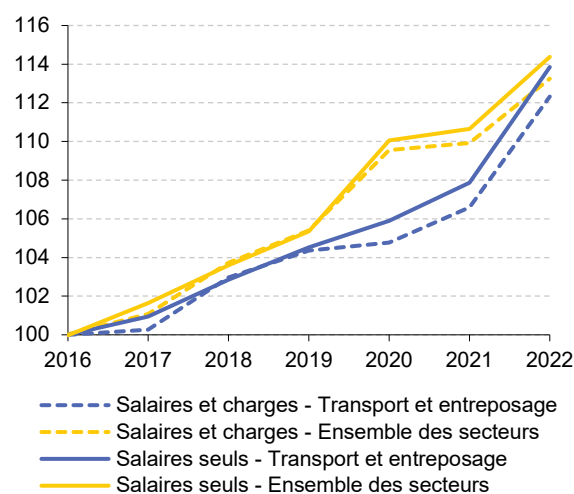
L'indice du coût du travail (ICT) mesure les seules dépenses encourues par les employeurs pour l'emploi de leurs salariés ; aussi les indemnités versées aux salariés dans le cadre des arrêts du travail ou du chômage partiel et financées par les administrations publiques n'y sont pas prises en compte. En revanche, la partie de l'indemnité de chômage partiel non remboursée est intégrée dans le coût du travail. La prime exceptionnelle de pouvoir d'achat (Pepa) versée depuis fin 2018, et remplacée par la prime de partage de la valeur (PPV) en juillet 2022, est prise en compte dans l'indice du coût du travail.

L'indice du coût du travail – salaires seuls augmente de 5,5 % dans le secteur des transports et de l'entreposage (figure C-8). L'ICT – salaires seuls du secteur se rapproche ainsi du niveau observé dans l'ensemble des secteurs marchands non agricoles, dont la croissance est moindre en 2022 (+ 3,4 %). En effet, les bas salaires étant surreprésentés dans le secteur des transports, ceux-ci ont davantage bénéficié des revalorisations automatiques du Smic en 2022.

Les évolutions de l'indice du coût du travail, incluant salaires, cotisations sociales et taxes nettes de subventions (salaires et charges) sont du même ordre : + 5,4 % dans le secteur des transports et de l'entreposage, contre + 3,0 % dans l'ensemble des secteurs marchands non agricoles.

Figure C-8 Évolution de l'indice du coût du travail

En indice base 100 en 2016



Champ : secteurs marchands non agricoles hors services aux ménages, France hors Mayotte.

Sources : Urssaf ; Dares ; Insee

Figure C-9 Part de salariés bénéficiant de la revalorisation du Smic

Smic en euros, parts en % de l'effectif

	1 ^{er} jan. 2019	1 ^{er} jan. 2020	1 ^{er} jan. 2021	1 ^{er} jan. 2022	1 ^{er} jan. 2023
Tous secteurs d'activité	13,4	13,0	12,0	14,5	nd
dont transports et entreposage	6,5	5,6	7,0	17,0	nd
dont transports routiers (1)	13,0	11,0	9,0	22,0	nd
Montant du SMIC horaire brut	10,03 €	10,15 €	10,25 €	10,57 €	11,27 €

Note : un salarié peut être directement concerné par la revalorisation du Smic sans être rémunéré exactement au Smic, et la hausse de sa rémunération horaire n'est pas nécessairement de même ampleur que celle du Smic : tous les salariés dont, au 31 décembre 2021, la partie de la rémunération correspondant à l'assiette du Smic était comprise entre 10,48 euros de l'heure (Smic alors en vigueur) et 10,57 euros (Smic au 1^{er} janvier 2022) sont concernés par la hausse du Smic horaire.

nd : non disponible.

(1) Désigne la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport.

Champ : ensemble des salariés du secteur privé, hors secteur agricole, particuliers employeurs et activités extraterritoriales en France (hors Mayotte).

Source : Dares, enquête Acemo

LA PART DES SALARIÉS DU SECTEUR AU SMIC AUGMENTE AU 1^{ER} JANVIER 2022 AVANT LES NÉGOCIATIONS ANNUELLES DE BRANCHE

Au 1^{er} janvier 2022, l'application des règles annuelles de revalorisation du Smic a porté son montant horaire brut à 10,57 euros, soit une hausse de 3,1 % par rapport à son niveau du 1^{er} janvier 2021.

En France hors Mayotte, 17,0 % des salariés du secteur des transports et de l'entreposage (hors apprentis, stagiaires et intérimaires) et 22,0 % de ceux soumis à la convention collective des transports routiers ont bénéficié de cette revalorisation au 1^{er} janvier 2022 (figure C-9). Ces proportions sont en nette hausse par rapport à celles du 1^{er} janvier 2021. En effet, à la suite de la revalorisation du Smic au 1^{er} octobre 2021, la plupart des branches, dont celle des transports, n'ont pas renégocié leurs grilles et présentaient alors un premier niveau de grille salariale inférieur au Smic en vigueur (au 1^{er} janvier 2022).

partie C : emploi et marché du travail

L'accord sur la revalorisation des salaires conventionnels des conducteurs routiers de poids lourds a été signé le 3 février 2022, puis étendu le 23 mai 2022 à toutes les entreprises de la branche (le salaire minimum réellement perçu étant toujours le plus favorable entre le Smic et le salaire minimum conventionnel).

Au 1^{er} janvier 2023, après deux revalorisations en mai puis août 2022 en raison du contexte inflationniste, le montant du Smic horaire brut a été porté à 11,27 euros.

LE NOMBRE DE DEMANDEURS D'EMPLOI DANS LES MÉTIERS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE BAISSÉ DE NOUVEAU EN 2022

Fin 2022, le nombre de demandeurs d'emploi recherchant un métier des transports et de la logistique (T&L), inscrits à Pôle emploi et tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi (catégories A, B et C) diminue de 4,7 % (après - 2,2 % en 2021) - (figure C-10). Parallèlement, le nombre d'offres collectées par Pôle emploi en 2022 progresse de 19,0 % (après + 52,1 %).

Par rapport à fin 2019, avant la crise sanitaire, les offres d'emploi dans les métiers du transport et de la logistique augmentent de 24,6 % en 2022 et le nombre de demandeurs d'emploi en fin d'année de 3,0 %.

Figure C-10 Offres et demandes d'emploi dans les métiers du transport et de la logistique

Niveaux en milliers, évolutions en %, données brutes

Offres d'emploi collectées par Pôle emploi						Demandeurs d'emploi en fin d'année *				
Niveau 2022	Évolutions annuelles					Niveau 2022	Évolutions annuelles			
	2020	2021	2022	2022/2019		2020	2021	2022	2022/2019	
372,9	- 31,1	52,1	19,0	24,6	Métiers du transport et de la logistique	545,7	10,6	-2,2	-4,7	3,0
207,3	- 30,0	59,5	21,9	36,0	Manutention et logistique	309,9	10,2	-2,1	-5,5	2,0
31,5	- 32,4	31,0	37,9	22,1	Transport de voyageurs sur route	41,6	7,6	-1,8	-3,4	2,0
109,1	- 30,3	46,9	8,5	11,1	Transport routier de marchandises (1)	152,3	11,7	-2,2	-4,3	4,6
3,7	- 56,0	- 17,6	98,0	- 28,1	Transports aérien, maritime et fluvial	21,1	14,8	-7,7	-0,4	5,6
21,2	- 36,3	60,3	17,7	20,2	Autres métiers du transport et de la logistique	20,7	10,9	0,3	-4,0	6,8
3 989,9	- 30,1	45,2	21,8	23,4	Ensemble des métiers	5 146,2	5,3	-6,0	-5,3	-6,7

(*) Actes positifs de recherche d'emploi (catégories A, B et C).

⁽¹⁾ y compris services de déménagement.

Champ : France métropolitaine.

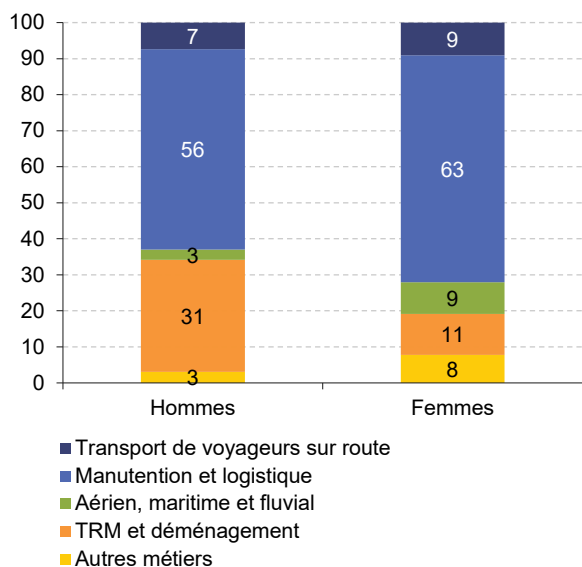
Sources : Dares, Pôle emploi, statistiques du marché du travail. Calculs SDES

Les métiers de l'entreposage et de la manutention, peu qualifiés, rassemblent plus de la moitié (56 % des hommes et 63 % des femmes) des demandeurs d'emploi du secteur (figure C-11).

La part des entreprises de transport routier de fret rencontrant des difficultés de recrutement de personnel se maintient à un niveau élevé en 2022 (figure C-12). Au quatrième trimestre 2022, 58,4 % des chefs d'entreprises interrogés déclarent avoir des difficultés à recruter des chauffeurs routiers.

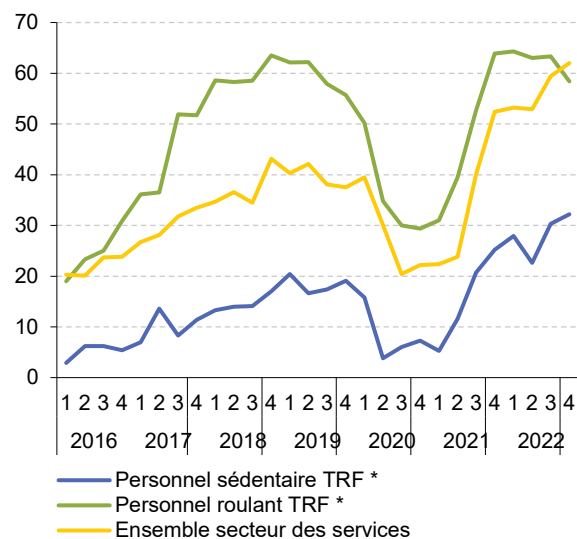
partie C : emploi et marché du travail

Figure C-11 Répartition des demandeurs d'emploi fin 2022 par métier recherché, par sexe
En %



Champ : France métropolitaine, métiers du transport et de la logistique.
Sources : Dares, Pôle emploi, statistiques du marché du travail. Calculs SDES

Figure C-12 Part des chefs d'entreprise déclarant rencontrer des difficultés de recrutement
En %



*TRF : Transport routier de fret, y. c. courrier, hors Poste
Champ : France métropolitaine, ensemble du secteur des services.
Source : Insee, enquête de conjoncture dans les services

partie D

Les externalités du transport

— En 2022, les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports augmentent de 2,3 % par rapport à 2021, après une hausse de + 12,4 % entre 2020 et 2021. Les émissions de GES des transports de l'année 2022 retrouvent ainsi un niveau proche de ceux enregistrés avant la pandémie de la Covid-19 mais demeurent cependant inférieures à celui de l'année 2019 (- 2,9 %). Avec 130,5 millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂ éq), le secteur des transports reste toutefois le premier contributeur aux émissions de GES de la France (32 %). La Stratégie nationale bas-carbone, feuille de route de la France pour réduire les GES, prévoit une décarbonation totale des transports d'ici 2050.

Le transport routier est le mode de transport le plus émetteur de polluants dans l'air. Il contribue pour plus de 60 % aux émissions des transports pour une majorité de polluants et est le premier émetteur d'oxydes d'azote (NOx), de cuivre (Cu) et de zinc (Zn), tous secteurs d'activités confondus.

En 2022, malgré une circulation plus importante, la baisse de l'accidentalité routière se confirme (- 2,2 % d'accidents corporels par rapport à 2021 et - 6,5 % par rapport à 2019). Cependant le nombre de personnes décédées augmente.

La qualité de service du transport de voyageurs est principalement mesurée à travers la ponctualité et la régularité des modes de transport. En 2022, la ponctualité se dégrade pour l'ensemble des transports : la reprise du trafic après deux années marquées par la crise sanitaire, les épisodes météorologiques extrêmes, ainsi que les pénuries de personnel, accroissent les taux de retard, en particulier pour les activités ferroviaires et aériennes.



D1. Consommation d'énergie de traction dans les transports

En 2022, la consommation d'énergie de traction des transports poursuit sa hausse (+ 6,8 % par rapport à 2021) et se rapproche de son niveau d'avant-crise (- 4,2 % par rapport à 2019). Le retour à un contexte de circulation proche de celui d'avant-crise favorise la reprise de la consommation d'énergie pour le transport de voyageurs (+ 10,6 % par rapport à 2021), et dans une moindre mesure pour celle du transport de marchandises (+ 1,4 % par rapport à 2021).

LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE DE TRACTION DES TRANSPORTS DE NOUVEAU EN HAUSSE

En 2022, la consommation d'énergie de traction des transports continue de progresser (+ 6,8 % après + 8,0 % en 2021) - (figure D1-1) et se rapproche de son niveau d'avant-crise (- 4,2 % par rapport à 2019). La consommation d'énergie s'établit ainsi à 513,4 TWh en 2022.

Figure D1-1 Évolution des consommations d'énergie de traction du transport par mode
Niveau en TWh, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles		Évolution annuelle moyenne
	2022 (p)	2022/2021	2022/2019	2022/2017
Voyageurs	314,0	10,6	- 4,0	- 1,1
Transports individuels	287,4	10,6	- 3,9	- 1,1
Deux-roues	4,8	12,7	- 2,5	- 0,4
Voitures particulières (y.c. taxis et VUL étrangers)	278,2	10,8	- 4,0	- 1,1
Plaisance	4,4	- 0,3	1,1	0,6
Transport collectif	26,7	10,8	- 5,7	- 1,5
Transport routier de voyageurs (gazole uniquement)	5,3	6,8	- 9,7	- 2,1
Transport urbain de voyageurs	5,0	- 7,7	- 3,2	- 0,5
Transport ferroviaire SNCF ⁽¹⁾	8,4	6,3	- 3,2	- 2,2
Transport aérien ⁽²⁾	8,1	37,1	- 6,9	- 1,1
Marchandises	199,3	1,4	- 4,5	- 0,8
Transports routiers	184,1	0,7	- 1,8	- 0,2
dont VUL français	64,2	1,5	- 2,4	0,0
dont PL français et étrangers	117,2	0,6	- 1,8	- 0,3
Navigation intérieure (fioul)	1,2	52,0	27,9	5,7
Transport maritime ⁽³⁾	13,5	8,5	- 31,4	- 7,5
Oléoducs (électricité)	0,6	0,0	- 21,8	- 6,4
Ensemble	513,4	6,8	- 4,2	- 1,0

⁽¹⁾ Gazole et électricité uniquement de traction.

⁽²⁾ Livraisons en France aux aéronefs français et étrangers (pour les vols domestiques uniquement).

⁽³⁾ Livraisons en France aux soutes maritimes françaises et étrangères, hors lubrifiants (hors périmètre du bilan de l'énergie).

(p) : provisoire

Source : SDES

Figure D1-2 Évolution des consommations d'énergie de traction du transport par énergie
Niveau en TWh, évolutions en %

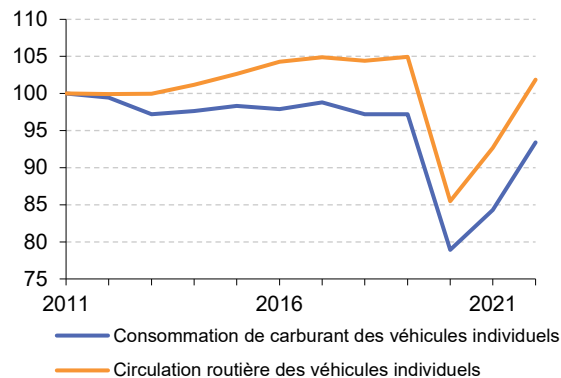
	Niveau	Évolutions annuelles		Évolution annuelle moyenne
	2022 (p)	2022/2021	2022/2019	2022/2017
Carburants pétroliers	501,6	7,1	- 4,4	- 1,0
Routiers	473,1	6,7	- 3,4	- 0,8
dont essence	105,0	17,0	15,1	4,6
dont gazole	367,0	4,0	- 7,7	- 2,1
Non routiers	28,5	14,7	- 18,6	- 4,1
Produits non pétroliers ⁽¹⁾	11,8	- 4,6	3,2	0,1
GNV	1,9	- 40,1	0,0	2,2
Électricité	9,9	7,7	3,9	- 0,3
Ensemble	513,4	6,8	- 4,2	- 1,0

⁽¹⁾ hors consommation d'électricité par les voitures particulières, deux-roues et VUL.

(p) : provisoire

Source : SDES

Figure D1-3 Évolution de la circulation et de la consommation de carburant des voitures particulières
En indice base 100 en 2011



Source : SDES, Bilan de la circulation ; CPDP

partie D : les externalités du transport

Les carburants pétroliers (y compris agrocarburants incorporés) constituent toujours l'essentiel de l'énergie consommée dans les transports (97,7 % en 2022) - (*figure D1-2*). Ils sont surtout destinés au transport routier, pour lequel la consommation de pétrole augmente de nouveau en 2022 (+ 6,7 % par rapport à 2021) et se rapproche du niveau d'avant-crise (- 3,4 % par rapport à 2019). La consommation d'électricité, qui représente 1,9 % des consommations d'énergie, continue d'augmenter (+ 7,7 % par rapport à 2021) et dépasse son niveau d'avant-crise (+ 3,9 % par rapport à 2019). Le GNV représente quant à lui 0,4 % de la consommation totale d'énergie des transports.

61,2 % DE L'ÉNERGIE DE TRACTION EST UTILISÉE POUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

En 2022, le transport de voyageurs consomme 61,2 % du total de l'énergie de traction des transports, le reste étant dévolu au transport de marchandises. Sa consommation augmente fortement par rapport à 2021 (+ 10,6 %), mais reste encore inférieure à 2019 (- 4,0 %).

L'essentiel de la consommation d'énergie du transport de voyageurs est constitué par le transport individuel (91,5 %), dont la tendance suit celle de la circulation routière (*figure D1-3*) : sa consommation d'énergie croît fortement par rapport à 2021 (+ 10,6 %), sans toutefois retrouver son niveau d'avant-crise (- 3,9% par rapport à 2019).

Le reste de l'énergie de traction du transport de voyageurs est consommé par les transports collectifs (8,5 %). Ceux-ci ont vu leur consommation d'énergie augmenter par rapport à 2021 (+ 10,8 %), sans toutefois retrouver leur niveau de 2019 (- 5,7 %). Dans les transports ferrés, la consommation d'énergie augmente encore (+ 6,3 % par rapport à 2021) tandis qu'elle diminue de nouveau dans les transports urbains de voyageurs (- 7,7 % par rapport à 2021).

Le transport de marchandises consomme 38,8 % de l'énergie de traction des transports, essentiellement du fait du transport routier qui représente 92,4 % de sa consommation (64,6 % pour les poids lourds et 35,4 % pour les véhicules utilitaires légers).

Sources

Les données sur les consommations d'énergie sont issues du bilan de la circulation (*voir fiches G1 et G3*) pour les véhicules routiers essence et gazole et du bilan de l'énergie (*provisoire pour 2022*) pour les autres consommations d'énergie.

L'objectif d'amélioration continue des méthodes employées ainsi que la disponibilité de nouvelles sources d'informations se substituant à d'anciennes peuvent se traduire par des révisions dans les bilans des années antérieures.

D2.1 Émissions de gaz à effet de serre des transports

En 2022, les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports augmentent de 2,3 % par rapport à 2021, après une hausse de 12,4 % entre 2020 et 2021. Après les fortes restrictions de déplacements imposées en 2020 et début 2021 en raison de la pandémie de la Covid-19, les émissions de GES des transports retrouvent en 2022 un niveau légèrement inférieur à celui de l'année 2019 (- 2,9 %). Avec 130,5 millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂éq), le secteur des transports reste le premier contributeur aux émissions de GES de la France (32 %). Les émissions de GES des transports proviennent essentiellement des voitures particulières (VP, 52 %), des poids lourds (PL, 25 %) et des véhicules utilitaires légers (VUL, 15 %). La Stratégie nationale bas-carbone, feuille de route de la France pour réduire les GES, prévoit une décarbonation totale des transports d'ici 2050. L'enjeu est considérable pour ce secteur dont les émissions de GES évoluent peu depuis 30 ans (+ 5,5 % depuis 1990).

Outre la part marginale des gaz fluorés (HFC) provenant de la climatisation des véhicules, les émissions de GES des transports se produisent lors de la combustion de carburants d'origine fossile par les moteurs des véhicules. Ne sont pas comptabilisées dans le secteur des transports : les émissions issues de la production d'électricité consommée par les transports ferrés ou les véhicules électriques, les émissions associées à la production des carburants et celles engendrées par la fabrication des véhicules et des infrastructures. Le secteur des transports regroupe les transports de marchandises et de personnes. Les émissions proviennent des véhicules français mais également des véhicules étrangers, notamment des poids lourds réalisant du transit international.

EN 2022, LES ÉMISSIONS DE GES DES TRANSPORTS AUGMENTENT DE NOUVEAU ET SE RAPPROCHENT DE LA SITUATION ANTÉRIEURE À LA CRISE SANITAIRE

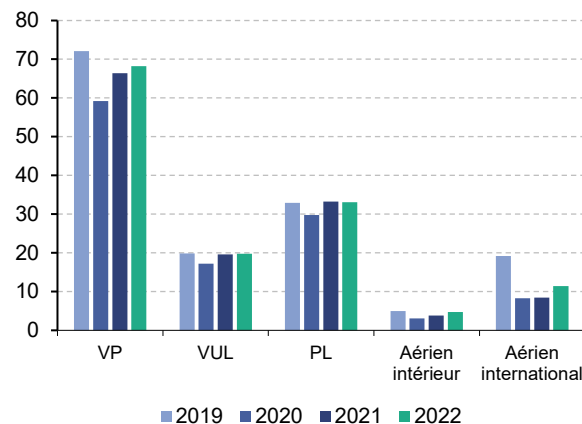
Après le rebond de 2021 consécutif à la forte baisse des émissions pendant la crise sanitaire de 2020, les émissions de GES totales de la France diminuent de 2,7 % en 2022 par rapport à 2021 et restent légèrement en deçà de 2019 (- 2,9 %) - (figure D2.1-1). S'agissant du secteur des transports, la dynamique est différente. En 2022, les émissions de GES augmentent de 2,3 % et se rapprochent des niveaux constatés avant la crise sanitaire (130,5 Mt CO₂ éq. en 2022 contre 134,4 Mt CO₂ éq. en 2019). La hausse des émissions est principalement imputable aux voitures particulières (+ 0,8 %) est compensée par la légère baisse des GES émis par les poids lourds. La reprise de l'activité du transport aérien international engendre une augmentation des émissions (+ 36 % par rapport à 2021) qui reste cependant bien en deçà du niveau de l'année 2019 (- 40 %).

Figure D2.1-1 Évolution des émissions de GES de l'ensemble des secteurs et du secteur des transports
En Mt CO₂ éq



Source : Citepa, avril 2023, inventaire format Secten ; estimations préliminaires pour 2022

Figure D2.1-2 Émissions de GES des modes de transport en 2019, 2020, 2021 et 2022
En Mt CO₂ éq

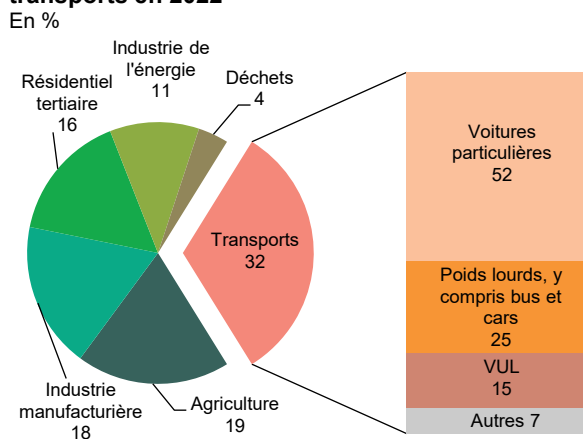


Source : Citepa, avril 2023, inventaire format Secten ; estimations préliminaires pour 2022

LES TRANSPORTS REPRÉSENTENT PRÈS D'UN TIERS DES ÉMISSIONS NATIONALES DE GES

Depuis 1998, les transports constituent le premier poste contributeur aux émissions nationales de GES. En 2022, ils émettent 32 % du total des émissions de GES nationales (figure D2.1-3). Depuis 1990, les émissions de GES des transports ont augmenté de 5,5 % alors que l'ensemble des autres secteurs présentent une diminution de 34,2 %. L'évolution des émissions des transports se caractérise par deux grandes phases : une croissance moyenne annuelle des émissions de 1,3 % entre 1990 et 2004, puis une décroissance moyenne annuelle de 0,7 % entre 2004 et 2022.

Figure D2.1-3 Répartition des émissions de GES par secteurs et par modes pour le secteur des transports en 2022

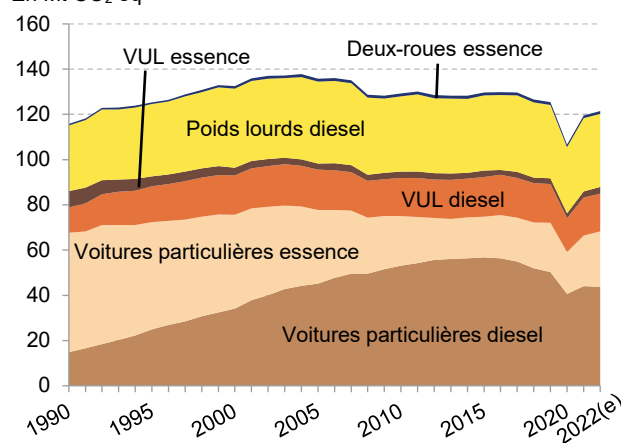


Autres = dont aérien 4 % et deux-roues 1 %

Source : Citepa, avril 2023, inventaire format Secten ; estimations préliminaires pour 2022

Figure D2.1-4 Évolution des émissions de GES du transport routier

En Mt CO₂ éq



(e) = estimation

Source : Citepa, avril 2023, inventaire format Secten ; estimations préliminaires pour 2022

DES GES MAJORITAIREMENT IMPUTABLES AUX VOITURES PARTICULIÈRES

Le transport routier (122,4 Mt CO₂ éq en 2022) est à l'origine de 93,8 % des émissions du secteur des transports. La majorité des GES des transports proviennent des voitures particulières (52 % en 2022 soit 68,3 Mt CO₂ éq). Entre 1990 et 2022, les émissions des voitures particulières sont restées stables (figure D2.1-4). Si les émissions unitaires des véhicules particuliers se sont réduites (162 gCO₂/km en 2021¹, soit 22,9 % de moins qu'en 1990), l'augmentation du trafic a atténué la baisse attendue des émissions liée au progrès technologique. En outre, le vieillissement du parc, l'augmentation du poids et de la puissance des voitures particulières et la recomposition du parc en faveur de l'essence freinent la réduction des émissions unitaires². Pour un même segment de véhicules, hors hybrides, les motorisations essence sont plus émissives en CO₂ que les motorisations diesel. Cependant, compte tenu de la composition du parc de voitures par segment, les motorisations diesel, qui équipent globalement des véhicules plus gros que ceux à motorisation essence, émettent en moyenne plus que les voitures essence par km (166 gCO₂/km contre 157 gCO₂/km en 2021). Si les voitures à motorisation diesel représentent les deux tiers du parc roulant, depuis 2015 leur circulation diminue (- 18 %) au profit de celle des motorisations essence (+ 45 %).

Les émissions de GES des poids lourds, y compris bus et cars, retrouvent leur niveau de 2019, avec 33,1 Mt CO₂ éq en 2022 (25 % des émissions du transport). Entre 1990 et 2022, les émissions de GES des poids lourds ont crû de 14,0 % en raison de l'augmentation du transport de marchandises (en tonnes x km). Les émissions unitaires moyennes de CO₂ des poids lourds sont estimées à 1 136 gCO₂/km en 2021, soit un niveau similaire à celui de 1990. Les émissions des véhicules utilitaires légers (VUL) représentent 15 % des émissions des transports en 2022. Ils sont à l'origine de 18,4 Mt CO₂ éq, en augmentation de 7 % depuis 1990 alors que le parc roulant des VUL a augmenté de 27 % entre 1990 et 2021.

¹ Les émissions unitaires de CO₂ par km de 2022 ne sont pas connues à la date de rédaction du rapport.

² Voir *Quels freins à la baisse des émissions de gaz à effet de serre du parc automobile ?*, SDES, Datalab essentiel, juillet 2023.

partie D : les externalités du transport

Figure D2.1-5 Évolution des émissions de GES par secteurs et par modes de transports

	1990	2019	2021	2022(e)	1990 2022(e)	2019 2022(e)	2021 2022(e)	1990 2022(e)	1990 2004	2004 2022(e)
	Émissions en Mt CO ₂ eq				Évolution en %			Taux de croissance moyen annuel en %		
Secteurs hors transports	415,6	296,7	287,2	273,3	-34,2	-7,9	-4,9	-1,3	-0,2	-2,1
Industrie de l'énergie	78,9	46,2	42,5	44,6	- 43,5	- 3,6	4,9	- 1,8	- 0,9	- 2,4
Industrie manufacturière	139,4	79,8	78,0	73,0	- 47,7	- 8,5	- 6,4	- 2,0	- 1,2	- 2,6
Traitement des déchets	15,8	16,0	15,2	15,2	- 3,8	- 5,3	- 0,2	- 0,1	1,9	- 1,6
Bâtiments résidentiels/tertiaires	93,3	76,0	75,1	64,0	- 31,3	- 15,8	- 14,7	- 1,2	1,1	- 2,9
Agriculture	88,3	78,6	76,5	76,5	- 13,3	- 2,7	0,0	- 0,4	- 0,2	- 0,6
Secteur des transports	123,7	134,4	127,6	130,5	5,5	- 2,9	2,3	0,2	1,3	- 0,7
Voitures particulières diesel	14,8	50,2	44,0	43,7	194,8	- 13,0	- 0,6	3,4	8,1	- 0,1
Voitures particulières essence	52,9	21,8	22,4	24,5	- 53,7	12,3	9,4	- 2,4	- 2,9	- 2,0
Véhicules utilitaires légers diesel	11,2	17,2	16,8	16,7	50,1	- 2,7	- 0,6	1,3	3,4	- 0,4
Véhicules utilitaires légers essence	7,2	2,5	2,7	2,9	- 59,8	17,1	9,4	- 2,8	- 6,4	0,1
Véhicules lourds, y.c. bus et cars diesel	29,0	32,4	32,5	32,4	11,6	- 0,2	- 0,4	0,3	1,6	- 0,6
Deux roues essence	0,7	1,3	1,1	1,2	83,4	- 6,4	10,3	1,9	4,9	- 0,3
Autres (1)	0,2	0,7	1,0	1,0	516,4	36,1	- 2,6	5,8	9,9	2,8
Sous total transport routier	115,9	126,2	120,5	122,4	5,6	- 3,0	1,6	0,2	1,3	- 0,7
Transport ferroviaire	1,1	0,4	0,4	0,4	- 64,9	- 6,3	- 1,4	- 3,2	- 2,8	- 3,6
Transport fluvial de marchandises	0,1	0,1	0,1	0,1	- 5,4	0,3	2,6	- 0,2	- 0,3	0,0
Transport maritime domestique	1,7	1,6	1,7	1,7	- 0,8	7,3	- 1,5	0,0	0,5	- 0,4
Transport autres navigations	0,7	1,0	1,0	1,1	70,3	8,3	8,7	1,7	3,0	0,6
Transport aérien français	4,2	5,0	3,8	4,7	13,9	- 5,5	24,9	0,4	1,6	- 0,5
Sous total autres transports	7,8	8,2	7,1	8,1	4,1	- 1,2	14,2	0,1	1,0	- 0,5
Total hors UTACTF (2)	539,3	431,1	414,8	403,8	- 25,1	- 6,3	- 2,7	- 0,9	0,1	- 1,7
Exclu du total national	16,9	24,8	12,0	15,3	- 9,2	- 38,1	28,0	- 0,3	3,0	- 2,8
Transport fluvial international	0,1	0,1	0,1	0,1	- 31,9	- 16,4	2,6	- 1,2	0,4	- 2,4
Transport maritime international	7,9	5,5	3,5	3,8	- 51,9	- 30,7	8,7	- 2,3	1,4	- 5,0
Transport aérien international	8,9	19,2	8,4	11,5	29,2	- 40,3	36,2	0,8	4,2	- 1,7
Autres engins hors total national	0,0	0,0	0,0	0,0	31,9	- 22,1	0,0	0,9	- 0,3	1,8

(e) : estimations préliminaires pour 2022.

Note : les émissions des tracteurs sont allouées au secteur de l'agriculture et celles des véhicules de chantier au secteur de la construction

(1) Autres : Voitures particulières GPL, GNC, Poids lourds Essence, GNV, deux roues diesel

(2) UTACTF : utilisation des terres, changement d'affectation des terres, forêt.

Source : Citepa, avril 2023 ; inventaire format Secten

LE POIDS DU TRANSPORT AÉRIEN

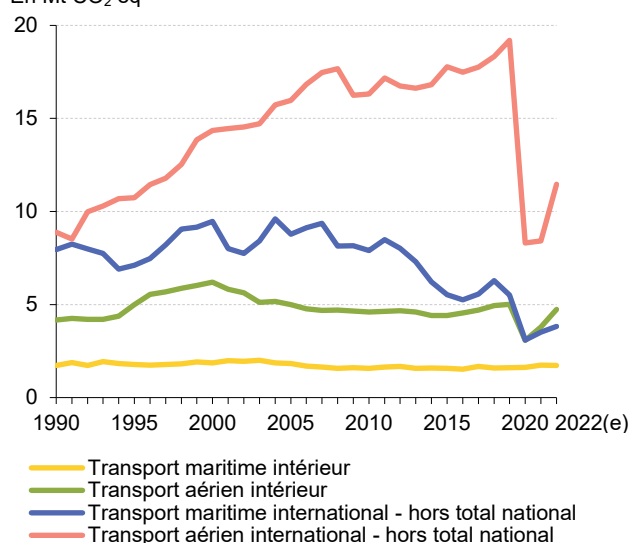
Par convention internationale, les émissions de GES des transports internationaux aériens, maritimes et fluviaux ne sont pas comptabilisées dans les inventaires nationaux. Seules sont prises en compte les émissions des déplacements effectués entre deux ports ou aéroports localisés en France. En 2022, le transport aérien intérieur a émis 4,7 Mt CO₂ eq, soit 3,6 % des émissions de GES du transport. Bien qu'exclues du total national officiel, les émissions du transport international sont néanmoins calculées. Les émissions du transport international aérien représentent 11,5 Mt CO₂ eq en 2022 (figure D2.1-6). En tenant compte des transports internationaux, les émissions du transport aérien représentent 3,9 % des émissions de la France. Cette estimation tient compte des

partie D : les externalités du transport

émissions issues de la combustion de carburant mais pas de celles associées aux effets non-CO₂ de l'aviation, notamment les traînées de condensation des avions (bien qu'il n'y ait pas de consensus scientifique sur le sujet, l'Ademe recommande d'appliquer un facteur 2 aux émissions de CO₂ pour intégrer les impacts climatiques des effets non-CO₂). En 2022, les émissions des transports aériens progressent de 33 % par rapport à 2021. Cette hausse très importante s'inscrit dans le cadre de la reprise de l'activité de l'aviation suite à la crise sanitaire qui avait engendré l'effondrement des émissions de GES des transports aériens. Depuis 1990, les émissions du transport aérien intérieur et international ont augmenté de 24 %.

Figure D2.1-6 **Évolution des émissions du transport maritime et aérien**

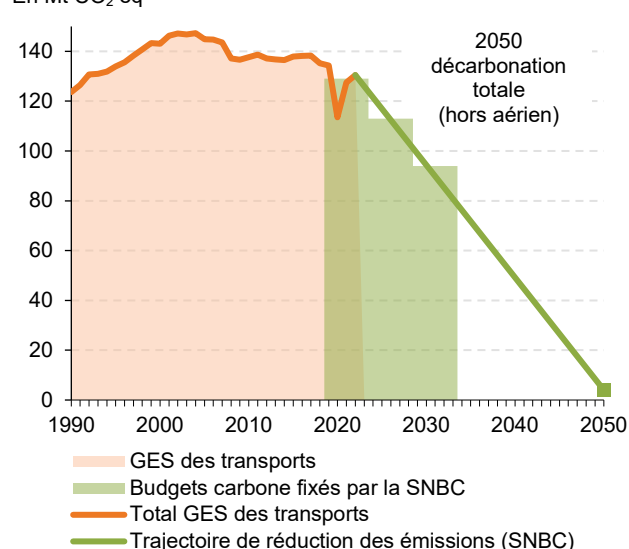
En Mt CO₂ éq



Source : Citepa, avril 2023, inventaire au format Secten ; estimations préliminaires pour 2022

Figure D2.1-7 **Évolution des émissions des transports et objectifs de réductions**

En Mt CO₂ éq



Source : Citepa, avril 2023, inventaire au format Secten ; estimations préliminaires pour 2022

UNE DÉCARBONATION DES TRANSPORTS À L'HORIZON 2050

Instaurée par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour conduire la politique d'atténuation du changement climatique. En application de la loi du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat, l'objectif de la SNBC est l'atteinte de la neutralité carbone en 2050 : équilibre entre les émissions anthropiques et les absorptions anthropiques (puits naturels gérés par l'homme, en particulier les forêts, et les procédés industriels de capture et stockage de carbone). La SNBC vise la décarbonation totale des émissions du secteur des transports à l'horizon 2050, hors émissions résiduelles, notamment de l'aviation, soit environ 4 Mt CO₂ éq (figure D2.1-7).

Le décret n°2020-457 du 21 avril 2020 définit des plafonds d'émissions des transports (budgets carbone) par période quinquennale. Pour la période 2019-2023 les émissions annuelles du secteur des transports sont plafonnées à 129 Mt CO₂ éq. Les émissions estimées pour 2022 (130 Mt CO₂ éq) sont supérieures à ce budget mais la moyenne 2019-2022 se situe en deçà de ce plafond.

La stratégie nationale repose sur une amélioration de la performance énergétique des véhicules, la mobilisation de biocarburants, la suppression de la vente de voitures thermiques à l'horizon 2035, le déploiement d'infrastructures adaptées, la promotion des transports en commun, du covoiturage, du vélo et de la marche. Une décroissance de la demande en transport devra accompagner les changements structurels de la mobilité pour réussir la décarbonation du secteur des transports à l'horizon 2050.

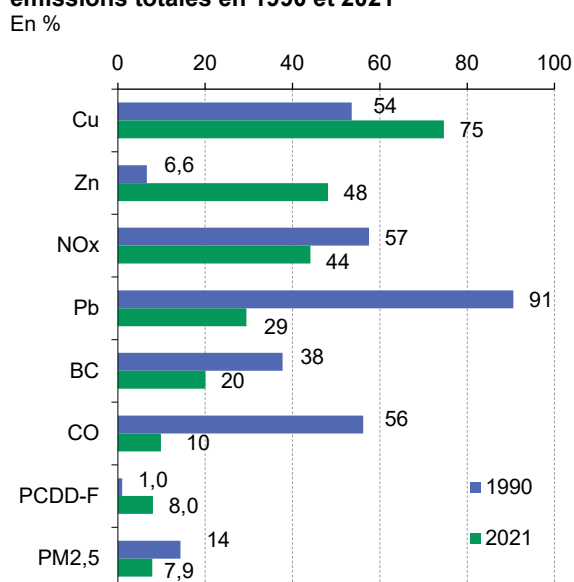
D2.2 Émissions de polluants atmosphériques des transports

En France métropolitaine, le transport routier est le mode de transport le plus émetteur de polluants dans l'air : il contribue à plus de 60 % des émissions des transports pour une majorité de polluants. Il est le premier émetteur d'oxydes d'azote (NO_x), de cuivre (Cu) et de zinc (Zn), tous secteurs d'activités confondus. Les véhicules diesel, qui représentent 68 % de la circulation totale en 2021, sont responsables de plus de 70 % des émissions du transport routier pour de nombreux polluants. Les émissions du transport routier évoluent inégalement selon les polluants. Les progrès observés sont notamment dus au renouvellement du parc et à l'introduction progressive de pots catalytiques. En 2020, les mesures prises dans le cadre de la crise sanitaire ont amplifié les baisses d'émissions déjà réalisées pour certains polluants et ont réduit ponctuellement les émissions d'autres polluants fortement émis par le transport routier.

TRANSPORT ROUTIER : DES TENDANCES VARIABLES SELON LES POLLUANTS ET UN FORT IMPACT DU DIESEL

En 2021, la part du transport routier dans les émissions totales, tous secteurs d'activités confondus, est la plus importante pour le cuivre (Cu) - (75 %), le zinc (Zn) - (48 %) et les oxydes d'azote (NO_x) - (44 %), (figures D2.2-1 et D2.2-2). Pour les particules, la contribution du transport routier est plus élevée pour celles de petite taille : 3,6 % pour les particules en suspension de toutes tailles à 7,9 % pour les particules de diamètre inférieur ou égal à 2,5 µm (PM_{2,5}) et 20 % pour le carbone suie (BC). Les particules proviennent à la fois de l'échappement, de l'usure des routes et de certaines pièces des véhicules. Le transport routier contribue également aux émissions d'autres polluants mais dans des proportions plus faibles : entre 10 % et 36 % pour le monoxyde de carbone (CO), le benzène et certains métaux (cadmium (Cd), nickel (Ni), arsenic (As), plomb (Pb) et chrome (Cr)).

Figure D2.2-1 Part du transport routier dans les émissions totales en 1990 et 2021



Champ : France métropolitaine.

Source : Citepa, avril 2023 - inventaire au format Secten

En 2021, les véhicules essence exclusivement thermique (voitures, utilitaires légers et deux-roues motorisés) contribuent pour plus de 80 % aux émissions de monoxyde de carbone (CO) et de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) du transport routier alors qu'ils ne représentent que 31 % de la circulation en véhicules-kilomètres (figure D2.2-3). À l'inverse, les véhicules diesel (voitures, utilitaires légers et poids lourds) sont responsables d'au moins 70 % des émissions du transport routier pour de nombreux polluants tels les oxydes d'azote (NO_x), les dioxines et furanes (PCDD-F), les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), le carbone suie (BC) et les particules fines (PM_{2,5}). Ils représentent 68 % de la circulation en véhicules-kilomètres en 2021 (source Citepa pour les données de circulation).

Sur la période 1990-2021, les émissions du transport routier ont suivi des tendances contrastées selon les polluants (figure D2.2-4). Les émissions de NO_x ont diminué de 73 %, celles de CO et de COVNM de 96 % et 95 % grâce à l'évolution des moteurs, stimulée par la réglementation européenne sur les émissions des véhicules, le renouvellement du parc et l'équipement progressif des véhicules en pot catalytique depuis 1993. Néanmoins, ces progrès ont été limités par l'intensification du trafic et l'augmentation du parc. Les émissions de particules ont également baissé depuis 1990.

partie D : les externalités du transport

Après une hausse entre 1990 et 2010, les émissions de PCDD-F ont diminué depuis 2010. Ces polluants proviennent majoritairement des véhicules diesel. Pour plusieurs métaux (arsenic, cadmium, chrome, cuivre et zinc), les émissions du transport routier ont augmenté depuis 1990. Pour le cuivre, cette tendance s'explique par la hausse du trafic.

En 2020, les mesures exceptionnelles de limitation des déplacements, liées à la gestion de la pandémie de la Covid-19 et leurs effets sur l'activité économique ont amplifié les baisses déjà réalisées pour certains polluants et ont réduit ponctuellement les émissions d'autres polluants fortement émis par le transport routier, tels que le cuivre et le zinc. Pour les polluants avec une tendance à la hausse, les émissions de 2021 sont supérieures à celles de 2020 et inférieures à celles de 2019.

Figure D2.2-2 **Émissions du transport routier et part dans les émissions totales**
Unité variable selon les polluants, évolutions annuelles en %

			NO _x (kt)	CO (kt)	COVNM (kt)	PM ₁₀ (kt)	PM _{2,5} (kt)	BC (kt)	PCDD-F (g ITEQ)	Cu (t)	Pb (t)	Zn (t)
Émissions du transport routier	Niveau	1990	1255	6020	929	72	67	31	18	137	3885	138
		2021	333	267	44	21	15	6,4	10	185	25	187
	Évolution	2021/1990	- 73	- 96	- 95	- 71	- 78	- 79	- 43	35	- 99	35
Part du transport routier dans les émissions totales		1990	57	56	32	12	14	38	1,0	54	91	6,6
		2021	44	9,8	3,7	7,8	7,9	20	8,0	75	29	48
Part 2021 des émissions du transport routier par type de motorisation	VP diesel	46,8	5,3	5,1	45,4	50,4	67,2	70,2	36,9	31,5	37,1	
	VP essence	3,6	63,5	58,9	13,3	10,8	2,3	11,7	20,7	19,0	20,5	
	VUL diesel	26,9	3,4	2,9	17,0	17,3	18,8	12,1	14,5	15,9	15,6	
	VUL essence	0,3	13,0	7,1	3,1	2,5	0,5	1,3	4,1	5,0	4,1	
	PL diesel	19,6	6,0	6,0	18,0	16,2	9,7	2,5	19,3	23,7	19,4	
	Deux-roues (essence)	0,3	7,0	18,4	0,9	0,8	0,3	1,2	1,5	1,1	1,1	
	Autres	2,5	1,7	1,6	2,3	1,9	1,2	1,1	3,0	3,8	2,3	

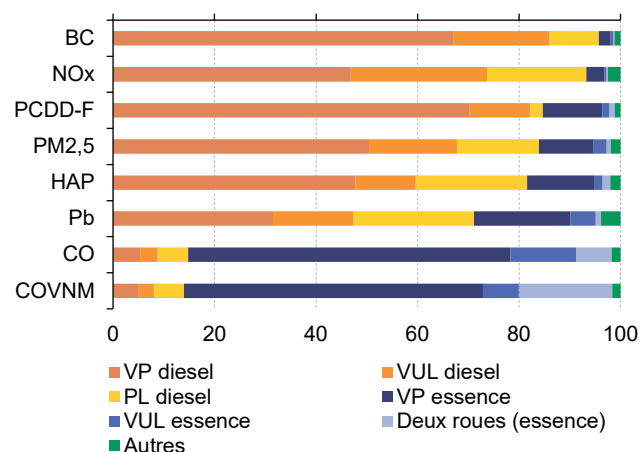
Note : VP : voitures particulières, VUL : véhicules utilitaires légers, PL : poids lourds, Autres : motorisations autres qu'essence et diesel des VP et VUL ; motorisations autres que diesel des PL ; toutes motorisations des bus, cars et deux-roues.

Note de lecture : la part des émissions de NO_x des VP diesel dans les émissions de NO_x du transport routier est de 47 % en 2021. Les véhicules hybrides, rechargeables ou non, ne sont pas pris en compte dans ce tableau.

Champ : France métropolitaine.

Source : Citepa, avril 2023 - inventaire au format Secten

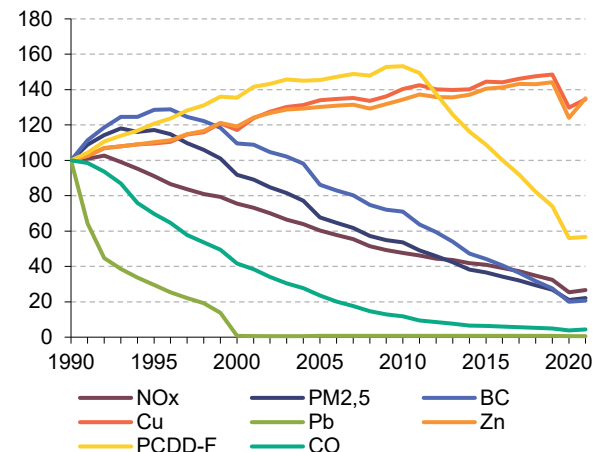
Figure D2.2-3 **Émissions du transport routier par type de véhicule et motorisation pour quelques polluants en 2021**
En %



Champ : France métropolitaine.

Source : Citepa, avril 2023 - inventaire au format Secten

Figure D2.2-4 **Évolution des émissions des principaux polluants du transport routier**
En indice base 100 en 1990



Champ : France métropolitaine.

Source : Citepa, avril 2023 - inventaire au format Secten

partie D : les externalités du transport

AUTRES MODES DE TRANSPORT : DES CONTRIBUTIONS LE PLUS SOUVENT FAIBLES AUX ÉMISSIONS NATIONALES

Sur la période 1990-2021, les autres modes de transport (hors routier) contribuent peu et représentent moins de 10 % des émissions totales par polluants atmosphériques, hormis pour le Cu. En 2021, les émissions de ce dernier proviennent à 18 % du transport ferroviaire, principalement de l'abrasion des caténaires (*figure D2.2-5*). Ces émissions ont augmenté jusqu'au début des années 2000 et diminuent depuis (*figure D2.2-6*).

Le transport maritime domestique est le mode de transport le plus émetteur de dioxyde de soufre (SO₂) - (38 % des émissions du transport en 2021) avec le transport routier, - mais ne représente que 0,9 % des émissions totales. Ces émissions ont baissé et proviennent de la combustion de fioul lourd. La teneur en soufre dans ce carburant est déjà limitée réglementairement : 0,1 % depuis 2015 pour les zones de contrôle des émissions d'oxydes de soufre (côtes est et ouest des États-Unis et du Canada, zone maritime caraïbe des États-Unis, mer du Nord et mer Baltique) et 3,5 % pour les autres zones de 2012 à 2019 puis passage à 0,5 % en 2020.

Le transport maritime domestique contribue également aux émissions de nickel (1,5 %), de d'oxyde d'azote (2,4 %) et de benzène (2,7 %). S'agissant des particules, le transport maritime domestique représente 0,1 % des émissions totales de particules de diamètre inférieur ou égal à 10 µm (PM₁₀) et 0,2 % pour les PM_{2,5}.

Les autres activités de navigations hors fluvial de marchandises émettent du monoxyde de carbone (4,3 %) et du benzène (5,9 %). Enfin, le transport aérien est responsable de 3,3 % des émissions de plomb en 2021. Ces dernières ont diminué de 48 % depuis 1990.

Figure D2.2-5 Part des autres modes de transports dans les émissions totales de certains polluants en 2021
En %

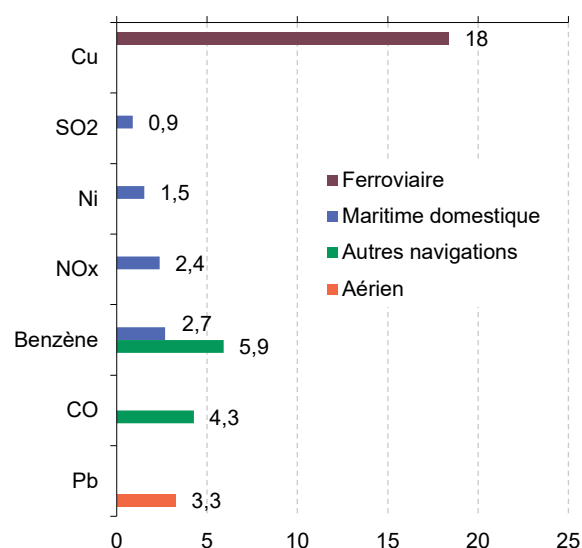
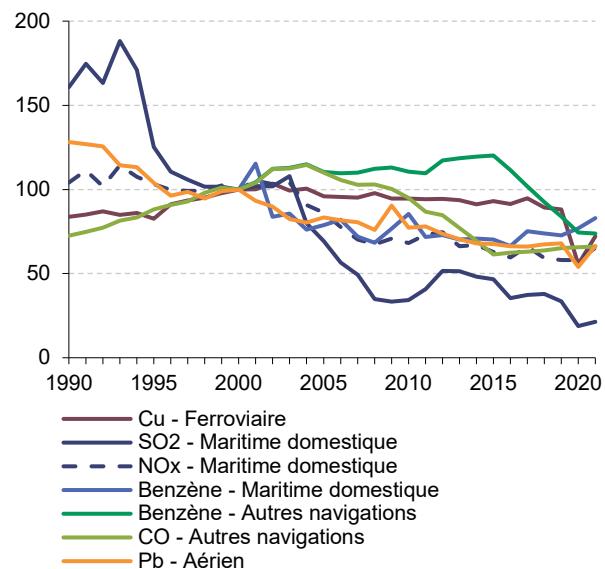


Figure D2.2-6 Évolution des émissions des principaux polluants des autres modes de transport
En indice base 100 en 2000



Note : la catégorie « Autres navigations » regroupe les émissions des bateaux fluviaux à passagers, des bateaux fluviaux et maritimes à usage professionnel (hors transport et pêche) et des bateaux fluviaux et maritimes de plaisance (activités de loisirs).

Champ : France métropolitaine.

Source : Citepa, avril 2023 - inventaire au format Secten

Comment sont calculées les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre (GES)* ?

Le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires a confié au centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa) l'élaboration des inventaires nationaux d'émissions de polluants atmosphériques et de GES dans le cadre de l'arrêté du 24 août 2011 relatif au système national d'inventaires d'émissions et de bilans dans l'atmosphère.

Pour les émissions de polluants, conformément aux périmètres de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies et de la directive européenne relative aux plafonds d'émission nationaux, ne sont pas incluses les émissions maritimes et fluviales internationales et les émissions de la phase croisière (≥ 1000 m) des trafics aériens domestique et international.

Pour les GES, conformément aux périmètres définis par la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), ne sont pas incluses les émissions des trafics aériens internationaux. Seuls les vols entre deux aéroports français (y compris Drom) sont pris en compte, pour la phase LTO (*Landing and Take-Off*) et la phase croisière. Les émissions de GES du transport maritime international sont également exclues du total national rapporté à la CCNUCC.

Pour estimer les émissions du secteur routier, le Citepa ne s'appuie ni sur les données communiquées par les constructeurs, ni sur les valeurs limites d'émission (VLE) utilisées dans les normes EURO. L'estimation des émissions résulte d'études scientifiques indépendantes qui sont compilées dans une base de données européenne qui alimente le modèle Copert (basé sur la méthodologie EMEP/EEA).

Les émissions sont dues à la combustion, l'évaporation et les abrasions du revêtement routier, des freins et des pneus. Elles sont calculées en tenant compte :

- de paramètres liés aux véhicules et leurs déplacements (type de véhicules, motorisation, masse/cylindrée et norme du véhicule, vitesse moyenne et trafic sur les différents réseaux, taux de chargement de poids lourds, pente du réseau, température, etc.) ;
- de facteurs d'émissions qui permettent de convertir des unités physiques en émissions. En général, les facteurs d'émissions utilisés par le Citepa sont nettement plus élevés que les VLE fixées par les différentes directives européennes et plus conformes à la réalité.

* pour les fiches D2.1 et D2.2

D2.3 Qualité de l'air et transport routier

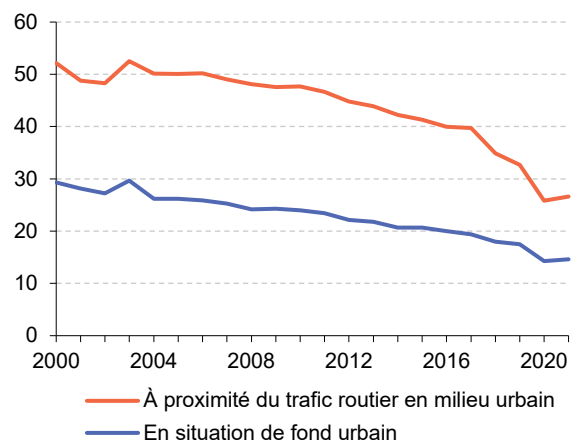
Le dioxyde d'azote (NO₂) est le polluant pour lequel la responsabilité du transport routier est la plus importante. Ainsi en milieu urbain, les concentrations annuelles en NO₂ sont en moyenne 1,9 fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en situation de fond, c'est-à-dire dans des zones éloignées de toute source directe de pollution. Depuis 2000, les teneurs annuelles en NO₂ ont diminué, mais en 2021 les seuils réglementaires fixés pour la protection de la santé sont dépassés pour 11 % des stations situées à proximité du trafic routier. Le transport routier a également un impact sur les concentrations en particules, mais moins marqué que pour le NO₂ puisque d'autres activités en rejettent dans l'air. Depuis 2000, les teneurs annuelles en particules de diamètre inférieur ou égal à 10 µm (PM₁₀) ont baissé. En 2021 les seuils réglementaires fixés pour la protection de la santé ne sont pas respectés dans les Drom uniquement. La situation s'est améliorée pour le monoxyde de carbone (CO) et le benzène, dont le transport routier était l'une des principales sources.

La réduction des émissions pour de nombreux polluants atmosphériques se traduit par une amélioration de la qualité de l'air.

DES CONCENTRATIONS EN BAISSÉ POUR LE NO₂ ET LES PM₁₀, ET HISTORIQUEMENT FAIBLES EN 2020

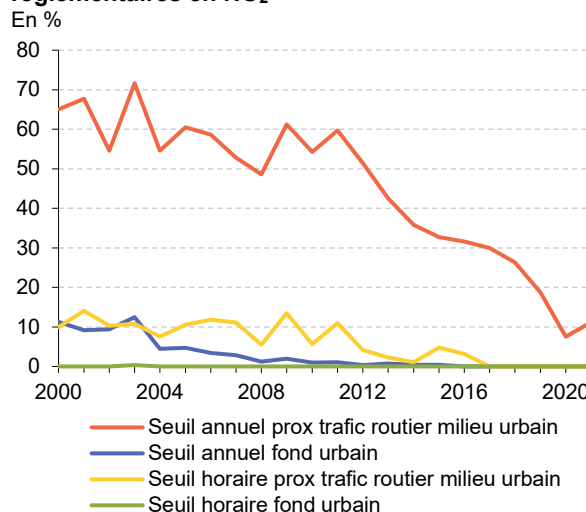
Sur la période 2000-2021, les teneurs annuelles en NO₂ ont diminué en milieu urbain, que ce soit à proximité du trafic routier ou en situation de fond (figure D2.3-1). La baisse de ces concentrations s'est accentuée après 2010 mais de manière bien plus prononcée à proximité du trafic routier. Sur la période étudiée, les concentrations en NO₂ sont en moyenne 1,9 fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain (entre 1,7 et 2 fois plus élevées selon les années). Cette différence s'explique par l'origine des oxydes d'azote (NO_x), rejetés majoritairement par le trafic routier.

Figure D2.3-1 Évolution des concentrations annuelles en NO₂ dans l'air
En µg.m⁻³



Champ : France métropolitaine et DROM.
Source : Geod'air, juillet 2022

Figure D2.3-2 Évolution de la part des stations de mesure qui ne respectent pas les seuils réglementaires en NO₂
En %



Notes : seuil réglementaire annuel : 40 µg.m⁻³ en moyenne annuelle ; seuil réglementaire horaire : 200 µg.m⁻³ en moyenne horaire à ne pas dépasser plus de 18 heures par année civile.
Champ : France métropolitaine et Drom.
Source : Geod'air, juillet 2022. Traitements : SDES, mai 2023

Les seuils réglementaires de NO₂ fixés pour la protection de la santé ne sont pas respectés sur certaines parties du territoire, en majorité à proximité du trafic routier (figure D2.3-2). En 2021, les dépassements du seuil réglementaire annuel concernent 11 % des stations situées à proximité du trafic routier en milieu urbain, contre 0 % en situation de fond.

Les teneurs de l'année 2020, historiquement basses, s'expliquent en partie par les mesures prises au printemps et à l'automne pour faire face à la pandémie de la Covid-19, qui ont fortement limité les déplacements et l'activité économique.

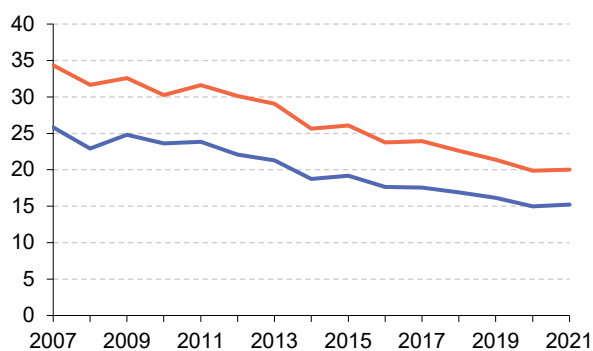
partie D : les externalités du transport

Les teneurs annuelles en particules de diamètre inférieur ou égal à 10 µm (PM₁₀) mesurées en milieu urbain sont 1,3 fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en situation de fond et ont diminué sur la période 2007-2021 (figure D2.3-3). En 2021, les seuils journalier et annuel en PM₁₀ fixés pour la protection de la santé ne sont pas respectés dans les Drom uniquement et majoritairement en fond urbain (figure D2.3-4). Le seuil journalier est ainsi dépassé pour six stations de mesure en milieu urbain, soit 2 % des stations de fond et 2,6 % à proximité du trafic routier. La Guadeloupe, la Guyane et la Martinique sont régulièrement touchées par des imports de poussières désertiques liés au transport transatlantique de poussières provenant du Sahara et qui peuvent conduire à des hausses parfois conséquentes des concentrations en particules. En 2021, le seuil réglementaire annuel fixé pour les particules de diamètre inférieur ou égal à 2,5 µm (PM_{2,5}) pour la protection de la santé à long terme est respecté pour l'ensemble des stations de mesure.

Les mesures prises en 2020 pour lutter contre la pandémie de la Covid-19 ont également eu un impact sur les concentrations en particules mais plus limité que pour le NO₂. En effet, les particules proviennent aussi en quantités importantes d'autres sources (chauffage résidentiel, agriculture, poussières naturelles), non concernées par les mesures de lutte contre la pandémie.

Figure D2.3-3 Évolution des concentrations annuelles en PM₁₀ dans l'air

En µg.m⁻³



— À proximité du trafic routier en milieu urbain
— En situation de fond urbain

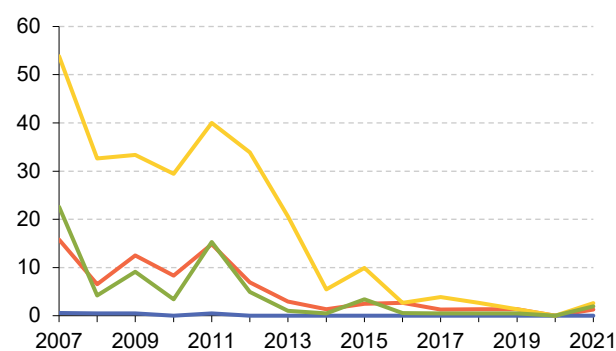
Note : les modalités de mesure des PM₁₀ et des PM_{2,5} ont été modifiées en 2007, afin de rendre les résultats équivalents à ceux obtenus par la méthode de référence européenne. Il n'est donc pas possible de comparer les périodes 2000-2006 et 2007-2021.

Champ : France métropolitaine et DROM.

Source : Geod'air, juillet 2022

Figure D2.3-4 Évolution de la part de stations de mesure qui ne respectent pas les seuils réglementaires en PM₁₀

En %



— Seuil annuel prox trafic routier milieu urbain
— Seuil annuel fond urbain
— Seuil journalier prox trafic routier milieu urbain
— Seuil journalier fond urbain

Notes : seuil réglementaire annuel : 40 µg.m⁻³ en moyenne annuelle ; seuil réglementaire journalier : 50 µg.m⁻³ en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 jours par année civile.

Champ : France métropolitaine et DROM.

Source : Geod'air, juillet 2022. Traitements : SDES, mai 2023

LA RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE EST RESPECTÉE POUR LE CO ET LE BENZÈNE EN 2021

Sur la période 2000-2021, les teneurs en monoxyde de carbone (CO) ont fortement diminué et sont faibles. De plus, le seuil réglementaire fixé pour la protection de la santé est respecté sur cette période. Ces progrès s'expliquent par l'introduction de normes environnementales pour les véhicules routiers et la mise en place de pots catalytiques.

Les concentrations annuelles en benzène mesurées à proximité du trafic routier ont baissé, grâce notamment à la limitation du taux de ce polluant dans l'essence à la suite de la mise en application de la réglementation européenne au 1^{er} janvier 2000 (directive 98/70/CE du 13 octobre 1998). La diminution importante du nombre de véhicules essence dans le parc roulant français a pu aussi jouer un rôle. En 2021, les seuils réglementaires européens fixés pour le benzène pour la protection de la santé à long terme sont respectés en milieu urbain, à proximité du trafic routier et en situation de fond (*figure D2.3-5*).

Figure D2.3-5 **Seuils réglementaires européens fixés pour la protection de la santé humaine**

Polluant	Valeur limite pour la protection de la santé humaine	Année d'entrée en vigueur
NO ₂	Valeur limite annuelle : 40 µg.m ⁻³ en moyenne sur l'année civile	2010
	Valeur limite horaire : 200 µg.m ⁻³ en moyenne sur une heure à ne pas dépasser plus de 18 fois par année civile	2010
PM ₁₀	Valeur limite annuelle : 40 µg.m ⁻³ en moyenne sur l'année civile	2005
	Valeur limite journalière : 50 µg.m ⁻³ à ne pas dépasser plus de 35 jours par année civile	2005
PM _{2,5}	Valeur limite annuelle : 25 µg.m ⁻³ en moyenne sur l'année civile	2015
CO	10 000 µg.m ⁻³ en maximum journalier de la moyenne sur 8 h	2005
Benzène	Valeur limite annuelle : 5 µg.m ⁻³ en moyenne sur l'année civile	2010

Source : directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe

Impacts sur la santé et l'environnement

Le NO₂ irrite les voies respiratoires. Les particules de l'air ambiant sont classées cancérigènes pour l'homme. Leur impact dépend de leur taille et de leur composition physico-chimique. Elles peuvent notamment causer des maladies respiratoires et cardiovasculaires. Le NO₂ contribue à l'acidification et à l'eutrophisation des milieux. C'est également un gaz qui intervient dans les processus de formation de l'ozone, tout comme le CO.

Sources

Les statistiques présentées sont calculées à partir des mesures de la base de données nationale de la qualité de l'air, Geod'air. Seules les stations de mesure concernées par les rapportages à la Commission européenne sont prises en compte. Le *Bilan de la qualité de l'air extérieur en France en 2021*, publié par le CGDD, sert de référence.

D3.1 Accidentalité aérienne, ferroviaire et maritime

En 2022, l'accidentalité retrouve des niveaux comparables à ceux d'avant la crise sanitaire. Dans le transport aérien, le nombre d'accidents corporels diminue de 20,8 % par rapport à 2021, avec une hausse du nombre de personnes tuées mais un nombre de blessés en recul. Le nombre d'accidents corporels ferroviaires est stable par rapport à l'année précédente, mais le nombre de personnes décédées augmente (+ 36,2 %). Le nombre d'accidents maritimes diminue (- 7,5 %), ainsi que le nombre de tués (- 22,0 %), tandis que le nombre de personnes blessées augmente (+ 8,1 %).

LE NOMBRE DE DÉCÈS EN HAUSSE MALGRÉ UN REcul DES ACCIDENTS AÉRIENS

En 2022, le nombre d'accidents corporels aériens diminue (*figure D3.1-1*) après une hausse en 2021, liée à la reprise d'activité après une année 2020 historiquement basse, marquée par une chute du trafic aérien en raison de la pandémie de la Covid-19. En 2022, 61 accidents corporels aériens sont survenus en métropole (16 accidents de moins qu'en 2021, soit une baisse de 20,8 %), qui ont blessé grièvement 32 personnes (- 36,0 % par rapport à 2021) et tué 61 personnes (contre 57 en 2021). Par rapport à 2019, les nombres d'accidents et de blessés sont en baisse en 2022 (respectivement - 14,1 % et - 34,7 %), mais le nombre de tués augmente de 56,4 %.

Hors accident exceptionnel dans le transport public aérien (comme celui de l'A320 de Germanwings en 2015), la quasi-totalité des accidents corporels a lieu lors de transport en aviation générale, c'est-à-dire par avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés et privés (89 % des accidents corporels en 2022).

LE NOMBRE DE TUÉS AUGMENTE DANS LES ACCIDENTS FERROVIAIRES

Le nombre d'accidents corporels survenus sur le réseau ferré national est stable en 2022 avec 139 accidents, après 138 en 2021 et 104 en 2020. Les accidents de personnes augmentent de 36,7 % entre 2021 et 2022 ; ils représentent le type d'accident le plus fréquent, avec près d'un accident sur deux en 2022 (48,2 %). En revanche, les autres types d'accidents sont en baisse, de 35,7 % pour les déraillements, de 28,6 % pour les accidents aux passages à niveau et de 25,0 % pour les collisions hors passages à niveau.

Malgré la stabilité du nombre d'accidents en 2022, le nombre de tués augmente de 36,2 % par rapport à 2021 et dépasse le niveau de 2019 : 64 personnes sont décédées en 2022 contre 47 en 2021 et 53 en 2019. Les personnes tuées sont en grande partie des personnes non autorisées se trouvant sur les voies ; leur nombre a quasiment doublé entre 2021 et 2022, avec 42 décès en 2022 contre 22 en 2021 et 29 en 2019. Dans le même temps le nombre d'usagers de passage à niveau tués diminue de 28,6 % par rapport à 2019. En revanche, le nombre de blessés graves dans les accidents ferroviaires diminue de 33,3 % par rapport à 2021 et de 23,1 % par rapport à 2019. Parmi ces blessés, 20,0 % sont des usagers de passage à niveau et 60,0 % sont des personnes non autorisées se trouvant sur les voies.

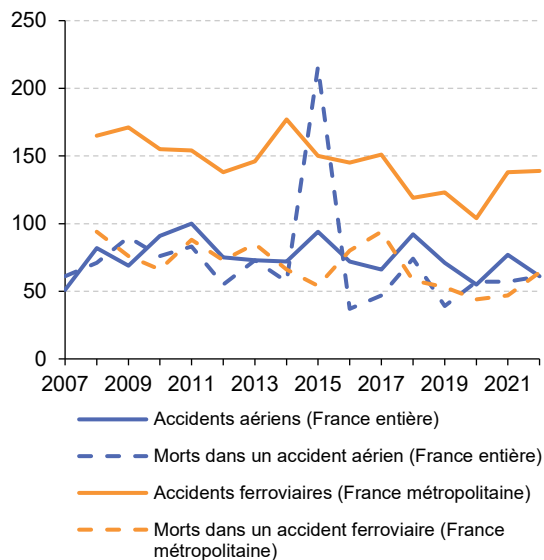
PRÈS DE 52 000 PERSONNES SECOURUES EN MER EN 2022

Avec 14 614 opérations de sauvetage coordonnées par les Cross (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) en 2022, le nombre d'accidents maritimes en zones de sécurité françaises diminue de 7,5 % par rapport à 2021, qui était une année historiquement haute (15 798 interventions). Le nombre d'accidents maritimes augmente en moyenne de 5,4 % par an depuis 2017 (*figure D3.1-2*).

Le nombre de personnes secourues ou assistées s'élève à 51 971 en 2022, après 67 714 en 2021 et 24 206 en 2020, soit une baisse de 23,2 % après la très forte progression de 2021. Cette forte hausse enregistrée en 2021 est essentiellement due à l'intensification des tentatives de traversées migratoires dans la Manche et la mer du Nord et à la systématisation des interventions coordonnées par les Cross donnant lieu à des comptages (près de 36 000 personnes secourues ou assistées en 2021). Le nombre de blessés augmente de 8,1 % en 2022 (avec 1 059 blessés), mais reste légèrement inférieur au niveau de 2019 (1 119 blessés). En parallèle, le nombre de personnes décédées ou disparues en mer baisse de 22,0 % par rapport à 2021 (248 personnes en 2022).

partie D : les externalités du transport

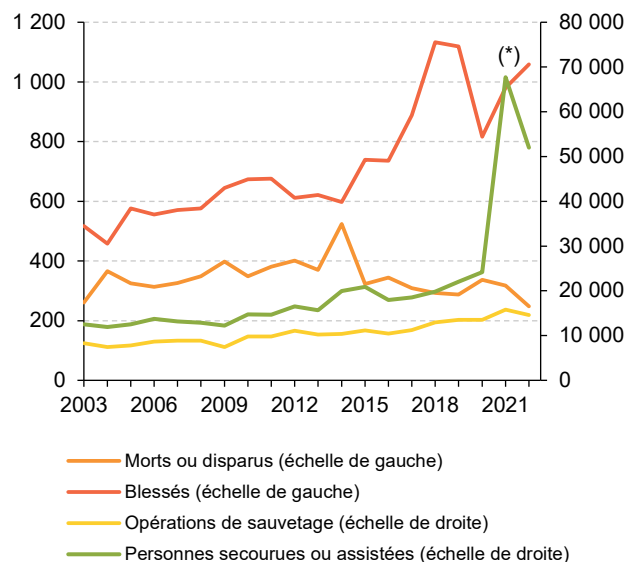
Figure D3.1-1 **Accidents aériens et ferroviaires**
Nombre d'accidents et de morts



Champ : France entière pour l'aérien ; France métropolitaine pour le ferroviaire.

Sources : BEA pour la sécurité de l'aviation civile ; SNCF Réseau

Figure D3.1-2 **Accidents maritimes (y compris plaisance)**
Nombres d'opérations et de personnes (double échelle)



(*) La forte hausse du nombre de personnes assistées ou secourues entre l'année 2020 et l'année 2021 fait essentiellement suite d'une part à l'intensification des tentatives de traversées migratoires dans les eaux sous responsabilité française dans le détroit du pas de Calais et d'autre part à la systématisation des interventions coordonnées par les Cross donnant désormais lieu à un décompte spécifique.

Champ : zones de responsabilité française (Manche - mer du Nord, Atlantique, Méditerranée, Antilles, Guyane, Sud océan Indien, Nouvelle-Calédonie, Polynésie française).

Source : SDES, d'après DGAMPA/SEM

D3.2 Accidentalité routière

En 2022, en France métropolitaine, le bilan de l'accidentalité routière s'établit à 52 380 accidents corporels impliquant 3 267 personnes décédées et 65 430 blessées. Le nombre d'accidents corporels est en baisse par rapport à 2021 et s'établit à un niveau inférieur à celui d'avant crise sanitaire (56 016 en 2019). Cependant, le nombre de victimes impliquées suit une évolution contrastée : si le nombre de personnes blessées est en baisse en 2022, le nombre de personnes décédées augmente.

LA BAISSÉ DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE SE CONFIRME EN 2022, MAIS AVEC UNE MORTALITÉ PLUS IMPORTANTE

En France métropolitaine, le nombre d'accidents corporels était de 53 540 en 2021, un niveau inférieur de 4,4 % à celui de 2019 dans le contexte de reprise de la circulation au sortir de la crise sanitaire. En 2022, malgré une circulation plus importante pour l'ensemble des véhicules (+ 9,1 % par rapport à 2021), le nombre d'accidents recule avec 52 380 accidents corporels, soit une baisse de 2,2 % par rapport à 2021 et de 6,5 % par rapport à 2019 (*figure D3.2-2*). Il en va de même pour le nombre de blessés (65 430 victimes en 2022) qui baisse de 2,4 % par rapport à 2021 et de 7,2 % par rapport à 2019. Cette tendance semble se confirmer depuis 2017 (- 2,3 % en moyenne par an sur 5 ans).

La mortalité augmente toutefois en 2022 avec 3 267 personnes décédées ; ce sont 323 personnes décédées en plus par rapport à 2021 (+ 11,0 %) et 23 en plus par rapport à 2019 (+ 0,7 %). C'est la première augmentation du nombre de tués sur la route depuis 2016, hormis l'année 2021 marquée par une reprise de la circulation après la crise sanitaire (*figure D3.2-1*).

HORS AGGLOMÉRATION : 27 % DES ACCIDENTS POUR 59 % DE LA MORTALITÉ

En 2022, un peu moins de deux tiers des accidents corporels ont lieu en agglomération, 27 % hors agglomérations (hors autoroutes) et près de 10 % sur autoroutes. Les accidents hors agglomérations sont toutefois majoritaires pour ce qui est de la mortalité, avec près de 6 décès sur 10. Près de la moitié des personnes tuées sur la route sont des usagers (conducteurs ou passagers) de véhicules particuliers, 22,0 % des usagers de deux-roues motorisés et 16,0 % des piétons. Avec 1 565 morts en 2022, le nombre d'usagers de véhicules de tourisme décédés est de nouveau en hausse, avec 151 décès supplémentaires par rapport à 2021 (+ 10,7 % par rapport à 2021 après + 13,8 % entre 2020 et 2021). Il s'établit cependant à un niveau inférieur à celui de 2019 (1 622 personnes tuées).

L'ACCIDENTALITÉ ET LE NOMBRE DE BLESSÉS À VÉLO BAISSENT EN 2022

Le nombre d'accidents impliquant un vélo diminue en 2022 mais reste élevé avec 5 591 accidents en 2022 après 5 665 en 2021. Le nombre de cyclistes tués augmente en 2022, avec 245 personnes décédées, soit 18 de plus qu'en 2021 (+ 7,9 %). Cependant, le nombre de cyclistes blessés baisse en 2022, avec 5 130 personnes blessées, soit 145 de moins qu'en 2021 (- 2,7 %). Depuis 2017, le nombre de cyclistes morts et blessés augmente de manière continue (respectivement + 7,2 % et + 4,1 % en moyenne annuelle entre 2017 et 2022).

LA MORTALITÉ AUGMENTE CHEZ LES PLUS DE 18 ANS

En France métropolitaine, 3 109 personnes de 18 ans ou plus sont décédées à la suite d'un accident de la route en 2022, soit 351 décès de plus qu'en 2021 (+ 12,7 %). La mortalité retrouve le niveau de 2019 (3 091 décès). L'augmentation des décès sur la route entre 2021 et 2022 est plus marquée pour les personnes âgées de 25 à 44 ans (+ 122 décès, soit + 16,0 %) et pour celles de 65 ans ou plus (+ 111 décès, soit + 14,4 %). La mortalité routière diminue en revanche pour les moins de 18 ans, avec 29 décès en moins (- 15,6 %) entre 2021 et 2022.

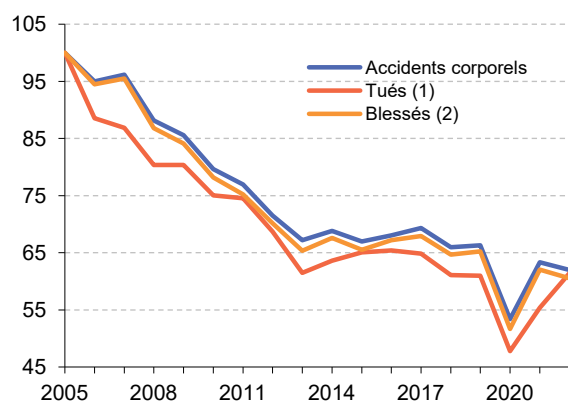
Le nombre de blessés augmente entre 2021 et 2022 parmi les personnes âgées de plus de 45 ans (+ 2,6 %), mais diminue pour le reste de la population métropolitaine (- 4,7 %).

LES CAUSES PRINCIPALES D'ACCIDENTS MORTELS : VITESSE, ALCOOL ET STUPÉFIANTS

En France métropolitaine, la première cause d'accident mortel est la vitesse : 28,0 % des accidents mortels en 2022. De plus, en 2022, 18,5 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel ont un taux d'alcool supérieur au taux légal (0,5 g/l) et 12,5 % sont dépistés positifs à un test de stupéfiants.

partie D : les externalités du transport

Figure D3.2-1 **Évolution des accidents corporels, du nombre de tués et de blessés**
En indice base 100 en 2005



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

(2) Victimes non décédées dont l'état nécessite des soins médicaux.

Champ : France métropolitaine

Source : ONISR - fichier national des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre

Figure D3.2-2 **Victimes selon la localisation et la catégorie d'usagers**
Nombre de tués et de blessés ; évolutions en %

	Tués			Blessés			Accidents		
	Niveau 2022	Évolutions annuelles		Niveau 2022	Évolutions annuelles		Niveau 2022	Évolutions annuelles	
		2022	2022/2019		2022	2022/2019		2022	2022/2019

Par localisation

Autoroutes	294	18,5	11,8	7133	- 4,5	- 12,4	4 997	15,6	- 12,7
Agglomérations (1)	1039	7,9	0,2	39 058	- 4,3	- 9,1	33 168	14	- 8,2
Hors agglomérations (1)	1934	11,6	- 0,5	19 239	2,5	0,7	14 215	21,5	0,3

Par catégorie d'usagers (2)

Piétons	523	19,4	6,1	10 191	5,3	- 3,4
Cyclistes	245	7,9	31,0	5 130	- 2,7	13,8
Cyclomotoristes (3)	124	29,2	- 7,5	5 214	- 17,0	- 12,0
Motocyclistes (4)	594	3,8	- 3,4	11 310	- 2,4	- 12,7
Véhicules de tourisme	1 565	10,7	- 3,5	29 267	- 3,1	- 8,8
Camionnettes	104	1,0	6,1	2 173	7,0	- 6,8
Poids lourds	48	9,1	33,3	509	7,2	- 5,9
Autobus et autocars	1	- 75,0	- 75,0	498	18,9	- 7,4
Autres (5)	63	37,0	14,5	944	5,7	- 11,3

Ensemble	3 267	11,0	0,7	65 430	- 2,4	- 7,2	52 380	- 2,2	- 6,5
-----------------	-------	------	-----	--------	-------	-------	--------	-------	-------

(1) Hors autoroutes.

(2) Conducteurs et passagers compris.

(3) Y compris scooters ≤ 50 cm³.

(4) Y compris scooters > 50 cm³.

(5) Cette catégorie regroupe les usagers de tracteurs agricoles, de voiturettes et des autres véhicules.

Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR - fichier national des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre

D3.3 Accidentalité routière impliquant des poids lourds

En 2022, 2 476 accidents corporels ont impliqué un poids lourd, en France métropolitaine. Ceux-ci ont entraîné le décès de 408 personnes et en ont blessé 2 955. Les nombres d'accidents et de blessés ont diminué en 2022 par rapport à 2021 (- 69 accidents et - 104 blessés) mais le nombre de tués augmente légèrement (+ 16). Les accidents impliquant un poids lourd représentent 4,7 % des accidents, 4,5 % des blessés et 12,5 % des tués alors que la circulation des poids lourds représente 6,0 % de la circulation sur les routes (en véhicules-kilomètres) en 2022.

UN NOMBRE D'ACCIDENTS EN BAISSÉ MAIS UN NOMBRE DE TUÉS SUPÉRIEUR À CELUI DE 2019

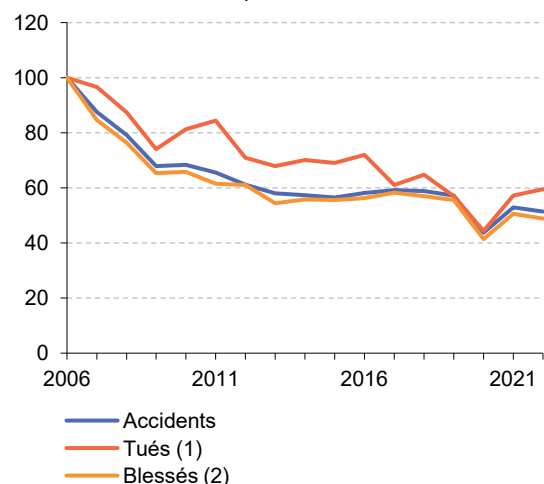
Après une baisse notable entre 2000 et 2014 suivie d'une relative stabilité entre 2015 et 2019, le nombre d'accidents a fortement fluctué avec les restrictions de circulation mises en place pendant la crise sanitaire (- 23,5 % en 2020 et + 20,9 % en 2021) - (figures D3.3-1 et D3.3-2). En 2022, le nombre d'accidents diminue de 2,7 % par rapport à 2021 et de 10,1 % par rapport à 2019. Le nombre de blessés dans un accident impliquant un poids lourd diminue également ; il s'établit à 2 955 en 2022 (soit - 12,0 % par rapport à 2019) et diminue de 3,4 % en moyenne annuelle sur 5 ans. Mais inversement, la mortalité impliquant un poids lourd augmente légèrement, avec 408 tués en 2022 (+ 16 décès, soit + 4,1 % par rapport à 2021), et dépasse son niveau de 2019 (390 tués).

LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD SONT MOINS FRÉQUENTS EN AGGLOMÉRATION

Les accidents corporels impliquant un poids lourd ont le plus souvent lieu hors agglomérations et sur les autoroutes : 37,0 % des accidents impliquant un poids lourd se déroulent hors agglomérations (contre 27,1 % pour l'ensemble des accidents) et 30,3 % sur les autoroutes (contre 9,5 % pour l'ensemble). Les poids lourds effectuent en effet une plus grande part de leur parcours sur autoroutes et hors agglomérations en comparaison des autres véhicules. Comme pour l'ensemble des accidents, ceux impliquant un poids lourd sont plus graves hors agglomérations qu'en milieu urbain.

Figure D3.3-1 Évolution du nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés dans les accidents impliquant un poids lourd

Nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés



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

(2) Victimes non décédées dont l'état nécessite des soins médicaux.

Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR - fichier national des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre

Figure D3.3-2 Nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés dans les accidents impliquant un poids lourd

Nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés ; parts en % ; évolutions en %

	Niveau 2022	Évolutions annuelles	
		2022	2022/2019
Nombre d'accidents impliquant un poids lourd	2 476	- 2,7	- 10,1
Part dans l'ensemble des accidents de la route	4,7 %	-	-
Nombre de tués dans les accidents impliquant un poids lourd	408	4,1	4,6
Part dans l'ensemble des tués dans les accidents de la route	12,5 %	-	-
Nombre de blessés dans les accidents impliquant un poids lourd	2 955	- 3,4	- 12,0
Part dans l'ensemble des blessés dans les accidents de la route	4,5 %	-	-

Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR - fichier national des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre

D4. Emprise des infrastructures de transport et impacts sur les milieux naturels

Selon les dernières données disponibles, en 2020, les infrastructures de transport occupent 2,7 % de la surface du territoire national (métropole et DOM). Elles sont constituées à 95 % de surfaces artificialisées et ont de multiples impacts sur les milieux naturels terrestres et aquatiques.

LES IMPACTS DES SURFACES DEDIEES AU TRANSPORT SUR LES MILIEUX NATURELS

Les surfaces artificialisées (sols bâtis, revêtus ou stabilisés) sont souvent imperméables, ce qui entraîne de nombreux impacts sur l'état de l'environnement. En particulier, le cycle de l'eau est perturbé, en quantité et qualité. En effet, les surfaces imperméabilisées accentuent et accélèrent les phénomènes de ruissellement, amplifiant l'effet des épisodes de sécheresse et d'inondations, ainsi que la perte de zones humides et de leur rôle tampon, y compris vis-à-vis de la recharge des nappes superficielles. De plus, les eaux de ruissellement se chargent de matières en suspension et transportent différents polluants.

Par ailleurs, les infrastructures linéaires de transport conduisent à la fragmentation et au cloisonnement des espaces naturels, à la perte de connexions écologiques, notamment du fait de la circulation des véhicules, mais aussi des obstacles qui les entourent ou qu'elles constituent.

Les canaux et rivières canalisés utilisés pour le transport par eau, difficilement franchissables, fragmentent aussi les milieux naturels terrestres, et ont des impacts défavorables sur les milieux aquatiques, du fait d'une hydromorphologie artificielle ou fortement modifiée (état des berges, effets des vagues produites par le sillage des bateaux - le batillage...).

EN 2020, LES SOLS À USAGE DE TRANSPORT SONT CONSTITUÉS À 95 % DE SURFACES ARTIFICIALISÉES

En 2020, selon l'enquête Teruti (voir encadré), les surfaces dédiées aux transports couvrent 1 729 719 ha, soit 2,7 % de la surface de la France (figure D4-1). Elles sont constituées à 95 % de surfaces artificialisées. Les surfaces imperméabilisées (sols bâtis, revêtus ou stabilisés) représentent 81 % des sols à usage de transport. Au sein des sols revêtus ou stabilisés, les sols de forme linéaire (routes, voies ferrées...) et ceux de forme aréolaire (parkings, ronds-points...) sont distingués. Ils ne sont pas tous à usage de transport, certains étant dédiés aux commerces, à des activités agricoles, à l'habitat. Les autres surfaces, ni revêtues ni stabilisées, correspondent, par exemple, à des zones bâties, enherbées (aéroports...) ou en eaux (canaux aménagés pour la navigation).

Figure D4-1 Occupation physique des sols à usage de transport en 2020
Niveaux en milliers d'ha

	Surfaces totales 2020
Sols bâtis	6,4
Sols revêtus ou stabilisés (linéaires ou aréolaires)	1 394,8
Autres sols artificialisés	246,9
Autres types de sols	81,6
Total	1 729,7
Part en sols imperméables	81,0
Part en sols artificialisés	95,3

Notes : les surfaces sont estimées en moyenne triennale à partir des collectes Teruti 2019-2020-2021. Les autres sols artificialisés regroupent les sols nus ou enherbés (perméables).

Champ : France

Source : Agreste, enquêtes Teruti 2019-2020-2021

Enquête Teruti

L'enquête Teruti, réalisée chaque année depuis 1981 par le service de la statistique et de la prospective (SSP) du ministère chargé de l'agriculture, permet de suivre l'évolution des différentes catégories d'occupation et d'usage du sol à partir d'un ensemble de points constituant un échantillon représentatif du territoire national. Cette enquête a été renouvelée en 2017 pour améliorer, à moindre coût, la précision des estimations de surfaces au niveau départemental. L'ensemble du territoire national y compris les DOM est désormais couvert. Un nouvel échantillon de points est suivi, soit à partir de bases de données géographiques existantes, soit à partir de relevés de terrain effectués par un enquêteur. Les résultats de l'enquête sont mesurés sur la base d'un cycle d'observation de trois années glissantes (voir <https://agreste.agriculture.gouv.fr/agreste-web/disaron/Chd2206/detail/>).

D5. La qualité de service dans les transports

La qualité de service du transport de voyageurs est principalement mesurée à travers la ponctualité et la régularité des modes de transport. En 2022, la ponctualité se dégrade pour l'ensemble des transports : la reprise du trafic après deux années marquées par la crise sanitaire, les épisodes météorologiques extrêmes ainsi que les pénuries de personnel accroissent les taux de retard, en particulier pour les activités ferroviaires et aériennes.

La qualité de service (en général) est définie par l'Afnor comme : « la capacité d'un service à répondre par ses caractéristiques aux différents besoins de ses utilisateurs ou consommateurs ». Huit critères de qualité de service sont ainsi définis par les normes NF-EN 13 (2002) et NF-EN 15 : l'offre de service, l'accessibilité, les informations, la durée, l'attention portée au client, le confort, la sécurité et l'impact environnemental. Les indicateurs de ponctualité dépendent du mode de transport considéré. Ils ne sont donc pas directement comparables entre eux.

EN 2022, UNE PLUS GRANDE RÉGULARITÉ DES TRAINS, MAIS DES RETARDS QUI S'ACCUMULENT

Le contexte de l'année 2022 est dominé par la reprise du trafic dans le secteur ferroviaire après deux années fortement affectées par la crise sanitaire. Selon le bilan 2022 de l'AQST³, la régularité des services s'améliore, que ce soit par rapport aux années marquées par la Covid-19 (2020 et 2021) ou par rapport à 2018 et 2019. Pour le TGV, le taux d'annulation passe ainsi de 2,7 % en 2019 à 1,5 % en 2022.

À l'inverse, la ponctualité de l'ensemble des services ferroviaires se dégrade. En 2022, le taux de retard s'établit à 14 % pour les TGV (contre 11,3 % en 2021 et 13,8 % en 2019) et à 16,7 % pour les Intercités (contre 14,1 % en 2021 et 13,2 % en 2019) – (figure D5-1). Cette dégradation s'explique notamment par des épisodes météorologiques extrêmes (sécheresse et incendies), ainsi que par des mouvements de grève en décembre.

Figure D5-1 Transport de voyageurs : taux d'annulation et de retard par mode de transport
En %

		Taux d'annulation ⁽¹⁾			Taux de retard ⁽²⁾			
		2022	2021	2019	2022	2021	2019	
Aérien	Intérieur	nd	nd	1,2	19,6	10,9	15,6	
	Moyen-courrier	nd	nd	0,9	28,1	15,4	22,6	
	Long-courrier	nd	nd	0,4	28,4	24,2	23,6	
Ferroviaire	Longue distance	International	1,8	2,6	2,1	16,5	10,3	14,6
		TGV	1,5	4,4	2,7	14,0	11,3	13,8
		Intercités	1,2	1,8	2,0	16,7	14,1	13,2
	Régional	TER	2,6	2,4	2,3	8,0	7,1	7,8
		RER et Transilien	nd	nd	nd	nd	8,0	9,7

⁽¹⁾ Seuils d'annulation : aérien et TGV < 3 jours, intercités et TER < la veille à 16 h 00 ; spécificité des indicateurs AQST : les trains annulés = n'ayant pas atteint leur terminus. Dans le cas d'un « plan de transport adapté », les trains déprogrammés ne sont pas considérés comme annulés si l'annonce a respecté la limite de préavis.

⁽²⁾ Seuils de retard : vols > 15 minutes (au départ ou à l'arrivée), trains internationaux > 15 minutes, TER > 5 minutes, TGV et Intercités > 5 minutes (pour une durée ≤ 1 h 30) ou > 10 minutes (pour 1 h 30 < durée ≤ 3 heures) ou > 15 minutes (pour une durée > 3 h).

(nd) = non disponible.

Champ : France métropolitaine.

Source : AQST, Bilan 2022 de la qualité de service des transports de voyageurs en France

EN 2022, UNE BAISSÉ DE LA PONCTUALITÉ DANS L'ENSEMBLE DES TCU D'ÎLE-DE-FRANCE

Selon l'Omniv, en 2022, la ponctualité des transports collectifs urbains franciliens se dégrade en raison d'une circulation en hausse et d'un manque de personnel. Sur le réseau de surface RATP (bus et tramways), la ponctualité diminue : l'écart entre l'intervalle théorique et l'intervalle observé entre deux passages aux points d'arrêt, au plus fort du trafic, est inférieur à 2 minutes pour 88,1 % des véhicules (contre 90,9 % en 2021 et 90,5 % en 2019). La

³ www.qualitetransports.gouv.fr/les-rapports-annuels-de-l-aqst-r173.html

ponctualité baisse également sur le réseau de métro : 94,2 % des voyageurs empruntant le métro parisien ont attendu moins de 3 minutes en heure de pointe, 6 minutes en heure creuse et 10 minutes en soirée (contre 96,1 % en 2021). Pour le RER et le Transilien, la ponctualité se dégrade aussi : 90,0 % des usagers sont arrivés à destination à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes pendant la journée en 2022 (contre 91,0 % en 2021).

EN 2022, LA PONCTUALITÉ DU TRAFIC AÉRIEN SE DÉGRADE

Le trafic aérien reprend en 2022, mais ne représente que 80,6 % du trafic de 2019. Les répercussions des mesures sanitaires se font encore sentir, notamment durant le premier trimestre 2022. Toutefois, elles restent moins marquées qu'en 2021 ou 2020.

Selon le bilan 2022 de l'AQST, la ponctualité se dégrade pour l'ensemble des vols (intérieurs, moyens et long-courriers). Elle est cependant plus marquée pour les vols moyens et long-courriers : le taux de retard est respectivement de 28,1 % et 28,4 % pour ces vols (contre respectivement 22,6 % et 23,6 % en 2019). Le manque de personnel explique en partie les difficultés rencontrées par les compagnies aériennes et les aéroports pour anticiper la reprise du trafic à partir du deuxième trimestre. Le retard moyen est en hausse pour les trois types de vols : 46 minutes pour les vols intérieurs en 2022 contre 41 minutes en 2021, 46 minutes pour les vols moyen-courriers en 2022 contre 40 minutes en 2021 et 51 minutes pour les vols long-courriers en 2022 contre 47 minutes en 2021.

Concernant les annulations aériennes de 2022, aucune donnée n'est disponible en raison d'incertitudes relatives à leur fiabilité.

EN 2022, LE TAUX DE RETARD DES AUTOCARS EN SERVICE LIBREMENT ORGANISÉ (SLO) RESTE ÉLEVÉ

D'après le rapport annuel sur le marché du transport par autocar de l'ART⁴, en 2022, 1 898 trajets ont été annulés, contre 998 en 2021, hors déprogrammations anticipées. Rapporté au nombre total de trajets programmés en 2022 (environ 237 000), le taux d'annulation atteint 0,8 % sur l'année 2022 (contre 0,7 % en 2021 et 0,8 % en 2019). Comme en 2019 et à la différence des années de crise sanitaire, les lignes internationales sont plus concernées par la suppression de services, avec un taux d'annulation de 1,1 % contre 0,6 % pour les lignes domestiques.

En 2022, le taux de ponctualité des autocars SLO reste au niveau de 2021. Sur plus de 235 000 autocars ayant effectivement circulé, 20,4 % sont arrivés à leur terminus avec un retard de 15 minutes ou plus. Ces deux dernières années enregistrent le taux de retard le plus élevé observé depuis le début du suivi. Comme pour les taux d'annulation, les retards concernent davantage les lignes internationales (21,4 % des autocars ayant effectivement circulé, contre 19,7 % pour les lignes domestiques).

EN 2022, LA PONCTUALITÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE SE DÉGRADE

Selon les premiers chiffres du bilan ferroviaire de 2022 de l'ART⁵, l'ensemble des activités voyageurs voient leur ponctualité se dégrader, après une amélioration en 2021. En 2022, quel que soit le seuil de retard retenu (de 5 minutes à 60 minutes de retard), le taux de retard est de 10 % pour les TER (contre 8 % en 2021), de 22 % pour les TAGV domestiques (contre 18 % en 2021), de 10 % pour les Transiliens (contre 8 % en 2021) et de 29 % pour l'activité internationale (contre 20 % en 2021). L'activité fret connaît également une détérioration de la ponctualité. Quel que soit le seuil retenu, le taux de retard est de 35 % en 2022 (contre 34 % en 2021).

⁴ www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2023/06/rapport-trvgr-2022.pdf

⁵ www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2023/06/bilan-ferroviaire-2022-a-mi-2023.pdf

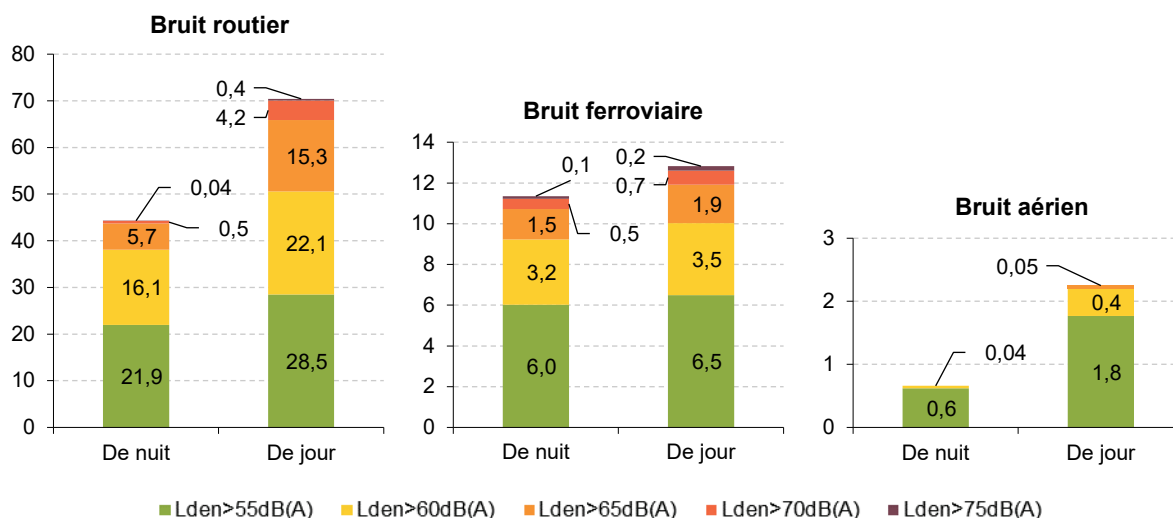
D6. Les nuisances sonores des transports

Au-delà des effets auditifs, les nuisances sonores peuvent entraîner des effets extra-auditifs, notamment des troubles du sommeil ou des perturbations du système cardio-vasculaire. Les transports figurent parmi les principales sources de bruit. Le bruit des transports terrestres est causé à la fois par les véhicules en circulation (motorisation, type de conduite, etc.) mais aussi par les infrastructures liées (revêtement du sol, état des rails pour le transport ferroviaire, etc.). La pollution sonore due à l'aviation intervient principalement lors des phases de décollage et d'atterrissage.

EN 2021, 70 % DE LA POPULATION EXPOSÉE AU BRUIT ROUTIER DE JOUR DANS LES AGGLOMÉRATIONS DE PLUS DE 100 000 HABITANTS

En 2021, dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants dont les données relatives au bruit ont été collectées, 70,5 % des habitants sont exposés au bruit routier de jour et 44,2 % au bruit routier de nuit (figure D6-1) ; cela représente dans ces territoires 12,6 millions d'habitants exposés au bruit routier de jour et 7,9 millions au bruit routier de nuit. Dans ces mêmes territoires, 12,8 % des habitants sont exposés au bruit ferroviaire de jour et 11,3 % sont exposés au bruit ferroviaire de nuit, soit respectivement 2,3 millions d'habitants et 2,0 millions d'habitants. Enfin, 2,3 % des habitants de ces agglomérations sont confrontés au bruit aérien de jour et 0,6 % au bruit aérien de nuit.

Figure D6-1 Part de la population exposée dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants en 2021
En %



Note : le Lden est un indicateur européen estimant le niveau de bruit global pendant une journée complète, en prenant en compte un critère de sensibilité selon la période considérée (jour, soirée, nuit).

Note de lecture : 28,5 habitants sur 100 résidant dans une agglomération supérieure à 100 000 habitants sont exposés à un bruit routier de jour compris entre 56 et 60 dB(A).

Champ : 28 des 45 agglomérations de plus de 100 000 habitants, France métropolitaine.

Source : DGPR 2021, traitement SDES

La directive n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose aux gestionnaires d'infrastructures de transport (aérien, routier, ferroviaire) et à certaines agglomérations de plus de 100 000 habitants, dont la liste est fixée par le décret n°2006-361 du 24 mars 2006, l'élaboration de cartes de bruit ainsi que la mise en place de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) tous les cinq ans.

Les résultats des 28 agglomérations de plus de 100 000 habitants ayant élaboré des cartes de bruit en 2021 permettent de dresser un bilan de l'exposition des populations urbaines.

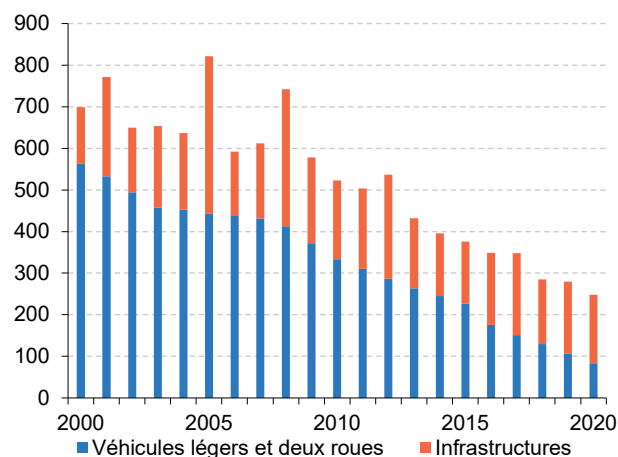
EN 2020, 248 MILLIONS D'EUROS DE DÉPENSE DE LUTTE CONTRE LE BRUIT DES TRANSPORTS

En 2020, dans le contexte de la crise sanitaire de la Covid-19, avec 248 millions d'euros, les moyens financiers engagés pour réduire les nuisances sonores dans les transports baissent de 11,2 % par rapport à l'année précédente (*données révisées*). Cette diminution est marquée pour les dépenses liées aux véhicules légers et aux deux roues (remplacement de silencieux, contrôles techniques et de conformité), avec une baisse de 22,1 % (après - 17,7 % en 2019). Les dépenses liées au traitement des infrastructures (traitement des infrastructures de transports terrestres et système d'information des infrastructures, y compris aéroports) se replient (- 4,5 % après une hausse de 11,2 % en 2019).

En 2020, sur l'ensemble des dépenses nationales de lutte contre les nuisances sonores, 12 % sont consacrées aux transports tandis que 84 % sont dédiées à l'isolation acoustique des bâtiments. Sur les vingt dernières années, la part des dépenses allouées aux transports ne cesse de diminuer (54 % en 2000) tandis que celle allouée à l'isolation acoustique des bâtiments a plus que doublé (40 % en 2000).

Figure D6-2 **Évolution de la dépense nationale contre les nuisances sonores dans les transports**

En millions d'euros courants



Source : SDES, *Compte satellite de l'environnement*

Certaines séries de données du Compte satellite de l'environnement ont été révisées lors de la campagne de mise à jour des comptes 2022. C'est le cas notamment de l'isolation acoustique des logements (le nombre de fenêtres vendues a été réévalué) et du remplacement des silencieux (le nombre de silencieux a été réestimé à la baisse). La série de la dépense nationale contre les nuisances sonores dans les transports a ainsi été révisée sur l'ensemble de la période 2000-2019.

Lutte contre le bruit

La lutte contre le bruit couvre trois domaines d'activités : la construction de dispositifs de protection contre le bruit (traitement des infrastructures de transport terrestre, dispositif antibruit), les réductions du bruit à la source (par exemple le remplacement de silencieux des véhicules légers et des deux-roues, et l'application de revêtements silencieux sur les voies urbaines et périurbaines) et les activités de mesures, de contrôle et d'analyse du bruit (par exemple les réseaux de mesure du bruit des aéroports).

partie E

Le transport de marchandises

— Le transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, hors VUL, y compris transit) est quasi stable en 2022 (- 0,3 %) après la reprise de 2021 (+ 4,2 %). Il s'élève ainsi à 338 milliards de tonnes-kilomètres en 2022. L'activité est stable en 2022 dans le transport routier par poids lourds, principal poste des transports terrestres, tandis qu'elle se replie dans le transport ferroviaire (- 1,4 %) et fluvial (- 9,3 %). Les parts modales du transport intérieur de fret de 2022 sont proches de celles de 2021 : 87,6 % du fret est transporté par poids lourds, 10,4 % par train et 2 % par voie fluviale.

Avec 341,2 millions de tonnes échangées en 2022, le transport maritime de marchandises transitant par les ports français augmente de 5,0 % en 2022 (après + 4,3 % en 2021), porté par des trafics énergétiques en hausse. Le fret aérien demeure quant à lui très faible en tonnage. Avec 127 600 tonnes transportées en 2022, il baisse de 17,6 % par rapport à 2021.



E1. Synthèse du transport de marchandises

Le transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, hors VUL, y compris transit) est quasi stable en 2022 (- 0,3 %) après la reprise de 2021 (+ 4,3 %). Il s'élève ainsi à 338 milliards de tonnes-kilomètres en 2022. L'activité du transport routier par poids lourds, principal poste des transports terrestres, est stable en 2022 tandis que celles des transport ferroviaire et fluvial se replient. Les parts modales du transport intérieur de fret de 2022 sont proches de celles de 2021 : 87,6 % du fret est transporté par poids lourds, 10,4 % par train et 2,0 % par voie fluviale.

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE FRET EST QUASI STABLE EN 2022

Avec 338,0 milliards de tonnes-kilomètres (figure E1-1), le transport intérieur terrestre de marchandises (hors oléoducs, hors VUL, y compris transit) évolue peu en 2022 (- 0,3 % après + 4,3 % en 2021). Le transport intérieur routier de marchandises par poids lourds (PTAC > 3,5 t), avec 296,2 milliards de tonnes-kilomètres, est stable après une reprise en 2021 (+ 3,2 %). Le transport ferroviaire de marchandises, avec 35,3 milliards de tonnes-kilomètres, se replie (- 1,4 %) après un fort rebond en 2021 (+ 14,3 %). Le transport fluvial de marchandises, avec 6,6 milliards de tonnes-kilomètres transportées, se contracte plus fortement (- 9,3 %) après une hausse en 2021 (+ 4,0 %). Le transport par oléoducs augmente de nouveau (+ 8,6 % après + 2,6 % en 2021). Il avait cependant fortement baissé en 2020.

Figure E1-1 Transports intérieurs terrestres par mode

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

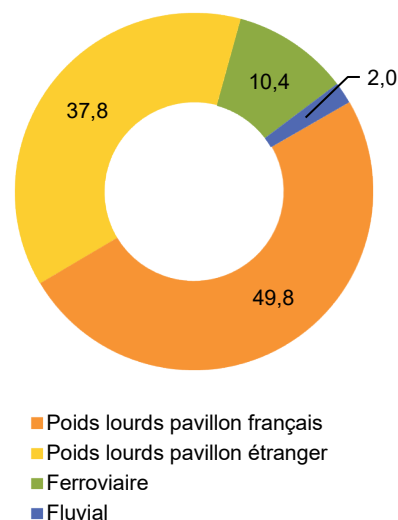
	Niveau 2022 (p)	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2022/2017
		2020	2021	2022 (p)	
Transport ferroviaire ⁽¹⁾	35,3	- 7,7	14,3	- 1,4	- 0,1
Transport routier (PTAC>3,5 t)	296,2	- 3,3	3,2	0,0	0,8
Pavillon français ⁽²⁾	168,4	- 3,4	3,7	0,1	0,8
Pavillon étranger ⁽³⁾	127,8	- 3,2	2,6	- 0,2	0,7
Transport fluvial ⁽⁴⁾	6,6	- 12,6	4,0	- 9,3	- 2,6
Oléoducs ⁽⁵⁾	10,6	- 21,8	2,6	8,6	- 2,4
Produits finis	8,1	- 21,1	5,5	8,6	0,5
Produits bruts	2,5	- 23,7	- 5,6	8,5	- 9,3
Ensemble des transports terrestres y compris oléoducs	348,6	- 4,6	4,2	- 0,1	0,5
Ensemble des transports terrestres hors oléoducs	338,0	- 4,0	4,3	- 0,3	0,6
National	197,9	- 3,9	5,0	- 1,3	0,7
International et transit	140,2	- 4,0	3,2	1,1	0,5

(p) : provisoire

Sources : ⁽¹⁾ SDES ; ⁽²⁾ SDES, enquête TRM ; ⁽³⁾ Eurostat, TRM-EU (données 2022 provisoires, 2021 révisées) ; ⁽⁴⁾ VNF (y c transit et fluvio-maritime) ; SDES ; ⁽⁵⁾ DGEC (calculs SDES)

Figure E1-2 Répartition du transport terrestre (hors oléoducs) par mode en 2022

En % des tonnes-kilomètres



Sources : SDES ; Eurostat ; VNF

LE TRANSPORT ROUTIER PAR POIDS LOURDS DOMINE LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE FRET

Pour la première année depuis 2015, la part modale du transport routier par poids lourds avait diminué en 2021, mais restait largement dominante. Avec 87,6 % du transport terrestre de marchandises hors oléoducs en 2022, elle est quasi identique à celle de 2021 (87,3 % après 88,2 % en 2020 et 85,6 % en 2015). En 2022, l'activité des poids lourds sous pavillon français représente la moitié de l'ensemble du transport intérieur de fret terrestre (*figure E1-2*), part relativement stable depuis 2015. Néanmoins, une part importante de l'activité de transport de fret sur le territoire est générée par les poids lourds à pavillon étranger (37,8 % des tonnes-kilomètres).

Après avoir diminué continûment depuis 2015 (12,0 % en 2015), la part modale du transport ferroviaire de fret avait augmenté en 2021. Elle se stabilise à 10,4 % en 2022. La part modale du transport fluvial oscille autour de 2 %.

LE TRANSPORT NATIONAL SE REPLIE EN 2022

En 2022, le transport intérieur de fret terrestre (hors oléoducs) représente 338,0 milliards de tonnes-kilomètres qui se partagent entre :

- le fret national terrestre (transport de marchandises ayant pour origine et pour destination un point français, quel que soit le pavillon du transporteur, hors oléoducs) de 197,9 milliards de tonnes-kilomètres ;
- le transport intérieur international y compris transit (partie du transport de marchandises réalisée sur le territoire français, en provenance ou à destination de l'étranger, quel que soit le pavillon du transporteur, hors oléoducs) de 140,2 milliards de tonnes-kilomètres.

Le fret national terrestre se replie de 1,3 % en 2022 après un rebond de 5,0 % en 2021 (faisant suite à la baisse de 3,9 % en 2020). Le repli de 2022 concerne tous les modes de transport terrestre : routier par poids lourds, y compris cabotage (- 1,0 % après + 3,7 % en 2021), fluvial (- 12,4 % après + 6,6 % en 2021) et ferroviaire (- 1,6 % après + 16,8 % en 2021).

Le transport intérieur international (y compris transit) augmente de nouveau en 2022 (+ 1,1 % après + 3,2 % en 2021), après avoir baissé de 4,0 % en 2020. Le transport intérieur international (y compris transit) diminue pour les modes ferroviaire (- 1,0 % après + 10,8 % en 2021) et fluvial (- 3,5 % après - 0,5 % en 2021) mais continue d'augmenter pour le routier (+ 1,4 % après + 2,5 % en 2021).

LE TRANSPORT NATIONAL AUGMENTE DE NOUVEAU POUR LES PRODUITS MANUFACTURÉS

L'observation des produits transportés porte sur les transports ferroviaire, fluvial et routier par poids lourds (sous pavillon français). Sur ce segment, le transport baisse légèrement, de 0,4 % en 2022, après un rebond de 5,3 % en 2021 (faisant suite à une baisse de 4,5 % en 2020) - (*figure E1-3*). Le transport intérieur terrestre de marchandises augmente de nouveau pour les produits manufacturés, machines et matériel de transport en 2022 (+ 4,0 % après + 12,4 % en 2021). Après une baisse de 4,7 % en 2021, il est quasi stable en 2022 pour les produits agricoles et alimentaires, qui sont en large majorité transportés par la route (88,4 %). Après une forte hausse en 2021 (+ 15,1 %), il se replie de 4,5 % en 2022 pour les matériaux de construction.

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIES MARITIMES AUGMENTE EN 2022

Outre les transports intérieurs par voie terrestre, les marchandises peuvent également être transportées par voies maritimes ou aériennes. Les quantités traitées dans les ports de la métropole et des Drom représentent 341,0 millions de tonnes en 2022, en hausse de 5,0 % par rapport à 2021 (*figure E1-4*). Le fret aérien demeure quant à lui très faible en tonnage : le transport intérieur aérien de marchandises représente 127 600 tonnes en 2022, en forte baisse par rapport à 2021 (- 17,6 %) - (*voir fiche E6*).

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE CONTENEURS RALENTIT EN 2022

En 2022, avec 18,3 milliards de tonnes-kilomètres, le transport de conteneurs augmente de 2,7 % par rapport à 2021, et représente 8,7 % du transport terrestre en France métropolitaine. Environ 67 % du transport terrestre de conteneurs est ferroviaire, 30 % routier et 3 % fluvial. Le transport en conteneurs par voie ferroviaire ralentit en 2022 (+ 0,5 %) après la forte augmentation de 2021 (+ 17,6 %). Néanmoins, sur les cinq dernières années, c'est le mode de transport le plus dynamique, avec une croissance de 9,6 % par an en moyenne (soit 4,5 milliards de tonnes-kilomètres de plus transportées en cinq ans). En revanche, sur la même période, les tonnes-kilomètres transportées par la route et par voies fluviales se replient respectivement de 1,8 % et 4,4 % par an en moyenne.

En 2022, 58,4 millions de tonnes de marchandises conteneurisées ont été débarquées ou embarquées dans les ports français, soit un repli de 1,6 % après la forte hausse de 2021 (+ 23,7 %).

Figure E1-3 **Transport national intérieur terrestre par type de marchandises**

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions et part en %

	Niveau 2022	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2022/2017	Part du transport routier 2022
		2020	2021	2022		
Produits agricoles et alimentaires	55,9	- 1,2	- 4,7	0,1	- 0,2	88,4
Produits manufacturés, machines et matériel de transport	66,1	- 8,0	12,4	4,0	2,3	76,4
Matériaux de construction	27,7	- 11,0	15,1	- 4,5	- 0,7	73,5
Autres produits	60,6	- 1,0	4,3	- 3,6	- 0,1	79,5
Ensemble ⁽¹⁾	210,3	- 4,5	5,3	- 0,4	0,5	80,1

⁽¹⁾ Transport routier de plus de 3,5 tonnes sous pavillon français, transport ferroviaire et transport fluvial totaux.

Sources : SDES ; VNF

Figure E1-4 **Évolution du transport de conteneurs par mode en métropole**

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres pour le transport terrestre et en millions de tonnes pour le transport maritime, évolutions en %

Niveau 2022	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2022/2017
	2020	2021	2022	

Transport terrestre (en milliards de tonnes-kilomètres)

Routier	5,5	- 17,7	3,4	7,3	- 1,8
Ferroviaire	12,3	- 1,6	17,6	0,5	9,6
Fluvial	0,5	- 21,0	0,9	8,0	- 4,4
Total conteneurs	18,3	- 8,0	12,6	2,7	4,8
Transport total ⁽¹⁾	210,3	- 4,5	5,3	- 0,4	0,5

Transport maritime (en millions de tonnes)

Conteneurs	58,4	- 13,3	23,7	- 1,6	1,0
Marchandises totales	341,2	- 13,4	4,3	5,0	- 1,4

⁽¹⁾ Transport routier de plus de 3,5 tonnes sous pavillon français, transport ferroviaire et transport fluvial totaux.

Sources : SDES ; VNF

E2. Transport routier de marchandises

Le transport routier de marchandises par poids lourds sur le territoire de la France métropolitaine, ou TRM intérieur, est stable en 2022, à près de 296 milliards de tonnes-kilomètres. Il avait augmenté de 3,2 % en 2021 après le recul de 3,3 % observé en 2020, année fortement marquée par l'épidémie de la Covid-19.

L'activité du pavillon français évolue très peu en 2022 (+0,1%). Le transport national, avec 161 milliards de tonnes-kilomètres en 2022, représente plus de 95 % de son activité intérieure. En 2022, il est en très légère baisse (- 0,2 % par rapport à 2021) tandis que le transport international (y compris le transit) augmente de 9,2 %.

L'activité du pavillon étranger en France métropolitaine, estimée à 127,8 milliards de tonnes-kilomètres, diminue très modérément sur un an (- 0,2 %) et représente, en 2022, 43,1 % du TRM intérieur. Selon la nature du transport, les tendances s'inversent par rapport à 2021 : le cabotage du pavillon étranger se replie en 2022 (- 10,5 % après + 5,6 % en 2021), tout comme le transport international (- 2,8 % après + 7,9 %), tandis que le transit rebondit (+ 6,7 % en 2022 après -5,2 % en 2021).

Enquête permanente sur l'utilisation des véhicules routiers de marchandises (TRM)

L'activité de transport routier de marchandises est estimée à partir d'une enquête statistique nationale menée dans chaque pays de l'Union européenne. Sa déclinaison française ou « enquête TRM » est une enquête par sondage auprès d'un échantillon de véhicules dont l'entreprise opératrice répond à un questionnaire.

Dans le présent article, le champ de l'enquête TRM est composé des poids lourds de moins de 15 ans, qui sont soit des camions de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC), soit des tracteurs routiers de 5 tonnes de poids total roulant autorisé (PTRA) ou plus.

ENTRE 2021 ET 2022, LE NIVEAU DU TRANSPORT NATIONAL DU PAVILLON FRANÇAIS VARIE PEU

En 2022, avec 161,0 milliards de tonnes-kilomètres, le transport national de marchandises des poids lourds du pavillon français est en très légère baisse (- 0,2 % par rapport à 2021) - (figure E2-1). Les transports effectués pour le compte propre de l'entreprise opératrice du véhicule (qu'elle le possède ou qu'elle le loue) représentent 12,6 % du transport national, et ceux effectués pour compte d'autrui, 87,4 %.

Le transport national pour compte propre s'établit à 20,3 milliards de tonnes-kilomètres en 2022 et varie peu depuis deux ans. Il atteignait 21 milliards de tonnes-kilomètres en 2019 et n'a pas connu de reprise post-Covid.

Le transport national pour compte d'autrui, avec 140,7 milliards de tonnes-kilomètres en 2022, est quasiment stable (- 0,1 % par rapport à 2021). Son activité est bien supérieure à celle observée en 2020 (135,5 milliards) et en légère hausse par rapport à 2019 (140,4 milliards).

Pour la première fois depuis 2018, la partie intérieure du transport international du pavillon français (transit compris) dépasse 7 milliards de tonnes-kilomètres. Après + 5,4 % en 2021, sa hausse s'accélère (+ 9,2 % en 2022) : elle passe ainsi de 6,7 milliards de tonnes-kilomètres en 2021 à 7,4 milliards en 2022. La part du transport international au sein du transport intérieur du pavillon français s'établit à 4,4 % en 2022, et revient à un niveau comparable à celui de 2018 (4,3 %). En 2019 et 2020, elle était inférieure à 4 %.

PAVILLON ÉTRANGER EN FRANCE : REPLI DU TRANSPORT INTERNATIONAL ET DU CABOTAGE, REBOND DU TRANSIT

En 2022, la part du pavillon étranger au sein de l'activité de transport routier intérieur de marchandises, soit 43,1 %, varie peu (43,2 % en 2021).

L'activité du pavillon étranger est en baisse de 0,2 % sur un an, passant de 128 milliards de tonnes-kilomètres en France métropolitaine en 2021 à 127,8 milliards en 2022, et en recul de 0,8 % par rapport à 2019 (128,8 milliards).

Le cabotage, c'est-à-dire le transport à l'intérieur du territoire national par un véhicule non immatriculé en France, se contracte de 10,5 % en 2022 après une hausse de 5,6 % en 2021. Il s'établit à 11,8 milliards de tonnes-kilomètres contre 13,2 milliards en 2021.

Le transport international en direction ou en provenance de France est aussi en baisse en 2022 pour la partie des tonnes-kilomètres effectuées en France (- 2,8 % après + 7,9 % en 2021). Il s'élève à 67,3 milliards en 2022.

partie E : le transport de marchandises

L'activité de transit du pavillon étranger en France métropolitaine rebondit de 6,7 % en 2022. Elle passe de 45,6 milliards de tonnes-kilomètres en 2021 à 48,7 milliards en 2022. Après les deux baisses consécutives observées en 2020 (- 2,5 %) et en 2021 (- 5,2 %), le transit demeure en retrait par rapport à son niveau de 2019, soit 49,4 milliards de tonnes-kilomètres.

Figure E2-1 **Transport intérieur routier de marchandises par poids lourds**

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne	Évolution
	2022	2020	2021	2022	2022/2017	2022/2019
<i>Données provisoires</i>						
Pavillon français (*)	168,4	- 3,4	3,7	0,1	0,8	0,3
² National	161,0	- 3,5	3,6	- 0,2	0,8	- 0,2
<i>compte propre</i>	20,3	- 3,3	0,7	- 1,1	- 0,9	- 3,6
<i>compte d'autrui</i>	140,7	- 3,5	4,0	- 0,1	1,1	0,3
International et transit	7,4	- 2,1	5,4	9,2	0,2	12,7
Pavillon étranger	127,8	- 3,2	2,6	- 0,2	0,7	- 0,8
International et transit (**)	116,0	- 3,4	2,3	1,0	0,8	- 0,2
<i>international</i>	67,3	- 4,1	7,9	- 2,8	1,2	0,7
<i>transit</i>	48,7	- 2,5	- 5,2	6,7	0,1	- 1,4
Cabotage	11,8	- 0,9	5,6	- 10,5	0,3	- 6,4
Transport routier intérieur	296,2	- 3,3	3,2	0,0	0,8	- 0,2

(*) Véhicules de moins de 15 ans - Camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC et tracteurs routiers de 5 tonnes de PTRÀ ou plus.

(**) Estimations à partir du TRM européen d'Eurostat, données 2022 provisoires, 2021 révisées.

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

PORTÉ PAR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT, L'USAGE DE VÉHICULES LOUÉS TEMPORAIREMENT POURSUIT SA HAUSSE AU SEIN DU PAVILLON FRANÇAIS

Lors de leur activité de transport de marchandises, les poids lourds du pavillon français peuvent être utilisés soit par l'entreprise qui les possède (au sens large, y compris dans le cadre d'une location de longue durée), soit par une entreprise locatrice à titre temporaire. En 2022, 88,7 % du transport routier intérieur de marchandises du pavillon français est réalisé par une entreprise propriétaire du véhicule, soit 149,3 milliards de tonnes-kilomètres en 2022, en baisse de 0,6 % par rapport à 2021 (figure E2-2). En revanche, l'activité des véhicules loués temporairement par l'entreprise opératrice augmente de 5,9 % en 2022 pour s'établir à 19,1 milliards de tonnes-kilomètres. Cette tendance, apparue en 2020, s'accroît : après deux années de forte hausse (+ 18,6 % en 2020 et + 9,7 % en 2021), l'activité intérieure des véhicules loués dépasse de 37,7 % en 2022 l'activité d'avant-crise sanitaire. La part de l'activité des véhicules loués dans le transport routier intérieur de marchandises est ainsi passée de 8,3 % en 2019 à 11,3 % en 2022. Ce sont les entreprises de transport qui contribuent à un usage plus important de la location. Leur activité intérieure via un véhicule loué est passée de 10,6 milliards de tonnes-kilomètres en 2019 à 15,5 en 2022, soit + 46 %. Pour les autres entreprises, la hausse est plus limitée : de 3,3 milliards en 2019 à 3,6 en 2022 (soit + 10,8 % en 3 ans).

GROUPAGE ET MESSAGERIE/COLIS TOUJOURS EN FORTE HAUSSE EN 2022, MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION, MACHINES DE TRANSPORT ET PRODUITS RAFFINÉS EN BAISSE

Les marchandises transportées par les véhicules routiers peuvent faire l'objet d'un groupage, c'est-à-dire que plusieurs types de marchandises sont transportés simultanément au cours du même transport. Par définition, la marchandise d'un groupage est de nature indéterminée.

Pour la deuxième année consécutive, le transport intérieur de marchandises groupées du pavillon français est en nette hausse en 2022 (+ 11,3 % après + 11,0 % en 2021). Avec 37,2 milliards de tonnes-kilomètres, il s'accroît de 3,8 milliards par rapport à 2021 et de 7,1 milliards par rapport à 2020 (+ 23,5 % en deux ans). La part des groupages représente plus de 22 % en 2022 contre 18,5 % en 2020.

Cette hausse du groupage est susceptible d'entraîner mécaniquement une baisse des marchandises dont le transport peut être groupé, comme par exemple les produits agro-alimentaires. De fait, leur transport est en baisse en 2022 de 4,1 % (après - 4,9 % en 2021), hors lait en vrac liquide (figure E2-3).

En 2022, l'activité de transport diminue aussi pour des marchandises moins concernées par le groupage (- 7,1 % sur un an pour les matériaux d'extraction et les produits minéraux pour la construction, - 7,4 % pour les

partie E : le transport de marchandises

produits pétroliers raffinés et - 10,8 % pour les machines et matériels de transports). Ces variations pourraient en partie s'expliquer par les difficultés conjoncturelles rencontrées par les secteurs économiques concernés comme par exemple la pénurie de pièces détachées dans l'industrie automobile ou les mouvements sociaux dans les raffineries.

Inversement, un secteur semble à nouveau se distinguer par son dynamisme en 2022 : la messagerie et le transport de colis qui connaît en 2022 une hausse de 10,9 % de son activité intérieure (après + 10,1 % en 2021).

Figure E2-2 **Transport intérieur routier de marchandises du pavillon français selon le secteur d'activité de l'entreprise et le statut du véhicule (possédé ou loué)**

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

Transport routier intérieur du pavillon français (*) <i>Données provisoires</i>	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
	2022	2020	2021	2022	2022/2017
Véhicules dont l'entreprise est propriétaire	149,3	- 5,4	+ 3,0	- 0,6	+ 0,4
Secteur du transport (**)	112,1	- 6,4	+ 3,0	+ 0,1	+ 0,3
Secteur hors transport (**)	37,2	- 2,2	+ 3,0	- 2,5	+ 0,7
Véhicules dont l'entreprise est locataire	19,1	+ 18,6	+ 9,7	+ 5,9	+ 4,5
Secteur du transport (**)	15,5	+ 20,8	+ 11,6	+ 8,3	+ 4,5
Secteur hors transport (**)	3,6	+ 11,3	+ 2,8	- 3,1	+ 4,7
Tous véhicules	168,4	- 3,4	+ 3,7	+ 0,1	+ 0,8
Secteur du transport (**)	127,6	- 4,2	+ 3,9	+ 1,0	+ 0,7
Secteur hors transport (**)	40,8	- 1,1	+ 3,0	- 2,6	+ 1,0

(*) Véhicules de moins de 15 ans - Camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC et tracteurs routiers de 5 tonnes de PTRR ou plus.

(**) D'après les déclarations de vente ou de location avec imputation de la non-réponse sur le secteur d'activité de l'entreprise.

Source : SDES, enquête TRM

Figure E2-3 **Transport intérieur routier par type de marchandises**

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

Données provisoires	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
	2022	2020	2021	2022	2022/2017
Marchandises hors groupage	131,2	- 2,4	+ 2,0	- 2,6	- 0,2
Produits de l'agriculture et de la pêche, engrais naturels, produits agroalimentaires	51,0	- 2,3	- 3,8	- 1,1	- 0,4
<i>dont agriculture et pêche (hors lait vrac liquide**)</i>	26,1	- 5,5	- 2,6	+ 1,6	+ 0,5
<i>dont agroalimentaires (hors lait vrac liquide**)</i>	20,7	+ 3,2	- 4,9	- 4,1	- 0,9
Produits d'extraction, produits du bois, produits minéraux pour la construction	31,8	- 4,5	+ 9,6	- 7,1	- 0,1
Machines et matériel de transport	7,8	- 11,5	+ 10,8	- 10,8	+ 0,0
Produits pétroliers raffinés	4,9	+ 11,8	- 0,7	- 7,4	- 5,0
Courier, messagerie, petits colis	9,5	- 3,9	+ 10,1	+ 10,9	+ 9,9
Autres marchandises hors groupage	26,3	+ 1,0	+ 0,2	- 0,4	- 1,6
Marchandises groupées	37,2	- 7,6	+ 11,0	+ 11,3	+ 4,8
Transport routier intérieur du pavillon français (*)	168,4	- 3,4	+ 3,7	+ 0,1	+ 0,8

(*) Véhicules de moins de 15 ans - Camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC et tracteurs routiers de 5 tonnes de PTRR ou plus.

(**) Le lait transporté sous forme liquide est soit un produit agricole s'il s'agit de collecte du lait de ferme, soit un produit agroalimentaire s'il est transporté après avoir subi une transformation. On ne dispose pas toujours de précision permettant d'effectuer cette distinction.

Source : SDES, enquête TRM

E3. Transport ferroviaire de marchandises

Le transport intérieur ferroviaire de marchandises représente 35,3 milliards de tonnes-kilomètres¹ en 2022, en diminution par rapport à l'année 2021 (- 1,4 %), baisse notamment imputable aux mouvements sociaux de décembre 2022. Les tonnages transportés baissent plus fortement (- 5,6 %). En tonnes-kilomètres, le transport international entrant et le transit ont diminué en 2022 (respectivement - 3,6 % et - 1,7 %) tandis que le transport international sortant est le seul segment en hausse (+ 1,7 %). Le transport national diminue en 2022 (- 1,6 %), et sa part dans le trafic intérieur est quasi stable à 59,4 %.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES SE REPLIE EN 2022

Le transport ferroviaire de marchandises se replie en 2022 (- 1,4 % en tonnes-kilomètres), après une année 2021 marquée par le rebond du trafic (+ 14,3 %) au sortir de la crise sanitaire et des confinements. Les baisses sont un peu plus marquées pour le trafic national et le transit (*figure E3-1*). Le trafic international, qui représente un peu moins de 30 % du trafic ferroviaire intérieur, se distingue de l'ensemble : l'international entrant, qui avait augmenté en 2020 à l'inverse des autres composantes du trafic, s'est moins accru en 2021 (+ 4,3 %) et baisse davantage en 2022 (- 3,6 %). L'international sortant a évolué comme le transport national en 2020 et 2021. Cependant, en 2022, il est le seul segment en croissance (+ 1,7 %). Sur cinq ans, le transport ferroviaire de marchandises sur le territoire français est quasi stable (- 0,1 % par an en moyenne), comme le transport national et l'international sortant (+ 0,1 % par an). Sur la même période, l'international entrant s'accroît (+ 1,3 % par an) alors que le transit baisse (- 2,7 % par an). Les tonnages transportés diminuent de 1,7 % en moyenne annuelle sur cinq ans mais les distances parcourues s'allongent, ce qui explique la quasi-stabilité du trafic en tonnes-kilomètres.

Figure E3-1 **Transport intérieur ferroviaire de marchandises**

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres ou en millions de tonnes, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2020	2021	2022	2017/2022
<i>En milliards de tonnes-kilomètres</i>					
Ensemble	35,3	- 7,7	14,3	- 1,4	- 0,1
National	20,9	- 8,4	16,8	- 1,6	0,1
International entrant	4,6	5,2	4,3	- 3,6	1,3
International sortant	5,6	- 9,7	15,5	1,7	0,1
Transit	4,2	- 14,8	12,7	- 1,7	- 2,7
<i>En millions de tonnes</i>					
Ensemble	89,6	- 10,3	14,3	- 5,6	- 1,7
National	53,0	- 11,6	15,1	- 8,3	- 1,9
International entrant	13,7	1,4	11,3	- 1,3	- 0,1
International sortant	16,2	- 15,3	17,7	0,4	- 1,5
Transit	6,8	- 8,4	6,5	- 6,5	- 4,0

Note : certaines données de trafic ferroviaire ayant été révisées en 2022 sur la période 2018-2021, les niveaux et évolutions annuelles peuvent légèrement différer de ceux précédemment publiés.

Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

¹ Dans le transport ferroviaire, est comptabilisé le poids des marchandises, mais également des emballages et du conditionnement (conteneurs, caisse mobiles, semi-remorques, etc.) le cas échéant, mais est exclu le poids des véhicules moteurs et remorqués (locomotives et wagons).

partie E : le transport de marchandises

LE TRANSPORT DE PRODUITS AGRICOLES ET AGROALIMENTAIRES REBONDIT FORTEMENT

En tonnes-kilomètres, le transport ferroviaire de produits agricoles et agroalimentaires augmente fortement en 2022 (+ 12,2 %)-(figure E3-2) et sa part dans le trafic de marchandises passe de 11,1 % en 2021 à 12,7 % en 2022. Sur les cinq dernières années, le transport ferroviaire en tonnes-kilomètres de ces marchandises est en légère baisse (- 0,6 % en moyenne par an).

Le transport ferroviaire de produits manufacturés baisse de 4,0 % en 2022 mais sa part dans le trafic de marchandises reste largement majoritaire, passant de 43,5 % en 2021 à 42,3 % en 2022. Sur les cinq dernières années, il est également en léger repli (- 1,0 % en moyenne par an).

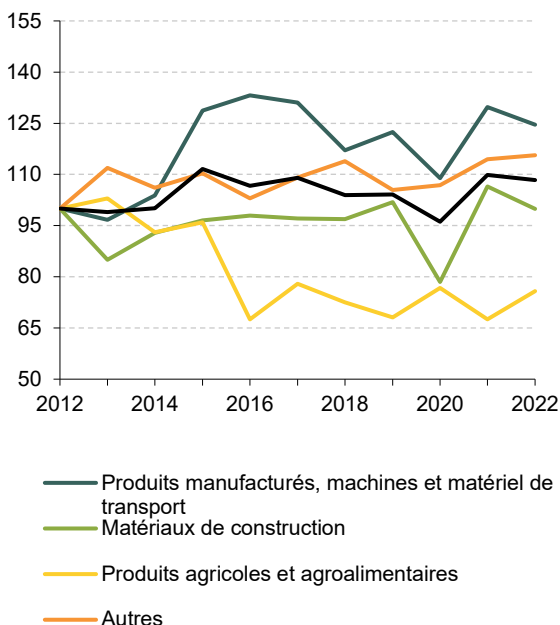
Sur la même période, le transport ferroviaire de matériaux de construction (19,5 % des marchandises en 2022) augmente quant à lui de 0,6 % en moyenne par an.

En tonnes-kilomètres, avec une progression de 3,4 % en 2022, le transport combiné (défini comme l'utilisation du rail ou de la voie d'eau pour transporter des marchandises acheminées par camion pour les premiers et/ou les derniers kilomètres) poursuit sa dynamique commencée en 2018 : sur cinq ans, avec une hausse annuelle moyenne de 8,0 %, la part du transport combiné passe de 27,4 % en 2017 à 40,5 % en 2022. La forte croissance des conteneurs et caisses mobiles (+ 9,6 % en moyenne annuelle sur cinq ans) explique cette dynamique de long terme. En 2022, les conteneurs et caisses mobiles représentent 85,6 % du transport combiné.

LE TRAFIC MENSUEL AFFECTÉ PAR LES MOUVEMENTS SOCIAUX DE FIN D'ANNÉE 2022

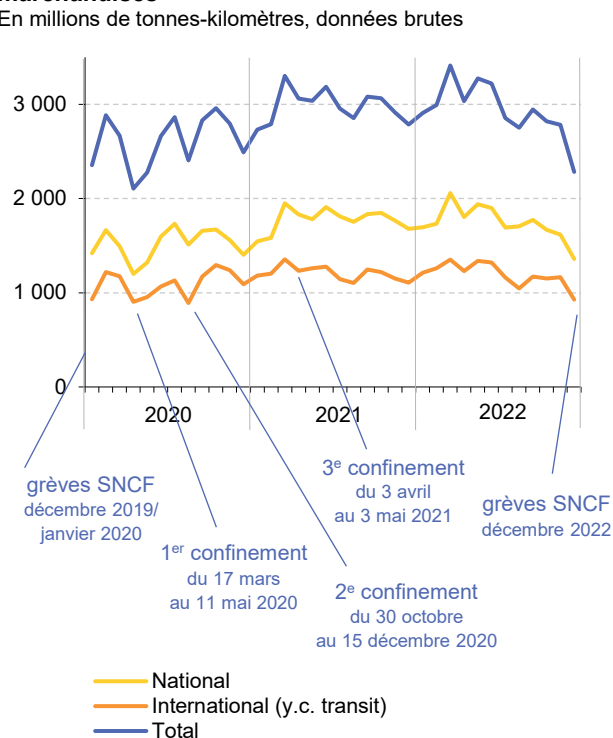
En 2020, la crise sanitaire avait surtout affecté le trafic ferroviaire de marchandises sur la période de mars à mai. Le faible niveau observé au mois de janvier 2020 (figure E3-3) résulte du prolongement de l'impact des grèves de décembre 2019. Le trafic mensuel 2021 a été peu marqué par la poursuite de la crise sanitaire, malgré un léger impact en janvier et février. En 2022, les mouvements sociaux de décembre ont notablement affecté le trafic de marchandises. Le trafic de décembre 2022 est ainsi inférieur de 18 % à celui de décembre 2021.

Figure E3-2 Évolution du transport intérieur ferroviaire pour les principales marchandises en tonnes-km
En indice base 100 en 2012



Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3-3 Transport intérieur ferroviaire de marchandises
En millions de tonnes-kilomètres, données brutes



Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

E4. Transport fluvial de marchandises

Le transport fluvial de marchandises s'élève à 6,6 milliards de tonnes-kilomètres et diminue fortement de 9,3 % en 2022 après un rebond de 4,0 % en 2021. Il s'établit ainsi à un niveau inférieur à celui de 2020, année impactée par la crise de la Covid-19. C'est le transport national (- 12,4 %) qui explique cette baisse, le transport international se contractant moins fortement à - 2,5 %. Sur cinq ans, le transport national est stable (+ 0,1 % en moyenne par an), contre une baisse de 4,6 % en moyenne pour l'international, soit une baisse totale de 2,6 %. Quant aux volumes transportés, ils sont également en baisse en 2022 (- 6,8 %), impactés par la forte baisse du transport national (- 11,5 %), les volumes du transport international restant quasi stables (- 0,3 %).

LE TRAFIC BAISSÉ FORTEMENT EN ÎLE-DE-FRANCE, NORMANDIE, GRAND EST ET HAUTS-DE-FRANCE

Le transport fluvial baisse dans la plupart des régions en 2022, et notamment dans les cinq qui cumulent à elles seules près de 90 % du trafic fluvial de marchandises (figure E4-1) : Île-de-France (- 12,4 %), Normandie (- 14,0 %), Grand Est (- 9,7 %), Hauts-de-France (- 7,7 %) et Provence-Alpes-Côte d'Azur (-3,7 %). En moyenne annuelle sur cinq ans, les trafics de l'Île-de-France et de la Normandie sont en hausse (respectivement + 1,2 % et + 2,1 %), tandis que ceux de la région Grand Est (- 4,4 %), des Hauts-de-France (- 1,1 %) et de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (- 0,9 %) diminuent.

Figure E4-1 Transport fluvial par type de flux, et flux par région

Niveau en millions de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles				Évolution annuelle moyenne
	2022	2019	2020	2021	2022	2022/2017
National	4 111,5	9,3	- 7,9	6,6	- 12,4	0,1
International	2 226,7	9,6	- 17,5	1,6	- 2,5	- 4,6
dont entrant	981,4	15,7	- 16,8	3,6	- 4,1	- 4,2
dont sortant	1 245,4	5,4	- 18,0	0,1	- 1,1	- 4,9
Transit	255,1	23,9	- 31,3	- 14,5	- 11,6	- 15,6
Ensemble	6 593,3	10,2	- 12,6	4,0	- 9,3	- 2,6

Flux régionaux	Niveau	Part à l'international moyenne (*)	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
	2022	2018-2022	2020	2021	2022	2022/2017
Auvergne-Rhône-Alpes	675,5	1,1	- 25,1	11,8	- 6,0	- 4,4
Bourgogne-Franche-Comté	361,8	1,6	- 14,8	- 19,3	2,2	- 1,9
Bretagne	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Centre-Val de Loire	1,3	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Grand Est	1 464,6	80,6	- 15,3	1,2	- 9,7	- 4,4
Hauts-de-France	1 142,8	46,7	3,0	- 0,7	- 7,7	- 1,1
Île-de-France	2 829,3	14,2	- 8,8	13,2	- 12,4	1,2
Normandie	2 108,5	1,3	- 2,5	10,4	- 14,0	2,1
Nouvelle-Aquitaine	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Occitanie	51,1	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Pays de la Loire	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Provence-Alpes-Côte d'Azur	965,8	0,2	- 21,2	0,9	- 3,7	- 0,9

Note : les flux sont comptabilisés si la région en est l'origine ou la destination. Les flux intra-régionaux ne sont comptabilisés qu'une seule fois.

(*) La part à l'international présentée est une moyenne sur les 5 dernières années.

n.s. = non significatif.

Par rapport aux précédentes publications, le transit et le fluvio-maritime ont été ajoutés pour les données depuis 2011.

Le transit se fait essentiellement sur le Rhin, fleuve international, l'écluse de Gamsheim servant de comptage.

Champ : y compris transit, y compris fluvio-maritime.

Source : VNF ; calculs SDES

partie E : le transport de marchandises

Deux autres régions ont un trafic fluvial de marchandises significatif : celui de la région Auvergne-Rhône-Alpes diminue de 6,0 % en 2022, tandis que celui de la région Bourgogne-Franche-Comté augmente de 2,2 %. Sur cinq ans, ces deux régions voient leur trafic baisser respectivement de 4,4 %, et 1,9 % en moyenne par an.

LE TRAFIC FLUVIAL DES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION EST À SON PLUS BAS NIVEAU DEPUIS 10 ANS

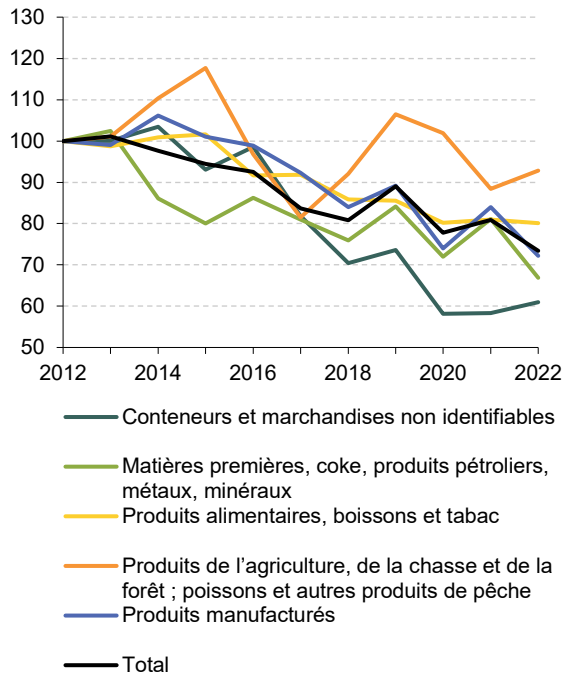
La diminution du transport fluvial de marchandises en 2022 est due principalement à un net recul des marchandises diverses (« Autres »), principalement des minerais, tourbe et autres produits d'extraction (- 16,7 %) – (figure E4-2). Le trafic des matériaux de construction (17,2 % du trafic total en 2022) diminue également nettement (- 19,5 %) et passe en dessous de son niveau de 2020, année pourtant impactée par la crise sanitaire et les confinements de la population. À l'inverse, les produits agricoles et agroalimentaires (30,9 % du total) augmentent de 4,4 %, tandis que les produits manufacturés (10,2 % du total) rebondissent de 6,0 % après avoir atteint leur plus bas niveau des dix dernières années.

LE TRAFIC EN 2022 EST ÉGALEMENT IMPACTÉ PAR LA SÉCHERESSE

Outre la mauvaise conjoncture générale sur les matières premières, la sécheresse ayant frappé la France en 2022 a eu des conséquences négatives sur le trafic fluvial. À l'exception des deux premiers mois de l'année et de juin, le trafic mensuel a été inférieur à celui des mêmes mois de 2021 (figure E4-3) : le niveau bas des eaux, notamment sur le Rhin et la Moselle, a rendu la circulation et le mouillage des bateaux difficiles, impactant également le trafic en 2022.

Figure E4-2 **Évolution du transport fluvial pour les principales marchandises en tonnes-km**

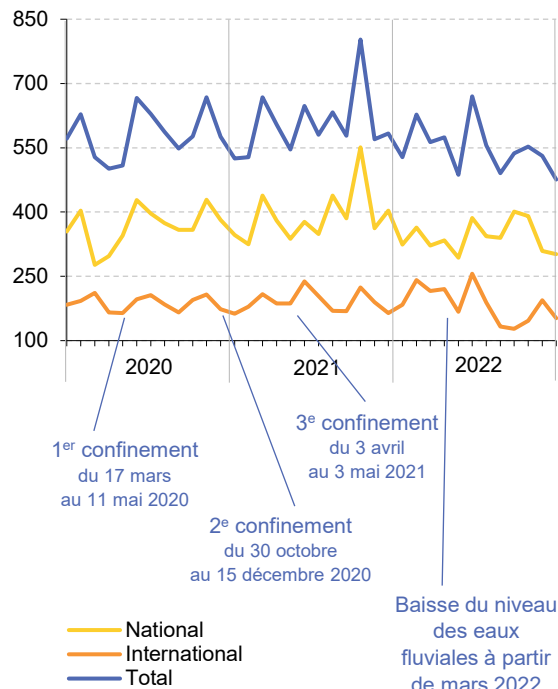
En indice base 100 en 2012



Champ : y compris transit, y compris fluvio-maritime.
Source : VNF ; calculs SDES

Figure E4-3 **Trafic mensuel du transport fluvial par type de flux**

En millions de tonnes-kilomètres



Champ : y compris transit, y compris fluvio-maritime.
Source : VNF ; calculs SDES

E5. Transport maritime de marchandises

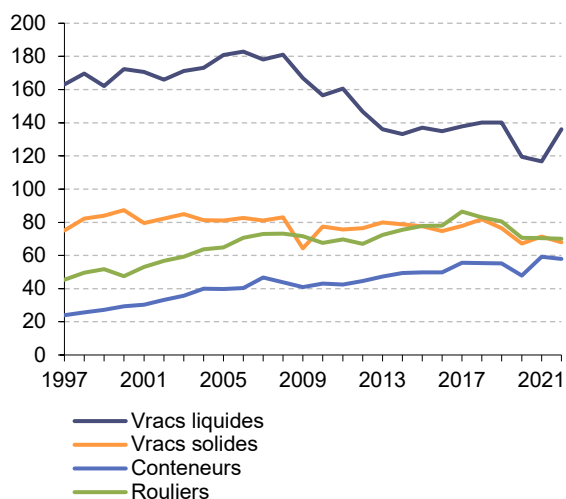
Le transport maritime de marchandises transitant par les ports français augmente de nouveau de 5 % en 2022 (après + 4,3 % en 2021), porté par des trafics énergétiques en hausse. Néanmoins, avec 341,2 millions de tonnes échangées en 2022 contre 360,0 millions en 2019, il reste inférieur de 5,2 % à son niveau d'avant la crise sanitaire. Deux facteurs ont joué un rôle essentiel dans la croissance du trafic maritime français en 2022 : la hausse des trafics de gaz naturel liquéfié (GNL) (+ 65,4 %) du fait de la maritimisation des importations de gaz naturel à la suite des sanctions économiques prononcées par l'Union européenne contre la Russie et l'augmentation des trafics de pétrole brut (+ 21,9 %), en partie imputable au redémarrage de la raffinerie de Donges en 2022.

UNE FORTE HAUSSE SUR LES VRACS LIQUIDES, LIMITÉE PAR UN VOLUME DE VRACS SOLIDES ET DE MARCHANDISES CONTENEURISÉES EN BAISSE

La hausse de 5 % du trafic maritime de marchandises en 2022 se concentre essentiellement sur les plus gros ports de commerce métropolitains (figure E52), disposant de terminaux pétroliers et gaziers. Seul le port de La Rochelle, dont le trafic est en hausse de 8,7 % en 2022, se démarque par une forte augmentation de ses trafics céréaliers. Dans les ports d'outre-mer, le trafic total de marchandises est en baisse de 3,2 % en 2022. En 2022, la filière des vracs liquides (figure E51), très largement constituée d'hydrocarbures, est la seule filière en croissance (+ 17 %). Cette hausse est induite par le trafic de GNL (+ 65,4 %) qui a augmenté afin de compenser les volumes initialement importés de Russie par gazoduc. L'augmentation des trafics de GNL profite aux ports disposant de terminaux méthaniers, tels que Dunkerque, Marseille et Nantes Saint-Nazaire. Les trafics totaux de pétrole brut transitant par les ports français augmentent fortement (+ 21,9 %), portés par le redémarrage progressif de la raffinerie de Donges en Loire-Atlantique depuis mars 2022. Ce redémarrage, cumulé au quasi doublement des trafics de GNL du terminal méthanier de Montoir-de-Bretagne, participe très largement à la forte augmentation des trafics totaux du port de Nantes Saint-Nazaire (+ 57,0 %).

Figure E5-1 Évolution du trafic maritime selon le type de fret

En millions de tonnes



Champ : France entière.
Source : SDES

Figure E5-2 Trafic de marchandises des principaux ports de commerce

Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2022	2020	2021	2022	2022/2019
Haropa - maritime	84 643	- 16,5	12,1	1,3	- 5,2
Marseille	77 864	- 12,6	8,9	3,7	- 1,3
Dunkerque	49 024	- 14,3	7,2	1,4	- 6,9
Calais	37 149	- 10,2	- 3,7	- 2,5	- 15,7
Nantes Saint-Nazaire	29 690	- 9,0	- 32,3	57,0	- 3,2
La Rochelle	9 594	- 8,8	- 1,1	8,7	- 1,9
Bordeaux	6 547	- 11,2	9,1	- 0,7	- 3,9
Ensemble GPM+Calais	294 512	- 13,2	3,1	5,4	- 5,7
Autres ports de métropole	33 215	- 18,8	12,2	5,3	- 4,1
Outre-mer	13 440	- 5,7	12,0	- 3,2	2,2
Ensemble France entière	341 167	- 13,4	4,3	5,0	- 5,2

Champ : France entière.
Source : SDES

En 2022, les vracs solides se replient de - 4,3 % par rapport à l'année précédente. La réduction des volumes de minerais échangés due à des difficultés économiques dans le secteur de la sidérurgie explique en partie cette baisse. Le port de Dunkerque, dont la zone industrialo-portuaire concentre une importante part de la filière sidérurgique française, est affecté par la baisse des trafics de minerais qui compte pour un peu moins de 20 % des trafics totaux du port. Le port de Nantes Saint-Nazaire bénéficie d'une hausse des trafics de vracs solides due à

partie E : le transport de marchandises

l'augmentation des trafics entrants de charbon (+ 48 %). Cette situation est la conséquence d'un recours plus intensif à la centrale thermique de Cordemais qui a dû pallier l'insuffisance de la production électrique française en 2022. Le trafic total de céréales est en hausse de 10,4 % par rapport à 2021 ; il augmente dans les ports Haropa (+ 12,6 %), de Nantes Saint-Nazaire (+ 79,4 %) et de La Rochelle (+ 21,7 %).

Après une forte reprise entre le troisième trimestre 2020 et le deuxième trimestre 2021, l'année 2022 est marquée par un repli de 1,4 % du volume de marchandises transitant par conteneurs dans les ports français. Cette contraction s'inscrit dans un repli généralisé (- 3,9 %) de la filière au niveau mondial. La baisse du trafic de conteneurs se concentre sur Haropa Port (- 4,8 %) qui compte pour près de la moitié du trafic total national. Dans le même temps, le volume de conteneurs transitant par le port de Dunkerque atteint un niveau historiquement élevé (5,7 Mt), en progression de 8,5 % en 2022.

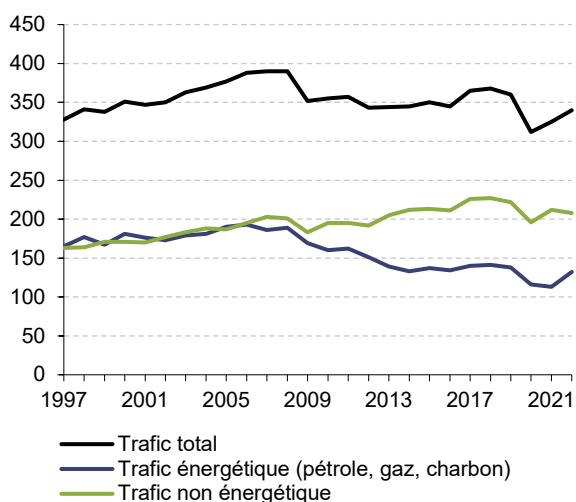
Le trafic des rouliers transitant par les ports français baisse de 0,9 % pour atteindre près de 69,9 millions de tonnes en 2022. Les volumes transitant par les ports de la façade maritime Manche Est – Mer du Nord, qui concentrent à eux seuls près de 80 % du trafic roulier national, diminuent pour la cinquième année consécutive. Les ports corses affichent une croissance de 5,5 % de leurs trafics de rouliers qui demeurent cependant inférieurs de 17,8 % à leurs niveaux de 2019. Pour les autres ports méditerranéens, le trafic de rouliers bénéficie d'une croissance de 16,4 % entre 2021 et 2022, dépassant ainsi de 12,4 % son niveau de 2019.

DES TRAFICS ÉNERGÉTIQUES EN MUTATION

En 2022, les trafics énergétiques (pétrole, GNL, charbon) bondissent de 17,1 % alors que les trafics non énergétiques reculent de 1,4 % (figure E5-3). Si l'augmentation des trafics de GNL est dictée par le contexte géopolitique, la hausse des trafics entrants de pétrole brut et raffiné s'explique par l'augmentation de la consommation française en carburants routiers et carburéacteurs. La baisse du volume de conteneurs transitant par les ports français contribue sensiblement à la diminution des trafics non énergétiques. La part du GNL dans les trafics énergétiques est de 24 % en 2022 alors qu'elle était de 9 % en 2017 (figure E5-4).

Figure E5-3 Évolution du trafic énergétique et non énergétique

En millions de tonnes

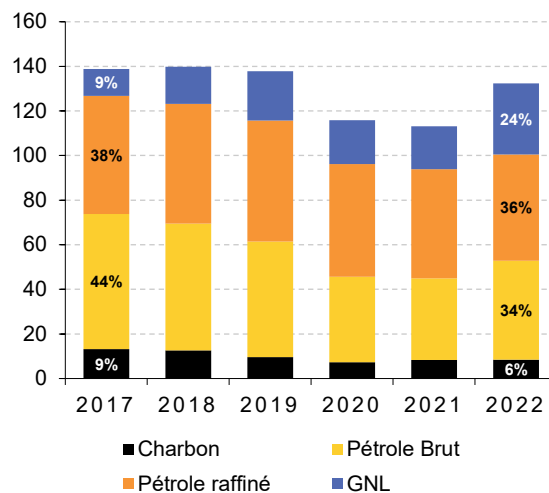


Champ : France entière.

Source : SDES

Figure E5-4 Évolution de la part des différents types de trafics énergétiques

En millions de tonnes



Champ : France entière.

Source : SDES

E6. Transport aérien de marchandises

L'année 2022 est marquée par une forte baisse du fret aérien : le transport intérieur aérien de marchandises, qui représente 127 600 tonnes en 2022, chute de 17,6 % par rapport à 2021. Les tonnages transportés à l'international se contractent également (- 4,1 % par rapport à 2021). Le trafic est dominé par les échanges entre la France et l'Europe.

EN 2022, LE TRANSPORT INTÉRIEUR AÉRIEN DE MARCHANDISES BAISSÉ FORTEMENT

En 2022, le transport intérieur aérien de marchandises baisse fortement (- 17,6 % par rapport à 2021). Il devient même inférieur à son niveau de 2020, marqué par la crise sanitaire et les confinements (- 4,4 % par rapport à 2020). Il s'établit ainsi à 127 600 tonnes en 2022 (figure E6-1). Le commerce est dominé par les échanges entre Paris et l'outre-mer qui constituent 44 % du trafic domestique, suivi par les échanges entre Paris et la province qui représentent 30 % du trafic (figure E6-2).

Figure E6-1 Transport intérieur aérien de marchandises

Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

	Niveau 2022	Évolutions annuelles			
		2020	2021	2022	2022/2019
Métropole - métropole	65,8	- 17,7	19,6	- 20,7	- 22,0
<i>dont liaisons radiales ⁽¹⁾</i>	37,7	- 11,5	19,3	- 29,8	- 25,9
<i>dont liaisons transversales ⁽²⁾</i>	28,1	- 27,3	20,3	- 3,9	- 16,0
Métropole - outre-mer	61,8	- 13,1	12,3	- 14,1	- 16,2
<i>dont outre-mer - Paris</i>	56,5	- 11,8	14,0	- 15,8	- 15,4
<i>dont outre-mer - province</i>	0,4	- 60,3	- 1,7	27,9	- 50,2
Outre-mer - outre-mer	4,9	- 21,7	- 7,7	9,5	- 20,8
Total relations domestiques	127,6	- 15,6	16,1	- 17,6	- 19,3

(1) Paris - Province

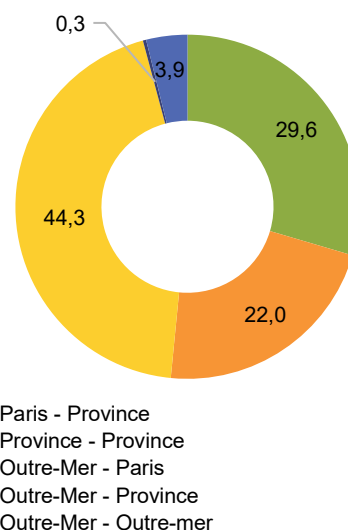
(2) Province - Province

Champ : France entière.

Source : DGAC

Figure E6-2 Répartition du transport intérieur aérien de marchandises en 2022

En %



Champ : France entière.

Source : DGAC

EN 2022, LES ÉCHANGES AU NIVEAU INTERNATIONAL SE CONTRACTENT

D'après l'IATA (Association du transport aérien international), en 2022, le transport aérien de marchandises en tonnes-kilomètres a chuté de 8,0 % au niveau mondial. Cette chute s'explique par une inflation qui pénalise les ménages, par la guerre en Ukraine qui perturbe le trafic commercial, et par un dollar particulièrement élevé qui apprécie les échanges en dollars de matières premières.

Les échanges entre la France et le reste du monde ne sont pas épargnés : après un retour à la normale en 2021, le trafic de fret aérien entre la France et les pays étrangers se contracte en 2022 (- 4,1 % par rapport à 2021) ; il reste encore inférieur à son niveau de 2019 (- 3,7 % par rapport à 2019). Il atteint ainsi 2,0 millions de tonnes transportées. Le trafic est dominé par les échanges entre la France et l'Europe (696 000 tonnes), suivi par ceux entre la France et l'Asie (622 500 tonnes) - (figures E6-3 et E6-4).

partie E : le transport de marchandises

Figure E6-3 **Trafic aérien de marchandises entre la France et les pays étrangers**

Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

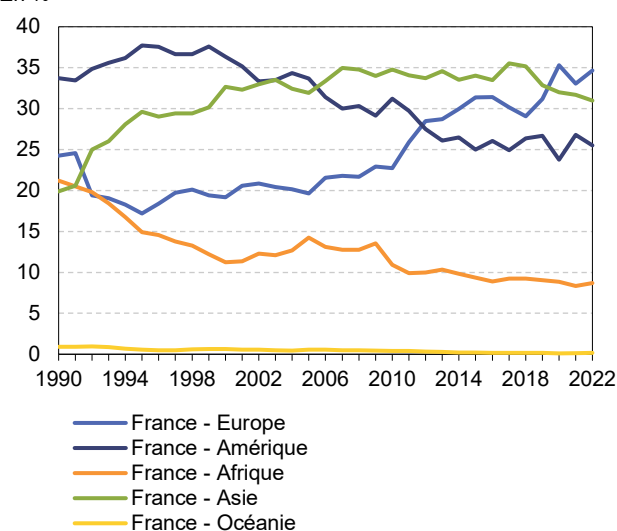
	Niveau 2022	Évolutions annuelles			
		2020	2021	2022	2022/2019
France - Europe	696,0	- 5,3	12,4	0,5	7,0
France - Amérique	512,4	- 25,5	35,2	- 8,6	- 8,0
France - Afrique	174,8	- 18,3	13,1	0,1	- 7,5
France - Asie	622,5	- 18,6	18,8	- 6,2	- 9,2
France - Océanie	3,2	- 49,6	53,8	15,2	- 10,7
Total relations France / pays étrangers	2009,0	- 16,3	20,0	- 4,1	- 3,7

Champ : France entière.

Source : DGAC

Figure E6-4 **Répartition du trafic aérien de marchandises entre la France et les pays étrangers par continent**

En %



Champ : France entière.

Source : DGAC

L'AÉROPORT DE PARIS CHARLES-DE-GAULLE CONCENTRE 80 % DU TRAFIC DE FRET

En 2022, l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle concentre 80 % du trafic total de fret aérien. En province, l'aéroport de Bâle-Mulhouse représente 2,9 % du trafic de fret aérien, suivi des aéroports de Lyon Saint-Exupéry (2,3 %) et de Toulouse Blagnac (2,0 %).

partie F

Le transport de voyageurs

— En 2022, le transport intérieur de voyageurs poursuit sa croissance et se rapproche de son niveau d'avant-crise : 999,7 milliards de voyageurs-kilomètres ont été réalisés, en deçà de 3,4 % par rapport à 2019. Cette reprise est constatée pour tous les modes de transport.

Le transport intérieur de voyageurs, toujours largement dominé par le transport individuel en véhicules particuliers (82,1 %), augmente de nouveau en 2022 (+ 11,5 % par rapport à 2021).

Le transport collectif poursuit sa reprise en 2022 (+ 29,7 %) mais demeure inférieur à son niveau de 2019 (- 5,4 % par rapport à 2019). La reprise du transport collectif urbain est plus forte en Île-de-France (+ 26,8 %) qu'en province (+ 14,9 %). Le transport ferroviaire atteint un niveau inégalé en 2022 (+ 6,6 % par rapport à 2019). Le transport intérieur aérien s'accroît (+ 33,9 % par rapport à 2021) et le trafic maritime, mesuré en nombre de passagers, repart à la hausse (+ 87,2 % par rapport à 2021), mais ces deux modes ne rejoignent pas leur niveau d'avant-crise.

En 2022, parmi les personnes se rendant sur leur lieu de travail, 3,4 % y vont en vélo ; cette part augmente par rapport à celle de 2019 (2,5 %). Les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) continuent de progresser.



F1. Synthèse : le transport intérieur de voyageurs

En 2022, le transport intérieur de voyageurs croît de 14,4 % (en voyageurs-kilomètres) et se rapproche de son niveau d'avant-crise (- 3,4 % par rapport à 2019). La reprise se poursuit pour tous les modes de transport : les transports ferrés, en forte croissance (+ 36,4 %), atteignent un niveau inégalé ; les transports individuels en véhicules particuliers sont de nouveau en hausse (+ 11,5 %).

L'activité totale du transport de voyageurs représente 999,7 milliards de voyageurs-kilomètres en 2022. Les parts des différents modes de transport, mesurées en voyageurs-kilomètres, avoisinent leurs niveaux de 2019. Le transport intérieur de voyageurs est toujours largement dominé par le transport individuel en véhicules particuliers (82,1 %) - (figure F1-1). Sa part diminue de 2,1 points en 2022 par rapport à 2021 au bénéfice des transports ferrés (+ 1,9 point par rapport à 2021). Les transports ferrés représentent ainsi 11,8 % des voyageurs-kilomètres en 2022. La part des transports collectifs routiers est stable à 4,8 % mais inférieure à son niveau d'avant-crise (- 1,1 point par rapport à 2019). La part du transport aérien dans le transport intérieur de voyageurs reste marginale (1,3 %). Ces parts modales ne prennent pas en compte le transport maritime, les déplacements à vélo et la marche.

Figure F1-1 **Transport intérieur de voyageurs par mode en 2022**

Parts modales en % des voyageurs-kilomètres

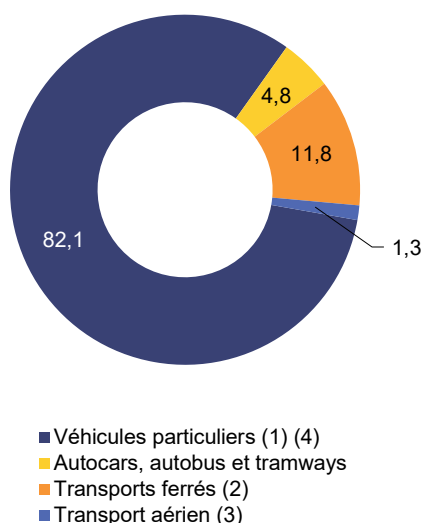
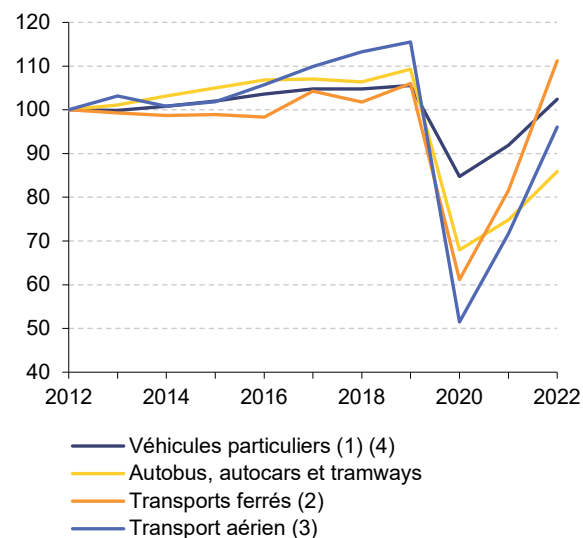


Figure F1-2 **Évolution du transport intérieur de voyageurs par mode (4)**

En indice base 100 en 2012 (en voyageurs-kilomètres)



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

(2) Trains, RER et métros.

(3) Vols intérieurs à la métropole uniquement.

(4) Révision du bilan de la circulation routière (voir fiche G1).

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, d'après le bilan de la circulation ; ART ; ensemble des opérateurs ferroviaires ; Île-de-France Mobilités-Omnil ; enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) - (estimations SDES pour 2022) ; UTP

LE TRANSPORT INDIVIDUEL EST PROCHE DE SON NIVEAU D'AVANT-PANDEMIC

Le nombre de voyageurs-kilomètres réalisés en véhicules particuliers (y compris étrangers) s'établit à 820,5 milliards en 2022 (figure F1-3). Il est en hausse (+ 11,5 %) par rapport à 2021 et se rapproche de son niveau d'avant-pandémie (- 2,9 % par rapport à 2019).

partie F : le transport de voyageurs

LE TRANSPORT COLLECTIF POURSUIT SA REPRISE

Le transport collectif augmente de 29,7 %, en nombre de voyageurs-kilomètres par rapport à 2021 mais reste en deçà de son niveau de 2019 (- 5,4 % par rapport à 2019).

Les 117,9 milliards de voyageurs-kilomètres effectués en transports ferrés représentent 65,8 % du transport collectif. Le transport ferroviaire reste le premier mode de transport collectif privilégié pour les déplacements et atteint en 2022 un niveau record de 108,7 milliards (+ 37,1 % par rapport à 2021 et + 6,6 % par rapport à 2019). Cette hausse est portée par tous les types de trains : à grande vitesse (+ 40,8 % par rapport à 2021), TER (+ 32,4 %), trains et RER d'Île-de-France (+ 32,3 %) et trains interurbains (+ 21,3 %).

Avec 47,9 milliards de voyageurs-kilomètres, les transports collectifs routiers (autobus, autocars et tramways) représentent 26,7 % du transport collectif intérieur en 2022, soit 3,5 points de moins qu'en 2021. En hausse de 16,1 % en 2022, le transport en autocars reste nettement inférieur à son niveau d'avant-crise (- 24,6 % par rapport à 2019). Le transport interurbain régulier librement organisé (dits autocars « Macron ») augmente, quant à lui, de 85,5 % par rapport à 2021 mais demeure également très en deçà de son niveau de 2019 (- 22,8 % par rapport à 2019).

Figure F1-3 **Transports intérieurs de voyageurs**
Niveau en milliards de voyageurs-kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2022	Évolutions annuelles			
		2020	2021	2022	2022/2019
Transport individuel en véhicules particuliers	820,5	- 19,7	8,4	11,5	- 2,9
Transports collectifs	179,2	- 42,0	25,7	29,7	- 5,4
Transports routiers	47,9	- 37,8	10,1	14,8	- 21,4
Autocars ⁽¹⁾	34,5	- 39,0	6,5	16,1	- 24,6
dont autocars « Macron »	2,2	- 67,3	27,2	85,5	- 22,8
dont occasionnel en autocars étrangers	2,2	- 74,5	18,8	9,9	- 66,7
Autobus et tramways	13,4	- 34,1	20,1	11,5	- 11,8
Île-de-France	5,8	- 34,8	19,6	7,5	- 16,1
Hors Île-de-France ⁽²⁾	7,7	- 33,5	20,5	14,7	- 8,2
Transports ferrés	117,9	- 42,3	33,3	36,4	4,9
Transport ferroviaire	108,7	- 41,8	33,6	37,1	6,6
Trains à grande vitesse	68,5	- 42,3	36,3	40,8	10,6
Trains interurbains (dont « TET ») ⁽³⁾	3,8	- 58,2	42,1	21,3	- 28,0
Trains sous convention des conseils régionaux ⁽⁴⁾	19,1	- 29,2	33,2	32,4	24,8
Trains et RER d'Île-de-France	17,3	- 45,5	23,4	32,3	- 11,0
Métros	9,2	- 47,0	30,1	28,2	- 11,6
Île-de-France	7,0	- 49,7	34,8	32,7	- 10,1
Hors Île-de-France ⁽²⁾	2,2	- 38,8	18,4	15,6	- 16,3
Transports aériens⁽⁵⁾	13,5	- 55,4	39,3	33,9	- 16,9
Ensemble	999,7	- 23,8	10,8	14,4	- 3,4

⁽¹⁾ Transport occasionnel, régulier (dont autocars SNCF), scolaire et de personnel.

⁽²⁾ Le niveau de 2022 est estimé par le SDES à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP.

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

⁽⁴⁾ Trains sous convention des conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse). Y compris les « express d'intérêt régional ».

⁽⁵⁾ Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Champ : France métropolitaine.

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

LE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN PROGRESSE

Le transport collectif urbain (TCU) regroupe les autobus, les tramways, les métros et, en Île-de-France, les trains et RER¹. En 2022, il croît de 23,7 % en voyageurs-kilomètres (figure F1-5) mais ne retrouve pas son niveau d'avant

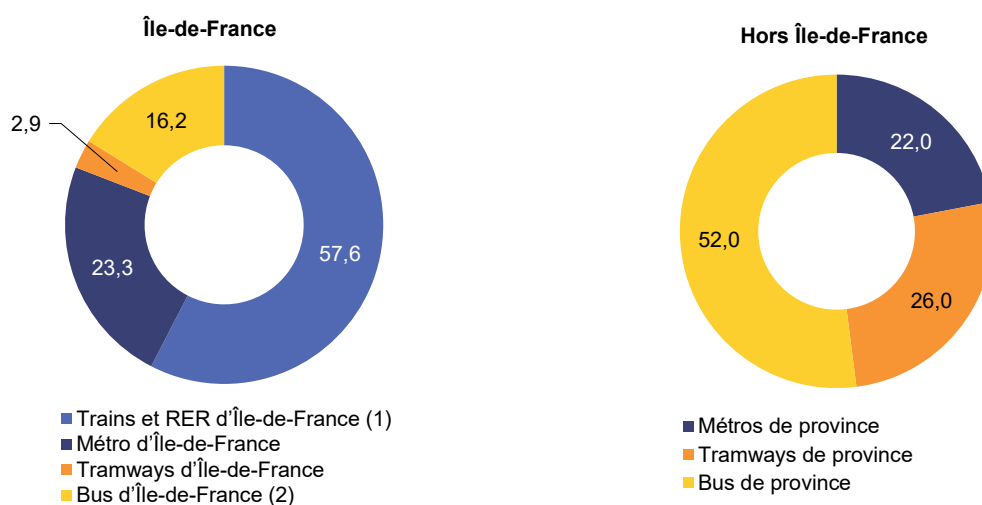
¹ Compte tenu de cette spécificité, les TCU d'Île-de-France sont difficilement comparables à ceux de province.

partie F : le transport de voyageurs

la pandémie (- 11,4 % par rapport à 2019). Cette reprise est plus forte en Île-de-France (+ 26,8 %) qu'en province (+ 14,9 %) où les réseaux ont connu une baisse moins importante en 2020.

Parmi les 40,0 milliards de voyageurs-kilomètres réalisés en TCU, 75,4 % l'ont été en Île-de-France et 24,6 % en province. Sur le territoire francilien, les parts des métros et des tramways se rapprochent de leur niveau d'avant-crise, tandis que la part des autobus, pénalisée par une pénurie de conducteurs, baisse d'un point. En Île-de-France, les trains et RER constituent le trafic de voyageurs le plus important (57,6 %) - (figure F1-4) tandis qu'en province, les modes de transport collectif urbain privilégiés sont les modes de surface (78,0 %).

Figure F1-4 Répartition des réseaux de transport collectif urbain en 2022
Parts en % des voyageurs-kilomètres



(1) Y compris RER exploités par la RATP et lignes T4 et T11 Express du tramway.

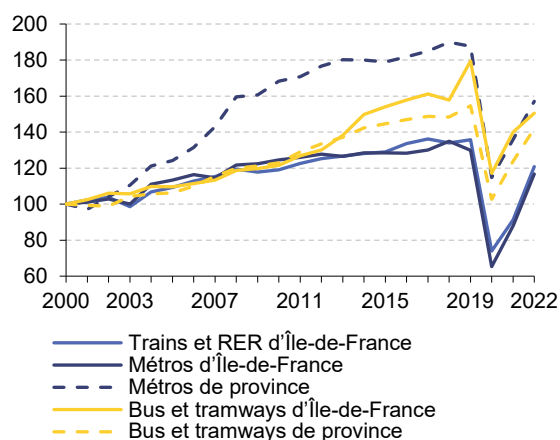
(2) Paris, petite et grande couronnes (y compris noctiliens).

Source : Île-de-France Mobilités, calculs SDES

Source : calculs SDES, à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP et de l'enquête annuelle sur les transports collectifs urbains 2021 (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD)

Figure F1-5 Indices d'évolution des modes de transport collectif urbain

En indice base 100 en 2000



Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, d'après Île-de-France Mobilités-Omnibus, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) - (estimations SDES pour 2022) ; UTP ; DGAC

partie F : le transport de voyageurs

LE TRANSPORT AÉRIEN REDÉMARRE SANS REJOINDRE SON NIVEAU D'AVANT-CRISE

Le transport intérieur aérien s'accroît en 2022 (+ 33,9 % de voyageurs-kilomètres) sans atteindre son niveau de 2019 (- 16,9 %). En métropole, la reprise est plus forte sur les liaisons radiales (Paris-province, + 46,7 % par rapport à 2021 en nombre de passagers) que sur les liaisons transversales (province-province, + 25,7 % par rapport à 2021 en nombre de passagers). Le nombre de passagers entre la métropole et l'international a plus que doublé par rapport à 2021, mais reste en deçà de son niveau d'avant-crise. Le trafic entre la métropole et les outre-mer enregistre également une forte hausse (+ 55,3 %) et avoisine son niveau de 2019 (- 1,3 % par rapport à 2019).

LE TRANSPORT MARITIME REPART À LA HAUSSE

Avec près de 20,9 millions de passagers enregistrés en 2022 dans les principaux ports maritimes français, le trafic de passagers s'accroît fortement par rapport à 2021 (+ 87,2 %) mais demeure néanmoins affecté par la crise sanitaire (*figure F1-6*). La reprise est portée par le trafic qui double dans les ports transmanche (+ 141,1 %).

Le trafic de croisiéristes reprend légèrement au début de l'année 2022 et connaît une remontée en été. Avec 3,2 millions de passagers sur l'ensemble de l'année, il reste encore en dessous de 2019 (plus de 4,6 millions de passagers). Dans les départements d'outre-mer, après un arrêt total des bateaux de croisière en 2021, les croisières ont repris à partir d'octobre 2022 et le nombre de croisiéristes en 2022 (près de 150 000) reste encore très inférieur à celui de 2019 (environ 792 000).

Le trafic transmanche reste très largement dominé par les échanges avec la Grande-Bretagne (95,2 % en 2022) tandis que sur la façade méditerranéenne, le trafic de passagers hors croisières résulte principalement des échanges avec la Corse (54,2 % en 2022) et l'Italie (30,9 % en 2022).

Figure F1-6 **Transport maritime : passagers débarqués dans les principaux ports français**

Niveau en milliers de passagers, évolutions en %

	Niveau 2022			Évolution annuelle 2022/2021		
	Hors croisières	Croisières	Ensemble	Hors croisières	Croisières	Ensemble
Métropole	16 819	3 022	19 841	68,2	444,0	88,0
Mer du Nord et Manche	8 828	410	9 238	135,0	444,1	141,1
Méditerranée	7 992	2 611	10 603	28,0	443,9	57,7
Outre-mer	882	149	1 030	47,9	-	72,8
Ensemble des ports français	17 701	3 171	20 871	67,1	470,8	87,2

Sources : SDES

F2. Transport collectif urbain

Avec 40,0 milliards de voyageurs-kilomètres en 2022, le transport collectif urbain représente 22,3% du transport collectif. Il augmente de 23,7 % par rapport à 2021 mais reste en deçà de son niveau d'avant crise (- 11,4 % par rapport à 2019). La poursuite de la reprise du trafic est plus forte sur les réseaux d'Île-de-France (+ 26,8 % par rapport à 2021) que sur ceux de province (+ 14,9 %) qui avaient connu une baisse moins importante en 2020.

LA REPRISE DU TRAFIC EN ÎLE-DE-FRANCE SE POURSUIT

En 2022, 30,1 milliards de voyageurs-kilomètres ont été réalisés en Île-de-France, soit une hausse de 26,8 % par rapport à 2021 (figure F2-1). La reprise observée en 2021 se poursuit en 2022, plus fortement pour les modes ferrés (métros, trains et RER) en Île-de-France : le nombre de voyageurs-kilomètres augmente de 32,4 % sur un an, sans retrouver toutefois son niveau de 2019 (- 10,7 %). Les transports de surface sont moins dynamiques : le transport par autobus marqué par la pénurie de conducteurs augmente de 5,7 % et celui des tramways de 18,8 %. En 2022, la part des voyageurs-kilomètres transportés sur les différents segments en Île-de-France est proche de son niveau d'avant-crise pour les réseaux souterrains et pour les réseaux de surface : elle s'établit à 80,9 % pour les modes ferrés (57,6 % en trains et RER, 23,3 % en métros), 2,9 % pour les tramways et 16,2 % pour les bus.

Figure F2-1 **Évolution du transport collectif urbain**
Niveau en millions de voyageurs-kilomètres ; évolutions en %

	Niveau 2022	Évolutions annuelles			
		2020	2021	2022	2022/2019
Île-de-France	30 112	- 44,3	24,9	26,8	- 11,8
Modes ferrés	24 354	- 46,7	26,5	32,4	- 10,7
Trains et RER ⁽¹⁾	17 336	- 45,5	23,4	32,3	- 11,0
Métro	7 018	- 49,7	34,8	32,7	- 10,1
Tramways	887	- 36,3	15,6	18,8	- 12,5
Autobus	4 870	- 34,5	20,3	5,7	- 16,8
Paris	512	- 32,2	6,7	1,5	- 26,6
Petite couronne	1 526	- 32,8	14,4	2,4	- 21,3
Grande couronne ⁽²⁾	2 722	- 36,3	28,2	7,4	- 12,3
Noctiliens ⁽³⁾	110	- 30,4	- 0,1	41,0	- 1,9
Province ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	9 847	- 34,8	20,0	14,9	- 10,1
Métros	2 167	- 38,8	18,4	15,6	- 16,3
Tramways et autobus	7 680	- 33,5	20,5	14,7	- 8,2
Ensemble TCU	39 959	- 42,0	23,5	23,7	- 11,4

⁽¹⁾ Y compris RER exploités par la RATP et les lignes T4 et T11 Express du tramway.

⁽²⁾ Données rétropolées de 2000 à 2018, suite à un changement de méthode de calcul de l'Omnil en 2019.

⁽³⁾ Noctiliens RATP et SNCF.

⁽⁴⁾ Le niveau de 2022 est estimé par le SDES à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP.

⁽⁵⁾ Les données ont été révisées à partir de 2017 suite à un changement de méthode de calcul du SDES.

Sources : SDES, d'après Île-de-France Mobilités (Omnil, RATP, SNCF) ; enquêtes annuelles transport collectif urbain (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) ; UTP

UNE HAUSSE PLUS MODÉRÉE DU TRAFIC EN PROVINCE

En 2022, le transport collectif urbain de province progresse de nouveau (+ 14,9 %) mais ne retrouve pas son niveau d'avant-crise (- 10,1 % par rapport à 2019). Le trafic augmente aussi bien pour le transport par métro (+ 15,6 %) que pour le transport par tramway ou bus (+ 14,7 %).

F3. Transport ferroviaire de voyageurs

Avec 108,7 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2022, le transport ferroviaire de voyageurs, hors navettes Eurotunnel, représente 60,6 % du transport collectif. Après une année 2021 impactée par la poursuite de la crise de la Covid-19 malgré une hausse de 33,6 %, le transport ferroviaire de voyageurs augmente fortement, de 37,1 % en 2022 pour atteindre un niveau inégalé.

LE TRAFIC FERROVIAIRE ATTEINT SON PLUS HAUT NIVEAU EN 2022

En 2020, la crise de la Covid-19 a eu un impact très marqué sur le trafic ferroviaire mensuel de voyageurs lors des confinements du printemps et de l'automne. Le trafic a encore été affecté par la crise sanitaire au 1^{er} semestre 2021 même s'il est en hausse sur l'ensemble de l'année de 33,6 % par rapport à 2020. Malgré la persistance de la crise sanitaire au 1^{er} trimestre 2022, le trafic augmente fortement de 37,1 % en 2022 (*figures F3-1 et F3-2*) et atteint un niveau record avec 108,7 milliards de voyageurs-kilomètres transportés.

LE TRANSPORT EN TRAIN À GRANDE VITESSE EST EN FORTE HAUSSE

Le trafic de voyageurs sur les trains à grande vitesse (TAGV) représente 63,0 % du transport ferroviaire de voyageurs en 2022 (61,4 % en 2021 ; 60,2 % en 2020). Il augmente fortement pour la seconde année consécutive (+ 40,8 % en 2022 après + 36,3 % en 2021). Entre 2017 et 2022, le nombre de voyageurs-kilomètres transportés en TAGV augmente en moyenne de 2,8 % par an. Cette augmentation moyenne sur cinq ans, bien qu'impactée par la crise sanitaire, est due au développement important des lignes à grande vitesse depuis 20 ans² et notamment à la mise en service en juillet 2017 des lignes Bretagne-Pays de la Loire et Sud-Europe-Atlantique, ainsi que plus récemment la mise en place d'offres *low cost* par la SNCF.

LE TRAFIC DES TRAINS INTERURBAINS AUGMENTE DE NOUVEAU

Le transport sur les lignes de trains interurbains hors trains à grande vitesse comprend principalement les trains d'équilibre du territoire (TET), sous convention avec l'État. En 2022, le trafic des trains interurbains hors TAGV augmente de nouveau de 21,3 %, après le rebond de 42,1 % en 2021 ayant suivi la chute de 58,2 % en 2020 avec la crise de la Covid-19. Entre 2017 et 2020, une quinzaine de lignes TET³ sont passées sous l'autorité de régions, leur trafic étant alors décompté avec celui des trains express régionaux (TER) : entre 2017 et 2022, la baisse apparente du trafic de trains interurbains, de 11,9 % en moyenne par an, est principalement liée à ce transfert. L'État envisage de redynamiser le développement des lignes TET⁴, notamment avec le retour d'un réseau important de trains de nuit.

LE TRANSPORT EN TER ATTEINT UN NIVEAU RECORD EN 2022

Le transport en trains sous convention des conseils régionaux répond principalement aux usages du quotidien, comme les déplacements domicile-travail. En 2022, le trafic en TER augmente de 32,4 %, après + 33,2 % en 2021 et dépasse de près de 25 % son niveau de 2019, avant le début de la crise sanitaire. Sur cinq ans, le trafic augmente de 6,8 % par an en moyenne, notamment sous l'effet du transfert de lignes TET sous l'autorité des régions.

Le 4^e paquet ferroviaire européen, adopté en décembre 2016, rend obligatoire l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, à partir du 3 décembre 2019 pour les services conventionnés (TER et TET) et à partir du 14 décembre 2020 pour les services non conventionnés (TAGV). La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire précise les modalités d'application pour la France.

² www.ecologie.gouv.fr/projets-lignes-grande-vitesse-en-france

³ www.ecologie.gouv.fr/trains-dequilibre-du-territoire-tet

⁴ www.ecologie.gouv.fr/remise-letude-portant-sur-developpement-nouvelles-lignes-trains-dequilibre-du-territoire

partie F : le transport de voyageurs

LE TRAFIC FRANCILIEN DES TRAINS RESTE INFÉRIEUR À CELUI D'AVANT-CRISE

En 2022, le trafic des trains et RER d'Île-de-France augmente de nouveau, de 32,3 % en un an, après avoir progressé de 23,4 % en 2021. Malgré ces deux années de forte croissance du trafic, les Transiliens et RER n'ont pas retrouvé leur niveau d'avant la crise sanitaire (- 11 % par rapport à 2019), notamment du fait d'un recours accru au télétravail, depuis la crise de la Covid-19. Avec 17,3 milliards de voyageurs-kilomètres transportés, leur part représente 16,0 % du transport ferroviaire de voyageurs en 2022, en baisse de 3,1 points par rapport à 2019. Sur cinq ans, le trafic des trains et RER d'Île-de-France accuse une baisse de 2,4 % en moyenne par an.

Figure F3-1 **Transport ferroviaire de voyageurs**
Niveau en millions de voyageurs-kilomètres, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
	2022	2020	2021	2022	2017/2022
Trains à grande vitesse (1)	68 474	- 42,3	36,3	40,8	2,8
Trains interurbains (dont « TET ») (1) (2)	3 802	- 58,2	42,1	21,3	- 11,9
Trains sous convention des conseils régionaux (dont « TER ») (3)	19 055	- 29,2	33,2	32,4	6,8
Total hors RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités	91 331	- 40,9	35,9	38,1	2,5
Trains et RER d'Île-de-France(4)(5)	17 336	- 45,5	23,4	32,3	- 2,4
Ensemble y compris RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités (4)	108 667	- 41,8	33,6	37,1	1,6

(1) Y compris trains internationaux, hors navettes Eurotunnel.

(2) Sous convention avec l'État et non conventionnés, hors trains à grande vitesse.

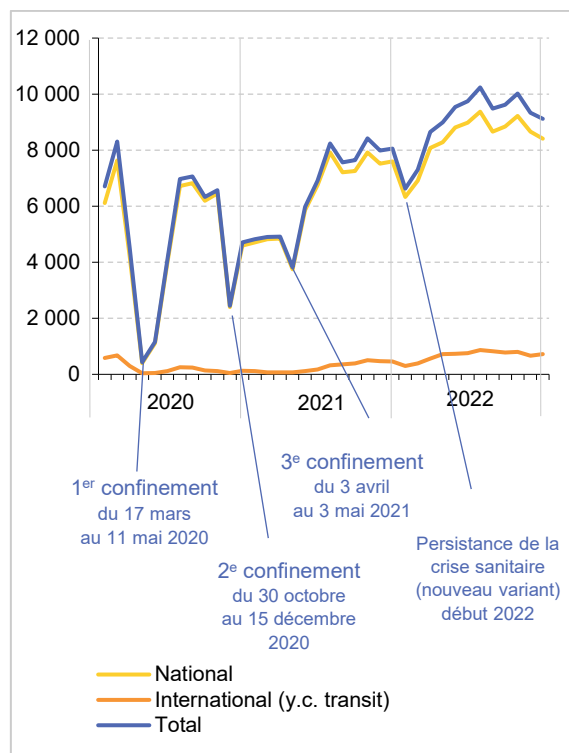
(3) Sous convention des conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse), y compris les « Express d'intérêt régional ».

(4) Dont RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités y compris les lignes T4 et T11 Express du tramway.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, d'après l'ensemble des opérateurs ferroviaires et Île-de-France Mobilités-Omnil

Figure F3-2 **Trafic ferroviaire mensuel**
En millions de voyageurs-kilomètres



Note : les faibles niveaux de janvier 2020 s'expliquent par la prolongation des grèves de décembre 2019.

Source : SDES, d'après l'ensemble des opérateurs ferroviaires et Île-de-France Mobilités-Omnil

F4. Transport aérien de voyageurs

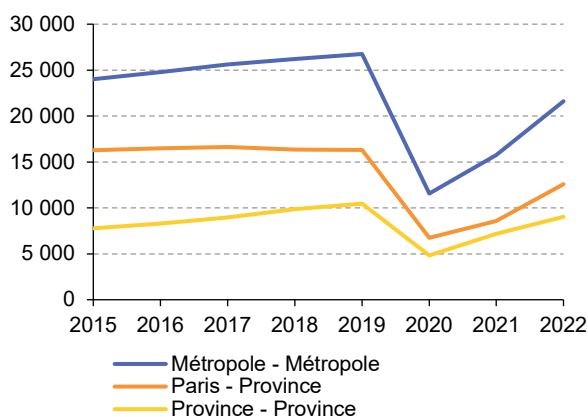
Le transport aérien de voyageurs a été particulièrement affecté par la crise sanitaire en 2020 et encore en 2021 avec le maintien de restrictions de déplacement une partie de l'année, notamment sur les liaisons internationales. En 2022, le transport aérien de voyageurs redécoule, mais reste inférieur à son niveau d'avant la crise sanitaire, sur toutes les liaisons. Le transport aérien métropolitain représente 7,5 % du transport collectif de voyageurs (en voyageurs-kilomètres) en France. Le nombre de passagers sur les vols intra-métropole (21,6 millions en 2022) augmente de 37,1 % sans atteindre son niveau d'avant-crise (- 19,3 % par rapport à 2019). Le trafic entre la métropole et l'international, qui a plus que doublé en un an (+ 131,8 %), est le principal contributeur à la croissance du transport aérien total (+ 106,6 %). La fréquentation des aéroports en métropole et en outre-mer augmente de 91,9 %, en lien avec la reprise du trafic aérien.

EN MÉTROPOLE, LE TRAFIC AÉRIEN SE REDRESSE POUR LA DEUXIÈME ANNÉE APRÈS LA FORTE CHUTE DE 2020

En 2022, le nombre de passagers sur les vols intra-métropole poursuit sa hausse (+ 37,1 %) mais demeure inférieur à son niveau d'avant-crise (- 19,3 % par rapport à 2019) - (figure F4-1). La reprise est plus forte sur les liaisons radiales (Paris-province + 46,7 %) que sur les liaisons transversales (province-province + 25,7 %).

Figure F4-1 Évolution du nombre de passagers utilisant les liaisons radiales et transversales

En milliers



Source : DGAC, mai 2023

LE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL REDÉMARRE MAIS RESTE IMPACTÉ PAR LA CRISE

Avec 114,4 millions de passagers (79,0 % du trafic) en 2022, le nombre de passagers de métropole sur les vols internationaux est multiplié par 2,3 par rapport à 2021 (figure F4-2) mais n'atteint pas son niveau d'avant la pandémie (- 19,8 % par rapport à 2019). En 2022, plus des deux tiers des passagers voyagent en Europe, l'Espagne et l'Italie étant les premières destinations. Les liaisons de la métropole vers l'Amérique du Nord et l'Afrique enregistrent une très forte hausse (respectivement + 197,3 % et + 115,4 %) sans retrouver leur niveau de 2019 (respectivement - 18,4 % et - 11,5 %). Le nombre de passagers vers l'Asie a été multiplié par trois en 2022 mais reste toujours fortement impacté par la crise de la Covid-19 (- 45,9 % par rapport à 2019) ; le trafic vers la Chine reste inférieur de 95,1 % à son niveau de 2019.

LA FRÉQUENTATION DES AÉROPORTS EST EN FORTE HAUSSE

En lien avec la reprise du trafic aérien, le nombre de passagers embarqués ou débarqués dans les aéroports de France métropolitaine en 2022 augmente de 93,6 % par rapport à 2021 mais reste largement inférieur au niveau de 2019 (- 19,2 %) (figure F4-3). La fréquentation des aéroports de Paris double par rapport à 2021 (+ 119,4 % pour Paris-Charles de Gaulle et + 85,7 % pour Paris-Orly) et s'établit à 80,2 % de son niveau d'avant la pandémie. S'agissant des aéroports de province, en

partie F : le transport de voyageurs

lien avec l'augmentation du nombre de passagers pour les liaisons transversales (+ 25,7 %) et internationales (+ 136,7 %), la tendance est identique, avec une hausse de 80,4 % de la fréquentation en 2022 qui ne permet toutefois pas de retrouver le niveau de 2019 (-18,6 %). En outre-mer, la fréquentation des aéroports repart également à la hausse en 2022 (+ 70,5 %) mais demeure inférieure au niveau d'avant crise (- 12,3 % par rapport au niveau de 2019).

Figure F4-2 **Transport aérien de passagers**

Niveau en milliers de passagers ⁽¹⁾ ; évolutions en %

	Niveau 2022	Évolutions annuelles			
		2020	2021	2022	2022/ 2019
Total métropole	140 773	- 70,2	31,1	106,5	- 19,2
Métropole - métropole	21 598	- 56,8	36,2	37,1	- 19,3
dont Paris - province	12 570	- 58,6	27,1	46,7	- 22,9
dont province - province	9 028	- 53,9	49,0	25,7	- 13,7
Métropole - international	114 385	- 73,5	30,5	131,8	- 19,8
dont Paris - international	69 361	- 72,8	28,2	128,8	- 20,2
dont province - international	45 024	- 74,6	34,4	136,7	- 19,3
Métropole - outre-mer	4 789	- 45,7	17,0	55,3	- 1,3
Total outre-mer	8 747	- 52,5	3,8	76,1	- 13,1
Outre-mer - métropole	4 789	- 45,7	17,0	55,3	- 1,3
Outre-mer - international	1 691	- 71,9	- 49,4	335,7	- 38,0
Outre-mer - outre-mer	2 267	- 44,4	8,2	51,6	- 8,8
Total France ⁽²⁾	144 731	- 69,8	29,4	106,6	- 19,4

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

⁽²⁾ Le total France ne correspond pas à la somme des totaux « Métropole » et « outre-mer » ; le trafic « Métropole-outre-mer » est compté une seule fois dans le total.

Source : DGAC, mai 2023

Figure F4-3 **Fréquentation des aéroports français**

Niveau en milliers de passagers ⁽¹⁾ ; évolutions en %

	Niveau 2022	Évolutions annuelles			
		2020	2021	2022	2022/ 2019
Total métropole ^{(1) (2)}	162 384	- 68,4	32,0	93,6	- 19,2
Province ^{(1) (2)}	75 737	- 67,2	37,4	80,4	- 18,6
Paris	86 647	- 69,4	26,9	106,8	- 19,8
dont Paris-CDG	57 462	- 70,8	17,7	119,4	- 24,5
dont Paris-Orly	29 185	- 66,1	45,8	85,7	- 8,4
Outre-mer ⁽²⁾	11 004	- 50,8	4,6	70,5	- 12,3
Total France ^{(1) (2)}	173 388	- 67,3	29,5	91,9	- 18,8

⁽¹⁾ Le trafic de l'aéroport binational de Bâle-Mulhouse est considéré comme entièrement français.

⁽²⁾ Nombre de passagers embarqués ou débarqués. Tous les passagers ayant effectué un vol national à l'intérieur du périmètre défini sont comptés deux fois.

Source : DGAC, mai 2023

F5. Transport maritime de voyageurs

Près de 20,9 millions de passagers ont été enregistrés en 2022 dans les principaux ports maritimes français : 9,2 millions en Manche et mer du Nord, 10,6 millions en Méditerranée et 1 million dans les outre-mer. Le trafic de passagers reprend en 2022 (+ 87,2 %) mais demeure encore impacté par la crise sanitaire (- 24,3 % par rapport à 2019). Il augmente dans les ports de Manche et mer du Nord (+ 141,1 %), en Méditerranée (+ 57,7 %), et dans les outre-mer (+ 72,8 %). L'activité de croisière est toujours affectée par la crise, notamment dans les départements d'outre-mer avec une reprise du trafic à partir d'octobre 2022 seulement.

Figure F5-1 Nombre de passagers* dans les principaux ports français

Nombre de passagers en milliers ; parts de croisiéristes et évolutions en %

	Niveau 2022 (p)	part des croisiéristes ⁽¹⁾ 2022 (p)	Évolution annuelle	
			2022 (p)	2022/ 2019
Principaux ports Manche et Mer du Nord	9 238	4,4	141,1	- 35,9
Calais	5 071	0,0	112,6	- 40,2
Dunkerque	1 368	0,0	86,5	- 41,6
Caen	689	0,2	176,0	- 23,7
Cherbourg	590	15,6	249,7	- 14,9
Saint-Malo	505	4,4	437,9	- 31,6
Dieppe	372	0,0	291,8	20,8
Roscoff	338	0,1	566,6	- 4,8
Haropa ⁽²⁾	305	96,3	448,1	- 49,4
Principaux ports Méditerranée	10 603	24,6	57,7	- 5,4
Marseille	2 971	48,9	136,6	- 5,2
Bastia	1 940	0,5	35,9	- 8,1
Toulon	1 859	7,7	21,0	- 2,5
Ajaccio	1 310	29,7	59,0	- 1,3
Cannes	1 062	27,9	60,4	- 13,1
Nice	636	43,5	80,5	- 2,4
L'Île-Rousse	387	0,7	12,4	14,8
Bonifacio	231	2,5	96,2	- 21,6
Sète	207	18,0	2,4	- 9,6
Outre-mer	1 030	14,4	72,8	- 46,5
Ensemble des ports français (y-c. outre-mer)	20 871	15,2	87,2	- 24,3

(p) : provisoire.

(*) : un passager effectuant une traversée entre deux ports français est compté à la fois dans le port d'origine et dans le port de destination.

⁽¹⁾ Les croisiéristes en excursion ne sont comptés qu'en entrée au moment du débarquement.

⁽²⁾ Le Havre + Rouen

Source : SDES

Figure F5-2 Origines-destinations des passagers des principaux ports (hors croisiéristes et sans doubles comptes*)

Nombre de passagers en milliers ; évolution en %

	Niveau		Évolution annuelle
	2021	2022 (p)	2022/ 2021
Principaux ports Manche et Mer du Nord	3 829	8 886	132,1
dont Grande-Bretagne	3 625	8 458	133,3
dont Douvres	3 136	6 475	106,4
dont Portsmouth	339	1 022	201,7
Principaux ports Méditerranée	3 389	4 764	40,6
dont métropole-Corse (**)	1 988	2 582	29,9
dont Italie	832	1 472	76,8
dont Maghreb (Maroc, Algérie, Tunisie)	467	557	19,4

(p) : provisoire.

(*) : un passager effectuant une traversée entre deux ports français n'est compté qu'une seule fois.

(**) Échanges entre la métropole et la Corse. Prise en compte des quatre plus grands ports de Corse en nombre de passagers : Ajaccio, Bonifacio, l'Île-Rousse, Bastia.

Source : SDES

partie F : le transport de voyageurs

EN 2022, LES TRAFICS MÉDITERRANÉEN ET TRANSMANCHE REPARTENT À LA HAUSSE

Avec près de 20,9 millions de passagers en 2022 dans l'ensemble des ports maritimes français, le trafic de passagers repart à la hausse (+ 87,2 %) sans toutefois rattraper le niveau d'avant la crise sanitaire (- 24,3 % par rapport à 2019).

À Calais, premier port français de passagers, le nombre de passagers augmente fortement en 2022 (+ 112,6 %), de même qu'à Dunkerque (+ 86,5 %). Ces deux ports concentrent 70 % du trafic sur la façade Manche - mer du Nord. En 2022, le trafic transmanche reste néanmoins nettement plus faible qu'en 2019 (- 35,9 %). Sur la façade méditerranéenne, le trafic rebondit également (+ 57,7 %) et se rapproche de son niveau d'avant-crise (- 5,4 % par rapport à 2019) - (figure F5-1).

Avec 17,7 millions de passagers en 2022, le trafic hors croisière représente 84,8 % du total du trafic maritime de voyageurs. Le trafic transmanche est essentiellement constitué des échanges avec la Grande-Bretagne (95,2 % en 2022) tandis que sur la façade méditerranéenne, le trafic de passagers hors croisières résulte principalement des échanges avec la Corse (54,2 % en 2022) et l'Italie (30,9 % en 2022) - (figure F5-2). Le trafic hors croisières méditerranéen augmente de 40,6 % par rapport à 2021 et le trafic transmanche rebondit encore plus fortement (+ 132,1 % par rapport à 2021).

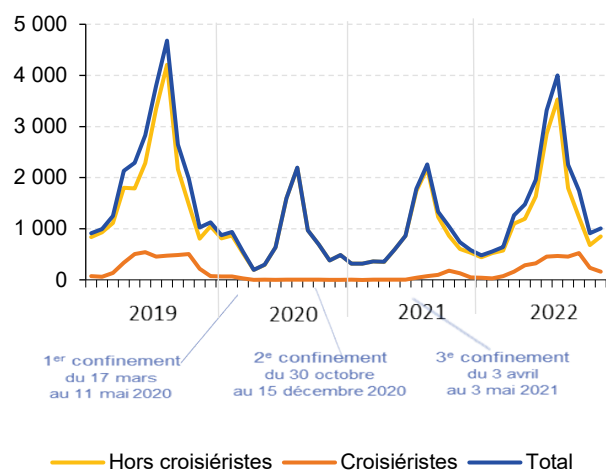
En légère croissance en début d'année 2022, le trafic hors croisiéristes connaît un rebond pendant l'été par rapport aux deux années antérieures marquées par la crise sanitaire mais reste encore à un niveau inférieur à celui de 2019 (figure F5-3).

L'ACTIVITÉ DE CROISIÈRES EST ENCORE TRÈS IMPACTÉE PAR LA CRISE SANITAIRE

Quasiment inexistant en 2020 et 2021, le trafic de croisiéristes reprend légèrement au début de l'année 2022 et connaît une remontée en été. Avec 3,2 millions de passagers sur l'ensemble de l'année, il reste cependant beaucoup plus faible qu'en 2019 (plus de 4,6 millions de passagers). Après le vote le 1^{er} août 2022 de la fin de l'état d'urgence sanitaire pour faire face à la Covid-19 dans les départements d'outre-mer, les croisières n'y ont en effet repris qu'à partir d'octobre et le nombre de croisiéristes en 2022 (près de 150 000) reste encore très inférieur à celui de 2019 (792 000).

Figure F5-3 Trafic mensuel de passagers enregistré par les principaux ports français

Nombre de passagers en milliers



Note : de mars 2020 à septembre 2022, les croisières ont été suspendues dans les départements d'outre-mer.

Source : SDES

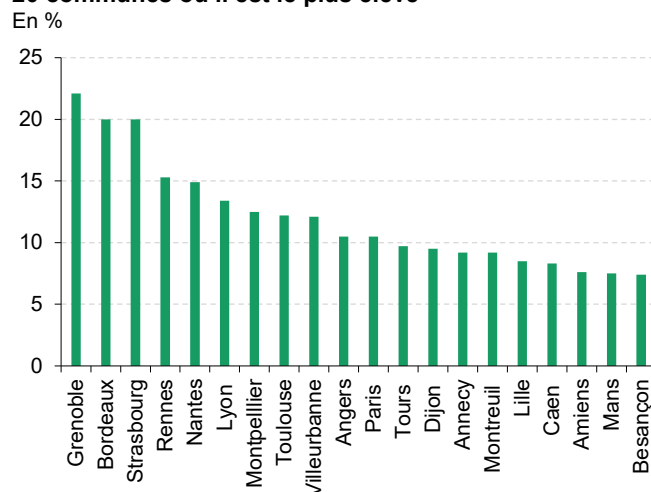
F6. La mobilité à vélo

La pratique du vélo continue de se développer. En 2022, parmi les personnes se rendant sur leur lieu de travail, 3,4 % utilisent le vélo. Grenoble demeure la ville où le vélo est le plus utilisé pour aller travailler, devant Bordeaux et Strasbourg. L'usage du vélo pour se rendre à son travail concerne davantage les hommes, les cadres et les plus jeunes. Les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) continuent de progresser, soutenues par des aides de l'État.

3,4 % DES PERSONNES PRENNENT LE VÉLO POUR ALLER TRAVAILLER

En 2022, 3,4 % des personnes (de 15 à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage en France hors Mayotte) se déplaçant pour travailler (un peu plus de 903 000 personnes) s'y rendaient principalement à vélo. Cette part est en hausse par rapport à celle de 2019 (2,5 %). Parmi les communes de 100 000 habitants ou plus, Grenoble reste la ville où le vélo est le plus utilisé pour se rendre au travail (22,1 % des personnes en 2022), devant Bordeaux et Strasbourg qui sont sur un pied d'égalité en deuxième position (20,0 %) - (figure F6-1). L'usage du vélo concerne davantage les hommes que les femmes (3,9 % contre 2,9 %). Cette pratique est également différenciée selon le groupe social : les cadres utilisent plus souvent le vélo pour aller travailler (6,4 %) que les agriculteurs ou les artisans (1,3 %), les commerçants et chefs d'entreprise (2,1 %). Le taux de recours au vélo des actifs est le plus élevé chez les 15-19 ans et les 30-34 ans (respectivement 4,3 % et 4,1 %).

Figure F6-1 Taux de recours au vélo des personnes se déplaçant pour travailler, dans les 20 communes où il est le plus élevé



Champ : personnes de 15 à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage, en France hors Mayotte
Source : Enquête annuelle de recensement 2022, Insee

LA PRATIQUE DU VÉLO EN HAUSSE

La pratique du vélo continue sa progression en 2022, avec une hausse de 31 % du nombre de passages enregistrés⁵ par rapport à 2019 (8 % par rapport à 2021). Plusieurs mesures ont permis de développer davantage l'usage du vélo. En effet, l'État a mis en place conjointement des aides à l'achat (bonus vélo, prime à la conversion) et plusieurs mesures incitatives fiscales (forfait mobilités durables, réduction d'impôt pour les entreprises mettant à disposition de leurs salariés une flotte de vélos pour leurs déplacements domicile-travail).

PRÈS DE 21 000 KILOMÈTRES DU SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES EST RÉALISÉ

Au 1^{er} janvier 2023, 20 755 kilomètres du schéma national vélo sont ouverts sur les 26 115 km inscrits pour 2030 (figure F6-2). Le schéma national des véloroutes est ainsi réalisé à 79,5 % avec 510 nouveaux kilomètres ouverts en 2022. Au sein ce réseau, le schéma « EuroVelo » (réseau de véloroutes trans-européennes) est achevé à 94,7 %. Élément structurant du Plan vélo et marche, le [schéma national des véloroutes](#) vise à être intégralement réalisé d'ici 2030, en mobilisant les collectivités fédérées au sein de Vélo & Territoires⁶. Il s'agit de constituer un réseau de grands itinéraires cyclables nationaux afin de développer et promouvoir la mobilité quotidienne et la

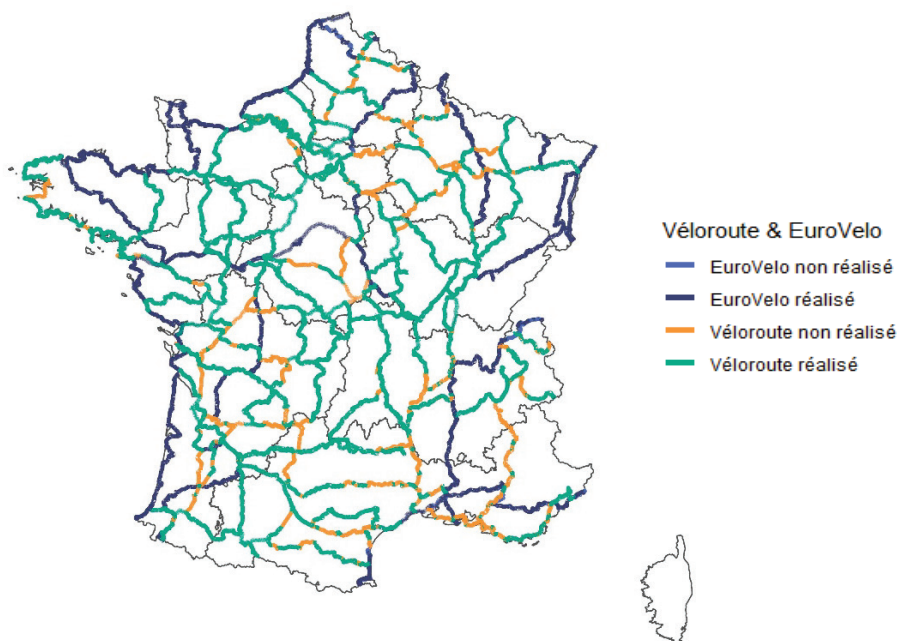
⁵ Cette analyse repose sur un échantillon national de 297 compteurs représentatifs des compteurs partagés avec la plateforme nationale des fréquentations (PNF). La plateforme nationale des fréquentations est un dispositif technique animé par Vélo & Territoires qui permet de mutualiser, d'agréger et de communiquer sur des données de comptages vélo au niveau national sur la base de données collectées au niveau local. Les compteurs, dispersés sur le territoire français, comptabilisent automatiquement le nombre de passages à vélo. Issus des remontées volontaires des collectivités locales propriétaires de compteurs, le nombre de passages à vélo s'appuie à ce jour sur des compteurs qui ne sont pas répartis uniformément sur le territoire et dont le nombre est limité.

⁶ Le réseau de Vélo & Territoires rassemble les collectivités mobilisées pour le développement du vélo en France (régions, départements, intercommunalités, agglomérations, métropoles, EPCI, communes).

partie F : le transport de voyageurs

pratique touristique du vélo. À cette fin, les collectivités locales développent le réseau des itinéraires qui empruntent des voies vertes ou des routes à faible trafic.

Figure F6-2 **Schéma national des véloroutes en France**



Source : Vélo & Territoires, juin 2022

LES VENTES DE VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE CONTINUENT D'AUGMENTER

Avec une hausse de 7 % de son chiffre d'affaires total en 2022, le marché du cycle atteint désormais les 2,378 milliards d'euros. Cette croissance est portée en 2022 par les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) qui continuent d'augmenter, tandis que celles de vélos classiques diminuent de 13 % par rapport à 2021. Ainsi, parmi les 2,6 millions de vélos vendus en 2022, près de 738 000 sont des VAE (soit + 12 % par rapport à 2021). Avec un prix moyen quasi stable (- 1 % par rapport à 2021), ils représentent 28 % des ventes en volume et 61 % en valeur (source : *Observatoire du cycle 2022*). L'achat de VAE est porté par la création de plusieurs aides de l'Etat : le bonus écologique vélo et l'élargissement de la prime à la conversion aux VAE depuis juillet 2021. En 2022, 16 662 bonus écologique « VAE » ont été versés pour un montant de 5,3 millions d'euros et 4 266 primes à la conversion « VAE » ont été allouées. Le montant total des aides à l'achat de VAE a été multiplié par cinq en 2022, pour atteindre 9,8 millions d'euros.

L'entrée en vigueur du marquage obligatoire des vélos neufs prévu par la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 26 décembre 2019 offre aux usagers un nouveau moyen de lutter contre le vol : le nombre de vélos marqués et enregistrés dans le FNUCI (fichier national unique des cycles identifiés) s'élève à 2,1 millions fin 2022.

partie G

Bilan de la circulation

— En 2022, la circulation routière est en hausse de 9,1 % mais demeure inférieure à son niveau d'avant la crise sanitaire (- 2,5 % par rapport à 2019). Le parc français de voitures particulières poursuit sa mutation. La circulation des voitures à essence (y compris hybrides) ou électriques a progressé de 20 % par rapport à 2019 tandis que celle des véhicules diesel a diminué de 12,5 %.

Avec la reprise de la circulation routière, les consommations de carburants sont en hausse en 2022. La forte reprise économique mondiale et les tensions géopolitiques internationales ont tiré les prix du pétrole à la hausse entraînant des niveaux records sur les prix à la pompe.

Les ventes de véhicules neufs en France métropolitaine baissent de 9,8 % en 2022 après la légère hausse de 2021. Au total, 2,2 millions de véhicules neufs ont été immatriculés en 2022, dont les deux tiers sont des voitures particulières. Les ventes de véhicules à motorisations alternatives poursuivent leur progression : les ventes de voitures électriques et hybrides rechargeables neuves représentent 21,7 % du marché en 2022, après 18,3 % en 2021.



G1. Bilan de la circulation routière

Avec une hausse de 9,1 % en 2022, en France métropolitaine, la circulation routière continue sa reprise après une année 2021 encore marquée par des restrictions de circulation (couvre-feu au premier trimestre et confinement en avril 2021) mais demeure inférieure à son niveau d'avant-crise (- 2,5 % par rapport à 2019). La circulation est en hausse pour toutes les catégories de véhicules français. Le parc français de voitures particulières poursuit sa mutation. La circulation des voitures à essence (y compris hybrides) ou électriques a progressé de 20 % par rapport à 2019 tandis que celle des véhicules diesel est en repli de 12,5 %.

LA CIRCULATION POURSUIT EN 2022 LA REPRIS AMORCÉE EN 2021

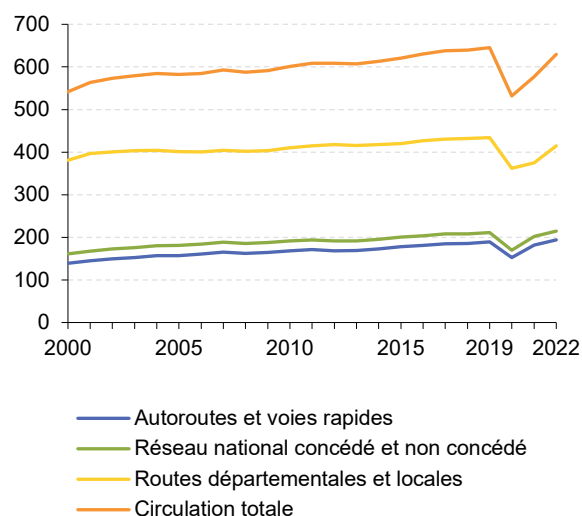
En 2022, en France métropolitaine, la circulation routière continue sa reprise (+ 9,1 %) mais demeure inférieure de 2,5 % à son niveau d'avant la crise sanitaire (figure G1-1). Le trafic sur le réseau routier national (autoroutes et routes nationales) augmente de 6,3 % par rapport à 2021 et dépasse de 1,5 % son niveau de 2019. La circulation s'accroît de 6,6 % en 2022 sur les autoroutes (conçédées et non conçédées) et voies rapides, dépassant son niveau d'avant la crise sanitaire, et de 4,2 % sur les routes nationales.

LA CIRCULATION EST PLUS FORTE QU'EN 2021 AU PREMIER SEMESTRE, MOINS FORTE AU SECOND

Selon le Cerema, sur le réseau routier national (y compris autoroutier), la circulation est bien supérieure sur les cinq premiers mois de l'année 2022 à celle de 2021, encore marquée par des restrictions de circulation : + 12,4 % en janvier 2022 par rapport à janvier 2021, + 17,1 % en février 2022 par rapport à février 2021, + 14,9 % en mars 2022 par rapport à mars 2021, + 40,9 % en avril 2022 par rapport à avril 2021 (durant lequel avait lieu le troisième confinement) et + 14 % en mai 2022 par rapport à mai 2021 - (figure G1-2). La circulation du mois de juin a aussi été plus forte en 2022 qu'en 2021 même si l'effet est moins marqué (+ 6,1%). En revanche, au second semestre 2022, la circulation a été légèrement plus faible qu'en 2021, notamment en octobre 2022 (- 4,6 %) à la suite des grèves dans plusieurs raffineries ayant généré de fortes difficultés d'approvisionnement en carburant.

Figure G1-1 Circulation routière par réseau routier

En milliards de véhicules-kilomètres (données provisoires)

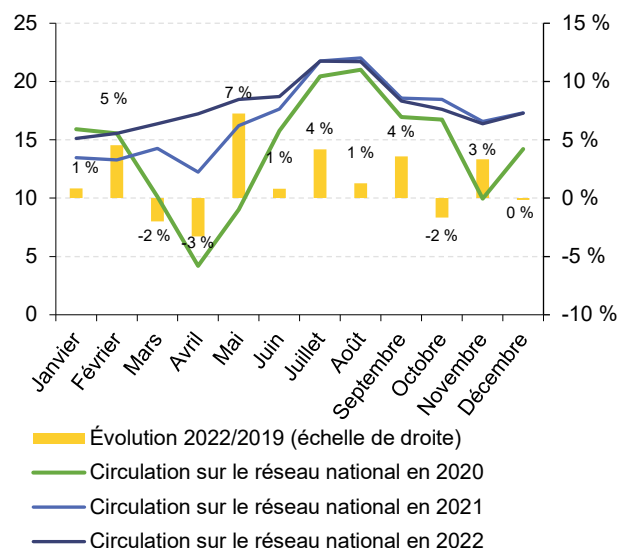


Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, Bilan de la circulation ; Cerema ; ASFA

Figure G1-2 Évolution mensuelle de la circulation sur le réseau routier national

Circulation en milliards de véhicules-km, évolutions en %



Champ : France métropolitaine.

Sources : Cerema ; ASFA

EN PROGRESSION, LA CIRCULATION DES VÉHICULES LÉGERS FRANÇAIS À ESSENCE DÉPASSE SON NIVEAU D'AVANT-CRISE

En 2022, la circulation des voitures particulières françaises en France métropolitaine (72,3 % de la circulation en 2022) augmente de 9,9 % mais reste inférieure de 3,0 % à son niveau d'avant-crise (*figures G1-3, G1-4 et G1-5*). La circulation augmente modérément pour les voitures françaises diesel, y compris hybrides (+ 6,6 %), et fortement pour les voitures françaises essence et autres motorisations (+ 16,2 %). Pour ces dernières, le niveau de la circulation dépasse largement celui d'avant la crise (+ 20 % par rapport à 2019). Cela est dû à la fois à la progression du parc essence, hybride et électrique qui se poursuit en 2022 (+ 5,1 %) (*figures G1-6 et G1-7*) et à celle du kilométrage annuel moyen de ces véhicules (+ 10,6 % en 2022) suite à la fin des restrictions de circulation. Pour les voitures diesel y compris hybrides, le parc diminuant de nouveau en 2022 (- 2,9 %), la hausse de la circulation est portée par celle du kilométrage annuel moyen (+ 9,8 %) qui s'inscrit dans le contexte de la levée des restrictions de circulation.

La circulation des véhicules utilitaires légers français (13,9 % de la circulation en 2022) augmente légèrement en 2022 (+ 2,0 %) mais reste inférieure de 1,1 % à son niveau d'avant-crise.

Encore anecdotique il y a quelques années, le parc de voitures à motorisation alternative (électriques et hybrides rechargeables) continue de progresser fortement (+ 58,3 % en 2022 après + 81,1 % en 2021). Il représente 2,2 % du parc de voitures particulières françaises et 2,7 % de la circulation des voitures françaises en métropole en 2022.

Figure G1-3 Circulation routière en métropole

Parcours moyen en kilomètres par véhicule, circulation en milliards de véhicules-kilomètres, évolutions en %

	Parcours moyen					Circulation totale				
	Niveau 2022	Évolutions annuelles				Niveau 2022	Évolutions annuelles			
		2020	2021	2022	2022/2019		2020	2021	2022	2022/2019
<i>Données provisoires</i>										
Véhicules légers	-					588,4	- 18,1	8,5	9,6	- 2,7
Voitures particulières (VP) françaises	11 957	- 18,4	7,3	9,2	- 4,4	455,3	- 18,5	8,4	9,9	- 3,0
Diesel (y compris hybrides)	13 975	- 19,1	6,6	9,8	- 5,3	290,2	- 21,4	4,4	6,6	- 12,5
Essence et autres énergies	9 535	- 15,0	10,9	10,6	4,2	165,0	- 11,7	17,0	16,2	20,0
Véhicules utilitaires légers (VUL) français	13 793	- 10,5	7,1	1,5	- 2,7	87,7	- 11,3	9,3	2,0	- 1,1
Diesel (y compris hybrides)	14 103	- 10,6	7,0	1,5	- 2,9	85,0	- 11,5	8,9	1,5	- 2,1
Essence et autres énergies	8 114	- 1,9	15,9	9,1	24,1	2,7	- 1,5	23,7	20,6	46,8
VP et VUL étrangers	-					34,4	- 30,9	9,3	28,5	- 3,0
Deux-roues motorisés	-					11,1	- 15,5	2,5	12,7	- 2,4
Véhicules lourds	-					41,0	- 9,1	8,5	2,0	0,7
Véhicules lourds français	42 415	- 8,9	7,6	1,2	- 0,8	29,6	- 9,0	8,7	2,2	1,1
Poids lourds	44 031	- 7,0	- 7,0	6,8	- 0,7	26,6	- 7,2	7,7	1,4	1,4
Autobus et autocars	31 800	- 25,0	- 25,0	16,4	- 12,7	3,0	- 24,9	18,8	9,9	- 1,9
Véhicules lourds étrangers	-					11,5	- 9,1	8,0	1,5	- 0,4
Ensemble des véhicules	-					629,4	- 17,6	8,5	9,1	- 2,5

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation

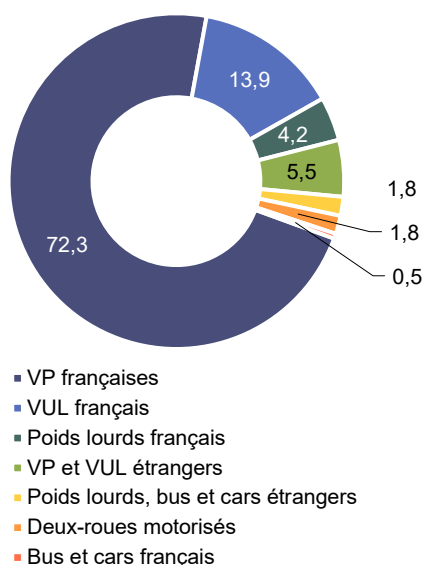
LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS EST PLUS ÉLEVÉE QU'AVANT-CRISE

La circulation des véhicules lourds, tous pavillons confondus, progresse de 2,0 % en 2022 (+ 0,7 % par rapport à 2019). Celle des véhicules lourds immatriculés en France augmente de 2,2 % tandis que la circulation intérieure des véhicules lourds étrangers en France, y compris transit, augmente de 1,5 %. La circulation des poids lourds français progresse de 1,4 % en 2022 et dépasse son niveau d'avant-crise (+ 1,4 % par rapport à 2019). La circulation des autobus et autocars français augmente de 9,9 % mais reste inférieure de 1,9 % à 2019.

Le parc de véhicules lourds français roule très largement au gazole. La motorisation diesel représente 98,3 % du parc de poids lourds et 91,4 % du parc d'autobus et autocars. Néanmoins, les véhicules lourds roulant au GNV progressent de nouveau fortement (+ 25,4 % en 2022 pour les poids lourds, + 32,4 % pour les autobus et autocars).

Figure G1-4 Répartition de la circulation par type de véhicule en 2022

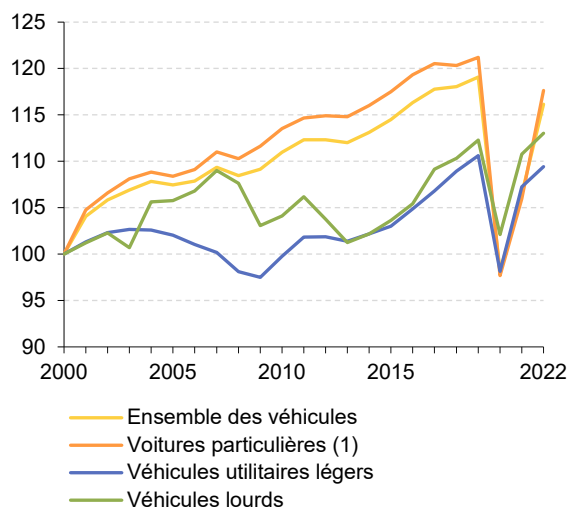
En % (données provisoires)



Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, Bilan de la circulation

Figure G1-5 Circulation routière par type de véhicule

Véhicules-kilomètres, en base 100 en 2000 (données provisoires)

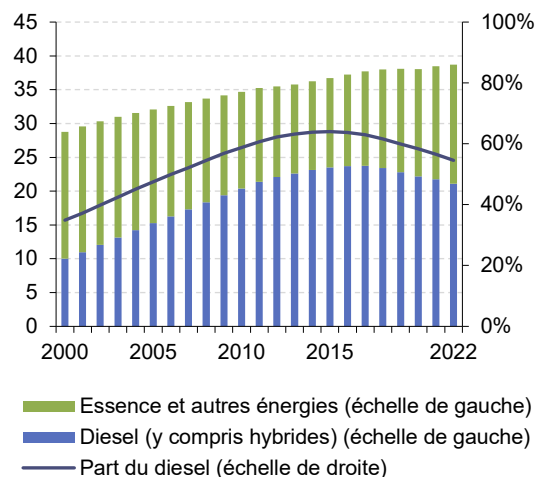


(1) Les VUL étrangers sont classés avec les voitures particulières.

Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, Bilan de la circulation

Figure G1-6 Parc roulant de voitures particulières immatriculées en France selon la motorisation

Niveau en millions, moyenne annuelle en %



Champ : France entière.
Source : SDES, Bilan de la circulation

Figure G1-7 Parc roulant moyen de véhicules immatriculés en France

Niveau en milliers, évolutions en %

	Niveau 2022	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2022/2017
		2020	2021	2022	
Voitures particulières	38 683	-0,1	1,1	0,6	0,7
Diesel (y compris hybrides)	21 101	-2,8	-2,0	-2,9	-1,7
Diesel	20 952	-2,8	-2,2	-3,1	-1,8
Diesel hybrides non rechargeables	135	25,2	43,6	28,5	14,4
Diesel hybrides rechargeables	14	46,8	222,2	95,7	61,3
Essence et autres énergies	17 581	3,8	5,5	5,1	4,4
Essence	15 560	2,7	2,6	1,5	3,2
Essence hybrides non rechargeables	973	28,5	45,6	42,0	36,4
Essence hybrides rechargeables	343	45,8	102,7	58,4	41,1
GPL	214	-1,9	18,4	23,9	0,5
Électrique et autres énergies	491	50,1	67,0	57,3	41,4
Véhicules utilitaires légers	6 356	-0,9	2,0	0,6	1,1
Diesel (y compris hybrides)	6 027	-1,0	1,8	0,1	1,1
Diesel	6 022	-1,0	1,7	0,0	1,1
Diesel hybrides	5	298,1	142,2	66,3	75,7
Essence et autres énergies	329	0,3	6,7	10,5	1,4
Essence	232	-2,8	2,6	6,3	-1,6
Essence hybrides	13	54,7	78,0	69,2	72,8
GPL	18	-0,7	6,0	4,1	-0,0
Électrique et autres énergies	66	14,3	19,1	21,1	18,3
Poids lourds	619	-0,1	1,0	1,1	1,0
Diesel	608	-0,3	0,7	0,8	0,8
GNV	10	31,2	35,2	25,4	38,7
Électrique et autres énergies	1	9,5	4,8	29,3	3,0
Autobus et autocars	94	0,1	2,1	0,6	1,3
Diesel	86	-0,6	0,1	-1,7	0,6
GNV	6	15,7	40,3	32,4	13,0
Électrique et autres énergies	2	31,7	54,2	38,7	24,6
Ensemble des véhicules	45 751	-0,2	1,2	0,6	0,7

Champ : France entière.
Source : SDES, Bilan de la circulation

Changement de méthodologie pour le bilan de la circulation

Les niveaux de parc moyen et de distance parcourues (et donc de parcours annuel moyen) ont été révisés sur la période 2011-2022 à la suite de l'amélioration de la méthode d'estimation du parc en circulation et de celle des distances parcourues, à partir du répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO). Celui-ci contient les informations des certificats d'immatriculation et les résultats des contrôles techniques des véhicules.

En 2021, la circulation a ainsi été révisée à la hausse de 14,8 milliards de véh-km (soit + 2,6 %). Concernant les voitures particulières françaises, leur circulation a été révisée de 12 milliards de véh-km (+ 3,0 %) et leur parc augmenté de 581 milliers de véhicules (+ 1,5 %).

Les séries ont été réropolées sur la période 1990-2010 en conservant les évolutions de parc et de circulation précédentes.

Avec la méthode dorénavant mise en œuvre, l'estimation du parc en circulation et des distances parcourues est provisoire pour les cinq derniers millésimes et s'affine d'année en année, au fil de la réception des contrôles techniques. En effet, dans le cas des voitures particulières par exemple, le premier contrôle technique, permettant d'établir la distance réellement parcourue par le véhicule, n'est reçu au plus tôt que quatre ans après sa première mise en circulation. Par construction, les deux derniers millésimes, pour lesquels la part d'estimation est la plus importante, sont les plus susceptibles d'être révisés chaque année.

G2. Immatriculations de véhicules neufs

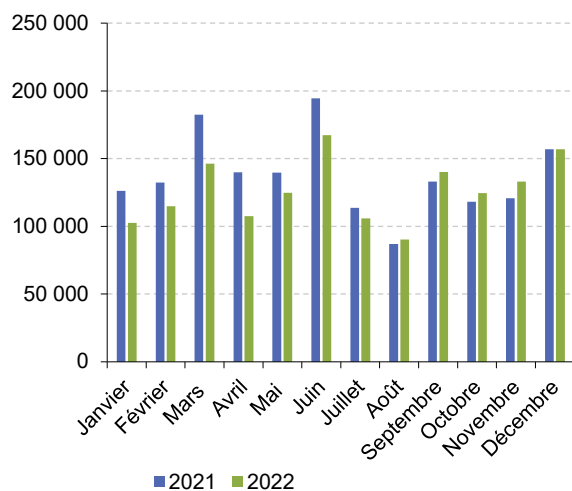
En 2022, dans un contexte de persistance de tensions sur les approvisionnements et d'inflation élevée, les ventes de véhicules neufs en France métropolitaine baissent de 9,8 % après la légère progression de 2021. Au total, 2,2 millions de véhicules neufs ont été immatriculés en 2022, dont les deux tiers sont des voitures particulières. À l'exception des ventes de tracteurs routiers qui progressent de 11,6 %, celles des autres types de véhicules sont en baisse, notamment les VUL (- 19,7 %), les autobus et autocars (- 14,4 %) ou les voitures (- 8,0 %). Les nouvelles motorisations confirment leur dynamisme : les ventes de voitures électriques et hybrides rechargeables représentent 21,7 % du marché en 2022. Le gaz, avec une part de marché d'un peu plus de 50 %, s'affirme comme la motorisation dominante dans les ventes d'autobus neufs.

LES VENTES DE VOITURES NEUVES ÉLECTRIQUES CONFIRMENT LEUR DYNAMISME DANS UN MARCHÉ EN NET REcul

En 2022, dans un contexte de fortes tensions inflationnistes et de pénurie persistante de composants électroniques affectant les délais de livraison, les ventes de voitures neuves ont nettement baissé par rapport à 2021 (- 8,0 %), avec 1 513 900 immatriculations en France métropolitaine contre 1 644 600 un an plus tôt. Depuis 2017, elles diminuent en moyenne de 6,2 % par an. Les ventes au premier semestre 2022, en net recul par rapport à celles du premier semestre 2021, se redressent légèrement à partir d'août 2022 (*figure G2-1*).

Figure G2-1 Immatriculations de voitures neuves en 2021 et 2022

En unité

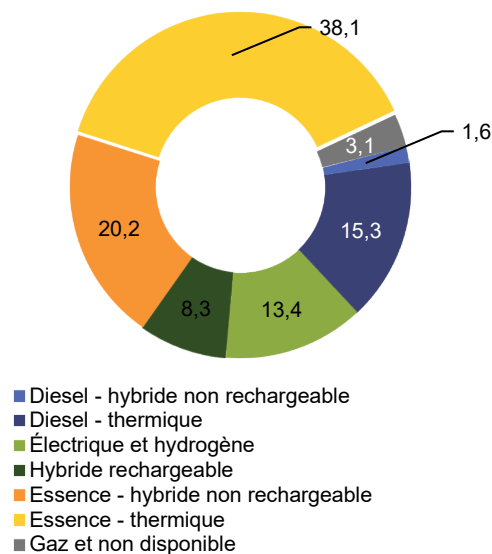


Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire.

Source : SDES, RSVERO

Figure G2-2 Motorisations des voitures neuves en 2022

En %



Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire.

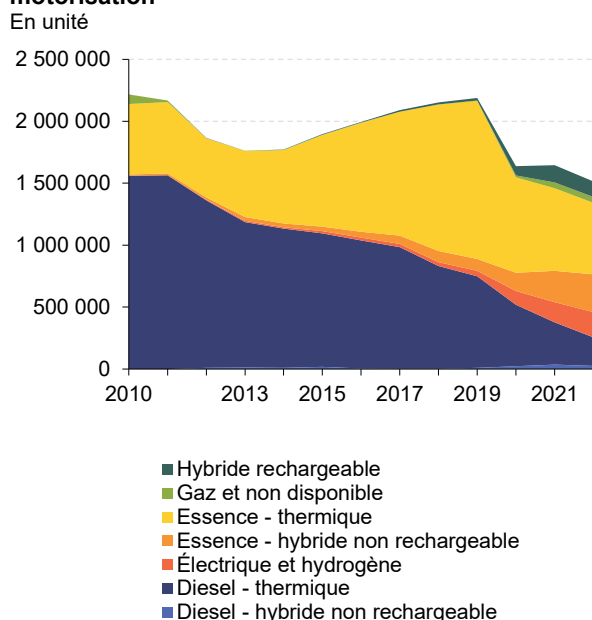
Source : SDES, RSVERO

En 2022, la part des nouvelles motorisations (électriques et hybrides rechargeables) représente 21,7 % des ventes après 18,3 % en 2021 (*figure G2-2*). Avec 203 100 immatriculations en 2022 contre 162 200 en 2021, la motorisation électrique confirme sa dynamique (+ 25,2 %). Sa part de marché s'établit ainsi à 13,4 %, en hausse de 3,6 points sur un an. En revanche, les ventes de voitures hybrides rechargeables marquent le pas en 2022 : elles s'établissent à 125 600 unités en 2022 contre 139 400 en 2021, en recul de 9,9 %. Leur part de marché passe ainsi de 8,5 % en 2021 à 8,3 % en 2022.

partie G : bilan de la circulation

La motorisation diesel, qui était la motorisation dominante des voitures neuves jusqu'en 2016, continue à perdre du terrain en 2022 (figure G2-3). Avec 232 100 immatriculations en 2022, la part de marché du diesel thermique passe à 15,3 % après 20,8 % en 2021 et 30,4 % en 2020. De même, la motorisation hybride non rechargeable diesel est en recul avec une part de marché de 1,6 % en 2022, contre 2,1 % en 2021. Cette diminution du diesel ne profite plus aux voitures à motorisation thermique essence. En 2022, elles représentent 38,1 % des immatriculations neuves (576 400 voitures) après 40,5 % en 2021 et 47,0 % en 2020. La motorisation essence hybride non rechargeable est, quant à elle, en hausse en 2022 avec une part de marché de 20,2 % contre 15,4 % en 2021. Au total, la part de marché de la motorisation essence (y c hybride non rechargeable) progresse de 2,4 points en 2022 et s'établit à 58,3 %. Enfin, les motorisations au gaz naturel (essentiellement des bicarburations essence + GPL) augmentent légèrement, avec une part de marché de 3,1 % en 2022 contre 2,8 % en 2021.

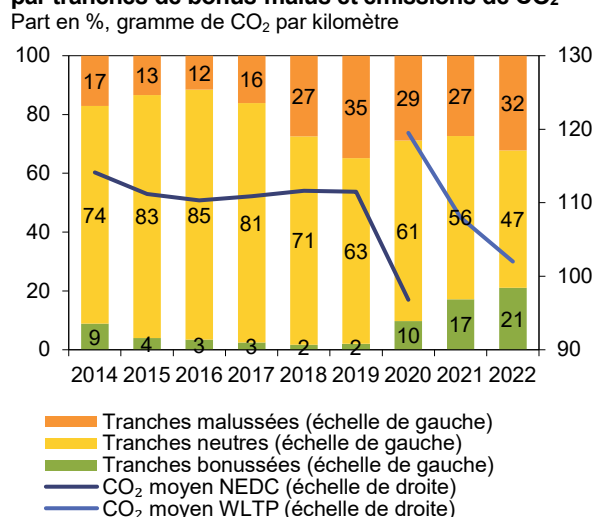
Figure G2-3 Ventes de voitures neuves selon la motorisation



Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire

Source : SDES, RSVERO

Figure G2-4 Répartition des ventes de voitures neuves par tranches de bonus-malus et émissions de CO₂



Note : au 1^{er} mars 2020, la norme WLTP de mesure des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves a succédé à la norme NEDC. La norme WLTP induit une rupture de séries dans les statistiques d'émissions : avec la nouvelle norme, les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves sur les mois de janvier et février 2020 sont estimées supérieures de 24 % environ à celles observées avec l'ancienne norme NEDC. Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire
Source : SDES, RSVERO

BAISSE DES ÉMISSIONS MOYENNES DE CO₂ DES VOITURES NEUVES

Les émissions moyennes de CO₂ (exprimées en norme WLTP) des voitures immatriculées en 2022 s'établissent à 102,0 g/km contre 108,0 g/km en 2021 (figure G2-4). Cette baisse s'explique principalement par la forte augmentation de la part des voitures électriques dans les immatriculations neuves. Cette dernière explique aussi la hausse significative de la part des voitures bénéficiant du bonus écologique (21 % en 2022 contre 17 % en 2021).

BAISSE DES IMMATRICULATIONS DE MOTOCYCLETTES

Avec 199 000 unités, les immatriculations de motocyclettes neuves, y compris tricycles et quadricycles, diminuent en 2022 (- 5,9 %) après le rebond de 2021 (+ 7,4 %) en France métropolitaine. Depuis 2017, les ventes de motocyclettes neuves ont augmenté en moyenne de 3,0 % par an. En 2022, avec 92 000 unités, les ventes de cyclomoteurs neufs ont nettement baissé (- 8,9 %) après trois années consécutives de hausse.

CHUTE DES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

En 2022, les immatriculations de véhicules utilitaires légers diminuent fortement (- 19,7 %) après le rebond de 2021 (figure G2-6). 346 300 VUL neufs ont été vendus en 2022. Depuis 2017, les ventes de VUL neufs ont décliné en moyenne de 4,7 % par an (figure G2-5). La motorisation thermique diesel reste largement prédominante (figure G2-7). La motorisation thermique essence concerne un peu plus de 7 % des immatriculations neuves. La motorisation électrique, dont le volume de ventes a sensiblement augmenté au second semestre 2022, s'établit à 4,7 % du marché.

Figure G2-5 Immatriculations annuelles de véhicules routiers à moteur neufs

Niveau en milliers ⁽¹⁾, évolutions en %

	Niveau 2022	Évolutions ⁽²⁾			
		2020	2021	2022	2017/2022
Cyclomoteurs	92,0	8,4	2,4	- 8,9	- 3,1
Motocycles	199,0	- 3,1	7,4	- 5,9	3,0
Voitures particulières	1513,9	- 25,1	0,4	- 8,0	- 6,2
dont électriques	203,1	159,3	46,0	25,2	52,0
dont hybrides rechargeables	125,6	299,2	87,8	- 9,9	60,3
VUL (camionnettes et VASP ≤ 3,5 t)	346,3	- 16,1	7,5	- 19,7	- 4,7
Véhicules lourds de transport de marchandises	41,2	- 25,6	5,8	2,3	- 2,6
dont camions	15,8	- 16,3	1,8	- 9,7	- 4,0
dont tracteurs routiers	25,4	- 31,9	9,0	11,6	- 1,7
VASP > 3,5 t	4,4	- 12,5	3,2	- 11,6	- 2,0
Autobus et autocars	5,9	- 10,4	13,2	- 14,4	- 1,5
TOTAL	2202,6	- 21,1	2,4	- 9,8	- 5,1

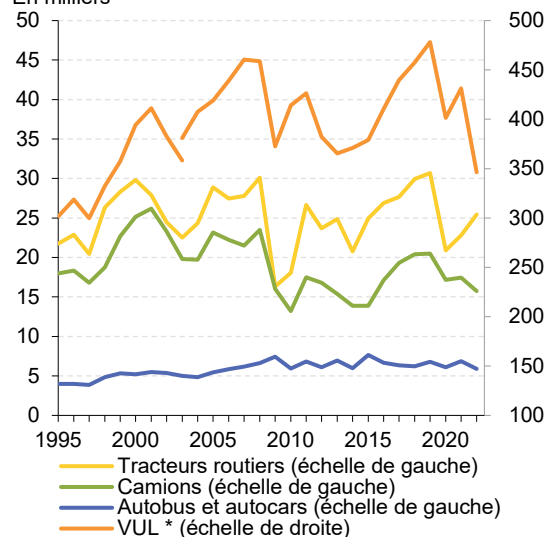
⁽¹⁾ En raison des arrondis, le total peut différer légèrement de la somme.

⁽²⁾ Évolutions annuelles pour les années 2020, 2021, 2022 ; Évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2022/2017.

Source : SDES, RSVERO

Figure G2-6 Immatriculations annuelles de véhicules utilitaires neufs

En milliers



(*) VUL : à partir de 2003, camionnettes + VASP ≤ 3,5 t, auparavant, camionnettes seulement

Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire.

Source : SDES, RSVERO

HAUSSE DES VENTES DE VÉHICULES LOURDS NEUFS DESTINÉS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Les ventes de véhicules lourds destinés au transport de marchandises progressent de 2,3 % en 2022. Les immatriculations de tracteurs routiers sont dynamiques, avec une nouvelle hausse de 11,6 % en 2022 après celle de 9,0 % en 2021. À l'inverse, les immatriculations de camions baissent nettement (- 9,7 %) après la légère hausse de 2021. La motorisation au gaz, principale alternative au diesel pour ce type de véhicules, progresse sensiblement pour les camions en 2022 et atteint 7,7 % de part de marché contre 4,0 % en 2021. En revanche, elle fléchit de 0,5 point à 2,9 % de part de marché en 2022 pour les tracteurs routiers.

FORTE BAISSÉ DES IMMATRICULATIONS D'AUTOBUS ET AUTOCARS

Les ventes d'autobus et d'autocars diminuent nettement en 2022 (- 14,4 %) après la forte hausse de 2021 (+ 13,2 %). Depuis 2017, les ventes de ces véhicules ont en moyenne baissé de 1,5 % par an. En 2022, les ventes d'autobus ont baissé de 12,6 % et celles d'autocars de 14,8 %. Les nouvelles motorisations se développent plus vite pour les autobus que pour les autocars. En effet la conversion à la motorisation électrique pour les autobus est un levier pour améliorer la qualité de l'air au cœur des agglomérations. Ainsi, la part de marché du gazole (thermique) dans les ventes d'autobus neufs s'est considérablement réduite, passant de 64,0 % en 2018 à 6,7 %

partie G : bilan de la circulation

en 2022. De même, la part de marché des autobus à motorisation diesel hybride non rechargeable diminue à 4,7 %. Le gaz, avec 50,3 % de part de marché en 2022, s'affirme désormais comme l'énergie dominante. L'électricité, dont la part de marché bondit à 38,3 %, est la deuxième motorisation pour cette catégorie. Pour les autocars, la part de marché du gazole (thermique) reste prédominante compte tenu des plus longues distances effectuées par ces véhicules mais continue à régresser pour s'établir à 82,4 % en 2022. La part du gaz est en hausse et s'établit à 15,6 % en 2022.

Figure G2-7 Répartition des immatriculations annuelles de véhicules lourds et VUL par motorisation
En %

Genre de véhicule et énergie	2018	2019	2020	2021	2022
Autobus	100,0	100,0	100,0	100,0	100,00
Gazole thermique	64,0	49,8	31,4	14,8	6,7
Gazole hybride non rechargeable	16,1	10,7	21,2	7,7	4,7
Électricité	4,1	14,3	9,7	28,4	38,3
Gaz	15,6	25,1	36,8	49,1	50,3
Autre	0,2	0,1	0,9	0,0	0,0
Autocars	100,0	100,0	100,0	100,0	100,00
Gazole thermique	98,5	96,9	91,4	85,7	82,4
Gaz	1,0	2,5	8,4	14,0	15,6
Électricité	0,5	0,3	0,1	0,2	1,6
Autre	0,0	0,3	0,1	0,0	0,4
Camions y.c. VASP lourds	100,0	100,0	100,0	100,0	100,00
Gazole thermique	97,0	96,2	96,2	95,6	89,6
Gaz	2,3	3,0	3,4	4,0	7,7
Électricité	0,0	0,1	0,1	0,3	2,5
Autre	0,7	0,7	0,3	0,2	0,2
Tracteurs routiers	100,0	100,0	100,0	100,0	100,00
Gazole thermique	98,2	97,6	96,3	96,5	97,1
Gaz	1,8	2,4	3,6	3,4	2,9
Autre	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0
VUL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,00
Gazole thermique	94,1	93,0	92,7	89,7	85,5
Gazole hybride non rechargeable	0,0	0,1	0,3	0,5	0,4
Essence thermique	3,8	4,6	3,9	5,3	7,3
Essence hybride non rechargeable	0,2	0,3	0,3	1,0	1,6
Électricité	1,8	1,7	2,2	2,8	4,7
Autre	0,2	0,3	0,5	0,8	0,4

Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire.

Source : SDES, RSVERO

G3. Consommation de carburants routiers

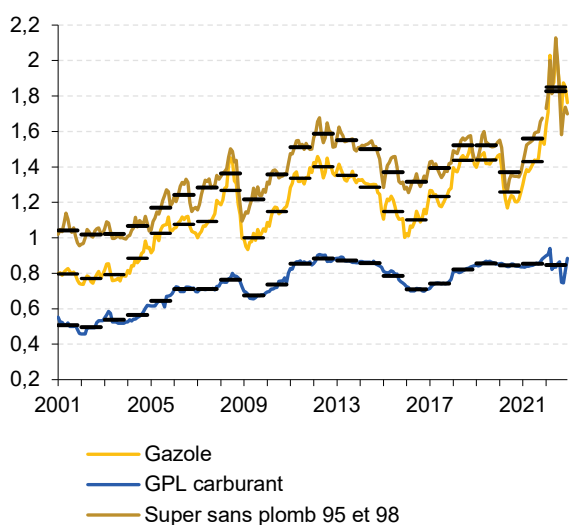
Avec la reprise de la circulation routière, la consommation de carburants poursuit sa hausse en 2022 : + 14,5 % pour l'essence, + 4,0 % pour le gazole. La forte hausse des prix du pétrole entraîne une augmentation des prix à la pompe, qui atteignent des niveaux records en 2022.

EN 2022, LES PRIX DES CARBURANTS EN FORTE HAUSSE

La forte reprise économique mondiale et les tensions géopolitiques internationales tirent les prix du pétrole à la hausse en 2022. Le cours du baril de *Brent* s'élève ainsi à 101 \$ en moyenne en 2022, contre 71 \$ en 2021. Les prix à la pompe subissent de ce fait aussi de fortes hausses : +29,4 % pour les prix TTC du gazole en 2022 et +17,2 % pour ceux des supercarburants. Le prix du gaz de pétrole liquéfié (GPL) utilisé comme carburant, dont la consommation est marginale en France, baisse pour sa part très légèrement (- 0,9 %) - (*figure G3-1*).

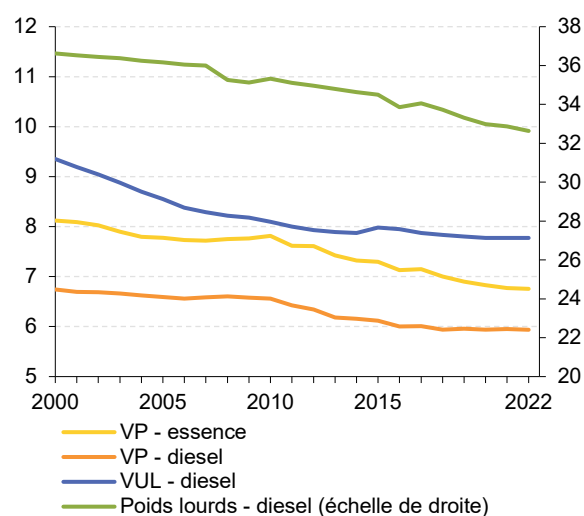
En 2022, les consommations unitaires des véhicules continuent de diminuer pour les véhicules particuliers roulant à l'essence et pour les poids lourds roulant au diesel (*figure G3-2*).

Figure G3-1 Prix des carburants à la pompe (France)
En €/litre



Note : en trait noir horizontal, la moyenne annuelle.
Sources : calculs SDES, d'après DGEC et CPDP

Figure G3-2 Consommation unitaire des véhicules
En l/100 km



Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, Bilan de la circulation

LE TRAFIC ROUTIER ET LES CONSOMMATIONS DE CARBURANTS AUGMENTENT DE NOUVEAU EN 2022

Avec la poursuite de la reprise de la circulation routière en 2022, après une année 2021 encore impactée par les restrictions de déplacements, les consommations de carburants augmentent de nouveau. La consommation totale de gazole par la route augmente de 4,0 % et celle d'essence de 14,5 % en 2022. Les livraisons d'essence sont, quant à elles, en hausse de 10,6 % en 2022 et en très légère baisse (- 0,5 %) pour le gazole. La consommation de gazole des poids lourds, demeure cependant légèrement inférieure à son niveau de 2019 (- 1,7 %), alors que celle des voitures particulières est bien en dessous (- 12,8 % par rapport à 2019) - (*figures G3-3, G3-4 et G3-5*).

partie G : bilan de la circulation

Figure G3-3 Consommation d'essence et de diesel par la route

En milliers de m³

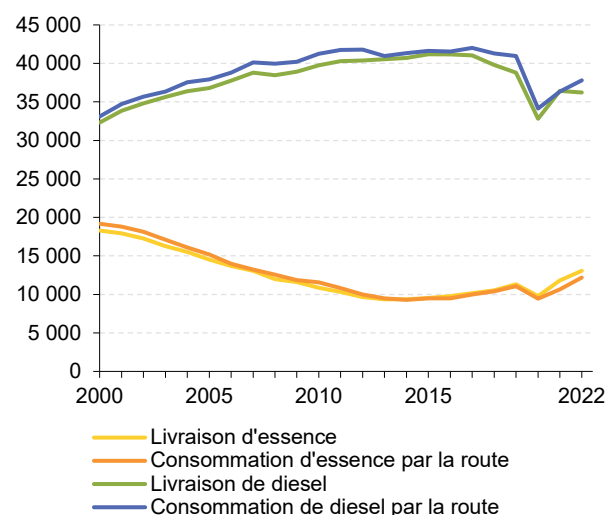
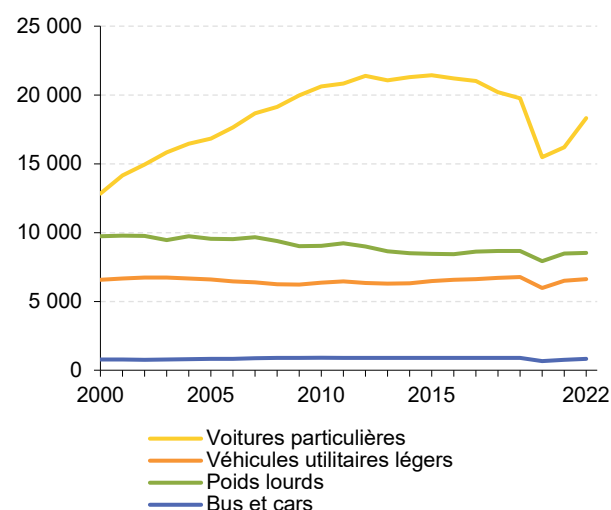


Figure G3-4 Consommation de diesel, selon le type de véhicules

En milliers de m³



Les VUL étrangers sont classés avec les voitures particulières.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, Bilan de la circulation ; CPDP

Figure G3-5 Consommation de carburants par type de véhicules et livraison de carburant

Niveau en milliers de m³, évolutions en %

		Consommation totale				
		Niveau 2022	Évolutions annuelles			Évolution moyenne annuelle 2022/2017
			2020	2021	2022	
Essence	Motocycles	553	- 15,5	2,5	12,7	- 2,4
	Voitures particulières	10 218	- 13,2	13,8	12,8	11,4
	Véhicules utilitaires légers	165	- 3,8	22,3	20,5	41,7
	Total véhicules légers français	10 936	- 13,2	13,3	12,9	11,0
	VP et VUL étrangers	1 266	- 28,3	9,3	31,1	2,7
	Total consommation routière d'essence	12 202	- 14,9	12,9	14,5	10,0
Gazole	Voitures particulières	17 223	- 21,6	4,6	6,3	- 12,8
	Véhicules utilitaires légers	6 608	- 11,8	8,9	1,5	- 2,4
	Total véhicules légers français	23 831	- 19,1	5,8	5,0	- 10,2
	VP et VUL étrangers	1 098	- 34,4	9,3	25,4	- 10,2
	Total véhicules légers	24 929	- 19,8	5,9	5,7	- 10,2
	Poids lourds	8 513	- 8,5	6,9	0,5	- 1,7
	Bus et cars	812	- 26,4	14,8	6,8	- 9,7
	Total véhicules lourds français	9 325	- 10,1	7,5	1,0	- 2,4
	Véhicules lourds étrangers	3 559	- 9,9	7,6	0,8	- 2,2
	Total véhicules lourds	12 884	- 10,1	7,6	0,9	- 2,4
Total consommation routière de gazole	37 813	- 16,6	6,5	4,0	- 7,7	
Livraison de carburants						
	Essence	13 058	-13,6	21,0	10,6	15,6
	Gazole	36 231	-15,4	11,0	-0,5	-6,6

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, Bilan de la circulation ; CPDP

Annexes

- Annexes dématérialisées ou séries longues
- Nomenclatures utilisées dans le rapport
- Liens utiles
- Sigles et abréviations
- Définitions



Annexes dématérialisées ou séries longues

Les annexes (tableaux de données sous forme de séries longues) du rapport sont disponibles au format électronique sur le site internet du service des données et études statistiques (SDES), service statistique du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires (MTECT) : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr rubrique : transport / bilan et chiffres-clés du transport / bilan annuel des transports / données.

Nomenclatures utilisées dans le rapport

NOMENCLATURES DES TABLEAUX DE LA PARTIE B « ENTREPRISES FRANÇAISES DE TRANSPORT »

Transport de voyageurs	
Ferroviaire (voyageurs)	49.10Z
Transport collectif urbain	49.31Z
Routier (cars)	49.39A, 49.39B
Aérien (voyageurs)	51.10Z
Taxis (et VTC)	49.32Z
Autre transport de voyageurs	49.39C, 50.10Z, 50.30Z
Transport de marchandises	
Ferroviaire (fret)	49.20Z
Routier de fret et services de déménagement	49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z
Par conduites	49.50Z
Maritime (fret)	50.20Z
Fluvial (fret)	50.40Z
Aérien (fret)	51.21Z
Autres services de transport	
Entreposage et manutention	52.10A, 52.10B, 52.24A, 52.24B
Services auxiliaires	52.21Z, 52.22Z, 52.23Z
Organisation du transport de fret	52.29A, 52.29B
Activités de poste et de courrier	
53.10Z, 53.20Z	
Autres services de transport (y compris activités de poste et de courrier)	
Entreposage et manutention	52.10A, 52.10B, 52.24A, 52.24B
Services auxiliaires	52.21Z, 52.22Z, 52.23Z
Organisation du transport de fret	52.29A, 52.29B
Activités de poste et de courrier	53.10Z, 53.20Z

NOMENCLATURES DES TABLEAUX DE LA PARTIE C « TRANSPORTS, EMPLOI ET MARCHÉ DU TRAVAIL »

Transport principalement de voyageurs	
Ferroviaire (y.c. fret, y.c. infrastructures SNCF)	49.10Z, 49.20Z, 52.21Z
Transport collectif urbain	49.31Z
Transport routier de voyageurs (cars)	49.39A, 49.39B
Aérien	51.10Z
Maritime et fluvial	50.10Z, 50.30Z
Autre transport de voyageurs	49.32Z, 49.39C
<i>dont taxis et VTC</i>	49.32Z
Transport de marchandises (hors ferroviaire)	
Routier de fret et services de déménagement	49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z
Par conduites	49.50Z
Aérien	51.21Z
Maritime et fluvial	50.20Z, 50.40Z
Autres services de transport	
Entreposage et manutention	52.10A, 52.10B, 52.24A, 52.24B
Exploitation des infrastructures (hors infrastructures SNCF)	52.22Z, 52.23Z
Organisation du transport de fret	52.29A, 52.29B
<i>dont messagerie et fret express</i>	52.29A
Activités de poste et de courrier	
53.10Z, 53.20Z	

NOMENCLATURE DES ACTIVITÉS FRANÇAISES (NAF RÉV.2)
TRANSPORTS ET ENTREPOSAGE : DIVISIONS 49 À 53

Code A 129	Divisions. Groupes NAF rév.2	Intitulés NAF rév.2	Intitulés détaillés	Codes NAF rév.2
H49A	49.1, 49.2	Transports ferroviaires	Transports ferroviaires interurbains de voyageurs	49.10Z
			Transports ferroviaires de fret	49.20Z
H49B	49.3	Autres transports terrestres de voyageurs	Transports urbains et suburbains de voyageurs	49.31Z
			Transports de voyageurs par taxis	49.32Z
			Transports routiers réguliers de voyageurs	49.39A
			Autres transports routiers de voyageurs	49.39B
			Téléphériques et remontées mécaniques	49.39C
H49C	49.4, 49.5	Transports routiers de fret et par conduites	Transports routiers de fret interurbains	49.41A
			Transports routiers de fret de proximité	49.41B
			Location de camions avec chauffeur	49.41C
			Services de déménagement	49.42Z
			Transports par conduites	49.50Z
H50Z	50	Transports par eau	Transports maritimes et côtiers de passagers	50.10Z
			Transports maritimes et côtiers de fret	50.20Z
			Transports fluviaux de passagers	50.30Z
			Transports fluviaux de fret	50.40Z
H51Z	51	Transports aériens	Transports aériens de passagers	51.10Z
			Transports aériens de fret	51.21Z
			Transports spatiaux	51.22Z
H52Z	52	Entreposage et services auxiliaires des transports	Entreposage et stockage frigorifique	52.10A
			Entreposage et stockage non frigorifique	52.10B
			Services auxiliaires des transports terrestres	52.21Z
			Services auxiliaires des transports par eau	52.22Z
			Services auxiliaires des transports aériens	52.23Z
			Manutention portuaire	52.24A
			Manutention non portuaire	52.24B
			Messagerie, fret express	52.29A
Affrètement et organisation des transports	52.29B			
H53Z	53	Activités de poste et de courrier	Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel	53.10Z
			Autres activités de poste et de courrier	53.20Z

Le secteur des transports intègre les entreprises de remorquage automobile dans les services auxiliaires de transport terrestre (52.21Z) (anciennement dans l'entretien et la réparation automobile (50.2Z en NAF rév.1.2)) ainsi que les activités postales (antérieurement classées avec les télécommunications dans les services aux entreprises).

Liens utiles

AMÉNAGEMENT - COLLECTIVITÉS

Centre national de la fonction publique territoriale : www.cnfpt.fr
Conseil national de l'information géolocalisée : <https://cnig.gouv.fr>
Institut Paris Région : www.institutparisregion.fr
Agence nationale de la cohésion des territoires : www.agence-cohesion-territoires.gouv.fr
France urbaine : franceurbaine.org
Transdev : www.transdev.com
Keolis : www.keolis.com

AUTOMOBILE

Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA) : <https://ccfa.fr>
Union routière de France (URF) : www.unionroutiere.fr

DONNÉES SOCIALES

Agence centrale des organismes de sécurité sociale : www.urssaf.org/accueil/statistiques/nos-etudes-et-analyses/employeurs.html
AFT-IFTIM : www.aftral.com
Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Cereq) : www.cereq.fr
Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) : www.securite-sociale.fr
www.risquesprofessionnels.ameli.fr
Dares (ministère du Travail, du plein Emploi et de l'Insertion) : www.dares.travail-emploi.gouv.fr/
Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (Unedic) : www.unedic.org/

ÉCONOMIE DU TRANSPORT - RECHERCHE

Université Gustave Eiffel : www.univ-gustave-eiffel.fr/
Laboratoire Aménagement Economie Transports (LAET) : www.laet.science

ENVIRONNEMENT

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) : www.ademe.fr
Fédération des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (Atmo) : www.atmo-france.org
Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa) : www.citepa.org
Inspection générale de l'environnement et du développement durable : www.igedd.developpement-durable.gouv.fr
Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires : www.ecologie.gouv.fr
Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) : www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone-snbc

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Association des sociétés françaises d'autoroutes (Asfa) : www.autoroutes.fr
SNCF Réseau : <https://www.sncf-reseau.com/fr>
Union internationale des chemins de fer (UIC) : www.uic.org
Voies navigables de France (VNF) : www.vnf.fr

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) : www.securite-routiere.gouv.fr
Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) : www.onisr.securite-routiere.gouv.fr

STATISTIQUES

Autorité de régulation des transports : www.autorite-transport.fr

Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) : www.insee.fr

Service des données et études statistiques (SDES) : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Société nationale des chemins de fer français (SNCF) : www.sncf.com/fr - fret.sncf.com

Eurostat : ec.europa.eu/eurostat

Forum international des transports : www.itf-oecd.org

Organisation des Nations unies (ONU) : www.un.org/fr

TRANSPORT ROUTIER

Comité national routier (CNR) : www.cnr.fr

Fédération nationale des transports routiers (FNTR) : www.fntr.fr

TRANSPORT URBAIN - TRANSPORT COLLECTIF

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) :

www.territoires-ville.cerema.fr

Groupeement des autorités responsables des transports (Gart) : www.gart.org

Régie autonome des transports parisiens (RATP) : www.ratp.fr

Île-de-France mobilités (ex-Stif) : www.iledefrance-mobilites.fr

Union des transports publics et ferroviaires (UTP) : www.utp.fr

Association française du rail (AFRA) : <https://afra.fr/>

Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) : <https://fntv.fr/>

TRANSPORT MARITIME

Armateurs de France : www.armateursdefrance.org

Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) : www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-des-infrastructures-des-transport-et-des-mobilites-dgitm

European Sea Ports Organisation : www.espo.be

TRANSPORT AÉRIEN

Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) : <https://bea.aero>

Direction générale de l'aviation civile (DGAC) : www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac

Sigles et abréviations

Acemo	enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre
Across	Agence centrale des organismes de Sécurité sociale
Ademe	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
Acsé	Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances
ADP	Aéroports de Paris
ADS	autorisation de stationnement, communément appelée « licence »
AEA	<i>Association of European airlines</i> (association des compagnies aériennes européennes)
AFIT France	Agence de financement des infrastructures de transport de France
AFT	Agence pour le développement de la formation professionnelle dans le transport
ANCT	Agence nationale de la cohésion des territoires (ex-CGET Commissariat général à l'égalité des territoires)
AOM	autorité organisatrice de la mobilité
APE	activité principale exercée, attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises
APL	<i>American President Lines</i>
APU	administrations publiques
Apuc	administrations publiques centrales
Apul	administrations publiques locales
ART	Autorité de régulation des transports
ARTT	aménagement et réduction du temps de travail
As	arsenic
Asfa	Association des sociétés françaises d'autoroutes
Assedic	Association pour l'emploi dans l'industrie et le commerce
Bacea	budget annexe « contrôle et exploitation aériens »
BAII	bénéfice avant intérêts, impôts, <i>cf.</i> EBIT et définition plus bas
BAIIDA	bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement, <i>cf.</i> EBITDA et définition <i>supra</i>
BAIIDAL	bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation, amortissement et loyers, <i>cf.</i> EBITDAR et définition <i>supra</i>
BC	carbone suie
BEA	bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile
BHNS	bus à haut niveau de service
BIT	Bureau international du travail
Bodacc	bulletin officiel des annonces civiles et commerciales
CA	chiffre d'affaires
CAF	coût, assurance, fret
CAF	capacité d'auto-financement
CAHT	chiffre d'affaires hors taxes
Carcept	Caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport routier de voyageurs et marchandises
CCEE	Commission des comptes et de l'économie de l'environnement
CCFA	Comité des constructeurs français d'automobiles
CCI	chambre de commerce et d'industrie
CCNUCC	convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques
Cd	cadmium
CEMT	conférence européenne des Ministres des transports
Cerema	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
Cereq	Centre d'études et de recherche sur les qualifications
Certu	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
Cete	Centres d'études techniques de l'équipement
CFC	chlorofluocarbures
CGDD	Commissariat général au développement durable
CGI	Code général des impôts
CI	consommations intermédiaires
CIADT	Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire
CICE	crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi

annexes

Citepa	Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique
CLD	chômage de longue durée
CMA-CGM	Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime
CNAMTS	Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés
CNBA	Chambre nationale de la batellerie artisanale
Cnis	Conseil national de l'information statistique
CNPE	Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport
CNR	Comité national routier
CNT	Conseil national des transports
CO	monoxyde de carbone
CO₂ eq	équivalent CO ₂
COVNM	composés organiques volatils non méthaniques
CPDP	Comité professionnel du pétrole
CPER	contrat de plan État-région
Cr	chrome
Cross	Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
CSAC	Conseil supérieur de l'aviation civile
CSAM	Conseil supérieur de l'aviation marchande
Cu	cuivre
CVS	corrigé des variations saisonnières
DADS	déclarations annuelles de données sociales
DAEI	Direction des affaires européennes et internationales
Dares	Direction de l'animation, de la recherche, des études et des statistiques
DCF	Direction de la circulation ferroviaire
DEE	demandes d'emploi enregistrées
DEFM	demandeurs d'emploi en fin de mois
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DGAMPA	Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture
DGD	dotation globale de décentralisation
DGDDI	Direction générale des douanes et des droits indirects
DGE	dotation globale d'équipement
DGEC	Direction générale de l'énergie et du climat
DGF	dotation globale de fonctionnement
DGFIP	Direction générale des finances publiques
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités
DGPR	direction générale de la prévention des risques
DIF	droit individuel à la formation
DMMO	déclarations de mouvements de main-d'œuvre
Dom	département d'outre-mer
Drom	département et région d'outre-mer
DSCR	Délégation à la sécurité et à la circulation routières
EBE	excédent brut d'exploitation
EBIT	<i>Earnings Before Interests, Taxes</i> (≈ résultat d'exploitation, voir définition infra)
EBITDA	<i>Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization</i> (≈ trésorerie générée par les opérations courantes, voir définition infra)
EBITDAR	<i>Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation, Amortization and Rents</i> (= EBITDA défini ci-dessus moins les charges de location opérationnelle, voir définition infra)
ECR	Euro cargo rail
EI	entreprises individuelles
EMD	enquêtes ménages déplacements
EPCI	établissement de coopération intercommunale
Épic	établissement public à caractère industriel et commercial
EPL	entrepôts et plateformes logistiques
ESA	enquête sectorielle annuelle

annexes

Ésane	élaboration des statistiques annuelles d'entreprise
ETA	enquêtes techniques et administratives
ETP	équivalent temps plein
EVP	équivalent vingt pieds
FAB	franco à bord
FBCF	formation brute de capital fixe
FCA	fichier central des automobiles
FCOS	formation continue obligatoire de sécurité des conducteurs du transport routier de marchandises
Fimo	formation initiale minimale obligatoire des conducteurs du transport routier de marchandises
Firt	fonds d'investissement routier et des transports
FNE	France nature environnement
FNTR	Fédération nationale des transports routiers
Fongecfa	fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité
FPC	formation professionnelle continue
FS	France Stratégie
FSD	fonds de solidarité pour le développement
FTZ	forfaits toutes zones
Gart	groupement des autorités responsables de transport
GES	gaz à effet de serre
Giec	groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GMR	garantie mensuelle de rémunération
GNL	gaz naturel liquéfié
GNV	gaz naturel pour véhicules
GPL	gaz de pétrole liquéfié
GPM	grand port maritime
HAP	hydrocarbures aromatiques polycycliques
HFC	hydrofluocarbures
ÎdF	Île-de-France
IAST	indice d'activité de services de transport
IATA	<i>International Air Transport Association</i>
Ifen	Institut français de l'environnement
Ifsttar	Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, devenue l'Université Gustave Eiffel depuis le 1 ^{er} janvier 2020
IGEDD	Inspection générale de l'environnement et du développement durable
IGTT	Inspection générale du travail des transports
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
IPTFM	indice de prix du transport fluvial de marchandises
IPTRM	indice de prix du transport routier de marchandises
ISBLSM	Institution sans but lucratif au service des ménages
ISL	<i>Institute of shipping economics and logistics</i>
KLM	<i>KLM Royal Dutch Airlines</i> , KLM : <i>Koninklijke Luchtvaart Maatschappij</i> (« Compagnie royale d'aviation »)
LAT	ligne aérienne transversale
LAET	Laboratoire aménagement économie transports (ex-LET Laboratoire d'économie des transports)
LGV	ligne à grande vitesse
Loi NOTRe	loi de nouvelle organisation territoriale de la République
Lof	loi organique relative aux lois de finances
LOM	loi d'orientation des mobilités
MSA	Mutuelle sociale agricole
MTECT	ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires
MEFR	ministère de l'Économie, des Finances et de la Relance
NAF	nomenclature d'activités française
Ni	nickel
NOL	<i>Neptune Orient Lines</i> (marque commerciale de <i>American President Lines</i> (APL))
NO₂	dioxyde d'azote
NOx	oxydes d'azote

annexes

NST	nomenclature des statistiques de transport
Oaci	Organisation de l'aviation civile internationale
Odac	organisme divers d'administration centrale
Odal	organisme divers d'administration locale
OEC	offres d'emploi collectées
OEE	offres d'emploi enregistrées
OFP	opérateurs ferroviaires de proximité
OMI	Organisation maritime internationale
ONISR	Observatoire national interministériel de la sécurité routière
Opise	Observation des prix de l'industrie et des services (<i>enquête de I'</i>)
Optile	Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France
OSCE	Office statistique des Communautés européennes, dit Eurostat
OTF	Organisation du transport du fret
OTRC	Observatoire régional des transports de la Corse
Pb	plomb
PBCAI	profit brut courant avant impôts
PCDD-F	dioxines et furanes
PCS	professions et catégories socioprofessionnelles
PIB	produit intérieur brut
PHMR	personnes handicapées et à mobilité réduite
PKO	places-kilomètres offertes
PKT	passagers-kilomètres transportés
PL	poids lourds
PM₁	particules de diamètre inférieur à 1 µm
PM_{2,5}	particules de diamètre inférieur à 2,5 µm
PM₁₀	particules de diamètre inférieur à 10 µm
PNLCC	programme national de lutte contre le changement climatique
PPP	partenariat public-privé
PTAC	poids total autorisé en charge
PTRA	Poids total roulant autorisé
PTU	périmètre de transport urbain
RATP	Régie autonome des transports parisiens
RCAI	résultat courant avant impôts
RER	Réseau express régional d'Île-de-France
RFF	Réseau ferré de France
RLSSA	revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire
Rome	répertoire opérationnel des métiers et des emplois
Ro-Ro	<i>Roll-On, Roll-Off</i> (= navire roulier)
RRD	réseau routier départemental
RRN	réseau routier national
RSA	revenu de solidarité active
RSvero	répertoire statistique des véhicules routiers
RT	ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité
SCN	système de comptabilité nationale
SDES	Service des données et études statistiques (service statistique du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires)
Secten	Secteurs économiques et énergie
SHBO	salaire horaire de base des ouvriers
SHCG	salaire horaire conventionnel garanti
Sirene	système informatisé du répertoire national des entreprises et des établissements
Sitram	système d'information sur les transports de marchandises
SLO	services librement organisés
Smic	salaire minimum interprofessionnel de croissance
SMPT	salaire moyen par tête
SNCF	Société nationale des chemins de fer français

annexes

SNCM	(ancienne) Société nationale Corse-Méditerranée
SNF-EI	sociétés non financières et entreprises individuelles
SNSM	Société nationale de sauvetage en mer
SO₂	dioxyde de soufre
Stif	Île-de-France Mobilités, appelé Stif jusqu'en juin 2017, est le nom public du « Syndicat des transports d'Île-de-France »
STMT	statistiques du marché du travail
t-km	tonnes-kilomètres
T3P	transport public particulier de personnes
TAGV	trains à grande vitesse
TCSP	transports collectifs en site propre
TCU	transports collectifs urbains
TCUP	transports collectifs urbains de province
TER	transport express régional (transport sous convention de conseil régional, hors Île-de-France et Corse)
TET	train d'équilibre du territoire
TICPE	taxe intérieure de consommation des produits énergétiques
TKT	tonnes-kilomètres transportées
tpl	tonnes de port en lourd
TRF	transport routier de fret
TRM	transport routier de marchandises
TRV	transport routier de voyageurs
TSPP	taxe de soutien aux produits pétroliers
TTM	transports terrestres et maritimes (programme)
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UE	Union européenne
UE-15	(ancienne) Union européenne des Quinze
UMS	<i>Universal measurement system</i> – unité de tonnage pour les navires de longueur supérieure à 24 mètres
UNCCCCF	<i>The United Nations Framework Convention on Climate Change</i> (CCNUCC : Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques)
Unedic	Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce
Urssaf	Unions de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales
UTCATF	utilisation des terres, aux changements d'affectation des terres et foresterie
UTCF	utilisation des terres, leurs changements et la forêt
UTP	Union des transports publics et ferroviaires
veh-km	véhicules-kilomètres
voy-km	voyageurs-kilomètres
VA	valeur ajoutée
VAb	valeur ajoutée brute
VAE	vélo à assistance électrique
VASP	véhicule automoteur spécialement aménagé pour le transport de personnes
VFLI	voies ferrées locales industrielles
VI	véhicules industriels
VL	véhicules légers
VLE	valeurs limites d'émission
VLS	vélo en libre-service
VNF	Voies navigables de France
VP	véhicules particuliers
VT	versement transport
VTC	voiture de transport avec chauffeur
VU	véhicules utilitaires
VUL	véhicules utilitaires légers
ZC	zone courte
ZL	zone longue
Zn	zinc

Définitions

Circulation routière

Nombre de kilomètres total parcourus par l'ensemble des véhicules.

Mode de transport

Un mode de transport désigne une forme particulière de transport qui se distingue principalement par le véhicule mis en œuvre, et par conséquent par l'infrastructure utilisée.

Sont distingués :

- le transport routier ;
- le transport ferroviaire ;
- les autres transports guidés (tramways, téléphériques, funiculaires...) ;
- le transport par conduites (gazoducs, oléoducs...) ;
- le transport fluvial (ou par voies navigables) ;
- le transport maritime ;
- le transport aérien ;
- le transport spatial.

Le transport multimodal correspond à l'association de plusieurs modes de transport.

En plus de ces modes, un regroupement des transports en ville est désigné sous le terme de transport collectif urbain. Cette catégorie comprend des transports déployant des technologies et des infrastructures diverses : route pour le bus, rail pour le métro, RER et Transilien, etc.

Pavillon

Pays d'immatriculation d'un véhicule.

Transport pour compte d'autrui

Transport rémunéré de voyageurs ou de marchandises pour le compte de tiers. On parle aussi de transport public. Dans le transport de marchandises, le transporteur n'est pas propriétaire de la marchandise.

Transport pour compte propre

Le transport pour « compte propre » des ménages et des entreprises correspond à la production faite par et pour eux-mêmes. Ce transport n'est pas réalisé par un prestataire de service (public ou privé) en échange d'un paiement, il ne donne pas lieu à livraison de service à autrui et sa valeur n'est pas observable sur un marché.

Le compte satellite s'écarte du cadre central de la Comptabilité nationale sur la notion de production. En effet, il intègre, en sus de la définition standard de la production de service vue comme livraison de ce service à autrui, le transport pour compte propre, dont il estime la valeur, en le considérant comme un transport autoproduit dit en « compte propre ». La voiture particulière est le moyen de transport majoritairement employé dans le cadre de la production des ménages pour compte propre.

Véhicule-kilomètre (veh-km)

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

Voyageur-kilomètre (voy-km)

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

Tonne-kilomètre (t-km)

La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre. Cette unité commune permet de comparer les différents modes de transport de marchandises (à l'exception du transport maritime) et notamment de calculer les différentes parts modales.

A | TRANSPORT ET ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

Branche et secteur

Une branche (branche d'activité) regroupe des unités de production homogènes, c'est-à-dire qui fabriquent des produits (ou rendent des services) qui appartiennent au même item de la nomenclature d'activité économique considérée.

Un secteur regroupe des entreprises qui ont la même activité principale (selon la nomenclature d'activité économique considérée). L'activité d'un 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 considéré.

En 2018, 89 % du chiffre d'affaires des entreprises des secteurs des transports et entreposage (divisions 49 à 52 de la NAF rév. 2) relève de la branche transports et entreposage *stricto sensu* et les 11 % restants relèvent d'autres branches.

Mais à un niveau plus fin de la nomenclature, il existe des différences importantes entre le CA des branches et celui des secteurs. C'est par exemple le cas pour le transport ferroviaire.

Branches utilisatrices de transport

Sous cette appellation sont regroupées les branches qui produisent des biens ou réalisent des services nécessitant du transport. Il s'agit de l'agriculture, sylviculture et pêche, des branches manufacturières (industries, cokéfaction et raffinage), de la construction et du commerce, réparation d'automobiles et de motocycles.

Brent

Le Brent est un pétrole assez léger, issu d'un mélange de la production de 19 champs de pétrole situés en mer du Nord. Il est coté à Londres. Malgré une production limitée, la cotation du Brent (avec le *West Texas Intermediate - WTI*) sert de prix de référence au niveau mondial.

Produit intérieur brut (PIB)

Valeur de tous les biens et services produits diminuée de la valeur des biens et services utilisés pour leur production. C'est un agrégat représentant le résultat final de l'activité de production des unités productrices résidentes, dont l'objet est de mesurer l'activité économique.

Il peut se définir de trois manières :

- la somme des valeurs ajoutées brutes des différents secteurs institutionnels ou des différentes branches d'activité, augmentée des impôts et diminuée des subventions sur les produits (lesquels ne sont pas affectés aux secteurs et aux branches d'activité) ;
- la somme des emplois finals intérieurs de biens et de services (consommation finale effective, formation brute de capital fixe, variations de stocks), augmentée des exportations, diminuée des importations ;
- la somme des emplois des comptes d'exploitation des secteurs institutionnels (rémunération des salariés, impôts sur la production) augmentée des importations et diminuée des subventions, excédent brut d'exploitation et revenu mixte.

B | DÉMOGRAPHIE DES ENTREPRISES

Auto-entrepreneur (auto-entreprise) devenu(e) micro-entrepreneur (microentreprise)

Le régime de l'« auto-entrepreneur » s'applique depuis le 1^{er} janvier 2009 aux personnes physiques qui créent ou possèdent déjà une entreprise individuelle pour exercer une activité commerciale, artisanale ou libérale (hormis certaines activités exclues), à titre principal ou complémentaire, et dont l'entreprise individuelle remplit les conditions du régime fiscal de la microentreprise et qui opte pour exercer en franchise de TVA.

Depuis le 19 décembre 2014, (loi Pinel du 18 juin 2014) le terme de « micro-entrepreneur » se substitue à celui d'« auto-entrepreneur ».

Ce régime doit être distingué à la fois du régime micro-fiscal (dit parfois régime fiscal de la microentreprise) ainsi que de la catégorie des microentreprises (*article 51 et décret n°2008-1354 de la loi de modernisation de l'économie (LME)*).

www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/auto-entrepreneur.htm

www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/regime-fiscal-micro-entrep.htm

www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1079

Création d'entreprise

La création d'entreprise est définie comme la mise en œuvre de nouveaux moyens de production. Concept harmonisé au niveau européen, une création d'entreprise correspond à l'apparition d'une unité légale exploitante n'ayant pas de prédécesseur. Ceci inclut les réactivations d'entreprises dont la dernière cessation remonte à plus d'un an et les reprises s'il n'y a pas continuité de l'entreprise.

Défaillance d'entreprise

Les défaillances d'entreprises sont comptabilisées à la date du jugement. Le concept de défaillance traduit la mise en redressement judiciaire de l'entreprise qui peut avoir diverses issues : la liquidation, la poursuite de l'activité à la suite d'un plan de continuation, la reprise à la suite d'un plan de cession. Une défaillance ne conduit donc pas toujours à une disparition d'entreprise ou cessation, de même qu'une cessation se produit le plus souvent sans qu'il y ait eu préalablement défaillance.

Immatriculation (création) de microentreprise

Le nombre de créations de microentreprises intègre toutes les entreprises créées sous ce régime, qu'elles aient ou non effectivement démarré leur activité, y compris celles à qui ce régime a été refusé après la déclaration de création : le terme *immatriculation* est donc préférable à création pour ce régime particulier.

Taux de créations d'entreprises

Rapport entre les créations d'entreprises pour une année n et le nombre (stock) d'entreprises au 31/12/année n-1.

Taux de défaillances d'entreprises

Rapport entre les défaillances d'entreprises pour une année n et le nombre (stock) d'entreprises au 31/12/année n-1.

B | COMPTES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT

Bénéfice Avant Intérêts, Impôts, Dépréciation et Amortissement (BAIIDA)

Le bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (BAIIDA) ou, en anglais, *earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization* (EBITDA) désigne le bénéfice d'une société avant que n'en soient soustraits les intérêts, les impôts et taxes, les dotations aux amortissements et les provisions sur immobilisations. Ce n'est pas un indicateur normalisé car le contenu peut différer d'une entreprise à une autre. On le trouve parfois sous un autre terme, OIBDA, *operating income before depreciation and amortization*, profit d'activité avant dotations aux amortissements et provisions. Il met en évidence le profit généré par l'activité indépendamment des conditions de son financement (les charges financières), des contraintes fiscales (impôts et taxes), et du renouvellement de l'outil d'exploitation (amortissements). Il est proche de l'excédent brut d'exploitation (EBE), à la différence que ce dernier est avant écritures relatives aux provisions d'exploitation (dotations et reprises de provisions sur stocks et créances clients).

Le bénéfice avant intérêts et impôts (BAII), ou en anglais *earnings before interest, taxes*, (EBIT) figure généralement dans les comptes sous le nom de *Operating Profit*. Le BAII est donc très proche du résultat d'exploitation.

Le bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation, amortissement et loyers (BAIIDAL) ou *Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation, Amortization and Rents* (EBITDAR) en anglais. Cet agrégat est le même que le BAIIA, à l'exception des loyers et des coûts de restructuration qui sont exclus des charges. Il est adapté aux secteurs finançant une part significative de leurs actifs au moyen de contrats de location opérationnelle, tels que ceux de l'aérien.

Comptes de l'ensemble du secteur

Les comptes des entreprises sont donnés par le dispositif Ésane de l'Insee, qui succède au système unifié de statistiques d'entreprises (Suse) et aux enquêtes annuelles sur les entreprises (EAE). Le dispositif Ésane combine des données administratives (fiscales et sociales) et des données obtenues à partir d'un échantillon d'entreprises (enquête sectorielle annuelle/ESA).

L'enquête sectorielle annuelle (ESA) aborde les thèmes de l'activité principale exercée, l'emploi, la répartition du [chiffre d'affaires](#) par produit ainsi que les modifications des conditions d'exercice de l'activité (restructurations). Cette enquête est adressée à environ 120 000 entreprises en France métropolitaine.

Capacité d'autofinancement (CAF)

La capacité d'autofinancement représente les ressources brutes restant à l'entreprise à l'issue de l'exercice. L'entreprise peut choisir soit de les distribuer, soit de les réserver au financement de ses investissements. Au contraire du résultat net comptable, elle ne prend pas en compte les flux se rapportant aux opérations d'appréciation ou de dépréciation du capital. La capacité d'autofinancement est le montant dégagé par l'activité de l'entreprise disponible pour financer des investissements.

Chiffre d'affaires (CA)

Le chiffre d'affaires représente le montant des affaires (hors taxes) réalisées par l'entreprise avec les tiers dans l'exercice de son activité professionnelle normale et courante. Il correspond à la somme des ventes de marchandises, de produits fabriqués, des prestations de services et des produits des activités annexes.

Consommation de capital fixe

C'est la dépréciation subie par le capital fixe au cours de la période considérée par suite d'usure normale et d'obsolescence prévisible.

Le terme « brut » dans les expressions comme « produit intérieur brut » ou « formation brute de capital fixe » signifie que la consommation de capital fixe n'a pas été soustraite. Quand on la soustrait de ces grandeurs, leur valeur est dite « nette ».

Consommations intermédiaires (CI)

Ce sont les valeurs des [biens](#) et [services](#) transformés ou entièrement consommés au cours du processus de production. L'usure des actifs fixes mis en œuvre n'est pas prise en compte ; elle est enregistrée dans la consommation de capital fixe.

Coût du personnel de conduite (dans le transport routier de fret)

Le coût du personnel de conduite intègre les salaires (et charges sociales) ainsi que les frais de déplacement. Pour plus d'information voir [CNR - Evolution des coûts de personnel de conduite - Janvier 2023.pdf](#).

Excédent brut d'exploitation (EBE)

Il est égal à la valeur ajoutée, diminué de la rémunération des salariés, des autres impôts sur la production (voir « [Impôts sur la production et les importations](#) ») et augmenté des subventions d'exploitation. Pour les entreprises individuelles, le solde du compte d'exploitation est le [revenu mixte](#). L'excédent d'exploitation peut être calculé net, si l'on retranche la [consommation de capital fixe](#).

Formation brute de capital fixe (FBCF)

La formation brute de capital fixe (FBCF) est constituée par les acquisitions moins les cessions d'actifs fixes réalisées par les producteurs résidents. Les actifs fixes sont les actifs corporels ou incorporels issus de processus de production et utilisés de façon répétée ou continue dans d'autres processus de production pendant au moins un an.

Impôts sur la production et les importations

Les impôts sur la production et les [importations](#) sont des versements obligatoires sans contrepartie, en espèces ou en nature, prélevés par les [administrations publiques](#) ou par les institutions de l'Union européenne (UE). Ces impôts sont dus quel que soit le montant des bénéfices obtenus. Ils comprennent les impôts sur les produits et les autres impôts sur la production.

Production

La production comprend le chiffre d'affaires (CA) et les productions stockées et immobilisées dont il faut retrancher les coûts d'achats des marchandises (= *achats de marchandises + variation de stock marchandises*). Dans les transports, production et CA sont comparables (en 2014 la production varie entre 73 % et 125 % du CA selon les sous-secteurs), ce qui n'est pas le cas par exemple dans le commerce où le coût d'achats des marchandises vendues est très important.

Résultat courant avant impôts (RCAI)

Le résultat courant avant impôts est égal aux produits d'exploitation (notamment les sommes reçues qui relèvent de l'activité de l'entreprise, soit les ventes de biens, prestations de services...)

+ quotes-parts de résultats sur opérations faites en commun : produits, au sens comptable du terme (par exemple, résultat des opérations faites par l'intermédiaire d'une société en participation)
+ produits financiers (intérêts courus, gains de change, revenus tirés des comptes en banque)
- charges d'exploitation (sommes versées en contrepartie de marchandises, approvisionnements, travaux et services consommés...)
- quotes-parts de résultats sur opérations en commun : charges au sens comptable du terme
- charges financières (par exemple : intérêts des emprunts, escomptes accordés à des clients, pertes de change supportées).

Taux d'autofinancement [CAF / FBCF]

Rapporte la capacité d'autofinancement à la formation brute de capital fixe.

Taux d'épargne [CAF / VAb]

Rapporte la capacité d'autofinancement à la valeur ajoutée brute.

Taux d'investissement [FBCF / VAb]

Rapporte la formation brute de capital fixe à la valeur ajoutée brute.

Taux de marge brute [EBE / VAb]

Rapporte l'excédent brut d'exploitation à la valeur ajoutée brute.

Taux de valeur ajoutée brute [VAb / CA]

Rapporte la valeur ajoutée brute au chiffre d'affaires.

Valeur ajoutée brute (VAb)

Elle est égale à la valeur de la production diminuée de la consommation intermédiaire.

C | TRANSPORTS, EMPLOI ET MARCHÉ DU TRAVAIL

La **masse salariale** est le cumul des rémunérations brutes des salariés de l'établissement (hors cotisations patronales). Elle comprend, outre le salaire brut, les compléments légaux, conventionnels ou attribués à l'initiative de l'employeur, sous forme de primes, de rémunération des heures supplémentaires, de gratifications et d'avantages en nature ; elle ne comprend pas les indemnités de chômage partiel.

L'**indice du coût du travail** décrit le coût horaire du travail (salaires et charges). Il est calculé en rapportant au volume horaire de travail, la somme de la masse salariale, des charges sociales et des autres coûts après prise en compte des exonérations de charges.

Le **nombre moyen d'heures supplémentaires par tête** est calculé comme le rapport entre le nombre total d'heures supplémentaires trimestrielles déclarées à l'enquête Acemo par chaque entreprise et ses effectifs salariés à temps complet à la fin du trimestre.

L'**emploi salarié au 31 décembre** est une estimation du SDES qui repose sur les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant des estimations trimestrielles d'emploi coproduites par l'Insee, la Dares et l'Urssaf Caisse nationale.

Le **marché du travail « transport et logistique »** est défini à partir des métiers concernés par les offres et les demandes d'emploi gérées par Pôle emploi. Ces métiers sont transversaux aux secteurs d'activité. Par exemple, le métier de conducteur de poids lourds sur longue distance peut être exercé dans une entreprise du commerce ou de l'industrie.

Convention collective

Le Code du travail fixe les règles générales applicables aux relations de travail entre employeurs et salariés de droit privé. Dans ce cadre, les partenaires sociaux négocient des conventions qui viennent compléter le droit du travail. La convention collective couvre l'ensemble des conditions d'emploi, de formation professionnelle et de

travail ainsi que les garanties sociales. Le champ d'application des conventions peut être interprofessionnel ou professionnel. Il s'agit dans ce dernier cas d'une convention ou d'un accord dit de branche.

Demandeurs d'emploi

Les **demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM)** sont les personnes inscrites à Pôle emploi à la fin du mois ou du trimestre considéré.

Les catégories de demandeurs d'emploi

Les demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi sont regroupés en différentes catégories, conformément aux recommandations du rapport du Conseil national de l'information statistique (Cnis) sur la définition d'indicateurs en matière d'emploi, de chômage, de sous-emploi et de précarité de l'emploi (rapport n° 108 - septembre 2008).

Il existe cinq catégories statistiques qui regroupent les demandeurs d'emploi en fonction de leur position actuelle face à l'emploi (catégories A à E). Dans les fichiers administratifs de Pôle emploi, huit catégories de demandeurs d'emploi sont utilisées (catégories 1 à 8). Ces dernières catégories ont été définies par arrêté (arrêté du 5 février 1992 complété par l'arrêté du 5 mai 1995). Depuis le mois de mars 2009, les publications sont fondées sur les catégories statistiques et non plus sur les catégories administratives.

Le tableau suivant présente les catégories utilisées à des fins de publication statistique à partir de mars 2009 et la correspondance avec les catégories administratives auxquelles Pôle emploi a recours dans sa gestion des demandeurs d'emploi.

Catégories statistiques		Catégories administratives
Catégorie A	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, sans emploi	Catégories 1, 2 et 3 hors activité réduite
Catégorie B	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite courte (<i>i.e.</i> de 78 heures ou moins au cours du mois).	Catégories 1, 2 et 3 en activité réduite
Catégorie C	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite longue (<i>i.e.</i> de plus de 78 heures au cours du mois).	Catégories 6, 7 et 8
Catégorie D	Demandeurs d'emploi non tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi (en raison d'un stage, d'une formation, d'une maladie...), sans emploi	Catégorie 4
Catégorie E	Demandeurs d'emploi non tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, en emploi (par exemple : bénéficiaires de contrats aidés).	Catégorie 5
Catégories A, B et C	Demandeurs d'emploi immédiatement disponibles pour occuper un emploi, tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi.	Catégories 1, 2, 3, 6, 7 et 8

La notion de demandeur d'emploi inscrit à Pôle emploi est différente de celle de chômeur au sens du Bureau international du travail (BIT) : certains demandeurs ne sont pas considérés comme chômeurs au sens du BIT et inversement certains chômeurs au sens du BIT ne sont pas inscrits à Pôle emploi.

Les **demandes d'emploi enregistrées (DEE)** sont le flux des inscriptions à Pôle emploi de demandeurs d'emploi, sur une période donnée (le mois, le trimestre).

Les **offres d'emploi collectées (OEC)** sont le flux des offres collectées par Pôle emploi sur une période donnée (le mois, le trimestre).

L'**indicateur de tension** est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées au nombre de demandes d'emploi enregistrées en catégorie A sur une même période (OEC/DEE). Il s'analyse en évolution car son niveau diffère sensiblement selon les métiers qui ont des modes de recrutement et un degré de recours aux offres d'emploi collectées par Pôle emploi différents.

L'**emploi salarié en moyenne annuelle** est la moyenne des quatre niveaux d'emploi salarié de fin de trimestre, eux-mêmes estimés selon la méthode décrite sur la fiche C1.

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.

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'ordre. 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.

Pouvoir d'achat

Le pouvoir d'achat désigne ce que l'on peut consommer ou épargner avec son revenu. Pour connaître l'évolution du pouvoir d'achat, il faut connaître l'évolution des prix, mais aussi l'évolution des revenus : si les revenus augmentent plus vite que les prix, le pouvoir d'achat augmente.

Salaire moyen par tête (SMPT)

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

D2 | ÉMISSIONS

Gaz à effet de serre (GES)

Les six GES du panier de Kyoto sont les suivants : dioxyde de carbone (CO₂), méthane (CH₄), protoxyde d'azote (N₂O), hexafluorure de soufre (SF₆), hydrocarbures (HFC) et perfluorocarbures (PFC).

CO₂e = Équivalent CO₂ = unité permettant d'exprimer l'impact de tous les gaz à effet de serre dans une unité de mesure commune. Cette unité s'appuie sur le potentiel de réchauffement global d'une masse d'un gaz à effet de serre (CH₄, N₂O ou gaz fluorés) calculé relativement à une même masse de CO₂.

Polluants atmosphériques

Les polluants émis majoritairement par les transports sont les oxydes d'azote (NO_x), le cuivre (Cu), le zinc (Zn) et le plomb (Pb). Les transports émettent également d'autres polluants mais dans des proportions plus faibles : par exemple des particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀), inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}) et inférieur à 1 µm (PM₁).

Soute maritime

Une soute est la partie d'un bateau aménagée dans l'entrepont ou la cale où l'on entrepose le matériel ou les provisions et les vivres.

Soute aérienne

On appelle soute la partie d'un avion située dans le fuselage où l'on entrepose des bagages ou du matériel et tout réduit aménagé au-dessous ou au-dessus du sol pour entreposer du combustible.

D3 | ACCIDENTALITÉ

Agglomérations

On entend par « Agglomérations », l'ensemble des réseaux (sauf les autoroutes) situés à l'intérieur d'une agglomération au sens du Code de la route (parties de routes, c'est-à-dire l'ensemble des sections situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau (sauf les autoroutes), situé hors agglomération, constitue la catégorie « hors agglomérations ». Les « autoroutes » constituent un milieu à part entière.

Accident corporel

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
 - survient sur une voie (publique ou privée) ouverte à la circulation publique ;
 - implique au moins un véhicule.

Pour chaque accident corporel, deux types d'usagers sont distingués : les **indemnes** et les **victimes**.

Usagers d'un accident corporel			
Indemnes	Victimes		
	Blessés		Tués
	Blessés légers	Blessés hospitalisés	

Indemnes

Les usagers indemnes sont les usagers impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical.

Victimes

Ce sont les usagers impliqués non indemnes. Parmi les victimes, sont distingués :

- les personnes **tuées** : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;
- les blessés : victimes non décédées, dont l'état nécessite des soins médicaux (c'est-à-dire prodigués par un professionnel de la santé, quel que soit le cadre de ces soins : hôpital, cabinet médical, voire sur place).

Blessés

Ce sont parmi les victimes, des victimes non **tuées** parmi lesquelles sont distingués :

- les blessés **légers**, dont l'état nécessite un soin médical mais qui, en cas d'hospitalisation, ne sont pas hospitalisés plus de 24 heures.
- les blessés **hospitalisés**, dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation.

Tués (personnes tuées)

Les personnes tuées sont les victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident. Cette définition européenne est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005 permettant à la France de se comparer avec ses voisins européens. Avant le 1^{er} janvier 2005, le nombre de décès consécutifs à des accidents de la route, collecté en France, était le nombre de morts constatés dans les six jours qui suivent l'accident.

Le taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée est le pourcentage de véhicules ayant dépassé la vitesse maximale autorisée qui diffère selon la catégorie de la route et le type de véhicule.

Zones de sécurité

Les zones de sécurité (*Search and Rescue*, SAR en anglais) sont des zones de responsabilité de sauvetage que les États ont déclarées auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI). En France, cette mission est dévolue aux Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), responsables du sauvetage de la vie humaine de la plage jusqu'à la limite de la zone de responsabilité française.

Accidents aériens

Champ : accidents corporels sur le territoire français métropolitain, quelle que soit la nationalité de l'avion, couvrant :

- le transport public ou l'aviation commerciale (avions et hélicoptères des compagnies aériennes) ;
- l'aviation générale (avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés, privés) ;
- le travail aérien (avions, hélicoptères et ULM des sociétés et des privés pour épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, hélitreuillage, etc.)

Dans le cas de collisions entre deux aéronefs ou plus, il y a autant d'occurrences que d'aéronefs impliqués. Les accidents corporels regroupent les blessures mortelles ou graves. Sont exclues les blessures légères, non prises en compte par l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale).

Accidents ferroviaires

Champ : accidents se produisant sur le réseau ferré national (RFN) pouvant se décomposer en collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies ou autres.

La définition retenue correspond aux indicateurs de sécurité communs (ISC) qui comptabilisent, pour chaque catégorie d'accidents, les accidents dits significatifs, c'est-à-dire : « tout accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages significatifs au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation. Les accidents survenus dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts sont exclus. »

À partir du 1^{er} janvier 2009, la définition des accidents est modifiée en excluant désormais les suicides et tentatives de suicides.

Morts (ou « tués ») : voyageurs, agents en service et autres ouvriers travaillant sur le réseau ferré national et victimes routières des accidents aux passages à niveau, décédés dans les 30 jours suivant l'accident.

Blessés graves : personnes hospitalisées plus de 24 heures (mais non décédées dans les 30 jours suivants).

Accident de personne : tout accident d'une ou plusieurs personne(s) subissant une collision avec un véhicule ferroviaire, une partie du véhicule ou un objet détaché du véhicule. Sont prises en compte les personnes qui tombent de véhicules ferroviaires ainsi que les personnes qui tombent ou qui sont heurtées par des objets non fixés pendant leur voyage à bord.

Accidents maritimes

Le bilan humain est fixé dès la clôture de l'opération de sauvetage. Tout nouvel élément comme la découverte de corps vient modifier le statut de la victime de « disparu » en « mort » si le lien est avéré avec une opération du CROSS.

E | TRANSPORT DE MARCHANDISES

Transport intérieur de marchandises

Les transports intérieurs sont les transports ou la portion des transports réalisés sur le territoire d'un État donné (indépendamment du pavillon du véhicule et de l'origine ou de la destination de la marchandise et du véhicule). Ainsi, en France, outre les transports nationaux, les transports intérieurs comptabilisent la seule partie des transports internationaux réalisée sur le territoire français.

Transport national de marchandises

Transport entre un lieu de chargement et un lieu de déchargement situés dans le même pays, quel que soit le pavillon du véhicule (routier, ferroviaire ou fluvial).

Transport international de marchandises

Transport entre un lieu de chargement et un lieu de déchargement situés dans deux pays différents.

Cabotage

Transport national effectué par un véhicule immatriculé dans un autre pays.

Transport routier de marchandises

Activité consistant à transporter des biens en faisant rouler des véhicules routiers.

Deux modalités sont considérées pour le transport routier de marchandises (TRM) :

- le TRM restreint comprend : le TRM de proximité (NAF rév.2 : 49.41B) et le TRM interurbain (49.41A) ;
- le TRM élargi comprend aussi la location avec conducteur (49.41C), la « messagerie, fret express » (52.29A).

Jauge brute

Dimensions hors tout d'un navire, déterminées conformément à la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires. Cette mesure s'exprime en tonneaux de jauge brute ou tonneaux ou en mètres cubes. Un tonneau de jauge brute vaut 100 pieds cubes, soit environ 2 832 m³.

Roulier (navire) dénommé Ro-Ro

Un roulier est un navire utilisé pour transporter entre autres des véhicules, chargés grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. On les dénomme aussi Ro-Ro, (de l'anglais *Roll-On, Roll-Off*, littéralement « roule dedans, roule dehors ») pour faire la distinction avec les navires de charge habituels où les produits sont chargés à la verticale par des grues. L'appellation Ro-Ro fait référence avant tout à la technique de manutention : on charge et décharge les colis en les faisant rouler depuis la rampe Ro-Ro portuaire (quand elle existe) vers la rampe mobile du navire, ce qui permet ainsi de conduire tout ce qui est roulant dans le garage du navire ou de l'en évacuer dans l'autre sens. Le Ro-Ro est particulièrement adapté au transport de camions, de semi-remorques, de tracteurs, de pelleteuses, etc... Il est également adapté au transport de conteneurs ou de caisses mobiles acheminés dans le garage du navire au moyen de chariots à fourche ou de remorques esclaves (plus familièrement appelés *mafis* du nom de la société allemande qui les a conçues).

Tonnage de port en lourd

Le port en lourd d'un navire représente le chargement maximal qu'il peut emporter sans le mettre dans une position dangereusement basse dans l'eau. Il est égal à la différence, exprimée en tonnes, entre, d'une part, le déplacement d'un navire en calaison franc-bord d'été dans une eau d'un poids spécifique de 1,025 et, d'autre part, le poids du navire à vide, c'est-à-dire le déplacement, exprimé en tonnes, du navire sans cargaison, sans combustible ni huile de graissage, sans eau de ballastage, sans eau fraîche ni eau potable dans les réservoirs, sans provisions consommables, sans passagers ni équipage ni leurs effets.

Entrepôt ou plateforme logistique (EPL)

Par entrepôt ou plateforme logistique, on entend tout espace dédié à l'entreposage, ainsi qu'aux opérations logistiques telles que la préparation de commandes, le conditionnement, la réception ou l'expédition de marchandises, etc. Si la grande majorité des EPL sont des bâtiments fermés, certains peuvent être à l'air libre. C'est le cas, par exemple, des entrepôts de véhicules ou de matériaux de construction. Enfin, un EPL peut aussi être situé dans un établissement dont l'activité principale n'est pas la logistique : par exemple, un entrepôt qui alimente une usine située sur le même site.

Aire logistique dense

Pour illustrer la concentration géographique des opérations logistiques, le Cerema, en collaboration avec le SDES, a défini statistiquement des « aires logistiques », à partir des coordonnées géographiques des EPL de plus de 5 000 m². Une aire logistique dense correspond à un regroupement d'au moins trois EPL distants de moins de deux kilomètres.

Aire logistique élargie

La définition précédente de l'aire logistique permet de repérer au niveau régional ou d'une agglomération les fortes concentrations d'EPL. Pour une analyse au niveau national, cette définition peut être trop restrictive. Sous le même modèle que l'aire logistique, on définit alors « une aire logistique élargie » comme étant un regroupement d'au moins trois entrepôts distants de moins de six kilomètres.

F | TRANSPORT DE VOYAGEURS

Autorité organisatrice de transport (AOT)

Une autorité organisatrice de transports (AOT) est une des collectivités auxquelles la loi d'orientation pour les transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (Loti) a confié la mission d'organiser les transports. Les communes, ou plus souvent leurs regroupements, sont autorités organisatrices des transports urbains. Elles en assurent l'exploitation directe en régie ou bien la délèguent à des sociétés privées. Elles participent à l'équilibre financier des services grâce notamment au **versement transport** prélevé sur la masse salariale des entreprises situées dans leur **périmètre des transports urbains (PTU)**. Les départements sont autorités organisatrices des transports non urbains sur leur territoire. Les régions sont autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux.

La mise en cohérence de l'action des AOT (région pour les TER, conseil départemental pour les autocars, et une ou plusieurs intercommunalités) à l'intérieur des aires urbaines, peut passer par la création d'un syndicat mixte des transports, auquel les différentes AOT délèguent leur compétence sur le territoire concerné.

Depuis la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, l'**Autorité organisatrice de la mobilité (AOM)** remplace l'Autorité organisatrice de transport (AOT).

Transport intérieur de voyageurs

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

Versement mobilité transport

Le versement mobilité transport est une contribution locale des entreprises qui permet de financer les transports en commun. Il est perçu par l'Urssaf qui le reverse ensuite aux collectivités territoriales en charge des transports (commune, département, région).

F2 | TRANSPORT COLLECTIF URBAIN

Île-de-France Mobilités (ex-Stif)

L'organisation des transports en Île-de-France constitue une exception puisqu'elle est fixée par le décret du 14 novembre 1949 et non par la loi d'orientation pour les transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (Loti) qui ne s'y applique pas. Île-de-France Mobilités est l'actuelle autorité organisatrice de l'ensemble des transports de voyageurs en Île-de-France.

Kilomètres produits

Nombre de kilomètres effectués, y compris « haut-le-pied », par l'ensemble des véhicules pour tous les services du réseau urbain (services réguliers ordinaires, services spéciaux ou occasionnels), y compris la sous-traitance. Pour les métros et les tramways, les kilomètres sont comptabilisés par rame et non par voiture.

Les kilomètres « **haut-le-pied** » sont ceux effectués à vide par les véhicules de transport collectif en dehors des services, entre les dépôts et les terminus par exemple.

- **Densité de la production kilométrique**
Rapport entre la totalité des kilomètres produits (mesurée en véhicules-kilomètres) d'un PTU et la superficie de ce PTU (en km²).
- **Offre kilométrique**
Rapport entre la totalité des kilomètres produits à l'intérieur d'un PTU et la population de ce PTU.
- **Places-kilomètres offertes (PKO)**
Produit des kilomètres parcourus (par l'ensemble des véhicules) par la capacité de ces véhicules. Comme l'offre kilométrique, il s'agit d'un indicateur permettant de mesurer l'offre de transport faite aux usagers.

Périmètre de transport urbain (PTU)

Une ou plusieurs communes réunies au sein d'une structure intercommunale pour l'organisation d'un service de transport public urbain. La collectivité locale compétente est désignée comme autorité organisatrice de transports urbains (AOTU). Depuis la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, le périmètre de transports urbains (PTU) devient le **ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité**.

Transports collectifs en site propre (TCSP)

Il s'agit d'un système de transport public de voyageurs, utilisant une voie ou un espace affectés à sa seule exploitation, bénéficiant généralement de priorités aux feux et fonctionnant avec des matériels allant des autobus aux métros, en passant par les tramways.

- **Bus à haut niveau de service (BHNS)**
Le BHNS est un transport collectif en site propre (TCSP) caractérisé par un véhicule routier répondant au Code de la route (limité à 24,5 mètres en longueur). Par une approche globale (matériel roulant, infrastructure, exploitation), le BHNS assure un niveau de service continu supérieur aux lignes de bus conventionnelles (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité) et s'approche des performances

des tramways. Le bus est ici considéré dans sa conception la plus large. Il peut être guidé (guidage matériel ou immatériel) ou non guidé, à motorisation thermique, électrique ou hybride.

Transports collectifs en site propre « lourd » (TCSP lourd)

On parle de TCSP « lourd » pour désigner les métros et les tramways afin de les distinguer des autobus notamment.

F4 | TRANSPORT AÉRIEN

Liaisons radiales (Île-de-France - province)

Liaisons aériennes entre Paris-CDG ou Paris-Orly et les autres aéroports métropolitains.

Liaisons transversales (province - province)

Liaisons entre aéroports métropolitains hors Paris-CDG et Paris-Orly.

Mouvement commercial

Vol de transport public. Les mises en places, les vols circulaires, les vols d'entraînement ou les vols gouvernementaux en sont exclus.

Passager local

Passager au départ ou à l'arrivée sur un aéroport, hors transit.

Passager kilomètre transporté (PKT)

Produit du nombre de passagers transportés par la distance moyenne parcourue par passager. Cette unité est équivalente au **voyageur-kilomètre** (voy-km) utilisé plus généralement pour les autres modes de transport (routier et ferroviaire).

Transit

Au regard d'un aéroport et sur un même numéro de vol, passager originaire d'une escale antérieure et à destination d'une escale ultérieure.

Vol

Parcours d'une ou plusieurs étapes consécutives repérées par un même numéro de vol et une même date.

F6 | LE VÉLO

Aménagement cyclable

Tout aménagement (de voirie ou non, ponctuel ou linéaire) spécifiquement destiné aux cyclistes et n'étant pas destiné, par conception, à être utilisé par d'autres usagers, sauf si un partage est explicitement prévu. Les aménagements cyclables comprennent les voies cyclables, mais également la signalisation ou le stationnement. Ils visent à sécuriser les déplacements des cyclistes en milieu urbain comme en milieu rural.

- **Bande cyclable¹** : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.
- **Piste cyclable¹** : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues.
- **Voie verte¹** : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.
- **Zone de rencontre¹** : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.
- **Zone 30¹** : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de

police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

(1) Code de la route, article R110-2, modifié par décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010 - art. 2.

Double sens cyclable

Sens unique classique pour les véhicules motorisés, mais ouvert à la circulation des cyclistes dans les deux sens.

Sas pour cyclistes aux carrefours à feu

Espace de sécurité délimité entre le feu tricolore et la ligne d'arrêt des véhicules réservé aux cyclistes. Il permet de se placer devant les véhicules à l'arrêt pour tourner en sécurité à gauche au carrefour et pour être visible des automobilistes qui tournent à droite.

Vélo à assistance électrique (VAE)

Le VAE est un vélo équipé d'un moteur électrique, alimenté par une batterie rechargeable sur une simple prise de courant. Il impose cependant de pédaler. Le moteur accompagne le mouvement et facilite le franchissement des difficultés : côte, vent de face ou distance.

Vélo en libre-service (VLS)

Les services de vélos en libre-service (VLS) correspondent à une location de vélos de courte durée où le vélo peut être emprunté à une station sur l'espace public de manière automatisée 24 h/24, 7 j/7 pour la durée de son déplacement. Le cycliste peut prendre et déposer son vélo à des endroits distincts : c'est le principe du *one-way*.

Véloroute

Itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, continu (sans interruption, y compris dans les villes), adapté à la circulation à vélo (sécurité, balisage).

G | BILAN DE LA CIRCULATION

Immatriculation

Mouvement de mutation d'un véhicule avec émission d'un certificat d'immatriculation. Ces mouvements incluent les immatriculations de véhicules neufs (première mise en circulation du véhicule), ainsi que les immatriculations de véhicules d'occasion (changement de propriétaire depuis la première mise en circulation).

À compter d'avril 2009, les véhicules bénéficient d'une immatriculation à vie. Cela n'affecte pas la définition statistique des immatriculations, qui concernent les véhicules neufs ou les ventes de véhicules d'occasion bien que ces derniers ne changent pas de numéro. Ces mouvements sont relatifs à la série dite normale, c'est-à-dire hors véhicules en transit temporaire, en immatriculation temporaire, militaires ou de l'administration civile de l'État.

Circulation intérieure

Trafic réalisé sur le réseau routier métropolitain par les véhicules immatriculés en France et ceux immatriculés à l'étranger.

Parc roulant

Un véhicule est réputé en circulation s'il est en règle vis-à-vis du contrôle technique et si aucune opération n'a été enregistrée sur le certificat d'immatriculation indiquant une sortie de parc : destruction, vente ou déménagement à l'étranger, déclaration de véhicule endommagé à la suite d'un accident, déclaration de vol ou vente à un professionnel du commerce automobile. Une sortie du parc en circulation n'est pas forcément définitive, à l'exception de la destruction d'un véhicule.

Parc moyen

Les véhicules entrés ou sortis du parc au cours de l'année sont comptabilisés au prorata du temps auquel ils ont appartenu au parc roulant. Par exemple, un véhicule immatriculé le 1^{er} mars 2020 comptera pour 10/12^e.

Parcours moyens

Moyenne des kilométrages effectués sur l'année par les véhicules appartenant au parc roulant moyen. Les kilométrages sont estimés à partir de l'information relevée au compteur des véhicules lors des contrôles techniques.

Véhicule

Un véhicule est un engin mobile, qui permet de déplacer des personnes ou des marchandises d'un point à un autre. On distingue :

- les véhicules à moteur (voitures, camions, avions, etc.) ;
- les véhicules destinés à être tractés par des véhicules à moteur (remorques, barges, wagons, etc.) ;
- les autres véhicules incluant ceux à motorisation humaine (vélo, diable, etc.), animale (charrette) ou à propulsion naturelle (éolienne, gravitationnelle - voiliers, planeurs).

Dans le cas des véhicules destinés au transport de voyageurs, on distingue les véhicules à usage principalement individuel (voiture, cyclomoteur, vélo, trottinette, skateboard, skis, etc.) des véhicules à usage collectif (autocar, péniche, train, etc.).

Véhicule utilitaire

Dans la présente publication, les véhicules utilitaires regroupent les autobus et les autocars, les camions et les camionnettes, les tracteurs routiers, les véhicules automoteurs spécialisés.

On distingue les véhicules utilitaires légers (moins de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) et utilisables avec un permis de conduire B) des autres véhicules utilitaires.

Véhicule automoteur spécialisé (Vasp)

Cette dénomination désigne un véhicule à moteur destiné à des usages complémentaires au transport. Exemple : ambulances, bennes à ordures ménagères, camping-cars, grues routières, véhicules d'incendie, etc.

Camion

Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et de moins de 3,5 tonnes de PTAC.

Tracteur routier

Véhicule à moteur dépourvu de caisse (par conséquent, non susceptible de contenir des marchandises) dont la vocation est de tirer des semi-remorques ou tout autre véhicule routier non automobile.

Les tracteurs agricoles ne sont pas inclus dans cette catégorie.

Remorque

Véhicule non automoteur sur roues, destiné à être tracté par un autre véhicule.

Semi-remorque

Véhicule routier non automoteur destiné au transport de marchandises sans essieu avant, conçu de manière à ce qu'une partie du véhicule et une partie importante de son chargement reposent sur le tracteur routier.

Camionnette

Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et de moins de 3,5 tonnes de PTAC.

VUL (définition retenue dans ce rapport)

Véhicule de moins de 3,5 tonnes de PTAC, n'ayant ni siège arrière ni point d'ancrage de sièges arrière. Il peut s'agir d'une camionnette, d'un fourgon, d'un dérivé de voiture particulière. Les carrosseries peuvent être aménagées pour des utilisations particulières (par exemple : bennes).

Motocycle

Les motocycles comprennent : les tricycles à moteur, les quadricycles à moteur, les motocyclettes légères dont la puissance maximale nette n'excède pas 11 kW et dont la cylindrée n'excède pas 125 cm³, les motocyclettes autres que légères de puissance maximale comprise entre 11 kW et 25 kW, et de puissance maximale nette/poids en ordre de marche inférieure ou égale à 0,16 kW/kg, les motocyclettes de puissance maximale supérieure à 25 kW.

annexes

Voiturette

Véhicule (cyclomoteurs carrossés à plus de deux roues) dont la cylindrée est inférieure à 50 cm³ pour les véhicules à essence, ou dont la puissance n'excède pas 4 kW pour les véhicules fonctionnant à un autre carburant que l'essence.

Réseau routier

Le réseau routier comprend le réseau national (autoroutes concédées, autoroutes interurbaines, autoroutes et voies rapides urbaines, routes nationales), les autres routes (départementales, communales).

Table des matières



4 - Avant-propos

5 - Synthèse et données clés

9 - Cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

- 10 – Cadrage 1a. Les principaux événements ayant impacté les transports en 2022
- 13 – Cadrage 1b. Activité mondiale
- 15 – Cadrage 2. Activité des différentes branches de production en France
- 17 – Cadrage 3. Infrastructures de transport

21 - Transport et activité économique

- 22 – A1. Compte satellite des transports
- 26 – A2. Activité marchande de la branche des transports en France
- 29 – A3. Dépenses des ménages en transport
- 32 – A4. Dépenses des administrations publiques centrales et locales
- 35 – A5.1 Transferts publics aux opérateurs de transport collectif de voyageurs (SNCF, RATP, TCU de province)
- 37 – A5.2 Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures
- 39 – A6. Recettes publiques liées au transport
- 43 – A7.1 Investissements en infrastructures de transport
- 45 – A7.2 Financement des infrastructures (AFIT France, PPP)
- 49 – A8. Échanges extérieurs de services de transport
- 52 – A9. Investissements du secteur des transports à l'étranger et investissement étrangers dans le secteur
- 55 – A10. Prix du transport de fret, de l'entreposage et de la manutention

57 - Entreprises françaises de transport

- 58 – B1. Démographie des entreprises de transport
- 62 – B2.1 Entreprises de transport routier
- 67 – B2.2 Entreprises de la messagerie et du fret express
- 68 – B2.3 Entreprises de transport collectif urbain (TCU)
- 71 – B2.4 Entreprises de transport ferroviaire
- 75 – B2.5 Entreprises de transport par eau (maritime et fluvial)
- 79 – B2.6 Entreprises de transport aérien
- 83 – B3. Comptes de l'ensemble des entreprises de transport en 2021

89 - Emploi et marché du travail

97 - Les externalités du transport

- 98 – D1. Consommation de l'énergie de traction dans les transports
- 100 – D2.1. Émissions de gaz à effet de serre des transports
- 104 – D2.2 Émissions de polluants atmosphériques par le transport
- 108 – D2.3 Qualité de l'air et transport routier
- 111 – D3.1 Accidentalité ferroviaire, aérienne et maritime
- 113 – D3.2 Accidentalité routière
- 115 – D3.3 Accidentalité routière impliquant des poids lourds
- 116 – D4. Emprise des infrastructures de transport et impacts sur les milieux naturels
- 117 – D5. La qualité de service dans les transports
- 119 – D6. Les nuisances sonores des transports

121 - Le transport de marchandises

- 122 – E1. Synthèse du transport de marchandises
- 125 – E2. Transport routier de marchandises
- 128 – E3. Transport ferroviaire de marchandises
- 130 – E4. Transport fluvial de marchandises
- 132 – E5. Transport maritime de marchandises
- 134 – E6. Transport aérien de marchandises

137 - Le transport de voyageurs

- 138 – F1. Synthèse : le transport intérieur de voyageurs
- 142 – F2. Transport collectif urbain
- 143 – F3. Transport ferroviaire de voyageurs
- 145 – F4. Transport aérien de voyageurs
- 147 – F5. Transport maritime de voyageurs
- 149 – F6. La mobilité à vélo

151 - Bilan de la circulation

- 152 – G1. Bilan de la circulation routière
- 156 – G2. Immatriculations de véhicules neufs
- 160 – G3. Consommation de carburants routiers

163 – Annexes

- 164 – Annexes dématérialisées ou séries longues
- 165 – Nomenclatures utilisées dans le rapport
- 167 – Liens utiles
- 169 – Sigles et abréviations
- 174 – Définitions

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 : novembre 2023
ISSN : 2557-8138 (en ligne)

Directrice de la publication : Béatrice Sédillot
Coordination éditoriale : Laurianne Courtier



En 2022, la croissance de l'activité économique française est atténuée par les tensions sur les marchés des matières premières qui suivent l'invasion de l'Ukraine et qui affectent tout particulièrement le secteur des transports. Pénalisée par la baisse de la production industrielle, la production des branches utilisatrices de transport ralentit tandis que le rebond des échanges extérieurs de transport, amorcé en 2021, se poursuit.

Sous l'effet combiné de la reprise de l'activité et de fortes hausses de prix, notamment de l'énergie, la dépense de transports surpasse largement en 2022 son niveau de 2019 ; de même, le transport intérieur de voyageurs retrouve son allant d'avant-crise, en particulier dans le mode ferroviaire qui atteint un niveau inégalé. L'évolution du transport de marchandises est marquée par la vive croissance du transport maritime. Avec le dynamisme de la circulation routière et la hausse des consommations de carburants en 2022, les recettes liées aux transports prélevées par les administrations s'accroissent. Les émissions de gaz à effet de serre retrouvent des niveaux proches de ceux de 2019 tandis que la baisse de l'accidentalité se poursuit. Plus d'un cinquième des ventes de voitures neuves se rapporte désormais à des voitures électriques et hybrides rechargeables.

Bilan annuel des transports en 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.gouv.fr