



MINISTÈRES
TERRITOIRES
ÉCOLOGIE
LOGEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Bilan annuel des transports en 2023

NOVEMBRE 2024



sommaire

Bilan annuel des transports en 2023

- 4 - Avant-propos
- 5 - Synthèse et données clés
- 9 - Cadrage : situation économique et infrastructures de transport
- 29 - Transport et activité économique
- 67 - Entreprises françaises de transport
- 99 - Emploi et marché du travail
- 109 - Les externalités du transport
- 133 - Le transport de marchandises
- 149 - Le transport de voyageurs
- 169 - Bilan de la circulation
- 179 - 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



Rédacteurs

Pierre Amoros, Manuel Baude, Achille Bauer, Laurent Bouvry*, Rodolphe Charrier, Roger Collet, Carlo Colussi, Sébastien Defrance, Soulanya Dejevongsa, Marie-Madeleine Devineau, Olivier Didou, Victoria Fumat*, Hervé Huyghues Despointes, Serge Lambrey*, Aymeric de Loubens, François Limousin, Laurence Jaluzot, 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



u sein de la Commission de l'économie et du développement durable (CEDD), la formation permanente des transports, présidée par Madame Alice-Anne Médard, présidente de la section Mobilité et transports de l'Inspection

générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), organise la concertation sur le bilan annuel des transports et en partage largement les messages et indicateurs. Le bilan annuel des transports 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.

Ce bilan est élaboré par la sous-direction des statistiques des transports du Service des données et études statistiques (SDES). La présentation du bilan annuel des transports en 2023 s'est tenue le 16 octobre 2024. 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 RALENTIT EN 2023, ENCORE AFFECTÉE PAR LA HAUSSE DES PRIX DE L'ÉNERGIE ET LES MOUVEMENTS SOCIAUX

L'année 2023 est encore marquée en France par une inflation significative de 4,9 %, en partie due à la hausse des prix de l'énergie sur les trois premiers trimestres. Le projet de réforme des retraites en début d'année suscite grèves et manifestations dans divers secteurs. L'activité décélère nettement en 2023 avec un PIB en croissance de 0,9 %, après + 2,6 % en 2022. Les prix pour l'ensemble des matières premières importées se retournent à la baisse au cours de l'année 2023.

La production des branches utilisatrices de transport, toujours pénalisée par la baisse de la production industrielle, demeure quasi stable (+ 0,4 % en volume en 2023 après + 0,9 % en 2022). Les échanges extérieurs, après leur redressement post-Covid-19, perdent de leur dynamisme en 2023.

Rapporté à la population, l'usage du transport intérieur terrestre de voyageurs apparaît plus intensif en France que dans le reste de l'UE. Dans le transport intérieur terrestre de marchandises, la France se différencie par une part du routier supérieure de 9,6 points à la moyenne de l'Union européenne en 2022.

LA DÉPENSE COURANTE DE TRANSPORT SE RÉTRACTE MAIS LA DÉPENSE EN INVESTISSEMENT PROGRESSE

La dépense totale de transport en France s'élève à 521,0 milliards d'euros en 2023 (+ 1,1 % en valeur par rapport à 2022) et dépasse de 18,4 % son niveau d'avant-crise sanitaire. La dépense courante de transport diminue de 0,5 %, tandis que la dépense d'investissement progresse de 11,4 %.

Les dépenses des ménages en transport individuel augmentent de 6,0 % en valeur en 2023. Leurs dépenses en transport collectif s'accroissent de 19,2 % en valeur mais de seulement 10,4 % en volume.

Les principales recettes liées aux transports prélevées par les administrations s'élèvent à 66,2 milliards d'euros en 2023, en hausse de 5,4 %. Les dépenses d'investissement en infrastructures de transport augmentent de nouveau en 2023 et atteignent 24,6 milliards d'euros.

Les exportations des services de transport de marchandises diminuent en 2023, principalement sous l'effet de la forte baisse des exportations de transports maritimes. Le solde des échanges de services de transport est à nouveau déficitaire en 2023.

Les investissements à l'étranger des entreprises françaises du secteur des transports croissent de 1,2 % en 2023. À l'inverse, les investissements étrangers en France dans le secteur des transports diminuent de 1,8 % en 2023.

L'ACTIVITÉ DES ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES MARQUE LE PAS TANDIS QUE LA DYNAMIQUE SE POURSUIT POUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Avec près de 286 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2022, les entreprises du secteur des transports et de l'entrepôt ont réalisé 5,7 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture).

En 2023, le chiffre d'affaires des entreprises du secteur des transports routiers de fret et services de déménagement poursuit sa progression à un rythme ralenti. Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées est, quant à lui, en hausse de 6,9 % par rapport à 2022. Celui de Rail Logistics Europe marque le pas dans un contexte économique et social difficile. À l'inverse, SNCF Voyageurs, les compagnies aériennes et de transports maritimes de passagers enregistrent une hausse de leur activité.

Près de 14 500 entreprises - hors micro-entreprises - sont créées en 2023, soit moins qu'en 2022. Avec 2 278 redressements judiciaires en 2023, les défaillances d'entreprises augmentent encore de près d'un tiers.

LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES TRANSPORTS SE RETOURNENT À LA BAISSÉ

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports diminuent en 2023 (- 3,4 %) dans un contexte d'augmentation des prix des carburants incitant à la limitation des déplacements, d'amélioration de l'efficacité énergétique du parc de véhicules et de dynamiques de report modal. Elles sont inférieures de 5,4 % à celles de 2019. Avec 126,8 millions de tonnes équivalent CO₂, le secteur des transports reste toutefois le premier contributeur aux émissions de GES de la France (34 %).

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

LES VENTES DE VÉHICULES DESSINENT UN MARCHÉ DYNAMIQUE ET EN MUTATION

En 2023, la circulation routière est en baisse de 1,6 % alors qu'elle avait nettement augmenté entre 2020 et 2022. La circulation des voitures diesel diminue de 5,9 % en 2023 tandis que celle des véhicules à essence, au gaz ou électriques progresse de 5,7 %. Concomitamment, la consommation routière de gazole et son prix moyen sur l'année diminuent (respectivement - 4,4 % en 2023 et - 3,0 %), tandis que la consommation d'essence et son prix moyen s'accroissent (respectivement + 2,1 % et + 3,8 %). Les ventes de véhicules neufs en France métropolitaine augmentent de 12,3 % en 2023 après une baisse de 9,7 % en 2022. Au total, 2,5 millions de véhicules neufs ont été immatriculés en 2023, dont les deux tiers sont des voitures particulières. Les ventes de voitures électriques et hybrides rechargeables neuves représentent 26,2 % du marché en 2023, après 21,7 % en 2022.

L'ACTIVITÉ DES TRANSPORTS TERRESTRE ET MARITIME DE MARCHANDISES DIMINUE

Avec 331 milliards de tonnes-kilomètres transportées en 2023, le transport terrestre de marchandises connaît une nouvelle baisse en 2023 (- 4,0 % après - 0,9 % en 2022). L'activité se rétracte de 2,4 % dans le transport routier par poids lourds et se replie fortement dans les transports ferroviaire (- 16,7 %) et fluvial (- 10,2 %). Les parts modales du transport intérieur de fret de 2023 marquent une légère évolution par rapport à 2022 : 89 % du fret est transporté par la route (+ 1 point), 9 % par le train (- 1 point) et 2 % par voie fluviale.

Le transport maritime de marchandises transitant par les ports français diminue de 4,3 % en 2023 pour s'établir à 326,0 millions de tonnes échangées en 2023.

Le fret aérien, très faible en tonnage (134,6 milliers de tonnes en 2023), connaît une timide reprise en 2023 (+ 3,4 %).

LES TRANSPORTS DE VOYAGEURS PAR VÉHICULES PARTICULIERS SE REPLIENT TANDIS QUE LA PLUPART DES TRANSPORTS COLLECTIFS POURSUIVENT LEUR REPRISE

Avec 1 033 milliards de voyageurs-kilomètres réalisés en 2023, le transport intérieur de voyageurs se stabilise sous son niveau d'avant-crise sanitaire (- 4,3 % par rapport à 2019).

Les transports par véhicules particuliers reculent légèrement en 2023 (- 1,6 %) mais dominent toujours largement le transport intérieur de voyageurs (82 %).

Le transport collectif poursuit sa reprise en 2023 (+ 6,4 %) et se rapproche de son niveau de 2019 (- 1,5 % par rapport à 2019). Le transport ferroviaire atteint un niveau inégalé en 2023 (+ 8,1 % par rapport à 2019). Le transport intérieur aérien est en léger repli (- 2,0 % par rapport à 2022) et le trafic maritime, mesuré en nombre de passagers, poursuit sa hausse (+ 20,3 % par rapport à 2022).

En 2023, parmi les personnes se rendant sur leur lieu de travail, 4 % y vont principalement à vélo ; cette part a doublé en huit ans.

Synthèse et données clés



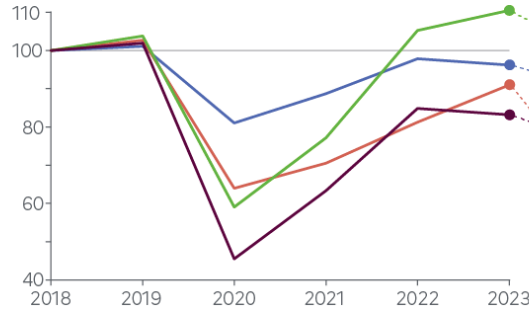
Transport intérieur de voyageurs

1 033 milliards
de voyageurs-kilomètres

Correspond au transport
d'un voyageur sur 1 km



Indice base 100 en 2018



Véhicules particuliers

82 %

Transports ferrés

12 %

Autocars, autobus et tramways

5 %

Transport aérien

1 %



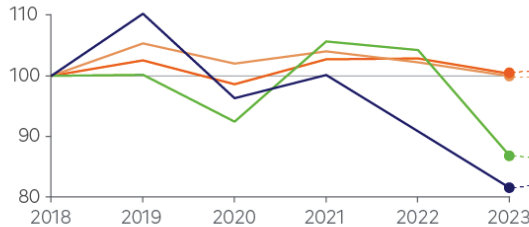
Transport intérieur de marchandises

331 milliards
de tonnes-kilomètres

Correspond au transport
d'une tonne sur 1 km



Indice base 100 en 2018



Poids lourds et VUL
pavillon français

52 %

Poids lourds
pavillon étranger

37 %

Ferroviaire

9 %

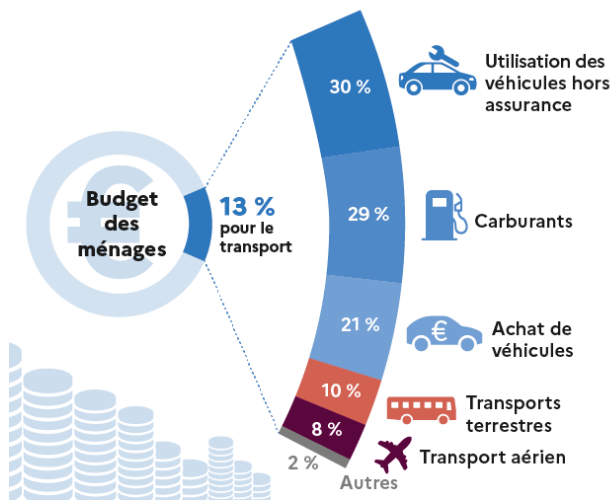
Fluvial

2 %



Dépenses des ménages en transport

191,8 milliards
d'euros (hors assurance)



Recettes et dépenses publiques liées au transport

66,2 milliards d'euros

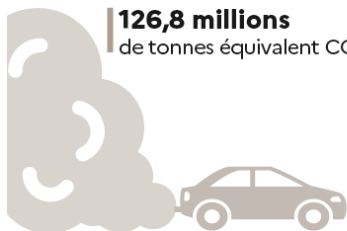


73,3 milliards d'euros

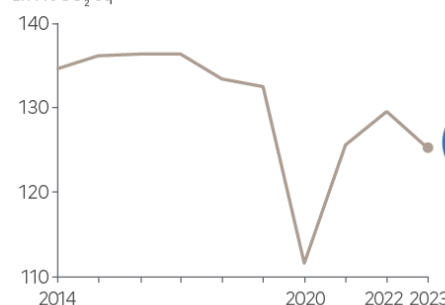


Émissions de gaz à effet de serre des transports intérieurs

126,8 millions
de tonnes équivalent CO₂



En Mt CO₂ éq



Voitures particulières

53 %

Poids lourds

22 %

Véhicules utilitaires légers

15 %

Aérien

4 %

Autres

6 %

cadrage

Situation économique et infrastructures de transport

— L'année 2023 est encore marquée en France par une inflation significative de 4,9 %, en partie due à la hausse des prix de l'énergie sur les trois premiers trimestres, sur fond de reprise économique mondiale. Le projet de réforme des retraites en début d'année suscite grèves et manifestations dans divers secteurs. En France, l'activité décélère nettement en 2023 avec un PIB en croissance de 0,9 %, après + 2,6 % en 2022 et le rebond post-crise de + 6,9 % en 2021. Les prix pour l'ensemble des matières premières importées se retournent à la baisse en 2023. Dans les branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce), la production, toujours pénalisée par la baisse de la production industrielle, demeure quasi stable (+ 0,4 % en volume en 2023 après + 0,9 % en 2022). Les échanges extérieurs, après leur redressement post-Covid-19, perdent de leur dynamisme en 2023. Les infrastructures de transport évoluent peu depuis plusieurs années, hormis les routes communales, les métros, les tramways et les véloroutes. Rapporté à la population, l'usage du transport intérieur terrestre de voyageurs (mesuré en passagers-kilomètres) apparaît plus intensif en France que dans le reste de l'Union européenne. Dans le transport intérieur terrestre de marchandises, la France se différencie par une part du routier supérieure de 9,6 points à la moyenne de l'Union européenne en 2022.



Cadrage 1a. Les événements marquants pour les transports en 2023

L'année 2023 est encore marquée par une inflation significative de 4,9 %, quoiqu'en légère baisse par rapport à l'année précédente où elle atteignait 5,2 %. Cette inflation est en partie due à la hausse des prix de l'énergie, sur fond de reprise économique mondiale. Le projet de réforme des retraites en début d'année suscite grèves et manifestations dans divers secteurs, notamment ceux des transports ferroviaire et aérien et les raffineries. D'autres événements viennent également perturber le trafic : la tempête Ciaran en novembre, un éboulement dans la vallée de la Maurienne en août et des tensions dans la mer Rouge en fin d'année. Quant au gouvernement, il poursuit au long de l'année 2023 sa politique d'incitation à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, incluant un plan national de covoiturage, des aides à l'achat de vélos et des bonus écologiques pour l'acquisition de véhicules électriques.

PREMIER TRIMESTRE 2023

Changements en vigueur le 1^{er} janvier 2023 : des mesures sont prises pour réduire les émissions de CO₂ dans les transports :

- Les aides à l'achat de vélo sont prolongées et renforcées : les aides à l'achat de vélo (bonus et prime à la conversion), qui avaient été renforcées du 15 août au 31 décembre 2022, sont prolongées sur l'ensemble de l'année 2023. Les seuils d'éligibilité selon le revenu fiscal par part sont rehaussés, notamment pour permettre à la moitié des ménages d'y accéder.
- Un bonus écologique est institué pour l'acquisition d'un véhicule neuf électrique dont le coût d'acquisition est inférieur à 47 000 euros et la masse inférieure à 2,4 tonnes, ou de camionnettes électriques. Le montant de l'aide pourra s'élever jusqu'à 5 000 euros pour l'acquisition d'une voiture et 6 000 euros pour une camionnette.
La prime à la conversion n'est désormais accessible qu'à 80 % des ménages. Pour les ménages aux revenus les plus modestes et pour les gros rouleurs aux revenus inférieurs à la médiane, la prime à la conversion pourra s'élever jusqu'à 6 000 euros pour une voiture et 10 000 euros pour une camionnette. Le montant de la prime est en outre majoré d'au moins 1 000 euros dans les zones à faible émission (ZFE).
- Le malus lié aux émissions de CO₂ des véhicules de tourisme neufs est soumis à un barème plus contraignant sur les émissions de CO₂ (seuil de déclenchement à 123 gCO₂/km, contre 128 gCO₂/km en 2022).
- Montpellier, Nice, Reims et Strasbourg renforcent ou maintiennent les restrictions de circulation dans le cadre des zones à faibles émissions (ZFE).
- Des indicateurs de bruit sont mis en place dans les transports ferroviaires : l'évaluation des nuisances sonores des infrastructures de transports ferroviaires qui fait suite à l'arrêté du 29 septembre 2022 se poursuit en 2023.

Loi de finances 2023

Le budget 2023 poursuit ou instaure plusieurs dispositifs afin d'aider les ménages, les entreprises et les collectivités locales à régler leurs dépenses énergétiques :

- Poursuite du **bouclier tarifaire énergétique** : la hausse des tarifs de gaz et d'électricité est limitée à 15 % (contre 4 % en 2022).
- **Carburants** : la remise à la pompe de 8,33 centimes par litre hors taxe depuis novembre 2022 prend fin. À compter du 1^{er} janvier 2023, elle est remplacée par une indemnité carburant de 100 euros pour les Français aux revenus modestes qui travaillent et qui prennent leur voiture pour aller travailler. 10 millions de travailleurs sont éligibles à l'aide.

cadrage : situation économique et infrastructures de transport

Le budget prévoit également la mise en place de mesures écologiques :

- Un fond de 250 millions d'euros finance le plan vélo, annoncé en septembre 2022.
- Le crédit d'impôt en faveur des bornes de recharge électrique privées est prolongé jusqu'à fin 2025.

Le budget prévoit le lancement d'un **plan national covoiturage** :

- Une prime de 100 euros est accordée aux conducteurs qui se lancent dans le covoiturage.
- 50 millions d'euros du fonds vert sont versés en 2023 aux collectivités pour la construction d'infrastructures de covoiturage (voies réservées, aires...) et 50 millions cofinancent à hauteur de 50 % les incitations financières accordées aux covoitureurs par les collectivités organisatrices de mobilité.
- Une aide exceptionnelle de 300 millions d'euros est ajoutée par le gouvernement en faveur des collectivités qui organisent des transports publics, dont 200 millions pour Île-de-France Mobilités (afin de limiter la hausse du passe Navigo).

10 janvier : réforme des retraites. Le gouvernement présente son projet de réforme qui vise à modifier l'âge légal de départ à la retraite à 64 ans à partir de 2030 (contre 62 ans). Ce projet de réforme donne lieu à une mobilisation qui s'étale sur plus de trois mois.

18 janvier : fret SNCF. La Commission européenne ouvre une enquête sur le soutien de l'État français à la filiale fret de la SNCF. L'enquête portera notamment sur les avances de trésorerie effectuées par la SNCF à partir de début 2007 et jusqu'à sa transformation en société commerciale, le 1^{er} janvier 2020. Leur montant est estimé entre 4 et 4,3 milliards d'euros.

19 janvier : réforme des retraites. Opposés à la réforme des retraites, huit principaux syndicats (CFDT, CGT, FO, CFE-CGC, CFTC, Unsa, Solidaires, FSU) organisent un mouvement de grève interprofessionnelle. Les agents de la SNCF, RATP, les contrôleurs aériens se mobilisent ; les raffineries et les ports sont bloqués ; des vols sont annulés. Les journées de mobilisation s'égrènent ainsi tout le premier trimestre (31 janvier, 7 février, 16 février, 7 mars, 6 avril 2023).

8 mars : pénurie d'essence. Avec le mouvement de grève reconductible en opposition à la réforme des retraites, les carburants commencent à manquer dans certaines stations, en raison des pleins de précaution. Près de 6 % des stations-service de France étaient à court d'essence ou de gazole le mercredi 8 mars 2023.

DEUXIÈME TRIMESTRE 2023

3 avril : huit pays de l'OPEP+ ont annoncé la réduction de leur production, présentée comme une « mesure de précaution » pour stabiliser le marché. Cette coupe d'environ un million de barils par jour débutera en mai et perdura jusqu'à la fin de l'année 2023. À la suite de l'annonce, le prix du *Brent* accusait une hausse de près de 6 %, faisant grimper le baril à plus de 84 dollars (contre 82 dollars en début d'année)

5 avril : fin programmée des voitures à moteur thermique dans l'Union européenne. Après d'ultimes rebondissements liés à la volonté de l'Allemagne de maintenir l'immatriculation de véhicules à moteurs thermiques utilisant des carburants de synthèse, la fin de la vente des voitures à moteur thermique à partir de 2035 est entérinée par l'Union européenne.

14 avril : promulgation de la réforme des retraites. Le rythme de contestation est au ralenti à la suite de la promulgation de la réforme.

23 mai : transport aérien. Publication du décret mettant en œuvre l'interdiction des lignes aériennes quand il existe une alternative de moins de 2 h 30 en train (sont concernées, entre autres, les liaisons aériennes entre Paris-Orly et Nantes, Bordeaux, Lyon).

Fret SNCF. Visée par une enquête de la Commission européenne sur le soutien financier reçu par l'État, la filiale fret de la SNCF encourt le risque de rembourser cette aide d'État, d'un montant de 5,3 milliards d'euros.

Le ministre délégué aux transports plaide alors auprès de Bruxelles pour remplacer Fret SNCF par deux nouvelles entités qui ne seront pas redevables des aides d'État (l'une spécialisée dans la maintenance des trains, l'autre dans le fret) et céder une partie de ses actifs à des concurrents. En réponse à ce projet, les syndicats de la SNCF organisent une manifestation spontanée de soutien à Fret SNCF, à Paris, le 23 mai 2023.

31 mai : fret maritime. CMA CGM finalise le rachat de La Méditerranée. La compagnie assure des rotations entre Marseille et la Corse, ainsi qu'entre Marseille et le port marocain de Tanger. Déficitaires depuis 2019, elle emploie 600 personnes, dont 500 navigants.

21 juin : permis de conduire. La loi du 21 juin 2023 qui facilite le passage et l'obtention de l'examen du permis de conduire est votée. Elle vise notamment à mieux informer les jeunes sur les financements possibles du permis de conduire et à réduire les délais d'examen. Elle ouvre également la possibilité d'utiliser son CPF pour financer toutes les catégories de permis. Le décret du 20 décembre 2023 abaisse l'âge d'obtention du permis de conduire de série B à 17 ans.

24 juin : TCU Île-de-France. Inauguration de la ligne de tram T10, qui relie Antony à Clamart en 21 minutes. Comportant 13 stations, la ligne devrait accueillir 25 000 voyageurs par jour.

28 juin : des violences urbaines éclatent partout en France à la suite de la mort du jeune Nahel. À partir du 28 juin, l'autorité francilienne en charge des transports comptabilise « une quarantaine de bus brûlés en Île-de-France ». Au total, ce sont 20 millions d'euros de dégâts annoncés pour les transports publics en Île-de-France.

TROISIÈME TRIMESTRE 2023

Juillet : circulation automobile. L'interdiction à la circulation des véhicules Crit'Air 3 dans la Métropole du Grand Paris est à nouveau reportée à début 2025.

13 juillet : transport ferroviaire. L'espagnol Renfe ouvre ses premières lignes voyageurs, Lyon-Barcelone (ouverture le 13 juillet) et Marseille-Madrid (ouverture le 28 juillet). Deux ans après l'arrivée de l'italien Trenitalia sur l'axe Paris-Lyon-Milan, un nouvel acteur vient ainsi concurrencer la SNCF.

5 juillet : TCU Île-de-France. À la suite des grèves dans les transports, Île-de-France Mobilités lance une campagne de remboursement du passe Navigo. Dès le 5 juillet 2023, les usagers des transports en commun d'Île-de-France peuvent demander un dédommagement. Ce sont 2 millions de voyageurs qui sont concernés.

28 août : éboulement en Maurienne. En Savoie, un éboulement de pierres dans la vallée de la Maurienne provoque l'interruption de la circulation ferroviaire entre la France et l'Italie, sur la ligne Chambéry-Turin, ainsi que des TER dans la vallée.

Septembre : après trois mois de hausse, le prix en dollars du pétrole brut de la mer du Nord (*Brent*) atteint un pic à 93,5 dollars le baril.

19 septembre : le directeur de la RATP annonce que « 19 000 agents de la RATP seront mobilisés pour faire face à l'afflux de voyageurs pendant les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 ».

25 septembre : transport aérien. Air France-KLM annonce qu'il compte passer une commande de cinquante avions long-courriers Airbus A350 afin de « poursuivre le renouvellement et la rationalisation de sa flotte ». Les livraisons s'échelonneront entre 2026 et 2030.

QUATRIÈME TRIMESTRE 2023

2 novembre : tempête Ciaran. Des perturbations du trafic ont lieu dans plusieurs pays européens (suspension des liaisons maritimes depuis le port de Douvres, circulation routière interdite dans le Finistère, interruption du trafic TER en Bretagne, Pays de la Loire, Normandie, Centre-Val de Loire et Hauts-de-France, vols annulés à l'aéroport de Bilbao...).

cadrage : situation économique et infrastructures de transport

22 novembre : TCU Île-de-France. L'ouverture à la concurrence des autobus parisiens, initialement prévue pour décembre 2024, est repoussée afin d'éviter d'éventuelles perturbations au moment des Jeux Olympiques : l'Assemblée nationale adopte un nouveau calendrier de mise en concurrence étalé jusqu'à la fin 2026.

Dans le cadre du déploiement du plan Vélo 2023-2027, un nouvel appel à projets (le 7^e) doté de 125 millions d'euros pour soutenir le déploiement d'itinéraires cyclables dans tous les territoires. Il est ouvert à toutes les collectivités.

Décembre : fret maritime sous tension. Les opérations militaires israéliennes à Gaza, après les attaques perpétrées par le Hamas le 7 octobre, suscitent des réactions en mer Rouge : les Houthis, mouvement insurrectionnel yéménite, harcèlent le trafic maritime par des attaques de drones et de missiles. Les principales compagnies de transport maritime (le français CMA CGM, le danois Maersk, l'italo-suisse MSC et l'allemand Hapag-Lloyd) suspendent tout transit via le détroit de Bab Al-Mandab.

Le prix en dollars du pétrole brut de la mer du Nord (*Brent*) recule pour le troisième mois consécutif, s'établissant en moyenne à 77,8 dollars le baril.

COP28. Réunis à Dubaï en fin d'année pour la 28^e conférence sur le climat de l'ONU, les pays du monde entier parviennent à un compromis historique ouvrant la voie à l'abandon progressif des énergies fossiles.

11 décembre : manifestation des chauffeurs de **taxi** contre l'article 30 de la loi de financement de la Sécurité sociale adoptée le 4 décembre, qui prévoit d'obliger les taxis conventionnés pour le transport médicalisé à grouper plusieurs patients dans le même véhicule. Si l'assuré refuse, ou si le taxi ne peut pas mettre en œuvre cette mesure de covoiturage, l'assuré devra payer une partie des frais normalement pris en charge par la Sécurité sociale.

Cadrage 1b. Activité mondiale

Après deux années de rattrapage succédant à la crise de la Covid-19, l'activité mondiale ralentit en 2023 : le produit intérieur brut (PIB) augmente de 3,2 %, (après + 3,5 % en 2022 et + 6,5 % en 2021), à un rythme inférieur à celui qui a prévalu durant la période 2000-2019 (+ 3,8 % en moyenne annuelle). En France, l'activité décélère plus nettement avec un PIB en croissance de 0,9 % en 2023, après + 2,6 % en 2022 et le rebond post-crise de + 6,9 % en 2021.

Dans les pays de la zone euro, la croissance globalement atone de 2023 (+ 0,4 % après + 3,4% en 2022) traduit un ralentissement qui va, pour nombre d'entre eux, jusqu'à la récession. Le cours du pétrole poursuit en 2023 le reflux amorcé en 2022. Les prix pour l'ensemble des matières premières importées en France se retournent à la baisse en 2023.

L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE MONDIALE POURSUIT SA CROISSANCE À UN RYTHME PLUS MODESTE EN 2023

Au niveau mondial, le produit intérieur brut (PIB) progresse de 3,2 % en 2023, en léger ralentissement par rapport à la croissance de 2022 (+ 3,5 %) mais excédant désormais de plus de 10 % le niveau d'avant la crise sanitaire - (figure cadrage 1-1). Aux États-Unis, l'activité accélère à nouveau (+ 2,5 % en 2023 après + 1,9 % en 2022). En Chine, la croissance du PIB avait diminué durant la décennie pré-Covid-19, passant progressivement de 10,6 % en 2010 à 6,0 % en 2019. Après les dernières perturbations liées à la crise sanitaire (+ 3,0 % en 2022), la croissance chinoise reprend en 2023 (+ 5,2 %) en s'inscrivant toutefois dans la tendance qui prévalait avant cette crise. Les échanges extérieurs au niveau mondial, affectés par les conséquences des guerres en Ukraine et au Moyen-Orient, n'évoluent globalement pas en 2023 : les importations restent au même niveau (+ 0,1 %) et les exportations ne croissent que légèrement (+ 0,5 %).

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			
	2021	2022	2023	2023/ 2019	2021	2022	2023	2023/ 2019	2021	2022	2023	2023/ 2019
France ⁽¹⁾	6,9	2,6	0,9	2,4	8,3	8,8	0,3	3,7	11,3	8,2	2,1	2,6
Allemagne ⁽²⁾	3,1	1,9	-0,1	0,5	8,8	6,8	-3,0	0,5	9,5	3,4	-1,7	0,2
Italie ⁽²⁾	8,3	4,1	1,0	3,6	15,6	13,5	-0,2	3,6	14,1	11,0	0,5	9,1
Espagne ⁽²⁾	6,4	5,8	2,5	2,5	14,9	7,0	0,3	2,5	13,5	15,2	2,3	6,9
Zone EURO ⁽²⁾	5,9	3,4	0,4	3,3	9,2	8,0	-1,5	6,2	11,4	7,5	-0,9	7,7
Royaume-Uni ⁽²⁾	8,7	4,3	0,1	1,8	6,1	14,6	-1,5	0,7	4,9	9,0	-0,5	0,7
Japon ⁽²⁾	2,6	1,0	1,9	1,2	5,1	7,9	-1,3	4,3	11,9	5,3	3,0	7,3
États-Unis ⁽²⁾	5,8	1,9	2,5	8,1	14,5	8,6	-1,7	11,2	6,3	7,0	2,6	1,4
Total OCDE ⁽²⁾	6,0	3,0	1,7	6,3	10,2	8,4	-0,5	8,6	9,5	6,9	0,8	7,0
Chine ⁽³⁾	8,5	3,0	5,2	20,2	10,5	-2,6	3,0	3,4	18,5	-0,2	-0,3	14,2
Inde ⁽³⁾	9,7	7,0	7,8	19,2	19,4	10,0	-0,1	13,2	19,7	9,8	-0,9	21,8
Brésil ⁽³⁾	4,8	3,0	2,9	7,4	17,4	0,4	-3,3	4,6	2,3	6,1	9,4	17,1
Russie ⁽³⁾	6,0	-1,2	3,6	5,6	16,7	-14,6	16,0	1,9	0,6	-8,4	-15,6	-25,7
Turquie ⁽³⁾	11,4	5,5	4,5	25,2	3,2	11,9	15,2	42,0	32,4	19,1	-4,8	27,4
Pays en développement ⁽³⁾	7,0	4,1	4,3	14,1	12,1	3,9	2,0	7,7	13,0	4,7	-0,1	10,3
MONDE ⁽³⁾	6,5	3,5	3,2	10,6	10,9	5,9	0,1	7,4	11,1	5,2	0,5	8,0

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

cadrage : situation économique et infrastructures de transport

L'ACTIVITÉ DE LA ZONE EURO SUBIT UN FREINAGE BRUTAL EN 2023

En zone euro, durement affectée par la guerre en Ukraine, l'activité ne croît plus que faiblement en 2023 (+ 0,4 %) après deux années de rattrapage succédant à la crise sanitaire (+ 5,9 % en 2021 et + 3,4 % en 2022). Plusieurs pays de la zone euro connaissent une décroissance de leur PIB en 2023 : c'est notamment le cas de l'Allemagne (- 0,1 %), de l'Autriche (- 0,7 %), de la Finlande (- 1,0 %), de l'Estonie (- 3,1 %) et de l'Irlande (-3,3 %). Certains cependant maintiennent un certain dynamisme comme l'Espagne (+ 2,5%) et le Portugal (+ 2,3 %) et, dans une moindre mesure, l'Italie (+ 1,0 %) et la France (+ 0,9 %). Dans l'ensemble de la zone euro, les échanges extérieurs marquent un coup d'arrêt en 2023, avec un retournement des importations (- 1,5 % après + 8,0 % en 2022) comme des exportations (- 0,9 % après + 7,5 % en 2022) - (figure cadrage 1-2).

Figure cadrage 1-2 **Équilibre ressources-emplois de la zone euro**
Évolutions annuelles en % en volume (prix chaînés)

	2021	2022	2023
PIB	5,9	3,4	0,4
Importations	9,2	8,0	- 1,5
Demande intérieure	4,7	3,6	0,3
Formation brute de capital fixe (FBCF)	3,4	2,6	1,4
Exportations	11,4	7,5	- 0,9

Sources : OCDE ; FMI

Figure cadrage 1-3 **Équilibre ressources-emplois de la France**
Évolutions annuelles en % en volume (prix chaînés)

	2021	2022	2023
PIB	6,9	2,6	0,9
Importations	8,3	8,8	0,3
Total des emplois finals	7,2	4,1	0,8
Consommation finale des ménages	6,0	3,1	0,7
Consommation finale des administrations publiques (APU)	3,3	1,8	1,2
Formation brute de capital fixe (FBCF)	9,7	0,0	0,4
Exportations	11,3	8,2	2,1

Contributions à l'évolution du produit intérieur brut

Consommation et investissement	6,7	2,3	0,7
Solde des échanges extérieurs de biens et services	0,7	- 0,3	0,6
Variation de stocks	- 0,5	0,5	- 0,4

Source : Insee, Les comptes de la Nation en 2023

EN FRANCE, L'ACTIVITÉ RALENTIT MODÉRÉMENT EN 2023

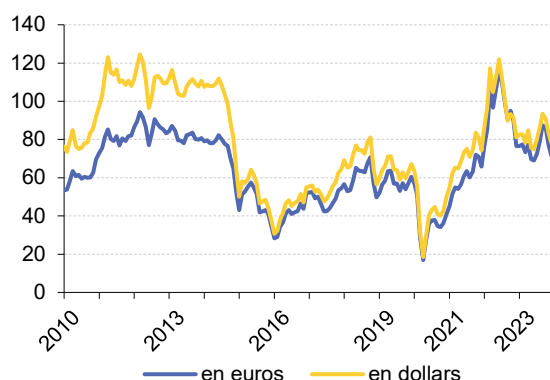
En France en 2023, la croissance du PIB ralentit à + 0,9 %, après deux années marquées par un dynamisme de reprise économique post-crise sanitaire (+ 6,9 % en 2021, + 2,6 % en 2022). La consommation des ménages ralentit en 2023 (+ 0,7 % après + 3,1 % en 2022) - (figure cadrage 1-3). Cependant, la demande intérieure soutient encore la croissance du PIB : consommation et investissement contribuent pour 0,7 point à l'augmentation du PIB. Le commerce extérieur y contribue également pour 0,6 point, grâce à un ralentissement plus marqué des importations (+ 0,3 % après + 8,8 % en 2022) que des exportations (+ 2,1 % après 8,2 % en 2022)

LE COURS DU PÉTROLE BAISSÉ DE 18,1 % EN 2023

La demande mondiale de pétrole, sous l'impulsion de la Chine, atteint un niveau record en 2023. Cependant, malgré les restrictions imposées par l'OPEP+ et les craintes suscitées par le conflit au Moyen-Orient, des pressions à la baisse des cours se manifestent dans un contexte marqué par le ralentissement économique mondial, une production record aux États-Unis et un niveau de production et d'exportations stable en Russie. Le prix du baril de *Brent* passe en 2023 de 82,5 dollars en janvier à 93,5 dollars en septembre puis redescend en fin d'année à 77,8 dollars (*figure cadrage 1-4*). En moyenne sur l'année, il s'établit à 82,5 dollars en 2023, après 100,7 dollars en 2022 et 70,7 dollars en 2021, soit une baisse de 18,1 % en 2023 (après + 42,4 % en 2022). Un même retournement des cours s'établit pour l'ensemble des matières premières importées en France (- 8,5 % en 2023, après + 15,3 % en 2022), notamment ceux des matières agro-industrielles (- 27,7 % en 2023 après + 6,5 % en 2022) - (*figure cadrage 1-5*).

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

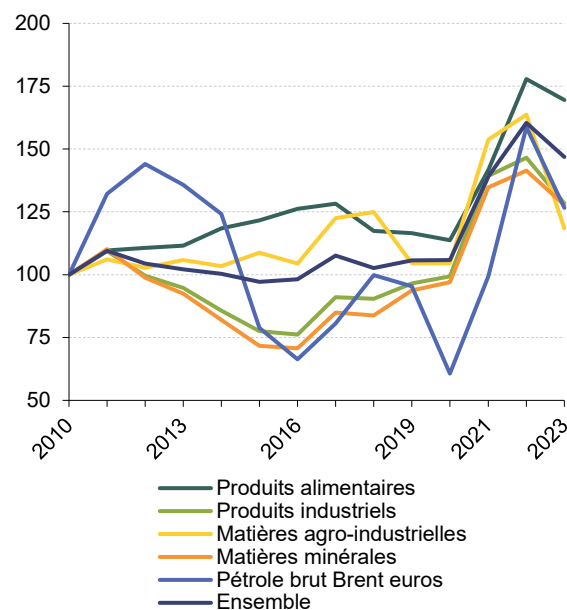
Prix par baril



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 augmente encore en 2023 (+ 1,5 % en volume). Dans les branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce), la production est quasi stable (+ 0,4 % en volume après + 0,9 % en 2022) et reste en deçà de son niveau d'avant-crise, pénalisée par le ralentissement de la production industrielle. Après leur redressement post-Covid, les échanges extérieurs perdent de leur dynamisme en 2023, de sorte que les exportations de produits nécessitant du transport restent encore inférieures à leur niveau d'avant-crise.

LA PRODUCTION DES BRANCHES UTILISATRICES DE TRANSPORTS EN FAIBLE CROISSANCE EN 2023

La production de l'ensemble des branches de production en France croît à un rythme ralenti en 2023 (+ 1,5 % en volume après + 4,1 % en 2022 et + 7,7 % en 2021) et se portent à un niveau excédant de 5 % celui d'avant la crise sanitaire. La hausse de la production des services principalement marchands (+2,4 % en 2023), notamment dans l'hébergement restauration, les activités informatiques et les services d'information, apporte un peu de tonicité à une croissance globalement atone.

Dans les branches utilisatrices de transport, la production est quasiment étale en 2023 (+ 0,4 % en volume après + 0,9 % en 2022 et + 7,6 % en 2021) et reste encore en-deçà de son niveau d'avant la crise sanitaire (- 1,5 % par rapport à 2019). La production industrielle poursuit son ralentissement en 2023, avec la baisse accrue de la production des industries extractives (- 13,7 % après - 5,3 % en 2022) et le moindre dynamisme des branches manufacturières (+ 0,9 % après + 1,5 % en 2022), à l'exception de la fabrication d'équipements et de machines (+ 3,8 % après + 1,9 % en 2022) et de matériel de transport (+ 11,3 % après + 7,8 % en 2022). Par ailleurs, la production est quasi stable en 2023 dans la construction (- 0,1 %) ainsi que dans le commerce et la réparation d'automobiles et de motocycles (- 0,3 %). La branche de l'agriculture, sylviculture et pêche retrouve en revanche un certain dynamisme (+ 2,3 % après + 0,6 % en 2022) - (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	Évolutions annuelles			
	2023 (p)	2021	2022 (sd)	2023 (p)	2023/2019 (p)
Branches utilisatrices de transport	1 675,2	7,6	0,9	0,4	- 1,5
Agriculture, sylviculture et pêche	90,9	1,9	0,6	2,3	2,3
Industries extractives	4,7	9,8	- 5,3	- 13,7	- 15,5
Industries manufacturières	791,1	7,9	1,5	0,9	- 4,5
Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac (IAA)	158,6	5,5	- 2,3	- 3,5	- 2,8
Cokéfaction et raffinage	31,6	16,7	20,8	9,9	24,0
Fabrication d'équipements électriques, électroniques, informatiques ; fabrication de machines	91,1	10,9	1,9	3,8	4,3
Fabrication de matériels de transport	182,4	6,6	7,8	11,3	- 11,3
Fabrication d'autres produits industriels	327,5	8,3	- 0,9	- 3,6	- 5,5
Construction	335,9	9,9	- 2,0	- 0,1	0,4
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	452,7	6,8	2,2	- 0,3	2,2
Transports et entreposage	252,2	11,3	12,4	0,8	8,6
Autres branches	2 709,0	7,4	5,4	2,3	9,0
Total des branches	4 636,3	7,7	4,1	1,5	5,0

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

Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2020, mai 2024

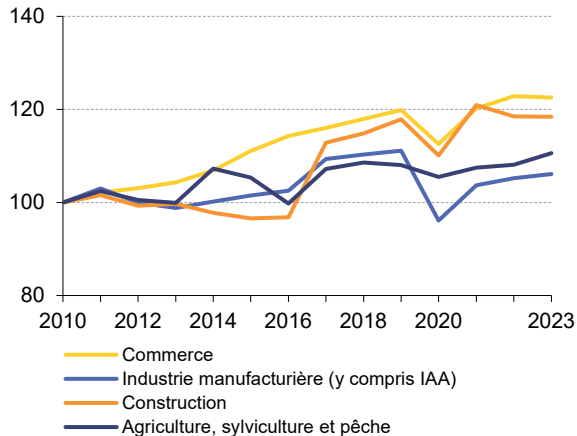
Dans l'ensemble des branches de production en France, la croissance de la valeur ajoutée reste à un haut niveau en 2023 (+ 7,0 % en valeur après + 7,2 % en 2022 et + 7,6 % en 2021). L'industrie manufacturière (y compris IAA et cokéfaction-raffinage) contribue à cette hausse à hauteur de 0,9 point mais ce sont les branches n'utilisant pas les transports (« Autres branches ») qui apportent la principale contribution (6,3 points). En revanche,

cadrage : situation économique et infrastructures de transport

les transports et l'entreposage concourent pour 0,9 point à diminuer la valeur ajoutée des branches de production (figure cadrage 2-3).

Figure cadrage 2-2 Production des branches utilisatrices de transport

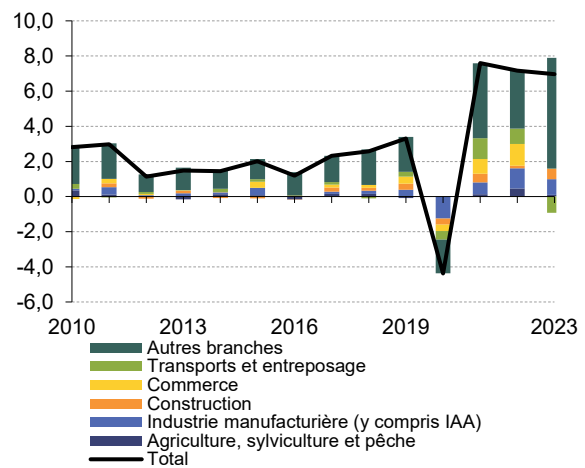
En volume en indice base 100 en 2010



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2020, mai 2024

Figure cadrage 2-3 Contribution des principales branches à la croissance de la valeur ajoutée

En points de VA en valeur



Lecture : en 2023, la VA toutes branches augmente de 7,0 %, dont - 0,9 point dû aux transports et entreposage.

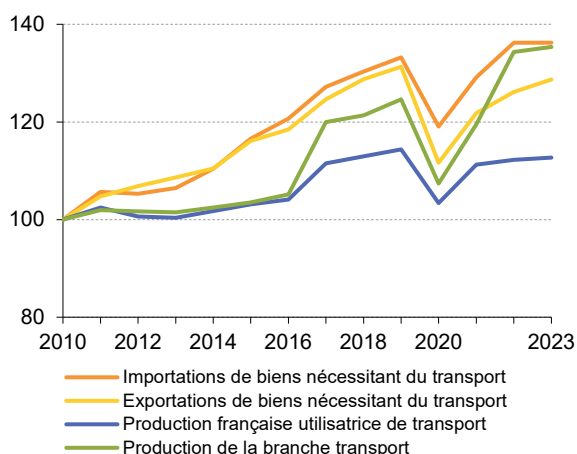
Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2020, mai 2024

LES IMPORTS-EXPORTS DE PRODUITS NÉCESSITANT DU TRANSPORT RALENTISSENT FORTEMENT EN 2023

Au redressement post-Covid des échanges extérieurs en 2021 et 2022 succède une accalmie en 2023, particulièrement pour les importations (+ 0,3 %). Les importations de produits nécessitant du transport (produits industriels essentiellement) restent stables en 2023 (+ 0,0 %). Les exportations de produits nécessitant du transport augmentent encore légèrement (+ 2,0 % après + 3,5 % en 2022), mais ne retrouvent toujours pas leur niveau d'avant la crise sanitaire (- 2,0 % par rapport à 2019) - (figures cadrage 2-4 et 2-5).

Figure cadrage 2-4 Production des branches utilisatrices de transport et échanges extérieurs de biens

En volume en indice base 100 en 2010



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2020, mai 2024

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 2023 (p)	Évolutions annuelles			
		2021	2022 (sd)	2023 (p)	2023/2019 (p)
Importations totales	829,7	8,3	8,8	0,3	3,7
Produits nécessitant du transport	609,6	8,5	5,5	0,0	2,3
Autres biens et services (hors transport)	167,7	8,1	19,2	- 2,4	5,7
Exportations totales	814,2	11,3	8,2	2,1	2,6
Produits nécessitant du transport	533,2	9,1	3,5	2,0	- 2,0
Autres biens et services (hors transport)	228,8	13,5	16,0	4,7	9,7

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

Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2020, mai 2024

cadrage : situation économique et infrastructures de transport

Cadrage 3. Infrastructures de transport

En 2023, les infrastructures de transport connaissent une évolution limitée, à l'exception des réseaux de métro, de tramways et des véloroutes. Le pays dispose d'un vaste réseau de transport comprenant 1,1 million de kilomètres de routes, 27 600 kilomètres de lignes ferroviaires, 1 400 kilomètres de lignes de métro, RER et tramways, 4 800 kilomètres de voies navigables fréquentées, de nombreux ports maritimes ainsi que le deuxième aéroport européen.

ESSOR DES INFRASTRUCTURES LINÉAIRES DE TRANSPORT EN FRANCE

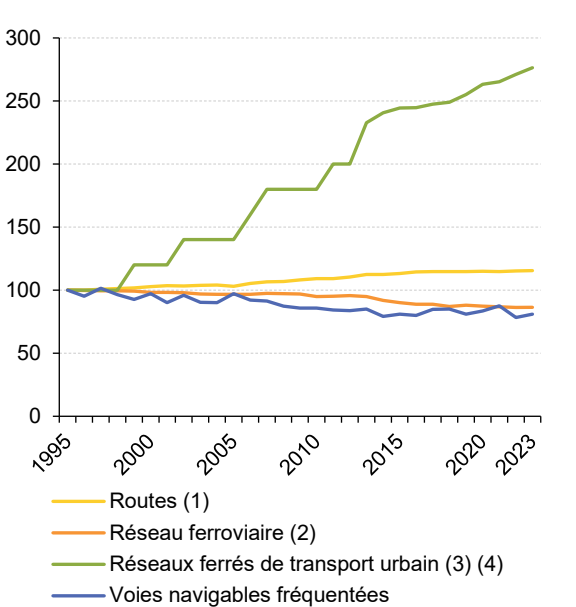
En 2023, les longueurs d'infrastructures linéaires évoluent peu en France. Le réseau routier principal (autoroutes et routes nationales) reste stable. Cependant, le réseau secondaire augmente, principalement en raison de la hausse du réseau communal (+ 2 420 km par rapport à 2022) - (figures cadrage 3-1 et cadrage 3-2). Parallèlement, le réseau ferroviaire évolue très peu, atteignant 27 597 kilomètres en 2023, avec une diminution annuelle moyenne de 0,39 % entre 2019 et 2023.

Figure cadrage 3-1 **Évolution des longueurs des infrastructures linéaires de transport en France**
Niveaux (longueurs) en kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2023	Évolution annuelle moyenne 2023/2019
Routes (France entière)	1 111 695	0,14
Réseau principal	21 225	0,03
Autoroutes concédées	9 211	0,30
Autoroutes non concédées	2 541	- 0,49
Autres routes nationales ⁽¹⁾	9 474	- 0,10
Réseau secondaire (France entière)	1 090 469	0,14
Routes départementales ⁽²⁾	379 091	0,02
Routes communales	711 378	0,20
Réseau ferroviaire (kilomètres de lignes) ⁽³⁾	27 597	- 0,39
Lignes LGV	2 681	- 0,15
Autres lignes à 2 voies ou plus	14 617	- 1,11
Lignes ferroviaires à 1 voie	10 299	- 0,78
Réseaux ferrés de transport urbain ⁽⁴⁾	1 382	1,61
Métros et RER ⁽⁵⁾	486	0,63
Tramways	896	2,17
Voies navigables ⁽⁶⁾	8 501	0,00
Canaux	5 607	0,00
Rivières	2 894	0,00
dont voies navigables fréquentées	4 828	0,00

⁽¹⁾ Les routes nationales des DROM sont comptabilisées depuis 2018.
⁽²⁾ À partir de 2017, les routes corses deviennent départementales.
⁽³⁾ Non compris les chemins de fer de la Corse. Inclut les lignes gérées hors SNCF (LGV et lignes parcourues par des TGV).
⁽⁴⁾ Données 2021 pour les TCU de province (dernières données disponibles). Par défaut, leur évolution est estimée stable pour 2022 et 2023.
⁽⁵⁾ RER RATP seulement.
⁽⁶⁾ Voies navigables fréquentées et non fréquentées.
Champ : France.
Source : SDES

Figure cadrage 3-2 **Évolution des longueurs des réseaux de transport en France métropolitaine**
En indice base 100 en 1995



⁽¹⁾ Les routes nationales des DROM sont comptabilisées depuis 2018. À partir de 2017, les routes corses deviennent départementales.
⁽²⁾ Inclut les lignes gérées hors SNCF (LGV et lignes parcourues par des TGV). Non compris les chemins de fer de la Corse.
⁽³⁾ RER RATP seulement.
⁽⁴⁾ Données 2021 pour les TCU de province pour les années 2022 et 2023.
Champ : France.
Source : SDES

cadrage : situation économique et infrastructures de transport

En revanche, les réseaux ferrés de transport urbain (tramways et métros) se sont considérablement développés depuis le début des années 2000, en lien avec la saturation des réseaux routiers et la prise en compte des objectifs environnementaux. Alors que les tramways étaient rares en 1990, on dénombre 182 kilomètres de lignes en Île-de-France fin 2023, contre 41 kilomètres fin 2010. Hors Île-de-France, il y avait 714 kilomètres de lignes de tramways en service fin 2021, contre 457 km fin 2010. 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 ; en 2023, il représente à lui seul 63 % de la longueur totale des lignes françaises de métro.

Au 1^{er} janvier 2024, 21 530 kilomètres du schéma national vélo sont ouverts sur les 26 100 km prévus pour 2030. Avec 780 nouveaux kilomètres ouverts en 2023, le schéma national des véloroutes est réalisé à 82,5 %. Au sein de ce réseau, le schéma « EuroVelo » (réseau de véloroutes trans-européennes) est achevé à 96 % (voir fiche F6).

GARES FERROVIAIRES

Au 31 décembre 2023, la France compte 3 884 gares ferroviaires. Parmi elles, 2 280 sont exclusivement dédiées au transport de voyageurs, 532 sont réservées au fret, et 1 072 sont utilisées à la fois pour le transport de voyageurs et pour le fret. Ces gares sont réparties sur l'ensemble du territoire, avec une concentration plus importante dans les grandes métropoles, les zones touristiques et les zones anciennement développées économiquement.

En 2023, la fréquentation des gares est en augmentation dans toutes les régions. Au total, 2 467 millions de voyageurs ont transité dans les 392 gares accueillant plus d'un million de voyageurs par an, contre 2 307 millions en 2022, marquant une hausse de 7,0 % en un an. L'Île-de-France concentre l'essentiel des voyageurs avec 76,7 % des passages dans les gares de plus d'un million de 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 (1,0 % des voyageurs) et Bordeaux Saint-Jean (0,9 % des voyageurs) - (figure cadrage 3-3).

Figure cadrage 3-3 **Répartition des voyageurs dans les grandes gares en 2023** ⁽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	2023/ 2022
Île-de-France	232	89	84	59	1 891,5	6,1
Auvergne-Rhône-Alpes	24	3	9	12	102,9	8,2
Hauts-de-France	23	5	8	10	91,2	10,5
Grand Est	22	4	5	13	84,1	12,2
Nouvelle-Aquitaine	18	2	3	13	55,4	8,5
Occitanie	16	2	5	9	50,5	12,9
Centre-Val de Loire	12	1	4	7	31,5	9,1
Bretagne	11	1	2	8	31,4	9,2
Bourgogne-Franche-Comté	10	1	1	8	20,4	5,2
Normandie	8	1	3	4	21,3	13,3
Pays de la Loire	8	3		5	35,4	8,8
Provence-Alpes-Côte d'Azur	7	1	4	2	35,2	2,2
Monaco	1	1			16,3	24,3
Total France et Monaco	392	114	128	150	2 467	7,0

(¹) Gares où passent plus de 1 million de voyageurs en 2023.
Champ : France métropolitaine et Monaco.
Source : SDES d'après SNCF Voyageurs

cadrage : situation économique et infrastructures de transport

AÉROPORTS : LA FRÉQUENTATION DE VOYAGEURS REVIENT À DES NIVEAUX D'AVANT-CRISE

En 2023, la France métropolitaine compte 72 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 accueillent 14 %. De plus, 10 aéroports comptabilisent plus de 3 millions de passagers annuels.

En 2023, la fréquentation des voyageurs dans les aéroports connaît une forte augmentation : 185,9 millions de passagers transitent dans l'ensemble des aéroports métropolitains (de plus de 1 000 voyageurs annuels) contre 162,4 millions en 2022, soit une hausse de 14,5 %. Cette fréquentation se rapproche du niveau d'avant-crise, affichant une baisse de 7,5 % par rapport à 2019 (*figure cadrage 3-4*). La fréquentation des voyageurs internationaux est également en forte hausse, avec une augmentation de 21,2 % par rapport à 2022, se rapprochant de son niveau d'avant-crise avec une diminution de seulement 2,9 % par rapport à 2019.

Figure cadrage 3-4 **Répartition des passagers dans les aéroports métropolitains en 2023** ⁽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
						2023/2022	2023/2019	
Île-de-France	4	2	1	1	99,8	15,0	- 7,7	82,9
Provence-Alpes-Côte d'Azur	6	2	1	3	25,3	17,1	0,8	65,9
Occitanie	9	1	6	2	11,6	14,3	- 14,2	56,2
Auvergne-Rhône-Alpes	10	1	3	6	10,6	16,9	- 16,2	72,9
Grand Est	6	1	2	3	9,3	10,9	- 13,2	85,6
Nouvelle-Aquitaine	8	1	5	2	8,8	13,8	- 14,8	61,0
Hauts-de-France	3	1	1	1	7,5	17,8	21,5	84,4
Pays de la Loire	5	1	0	4	6,5	12,8	- 9,4	64,4
Corse	4	0	4	0	4,3	- 1,5	4,4	10,9
Bretagne	7	0	2	5	1,4	- 2,0	- 38,8	18,0
Normandie	4	0	1	3	0,4	8,6	- 6,6	19,0
Centre-Val de Loire	3	0	1	2	0,2	16,1	4,7	72,1
Bourgogne-Franche-Comté	3	0	1	2	0,1	23,3	12,7	94,2
Total France	72	10	28	34	185,9	14,5	- 7,5	74,6

(¹) Aéroports où passent plus de 1 000 voyageurs en 2023.

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 80,9 millions de tonnes de marchandises traitées en 2023, Haropa connaît une baisse de 4,4 % de ce trafic par rapport à 2022 mais maintient sa place prépondérante en traitant 24,8 % du trafic des ports de France (hors Mayotte) - (*voir fiche E5*).

Cadrage 4. La place de la France en Europe

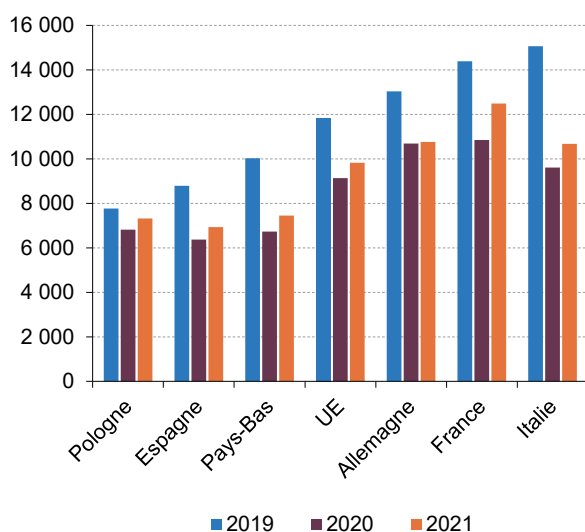
La France se distingue de ses principaux partenaires européens par un usage plus intensif du transport intérieur terrestre de voyageurs, avec un volume de 12 500 passagers-kilomètres par habitant en 2021, soit 27 % de plus que la moyenne de l'UE. Cet écart résulte en partie d'un usage plus large du transport ferroviaire à grande vitesse, la France possédant le réseau à grande vitesse le plus développé en Europe. Concernant le transport intérieur terrestre de marchandises, la France occupe une position intermédiaire, avec un volume de 5 100 tonnes-kilomètres par habitant en 2022, soit 6 % de moins que la moyenne de l'UE. En matière de parts modales, la France se différencie par une part du routier supérieure de 9,6 points à la moyenne de l'UE en 2022, en lien notamment avec une plus faible part du ferroviaire, ce mode étant orienté prioritairement vers le transport de voyageurs. Dans le transport aérien de marchandises, la France occupe une position moyenne dans l'UE, tandis que, dans le transport maritime de marchandises, elle se situe en retrait par rapport à ses voisins européens, malgré l'étendue de ses façades maritimes.

UN USAGE PLUS INTENSIF DU TRANSPORT DE VOYAGEURS EN FRANCE, EN RAISON PRINCIPALEMENT D'UN USAGE PLUS MASSIF DU TRANSPORT FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE

Rapporté à la population, le volume de transport intérieur terrestre de voyageurs, exprimé en passagers-kilomètres, apparaît plus important en France que dans le reste de l'UE : alors que la France occupait la 2^e place derrière l'Italie avant la pandémie de la Covid-19 (*figure cadrage 4-1*), elle se positionne en tête des principaux pays européens au sortir de la crise sanitaire, le rebond de l'activité de transport intérieur de voyageurs étant plus marqué en France que chez ses voisins européens. En 2021, la France affiche ainsi un volume de 12 500 passagers-kilomètres par habitant, soit 27 % de plus que la moyenne de l'UE. Toutefois, cette particularité s'explique en partie par un usage plus large des transports ferrés en France, et notamment du train à grande vitesse sur des trajets à longue distance. En effet, grâce à son réseau ferroviaire à grande vitesse, le plus développé en Europe (*figure cadrage 4-14*), la France affiche de loin le volume de transport à grande vitesse le plus important en Europe, à hauteur de 60 % du volume total de transport ferroviaire de voyageurs, contre seulement un peu plus de 30 % en moyenne dans l'UE (*figure cadrage 4-3*).

Figure cadrage 4-1 Intensité d'usage du transport intérieur terrestre de voyageurs

En passagers-kilomètres par habitant



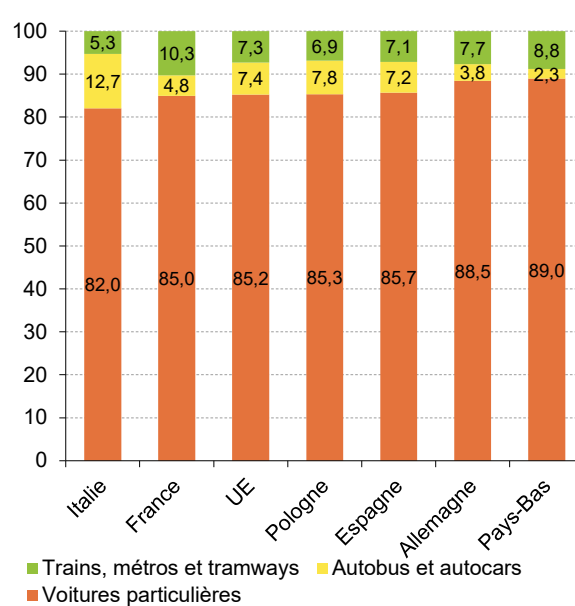
Note : l'intensité d'usage rapporte à la population du pays le volume total de transport, obtenu en sommant les volumes propres à chaque mode, exprimés en passagers-kilomètres.

Champ : transport ferré et routier (hors deux-roues).

Source : DG MOVE ; Eurostat ; calculs SDES

Figure cadrage 4-2 Parts modales du transport intérieur terrestre de voyageurs en 2021

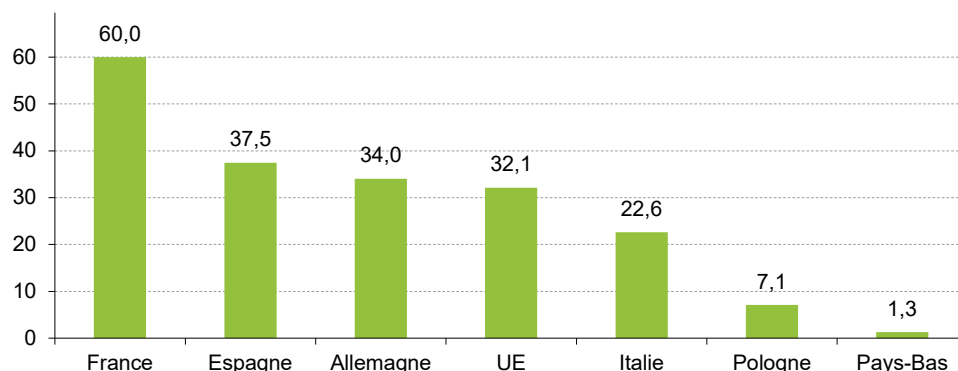
En %, basé sur les passagers-kilomètres



Champ : transport ferré et routier (hors deux-roues).

Source : DG MOVE

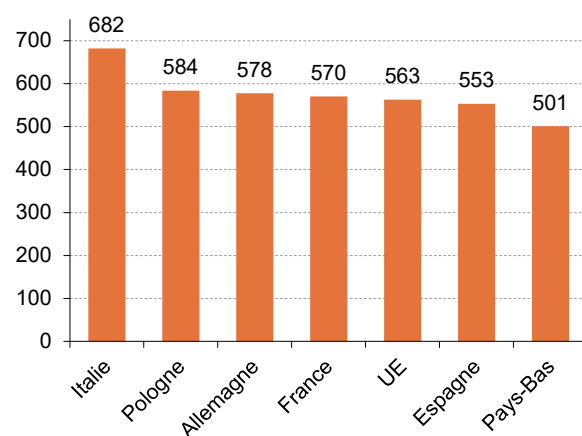
Figure cadrage 4-3 **Part de la grande vitesse dans le transport ferroviaire de voyageurs en 2021**
En %, basé sur les passagers-kilomètres



Source : DG MOVE

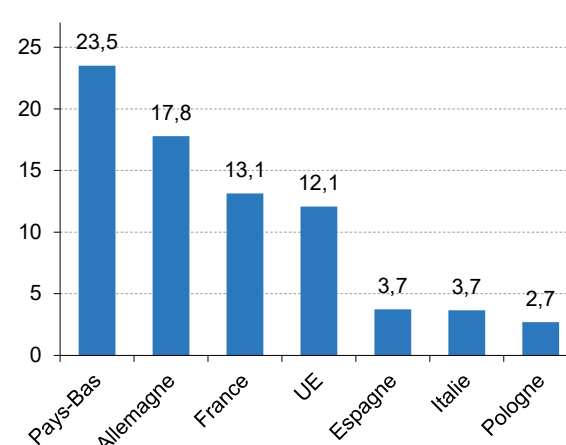
Globalement, la part modale des transports ferrés en France est ainsi l'une des plus élevées au sein de l'UE, tandis que la part du transport individuel en voiture particulière s'inscrit dans la moyenne européenne (figure cadrage 4-2), en cohérence avec le taux d'équipement en véhicules de la population française, lui-même très proche de la moyenne européenne (figure cadrage 4-4). Partout en Europe, la part de la voiture particulière reste prépondérante et s'est même renforcée pendant la crise sanitaire, au détriment des transports collectifs routiers et ferrés. Par ailleurs, comme dans la plupart des pays européens, le « verdissement » du parc automobile français s'accroît depuis 2018, mais la France se situe là encore dans la moyenne européenne, et quelque peu en retrait des pays les plus avancés comme l'Allemagne et les Pays-Bas (figure cadrage 4-5).

Figure cadrage 4-4 **Taux d'équipement de la population en voitures particulières en 2022**
En nombre de véhicules pour 1 000 habitants



Source : Eurostat

Figure cadrage 4-5 **Part des motorisations « zéro émission » dans les voitures neuves en 2022**
En %



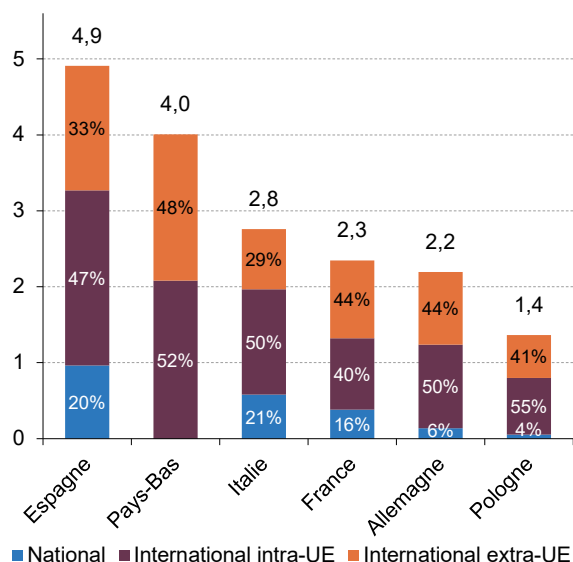
Note : les motorisations dites « zéro émission » regroupent les voitures électriques et les voitures à hydrogène.

Sources : Eurostat ; Observatoire européen des carburants alternatifs (EAFO)

Enfin, en matière d'intensité d'usage de transport aérien et maritime de voyageurs, la France se situe globalement dans la moyenne européenne. Cependant, elle se distingue, avec l'Italie et l'Espagne, par un poids relativement important du transport national dans l'aérien (figure cadrage 4-6), et avec les Pays-Bas, par un poids prépondérant du transport extra-UE dans le maritime (figure cadrage 4-7), du fait du trafic important de voyageurs généré par les liaisons régulières en ferry avec le Royaume-Uni.

Figure cadrage 4-6 Intensité d'usage du transport aérien de voyageurs en 2023

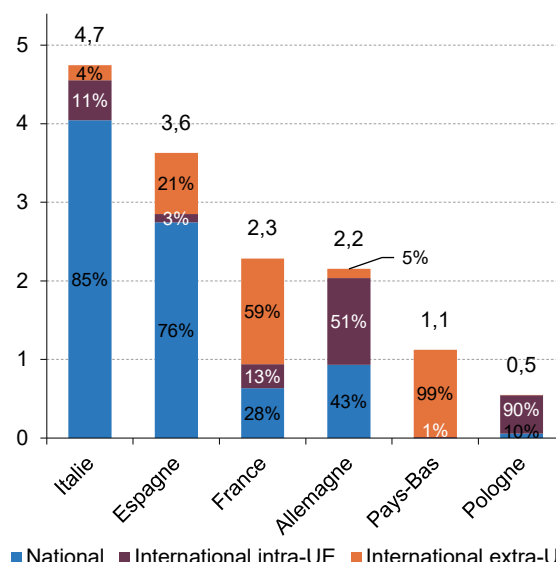
En nombre de passagers transportés par habitant, couverture géographique du transport en %



Source : Eurostat ; calculs SDES

Figure cadrage 4-7 Intensité d'usage du transport maritime de voyageurs en 2022

En nombre de passagers transportés pour 10 habitants, couverture géographique du transport en %



Champ : transport de passagers hors croisiéristes depuis/vers un port national enregistrant plus de 200 000 mouvements de passagers par an.

Source : Eurostat ; calculs SDES

UN USAGE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LA MOYENNE EUROPÉENNE, MAIS AVEC UN POIDS PLUS IMPORTANT DU TRANSPORT ROUTIER ET UNE PART PLUS LIMITÉE DU TRANSPORT INTERMODAL

En 2022, l'intensité d'usage du transport intérieur terrestre de marchandises en France est proche de la moyenne européenne, mais inférieure de 35 % à celle de l'Allemagne, la plus élevée en Europe (*figure cadrage 4-8*). De nombreux facteurs peuvent expliquer ces écarts entre pays, un peu plus importants que pour le transport de voyageurs : niveau d'activité économique, poids des secteurs primaire et secondaire dans l'économie, situation géographique, densité de population, densité des infrastructures de transport, etc. Les impacts de la crise sanitaire sur le transport de marchandises ont été plus limités que pour le transport de voyageurs et le positionnement relatif des principaux pays européens a peu évolué ces dernières années, à l'exception notable de la Pologne dont la dynamique de rattrapage économique se poursuit en sortie de crise.

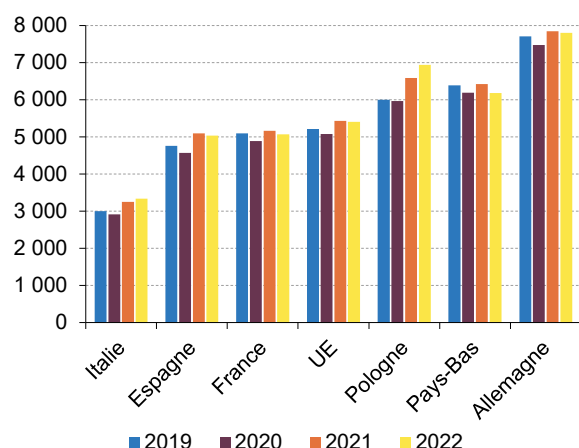
Par ailleurs, la France se différencie par une part modale du routier nettement supérieure à la moyenne européenne (+ 9,6 points en 2022), et en contrepartie, par des parts modales inférieures à la fois pour le fluvial et le ferroviaire (*figure cadrage 4-9*). Pour ce qui concerne le ferroviaire, ce positionnement en retrait de la France s'inscrit en miroir de son positionnement en tête dans le transport ferroviaire de voyageurs, ce dernier ayant été développé en priorité ces dernières décennies, au détriment du fret, à travers notamment des investissements massifs dans le réseau à grande vitesse.

Dans le domaine du fret aérien, la France occupe une position intermédiaire en matière d'intensité d'usage avec 31,1 kg transportés par habitant en 2023 (*figure cadrage 4-10*). Dans le domaine du fret maritime, la France se positionne plus en retrait, malgré l'étendue de ses façades maritimes, avec seulement 4,1 tonnes transportées par habitant en 2022 contre 9,6 tonnes par habitant pour l'Espagne et 33,4 tonnes par habitant pour les Pays-Bas (*figure cadrage 4-11*), premier pays européen dans ce domaine. De façon générale, dans tous les pays européens, les activités de fret aérien et maritime se concentrent sur le transport international avec les pays hors UE, qui représente à lui seul entre 60 % et 100 % de l'activité selon le pays concerné.

cadrage : situation économique et infrastructures de transport

Figure cadrage 4-8 **Intensité d'usage du transport intérieur terrestre de marchandises**

En tonnes-kilomètres par habitant

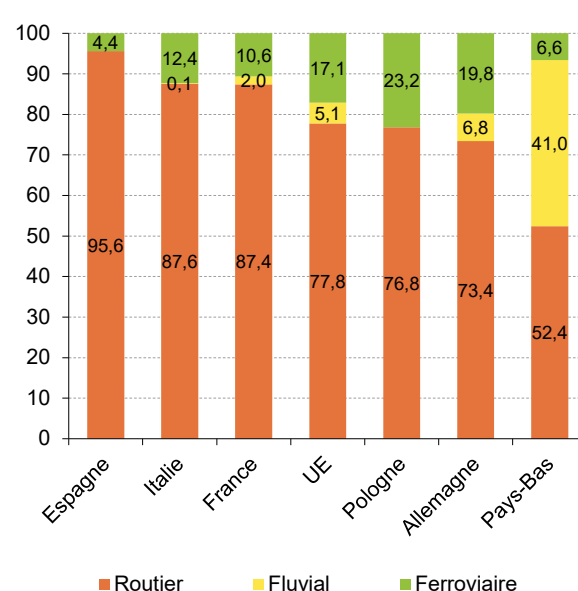


Note : l'intensité d'usage rapportée à la population du pays le volume total de transport, obtenu en sommant les volumes propres à chaque mode, exprimés en tonnes-kilomètres ; pour chaque pays, ces volumes sont mesurés selon le principe de « territorialité », c'est-à-dire en agrégeant les flux de trafic domestique et la part domestique des flux de trafic international (y compris en transit), indépendamment de la nationalité du transporteur et du lieu de (dé)chargement des marchandises. Champ : transport ferré, fluvial et routier (hors VUL), hors oléoducs ; France métropolitaine ; UE hors Malte, régions ultrapériphériques françaises et portugaises.

Source : Eurostat ; calculs SDES

Figure cadrage 4-9 **Parts modales du transport intérieur terrestre de marchandises en 2022**

En %, basé sur les tonnes-kilomètres

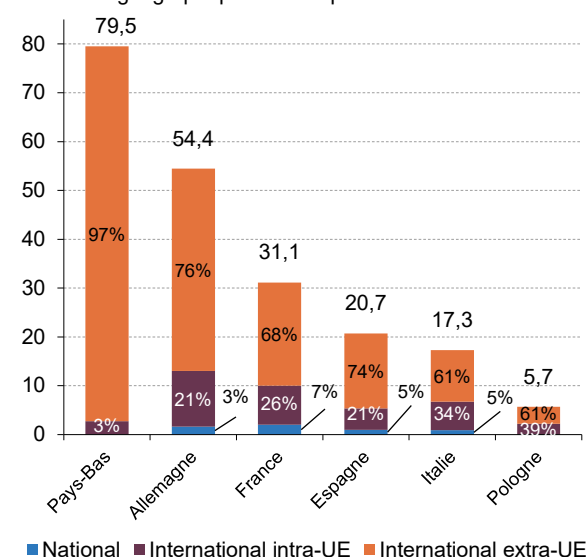


Champ : transport ferré, fluvial et routier (hors VUL) ; France métropolitaine ; UE hors Malte, régions ultrapériphériques françaises et portugaises.

Source : Eurostat

Figure cadrage 4-10 **Intensité d'usage du transport aérien de marchandises en 2023**

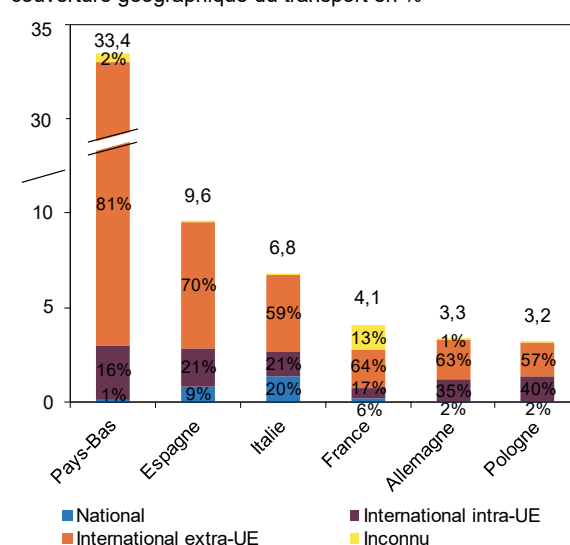
En kilogrammes transportés par habitant, couverture géographique du transport en %



Source : Eurostat ; calculs SDES

Figure cadrage 4-11 **Intensité d'usage du transport maritime de marchandises en 2022**

En tonnes transportées par habitant, couverture géographique du transport en %



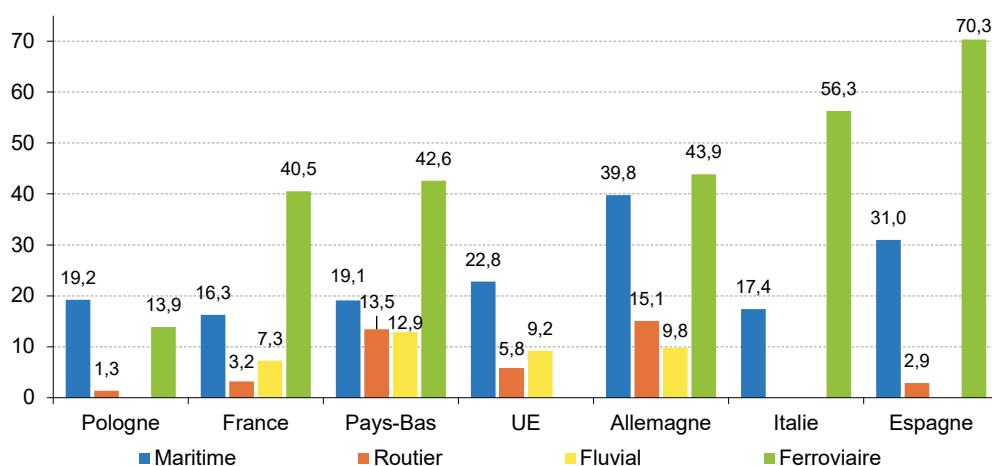
Champ : transport de marchandises depuis/vers un port national traitant plus d'un million de tonnes de marchandises par an.

Source : Eurostat ; calculs SDES

Enfin, le transport intermodal, qui peut être mesuré à travers les taux d'unitarisation du fret dans les différents modes (*figure cadrage 4-12*), apparaît moins développé en France que dans les autres grands pays européens. En particulier, la France affiche le taux d'unitarisation le plus faible dans le fret maritime, les ports français ne captant qu'une faible part des flux de biens conteneurisés circulant en Europe, les principaux ports à conteneurs européens étant implantés aux Pays-Bas (Rotterdam), en Belgique (Anvers), en Allemagne (Hambourg, Brême) et en Espagne (Valence, Algésiras). Les conteneurs étant principalement acheminés par la route depuis ou vers ces ports, les taux d'unitarisation du fret routier tendent à être plus élevés dans ces mêmes pays, en particulier en Allemagne et aux Pays-Bas, et particulièrement faibles dans des pays comme la Pologne ou la France. En comparaison, les écarts de taux d'unitarisation sont plus faibles dans le fret ferroviaire et fluvial, une part importante des flux circulant entre pays européens sur des réseaux interconnectés.

Figure cadrage 4-12 Taux d'unitarisation du fret par mode de transport en 2022

En %, basé sur les tonnes-kilomètres



Note : pour chaque mode de transport, le taux d'unitarisation rapporte la quantité de fret circulant en unités de transport intermodal (conteneur, caisse mobile ou semi-remorque/ensemble routier adapté au transport intermodal) à la quantité de fret totale ; ces quantités sont mesurées en tonnes-kilomètres pour le routier, le fluvial et le ferroviaire, et en tonnes pour le maritime ; pour le fluvial et le ferroviaire, les tonnes-kilomètres correspondent au transport opéré sur le territoire national, tandis que pour le routier, elles correspondent au transport opéré sous pavillon national.

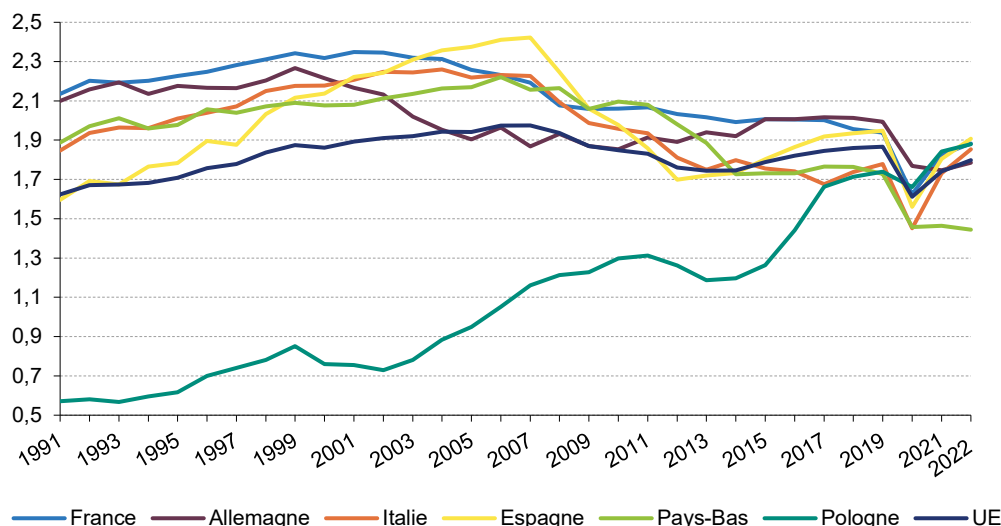
Champ : transport ferroviaire opéré par les entreprises transportant plus de 200 millions de tonnes-kilomètres ou 500 000 tonnes par an ; transport maritime transitant par les ports nationaux traitant plus d'un million de tonnes par an.

Source : Eurostat

UNE RÉDUCTION MODÉRÉE DE L'INTENSITÉ DES ÉMISSIONS DE GES DES TRANSPORTS À L'ÉCHELLE DE L'UE DEPUIS LE MILIEU DES ANNÉES 2000

L'intensité des émissions de GES des transports, exprimée en tonnes de CO₂ équivalent par habitant, est la résultante des intensités d'usage des transports de voyageurs et de marchandises, modulées par leurs parts modales respectives et les facteurs d'émissions propres à chaque mode. Du début des années 1990 au début des années 2000, cet indicateur d'émissions a augmenté tendanciellement dans l'UE (*figure cadrage 4-13*), du fait d'une expansion continue des infrastructures et d'une augmentation des volumes de transport, soutenue par la croissance économique, au bénéfice principalement du transport routier. À partir du milieu des années 2000, dans un contexte de croissance économique plus modérée, les intensités d'usage et les parts modales des transports ont eu tendance à se stabiliser, tandis que l'efficacité énergétique des véhicules routiers a continué à progresser et que le recours aux biocarburants routiers s'est fortement développé, avec pour effet net une réduction de 0,5 % par an en moyenne de l'intensité des émissions de GES des transports à l'échelle de l'UE sur la période 2005-2022. Les évolutions ont cependant été contrastées selon les pays européens, les pays les plus intensifs au milieu des années 2000 (France, Italie, Espagne et Pays-Bas) ayant enregistré les baisses les plus marquées (de 1,1 % par an pour la France et l'Italie à 2,4 % par an pour les Pays-Bas), tandis que la Pologne, pays le moins intensif, présente une hausse soutenue de 4,1 % par an en moyenne. Au global, ces évolutions ont pour résultat une convergence des intensités des émissions de GES des transports à l'échelle de l'UE.

Figure cadrage 4-13 **Intensité des émissions de GES des transports**
En t CO₂ éq par habitant



Champ : émissions de GES générées par la combustion de carburant dans les transports, hors transports maritime et aérien internationaux.

Source : Agence européenne pour l'environnement (AEE)

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

En 2022, la France comptait 21 224 km de routes nationales ou d'autoroutes, soit une densité de 312 km pour 1 million d'habitants pour le réseau structurant (*figure cadrage 4-14*). Cette densité est nettement inférieure à la moyenne européenne, mais elle ne tient pas compte du réseau national de routes départementales et communales, de loin le plus étendu en Europe.

Avec ses 27 812 km en 2022, le réseau ferroviaire français est le deuxième réseau d'Europe en longueur, précédé par celui de l'Allemagne (38 836 km) et suivi par celui de la Pologne (19 355 km). La densité du réseau ferroviaire français rapportée à la population est néanmoins inférieure à la moyenne européenne, la France étant notamment devancée par l'Allemagne et la Pologne, mais aussi d'autres pays européens de plus petite taille. Par ailleurs, la France se distingue par son réseau ferroviaire à grande vitesse (lignes dédiées ou adaptées à la grande vitesse), de loin le plus développé en Europe : il représente près de la moitié du réseau français, alors qu'à l'échelle de l'UE, seulement 12,2 % du réseau est adapté ou dédié à la grande vitesse.

Directement liés à la géographie des pays, les réseaux fluviaux ne sont présents que dans quelques pays membres de l'UE 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, devant la Finlande (8 086 km) et l'Allemagne (7 675 km).

cadrage : situation économique et infrastructures de transport

Figure cadrage 4-14 **Longueur et densité des réseaux de transport en Europe en 2022**

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⁾	Part grande vitesse (en %)	Longueur (en km)	Densité ⁽²⁾
UE	330 587 ⁽³⁾⁽⁴⁾	775 ⁽³⁾⁽⁴⁾	202 131	452	12,2	45 408 ⁽³⁾	102 ⁽³⁾
Allemagne	50 982	612	38 836	467	7,0	7 675	92
Espagne	30 600 ⁽³⁾	646 ⁽³⁾	16 468	347	23,9	nd	nd
France	21 224	312	27 812	409	47,4	8 501	125
Italie	37 118 ⁽³⁾	627 ⁽³⁾	16 829	285	5,4	1 562	26
Pays-Bas	5 571	317	3 041	173	3,0	6 297	358
Pologne	21 261	576	19 355	525	2,4	3 768	102

⁽¹⁾ Autoroutes et routes nationales.

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

⁽³⁾ Données 2021 (dernière année disponible).

⁽⁴⁾ UE hors Hongrie, Malte, Portugal.

nd = non disponible

Sources : Eurostat ; DG MOVE ; calculs SDES

partie A

Transport et activité économique

— La dépense totale de transport s'élève à 521,0 milliards d'euros en 2023, en hausse de 1,1 % en valeur par rapport à 2022. Dans un contexte de ralentissement de la croissance de l'activité en France et d'évolution contrastée des prix des transports de marchandises et de voyageurs, elle dépasse son niveau d'avant-crise sanitaire de 18,4 %.

Les dépenses des ménages en transport individuel, qui représentent 80 % de leurs dépenses totales en transport hors assurance, augmentent de 6,0 % en valeur en 2023. Leurs dépenses en transport collectif s'accroissent de 19,2 % en valeur mais de seulement 10,4 % en volume.

Les principales recettes liées aux transports prélevées par les administrations s'élèvent à 66,2 milliards d'euros en 2023, en hausse de 5,4 %. Les dépenses d'investissement en infrastructures de transport augmentent de nouveau en 2023 et atteignent 24,6 milliards d'euros. Cette hausse concerne notamment le réseau ferré principal et les transports collectifs urbains, tandis que les investissements se replient pour le réseau routier.

Les échanges extérieurs de services de transport de voyageurs progressent en 2023, mais moins qu'en 2022 où avait prévalu la reprise du transport aérien. Les exportations des services de transport de marchandises diminuent en 2023, principalement sous l'effet de la forte baisse des exportations de transports maritimes. Le solde des échanges de services de transport est à nouveau déficitaire en 2023.

Le stock d'investissements à l'étranger des entreprises françaises du secteur des transports est en hausse de 1,2 % en 2023. Quant aux investissements étrangers en France dans le secteur des transports, ils diminuent de 1,8 % en 2023. 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 521,0 milliards d'euros en 2023 et augmente de 1,1 % par rapport à 2022. Dans un contexte de ralentissement de la croissance de l'activité en France et d'évolution contrastée des prix des transports de marchandises et de voyageurs, la dépense totale de transport augmente de 2,6 % en volume et de 1,1 % en valeur par rapport à 2022. Après la forte baisse de 2020 puis deux années consécutives de forte hausse en 2021 et 2022, la dépense totale de transport dépasse largement son niveau d'avant-crise sanitaire (+ 18,4 % en valeur par rapport à 2019).

LES DÉPENSES EN TRANSPORT AUGMENTENT EN VALEUR EN 2023

Selon le Compte satellite des transports, la dépense totale de transport (DTT) s'élève à 521,0 milliards d'euros en 2023 (*figure A1-1*), soit 18,5 % du PIB français. Elle augmente de 1,1 % en valeur par rapport à 2022 et dépasse son niveau d'avant pandémie (+ 18,4 % par rapport à 2019). Dans un contexte de ralentissement de la croissance de l'activité en 2023, de repli des prix du transport de fret dans une majorité de secteurs du transport (*cf. fiche A10*) et de ralentissement de l'inflation subie par les ménages pour leurs transports (*cf. fiche A3*), la dépense totale de transport augmente de 2,6 % en volume et diminue de 1,5 % en prix en 2023 (*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 2023 (p)	Évolutions annuelles			
		2021	2022 (sd)	2023 (p)	2023/2019 (p)
Dépense totale de transport (DTT)	521,0	16,6	16,1	1,1	18,4
Dépense courante de transport (DCT)	441,6	16,5	18,1	- 0,5	17,6
Ménages	200,3	14,8	17,7	8,0	13,8
dont production de transport (compte propre)	161,8	13,7	12,0	6,0	12,4
Entreprises (hors secteur des transports)	154,2	24,4	20,6	- 10,4	25,3
dont production pour compte propre	29,5	2,9	11,5	3,0	16,3
Administrations publiques (APU)	56,1	2,5	3,5	4,3	13,7
Reste du monde (importations)	31,0	18,3	38,3	- 4,5	13,5
Dépense d'investissement de transport (DIT)	79,4	17,1	5,1	11,4	23,0
Entreprises de transport	26,1	33,9	19,9	16,1	33,6
Entreprises (hors secteur des transports)	26,5	12,0	2,3	12,7	20,9
APU	26,8	11,4	- 3,1	6,0	16,1
Produit intérieur brut (PIB) (prix courants)	2 822,5	8,2	5,9	6,3	16,0
Dépense d'investissement / DTT	15,2 %	+ 0,1 point	- 1,5 point	+ 1,4 point	
Dépense totale des APU / DTT	15,9 %	- 1,9 point	- 2,3 points	+ 0,6 point	

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

Note : les données ont été révisées à la suite du passage en base 2020 (*cf. encadré*).

Sources : SDES, *Compte satellite des transports* ; Insee, *Comptes nationaux base 2020*

En valeur, la dépense courante totale de transport (DCT) représente 85 % de la dépense totale de transport en 2023, et la dépense d'investissement totale (DIT), 15 %. En 2023, la dépense courante de transport diminue de 0,5 %, tandis que la dépense d'investissement progresse de 11,4 %. Ces deux dépenses sont nettement supérieures à leur niveau d'avant-crise (+ 17,6 % pour la dépense courante et + 23,0 % pour la dépense d'investissement par rapport à 2019).

LA DÉPENSE COURANTE DE TRANSPORT DIMINUE EN 2023

Quatre secteurs institutionnels financent la dépense courante de transport, dans des proportions variables : les ménages contribuent pour 45 %, les entreprises hors secteur des transports pour 35 %, les administrations publiques (APU) pour 13 %, et les importations depuis le reste du monde pour 7 % (*figure A1-3*).

Les dépenses des ménages en transports augmentent de 8,0 % en valeur en 2023, dans un contexte encore marqué par l'inflation et dépassent nettement leur niveau d'avant-crise (+ 13,8 % par rapport à 2019). Les services de transport que les ménages produisent eux-mêmes en utilisant leurs véhicules représentent 161,8 milliards d'euros en 2023, soit 81 % de leurs dépenses courantes de transport. Cette dépense des ménages pour compte propre progresse

partie A : transport et activité économique

de 6,0 % en valeur par rapport à 2022. Elle inclut notamment les achats de véhicules (automobiles, utilitaires, motos) par les ménages (40,8 milliards d'euros en 2023) qui ne sont pas considérés dans le Compte satellite des transports comme un investissement mais comme une dépense courante, tout comme dans les Comptes nationaux.

Les entreprises hors secteur du transport dépensent 154,2 milliards d'euros en services de transport en 2023 (hors investissements). Cette dépense courante est en baisse en valeur (- 10,4 %), tirée en particulier vers le bas par le repli des prix des transports maritime de marchandises après les sommets atteints en 2021 et 2022.

Les services de transport que les entreprises hors secteurs du transport produisent elles-mêmes pour leur propre usage (production pour compte propre) représentent 19,1 % 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 intrants ou leur production 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 financeur

Niveau en milliards d'euros courants et évolutions en %

	Niveaux		Évolutions annuelles 2023		
	2023 (p)	2022 (sd)	Volume (p)	Prix (p)	Valeur (p)
Dépense totale de transport (DTT)	521,0	515,3	2,6	- 1,5	1,1
Dépense courante de transport (DCT)	441,6	444,0	1,6	- 2,1	- 0,5
Ménages	200,3	185,6	4,1	3,7	8,0
dont production de transport (compte propre)	161,8	152,6	2,9	3,0	6,0
Entreprises (hors secteur des transports)	154,2	172,1	- 2,6	- 8,1	- 10,4
dont production pour compte propre	29,5	28,6	- 3,9	7,2	3,0
Administrations publiques (APU)	56,1	53,8	4,3	0,0	4,3
Reste du monde (importations)	31,0	32,5	5,2	- 9,3	- 4,5
Dépense d'investissement de transport (DIT)	79,4	71,3	9,0	2,2	11,4
Entreprises de transport	26,1	22,5	13,0	2,7	16,1
Entreprises (hors secteur des transports)	26,5	23,5	8,3	4,0	12,7
APU	26,8	25,3	6,0	0,0	6,0

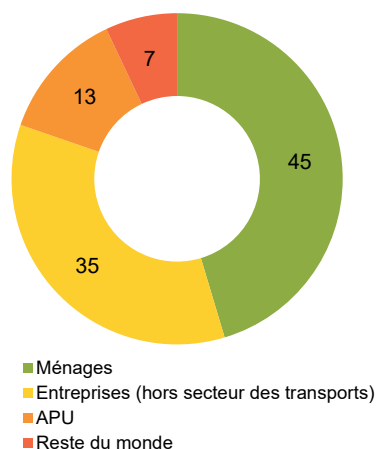
(p) : provisoire ; (sd) : semi-définitif.

Note : les données ont été révisées suite au passage en base 2020 (cf. encadré).

Source : SDES, Compte satellite des transports

Figure A1-3 Dépense courante de transport (DCT) en 2023

En %

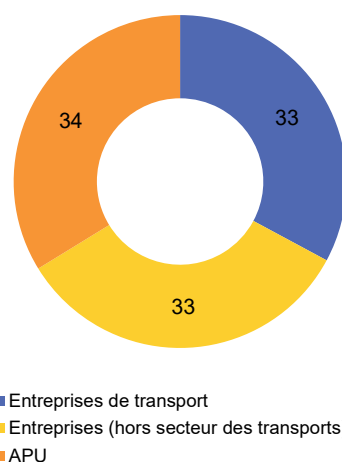


Note : les données ont été révisées à la suite du passage en base 2020 (cf. encadré).

Source : SDES, Compte satellite des transports

Figure A1-4 Dépense d'investissement de transport (DIT) en 2023

En %



Note : les données ont été révisées à la suite du passage en base 2020 (cf. encadré).

Source : SDES, Compte satellite des transports

partie A : transport et activité économique

LA DÉPENSE D'INVESTISSEMENT DE TRANSPORT PROGRESSE DANS TOUS LES SECTEURS INSTITUTIONNELS

La dépense d'investissement se répartit entre les APU pour 34 %, les entreprises hors secteur du transport pour 33 % et les entreprises de transport pour 33 % (figure A1-4). La dépense d'investissement augmente pour les trois secteurs institutionnels en 2023, mais davantage pour les entreprises de transport (+ 16,1 % en valeur) et les entreprises hors secteur des transports (+ 12,7 % en valeur) que pour les APU (+ 6,0 % en valeur). La dépense d'investissement des entreprises de transport dépasse de plus d'un tiers son niveau d'avant-crise.

LA ROUTE EST LE MODE DE TRANSPORT LARGEMENT DOMINANT

Occasionnant les deux tiers de la dépense de transport, soit 348,4 milliards d'euros en 2023, la route est le mode de transport largement dominant (figure A1-5). Le transport maritime, les transports en commun urbains auxquels sont ajoutés les autocars réguliers (TCU-AR) et le transport ferroviaire représentent chacun environ 9 % de la dépense totale ; le transport aérien en représente 7 %. Quant au transport fluvial, avec 0,3 % de la dépense totale, il reste marginal.

Figure A1-5 Les dépenses de transport par secteur institutionnel et par mode de transport en 2023
En milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Dépense totale de transport (DTT)	521,0	348,4	42,3	1,5	35,9	47,3	45,6
Dépense courante de transport (DCT)	441,6	303,8	34,7	1,0	31,3	37,1	33,6
Ménages	200,3	171,9	6,2	0,1	14,9	0,4	6,7
dont production de transport (compte propre)	161,8	161,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Entreprises (hors secteur des transports)	154,2	99,7	6,9	0,4	6,0	30,6	10,6
dont production pour compte propre	29,5	29,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Administrations publiques (APU)	56,1	15,9	20,8	0,5	2,0	0,6	16,3
Reste du monde (importations)	31,0	16,2	0,8	0,1	8,4	5,5	0,0
Dépense d'investissement de transport (DIT)	79,4	44,6	7,6	0,5	4,6	10,2	11,9
Entreprises de transport	26,1	9,1	0,5	0,1	4,0	9,9	2,5
Entreprises (hors secteur des transports)	26,5	26,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
APU	26,8	9,0	7,2	0,4	0,6	0,3	9,4

Note : les données ont été révisées à la suite du passage en base 2020 (cf. encadré).

Source : SDES, Compte satellite des transports

LA DÉPENSE TOTALE AUGMENTE DANS LA PLUPART DES MODES DE TRANSPORT EN 2023, SAUF DANS LE TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL

La dépense totale augmente en valeur dans le transport aérien (+ 11,4 %), dans les TCU-AR (+ 10,2 %), dans le transport routier (+ 6,1 %) et dans le transport ferroviaire (+ 1,1 %). Après le rebond d'activité en 2021 et 2022 au sortir de la crise sanitaire, la dépense totale en valeur baisse dans le transport maritime (- 32,1 %) et dans le transport fluvial (- 6,5 %) (figure A1-6). Le repli en 2023 des prix du transport maritime (- 32,3 %) et fluvial (- 8,4 %) explique l'essentiel de cette diminution.

Figure A1-6 Évolution des dépenses de transport par type de dépense et par mode de transport en 2023
En %

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Évolutions en volume							
Dépense totale en transport (DTT)	2,6	2,4	- 0,8	2,2	6,2	0,2	8,9
Dépense courante totale (DCT)	1,6	2,1	- 0,3	0,9	6,2	- 3,8	5,9
Dépense d'investissement totale (DIT)	9,0	5,0	- 3,1	5,2	5,9	32,8	18,1
Évolutions en prix							
Dépense totale en transport (DTT)	- 1,5	3,5	2,0	- 8,4	5,0	- 32,3	1,3
Dépense courante totale (DCT)	- 2,1	3,5	3,0	- 12,3	5,2	- 37,9	1,5
Dépense d'investissement totale (DIT)	2,2	3,5	- 2,4	0,3	3,6	1,4	0,7
Évolutions en valeur							
Dépense totale en transport (DTT)	1,1	6,1	1,1	- 6,5	11,4	- 32,1	10,2
Dépense courante totale (DCT)	- 0,5	5,7	2,6	- 11,6	11,7	- 40,3	7,5
Dépense d'investissement totale (DIT)	11,4	8,7	- 5,4	5,6	9,7	34,6	18,9

Note : les données ont été révisées à la suite du passage en base 2020 (cf. encadré).

Source : SDES, Compte satellite des transports

LE TRANSPORT GÉNÈRE 71,5 MILLIARDS D’EUROS DE MASSE SALARIALE EN 2023

En 2023, les ménages sont bénéficiaires directs de la dépense courante de transport à hauteur de 75,1 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 71,5 milliards d'euros. Ils perçoivent par ailleurs 3,6 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 84,4 milliards d'euros : 57,6 milliards d'euros en TVA et TICPE d'une part, et 26,7 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 20,7 milliards d'euros en 2023.

Enfin, les entreprises de transport françaises ont exporté pour 36,0 milliards de services de transport en 2023.

Figure A1-7 Éléments des ressources générées par la dépense courante de transport en 2023
En milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Ménages	75,1	45,5	8,9	0,5	7,4	3,3	9,6
dont rémunérations brutes	71,5	41,9	8,9	0,5	7,4	3,3	9,6
APU	84,4	65,4	3,4	0,1	4,1	0,5	11,0
dont TVA et TICPE (y.c. taxe spéciale DOM)	57,6	55,3	0,9	0,0	0,2	0,0	1,2
Sociétés financières et compagnies d'assurance	20,7	14,9	2,9	0,0	1,0	1,3	0,7
Reste du monde (exportations)	36,0	6,6	1,1	0,1	8,4	19,8	0,0

Note : les données ont été révisées suite au passage en base 2020 (cf. encadré).
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.

>>>

>>>

Le passage en base 2020

À l'occasion de la publication des comptes nationaux le 31 mai 2024, l'Insee a mis en œuvre le passage en nouvelle base 2020. Une telle opération de changement de base, effectuée à intervalles réguliers comme dans les autres pays européens, s'ajoute à la campagne annuelle ordinaire de révisions des comptes nationaux qui porte elle sur les trois dernières années (2021, 2022 et 2023). Ainsi, l'ensemble des données sur la période couverte par les comptes nationaux (1949-2023) a été révisée et est disponible en base 2020. Le changement de base permet de recalculer l'intégralité des séries des comptes nationaux sur de meilleures sources et de modifier certaines méthodes afin de mieux décrire le fonctionnement de l'économie. Ce changement amène à réviser le niveau des agrégats en valeur ainsi que de certains ratios, avec des effets en général plus limités sur les évolutions.

Le compte satellite des transports, calé sur la méthodologie de la comptabilité nationale, est aussi passé en base 2020. L'ensemble des acteurs et des modes de transport a été affecté, mais le changement le plus important est le passage de SNCF Réseau dans le secteur des administrations publiques, qui a contribué à augmenter fortement le niveau de la dépense courante et la dépense d'investissement des administrations publiques dans le secteur ferroviaire (de 2021 à 2023, la dépense courante de SNCF Réseau représente les deux tiers de la dépense courante des APU dans le ferroviaire et la dépense d'investissement de SNCF Réseau constitue l'essentiel des dépenses d'investissements des APU dans le ferroviaire). Les séries ont été révisées en base 2020, en remontant jusqu'à 2012.

A2. Activité marchande de la branche des transports en France

Avec une production de 268,2 milliards d'euros en 2023, la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) contribue pour 9,6 % au produit intérieur brut (PIB). En 2023, l'activité est pénalisée par une conjoncture économique morose (grèves contre la réforme des retraites, coûts élevés de l'énergie et faiblesse de la demande) et par des tensions géopolitiques soutenues. Ainsi, la production de la branche transports baisse de 5,2 % en valeur en 2023 : les volumes se stabilisent (+ 0,4 %), dépassant de 8,9 % leur niveau d'avant crise sanitaire, tandis que les prix baissent (- 5,6 % en 2023 après + 8,8 % en 2022). L'activité de transport de voyageurs (24,9 % de la production de la branche en valeur) ralentit en volume (+ 5,5 % en 2023 après + 30,6 % en 2022) et en prix (+ 4,1 % en 2023 après + 7,7 % en 2022). La production de transport de marchandises (40,5 % de la production de la branche en valeur) se replie en volume de 1,1 % en 2023 après +10,7 % en 2022, et les prix chutent de 14,8 % après une forte augmentation les deux années précédentes (+ 11,2 % en 2022 et + 15,1 % en 2021). La production des autres services de transport hors activités de poste et de courrier (30,5 % de la production de la branche en valeur) continue d'augmenter de 1,4 % en volume après 8,1 % en 2022, tandis que les prix opèrent une légère baisse de 0,4 % en 2023. La baisse en volume de la production des activités de poste et de courrier (4,1 % de la production de la branche en valeur) accélère en 2023 (- 15,4 % après - 8,9 % en 2022) tandis que les prix poursuivent leur hausse (+ 5,5 % après + 8,2 % en 2022).

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

Niveau en milliards d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2023 (p)	Évolutions annuelles (p)			
		2023/ 2022		2023/ 2019*	
	Valeur	Volume	Prix	Valeur	Volume
Transport de voyageurs	66,8	5,5	4,1	9,9	1,5
Transports ferroviaires interurbains de voyageurs	11,9	1,3	3,1	4,4	3,1
Transports urbains et suburbains de voyageurs	13,3	4,9	- 0,7	4,1	32,1
Transports routiers de voyageurs	9,1	8,1	4,9	13,4	- 20,4
Transports aériens de passagers	21,8	6,3	8,0	14,8	- 5,2
Autres transports de voyageurs	10,7	7,9	3,6	11,8	7,5
dont transports de voyageurs par taxis	6,5	9,4	3,4	13,1	8,1
Transport de marchandises	108,6	- 1,1	- 14,8	- 15,7	20,6
Transports ferroviaires de fret	1,4	- 12,3	13,5	- 0,5	- 15,0
Transports routiers de fret et par conduites	74,1	- 2,3	3,4	1,0	5,8
dont transports routiers de fret	67,9	- 2,3	3,4	1,0	6,2
dont déménagement	2,6	- 7,4	4,7	- 3,0	- 8,0
dont transports par conduites	3,5	1,6	2,2	3,8	10,5
Transports maritimes et côtiers de fret	27,5	- 2,4	- 42,3	- 43,7	63,8
Transports fluviaux	0,4	0,9	0,5	1,4	- 16,4
Transports aériens et transports spatiaux	5,3	33,8	- 19,8	7,3	41,3
dont transports aériens de fret	4,8	49,4	- 19,9	19,7	63,3
Autres services de transport	81,8	1,4	- 0,4	1,0	9,4
Entreposage et stockage, manutention	24,6	- 3,7	7,2	3,3	12,1
Services annexes des transports	33,7	5,4	3,6	9,2	1,2
Messagerie, fret express, affrètement, organisation des transports	23,5	1,4	- 12,0	- 10,8	17,9
Activités de poste et de courrier	11,1	- 15,4	5,5	- 10,7	- 28,6
Ensemble transports	268,2	0,4	- 5,6	- 5,2	8,9

(*) En volume au prix de l'année de base 2020 (prix chaînés).

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2020

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS POURSUIT SA HAUSSE EN VOLUME MALGRÉ LE CONTEXTE ÉCONOMIQUE MOROSE

L'année 2023 a été marquée par une amélioration significative de la santé économique du transport de voyageurs. Après une reprise très dynamique suite à la crise sanitaire, la production des transports de voyageurs, qui représente 24,9 % de la production de la branche en valeur (*figure A2-3*), poursuit sa hausse en volume en 2023 mais à un rythme plus lent (+ 5,5 % en 2023 après + 30,6 % en 2022) - (*figure A2-1*). Elle est portée par l'augmentation en volume de la production de transport aérien de passagers (+ 6,3 %), du transport routier de voyageurs (+ 8,1 %) et du transport par taxis (+ 9,4 %). La production de transports de voyageurs rattrape ainsi son niveau en volume d'avant la crise sanitaire (+ 1,5 % par rapport à 2019).

La poursuite de la hausse de la production des transports aériens de voyageurs en 2023 s'explique essentiellement par un fort tourisme international de loisirs en lien avec un trafic à bas coût toujours très présent. En revanche, le trafic baisse sur les liaisons métropolitaines, du fait d'une reprise anémique des voyages d'affaires, de la suppression des lignes domestiques courtes en concurrence avec des parcours en train de moins de deux heures trente (loi Climat et Résilience) et d'un moindre recours au transport aérien pour certains voyageurs sensibilisés aux émissions de GES du transport aérien. Malgré le dynamisme du tourisme international, la production de transports aériens de voyageurs ralentit en volume (+ 6,3 % contre + 80,6 % en 2022) et peine à revenir à son niveau en volume d'avant la crise sanitaire (- 5,2 % par rapport à 2019). En 2023, elle est contrainte sur plusieurs plans : économiques (augmentation du prix du transport aérien de 8 % du fait d'une forte demande, de l'augmentation du prix de l'énergie et d'une inflation générale), géopolitiques (clientèle asiatique partiellement revenue, conflits et fermetures d'espaces aériens) et météorologiques (incendies et chaleurs inédites).

La production de transport routier de voyageurs repart à la hausse en 2023 (+ 8,1 % en volume après - 3,1 % en 2022). La part de l'autocar dans la mobilité des Français ne cesse d'augmenter (autocars « Macron », autocars express, excursions en bus...). Mais la production de transport routier de voyageurs ne rattrape pas son niveau en volume de 2019 (- 20,4 % par rapport à 2019). L'augmentation des prix, plus modérée qu'en 2022 (+ 4,9 % en 2023 contre + 18 % en 2022), est entretenue par le maintien du prix de l'énergie à un niveau élevé.

Le transport ferroviaire interurbain de voyageurs et le transport urbain et suburbain de voyageurs représentent plus d'un tiers en valeur de la production de transports de voyageurs. Après une reprise très dynamique à la suite de la crise sanitaire, les productions de ces deux modes poursuivent leur hausse en 2023 mais à un rythme plus lent (respectivement : + 1,3 % et + 4,9 % en volume) et se maintiennent à un niveau supérieur à celui d'avant-crise sanitaire (respectivement : + 3,1 % et + 32,1 % par rapport à 2019). Les prix de la production de transport ferroviaire interurbain de voyageurs augmentent de 3,1 % en 2023 comme en 2022 en raison notamment de la hausse des coûts de l'énergie et d'une majoration du prix des péages ferroviaires. Cependant, outre un bouclier tarifaire mis en œuvre à la demande des pouvoirs publics, la SNCF s'est efforcée de maintenir des prix accessibles pour tous les voyageurs grâce à un système de tarification flexible et au développement de son offre Ouigo.

ENTRE BAISSSE DE LA DEMANDE ET HAUSSE DES COÛTS, LA PRODUCTION MARCHANDE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES SE DÉGRADE

En 2023, la production de transport de marchandises, qui représente 40,5 % de la production de la branche, est en berne dans un contexte conjoncturel morose, caractérisé par un ralentissement de la demande et une hausse des coûts (salaires, péages, et coûts liés à la transition écologique). La production baisse de 1,1 % en volume après une augmentation de 10,7 % en 2022 tandis que les prix du fret chutent de 14,8 % après une forte hausse les deux années précédentes (+ 11,2 % en 2022 et + 15,1 % en 2021). La production de transport de fret reste néanmoins nettement au-dessus de son niveau d'avant la crise sanitaire (+ 20,6 % par rapport à 2019).

La production de transport routier de fret, qui représente en valeur près des deux tiers de la production de transport de marchandises, recule de 2,3 % en volume. Elle dépasse néanmoins largement son niveau en volume d'avant la crise sanitaire (+ 6,2 % par rapport à 2019).

La production de transports ferroviaires de fret chute de 12,3 % en volume. En 2023, les grèves contre la réforme des retraites pénalisent l'accès au réseau. L'augmentation du coût de l'énergie et la coupure de la vallée de la Maurienne (important éboulement) affectent également le transport de marchandises par train. Les prix augmentent fortement (+ 13,5 %). La production de transports ferroviaires de fret n'atteint pas son niveau en volume d'avant la crise sanitaire (- 15 % par rapport à 2019).

En 2023, la production de transports maritimes et côtiers de fret baisse en volume (- 2,4 % après + 29,9 % en 2022) suite notamment à la baisse de la demande liée à la normalisation de la consommation mondiale. Elle est néanmoins très au-dessus de son niveau d'avant crise (+ 63,8 % par rapport à 2019). Les prix, eux, chutent de 42,3 % après deux années consécutives de flambée des coûts du fret.

partie A : transport et activité économique

La production de transports aériens de fret augmente de 49,4 % en volume tandis que les prix baissent de 19,9 %. Le report modal du fret maritime vers le fret aérien dû aux troubles en Mer Rouge provoque une augmentation de la demande de fret aérien de Dubaï et de l'Asie vers l'Europe.

LES AUTRES SERVICES DE TRANSPORT ÉGALEMENT PÉNALISÉS PAR LE CONTEXTE ÉCONOMIQUE

La production des autres services de transport hors activités de poste et de courrier, qui représente 30,5 % de la production de la branche, continue de croître en volume (+ 1,4 % après + 8,1 % en 2022), entraînée notamment par la production des services annexes des transports (+ 5,4 % en volume).

La baisse en volume de la production des activités de poste et de courrier se poursuit (- 15,4 % en 2023 après - 8,9 % en 2022). La production en volume demeure sous son niveau d'avant crise (- 28,6 % par rapport à 2019). Dans un contexte d'inflation généralisée, les tarifs postaux augmentent de 5,5 %.

ÉQUILIBRE DE LA BRANCHE : BAISSÉ DES EXPORTATIONS, RALENTISSEMENT DE LA CONSOMMATION FINALE ET DES IMPORTATIONS

Après avoir été durement affectée en 2020 par la pandémie de la Covid-19 (- 13,8 %), la production de transport est repartie à la hausse en 2021 (+ 11,7 %) et 2022 (+ 12,6 %) pour se stabiliser en 2023 (+ 0,4 %). Elle dépasse le niveau de 2019 (+ 8,9 % par rapport à 2019) - (figure A2-2). La consommation finale, particulièrement impactée en 2020 (- 40 %) repart à la hausse à partir de 2021 (+ 16,2 % puis + 31,4 % en 2022 et + 7,1 % en 2023) mais peine à retrouver son niveau d'avant crise (- 1,9 % par rapport à 2019). En 2023, les importations ralentissent (+ 15,1 % en 2023 contre + 19,6 % en 2022) tandis que les exportations baissent (- 7,5 % en 2023) après avoir été particulièrement dynamiques en 2021 (+ 30,9 %) et 2022 (+ 28,7 %).

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

Niveau en milliards d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2023 en valeur (p)	Évolutions annuelles en volume **			
		2021	2022 (sd)	2023 (p)	2023/2019* (p)*
Production de la branche	268,2	11,7	12,6	0,4	8,9
dont sous-traitance	18,5	9,6	2,4	- 1,3	5,0
Importation totale	58,4	6,1	19,6	15,1	16,1
dont ajustement CAF/FAB	- 20,2	2,7	18,8	10,8	25,3
Impôts sur les produits	1,7	10,1	34,2	4,5	- 1,7
Subventions sur les produits	- 9,3	7,3	14,9	3,6	38,8
Consommation intermédiaire (hors sous-traitance et marge)	135,9	3,5	4,3	6,3	2,6
Marge de transport	- 40,6	14,2	4,7	5,5	13,9
Consommation finale	49,6	16,2	31,4	7,1	- 1,9
Exportation totale	55,4	30,9	28,7	- 7,5	27,5

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

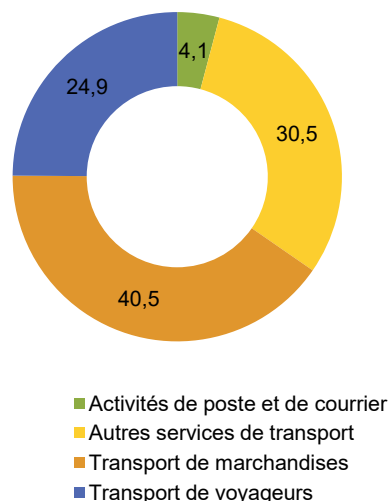
(**) en volumes au prix de l'année de base 2020 (prix chaînés).

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

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2020

Figure A2-3 Production de transports, structure en 2023 (en valeur)

En %



Source : Insee, Comptes nationaux - base 2020

A3. Dépenses des ménages en transport

En 2023, les dépenses des ménages en transport augmentent de nouveau, mais à un rythme moins élevé qu'en 2022 et en 2021, années de reprise post-covid. En 2023, les ménages ont dépensé 191,8 milliards d'euros en transport (hors assurance), après 177,8 milliards d'euros en 2022, soit une hausse de 7,9 % en valeur. Les dépenses en transport individuel (y compris l'achat de véhicules, hors assurance), qui représentent environ 80 % des dépenses totales en transport hors assurance, augmentent de 6,0 % tandis que les dépenses pour les déplacements en transport collectif s'accroissent de 19,2 %, dans un contexte de nouvelle hausse des prix (+ 4,0 % 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 (+ 13,0 % par rapport à 2019).

LES DÉPENSES DES MÉNAGES EN TRANSPORT AUGMENTENT DE NOUVEAU EN 2023

En 2023, les dépenses de transport (hors assurance) des ménages, très impactées par les restrictions de déplacement en 2020, progressent pour la troisième année consécutive (+ 7,9 % en valeur dont + 3,8 % en volume et + 4,0 % en prix), bien que moins rapidement qu'en 2022 (+ 18,4 % en valeur) et 2021 (+ 15,7 % en valeur). Elles dépassent leur niveau d'avant la crise sanitaire (+ 13,0 % en valeur par rapport à 2019). La hausse des dépenses de consommation des ménages en transport est légèrement inférieure en valeur à celle observée pour l'ensemble de la consommation des ménages : + 8,0 % en valeur (figure A3-1) ; + 0,8 % en volume et + 7,1 % en prix (figure A3-5).

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

Niveaux en millions d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2023 (p)	Évolutions annuelles			
		2021	2022 (sd)	2023 (p)	2023/ 2019 (p)
Achat de véhicules	40 761	0,8	- 0,1	16,4	- 0,5
Dépenses d'utilisation des véhicules	113 543	21,1	17,5	2,8	18,2
Carburants et lubrifiants ⁽¹⁾	55 291	26,3	27,4	- 1,7	16,9
Autres dépenses ⁽²⁾	58 251	16,7	8,6	7,4	19,4
Assurance automobile	10 268	6,9	4,8	5,6	18,6
Déplacements individuels hors assurance	154 303	14,8	12,7	6,0	12,6
Déplacements individuels y. c. assurance	164 572	14,2	12,2	6,0	12,9
Déplacement en transport collectif	34 113	25,4	64,8	19,2	17,7
Ferroviaire (train, métro, tramway...)	7 944	32,7	35,4	8,6	8,7
Routier (cars, bus, taxis...)	8 044	18,8	31,6	15,2	28,2
Aérien	14 938	25,3	160,4	29,2	21,8
Maritime et fluvial	517	23,7	91,0	23,6	- 7,5
Combiné ⁽³⁾	2 670	25,9	17,2	13,3	3,2
Services de transports de marchandises ⁽⁴⁾	3 335	5,9	- 1,1	- 7,6	- 7,5
Dépenses de transport hors assurance	191 751	15,7	18,4	7,9	13,0
Dépenses de transport y. c. assurance	202 020	15,1	17,6	7,8	13,3
Consommation totale des ménages	1 481 594	6,7	8,1	8,0	17,4

(¹) Y compris les lubrifiants des réparations.

(²) Pièces détachées et accessoires, entretien et réparation de véhicules particuliers, services divers liés aux véhicules particuliers.

(³) 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.

(⁴) Nouvelle fonction de la COICOP 2018 qui inclut notamment les autres services de transport (agences de voyage, déménagement...) et les services postaux.

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

En 2024, les comptes nationaux de l'Insee sont passés en base 2020, ce qui a entraîné des révisions des séries publiées auparavant. 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 2020, 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

	1993	2003	2013	2023 (p)
Achat de véhicules	4,1	3,8	2,9	2,8
Dépenses d'utilisation des véhicules	7,1	7,2	7,5	7,7
Carburants et lubrifiants ⁽¹⁾	3,8	3,7	4,1	3,7
Autres dépenses ⁽²⁾	3,3	3,5	3,5	3,9
Assurance automobile	0,5	0,5	0,7	0,7
Déplacements individuels hors assurance	11,1	11,0	10,5	10,4
Déplacements individuels y. c. assurance	11,6	11,5	11,2	11,1
Déplacement en transport collectif	1,6	1,8	2,2	2,3
Ferroviaire (train, métro, tramway...)	0,5	0,5	0,6	0,5
Routier (cars, bus, taxis...)	0,4	0,4	0,4	0,5
Aérien	0,6	0,7	0,9	1,0
Maritime et fluvial	0,1	0,0	0,0	0,0
Combiné ⁽³⁾	0,1	0,2	0,2	0,2
Services de transports de marchandises ⁽⁴⁾	0,5	0,4	0,3	0,2
Dépenses de transport hors assurance	13,2	13,2	12,9	12,9
Dépenses de transport y. c. assurance	13,7	13,7	13,7	13,6
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 environ 80 % de leurs dépenses en transport en valeur (*figure A3-3*), augmentent de 6,0 % en valeur en 2023 et dépassent leur niveau d'avant-crise (+ 12,6 % par rapport à 2019).

Les dépenses d'achat de véhicules (21 % des dépenses de transport hors assurance, en valeur) augmentent nettement (+ 16,4 % en valeur) après une quasi stabilité en 2022. Elles rebondissent en volume (*figure A3-4*) pour la première fois depuis la crise sanitaire (+ 12 % en 2023 après - 5,2 % en 2022, - 1,2 % en 2021 et - 15,3 % en 2020), dans un contexte de rebond des ventes de voitures neuves (*voir fiche G2*) tandis que les prix continuent d'augmenter (+ 4,0 % en 2023 après + 5,4 % en 2022 et + 2,0 % en 2021).

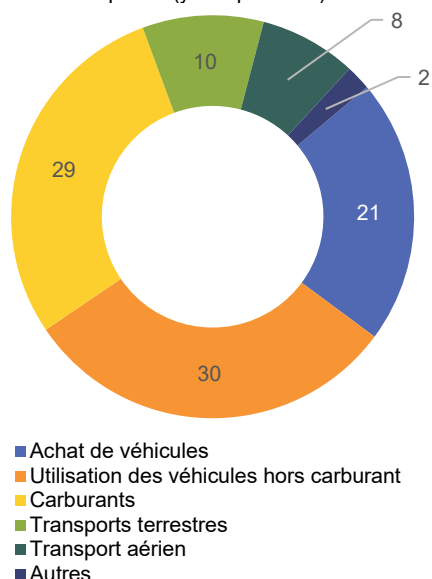
Les dépenses de consommation de carburants et de lubrifiants (29 % des dépenses de transport hors assurance, en valeur) se replient en 2023 (- 1,7 % en valeur et - 1,9 % en volume), dans un contexte de quasi stabilité des prix (+ 0,2 % en 2023 après + 23,2 % en 2022). Le prix moyen du gazole baisse (- 3 %) tandis que celui de l'essence augmente (+ 3,8 %) (*voir fiche G3*).

Les dépenses d'utilisation des véhicules hors carburants représentent 30 % des dépenses de transport hors assurance, en valeur ; elles comprennent notamment l'achat de pièces détachées et d'accessoires et les services d'entretien et réparation. Ces dépenses sont en hausse de 7,4 % en valeur en 2023 (après + 8,6 % en 2022). Leurs prix continuent d'augmenter en 2023 (+ 5,4 % après + 4,1 % en 2022), ainsi que leurs dépenses en volume (+ 1,4 % après + 4,3 % en 2022).

En 2023, les ménages ont dépensé 10,3 milliards d'euros en assurance automobile. Les dépenses d'assurance augmentent de nouveau de 5,6 % en valeur sur un an.

Figure A3-3 Structure des dépenses de transport des ménages (hors assurance) en 2023

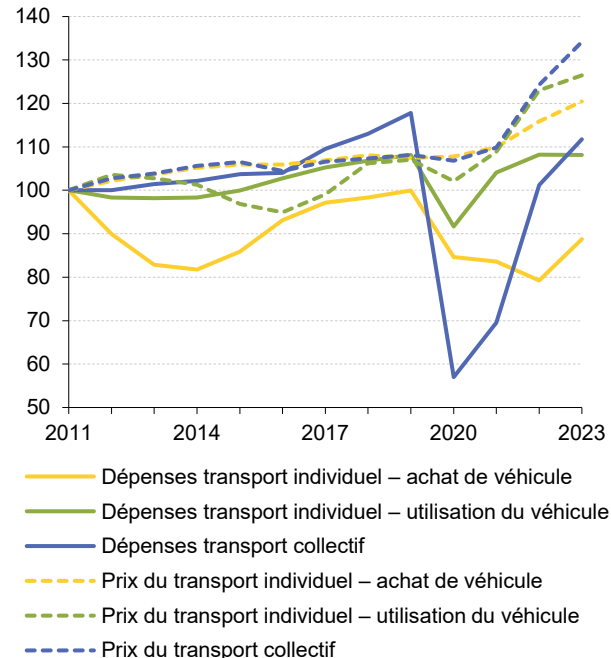
Part en % de la dépense (y compris TVA) en valeur



Source : Insee, Comptes nationaux, base 2020, calculs SDES

Figure A3-4 Évolution des dépenses en volume et en prix des transports individuels et collectifs

En indice base 100 en 2011



Source : Insee, Comptes nationaux, base 2020, calculs SDES

LES DÉPENSES EN TRANSPORT COLLECTIF AUGMENTENT DE NOUVEAU EN 2023, MAIS MOINS FORTEMENT QU'EN 2022

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 17 % en valeur en 2019, chute à 11 % en 2020 pendant la crise sanitaire avant de remonter à 18 % en 2023.

Les dépenses des ménages en transport collectif restent dynamiques en 2023 : + 19,2 % en valeur dont + 10,4 % en volume et + 8,0 % en prix. Elles dépassent nettement leur niveau d'avant-crise en valeur (+ 17,7 % par rapport à 2019). Cependant elles ralentissent en 2023 après les fortes hausses de sortie de crise sanitaire (+ 64,8 % en 2022 et + 25,4 % en 2021, en valeur). Tous les modes de transport contribuent à cette croissance ralentie. En 2023, les dépenses en transport routier (car, bus, taxis...) augmentent de 15,2 % en valeur (après + 31,6 % en 2022) et les dépenses en transport ferroviaire (train, métro, tramway...) de 8,6 % (après + 35,4 % en 2022). Les dépenses en transport aérien ralentissent (+ 29,2 %) après leur très forte hausse en 2022 (+ 160,4 %).

En 2023, les prix du transport collectif augmentent globalement de 8,0 %, ainsi que dans les principaux modes de transport : + 10,4 % pour le transport aérien, + 5,1 % pour le transport routier et + 6,6 % pour le transport ferroviaire.

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

	Volumes			Prix		
	Évolutions annuelles			Évolutions annuelles		
	2021	2022 (sd)	2023 (p)	2021	2022 (sd)	2023 (p)
Achat de véhicules	- 1,2	- 5,2	12,0	2,0	5,4	4,0
Dépenses d'utilisation des véhicules	13,5	4,0	- 0,1	6,6	13,0	2,8
Carburants et lubrifiants ⁽¹⁾	12,3	3,5	- 1,9	12,5	23,2	0,2
Autres dépenses ⁽²⁾	14,6	4,3	1,4	1,9	4,1	5,4
Assurance automobile	4,7	6,6	3,0	2,1	- 1,7	2,5
Déplacement en transport collectif	22,0	45,6	10,4	2,8	13,2	8,0
Ferroviaire (train, métro, tramway...)	30,4	25,4	1,9	1,8	8,0	6,6
Routier (cars, bus, taxis...)	14,5	19,3	9,6	3,7	10,3	5,1
Aérien	20,7	111,8	17,1	3,8	22,9	10,4
Maritime et fluvial	14,8	95,8	17,0	7,8	- 2,4	5,7
Combiné ⁽³⁾	25,1	17,7	4,9	0,6	- 0,4	8,0
Services de transports de marchandises ⁽⁴⁾	0,3	- 7,2	- 10,7	5,6	6,6	3,5
Dépenses de transport (hors assurance)	10,1	6,4	3,8	5,0	11,3	4,0
Consommation totale des ménages	5,2	3,1	0,8	1,4	4,9	7,1

⁽¹⁾, ⁽²⁾, ⁽³⁾, ⁽⁴⁾ voir notes en bas de tableau A3-1.

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

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2020, calculs SDES

Consommation des ménages

En 2024, les comptes nationaux de l'Insee sont passés en base 2020, ce qui a entraîné des révisions des séries publiées auparavant. Les niveaux de la consommation effective des ménages ont été actualisés avec différentes sources disponibles et une nouvelle version 2018 de la nomenclature fonctionnelle COICOP a également été intégrée. 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 en transport des administrations publiques centrales et locales

En 2023, les dépenses totales des administrations publiques centrales (Apuc) augmentent (+ 3,0 % après + 1,9 % en 2022 et + 3,9 % en 2021). Celles des administrations publiques locales (Apul), qui représentent 64 % des dépenses publiques totales non consolidées¹ en transport, progressent de + 5,1 % en 2023, après une stabilité en 2022 et + 8,0 % en 2021.

En 2023, les dépenses totales consolidées des administrations publiques s'élèvent à 73,3 milliards d'euros, en hausse de 4,7 % par rapport à 2022. Les dépenses d'investissement augmentent de 7,1 %, après - 0,6 % en 2022. Les dépenses de fonctionnement augmentent de 3,4 %, après + 2,2 % en 2022.

LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CENTRALES (APUC) AUGMENTENT EN 2023

En 2023, les dépenses totales des administrations publiques centrales (Apuc) en faveur des transports augmentent (+ 3,0 %) et représentent 27,2 milliards d'euros - (figure A4-1) ; les dépenses d'investissement diminuent de 0,1 % et les dépenses de fonctionnement (qui représentent 67 % des dépenses des Apuc) augmentent de 4,6 %.

Les dépenses de fonctionnement des Apuc pour le transport routier diminuent en 2023 (- 21,0 %) après une très forte augmentation en 2022 (+ 65,0 %). En 2022, une enveloppe exceptionnelle de 400 millions d'euros avait été mise en place dans le cadre du Plan de résilience économique et sociale à destination des entreprises de transports routiers de marchandises et de voyageurs. En 2023, les dépenses de fonctionnement des Apuc augmentent fortement dans le transport maritime (+ 35,1 %) et dans les transports collectifs urbains (+ 17,4 %). Elles progressent également, mais dans une moindre mesure, dans le transport ferroviaire (+ 6,0 %), dans le transport aérien (+ 4,3 %) et les voies navigables (+ 1,7 %). Le secteur ferroviaire constitue le plus gros poste de dépenses de fonctionnement des Apuc (13,7 milliards d'euros, soit 75 % de l'ensemble) en raison du poids que représente SNCF Réseau dans ce secteur².

En 2023, les dépenses d'investissement des Apuc sont en baisse dans la plupart des modes de transport, hormis notamment dans le transport routier (+ 29,5 %). La baisse est particulièrement marquée dans le transport maritime (- 44,7 %). Le transport ferroviaire et le transport routier ont les montants d'investissement les plus élevés, avec respectivement 5,7 milliards d'euros et 1,6 milliard d'euros. En 2023, l'investissement s'élève à 532 millions d'euros dans le transport aérien, 354 millions dans le transport fluvial, 118 millions dans le transport maritime et 355 millions dans les transports en commun urbains.

Sur la période 2018-2023, la dépense totale des Apuc pour le transport s'accroît de 3,0 % en moyenne annuelle et est en hausse pour tous les modes de transport. Les dépenses de fonctionnement croissent de 2,8 % par an sur la même période, et les investissements de 3,4 % par an.

LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES LOCALES (APUL) PROGRESSENT EN 2023

Les dépenses des Apul progressent de 5,1 % en 2023 (47,5 milliards d'euros en 2023) - (figure A4-2). Les dépenses de fonctionnement des Apul augmentent de 2,7 %, et les dépenses d'investissement de 8,9 %.

Avec 24,1 milliards d'euros en 2023, la dépense des organismes divers d'administration locale (Odal) augmente de 11,2 % ; elle représente la moitié de la dépense totale des Apul.

En 2023, la dépense totale de transport des régions augmente de 3,4 %. Avec 11,9 milliards d'euros, elle représente 25 % des dépenses des Apul. Les transports de voyageurs et de marchandises sont le principal poste de dépense des régions (9 milliards d'euros), suivis par les transports scolaires (1,6 milliard d'euros).

La dépense des départements s'accroît de 2,7 % en 2023. Avec 7,3 milliards d'euros, elle représente 15 % des dépenses des Apul. La dépense des communes et regroupements de communes diminue de 6,2 % en 2023 et représente 17 % des dépenses des Apul.

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

² SNCF Réseau est désormais dans le champ des administrations publiques, confère la partie A1 sur le changement de base des comptes nationaux.

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 (**)		
	2023 (p)	2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023/ 2018	2023 (p)	2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023/ 2018	2023 (p)	2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023/ 2018
Administrations publiques centrales (Apuc)															
Total (hors charges de retraites)	18 331	- 0,9	3,3	4,6	2,8	8 879	14,5	-0,8	- 0,1	3,4	27 209	3,9	1,9	3,0	3,0
Transport routier	938	2,8	65,0	- 21,0	5,8	1 636	16,8	4,4	29,5	7,3	2 574	11,1	27,0	5,1	6,7
Transport ferroviaire	13 718	- 3,4	- 0,2	6,0	2,5	5 742	10,1	-4,3,9	- 6,8	0,5	19 460	0,7	-1,6	1,9	1,9
Transports collectifs urbains	135	270,2	- 32,8	17,4	38,0	355	40,6	-49,6	304,5	5,3	490	103,0	-41,3	141,7	43,2
Voies navigables	441	- 1,2	4,2	1,7	0,6	354	23,4	6,6	- 6,0	9,1	795	8,8	5,3	-1,9	3,9
Transport maritime	545	- 0,9	11,4	35,1	8,7	118	52,6	2,2	- 44,7	-8,2	663	13,8	8,0	7,4	5,1
Transport aérien	2 004	5,0	3,4	4,3	2,0	532	43,4	39,9	- 26,5	14,3	2 537	11,5	11,4	-4,1	4,0
Services communs	550	17,3	11,3	3,7	1,8	140	66,3	3,0	115,8	38,9	691	21,5	10,4	15,9	5,4
Charges de retraites ⁽¹⁾	4 593	- 2,3	0,3	- 2,4	- 0,8						4 593	-2,3	0,3	-2,4	-0,8

(*) Séries révisées à la suite du passage en base 2020 des comptes nationaux.

(**) Évolutions annuelles pour les années 2021, 2022, 2023 ; évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2023/2018.

(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 (**)		
	2023 (p)	2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023/ 2018	2023 (p)	2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023/ 2018	2023 (p)	2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023/ 2018
Administrations publiques locales (Apul)															
Administrations locales (**)	28 400	5,6	1,6	2,7	3,2	19 063	11,8	- 2,3	8,9	6,4	47 463	8,0	0,0	5,1	4,4
Voirie	4 527	5,0	1,5	- 6,6	- 0,4	7 567	5,0	2,7	- 3,0	0,6	12 094	5,0	2,2	- 4,4	0,2
Autres infrastructures de transport	1 162	6,3	9,1	28,0	7,4	4 052	4,3	- 0,5	5,1	9,8	5 213	4,7	1,2	9,5	9,2
Transports de voyageurs et de marchandises	20 694	4,6	2,3	3,5	4,2	7 421	27,1	- 9,1	27,3	12,7	28 115	9,4	- 0,5	8,9	6,1
Transports scolaires	2 017	16,9	- 8,5	5,9	- 0,4	23	39,7	- 10,7	9,6	- 0,2	2 041	17,1	- 8,5	6,0	- 0,4
Régions	8 448	9,1	1,2	2,8	2,8	3 428	15,4	- 4,0	4,9	7,4	11 877	10,9	- 0,3	3,4	4,0
Voirie	80	4,3	8,6	- 5,2	0,0	538	30,3	- 19,1	3,1	- 6,7	619	26,9	- 16,1	1,9	- 6,0
Autres infrastructures de transport	82	6,8	15,4	6,8	3,5	675	- 0,4	8,8	- 3,3	5,6	756	0,3	9,4	- 2,3	5,3
Transports de voyageurs et de marchandises	6 740	6,6	4,0	1,9	2,9	2 212	16,7	- 3,1	8,4	14,6	8 952	8,9	2,3	3,4	5,2
Transports scolaires	1 546	20,8	- 11,0	7,5	2,7	3	113,0	- 31,9	-48,1	s.o.	1 550	21,1	- 11,2	7,2	2,6
Départements	3 495	6,0	3,5	5,3	- 0,2	3 805	5,4	4,3	0,5	3,5	7 300	5,7	4,0	2,7	1,6
Voirie	2 305	6,4	2,0	- 1,4	1,5	3 463	7,2	3,8	2,2	4,3	5 768	6,9	3,0	0,7	3,2
Autres infrastructures de transport	45	- 7,1	14,5	- 16,4	- 1,4	165	- 4,2	- 13,1	17,7	5,4	209	- 4,9	- 6,9	8,2	3,7
Transports de voyageurs et de marchandises	835	16,5	13,7	32,1	- 1,7	177	- 10,0	25,2	-30,8	- 8,1	1 012	7,9	16,8	13,9	- 3,0
Transports scolaires	311	- 8,9	- 5,1	4,9	- 6,9	< 0,1	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	311	- 9,9	- 4,1	4,9	- 6,9
Communes et EPCI ⁽¹⁾	4 033	4,8	2,8	- 5,2	- 0,1	4 112	0,4	5,1	- 7,2	- 0,5	8 144	2,5	4,0	- 6,2	- 0,3
Voirie	2 106	3,7	0,2	- 11,5	- 2,0	3 748	- 0,2	4,0	-8,7	- 1,7	5 854	1,2	2,6	- 9,7	- 1,8
Transports de voyageurs et de marchandises	1 597	5,0	6,8	2,4	2,8	357	9,1	22,1	11,2	20,1	1 954	5,6	9,1	3,9	4,9
Transports scolaires	330	12,9	4,6	5,2	0,0	7	46,4	4,2	63,9	12,1	336	13,3	4,6	6,0	0,2
Odal ⁽²⁾, syndicats, régies	15 482	2,3	0,3	5,7	4,4	8 628	19,4	- 8,6	22,6	10,9	24 110	7,6	- 2,7	11,2	6,4
Voirie	149	0,1	7,0	- 14,1	- 5,7	43	8,9	- 8,5	-26,0	- 1,8	192	2,4	2,7	- 17,1	- 4,9
Autres infrastructures de transport	1 063	6,4	8,5	31,4	7,6	3 376	5,8	- 2,2	6,8	10,6	4 439	5,9	- 0,2	11,8	9,8
Transports de voyageurs et de marchandises	14 091	2,1	- 0,3	4,5	4,4	5 195	32,1	- 13,2	36,4	11,3	19 286	8,1	- 3,4	11,5	6,0
Transports scolaires	179	5,1	4,0	3,8	- 3,7	14	19,9	- 25,7	18,3	- 1,5	194	6,3	1,3	4,8	- 3,5

(*) Séries révisées à la suite du passage en base 2020 des comptes nationaux.

(**) Évolutions annuelles pour les années 2021, 2022, 2023 ; évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2023/2018.

(**) 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 rebondissent en 2023 (+ 22,6 %), après une baisse en 2022 (- 8,6 %). Elles représentent 45 % des dépenses d'investissement des Apul en 2023. 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 des Grands Projets³ pour la réalisation de la ligne 15 Sud, du prolongement de la ligne 14 et 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 2018 et 2023 (+ 10,9 % par an en moyenne)

Depuis 2018, 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 6,1 % par an en moyenne, et celle destinée aux autres infrastructures de transport, dopée par le projet du Grand Paris, de 9,2 % en moyenne annuelle. Les dépenses liées à la voirie augmentent de 0,2 % par an en moyenne tandis que celles pour les transports scolaires diminuent de 0,4 % en moyenne annuelle. L'investissement des Apul s'accroît entre 2018 et 2023 (+ 6,4 % par an en moyenne), alors que la dépense de fonctionnement progresse plus lentement (+ 3,2 % par an en moyenne).

LES DÉPENSES CONSOLIDÉES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CROISSENT DE 3,5 % EN 2023

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 73,3 milliards d'euros en 2023, en hausse de 4,7 % par rapport à 2022.

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 2023 (p)	Évolutions				Niveau 2023 (p)	Évolutions				Niveau 2023 (p)	Évolutions (**)			
		2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023/2018		2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023/2018		2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023/2018
	46 490	2,9	2,2	3,4	3,0	26 784	9,6	-0,6	7,1	5,0	73 274	5,3	1,2	4,7	3,7

(*) Séries révisées à la suite du passage en base 2020 des comptes nationaux.

(**) Évolutions annuelles pour les années 2021, 2022, 2023 ; évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2023/2018.

(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 (AFIT France), Voies navigables de France (VNF), Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) et Tunnel Euralpin Lyon-Turin (TELT). **Le périmètre des administrations publiques a été modifié lors du passage des comptes nationaux en base 2020, avec notamment l'intégration complète de SNCF Réseau, désormais considéré comme un Odac.** 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 des grands projets (prise en compte à partir de 2015).

³ La Société du Grand Paris a été renommée Société des grands projets en 2023. Les investissements provenant directement de la Société des Grands Projets 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 2023, les transferts des administrations publiques centrales et locales à destination des opérateurs de transport ferroviaire de voyageurs et du transport collectif urbain s'élèvent à 20,4 milliards d'euros. Les subventions d'exploitation sont de 7,8 milliards d'euros pour la SNCF et de 4,8 milliards d'euros pour la RATP.

Au total, en 2023, 44 % 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, 82 % des montants versés relèvent du fonctionnement (rémunération de la délégation de service public, compensations tarifaires et subventions d'exploitation) et 18 % sont des aides à l'investissement.

LES TRANSFERTS VERS SNCF VOYAGEURS

En 2023, les transferts totaux (hors contributions aux charges de retraites) des administrations publiques au profit de SNCF Voyageurs augmentent de 9,5 % par rapport à 2022 et de 29,2 % par rapport à 2019. Toutes activités confondues (Intercités, TER, Transilien), ils sont de 10,0 milliards d'euros (*figure A5.1-2*).

Les transferts consistent essentiellement en subventions d'exploitation qui s'élèvent à 7,8 milliards d'euros en 2023 (+ 8,1 % après + 0,1 % en 2022 et + 2,3 % en 2021). Île-de-France Mobilités a ainsi versé une subvention de 3,5 milliards d'euros pour le Transilien en 2023, montant en hausse de 5,7 % par rapport à 2022. Les régions ont versé 3,7 milliards d'euros de subventions d'exploitation destinés aux TER, soit une augmentation de 8,1 % par rapport à 2022. L'État a quant à lui versé 544 millions d'euros à SNCF Voyageurs pour l'exploitation des Intercités, montant en hausse de 27,0 % par rapport à 2022.

Les subventions d'investissement s'élèvent au total à 2,2 milliards d'euros en 2023. Elles augmentent de 14,8 % en 2023 (après - 20,8 % en 2022 et + 23,3 % en 2021). La contribution de l'État représente 13 % du financement des investissements en 2023 (après 0,7 % en 2022, 6,6 % en 2021 et 13,1 % en 2020). Elle recule de 53,8 % 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 (53,8 % des investissements) est en hausse de 7,8 % et celles des régions (33,2 % des investissements) est en baisse de 9,1 %.

LES TRANSFERTS VERS LA RATP

En 2023, la RATP a perçu 6,0 milliards d'euros des administrations publiques (*figure A5.1-3*). Les subventions d'exploitation sont de 4,8 milliards d'euros, en hausse de 6,0 % par rapport à 2022, tandis que les aides aux investissements versées à la RATP atteignent 1,2 milliard d'euros en 2023 (+ 15,5 %).

LES TRANSFERTS AUX TCU DE PROVINCE EN 2022

Les dernières données disponibles sur les transferts aux transports collectifs urbains de province portent sur 2022.

En 2022, les transports collectifs urbains de province ont reçu 4,5 milliards d'euros de subventions, dont 4,3 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 7,1 % en 2022 par rapport à 2021. Les subventions d'investissement reçues par les autorités organisatrices (AO) diminuent de 0,8 % en 2022 par rapport à 2021. Les subventions de l'État représentent 34 % des subventions totales d'investissement, celles des collectivités territoriales 52 % et celles de l'Union européenne 14 %.

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 2023 (p)	Évolutions annuelles			
		2021	2022 (sd)	2023 (p)	2023/ 2019 (p)
Exploitation	16 822	nd	1,7	5,0	nd
Intercités	416	- 15,6	1,2	14,5	6,5
TER et TCUP (*)	8 059	nd	2,0	3,6	nd
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	8 347	nd	1,4	5,9	104,2
Investissement	3 617	nd	- 16,1	14,1	nd
Intercités	289	- 37,8	- 91,7	2063,1	- 53,8
TER et TCUP (*)	944	nd	0,7	- 7,3	nd
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	2 385	40,7	- 17,9	11,5	45,0
Total	20 440	nd	- 1,7	6,5	nd
Intercités	706	- 11,7	- 27,7	87,1	- 30,6
TER et TCUP (*)	9 003	nd	1,9	2,3	nd
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	10 732	nd	- 3,4	7,1	87,2

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

(nd) : non disponible.

(*) données de l'année n-1 pour les TCU de province (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 2023 (p)	Évolutions annuelles			
		2021	2022 (sd)	2023 (p)	2023/ 2019 (p)
Exploitation	7 802	2,3	0,1	8,1	34,4
versés par l'État	544	23,6	- 5,8	27,0	30,2
versés par les régions	3 743	- 1,1	- 3,7	8,1	11,5
versés par Île de France Mobilités	3 514	3,7	5,3	5,7	73,1
Investissements	2 232	23,3	- 20,8	14,8	13,8
versés par l'État	289	- 37,8	- 91,7	2063,1	- 53,8
versés par les régions	742	6,9	1,0	- 9,1	65,6
versés par Île de France Mobilités	1 201	52,4	- 25,0	7,8	35,4
Total hors retraites	10 034	6,9	- 5,2	9,5	29,2

(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 2023 (p)	Évolutions annuelles			
		2021	2022 (sd)	2023 (p)	2023/ 2019 (p)
Exploitation (versés par Île-de-France Mobilités)	4 833	nd	- 1,2	6,0	nd
Contribution forfaitaire d'exploitation (*)	3 716	nd	- 0,7	6,4	nd
Contribution forfaitaire d'investissement	1 120	5,8	2,3	1,3	11,7
Contribution taxe professionnelle et foncière	89	- 25,3	11,6	- 11,6	- 33,3
Autres	- 92	- 112,2	88,5	- 34,6	12,4
Investissement	1 184	27,7	- 8,3	15,5	56,3
État	86	8,0	- 31,1	3,6	- 15,3
Région et Île-de-France Mobilités	969	156,8	- 11,6	30,6	187,6
Autres collectivités territoriales	129	- 63,8	26,4	- 35,6	- 59,7
Total transferts publics	6 016	nd	- 2,6	7,8	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 2022	Évolutions annuelles	
		2021	2022
Exploitation (perçues par les entreprises de TCUP)	4 316	6,6	7,1
Compensations tarifaires versées par les AO	55	21,2	11,4
Subvention d'exploitation versée par les AO	4 260	6,4	7,0
Investissement (perçu par les AO)	202	1,3	- 0,8
État	69	- 5,9	- 2,6
Collectivités locales	105	3,4	- 1,4
Union européenne	28	16,2	6,0
Total	4 518	6,3	6,7

Données estimées à « champ constant » (réseaux ayant répondu à l'enquête annuelle en 2020, 2021 et 2022).

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 (EPA) en charge de la gestion de la majorité des voies navigables françaises. En 2023, les subventions publiques d'investissement destinées à SNCF Réseau augmentent de 28,0 % pour atteindre 2,8 milliards d'euros ; celles destinées à VNF, avec 211 millions d'euros, sont en baisse de 30,0 %. 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 en 2023 de 109 millions d'euros de subventions d'investissement, soit 20,4 % de moins qu'en 2022.

LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT REÇUES PAR SNCF RÉSEAU AUGMENTENT DE 28,0 % EN 2023

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 Épic 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 62 clients, entreprises ferroviaires et candidats autorisés.

Avec 2,8 milliards d'euros en 2023, le montant des subventions d'investissement reçues par SNCF Réseau progresse de 28,0 % par rapport à l'année précédente (*figures A5.2-1 et A5.2-2*). Entre 2018 et 2023, il augmente de 10,0 % en moyenne annuelle. Les subventions d'investissement de l'État (y compris AFIT France), qui représentent 46 % des subventions totales, sont en hausse de 48,4 % en 2023. Entre 2018 et 2023, elles progressent de 17,9 % en moyenne annuelle. En 2023, les collectivités territoriales et les autres organismes locaux ont versé 52 % des subventions d'investissement. Après une baisse de 18,4 % en 2022, leurs subventions augmentent de 14,9 % en 2023, du fait de l'accroissement des subventions versées par les organismes divers d'administration locale (Odal) - (+ 21,2 %), tels que la Métropole du Grand Paris, de l'augmentation des subventions des communes (+ 55,9 %) et des régions (+ 9,8 %). Les subventions en provenance de l'UE, qui constituaient 16 % des subventions d'investissement en 2001, n'en représentent plus que 3 % en 2023.

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

Niveaux en millions d'euros, évolutions en %

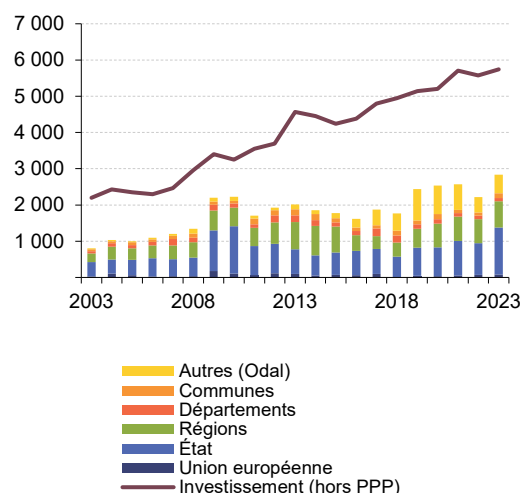
	Niveau 2023	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2023/2018
		2021	2022	2023	
Subventions d'investissement	2 840	1,3	- 13,7	28,0	10,0
Union européenne	77	31,9	34,2	10,6	77,0
État + AFIT France(*)	1 300	21,1	- 8,6	48,4	17,9
État (hors AFIT F.)	845	27,1	- 13,6	59,4	25,7
AFIT France	455	11,7	0,3	31,6	8,6
Collectivités territoriales et autres	1 463	- 8,5	- 18,4	14,9	4,3
Régions	724	1,5	- 0,8	9,8	13,3
Départements	92	- 14,4	2,3	- 11,0	- 13,9
Communes	129	- 39,7	- 5,4	55,9	- 0,7
Autres (Odal)	517	- 10,3	- 39,5	21,2	1,9

(*) Agence de financement des infrastructures de transport de France

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).

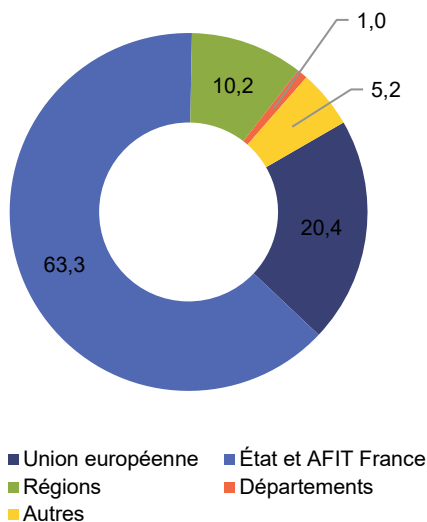
Source : SNCF Réseau

LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT RECUES PAR VNF DIMINUENT DE 30,0 % EN 2023

Les subventions de fonctionnement de Voies navigables de France (VNF) diminuent de 0,7 % en 2023 et s'élèvent à 255,6 millions d'euros (*figure A5.2-4*). Les subventions d'investissement reçues par VNF baissent de 30,0 % avec un montant de 210,8 millions d'euros, dont 133,3 millions proviennent de l'État (y compris l'AFIT France), 21,5 millions des régions et 42,9 millions de l'Union européenne. Cependant, entre 2018 et 2023, ces subventions d'investissement reçues augmentent de près de 13 % en moyenne annuelle.

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 matière de comptabilité, ressources humaines, moyens logistiques est réalisé avec VNF. Les subventions d'investissement reçues par la SCSNE diminuent de 20,4 % en 2023 avec un montant de 109,0 millions d'euros, dont 77,4 millions proviennent de l'Union européenne et 23,0 millions de l'État (*figure A5.2-5*). Toutefois, entre 2018 et 2023, elles augmentent de 30,9 % en moyenne annuelle.

Figure A5.2-3 Origine des subventions d'investissement versées à VNF en 2023
En %



Source : VNF

Figure A5.2-4 Transferts des administrations publiques au profit de VNF
Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			Évolutions annuelles moyennes
	2023	2021	2022	2023	2023/2018
Subventions de fonctionnement	255,6	0,1	0,5	- 0,7	0,2
État	250,2	- 1,5	1,5	- 0,5	0,0
Autres (CCI, régions, départements, communes...)	5,4	194,3	70,7	91,1	11,8
Subventions d'investissement	210,8	59,9	24,1	- 30,0	12,9
État et AFIT France	133,3	67,7	7,1	- 37,1	10,5
Régions	21,5	60,4	60,1	- 41,0	16,8
Départements	2,0	27,6	73,0	16,9	- 8,6
Union européenne	42,9	- 21,1	118,4	21,5	36,7
Autres (communes, CCI...)	11,0	- 4,5	208,2	- 31,3	- 1,3
Total	466,4	20,3	12,0	- 16,5	4,8

Source : VNF

Figure A5.2-5 Transferts des administrations publiques au profit de la SCSNE
Niveaux en millions d'euros

	Niveau			
	2020	2021	2022	2023
Subventions d'investissement	80,9	90,9	137,0	109,0
État	4,0	64,9	91,0	23,0
Départements	30,9	0,0	0,0	0,0
Régions	28,6	0,0	11,4	8,6
Union européenne	17,4	26,0	34,6	77,4

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 2023, les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élèvent à 66,2 milliards d'euros. Elles augmentent depuis 2020, + 2,7 % en 2021, + 4,7 % en 2022 et + 5,4 % en 2023. La TICPE représente à elle seule 45 % 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 (+ 93,6 %) et en 2023 (+ 18,4 %) avec la reprise de l'activité. Les compagnies aériennes ont versé 1,8 milliard d'euros à l'aviation civile pour les services de navigation aérienne ou d'atterrissage en 2023, soit près de trois fois plus qu'en 2020 (650 millions d'euros). Les redevances versées dépassent ainsi leur niveau d'avant la crise (+ 12,9 % 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 (501 millions d'euros en 2023, après 401 millions d'euros en 2022) et de la taxe sur le transport aérien de passagers, tarif de sûreté et de sécurité y compris péréquation aéroportuaire (1 milliard d'euros en 2023, après 805 millions d'euros en 2022). Côté ferroviaire, les recettes issues de la production de SNCF Réseau s'élèvent à 10,0 milliards d'euros en 2023 et progressent de 9,3 % par rapport à 2022.

Le produit fiscal le plus élevé provient de la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE), avec 29,7 milliards d'euros en 2023, en baisse de 2,2 % par rapport à 2022. Le produit de cette taxe est en dessous de son niveau d'avant-crise (- 4,9 % 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 19,4 % en 2023 ; elle était de 16,5 % en 2010. Le produit du total des taxes des carburants, dont la TICPE est la principale composante, représente 31,8 milliards d'euros en 2023 (y compris les DROM), en baisse de 0,4 % par rapport à 2022. 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 2023 son niveau d'avant-crise (- 1,3 % par rapport à 2019). La taxe sur le certificat d'immatriculation représente 2,0 milliards d'euros en 2023 (+ 7,5 % par rapport à 2022). La taxe sur les contrats d'assurance automobile, versée aux administrations de la sécurité sociale et d'un montant de 1,2 milliard d'euros en 2023, est en augmentation de 2,4 % 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 11,3 milliards d'euros en 2023, est la principale source de financement des transports collectifs urbains. 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. Cette cotisation des entreprises, assise sur leur masse salariale, augmente de 7,8 % en 2023 après une hausse de 9,0 % en 2022. En 2023, elle est en hausse de 9,1 % en province (après + 8,7 % en 2022) contre + 6,5 % en Île-de-France (après + 9,1 % en 2022). Cependant, entre 2019 et 2023, elle a progressé à peu près autant en province (+ 22,6 %) qu'en Île-de-France (+ 21,8 %).

VNF, qui a pour mission principale l'exploitation du réseau fluvial pour l'ensemble des usages, perçoit la redevance hydraulique (118 millions d'euros en 2023) 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 diminue de 11,5 % en 2023.

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 2023	Évolutions annuelles			
			2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023/ 2019
Taxe à l'essieu	État	150	- 8,2	5,7	- 9,6	- 10,2
Taxe annuelle sur les surfaces de stationnement	Région Île-de-France	79	- 1,3	1,3	3,9	12,9
Taxe sur contrats d'assurance automobile	Sécurité sociale (depuis 2005)	1 174	16,7	6,6	2,4	13,8
Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	Sécurité sociale (en 2017)	642	- 5,6	- 8,3	- 7,4	- 16,4
Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation		2 006	25,8	8,9	11,3	27,1
	État et collectivités locales	1 795	20,8	17,6	10,5	33,3
	AFIT France (à partir de 2005)	211	58,7	- 34,8	18,5	- 8,7
	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	22,2	0,0	0,0	7,3
Taxe aménagement territoire (sur concessionnaires d'autoroutes) - État	État	110	- 32,4	129,2	0,0	- 6,0
Redevances domaniales	AFIT France (à partir de 2005)	401	- 0,8	1,4	9,3	13,0
Certificats d'immatriculation	Régions	2 033	3,4	- 12,6	7,5	- 11,6
Taxe additionnelle immatriculation véhicules (malus auto)	État	690	- 15,8	1,5	42,0	40,0
Total route (hors TICPE)		7 846	7,2	- 0,4	7,5	6,0
Taxe sur les résultats des entreprises ferroviaires		0	- 91,2	1030,0	- 100,0	- 100,0
Dividendes versés par SNCF aux actionnaires du groupe		985	- 97,1	181,4	150,0	83,4
Production de SNCF Réseau ⁽¹⁾		10 044	12,4	- 6,7	9,3	0,2
Total fer		11 029	- 27,5	- 2,0	12,4	2,2
Péages	VNF	14	27,5	50,6	- 8,4	- 5,2
Redevance hydraulique ⁽²⁾	VNF	118	0,1	5,8	- 11,5	- 7,2
Redevances domaniales	VNF	46	26,0	4,2	23,1	47,2
Total voies navigables		178	5,9	8,1	- 4,3	2,6
Taxe sur le transport aérien de passagers, tarif de l'aviation civile affectée au budget annexe ⁽³⁾	État	0	n.s.	n.s.	n.s.	- 100,0
	BACEA ⁽⁴⁾	501	5,4	111,4	25,0	2,9
Taxe sur le transport aérien de passagers, tarif de solidarité ⁽⁵⁾	FSD ⁽⁶⁾	441	10,1	127,9	23,0	110,1
	BACEA depuis 2017	0	n.s.	n.s.	n.s.	- 100,0
Redevances de la circulation aérienne	BACEA	1 796	20,2	93,6	18,4	12,9
Taxe sur le transport aérien de passagers, tarif de sûreté et de sécurité y compris péréquation aéroportuaire ⁽⁷⁾	Aéroports ⁽⁸⁾	1 001	5,6	100,9	24,3	- 0,4
Taxe sur les nuisances sonores aériennes ⁽⁹⁾	Aéroports (redistribuée aux ménages)	40	0,3	62,8	- 4,8	- 19,2
Dividendes d'ADP versés aux actionnaires de la société mère	État	309	n.s.	n.s.	n.s.	- 15,6
Total transport aérien		4 088	12,9	100,6	30,9	8,6
Dividendes des GPM (grands ports maritimes)	État	0	n.s.	n.s.	n.s.	- 100,0
Total ports		0	n.s.	n.s.	n.s.	- 100,0
Total TICPE (TIPP avant 2010)		29 688	14,6	1,2	- 2,2	- 4,9
	État	16 655	24,6	1,6	- 7,5	- 8,1
	Odac	1 909	- 19,0	- 2,9	53,0	58,3
	Communes	375	0,8	0,8	- 0,8	- 0,3
	Régions (aides aux entreprises)	5 759	0,9	4,1	2,0	- 1,0
	Départements (RMI)	4 902	13,4	- 2,2	- 2,2	- 12,6
	Odal	88	- 31,0	30,4	- 2,2	- 4,3
TGAP		1 517	51,5	30,5	52,0	256,1
	ADEME	0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
	État	1 517	51,5	30,5	52,0	256,1
Taxe spéciale (DROM)	DOM (Firt) ⁽¹⁰⁾	571	9,5	0,7	4,4	3,3
Total taxes sur les carburants		31 776	15,2	1,9	- 0,4	- 1,3
Total (hors versement mobilité)		54 917	2,0	3,9	4,9	1,1
Versement mobilité en province	Autorités organisatrices	5 667	8,1	8,7	9,1	22,6
	dont à TCSP ⁽¹¹⁾	3 729	8,1	8,7	9,1	22,1
	dont autres de plus de 100 000 hab.	1 547	7,8	8,7	9,1	21,8
	dont autres de moins de 100 000 hab.	385	8,1	8,7	9,1	23,3
Versement mobilité Île-de-France	Île-de-France Mobilités	5 656	5,2	9,1	6,5	21,8
Total versement mobilité		11 323	6,6	9,0	7,8	22,2
Total		66 240	2,7	4,7	5,4	4,2

(*) 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) Données DGFIP ; (2) ex-taxe hydraulique ; (3) ex-taxe de l'aviation civile ; (4) BACEA : budget annexe « contrôle et exploitation aériens », cette dénomination remplace depuis 2006 celle de budget annexe de l'aviation civile (BAAC) ; (5) ex-taxe de solidarité sur les billets d'avion ; (6) FSD : fonds de solidarité pour le développement ; (7) ex-taxe d'aéroport ; (8) dont majoration de la taxe d'aéroport à compter du 1er janvier 2008 ; (9) ex-TGAP sur les décollages d'aéronefs ; (10) fonds d'investissement routier et des transports ; (11) 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 2020 ; DGFIP, 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 2,0 milliards d'euros en 2023, soit une hausse de 11,3 % par rapport à 2022. De cette recette, 1,8 milliard d'euros sont affectés au budget de l'État et aux collectivités territoriales et 211 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 2023, 985 millions d'euros sont payés par la SNCF aux actionnaires du groupe. Aéroports de Paris (ADP) a versé 309 millions d'euros aux actionnaires de la société mère en 2023. ADP ne versait plus de dividendes aux actionnaires de la société mère depuis 2020 à cause de la crise de la Covid-19 qui a gravement affecté le transport aérien.

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 2023 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 2022 et 2023
En €/hl

		Corse	Île-de-France	Auvergne-Rhône-Alpes	Autres régions ⁽¹⁾
2023	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
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

⁽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 2023 (+ 5,1 %) et atteignent 24,6 milliards d'euros, soit 3,8 % de la formation brute de capital fixe (FBCF) française. En moyenne entre 2018 et 2023, les dépenses d'investissement en infrastructures croissent de 3,0 % par an. Les investissements sont à la hausse en 2023 pour le réseau ferré principal (+ 2,3 %), les transports collectifs urbains (+ 13,9 %) et les autres infrastructures (+ 33,8 %) tandis qu'ils se replient pour le réseau routier (- 3,3 %).

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 (+ 3,6 %), en 2022 (+ 3,1 %) et augmentent de nouveau en 2023 (+ 5,1 %) pour atteindre 24,6 milliards d'euros (figure A7.1-1). Parallèlement la formation brute de capital fixe (FBCF) de l'ensemble des agents économiques augmente de 3,8 % en euros courants en 2023. Les investissements en infrastructures de transport représentent 3,8 % de la FBCF française en 2023. Ils ont crû de 3,0 % en moyenne annuelle depuis 2018.

Figure A7.1-1 Investissements en infrastructures de transport

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

	Niveau 2023 (p)	Évolution annuelle			Évolution moyenne annuelle 2023/ 2018 (p)	Structure	
		2021	2022	2023 (p)		2013	2023 (p)
Réseau routier	10 265	6,4	3,6	- 3,3	0,8	53,0	41,8
Réseau non concédé	9 203	6,5	2,9	1,5	1,6	46,9	37,5
Réseau départemental et communal	7 567	5,0	2,7	- 3,0	0,6	39,4	30,8
Réseau national	1 636	16,7	4,4	29,5	7,3	5,5	6,7
Réseau concédé	1 062	6,1	7,6	- 31,2	- 5,2	6,1	4,3
Réseau ferré principal	4 594	10,4	- 1,7	2,3	3,3	28,7	18,7
Réseau grande vitesse	312	14,3	21,4	- 10,2	9,4	15,6	1,3
Réseau principal hors LGV	4 282	10,1	- 3,3	3,4	3,0	13,0	17,4
Transports collectifs urbains	7 846	- 2,7	3,5	13,9	5,3	14,3	32,0
Réseau ferré Île-de-France	1 156	5,8	- 4,3	5,3	0,0	3,5	4,7
RATP	1 423	- 3,5	- 6,2	8,5	1,2	3,1	5,8
Société des grands projets ⁽¹⁾	3 462	1,3	11,4	20,9	17,1	0,3	14,1
TCU de province ⁽²⁾	1 805	- 12,9	5,0	11,7	- 2,0	7,4	7,4
Autres infrastructures	1 850	- 6,5	14,4	33,8	6,7	4,0	7,5
Ports maritimes (et fluviaux depuis 2016)	452	41,1	19,9	- 10,1	20,7	1,3	1,8
Aéroports de Paris	731	- 36,1	13,6	46,2	- 4,8	1,8	3,0
Voies navigables	667	13,9	8,9	75,3	24,2	0,9	2,7
Total des investissements	24 555	3,6	3,1	5,1	3,0	100,0	100,0

⁽¹⁾ Estimation SDES à partir des rapports d'activité et des rapports financiers de la Société des grands projets (SGP, originellement nommée Société du Grand Paris) ; série révisée.

⁽²⁾ Estimation SDES à partir des données des enquêtes TCU (sources : Gart ; UTP ; DGITM ; Cerema) ; évolution 2022 révisée.
(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 2023 pour le réseau ferré principal (+ 2,3 %), les transports collectifs urbains (+ 13,9 %) et les autres infrastructures (+ 33,8 %) tandis qu'ils se replient pour le réseau routier (- 3,3 %) - (figure A7.1-2).

REPLI DES INVESTISSEMENTS ROUTIERS EN 2023

En 2023, les investissements dans le réseau routier représentent près de 42 % des investissements en infrastructures de transport. D'un montant global de 10,3 milliards d'euros, ils se replient de 3,3 % en 2023 (après + 3,6 % en 2022). Cependant, ils augmentent de 0,8 % en moyenne annuelle depuis 2018. 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 près des trois quarts des dépenses d'investissement routier. Après le repli de 2020, en lien avec la baisse des dépenses d'investissement des départements et des communes en voirie, elles sont reparties à la hausse en 2021 et en 2022 mais baissent en 2023 (- 3,0 %). En revanche, les dépenses pour le réseau national, en hausse depuis 2020, augmentent de nouveau fortement en 2023 (+ 29,5 %). Le réseau national hors autoroutes concédées représente 1,1 % de la longueur du réseau routier et recueille 19 % de la circulation. Les investissements sur le réseau concédé, qui ne représente que 0,8 % de la longueur du réseau routier mais environ 17 % de la circulation routière, se contractent fortement (- 31,2 % en 2023).

REBOND DES INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES EN 2023

Les investissements ferroviaires sur le réseau principal, qui représentent 19 % des dépenses d'investissement en infrastructures, rebondissent de 2,3 % en 2023 après une baisse de 1,7 % en 2022. Y compris les partenariats public-privé, les investissements s'élèvent à près de 4,6 milliards d'euros pour le réseau ferré principal. Les investissements sur les lignes à grande vitesse se replient nettement en 2023 (- 10,2 %) après les fortes hausses de 2022 (+ 21,7 %) et de 2021 (+ 13,9 %) tandis que les investissements sur le réseau principal hors LGV, qui constituent l'essentiel des investissements ferroviaires, repartent à la hausse (+ 3,4 % après - 3,3 % en 2022).

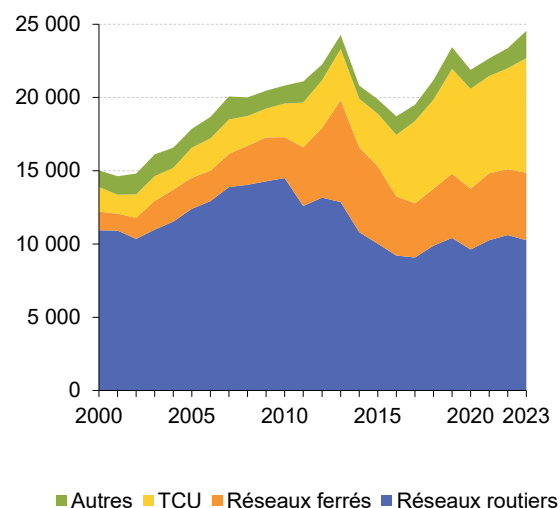
HAUSSE DES INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN 2023

En 2023, les investissements en infrastructures de transports collectifs urbains (TCU) - (y compris du réseau ferroviaire d'Île-de-France) augmentent de 13,9 % en 2023. Ils représentent 32 % des investissements en infrastructures de transport, contre 6 % en 1990. Les investissements montent en puissance en Île-de-France, du fait notamment des travaux du Grand Paris Express portés par la Société des grands projets (SGP) qui se sont intensifiés et qui vont entrer dans une phase cruciale de mise en service des lignes à partir de 2024. Les investissements sur le réseau ferré francilien, qui avaient bénéficié du plan de relance ferroviaire en 2021, augmentent à nouveau de 5,3 % en 2023. Ceux de la RATP repartent à la hausse en 2023 (+ 8,5 % après - 6,2 % en 2022).

FORTE HAUSSE DES INVESTISSEMENTS DES AUTRES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN 2023

Les investissements dans les autres infrastructures de transport (ports, aéroports, voies fluviales) augmentent de nouveau fortement en 2023 (+ 33,8 % après + 14,4 % en 2022). Ils représentent 8 % des investissements d'infrastructures en 2023. Les investissements d'Aéroports de Paris, très impactés par la crise sanitaire, continuent d'augmenter en 2023 (+ 46,2 % après + 13,6 % en 2022) - (voir fiche B2.6). Les investissements se replient pour les ports (- 10,1 %) tandis qu'ils croissent très fortement pour les voies navigables (+ 75,3 %) (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 ; DGITM ; DGAC ; VNF ; SGP

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

Pour la troisième année consécutive, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France) dépasse le seuil des 3 milliards d'euros en recettes et en dépenses. Près des deux-tiers des financements bénéficient aux modes alternatifs à la route. Avec près de 1,3 milliard d'euros en 2023, le soutien de l'AFIT France aux infrastructures ferroviaires, premier poste de dépenses d'intervention, rebondit de 2,2 % (après - 4,3 % en 2022). Les dépenses d'intervention en faveur de la route augmentent de nouveau de 16,1 % en 2023 (après + 7,0 % en 2022). Celles en faveur des transports collectifs d'agglomération et des mobilités actives s'accroissent de nouveau fortement de 39,1 % en 2023 (après + 36,9 % en 2022).

AFIT FRANCE : DES RESSOURCES DE NOUVEAU EN HAUSSE DE 13,9 % EN 2023

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) du 24 décembre 2019, 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. L'AFIT France finance également l'ambitieux programme de modernisation des routes du réseau national et du nouveau volet mobilités 2023-2027 des contrats de plan État-région (CPER).

Pour la troisième année consécutive, l'AFIT France dépasse le seuil des 3,0 milliards d'euros en recettes et en dépenses : en 2023, près des deux tiers des dépenses bénéficient aux modes alternatifs à la route alors qu'un peu plus de 80 % des ressources proviennent de la route (*voir le rapport d'activité de l'AFIT France pour l'exercice 2023*).

Les ressources de l'AFIT France s'élèvent à un peu moins de 3,7 milliards d'euros en 2023, en hausse de 13,9 % (+ 450 millions d'euros) par rapport à 2022 et de 10,6 % 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 2023	Évolutions annuelles			Évolution moyenne annuelle 2023/2018
		2021	2022	2023	
Ressources (hors dotation en capital)	3 689,2	9,1	2,8	13,9	10,6
Redevance domaniale	401,2	- 8,1	10,2	8,5	2,9
Taxe d'aménagement du territoire	561,0	22,3	0,0	0,0	3,5
Produit des amendes-radar	178,3	62,5	- 34,3	0,1	-6,4
Contribution exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE)	1 908,4	- 19,0	- 2,9	53,0	13,2
Produits financiers	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Produits exceptionnels ⁽¹⁾	640,2	176,0	26,2	-27,5	78,4
Subvention d'investissement État	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Charges de fonctionnement ⁽²⁾ et charges financières	3 586,4	8,1	7,8	9,0	6,8
Résultat d'exploitation	102,8	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.

⁽¹⁾ Plan de relance, contribution du secteur aérien, produits exceptionnels.

⁽²⁾ 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 2023, en hausse de 2,9 % par rapport à 2022. La redevance domaniale augmente de nouveau de 8,5 % en 2023 (après + 10,2 % en 2022), tandis que le produit des amendes-radar est stable après

le repli de 2022 (- 34,3 %) et que la perception de la taxe d'aménagement du territoire liée au trafic sur les autoroutes payantes n'évolue pas depuis sa hausse de 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. Depuis 2021, les contributions n'ont pas été versées.

Ces ressources propres ont été complétées en 2023 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 1,9 milliard d'euros, soit environ 11 % de la TICPE perçue par l'État en 2023 (*voir fiche A6*). Ce montant représente 52 % des recettes totales de l'Agence en 2023. Cette attribution de TICPE a, depuis 2015, pour objectif de se substituer au versement initialement envisagé de recettes relevant de l'écotaxe poids lourds, manque 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, repart fortement à la hausse en 2023 (+ 53 % après - 2,9 % en 2022 et - 19,0 % en 2021).

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, 138,2 M€ de contribution solidaire sur les billets d'avion ont été perçus par l'Agence en 2022, puis 226,4 M€ en 2023 (dont 30,7 M€ au titre du versement de décembre 2022). 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 640 M€ de recettes exceptionnelles en 2023 (883 M€ en 2022) dont 409 M€ (660 M€ en 2022) pour la mise en œuvre du volet transport du plan « France Relance » du 3 septembre 2020.

LES DÉPENSES D'INTERVENTION APPROCHENT LES 3,6 MILLIARDS D'EUROS EN 2023

La LOM a décrit la trajectoire financière de l'AFIT France pour la période 2019-2023, ainsi que de manière indicative pour la période 2023-2027. Elle prévoyait un niveau de dépenses de l'AFIT France de 13,7 milliards d'euros sur 2019-2023 et de 14,3 milliards sur 2023-2027. Le montant effectivement dépensé sur la période 2019-2023 dépasse de 1,5 Md€ le montant initialement prévu pour intégrer les engagements du gouvernement pour les financements du Canal Seine Nord Europe, du tunnel Lyon-Turin, de la nouvelle route du littoral à La Réunion et du volet transports terrestres du plan de relance.

En 2023, les dépenses d'intervention opérationnelles de l'AFIT France s'élèvent à près de 3,6 milliards d'euros, en nouvelle hausse de 9,0 % (après + 7,8 % en 2022) - (*figure A7.2-2*).

En 2023, le premier poste de dépenses d'intervention de l'AFIT France concerne le transport ferroviaire (36 % des dépenses). Ces dépenses s'élèvent à 1,28 milliard d'euros en 2023, en hausse de 2,2 % (après une baisse de 4,3 % en 2022). Elles sont consacrées à la poursuite du renouvellement des matériels roulants des trains d'équilibre du territoire (207,1 M€ en 2023 après 270 M€ en 2022) 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 (273,4 M€ en 2023 après 242,5 M€ en 2022), des opérations inscrites aux contrats de plan État-région (87,0 M€ en 2023 contre 256,8 M€ en 2022, soit une forte baisse de 66,1 % dans un contexte d'attente de la signature des avenants « Mobilité » aux CPER 2021-2027), des interventions sur le réseau existant (267,3 M€ en 2023 après 182,1 M€ en 2022), des traversées alpines (278,0 M€ en 2023 après 169,2 M€ en 2022) - (tunnel euralpin Lyon-Turin et liaison Dijon-Modane) et des opérations orientées fret (61,9 M€ en 2023 après 128,5 M€ en 2022).

Viennent ensuite les dépenses d'intervention en faveur de la route (34 % des dépenses) qui s'élèvent à 1,23 milliard d'euros en 2023, en hausse de 16,1 % (après + 7,0 % en 2022). Elles se répartissent notamment entre les dépenses d'interventions de sécurité et de régénération sur le réseau routier existant (637,0 M€ en 2023 après 597,5 M€ en 2022), les opérations inscrites aux CPER et contrats de convergence (351,7 M€ en 2023 après 274,0 M€ en 2022) pour poursuivre en partenariat le développement des infrastructures routières nationales sur le réseau non concédé et les opérations particulières (150,9 M€ en 2023 après 187,5 M€ en 2022).

En 2023, les dépenses d'intervention de l'AFIT France en faveur des transports collectifs et des mobilités actives (21 % des dépenses) s'élèvent à 745,3 millions d'euros, de nouveau en forte hausse de 39,1 % (après + 36,9 % en 2022). En 2023, 490,5 M€ (439,1 M€ en 2022) ont été consacrés au volet « transports collectifs » des CPER, 24,2 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.

partie A : transport et activité économique

Les dépenses pour les voies navigables (4 % des dépenses) s'élèvent à 154,3 M€ en 2023 (en repli de moitié par rapport à 2022) : 131,3 M€ concernent des opérations hors CPER et 23 M€ sont destinés au canal Seine Nord Europe.

En 2023, les dépenses pour les ports maritimes (2 % des dépenses) s'élèvent à 67,8 M€, dont 31,1 M€ consacrés au volet portuaire des contrats de plan État-Région, et 36,7 M€ aux opérations hors CPER (dont 32,8 M€ au titre du plan de relance).

Les programmes exceptionnels (le programme des interventions territoriales de l'État en 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 111,9 M€ (3 % des dépenses) en 2023 (contre 55,1 M€ en 2022) dont 10,5 M€ au titre du plan de relance.

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

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2023	Évolutions annuelles			Évolution moyenne annuelle 2023/2018
		2021	2022	2023	
Opérations hors CPER ⁽¹⁾	2 513,4	4,3	9,2	14,5	11,0
Routier	877,6	- 7,0	24,8	11,5	6,6
Ferroviaire	1 190,0	0,0	- 5,3	19,9	11,9
Fluvial	154,3	107,9	17,3	- 50,1	12,2
Maritime	36,7	- 6,2	- 8,6	293,7	13,2
TCA ⁽²⁾	254,7	- 9,1	66,4	163,8	30,7
CPER ⁽¹⁾ et assimilé	960,3	13,7	3,4	- 7,5	5,5
Routier	351,7	- 10,7	- 24,4	29,4	3,0
Ferroviaire	87,0	12,8	0,0	- 66,1	- 17,3
Fluvial	0,0	- 100,0	n.s.	n.s.	n.s.
Maritime	31,1	38,1	29,9	- 55,7	1,1
TCA ⁽²⁾	490,5	57,2	31,8	11,7	22,4
Divers ⁽³⁾	111,9	158,6	51,0	103,1	- 20,2
Total	3 585,6	8,0	7,8	9,0	6,9
Total routier	1 229,3	- 8,4	7,0	16,1	5,5
Total ferroviaire	1 277,0	2,3	- 4,3	2,2	7,2
Total fluvial	154,3	106,5	17,3	- 50,1	12,2
Total maritime	67,8	28,4	23,8	- 14,6	6,6
Total TCA ⁽²⁾	745,3	41,9	36,9	39,1	24,8

⁽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 (crédits de paiement)

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 2023, les transports participent à 20,3 % des importations (FAB, voir encadré) de services et 17,3 % des exportations (FAB) de services, à hauteur respectivement de 58,0 milliards d'euros et 53,6 milliards d'euros. Les échanges de services de transport de voyageurs progressent en 2023, mais moins qu'en 2022 où avait prévalu la reprise du transport aérien après la fin des restrictions de déplacement liées à la crise sanitaire. Les exportations des services de transport de marchandises diminuent en 2023, principalement sous l'effet de la forte baisse des exportations de transports maritimes. Le solde des échanges de services de transport est à nouveau déficitaire en 2023 (- 4,4 milliards d'euros) après deux années consécutives d'excédents (+ 27,1 milliards d'euros en 2022 et + 14,6 milliards d'euros en 2021).

LE SOLDE DES ÉCHANGES DE SERVICES DE TRANSPORT EST DÉFICITAIRE EN 2023

Les échanges extérieurs de services de transports sont déficitaires en 2023, - 4,4 milliards d'euros, (figure A8-1), après deux années d'excédents, + 27,1 milliards d'euros en 2022 et + 14,6 milliards d'euros en 2021 (figure A8-2). Les soldes des échanges extérieurs étaient négatifs entre 2010 et 2020. En 2023, les importations (58,0 milliards d'euros) augmentent de 7,7 % (après + 32,7 % en 2022) et les exportations (53,6 milliards d'euros) diminuent de 33,8 % (après + 46,7 % en 2022).

Figure A8-1 Échanges FAB-FAB de services de transport par fonction et par mode
En milliards d'euros, évolutions en %

par fonction	Niveau 2023 (p)	Évolutions annuelles			
		2021	2022 (sd)	2023 (p)	2023/ 2019 (p)
Exportations	53,6	71,1	46,7	- 33,8	42,1
Transport de voyageurs	7,7	15,3	121,1	6,1	16,1
Transport de marchandises	28,3	88,9	43,0	- 44,2	61,5
Logistique (1) et transport par conduites	17,6	54,6	39,9	- 23,3	29,6
Importations	58,0	14,1	32,7	7,7	32,4
Transport de voyageurs	7,7	9,4	134,9	16,2	- 2,6
Transport de marchandises	25,0	18,8	23,2	- 9,1	10,8
Logistique (1) et transport par conduites	25,4	8,7	27,7	28,2	89,3

par mode	Niveau 2023 (p)	Évolutions annuelles			
		2021	2022 (sd)	2023 (p)	2023/ 2019 (p)
Exportations	53,6	71,1	46,7	-33,8	42,1
Transports ferroviaires	1,1	- 1,9	9,3	0,1	- 33,3
Transports routiers	6,6	27,0	21,3	13,4	52,0
Transports maritimes et fluviaux	19,9	110,5	46,8	- 53,6	69,4
Transports aériens	8,4	26,6	117,4	2,9	30,9
Logistique (1) et transport par conduites	17,6	54,6	39,9	- 23,3	29,6
Importations	58,0	14,1	32,7	7,7	32,4
Transports ferroviaires	0,8	4,2	15,7	- 54,4	- 53,8
Transports routiers	16,2	13,8	8,1	15,9	13,8
Transports maritimes et fluviaux	5,6	30,5	63,3	- 34,5	15,0
Transports aériens	10,0	20,7	81,6	3,0	5,4
Logistique (1) et transport par conduites	25,4	8,7	27,7	28,2	89,3

(1) entreposage, manutention, gestion d'infrastructure et organisation de transport de fret, transport spatial.

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

Note : les données antérieures à 2023 ont été révisées en base 2020.

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2020

EN 2023, LES IMPORTATIONS DE TRANSPORT MAINTIENNENT ENCORE UNE CERTAINE CROISSANCE TANDIS QUE LES EXPORTATIONS DIMINUENT, ENTRAÎNÉES PAR LE SECTEUR MARITIME ET FLUVIAL

Les échanges extérieurs de transport aérien qui, après la crise sanitaire, avaient connu un rebond en 2021 (+ 20,7 % pour les importations et + 26,6 % pour les exportations) et plus encore en 2022 (+ 81,6 % pour les importations et + 117,4 % pour les exportations) progressent encore en 2023, mais plus faiblement (+ 3,0 % pour les importations et + 2,9 % pour les exportations). Les exportations dépassent ainsi leur niveau d'avant-crise (+ 30,9 % par rapport à 2019) tout comme les importations (+ 5,4 %).

Après une reprise en 2022, les exportations de transport ferroviaire sont stables en 2023 (+ 0,1 %) et demeurent en-deçà de leur niveau d'avant-crise (- 33,5 %). Quant aux importations de transport ferroviaire qui s'étaient redressées en 2021 (+ 4,2 %) et 2022 (+ 15,7 %), elles baissent de 54,4 % en 2023 et se replient à un niveau inférieur à celui d'avant-crise (- 53,8 %). Ce retournement de tendance s'explique entièrement par un effondrement des importations de transport ferroviaire de marchandises qui se trouvent divisées par trois en 2023 avec,

notamment, la baisse du fret ferroviaire en Europe consécutive à l'inflation et, en début d'année, les répercussions de la mobilisation sociale contre la réforme des retraites.

Le solde des échanges du transport maritime et fluvial, 14,4 milliards d'euros en 2023, est en retrait par rapport à 2022 (34,5 milliards d'euros) mais demeure au-dessus des niveaux atteints entre 2000 et 2020 où il ne dépassait pas 10 milliards d'euros. Les exportations de transport maritime et fluvial (37 % des exportations de transport) diminuent de 53,6 % par rapport à 2022, après des hausses de 46,8 % en 2022 et de 110,5 % en 2021.

LES ÉCHANGES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DIMINUENT ET CEUX DU TRANSPORT DE VOYAGEURS PROGRESSENT

Les échanges extérieurs de transport de voyageurs constituent 13,2 % des importations et 14,3 % des exportations de services de transport en 2023 et relèvent à plus de 90 % du transport aérien. Ils sont en hausse en 2023, de 16,2 % pour les importations et de 6,1 % pour les exportations. Les importations de transport de voyageurs restent néanmoins inférieures à leur niveau d'avant la crise sanitaire (- 2,6 % par rapport à 2019) tandis que les exportations le dépassent (+ 16,1 % par rapport à 2019).

Les importations de transport de marchandises (43,0 % des importations de services de transport en 2023) baissent de 9,1 % par rapport à 2022 et les exportations (52,8 % des exportations de services de transport) de 44,2 % par rapport à 2022. Cette diminution est due au transport maritime et fluvial. Il représente 69 % des exportations de services de transports de marchandises et baisse de 53,6 % en 2023. Le solde des échanges pour le transport de marchandises est positif, à + 3,4 milliards d'euros en 2023, après avoir atteint + 23,4 milliards d'euros en 2022.

En 2023, en ce qui concerne les autres activités (logistique, entreposage, transport par conduites, etc.), les importations représentent 43,7 % des importations de services de transport et les exportations 32,8 % des exportations de services de transport. Après deux années où il était excédentaire, le solde des échanges de ces activités redevient déficitaire, à - 7,8 milliards d'euros en 2023.

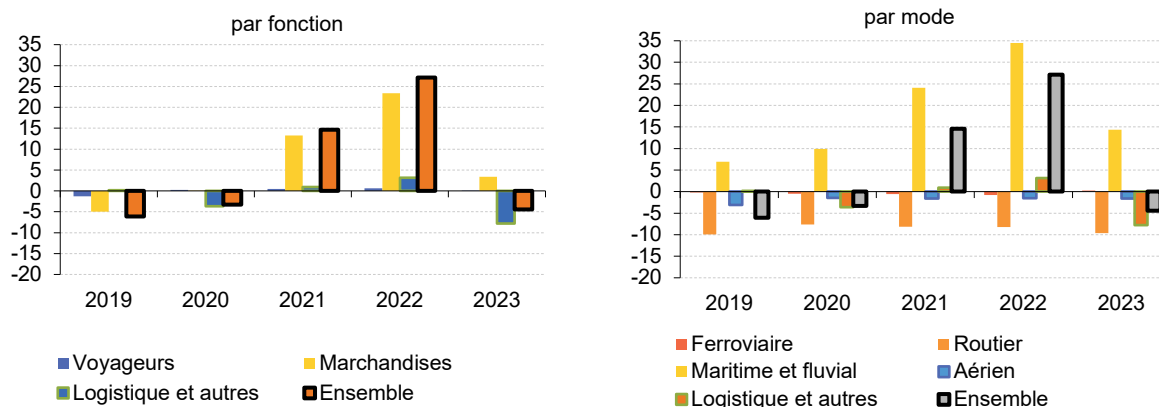
LA COMPOSITION DES ÉCHANGES EXTÉRIEURS DE SERVICES S'EST MODIFIÉE AVEC LA CRISE SANITAIRE

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, avec une diminution du poids des importations et exportations de services de transport de voyageurs au bénéfice du transport de marchandises dans la période 2019 à 2022. En 2023, le retour à une situation d'avant crise s'amorce.

Ainsi, la part des importations de transport de marchandises est passée de 51 % en 2019 à 55 % en 2021 pour ensuite revenir à 51 % en 2022 et redescendre à 43 % en 2023. La part des exportations du transport de marchandises est passée de 46 % en 2019 à 63 % en 2022 pour revenir à 53 % en 2023). Ces fluctuations concernent pour l'essentiel le transport maritime de marchandises dont la part retrouve en 2023 son niveau d'avant-crise, après les pics de 2021 et 2022.

La part des importations de services de transport de voyageurs a perdu plus de 10 points en 2020 et 2021 (7 %) par rapport à 2019 (18 %). Elle augmente à partir de 2022 pour s'établir à 13 % en 2023. Celle des exportations de services de transport de voyageurs a perdu 8 points en 2020 et en 2022 par rapport à 2019 (17,6 %). En 2023, elle repart à la hausse, avec 14 %.

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



Note : les données ont été révisées en base 2020.

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2020

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 exportations 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 ; à partir de cette évaluation en CAF (Coûts, assurance, fret), une correction CAF-FAB permet d'estimer la valeur FAB des importations.

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

Fin 2023, les entreprises françaises du secteur des transports et de l'entreposage détiennent des stocks d'investissements directs de 37,2 milliards d'euros à l'étranger (2,5 % des investissements totaux français à l'étranger), majoritairement hors Union européenne (25,6 milliards d'euros). Ces investissements se concentrent principalement dans les sous-secteurs de l'entreposage et des services auxiliaires (19,5 milliards d'euros) et des transports par eau (12,7 milliards d'euros). Le stock d'investissements à l'étranger des entreprises françaises du secteur des transports est en hausse de 1,2 % en 2023.

Le secteur des transports et de l'entreposage bénéficie de 22,0 milliards d'euros d'investissements directs étrangers en 2023, soit 2,4 % des investissements étrangers en France. Les investissements étrangers en France dans le secteur des transports diminuent de 1,8 % en 2023. 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 LÉGÈRE HAUSSE EN 2023

Fin 2023, les stocks d'investissements directs à l'étranger des entreprises françaises de transport s'élèvent à 37,2 milliards d'euros. Ils sont en hausse de 1,2 % par rapport à 2022 (*figure A9-1*). Les investissements français à l'étranger de l'ensemble des entreprises françaises sont en hausse également (+ 2,2 % en 2023). Le transport ne représente qu'une faible part (2,5 %) des investissements français à l'étranger.

Les investissements étrangers dans des entreprises de transport françaises s'élèvent en 2023 à 22,0 milliards d'euros et diminuent de 1,8 % par rapport à 2022. Le secteur des transports et de l'entreposage bénéficie de 2,4 % 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 19,5 milliards d'euros en 2023 (*figure A9-3*), en progression de 2,2 % par rapport à l'année précédente. Ils représentent 52 % des investissements des entreprises françaises de transport. Les transports par eau (12,7 milliards d'euros) en représentent 34 %, et les transports terrestres et par conduites 4 %. Les activités de poste et de courrier représentent 9 % des investissements.

L'entreposage et les services auxiliaires sont également le principal secteur des transports destinataire des investissements étrangers en France avec 11,5 milliards d'euros en 2023 (*figure A9-4*), en baisse de 7,5 % par rapport à l'année précédente. Ils représentent 53 % des investissements étrangers dans le transport en France tandis que les transports par eau en représentent 32 %, les transports terrestres et par conduites 9 % et les transports aériens 4 %. Les activités de poste et de courrier représentent 2 % des investissements.

LES ENTREPRISES FRANÇAISES INVESTISSENT MAJORITAIREMENT HORS UE DEPUIS 2019

Les investissements des entreprises françaises à l'étranger s'orientent majoritairement vers les pays hors Union européenne (69 % en 2023). En 2023, les investissements hors UE sont essentiellement localisés dans les autres pays industrialisés, en hausse de 11,0 % par rapport à 2022 (*figure A9-2*). Les investissements dans l'Union européenne, qui représentent 11,6 milliards d'euros en 2023, progressent de 0,7 % par rapport à 2022.

En 2023, les investissements étrangers en France dans le secteur des transports proviennent essentiellement des pays de l'Union européenne (82 %). Les investissements en provenance de l'UE diminuent de 5,6 % en 2023 tandis que les investissements en provenance de pays hors UE, qui représentent 3,9 milliards d'euros en 2023, augmentent de 21,0 % par rapport à 2022.

partie A : transport et activité économique

Figure A9-1 Investissements internationaux par secteur investisseur

Niveau en milliards d'euros, évolutions en %

	Niveau 2023 (p)	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023 / 2018
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	37,2	23,2	24,8	1,2	18,0
dont terrestres et par conduites	1,6	15,2	61,2	-25,0	-2,0
dont transports par eau	12,7	69,0	37,2	4,8	47,5
dont transports aériens	0,2	-3 892,6	29,1	-10,5	-23,5
dont entreposage et services auxiliaires	19,5	6,8	18,8	2,2	13,6
dont activités de poste et de courrier	3,3	22,6	5,5	-0,5	15,7
Total tous secteurs confondus	1 482,76	6,1	4,9	2,2	3,0
Investissements directs étrangers en France dans le transport	22,0	-26,9	52,9	-1,8	5,7
dont terrestres et par conduites	2,1	-22,3	-35,6	1,3	-15,1
dont transports par eau	7,1	-90,5	943,3	5,5	22,0
dont transports aériens	0,8	773,3	46,0	21,6	32,1
dont entreposage et services auxiliaires	11,5	13,8	25,8	-7,5	5,9
dont activités de poste et de courrier	0,4	12,3	-1,2	-2,2	-2,9
Total tous secteurs confondus	919,0	6,9	6,6	3,2	5,6

n.s. = non significatif.

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

Note : l'ensemble des données a été révisé suite au passage en base 2020 des comptes nationaux.

Source : Banque de France

Figure A9-2 Investissements internationaux par zone géographique

Niveau en milliards d'euros, évolutions en %

	Niveau 2023 (p)	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2021 (d)	2022 (sd)	2023 (p)	2023 / 2018
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	37,2	23,2	24,8	1,2	18,0
Union européenne	11,6	19,2	12,5	0,7	6,2
Zone euro	10,2	15,5	14,0	1,2	6,1
Autres pays de l'UE à 27 hors PECO	0,7	92,7	2,4	-6,2	3,4
PECO membres de l'UE à 27	0,7	21,6	3,9	0,8	10,9
Autres pays	25,6	25,4	31,3	1,4	27,3
Autres pays industrialisés (*)	18,0	19,3	36,0	11,0	33,0
Reste du monde	7,6	37,0	23,7	-15,9	17,9
Investissements directs étrangers en France dans le transport	22,0	-26,9	52,9	-1,8	5,7
Union européenne	18,1	-2,9	63,4	-5,6	9,6
Zone euro	17,8	-3,1	64,5	-4,5	9,5
Autres pays de l'UE à 27 hors PECO	0,3	0,5	30,6	-44,5	17,8
PECO membres de l'UE à 27	0,0	-21,5	-52,9	-8,8	-186,8
Autres pays	3,9	-63,5	10,4	21,0	-5,9
Autres pays industrialisés (*)	3,5	-7,7	14,0	17,8	4,0
Reste du monde	0,4	-94,4	-22,2	63,8	-31,1

(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.

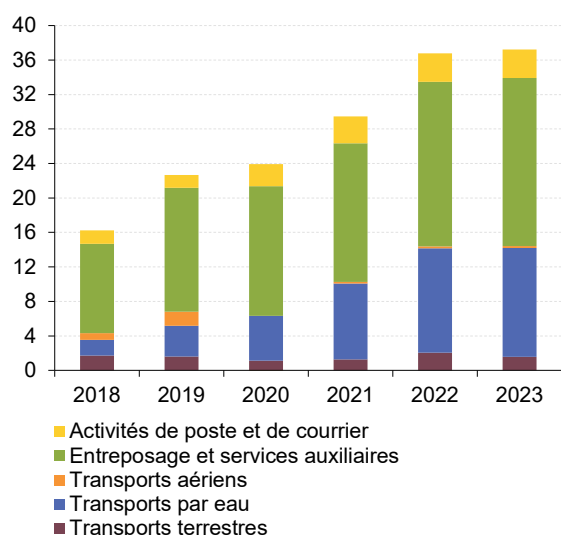
PECO : pays d'Europe centrale et orientale.

Note : l'ensemble des données a été révisé suite au passage en base 2020 des comptes nationaux.

Source : Banque de France

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

En milliards d'euros

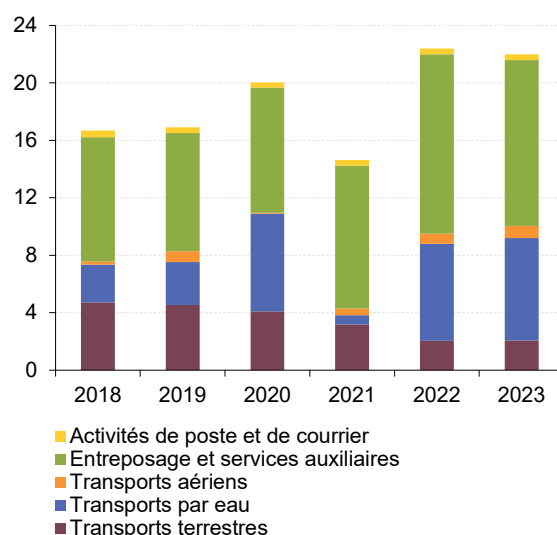


Note : l'ensemble des données a été révisé suite au passage en base 2020 des comptes nationaux.

Source : Banque de France

Figure A9-4 Investissements étrangers en France
par secteur

En milliards d'euros



Note : l'ensemble des données a été révisé suite au passage en base 2020 des comptes nationaux.

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. Cette année, l'ensemble des données a été révisé à la suite du passage en base 2020 des comptes nationaux.

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 2023, le ralentissement de l'activité économique se répercute sur l'activité des services de transport. Parallèlement, la détente des prix du carburant entraîne un repli des prix du transport de fret dans une majorité de secteurs du transport. Les prix du transport maritime (- 40,5 %) et ceux du transport aérien (- 21,6 %) baissent le plus fortement. Ceux du transport fluvial sont quasi stables en 2023 (+ 0,5 %). Dans le transport routier (+ 3,6 %), les prix augmentent de nouveau, mais à un rythme ralenti. En revanche, les prix du transport ferroviaire accélèrent (+ 13,5 %). Ils augmentent encore dans les activités logistiques (+ 8,2 % dans l'entreposage, + 4,4 % pour la manutention, + 3,6 % pour les autres services de poste et de courrier et + 1,9 % pour la messagerie et le fret express).

LA HAUSSE DES PRIX DU FRET ROUTIER RALENTIT EN 2023

En 2023, la hausse des prix du transport routier de fret se poursuit à un rythme ralenti (+ 3,6 % après + 9,5 % en 2022)(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 (+ 4,8 %). Les prix du carburant, qui avaient fortement augmenté en 2022, en raison du déclenchement de la guerre en Ukraine et de la mise en place d'un embargo sur l'énergie russe, ont baissé en 2023, contribuant au ralentissement de la hausse des prix. Le coût du carburant est une des principales composantes du coût du transport routier. Les autres composantes du coût du transport routier restent néanmoins en hausse sensible, contribuant à la poursuite de la hausse des prix de ce mode de transport. Sur les cinq dernières années, les prix augmentent de 3,1 % par an en moyenne.

LES PRIX DU FRET FERROVIAIRE AUGMENTENT FORTEMENT

La hausse des prix du transport ferroviaire de fret accélère fortement en 2023 (+ 13,5 %, après + 0,9 % en 2022), notamment en raison du renchérissement du coût de l'énergie pour la traction ferroviaire. L'augmentation est très proche sur les trajets nationaux (+ 13,3 %) et internationaux (+ 13,6 % après - 0,6 % en 2022). Les prix du fret ferroviaire augmentent en moyenne de 3,9 % par an au cours des cinq dernières années. Les prix du transport national s'accroissent un peu plus vite, de 5,0 % en moyenne annuelle contre 2,4 % pour le fret international.

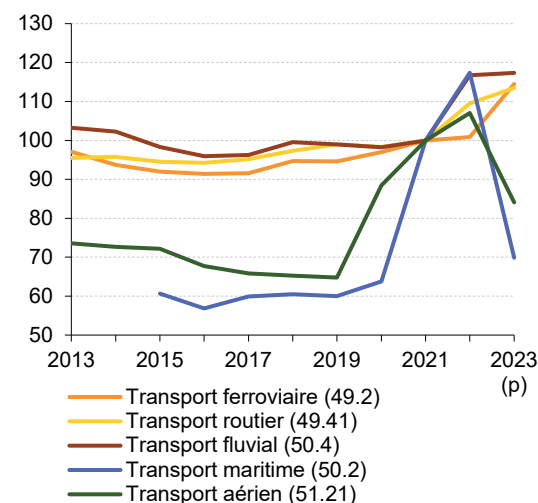
Figure A10-1 Évolution des prix du transport de fret
Indices (moyennes annuelles) en base 100 en 2021,
Évolutions en %

	Indice 2023	Évolutions (*)			
		2021	2022	2023	2023/ 2018
Transport ferroviaire (49.2)	114,5	3,1	0,9	13,5	3,9
National	116,3	3,1	2,6	13,3	5,0
International	113,0	2,5	-0,6	13,6	2,4
Transport routier (49.41)	113,5	1,7	9,5	3,6	3,1
dont international	115,2	3,9	9,9	4,8	4,3
Transport maritime (50.2)	69,9	56,7	17,4	-40,5	2,9
Transport fluvial (50.4)	117,4	1,8	16,8	0,5	3,3
dont national	115,1	2,8	14,4	0,5	3,9
Transport aérien (51.21)	84,1	13,1	7,1	-21,5	5,2

(*) Évolutions annuelles pour les années 2021, 2022, 2023 ;
évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2023/2018.
Champ : France.

Sources : Insee ; SDES, base 2021

Figure A10-2 Indices de prix du transport de fret
Indices (moyennes annuelles) en base 100 en 2021



(p) : provisoire
Champ : France.
Sources : Insee ; SDES, base 2021

LES PRIX DU FRET MARITIME CHUTENT

Les prix du transport maritime de fret diminuent fortement en 2023 (- 40,5 % après + 17,4 % en 2022 et + 56,7 % en 2021). Le ralentissement de la demande mondiale combinée à la hausse des capacités de transport avec la livraison de nouveaux navires pousse les prix du fret maritime à la baisse en 2023.

LES PRIX DU FRET FLUVIAL RESTENT ÉLEVÉS EN 2023

Les prix du transport fluvial s'accroissent de 0,5 % en 2023, après une forte hausse l'année précédente (+ 16,8 %). Le transport fluvial a été affecté par le faible niveau des eaux consécutif à la sécheresse en 2022 et 2023, en particulier sur les bassins du Rhin et du Rhône. Les fortes précipitations de la fin d'année 2023 ont également renchéri le coût du fret fluvial.

LES PRIX DU FRET AÉRIEN DIMINUENT NETTEMENT

En 2023, les prix dans le transport aérien de fret diminuent fortement (- 21,5 %) après avoir augmenté à un rythme prononcé (+ 7,1 % en 2022 et + 13,1 % en 2021), en raison du reflux des prix du carburant. Entre 2018 et 2023, les prix augmentent de 5,2 % par an en moyenne. Ils avaient progressé de 10,2 % par an en moyenne entre 2012 et 2017.

LES PRIX DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES AUGMENTENT DE NOUVEAU

Les prix de l'entreposage et stockage accélèrent en 2023 (+ 8,2 %) après une hausse de 4,4 % en 2022. Les prix de la manutention sont de nouveau en hausse (+ 4,4 % après + 3,1 % en 2022). Ceux de la messagerie et du fret express ralentissent (+ 1,9 % après + 5,8 % en 2022). Ceux des autres services de poste et de courrier poursuivent leur accélération en 2023 (+ 3,6 % après + 1,8 % en 2022 et + 0,9 % en 2021) - (figures A10-3 et A10-4).

Figure A10-3 Évolution des prix des activités logistiques
Indices (moyennes annuelles) en base 100 en 2021, évolutions en %

	Indice 2023	Évolutions (*)			
		2021	2022	2023	2023/2018
Entreposage et stockage (52.10)	112,9	0,1	4,4	8,2	2,9
Manutention (52.24)	107,7	2,2	3,1	4,4	1,9
Messagerie, fret express (52.29 A)	107,8	2,4	5,8	1,9	3,1
Autres services de poste et de courrier (53.2)	105,5	0,9	1,8	3,6	1,9

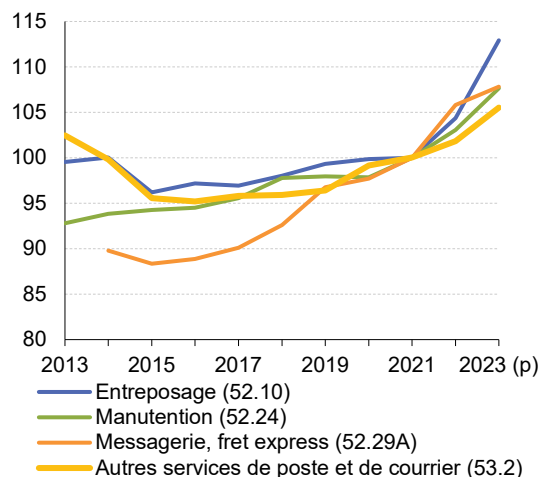
(*) Évolutions annuelles pour les années 2021, 2022, 2023 ; évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2023/2018.

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.

Sources : Insee ; SDES, base 2021

Figure A10-4 Indices de prix des activités logistiques
Indices (moyennes annuelles) en base 100 en 2021



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.

Source : Insee ; SDES, base 2021

partie A : transport et activité économique

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. Conformément au règlement européen sur les statistiques d'entreprises et à son règlement d'application, les indices de prix de production des services sont diffusés en référence 100 en 2021 à compter du 29 mars 2024.

partie B

Entreprises françaises de transport

— En 2023, les créations hors micro-entreprises (près de 14 500) diminuent par rapport à 2022 et restent en-deçà du niveau de 2019 (- 19,8 %). Avec 2 278 redressements judiciaires, les défaillances d'entreprises continuent d'augmenter en 2023 (+ 31,0 %).

En 2023, le chiffre d'affaires des entreprises du secteur des transports routiers de fret et services de déménagement, estimé à 63,2 milliards d'euros, poursuivrait sa progression (+ 1,4 %). Celui de Rail Logistics Europe, qui assure 68 % du transport ferroviaire de marchandises en tonnes-kilomètres, marque le pas, dans un contexte économique et social difficile. À l'inverse, SNCF Voyageurs enregistre une hausse du nombre de voyageurs-kilomètres en 2023 (+ 5,0 %).

En 2023, la production des transports fluviaux de fret diminue en volume (- 10,2 %) et les prix des prestations des services demeurent quasi stables (+ 0,5 %). Dans le transport maritime, le transport de passagers est en hausse (+ 23,6 %) mais reste inférieur au niveau de 2019. Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées atteint 11,3 milliards d'euros, en hausse de 6,9 % par rapport à 2022. L'activité des compagnies aériennes s'accroît et se rapproche de son niveau d'avant la pandémie.

Avec près de 286 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2022, les entreprises du secteur des transports et de l'entreposage ont réalisé 5,7 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture) et les soldes intermédiaires de gestion ont poursuivi leur hausse entamée en 2021.



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 recensées à l'aide du dispositif SIDE (système d'information de la démographie d'entreprises). Pour de plus amples informations, les définitions de démographie d'entreprises 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. En 2021, on dénombrait ainsi près de 223 000 entreprises (unités légales) de transports et entreposage. En 2023, les créations hors micro-entreprises (plus de 14 000) diminuent par rapport à 2022 et restent en-deçà du niveau de 2019 (- 19,8 %). Les défaillances d'entreprises continuent d'augmenter en 2023 (+ 31,0 %) avec 2 278 redressements judiciaires.

JUSQU'EN 2021, LE NOMBRE D'ENTREPRISES CONTINUE DE S'ACCROÎTRE 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 222 752 entreprises (unités légales) de transports et entreposage en 2021, contre 96 587 en 2014.

De 2016 à 2021, 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 : 30 915 unités de plus en 2021 qu'en 2020, soit + 50,8 % (*figure B1-1*). Avec 91 736 unités, ce secteur représente 41 % 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 2023, LES CRÉATIONS D'ENTREPRISES CLASSIQUES CONTINUENT DE DIMINUER 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 %) ainsi qu'en 2023 (- 3,1 %). Il reste bien inférieur à son niveau de 2019 avant la crise sanitaire (- 19,8 %) et s'établit à 14 438 nouvelles entreprises (*figure B1-3*).

Le plus grand pourvoyeur de créations « classiques » en 2023 est le secteur du transport de voyageurs avec 7 878 nouvelles unités (55 % des créations) sous l'impulsion quasi exclusive du secteur des « transports de voyageurs par taxis » qui comprend les voitures de transport avec chauffeur (VTC) et connaît une hausse des créations d'entreprises de 6,2 %.

Le secteur des « autres services de transport » enregistre également une hausse des créations d'entreprises « classiques » par rapport à 2022 (+ 4,2 %). En revanche, le transport de marchandises se replie (- 11,5 % de créations « classiques »), avec notamment la baisse dans le secteur du « transport routier de fret et services de déménagement ». Les créations fléchissent également dans les activités de poste et de courrier qui incluent notamment les livraisons à domicile (- 15,9 %).

En 2023, les créations sont encore un peu inférieures à celles d'avant-crise sanitaire en 2019 pour le transport de voyageurs (- 1,1 %) et pour le transport de marchandises (- 1,9 %) et sont bien moindres pour les activités de poste et de courrier (- 64,9 %). Seuls les autres services de transports ont plus de créations (+ 10,9 % par rapport à 2019) sous l'impulsion notamment du secteur « Affrètement et organisation des transports ».

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 2021	Évolution annuelle 2021/2020	Évolution annuelle moyenne 2021/2016
Transport de voyageurs	78 604	2,3	5,5
Taxis (et VTC)	70 611	2,5	6,7
Routier (cars)	4 074	- 2,1	- 6,8
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	3 919	3,6	4,3
Transport de marchandises	41 057	7,6	3,0
Routier de fret et services de déménagement	40 047	7,8	3,1
Autre transport de marchandises	1 010	0,7	0,0
Autres services de transport	11 355	5,0	3,4
Activités de poste et de courrier	91 736	50,8	69,0
Transports et entreposage	222 752	19,4	14,8

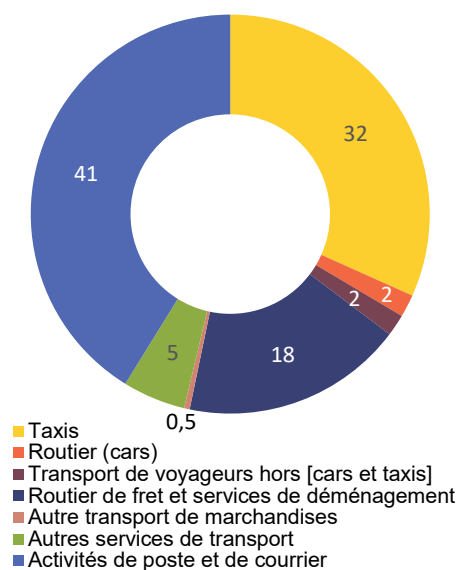
Note : les dernières données disponibles sur les stocks d'entreprises portent sur l'année 2021 et sont estimées selon la nouvelle méthodologie mise en place (cf. encadré en fin de fiche, partie « Création d'entreprise »).

Champ : ensemble des unités légales, de France métropolitaine et des DOM, 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 en 2021 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 l'année 2021.

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 2023	Évolutions annuelles		Évolution 2023/2019
		2022	2023	
Transport de voyageurs	7 878	18,8	4,7	- 1,1
Taxis (et VTC)	7 316	17,6	6,2	- 1,6
Routier (cars)	263	51,9	- 5,4	97,7
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	299	22,0	- 15,8	- 25,1
Transport de marchandises	3 838	- 16,3	- 11,5	- 1,9
Routier de fret et services de déménagement	3 773	- 16,5	- 11,5	- 1,9
Autre transport de marchandises	65	1,4	- 12,2	- 1,5
Autres services de transport	845	- 6,9	4,2	10,9
Activités de poste et de courrier	1 877	- 47,1	- 15,9	- 64,9
Transports et entreposage	14 438	- 10,2	- 3,1	- 19,8

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 2023	Évolutions annuelles		Évolution 2023/2019
		2022	2023	
Transport de voyageurs	8 993	20,7	36,3	26,9
Taxis (et VTC)	8 105	17,8	36,0	21,9
Routier (cars)	457	133,9	53,9	158,2
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	431	21,7	26,0	67,1
Transport de marchandises	5 577	26,7	72,3	209,1
Routier de fret et services de déménagement	5 537	27,0	73,5	211,9
Autre transport de marchandises	40	7,3	- 9,1	37,9
Autres services de transport	1 208	10,5	41,8	52,1
Activités de poste et de courrier	55 230	- 45,1	0,4	1,1
Transports et entreposage	71 008	- 39,8	8,1	10,4

Champ : voir figure B1-1.

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

LES NOUVELLES IMMATRICULATIONS DE MICRO-ENTREPRENEURS REPARTENT À LA HAUSSE EN 2023

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. Après avoir nettement marqué le pas en 2022 (- 39,8 % par rapport à 2021), les nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs progressent à nouveau en 2023 (+ 8,1 %) pour s'élever à 71 008 unités (*figure B1-4*), loin cependant du niveau record de 2021 (109 106 immatriculations). Le transport de marchandises est le secteur qui contribue le plus à la hausse en évolution (+ 72,3 % par rapport à 2022), principalement tiré par le secteur « transport routier de fret et services de déménagement », tandis que le transport de voyageurs contribue le plus à la hausse en niveau (2 395 immatriculations de plus en 2023 qu'en 2022).

De 2012 à 2020, la part des micro-entrepreneurs dans l'ensemble des créations a progressé régulièrement, passant de 30,9 % à 87,7 %. La tendance s'est inversée les deux années suivantes, avant une nouvelle progression en 2023 (+ 1,6 point par rapport à 2022) pour s'établir à 83,1 % (*figure B1-5*). Ce taux est nettement supérieur à celui de l'ensemble des secteurs principalement marchands (63,5 %).

LES DÉFAILLANCES D'ENTREPRISES ATTEIGNENT UN NIVEAU RECORD EN 2023

En 2023, 2 278 défaillances sont prononcées (+ 31,0 % par rapport à 2022), soit le plus haut niveau depuis 2000. Après les bas niveaux de 2020 et 2021 favorisés par les mesures gouvernementales à la suite de la crise sanitaire, les défaillances sont reparties nettement à la hausse en 2022 puis en 2023. Tous les sous-secteurs hormis « Autre transport de marchandises » sont impactés et, en particulier, celui du « transport routier de fret et services de déménagement » (+ 40,3 % par rapport à 2022) : 1 487 défaillances en 2023 (*figure B1-6*) soit 427 défaillances de plus qu'en 2022.

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

En %

	2021	2022	2023	Part annuelle moyenne 2019-2023
Transport de voyageurs	46	47	53	48
Taxis (et VTC)	46	46	53	48
Routier (cars)	41	52	63	53
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	49	49	59	50
Transport de marchandises	33	43	59	41
Routier de fret et services de déménagement	33	43	59	41
Autre transport de marchandises	36	37	38	37
Autres services de transport	47	51	59	52
Activités de poste et de courrier	96	96	97	95
Transports et entreposage	87	82	83	83
Ensemble des activités marchandes non agricoles	61	61	63	61

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 2023	Évolutions annuelles		Évolution 2023/2019
		2022	2023	
Transport de voyageurs	570	34,9	20,0	- 18,6
Taxis (et VTC)	464	31,0	19,3	- 15,9
Routier (cars)	68	60,6	28,3	- 26,1
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	38	50,0	15,2	- 32,1
Transport de marchandises	1 493	57,5	39,4	23,9
Routier de fret et services de déménagement	1 487	56,6	40,3	24,3
Autre transport de marchandises	6	266,7	- 45,5	- 33,3
Autres services de transport	136	21,8	10,6	- 16,6
Activités de poste et de courrier	79	70,7	12,9	102,6
Transports et entreposage	2 278	48,1	31,0	8,1

Champ : voir figure B1-1.

Source : Bodacc, calculs Banque de France

Défaillance d'entreprise

Les défaillances d'entreprise 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 Esane. 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 réropolées 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](#).

En 2024, l'Insee a mis à jour les estimations du nombre d'entreprises (stocks) en appliquant cette nouvelle méthodologie pour la période 2014-2021 issue du dispositif SIDE (système d'information de la démographie d'entreprises) qui porte sur les unités légales et les établissements, marchands et productifs, qui ont eu une activité économique effective au cours de l'année, comme le prévoit la définition des « entreprises actives », du règlement sur les statistiques européennes d'entreprises (règlement (UE) 2019/2152 et règlement d'exécution (UE) 2020/1197).

Les stocks produits par SIDE sont donc plus restreints que ceux issus de l'ancien dispositif REE ou que ceux qui pourraient être produits à partir de la base Sirene, car un nombre significatif d'unités légales ou d'établissements n'ont pas d'activité économique réelle ou observable, bien que leur cessation n'ait pas été déclarée au répertoire Sirene. Les conventions retenues pour déterminer le caractère « économiquement actif » des unités légales et des établissements sont précisées dans le document www.insee.fr/fr/statistiques/7741730#documentation-sommaire.

B2.1 Entreprises de transport routier

En 2023, le chiffre d'affaires des entreprises du secteur des transports routiers de fret et services de déménagement, estimé à 63,2 milliards d'euros, poursuivrait sa progression (+ 1,4 % après + 11,4 % en 2022 et + 12,2 % en 2021) grâce à l'augmentation des prix des prestations.

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées poursuit sa hausse en 2023. Il atteint 11,3 milliards d'euros, soit une hausse de 6,9 % par rapport à 2022 et un niveau supérieur à celui de 2019 (10,8 milliards d'euros). À 1,06 milliard d'euros en 2023, les investissements atteignent leur minimum absolu depuis 2006 inclus.

Transport routier de marchandises (TRM)

NOUVELLE HAUSSE DU CHIFFRE D'AFFAIRES EN 2023

Selon de premières estimations, le chiffre d'affaires des entreprises de transport routier de fret et services de déménagement atteindrait 63,2 milliards d'euros en 2023 (*figure B2.1-1*), en hausse par rapport à 2022 (+ 1,4 %). Cette hausse est notamment due à celle des prix des transports routiers de fret (+ 3,6 %).

Les dépenses d'achats de carburants diminueraient assez fortement (- 15,8 %), suite à la forte baisse du coût du gazole professionnel (- 12,9 %) et à celle, plus modérée, de la consommation totale de carburants des poids lourds français (- 3,3 %) - (*cf. fiche G3*). Cette diminution freinerait la hausse de l'ensemble des consommations intermédiaires (+ 0,3 %), tandis que la production augmenterait de 1,4 %. La valeur ajoutée brute (VAb) progresserait de 3,5 % en 2023, les charges de personnel hors intérim de 3,3 % et l'excédent brut d'exploitation de 4,2 %. Ainsi le taux de marge (EBE / VAb) passerait de 13,2 % en 2022 à 13,3 % en 2023.

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 2022 (p)	Niveau 2023 (e)	Évolutions annuelles		
			2021	2022 (p)	2023 (e)
Chiffre d'affaires ⁽¹⁾	62 348	63 228	12,2	11,4	1,4
Production	60 899	61 759	12,2	11,4	1,4
Consommations intermédiaires	39 710	39 838	14,6	13,9	0,3
<i>dont achats de carburant</i>	7 498	6 314	- 2,9	17,2	- 15,8
Valeur ajoutée brute (VAb)	21 190	21 921	8,1	6,8	3,5
Charges de personnel	17 916	18 512	8,0	6,8	3,3
Excédent brut d'exploitation (EBE)	2 798	2 916	16,9	12,7	4,2
<i>Taux de marge = EBE / VAb</i>	13,2 %	13,3 %	0,9 pt	0,7 pt	0,1 pt
Nombre d'entreprises (en unités)	38 664	-	7,7	4,0	-

(¹) L'évolution du chiffre d'affaires est estimée pour l'année 2023 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

LA HAUSSE DES PRIX PREND LE PAS SUR LA HAUSSE DES COÛTS

En 2023 en moyenne annuelle, les prix des prestations augmentent de 3,3 % pour le national 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) et de 4,6 % pour l'international (figure B2.1-2). Les coûts pour les entreprises sur la longue distance affichent une légère baisse (- 0,7 %) à cause de la baisse du coût du gazole professionnel. En revanche les autres composantes de ces coûts augmentent, de 3,9 % (détenition du matériel) à 8,1 % (personnel de conduite) - (figure B2.1-4). Sur la courte distance (figure B2.1-3), les prix évoluent également plus vite que les coûts en 2023 : en moyenne annuelle, les prix croissent de 3,5 % tandis que les évolutions des coûts sont relativement stables : - 0,3 % pour les ensembles articulés jusqu'à 44 tonnes et + 0,8 % pour les véhicules porteurs. En 2021 et 2022, les hausses des coûts sur la longue comme sur la courte distance avaient été supérieures à celles des prix.

Figure B2.1-2 Prix et coûts TRM longue distance
En moyenne annuelle, indice en base 100 en 2021

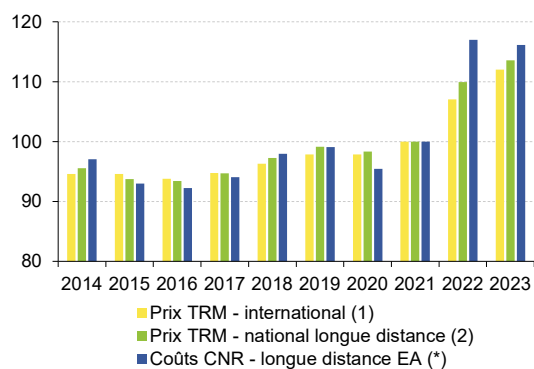
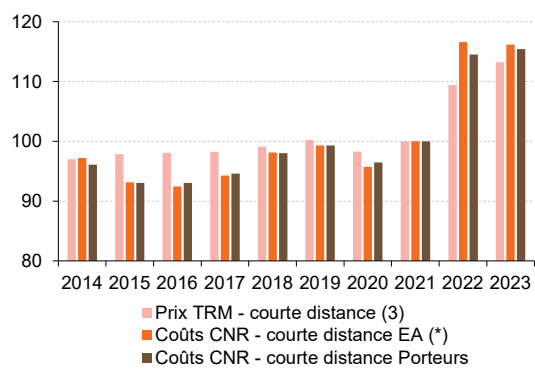


Figure B2.1-3 Prix et coûts TRM courte distance
En moyenne annuelle, indice en base 100 en 2021



(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	2021	2022	2023	Évolution annuelle moyenne 2023/2018
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remboursement partiel de la TIPP)	17,5	49,1	- 12,9	5,7
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	2,5	6,3	4,3	3,3
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	0,5	1,9	4,6	2,0
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	0,5	3,6	3,9	1,9
Personnel de conduite (salaires et charges)	0,7	7,7	8,1	3,4
Frais de déplacement (repas et nuitées)	0,8	3,0	6,4	2,5
Charges de structure (personnel administratif)	0,8	6,1	6,5	3,0
Indice synthétique hors gazole	0,9	5,5	6,1	2,8
Indice synthétique	4,5	17,3	-0,7	3,5

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 2023, il n'en compte plus que deux : FlixBus et BlaBlaCar. Sept opérateurs régionaux sont également actifs en 2023.

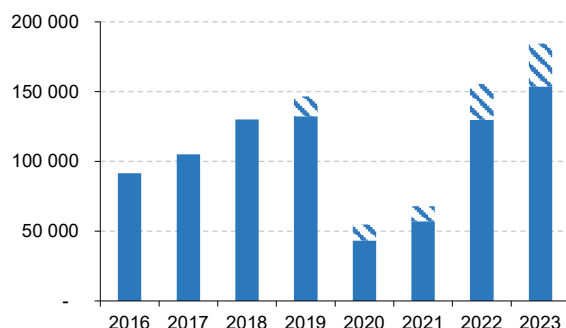
LE CHIFFRE D'AFFAIRES DES SLO DÉPASSE SON NIVEAU D'AVANT-CRISE SANITAIRE

Selon le rapport annuel sur le transport par autocar de l'Autorité de régulation des transports (ART)¹, le trafic des autocars SLO a connu une progression notable en 2023. Cette croissance est principalement attribuable à l'augmentation de la fréquentation internationale, qui représente 40 % du total. Cette dernière a crû de 17 % par rapport à 2022 et de plus de 50 % par rapport à 2019. Quant à la fréquentation domestique, qui constitue les 60 % restants, elle est plutôt orientée à la hausse en 2023 même si elle atteint à peine celle de 2019.

Le chiffre d'affaires généré par les liaisons domestiques atteint un nouveau record en 2023 depuis la libéralisation du marché, avec un montant estimé entre 154 et 184 millions d'euros, dépassant le niveau de 2019, qui se situait entre 132 et 147 millions d'euros (figure B2.1-5). Cette augmentation s'explique principalement par une hausse de 36 % de la recette moyenne en 2023, dans le contexte d'une augmentation des prix des services de transport de 20 %, comparée à une inflation globale de 15 %.

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

En milliers d'euros HT



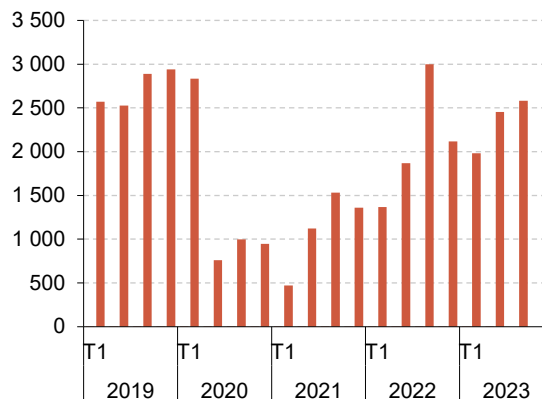
Avertissement : afin d'assurer la protection des données couvertes par le secret des affaires, l'ART a décidé de présenter des fourchettes de valeurs en lieu et place des données protégées pour les cinq dernières années.

Note de lecture : en 2023, le chiffre d'affaires des SLO est compris entre 154 et 184 millions d'euros.

Source : ART

Figure B2.1-6 Emplois des SLO

En nombre d'équivalent temps plein (ETP)



Source : ART

En 2023, on dénombre, comme en 2022, 128 entreprises partenaires des opérateurs SLO ; 99 sont françaises (contre 102 en 2022 et 115 en 2021).

Le secteur des autocars SLO emploie 2 446 équivalents temps plein (ETP) au dernier trimestre 2023, incluant conducteurs, emplois directs et en sous-traitance : cette augmentation de 330 ETP par rapport au dernier trimestre 2022 a été possible dans le contexte d'une pénurie de conducteurs moins aigüe en 2023 qu'en 2022. L'emploi de ce secteur se situe toutefois en déficit de 496 ETP par rapport à la même période de 2019 (figure B2.1-6).

Le parc d'autocars utilisés par les SLO, également en croissance en 2023, comprend 582 véhicules au quatrième trimestre après 499 au quatrième trimestre 2022 ; on en comptait 624 au quatrième trimestre 2019.

¹ Rapport annuel 2023 sur le marché du transport par autocar de l'ART : www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2024/06/art_rapport-du-transport-routier-de-voyageurs-et-des-gares-routieres-2023.pdf.

Sociétés d'autoroutes concédées

Un contrat de concession autoroutière est un contrat par lequel 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.

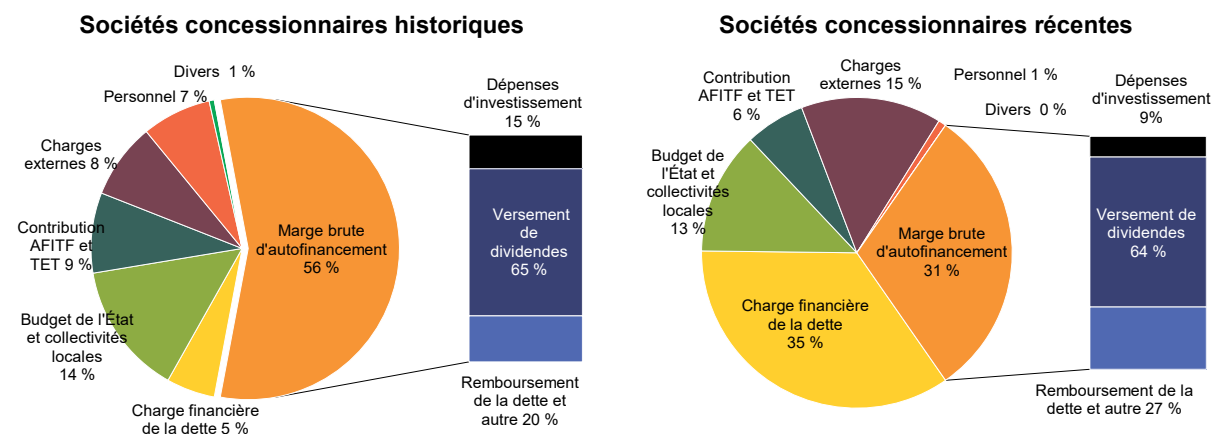
Les contrats de concession ont une durée de vie calculée pour que le produit des recettes s'équilibre avec les charges supportées par le concessionnaire durant la vie de la concession. Les ouvrages restent la propriété de l'État et les contrats prévoient à leur terme la remise des biens en bon état sans 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 2023, pour les sociétés « récentes », la charge financière de la dette s'élève à 238 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 64 % de la marge brute d'autofinancement et 20 % 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 14 % 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 : Aliis, Alicorne, Adelac, 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 31 % des ressources) se répartit pour 9 % en dépenses d'investissement, 64 % en versement de dividendes et 27 % en remboursement de la dette et autre (aux arrondis près).

Source : DGITM

LE CHIFFRE D’AFFAIRES POURSUIT SA PROGRESSION EN 2023 TANDIS QUE LES INVESTISSEMENTS ATTEIGNENT LEUR PLUS BAS NIVEAU DEPUIS LE MILIEU DES ANNÉES 2000

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 12,3 milliards d'euros en 2023 (donnée provisoire), en hausse de 6,9 % et dépasse nettement 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 2018 et 2023, le chiffre d'affaires a cru en moyenne annuelle de 3,5 %.

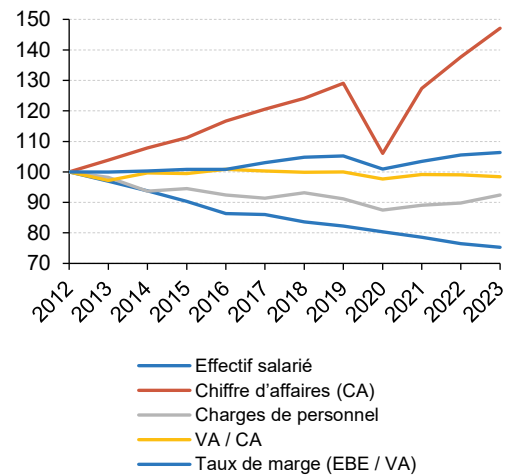
Les consommations intermédiaires poursuivent leur forte hausse en 2023 (+ 11,7 %). Malgré cela, la valeur ajoutée progresse (+ 6,2 % en 2023) et atteint 10,8 milliards d'euros en 2023, bien au-dessus de son niveau de 2019 (+ 12,2 %). Les charges de personnel croissent plus fortement en 2023 (+ 2,9 % après + 0,8 % en 2022) tandis que les effectifs salariés continuent de reculer (- 1,5 %) pour la dix-septième année consécutive (*figure B2.1-9*). Comme la valeur ajoutée, l'excédent brut d'exploitation croît nettement en 2023 (+ 7,0 %) et s'élève à 8,9 milliards d'euros soit près de 1,1 milliard d'euros de plus qu'en 2019. Les investissements reculent nettement en 2023 (- 31,2 %) pour atteindre 1,1 milliard d'euros, soit le minimum absolu depuis 2006 inclus. Les emprunts et dettes financières au 31 décembre 2023 diminuent (- 3,1 %) pour la deuxième année consécutive et s'établissent à 31,2 milliards d'euros soit l'équivalent de 2,5 années de chiffre d'affaires.

Figure B2.1-8 Comptes des sociétés d'autoroutes concédées
Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2023 (p)	Évolutions annuelles				Évolution annuelle moyenne 2023/ 2018 (p)
		2021	2022	2023 (p)	2023/ 2019 (p)	
Effectif salarié	11 080	- 2,3	- 2,7	- 1,5	- 8,5	- 2,1
Chiffres d'affaires (CA)	12 286	20,0	8,1	6,9	14,0	3,5
dont péages	11 827	18,6	8,9	5,9	12,6	3,2
Consommations intermédiaires (CI)	1 507	7,9	8,7	11,7	28,7	5,8
Valeur ajoutée (= CA - CI)	10 779	21,8	8,0	6,2	12,2	3,2
Charges de personnel	838	1,8	0,8	2,9	1,4	- 0,2
Impôts, taxes et versements assimilés	1 035	9,9	13,1	- 2,4	- 5,4	- 0,9
Excédent brut d'exploitation (EBE)	8 935	24,8	10,2	7,0	13,5	3,5
Investissements	1 062	6,1	7,6	- 31,2	- 23,8	- 5,2
Emprunts et dettes financières au 31/12	31 166	0,8	- 0,7	- 3,1	- 7,4	- 1,8

(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 2023 provisoires.
Source : DGITM

B2.2 Entreprises de la messagerie et du fret express

En 2023, l'activité de la messagerie traditionnelle et du fret express mesurée par le chiffre d'affaires augmente à un rythme ralenti par rapport à 2022. Les envois nationaux, express et messagerie confondus, représentent plus des trois quarts de l'ensemble.

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'ACTIVITÉ DE LA MESSAGERIE ET DU FRET EXPRESS AUGMENTE EN 2023

D'après l'enquête sur la messagerie - fret express, l'activité de la messagerie traditionnelle, mesurée par le chiffre d'affaires, augmente de nouveau en 2023, à un rythme néanmoins ralenti par rapport aux deux années précédentes. Dans la messagerie traditionnelle nationale, le chiffre d'affaires s'accroît de 1,8 % en 2023 (*figure B2.2-1*). La messagerie internationale à l'exportation augmente à un rythme proche (+ 2,0 %) alors que la croissance des importations décélère mais reste soutenue (+10,7 % après + 14,7 % en 2022).

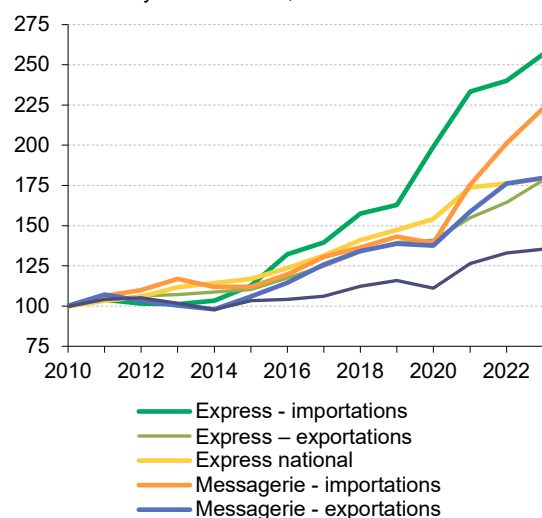
Dans l'express, la hausse de l'activité se poursuit en 2023. L'express national augmente modérément (+ 1,8 % en 2023 après + 1,4 % en 2022). La croissance du chiffre d'affaires est soutenue à l'importation (+ 6,9 % en 2023 après + 2,9 % en 2022) ainsi qu'à l'exportation (+ 8,4 % en 2023, après + 6,1 % en 2022).

LA PART DE L'EXPRESS AUGMENTE EN 2023

Le fret express représente 57,3 % de l'ensemble du chiffre d'affaires de la branche en 2023 (*figure B2.2-2*), en hausse de 1,1 point en un an. Le fret express national représente 45,7 % de l'ensemble de la branche en 2023. En légère progression de 0,3 point en un an, il reste néanmoins en retrait de 1,8 point par rapport à son poids de 2019. Le poids de la messagerie nationale est de 31,8 % de l'ensemble en 2023, quasi identique à celui de 2022, mais inférieur de 2,5 points à celui de 2019. La part de l'international (messagerie et fret express) baisse de 0,6 point en 2023 après avoir augmenté sans interruption depuis 2011. Elle représente 22,4 % de l'activité de la branche en 2023, 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

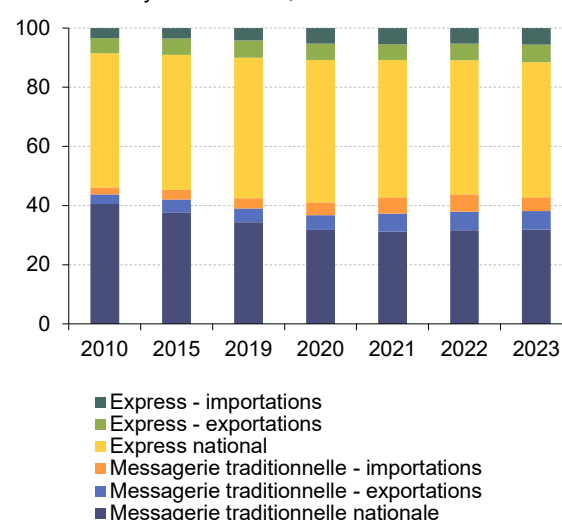
Indices en moyenne annuelle, Base 100 en 2010



Source : SDES-enquête messagerie

Figure B2.2-2 Répartition des chiffres d'affaires moyens annuels dans la messagerie - fret express

Indices en moyenne annuelle, Base 100 en 2010



Source : SDES-enquête messagerie

B2.3 Entreprises de transport collectif urbain (TCU)

En 2023, en Île-de-France, la production de l'établissement public industriel et commercial (ÉPIC) RATP augmente sensiblement (+ 12,7 %). Concomitamment, les consommations intermédiaires croissent fortement suite à la hausse des prix d'achat de l'électricité. Sa capacité d'autofinancement continue de diminuer mais cela n'empêche pas les investissements de repartir à la hausse (+ 6,5 %). La Société des grands projets (anciennement Société du Grand Paris), qui a la charge de la mise en place du Grand Paris Express, voit ses recettes augmenter de 14,2 % sur un an (+ 116,5 millions d'euros).

En province, les recettes commerciales, la production kilométrique et le trafic affichent des hausses en 2023. Ces trois indicateurs progressent dans tous les types de réseaux à l'exception de la production des agglomérations de grande taille (- 5,5 %).

TCU en Île-de-France

EN ÎLE-DE-FRANCE, LA PRODUCTION ET LES CONSOMMATIONS INTERMÉDIAIRES DE LA RATP AUGMENTENT DE PAIR EN 2023

La production de la RATP augmente nettement en 2023 (+ 12,7 %) pour s'établir à 6,1 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 2 981 millions de voyages en 2023 (+ 4,3 % par rapport à 2022). Le trafic « voyageurs » reste néanmoins encore inférieur à celui d'avant-crise (- 14 % entre 2019 et 2023)².

Figure B2.3-1 Les comptes de l'ÉPIC RATP
Niveau en millions d'euros, évolutions en %, évolutions du taux de marge en points

	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
	2023	2021	2022	2023	2023/2018
Production	6 140	3,5	0,8	12,7	3,2
Consommations intermédiaires	2 370	5,0	- 1,7	37,3	11,0
Valeur ajoutée brute (VAb)	3 770	2,8	1,9	1,4	- 0,4
Impôts, taxes et versements assimilés	221	- 47,2	18,3	1,2	- 6,0
Charges de personnel	2 947	2,8	1,0	9,3	2,1
Excédent brut d'exploitation (EBE)	945	26,2	- 9,7	- 12,1	- 3,7
Taux de marge (EBE / VAb) en %	25,1	6,0 pts	- 11,4 pts	- 13,3 pts	- 3,2 pts
Dotations aux amortissements	791	6,4	2,5	1,2	2,9
Résultat d'exploitation	153	124,2	- 27,7	- 49,3	- 19,3
Résultat comptable	9	n. s.	- 62,0	- 89,2	- 48,3
Capacité d'autofinancement	773	31,8	- 12,5	- 11,7	- 4,3

Source : RATP

Figure B2.3-2 Investissements de l'ÉPIC RATP
Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
	2023	2021	2022	2023	2023/2018
Capacité d'autofinancement	773	31,7	- 12,5	- 11,7	- 4,3
Aides à l'investissement	1 184	27,8	- 8,4	15,5	11,6
Investissements réalisés	2 012	8,3	- 3,3	6,5	4,9
Matériel roulant	574	58,8	5,2	0,7	18,8
Croissance de la capacité de transport	56	- 55,9	- 33,5	102,2	- 9,6
Modernisation et entretien	518	102,2	8,4	- 4,5	28,1
Infrastructures	1 423	- 3,5	- 6,2	8,5	1,3
Contrat de plan État-région IdF	316	- 11,8	- 11,6	- 21,8	- 9,7
Modernisation et entretien	1 107	1,2	- 3,6	22,1	6,4
Autres ⁽¹⁾	16	- 0,3	- 41,7	69,7	26,1
Besoin de financement ⁽²⁾	18	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Endettement en fin d'année	5 192	- 0,7	- 4,4	0,4	0,5

(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

² Rapport annuel Groupe RATP 2023, <https://ratpgroup.com/wp-content/uploads/2024/04/RA-2023-e-access-DEF.pdf>, page 21 (le trafic de l'année de référence pré-crise sanitaire est calculé en cumulant le trafic de janvier à novembre 2019 et celui du mois de décembre 2018 (pour neutraliser l'impact des grèves de décembre 2019)).

En 2023, la valeur ajoutée brute croît faiblement (+ 1,4 %) pour atteindre 3 770 millions d'euros suite à la très forte augmentation des consommations intermédiaires (+ 37,3 %) due en partie à la hausse des prix d'achat de l'électricité. Les charges de personnel progressent sensiblement (+ 9,3 %) tandis que les impôts, taxes et versements assimilés augmentent légèrement (+ 1,2 %) après une forte hausse en 2022. Il en résulte une nouvelle diminution de l'excédent brut d'exploitation (- 12,1 % après - 9,7 % en 2022) qui s'établit à 945 millions d'euros et une réduction de près de la moitié (- 49,3 %) du résultat d'exploitation qui s'élève à 153 millions d'euros.

La capacité d'autofinancement passe de 875 millions d'euros en 2022 à 773 millions d'euros en 2023. Le bénéfice (résultat comptable positif) diminue drastiquement (- 89,2 %) pour s'établir à 9 millions d'euros.

L'INVESTISSEMENT DE LA RATP PROGRESSE EN 2023 APRÈS LA BAISSÉ DE 2022

Les investissements réalisés par la RATP repartent à la hausse en 2023 (+ 6,5 % après - 3,3 % en 2022) pour s'établir à 2,01 milliards d'euros (*figure B2.3-2*).

372 millions d'euros (- 13,9 % par rapport à 2022) sont investis en 2023 pour accroître la capacité de transport dont 316 millions d'euros pour les opérations d'infrastructures financées par le contrat de plan État-région et 56 millions d'euros pour des matériels roulants supplémentaires.

Un peu plus de 1,6 milliard d'euros d'investissements sont consacrés à la modernisation et l'entretien en 2023 (+ 12,2 % par rapport à 2022) : 1 107 millions d'euros pour la modernisation et l'entretien des infrastructures (dont les investissements dédiés aux systèmes de transports et aux infrastructures) et 518 millions d'euros de dépenses pour l'entretien des matériels roulants existants (- 24 millions d'euros par rapport à 2022).

L'endettement au 31 décembre 2023 est en légère hausse (+ 0,4 %) pour s'établir à 5,19 milliards d'euros, après 5,17 milliards d'euros l'année précédente.

LA SOCIÉTÉ DES GRANDS PROJETS AUGMENTE ENCORE SES INVESTISSEMENTS SUR LE GRAND PARIS

La Société des grands projets (SGP, originellement nommée Société du Grand Paris) est un ÉPIC détenu par l'État. Chargée de concevoir, développer et financer le réseau de transport public du Grand Paris Express (GPE) comprenant quatre nouvelles lignes de métro automatique et le prolongement de la ligne 14, la SGP contribue également à la modernisation du réseau francilien existant et participe à l'aménagement des quartiers autour des 68 gares du GPE, selon des objectifs environnementaux ambitieux. Elle s'apprête à entrer dans une phase cruciale de mise en service des lignes à partir de 2024.

Avec 937 millions d'euros en 2023 (*figure B2.3-3*), les recettes ou produits de fonctionnement (hors produits financiers) de la SGP augmentent de 14,2 % sur un an grâce notamment à l'augmentation de la fiscalité transférée (+ 70 millions d'euros) qui constitue 90% de ses recettes et à la hausse des règlements d'Ile-de-France Mobilités (IDFM) (+ 30 millions d'euros pour le matériel roulant).

La SGP développe en outre une stratégie de valorisation immobilière via une filiale, la Société du Grand Paris Immobilier, chargée de mener des opérations de co-promotion immobilière avec des opérateurs privés : il en va ainsi en 2023 du projet « Créteil Gare l'Échat » de construction et de commercialisation de 500 logements, en partenariat avec Nexity.

La SGP a investi 3,5 milliards d'euros en 2023 (après 2,8 milliards en 2022) pour la poursuite des travaux sur l'ensemble des lignes. La dette émise depuis 2017 par la SGP s'élève à 29,7 milliards d'euros en 2023 (+ 9,8 % en un an) dont l'essentiel (26,2 milliards d'euros) provient d'émissions obligataires.

En 2023, l'exercice s'est soldé par un déficit de 152 millions d'euros (contre un bénéfice de 20,5 millions d'euros en 2022). Ce déficit s'explique par la hausse des charges de fonctionnement (+46,6 %) et des charges financières (+28,8 %).

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B2.3-3 **Comptes de la Société des grands projets**

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2023	Évolutions annuelles		
		2021	2022	2023
Produits de fonctionnement	937,0	9,1	- 14,4	14,2
Produits financiers	9,2	- 20,2	- 4,8	- 2,4
Charges de fonctionnement	675,8	16,5	1,1	46,6
dont charges de personnel	116,7	36,0	20,8	9,2
dont consommation de marchandises et d'approvisionnement	351,3	- 4,2	- 7,7	89,2
dont dotation aux amortissements	15,9	- 19,7	43,4	42,0
dont autres charges	191,9	48,5	- 0,9	22,1
Charges d'intervention	114,0	- 28,3	- 70,1	4,6
Charges financières	308,4	35,8	30,1	28,8
Résultat d'activité	- 152,0	74,7	156,0	- 841,4
Dettes	29 680,1	46,0	6,5	9,8

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

Source : rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels de la SGP 2023

TCU hors Île-de-France

EN PROVINCE, LES RECETTES DU TRAFIC PROGRESSENT MODESTEMENT EN 2023

D'après les chiffres provisoires de l'enquête conjoncture de l'UTP, les recettes de trafic des transports collectifs urbains de province (TCUP) progressent en 2023 (+ 8,1 %) (figures B2.3-4 et B2.3-5). Le « trafic » (nombre de voyages) augmente aussi sensiblement (+ 7,2 %) tandis que la production kilométrique (nombre de kilomètres produits) diminue (- 2,5 %). Ces indicateurs progressent pour chaque type de réseau (grandes agglomérations - classe 1, agglomérations de taille moyenne - classe 2, petites agglomérations - classe 3), à l'exception de la production kilométrique des agglomérations de grande taille (- 5,5 %).

Figure B2.3-4 **Transports collectifs urbains de province**

En %

Type de réseaux	Évolutions annuelles 2023		
	Production ⁽¹⁾	Trafic ⁽²⁾	Recettes ⁽³⁾
Ensemble	- 2,5	7,2	8,1
Classe 1 (plus de 250 000 habitants desservis)	- 5,5	7,6	8,8
Classe 2 (entre 100 000 et 250 000 habitants desservis)	5,8	4,5	11,8
Classe 3 (moins de 100 000 habitants desservis)	1,9	5,9	6,7

(¹) Production = nombre total de kilomètres produits.

(²) Trafic = nombre total de voyages réalisés.

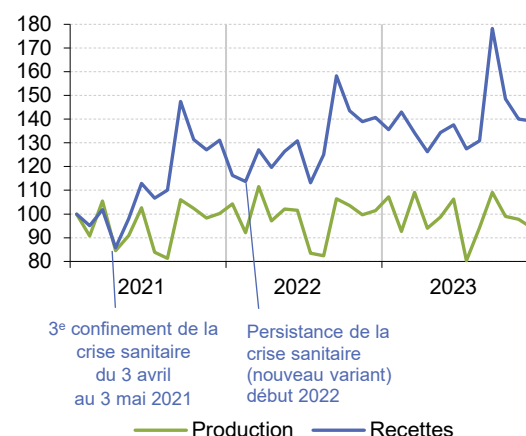
(³) Recettes = recettes commerciales.

Champ : 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 2021



Champ : 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 2023, Rail Logistics Europe, qui assure 68 % du transport ferroviaire de marchandises en tonnes-kilomètres en France, voit son chiffre d'affaires marquer le pas dans un contexte économique et social difficile.

SNCF Réseau, chargé de l'exploitation et l'entretien du réseau ferré français, subit également les effets de ce contexte économique défavorable. En 2023, son résultat d'exploitation diminue de 17,2 %.

À l'inverse, SNCF Voyageurs enregistre une hausse de son activité, malgré un contexte économique peu favorable. En 2023, le nombre de voyageurs-kilomètres augmente de 5,0 % par rapport à 2022. Les produits de son trafic voyageurs croissent de 7,9 % par rapport à l'année précédente, dépassant même leur niveau d'avant-crise (+ 3,9 % par rapport à 2019).

Transport ferroviaire de fret

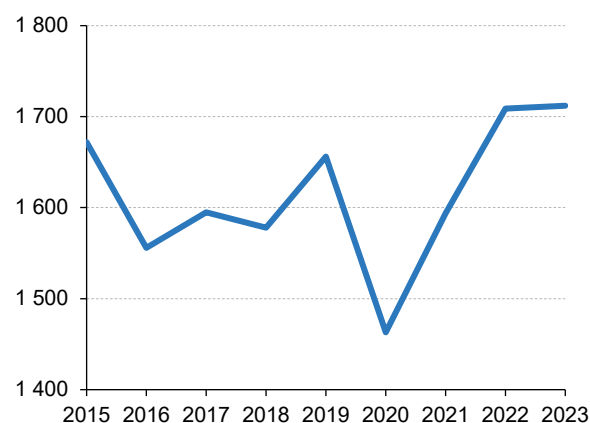
En 2023, le transport ferroviaire représente 8,9 % du transport terrestre de marchandises (mesuré en tonnes-kilomètres, hors oléoducs) en France (voir fiche E1). La loi « Climat et Résilience » a pour objectif de faire passer cette part modale à 18 % d'ici 2030. Pour cela, un plan de relance pour le secteur ferroviaire de l'ordre de 170 millions d'euros par an jusqu'en 2024 a été établi en 2021. Dans le cadre des nouvelles mesures de soutien au ferroviaire, le montant annuel sera porté à 200 millions d'euros de 2025 à 2030. Ce plan vise notamment à doubler l'aide au transport combiné en France tout favorisant le développement des wagons isolés.

EN 2023, LE CHIFFRE D'AFFAIRES DE RAIL LOGISTICS EUROPE MARQUE LE PAS

Le groupe SNCF, qui assure 67 % du transport de marchandises en tonnes-kilomètres, est leader sur le marché français. 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 2023, avec 1 712 millions d'euros, son chiffre d'affaires est quasiment stable par rapport à l'an passé (+0,1 %), dans un contexte de forte inflation (figure B2.4-1). En revanche, son bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (BAIIA) s'établit à 128 millions d'euros en 2023, et recule de 80 millions par rapport à 2022. L'année a en effet été marquée par les mouvements sociaux en France (affectant le chiffre d'affaires à hauteur de - 95 millions d'euros), la hausse du coût de l'énergie, le ralentissement économique et l'interruption du trafic en Maurienne à partir de fin août 2023.

L'année est également marquée par l'ouverture d'une enquête de la commission européenne concernant la prise en charge récurrente des dettes de Fret SNCF par SNCF SA qui pourrait relever d'une aide d'État illégale (voir cadrage 1a).

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

Le secteur ferroviaire reste largement dominé par la SNCF pour le transport de voyageurs. 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 à bas coût (OUIGO, Izy) et en trains de moyennes et longues distances en France (Intercités), ainsi que la commercialisation (SNCF Connect)³.

Depuis juillet 2023, la compagnie ferroviaire espagnole Renfe a commencé à opérer sur les axes Barcelone-Lyon et Madrid-Marseille, marquant ainsi une nouvelle étape dans l'ouverture du marché ferroviaire français à la concurrence. La Renfe est le deuxième concurrent à entrer sur ce marché après l'arrivée de Trenitalia sur l'axe Paris-Lyon-Milan en 2020. Pour les TER, deux appels d'offres pour l'exploitation des lots « Étoile d'Amiens » et « Tram-train - Sud Loire » ont été attribués à SNCF Voyageurs en 2023 ; Transdev a été désigné comme attributaire pressenti sur le lot Nancy-Contrexéville en novembre 2023.

EN 2023, L'ACTIVITÉ DE SNCF VOYAGEURS SE PORTE BIEN MALGRÉ UN CONTEXTE ECONOMIQUE DIFFICILE

En 2023, l'activité de SNCF Voyageurs continue de progresser à un rythme soutenu. Le nombre de voyageurs-kilomètres affiche une hausse notable de 5,0 % par rapport à 2022, dépassant largement le niveau d'avant-crise (+ 13,5 % par rapport à 2019). Cette hausse de la fréquentation concerne toutes les lignes : + 3,8 % sur les grandes lignes, + 8,2 % sur les TER, + 6,2 % sur le Transilien (services de transport ferroviaire de proximité en Île-de-France) et + 6,0 % pour les Intercités. Cependant, malgré ces progrès, la fréquentation sur le Transilien et les Intercités reste en deçà de leur niveau d'avant-crise (respectivement - 12,5 % et - 21,2 % par rapport à 2019) - (figure B2.4-2). Cette situation s'explique principalement par les mouvements sociaux du 1^{er} trimestre 2023 qui ont perturbé les services.

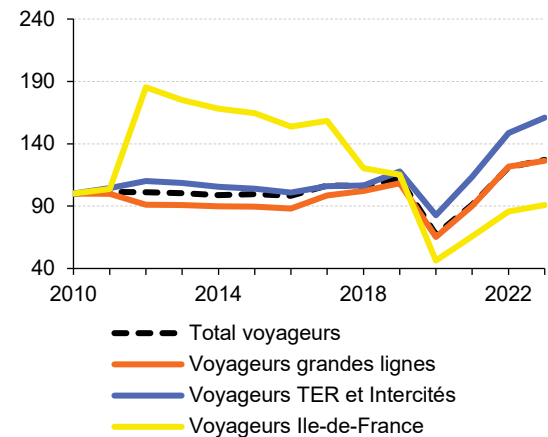
L'extension de l'offre se poursuit, notamment dans les trains de nuit avec le lancement du Paris-Berlin et la réinstauration de la relation Paris-Aurillac.

Figure B2.4-2 Transport de voyageurs à la SNCF
En milliards de voyageurs-kilomètres, évolution en %

	Niveau 2023	Évolutions annuelles	
		2023	2023/2019
Total voyageurs	104	5,0	13,5
Voyageurs grandes lignes ⁽¹⁾	67	3,8	16,8
Voyageurs Intercités	4	6,0	- 21,2
Voyageurs TER	21	8,2	36,6
Voyageurs Île-de-France ⁽²⁾	12	6,2	- 12,5

⁽¹⁾ Grandes lignes : InOui, TGV France-Europe, Eurostar, Thalys, OUIGO.
⁽²⁾ Voyageurs Île-de-France : 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 2010



Source : SNCF Voyageurs

Malgré la conjoncture, l'inflation et la grève du 1^{er} trimestre, l'activité en expansion se traduit en résultats comptables en 2023. Le chiffre d'affaires de SNCF Voyageurs s'élève à 19 255 millions d'euros, marquant une augmentation de 9,5 % par rapport à 2022. Cette hausse concerne tous les types de lignes : + 4,9 % pour le Transilien, + 6,4%

¹ D'après le rapport financier annuel du groupe SNCF.

partie B : entreprises françaises de transport

pour le TER et + 13,5% pour le TGV et les Intercités. Malgré les mouvements sociaux qui ont eu un impact négatif sur les revenus (notamment - 47 millions d'euros pour le Transilien et - 81 millions d'euros pour les TER), la fréquentation accrue et les révisions tarifaires contribuent positivement à l'augmentation du chiffre d'affaires.

Les produits du trafic voyageurs restent supérieurs à leur niveau de 2022, affichant une hausse de 7,9 % (figure B2.4-4). Pour les grandes lignes, ils dépassent largement leur niveau d'avant-crise avec une augmentation de 10,6 % par rapport à 2019. Les TER connaissent une progression encore plus marquée avec une hausse de 37,2 % par rapport à 2019. Cependant, les produits du trafic des lignes Intercités restent inférieurs à leur niveau de 2019, enregistrant une baisse de 25,3 %.

Le résultat net du groupe SNCF Voyageurs demeure positif pour la seconde année consécutive. Il atteint 979 millions d'euros en 2023, marquant cependant un retrait par rapport à 2022 (- 14,6 %).

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

Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau 2023	Évolutions annuelles	
		2023	2023/2019
Production	20 067	8,8	11,9
<i>dont produits du trafic</i>	9 118	7,9	3,9
<i>dont prestations de service pour les AO et le STIF et compensations tarifaires</i>	7 674	7,3	32,8
Consommations intermédiaires	12 291	10,4	18,7
<i>dont redevance infrastructure</i>	3 893	2,1	- 1,1
Valeur ajoutée	7 776	6,4	6,3
Rémunérations	5 001	8,4	- 4,5
Excédent brut d'exploitation (EBE)	2 122	3,5	69,0
Résultat net	979	- 14,6	67,6

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 : 41 entreprises ferroviaires titulaires d'une licence et d'un certificat de sécurité unique qui peuvent circuler sur le réseau et 21 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 ET LES MOUVEMENTS SOCIAUX EN 2023

En 2023, le chiffre d'affaires de SNCF Réseau progresse de 6,2 % atteignant les 7 551 millions d'euros, malgré l'incidence sur l'activité du réseau ferroviaire des mouvements sociaux du premier semestre (- 160 millions d'euros). Les produits d'exploitations, en hausse de 2,4 % par rapport à 2022, dépassent leur niveau d'avant-crise (+ 7,6 % par rapport à 2019) - (figure B2.4-5). Cette croissance est principalement due à la hausse des redevances d'infrastructure (+ 6,1 % après + 10,0 % en 2022) qui représentent 85% du chiffre d'affaires total de SNCF Réseau.

L'inflation élevée en 2022 et au début de 2023 se répercute sur les coûts de l'énergie, des matières premières et des charges de personnel, ce qui se traduit par une hausse des charges d'exploitation (+5,1 % après + 3,0 % en 2022). En conséquence, le résultat d'exploitation, qui s'établit à 415 millions d'euros se replie de 17,2 % par rapport à l'année précédente et reste inférieur à son niveau d'avant-crise (- 38,6 % par rapport à 2019).

partie B : entreprises françaises de transport

La remontée des taux d'intérêt pénalise SNCF Réseau dans son financement à court terme (le taux à court terme de la zone euro passe de - 0,6 % à fin juin 2022 à 3,9 % fin décembre 2023) et à long terme (SNCF Réseau emprunte à - 0,6 % sur 12 ans en 2021 et à plus de 3 % sur huit ans en 2023). Fin 2023, la dette à long terme de SNCF Réseau s'élève à 18,9 milliards d'euros, en hausse de 9,5 % par rapport à fin 2022.

Dans le contexte de crise sanitaire, un plan de relance a été engagé avec l'État en septembre 2020 pour financer des investissements dans le cadre du renouvellement et de la modernisation du réseau ferroviaire. Un premier volet de 4,05 milliards d'euros de recapitalisation du groupe SNCF pour financer les investissements sur le réseau a été versé en trois ans à SNCF Réseau : 1,65 milliard d'euros en 2021, 1,76 milliard d'euros en 2022 et le solde de 644 millions d'euros en mars 2023. Le deuxième volet concerne 600 M€ de produits de cessions que le groupe SNCF s'est engagé à mobiliser pour financer les investissements sur le réseau et dans les gares et qui sont alloués à SNCF Réseau sur la période 2021-2025.

En 2023 est annoncée une « nouvelle donne ferroviaire » consistant en un plan de 100 milliards d'euros qui viendront s'ajouter d'ici à 2040 aux sommes déjà engagées pour le transport ferroviaire. Cette « nouvelle donne » se traduit dès 2023 par une hausse de 100 millions d'euros de l'enveloppe destinée à la régénération et à la modernisation du réseau.

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

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2023	Évolutions annuelles			
		2021	2022	2023	2023/ 2019
Produits d'exploitation	14 437	10,4	3,2	2,4	7,6
<i>dont redevances d'infrastructure</i>	6 370	12,7	10,0	6,1	10,4
<i>dont contribution de l'État aux charges d'infrastructures</i>	576	- 1,3	6,9	0,7	16,8
Charges d'exploitation	14 283	4,2	3,0	5,1	12,1
<i>dont production immobilisée</i>	5 308	10,6	- 2,3	1,5	1,2
<i>dont dotation aux amortissements</i>	2 428	204,0	7,4	4,3	223,2
<i>dont charges de personnel</i>	3 839	3,3	4,6	3,6	9,9
Résultat d'exploitation	415	258,2	10,4	- 17,2	- 38,6
Résultat financier	- 458	12,4	56,4	- 67,2	72,3
Résultat net de l'exercice	- 47	85,4	50,8	27,7	94,8
Capacité d'autofinancement	1 671	94,0	4,2	- 5,1	- 6,1
Investissements réseau	5 742	9,5	- 2,3	3,1	11,6
Dette à long terme au 31/12	18 875	12,9	- 39,8	9,5	- 63,9

Note de lecture : les produits d'exploitation ont augmenté de 7,6 % entre 2019 et 2023.

Source : SNCF Réseau

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

En 2023, pour les transports fluviaux de fret, le volume de la production diminue (- 10,2 %) et les prix des prestations des services demeurent quasi stables (+ 0,5 %). Pour le transport maritime, le transport de passagers est en hausse (+ 23,6 %) mais reste inférieur au niveau de 2019. L'évolution du chiffre d'affaires consolidé du groupe CMA CGM se retourne nettement à la baisse en 2023 (- 36,9 % après + 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 2023, l'excédent brut d'exploitation de VNF se replie de façon importante pour atteindre 64 millions d'euros (contre 81,8 millions d'euros en 2022).

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 continue de progresser en 2023. Les soldes intermédiaires de gestion s'améliorent mais les investissements diminuent (- 10,1 %). La dette financière reprend une tendance baissière (- 3,0 % en 2023 après + 5,0 % en 2022).

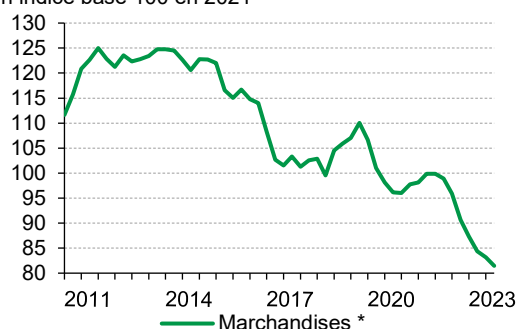
Services de transport maritime et fluvial

EN 2023, LE VOLUME D'ACTIVITÉ DU TRANSPORT FLUVIAL DE FRET RÉGRESSE

La conjoncture générale sur les matières premières, les difficultés du secteur de la construction, les mauvaises campagnes céréalières en 2022 et 2023, ainsi que les inondations de fin d'année, notamment dans les Hauts de France, ont eu des conséquences négatives sur le trafic fluvial en 2023. Ainsi, le volume d'activité du transport fluvial de marchandises mesuré en tonnes-kilomètres se replie (- 10,2 %) en 2023 dans la continuité de la baisse de 2022 (- 9,3 %) (voir fiche E4) et l'indice d'activité des services de transports (IAST) fluviaux intérieurs (hors transit) baisse en moyenne annuelle (- 10,1 %) en 2023 (figure B2.5-1).

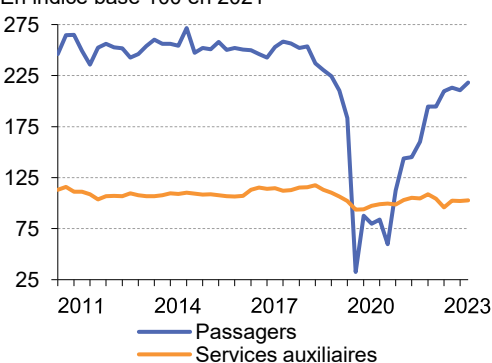
L'indice général (national et international) des prix du transport fluvial⁴ de fret augmente de 0,5 % en 2023. Sur la période 2018-2023, l'indice global est en légère hausse en moyenne annuelle (+ 3,3 %).

Figure B2.5-1 Indice d'activité des services de transport (IAST) fluvial de marchandises
En indice base 100 en 2021



(*) série lissée (moyenne mobile géométrique sur quatre trimestres).
Données corrigées des variations saisonnières
Source : SDES

Figure B2.5-2 Indices d'activité des services de transport (IAST) maritime
En indice base 100 en 2021



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

⁴ Source : Insee-Opise.

EN 2023, L'ACTIVITÉ DU TRANSPORT MARITIME PROLONGE SA REPRISE

En 2023, l'indice d'activité des services de transport (IAST) maritime pour les passagers poursuit la hausse (+ 23,6 %) entamée en 2022 mais reste encore inférieur à l'indice de 2019 (*figure B2.5-2*). En 2023, l'indice d'activité des services auxiliaires de transport maritime diminue (- 4,7 %) après deux années de hausse et reste inférieur à celui de 2019 (- 9,9 %).

L'activité internationale du groupe CMA CGM, troisième opérateur mondial de ligne régulière conteneurisée (en nombre de conteneurs transportés), est en net repli en 2023 (- 36,9 % pour le chiffre d'affaires consolidé qui s'élève à 47,0 milliards de dollars⁵) suite à une baisse de la demande de biens dans un contexte inflationniste, exacerbée par un effet de déstockage sur la première moitié de 2023. Le volume de conteneurs transportés augmente légèrement (+ 0,5 %) pour s'établir à 21,8 millions équivalent vingt pieds. La forte baisse du chiffre d'affaires se répercute sur le bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (BAIIDA) qui passe de 33,3 milliards de dollars en 2022 à 9,0 milliards de dollars en 2023. De même le résultat consolidé diminue pour atteindre 3,6 milliards de dollars en 2023 (contre 24,9 milliards de dollars en 2022). En 2023, le groupe CMA CGM emploie 155 000 salariés dont 6 000 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 23 % du secteur en 2022. 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 (250 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2022) et Corsica Ferries (premier opérateur de ferries vers la Corse, 306 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2023).

Gestionnaires d'infrastructures fluviales

L'EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION DE VNF SE REPLIE

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 180 millions d'euros en 2023, le chiffre d'affaires de VNF baisse de 1,6 % (après une hausse de 2,6 % en 2022). Cependant le contexte toujours inflationniste de 2023 pousse à la hausse les consommations intermédiaires (+4,4 % en 2023 après + 4,7 % en 2022), avec pour conséquence un fort repli de la valeur ajoutée (-7,2 % en 2023 après -3,0 % en 2022). Les charges de personnel augmentent également (+4,1 % en 2023 après +3,1 % en 2022), alors que les subventions d'exploitation diminuent (255,6 millions d'euros en 2023 après 257,5 millions d'euros en 2022), conduisant à un repli accentué de l'excédent brut d'exploitation (-21,5 % en 2023 après - 10,1 % en 2022) (*figure B3.5-1*).

Le 30 avril 2021, VNF et l'État signaient un Contrat d'Objectifs et de Performance (COP) visant à favoriser le développement du transport fluvial. Renouvelé le 22 décembre 2023, le COP prévoit un investissement de 4,3 milliards d'euros sur la période 2023-2032 consacré à la modernisation et au développement des infrastructures fluviales ; il vise notamment à une meilleure gestion de la ressource en eau, à un accroissement du trafic fluvial (+ 9,35 Mds de tonnes-kilomètres à l'horizon 2027) et au développement du tourisme fluvial. Les investissements s'accroissent (+92,4 % après +15,6 % en 2022), s'établissant à 567,2 millions d'euros en 2023. Près des neuf dixièmes sont alloués à la modernisation du réseau, notamment au développement des grands gabarits.

⁵ D'après les résultats financiers de CMA CGM : www.cmacgm-group.com/fr/actualites-media/resultats-financiers-annuels-2023

LES INVESTISSEMENTS DE LA SOCIÉTÉ DU CANAL SEINE-NORD EUROPE SE POURSUIVENT

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, pouvant contenir 4 400 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 220 camions). Débuté en 2017, le canal devrait entrer en service en 2030. Il comptabilisera 60 ponts et 6 grandes écluses, le tout réparti sur 107 km de voie fluviale.

À partir de 2021, les investissements ont pris de l'ampleur, atteignant 85,9 millions d'euros en 2022 et 100,2 millions d'euros en 2023. Les chantiers débutés en 2022 dans le secteur 1 (Compiègne-Passel) se poursuivent en 2023 avec le rescindement de l'Oise entre Montmacq et Thourotte, la construction de la RD 40 bis à Pimprez, ainsi que la construction des ponts entre de la RD66 entre Montmacq et Cambronne-lès-Ribécourt. Avec la montée en charge du projet Seine-Nord Europe, les frais de personnel augmentent de nouveau en 2023 de 13 % (7,2 millions d'euros en 2023). En parallèle, la société a contracté un emprunt de 60 millions d'euros en 2023 (figure B3.5-2).

Figure B3.5-1 **Comptes de VNF**

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles		
	2023	2021	2022	2023
Chiffre d'affaires	180,1	4,3	2,6	- 1,6
Consommations intermédiaires	112,7	4,4	4,7	4,4
Valeur ajoutée brute	75,9	4,2	- 3,0	- 7,2
Charges de personnel	247,5	- 0,7	3,1	4,1
Impôts et taxes	19,7	2,9	2,4	2,3
Subvention d'exploitation reçues	255,6	0,1	0,5	- 0,7
Excédent brut d'exploitation	64,3	5,8	- 10,1	- 21,5
Charges financières	15,2	0,4	- 6,3	- 5,1

Capacité d'autofinancement	46,2	7,8	- 24,1	- 14,3
Investissements	567,2	- 5,4	15,6	92,4
Dette MLT au 31-12	0,4	- 0,8	- 1,5	- 4,1

Note de lecture : le chiffre d'affaires a baissé de 1,6 % en 2023 par rapport à 2022.

Source : VNF

Figure B3.5-2 **Comptes de la SCSNE**

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles		
	2023	2021	2022	2023
Chiffre d'affaires	0,00	- 33,3	n. s.	n. s.
Consommations intermédiaires	2,99	- 25,5	97,7	- 13,6
Valeur ajoutée brute	7,70	29,1	- 2,6	35,1
Charges de personnel	7,20	35,3	18,5	12,5
Impôts et taxes	0,09	51,6	- 78,7	- 10,0
Subvention d'exploitation reçues	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Excédent brut d'exploitation	0,30	n. s.	n. s.	137,5
Charges financières	0,11	n. s.	n. s.	n. s.

Capacité d'autofinancement	0,56	- 100,0	n. s.	n. s.
Investissements	100,20	154,7	- 9,0	16,7
Dette MLT au 31-12	60,00	n. s.	n. s.	n. s.

n. s. = non significatif.

Source : SCSNE

Grands ports sous tutelle de l'État

LA PRODUCTION CONTINUE DE PROGRESSER EN 2023

En 2023, la production des comptes des grands ports sous tutelle de l'État de métropole et d'outre-mer atteint 1 117 millions d'euros, en progression de 4,5 % par rapport à l'année précédente. Elle dépasse son niveau de 2019 (+ 7,4 %) - (figure B2.5-5). Les quatre ports d'outre-mer contribuent pour plus d'un septième à cette production. En 2023, malgré une hausse des consommations intermédiaires (+ 5,5 %), la valeur ajoutée brute progresse (+ 4,1 %), de même que l'excédent brut d'exploitation (+ 3,6 %). La capacité d'autofinancement (CAF) augmente de nouveau (321 millions d'euros en 2023) mais reste légèrement inférieure à son niveau d'avant la crise (326 millions d'euros en 2019). Les investissements diminuent en 2023 (- 10,1 %) après quatre années de hausse. Avec 452 millions d'euros, ils atteignent cependant un de leurs plus hauts niveaux depuis 2016. La dette financière s'élève à 637 millions d'euros en 2023 (- 3,0 % par rapport à 2022), renouant avec la tendance baissière en cours avant 2022.

Figure B2.5-5 **Comptes des grands ports sous tutelle de l'État**

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2023	2021	2022	2023	2023/ 2019
Production	1 117	1,9	9,7	4,5	7,4
Consommations intermédiaires	333	9,6	11,9	5,5	19,5
Valeur ajoutée brute	784	-0,9	8,8	4,1	3,0
Subventions d'exploitation	94	2,5	0,9	-2,4	-10,7
Charges de personnel	481	3,8	7,6	3,4	15,1
Excédent brut d'exploitation	366	-6,0	6,2	3,6	-14,4
Charges financières	38	59,7	-5,8	60,5	56,3
Capacité d'autofinancement	321	10,5	10,7	9,4	-1,5
Investissements	452	41,1	19,9	-10,1	57,9
Dette financière	637	-2,7	5,0	-3,0	-5,4

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, La 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 en charge de l'environnement)

B2.6 Entreprises de transport aérien

En 2023, l'activité des compagnies aériennes s'accroît et approche son niveau d'avant la pandémie. Le trafic aérien de l'ensemble des compagnies aériennes (étrangères et françaises) opérant en France progresse par rapport à 2022 tout en restant un peu en-deçà de son niveau de 2019 (- 5,5 %). Il en va de même pour les compagnies françaises qui ont transporté 65,5 millions de passagers en 2023 (soit + 10,0 % par rapport à 2022 mais - 8,9 % par rapport à 2019). Aéroports de Paris (ADP) est la principale entreprise de services auxiliaires aériens. En 2023, son chiffre d'affaires augmente de 17,0 % par rapport à 2022, pour s'établir à près de 3,2 milliards d'euros soit 4,0 % de plus qu'en 2019 avant la pandémie.

Compagnies aériennes françaises

L'ACTIVITÉ S'ACCROÎT EN 2023 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 2023, sur l'ensemble des compagnies (étrangères et françaises) opérant en France, les compagnies françaises transportent 39 % des passagers et 31 % du fret. Le trafic aérien de l'ensemble des compagnies aériennes (étrangères et françaises) opérant en France augmente en 2023 par rapport à 2022 pour atteindre 169,6 millions de passagers mais ne rattrape pas encore le niveau d'avant crise (- 5,5 % par rapport à 2019).

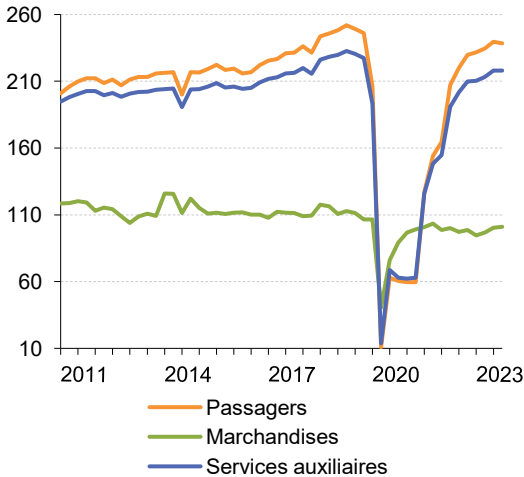
Pour les compagnies françaises également, l'activité progresse en 2023 (+ 14,3 % pour les passagers-kilomètres et + 10,0 % pour les passagers par rapport à 2022) et se rapproche de son niveau d'avant la crise sanitaire (- 5,1 % pour les passagers-kilomètres et - 8,9 % pour les passagers par rapport à 2019) - (figure B2.61).

Figure B2.6-1 Activités des principales compagnies aériennes françaises
Passagers-kilomètres en millions, passagers en milliers, évolutions en %

Compagnies françaises	Passagers-km		Passagers	
	2023	2023 /2019	2023	2023 /2019
Groupe Air France :	161 721	- 3,3	54 877	- 7,9
Air France	141 998	- 5,4	42 343	- 11,0
Transavia France	19 722	65,3	12 534	74,7
Corsair	9 645	12,2	1 413	15,3
Air Caraïbes	8 584	- 7,0	1 571	- 5,7
French Bee	8 037	88,0	927	117,1
Air Austral	5 554	- 3,5	1 212	- 1,4
Air Tahiti Nui	3 267	- 2,8	345	- 13,5
Aircalin	1 686	- 3,9	408	- 7,9
Air Corsica	1 295	7,5	2 218	12,8
ASL Airlines France	397	- 62,1	282	- 46,7
Air Tahiti	355	10,1	1 004	7,5
La Compagnie	269	- 42,9	46	- 42,6
Autres compagnies	404	- 95,6	1 182	- 65,6
Total	201 214	- 5,1	65 486	- 8,9

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 en 2021



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 (- 3,3 % pour les passagers-kilomètres et - 7,9 % pour les passagers par rapport à 2019). La société mère Air France, qui représente 88 % des passagers-kilomètres et 77 % des passagers du groupe, n'a pas encore retrouvé ses niveaux de 2019 tandis que la filiale Transavia France les dépasse nettement (+ 65,3 % pour les passagers-kilomètres et + 74,7 % pour les passagers).

Corsair, la plus grande compagnie française (en passagers-kilomètres) hors groupe Air France, affiche 9,6 milliards de passagers-kilomètres en 2023 (+ 12,2 % par rapport à 2019) et 1 413 millions de passagers (+ 15,3 % par rapport à 2019).

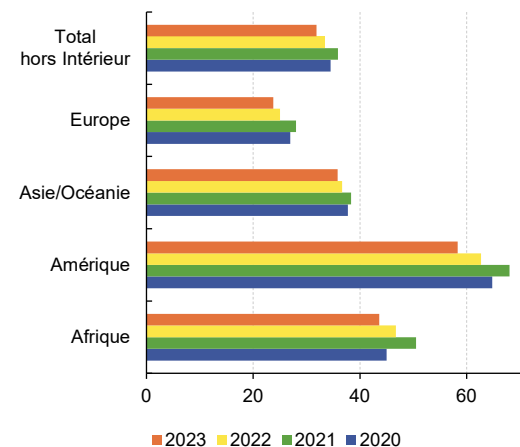
Parmi les dix compagnies (hors groupe Air France) qui dépassent les 250 millions de passagers-kilomètres, French Bee affiche les plus grosses progressions par rapport à 2019 (+ 88,0 % pour les passagers-kilomètres et + 117,1 % pour les passagers). ASL Airlines France, avec un niveau de trafic toutefois bien moindre, enregistre les niveaux les plus déficitaires par rapport à 2019 pour les passagers-kilomètres (- 62,1 %).

L'activité du transport aérien de passagers, mesurée par l'indice d'activité des services de transport (IAST) aérien de passagers, augmente en 2023 (+ 15,8 % par rapport à 2022) mais n'est pas encore au niveau d'avant crise (- 5,2 % par rapport à 2019) - (figure B2.6-2). Dans les services auxiliaires de transports aériens, la tendance est quasi identique (+ 14,3 % par rapport à 2022 et - 6,6 % par rapport à 2019).

LA PART DES COMPAGNIES FRANÇAISES SUR LES FAISCEAUX ÉTRANGERS DIMINUE EN 2023

En 2023, la part des compagnies françaises sur l'ensemble des faisceaux internationaux (à partir de la métropole) diminue (- 1,6 point) suivant la tendance entamée en 2013 à l'exception de deux années de hausse (2020 et 2021). Ce repli est effectif sur tous les grands faisceaux (figure B2.6-3), de l'Asie / Océanie (- 0,8 point) à l'Amérique (- 4,3 points).

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 2023	Évolution 2023/ 2019
Chiffre d'affaires	30 019	10,4
Produits des activités ordinaires	30 019	10,4
BAIIDA (*)	4 208	1,9
Résultat d'exploitation courant	1 712	50,0
Résultat des activités opérationnelles	1 677	66,0
Résultat avant impôts des entreprises intégrées	1 147	231,5
Résultat net des entreprises intégrées	983	264,1
Résultat net des activités poursuivies	-	-
Résultat net	990	237,9

(*) 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 GROUPE AIR FRANCE-KLM EN 2023 EN BIEN MEILLEURE SITUATION QU'AVANT LA CRISE SANITAIRE

Le chiffre d'affaires consolidé de l'ensemble du groupe Air France-KLM sur l'exercice 2023 est de 30,0 milliards d'euros (figure B2.6-4), en augmentation de 13,7 % par rapport à 2022 (+ 10,4 % par rapport à 2019). Le résultat d'exploitation courant consolidé reste positif en 2023 pour la deuxième année consécutive (1,7 milliard d'euros après 1,2 milliard d'euros en 2022) et dépasse de 50,0 % son niveau d'avant-crise. Le résultat des activités opérationnelles s'améliore également avec 1,7 milliard d'euros en 2023 (+ 66,0 % par rapport à 2019). Après des pertes en 2020 et 2021, le résultat net est positif en 2023 à + 990 millions d'euros (après + 744 millions d'euros en 2022 et + 293 millions d'euros en 2019).

Aéroports de Paris

Aéroports de Paris (ADP) gère trois plateformes 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 11^e aéroport mondial en 2023 (3^e européen derrière Londres Heathrow et Istanbul Havalimani) avec 67,4 millions de passagers (76,2 millions en 2019) en hausse par rapport à 2022 (57,5 millions). Paris-Orly enregistre 32,3 millions de passagers en 2023 (après 31,9 millions en 2019 et 29,2 millions en 2022).

EN 2023, LE CHIFFRE D'AFFAIRES D'ADP DÉPASSE CELUI DE 2019

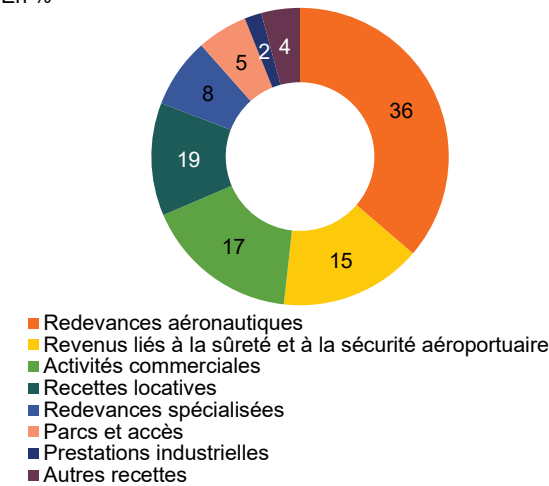
Le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris continue d'augmenter en 2023 (+ 17,0 % par rapport à 2022) et s'établit à 3,2 milliards d'euros (figure B2.6-5). Il dépasse pour la première année son niveau d'avant la crise (3,1 milliards d'euros en 2019). Les redevances aéronautiques (redevances par passager, d'atterrissage et de stationnement) représentent 36 % du chiffre d'affaires d'ADP (figure B2.6-6). Elles augmentent de 152 millions d'euros entre 2022 et 2023 (après + 477 millions d'euros en 2021) sous l'effet de la hausse du trafic « passager départ » (+ 15,0 % par rapport à 2022). Cet effet est également sensible sur les redevances spécialisées des activités aéronautiques (+ 14 millions d'euros en 2023). Avec l'augmentation du trafic aérien, les revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire s'accroissent (+ 64 millions d'euros en 2023) - (figure B2.6-7) et les activités commerciales poursuivent leur progression en 2023 (+ 123 millions d'euros), portées par les boutiques en zone réservée et les bars et restaurants.

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

	Niveau 2023	Évolutions annuelles			
		2021	2022	2023	2023/ 2019
Chiffre d'affaires	3 185	15,5	58,1	17,0	4,0
Consommations intermédiaires	1 035	7,5	30,1	17,9	14,6
Valeur ajoutée brute	2 209	20,7	73,6	16,6	- 0,6
Charges de personnel	556	- 2,9	3,4	14,6	- 6,7
Impôts, taxes	223	- 24,2	12,4	17,4	- 23,1
Excédent brut d'exploitation	1 432	129,6	166,5	17,6	7,1
Charges financières	290	- 38,3	- 53,9	48,7	75,8
Capacité d'autofinancement (CAF)	1 074	- 81,6	n. s.	- 13,9	5,1
Investissements	731	- 36,1	13,6	46,2	- 29,0
Dette financière moyen et long termes	7 102	- 4,4	- 6,7	- 6,7	43,8

n. s. : non significatif.
Source : ADP

Figure B2.6-6 Répartition du chiffre d'affaires
d'ADP 2023
En %



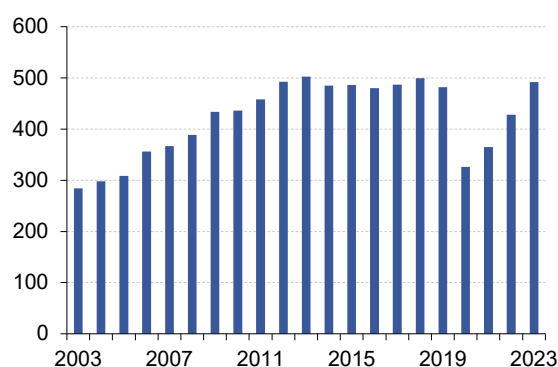
Source : ADP

POURSUITE DE L'AMÉLIORATION DES PRINCIPAUX SOLDES DE GESTION

En 2023, les consommations intermédiaires augmentent encore (+ 17,9 % après + 30,1 % en 2022) : elles s'élèvent à 1 035 millions d'euros (contre 903 millions d'euros en 2019). Elles comprennent notamment la sous-traitance qui affiche une forte progression en 2023 (+ 88 millions d'euros, dont + 33 millions d'euros pour la sûreté). Le chiffre d'affaires (+ 17,0 %) et les consommations intermédiaires (+ 17,9 %) évoluant sensiblement au même rythme, il en résulte une valeur ajoutée brute qui suit une progression similaire (+ 16,6 %) pour atteindre 2,2 milliards d'euros (- 0,6 % par rapport à 2019). Le taux de valeur ajoutée (VAb / CA) demeure presque inchangé (- 0,2 point par rapport à 2022) - (figure B2.6-8). Avec la hausse des effectifs, les charges de personnel augmentent de 14,6 % et s'élèvent à 556 millions d'euros en 2023 (contre 596 millions d'euros en 2019). Les impôts et taxes (taxes foncières, contribution économique territoriale - CET) poursuivent leur hausse (+ 17,4 %) et atteignent 223 millions d'euros : le principal poste en hausse est celui de la taxe foncière qui augmente de 21 millions d'euros.

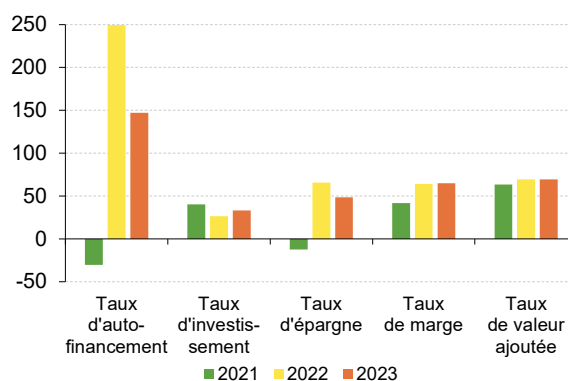
Malgré la hausse des impôts et taxes et des charges de personnel, la nette croissance de la VAb permet à l'excédent brut d'exploitation d'atteindre 1,4 milliard d'euros en 2023, soit un niveau supérieur à celui de 2019 (1,3 milliard d'euros). Le taux de marge s'améliore légèrement (+ 0,5 point en un an) pour atteindre 65 % en 2023 (60 % en 2019). Après deux années consécutives de baisse, les charges financières repartent en forte hausse pour atteindre 290 millions d'euros en 2023, soit 75,8 % de plus qu'en 2019. La capacité d'autofinancement diminue en 2023 mais reste nettement positive avec 1,1 milliard d'euros, 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

DEUXIÈME ANNÉE CONSÉCUTIVE DE CROISSANCE DES INVESTISSEMENTS EN 2023 APRÈS DEUX ANNÉES DE BAISSÉ DEPUIS LA PANDÉMIE

Après deux années de recul important, les investissements repartent à la hausse depuis 2022 (+ 13,6 % en 2022 et surtout + 46,2 % en 2023) pour atteindre 731 millions d'euros, soit 71,0 % du niveau de 2019 (1,03 milliard d'euros). Pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, les investissements portent principalement sur la mutualisation des installations actuelles de tri des bagages en correspondances courtes par la création d'une installation pérenne au standard 3 (construction du bâtiment et des équipements de sûreté associés), le passage au standard 3 de la salle de tri des bagages du terminal 2C, le projet de prolongation de la canalisation de rejet existante pour améliorer la gestion des eaux pluviales de la plateforme CDG, la poursuite des travaux sur la gare pour l'arrivée du CDG Express, le renouvellement d'une partie du parc des dégivreuses. Sur l'aéroport de Paris-Orly, les investissements se concentrent sur la poursuite des travaux en prévision de la construction de la future gare du Grand Paris, la revalorisation, l'électrification et la mise en conformité du parking P2, la rénovation et la mise en conformité EASA (Agence européenne de la sécurité aérienne) des infrastructures aéronautiques de la piste 2 et des voies de circulations avions (VCA) associées, le passage au standard 3 des groupes d'enregistrement 40 à 42 du système de tri de bagages d'Orly 4. Pour l'aéroport de Paris-Le Bourget et les aérodromes d'aviation générale, les investissements portent principalement sur la sûreté comme la vidéosurveillance et les clôtures périmétriques ainsi que sur de nouvelles infrastructures (Vertiport).

Avec la diminution des échéances à long terme (plus de cinq ans) grâce au remboursement d'un emprunt obligataire souscrit en 2015 pour 500 millions d'euros, la dette financière à moyen et long terme d'ADP recule légèrement (- 6,7 %) et atteint 7,1 milliards d'euros en 2023 (4,9 milliards d'euros en 2019).

B3. Comptes de l'ensemble des entreprises de transport en 2022

Entreprise au sens économique

Cette fiche mobilise des données comptables issues de la source É sane (Élaboration des statistiques annuelles d'entreprise) de l'Insee. Les résultats portent sur l'année 2022, 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 286 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2022, les entreprises du secteur des transports et de l'entreposage ont réalisé 5,7 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture). L'ensemble des soldes intermédiaires de gestion des entreprises de transport ont poursuivi en 2022 leur hausse entamée en 2021, au sortir de la crise sanitaire : + 21,3 % pour le chiffre d'affaires, + 21,7 % pour la valeur ajoutée brute et + 46,8 % pour l'excédent brut d'exploitation. Les investissements corporels bruts hors apports ont aussi augmenté à nouveau (+ 9,4 %).

LA REPRISE DE L'ACTIVITÉ EN 2021 S'EST POURSUIVIE EN 2022

Le chiffre d'affaires (CA) des entreprises du secteur « transports et entreposage » a fortement progressé en 2022 (+ 21,3 %) comme en 2021 (+ 21,6 %), pour atteindre 286 milliards d'euros (*figure B3.1*). En comparaison, celui de l'ensemble des entreprises (hors agriculture) a proportionnellement moins augmenté (+ 15,5 %). En 2022, tous les grands secteurs des transports ont vu leur chiffre d'affaires croître, notamment ceux du transport de voyageurs (+ 31,3 %). En particulier, le chiffre d'affaires des « transports aériens de passagers » s'est accru de 72,0 %. Dans le transport de marchandises (+ 24,3 %), le chiffre d'affaires a augmenté dans presque tous les secteurs qui le composent. Le chiffre d'affaires des autres services de transport est aussi en hausse (+ 10,8 %), tiré notamment par celui des services auxiliaires des transports aériens (+ 52,7 %).

En 2022, le transport de marchandises avec 120,1 milliards d'euros de chiffre d'affaires, représentait 42 % de l'ensemble des transports et entreposage (22 % pour le transport routier de fret et services de déménagement et 20 % pour les autres transports de marchandises) - (*figure B3.2*). Les autres services de transport pesaient pour 32 % et le transport de voyageurs pour 26 % (le transport ferroviaire de voyageurs représentant à lui seul 10 % du chiffre d'affaires du secteur transports et entreposage).

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B3.1 Comptes des secteurs des transports et entreposage en 2022
Données provisoires

2022 niveaux en milliards d'euros	Transport de voyageurs	Ferroviaire (voyageurs)	TCU	Routier (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	75,6	28,1	9,5	8,0	21,7	8,4	4,5	120,1	62,3	90,2	21,2	39,6	285,9
Production	82,1	35,7	9,9	7,8	20,9	7,9	4,4	118,6	60,9	86,9	20,9	36,8	287,6
Consommations intermédiaires	47,9	18,6	4,8	4,7	15,5	4,2	2,4	71,4	39,7	52,1	6,8	29,0	171,4
dont sous-traitance incorporée	4,1	0,2	0,9	0,9	1,5	0,7	0,6	12,7	9,0	21,4	1,2	16,1	38,2
dont locations, charges locatives et de copropriété	4,2	1,0	0,1	0,6	2,0	0,5	0,2	10,9	3,9	4,7	0,7	1,5	19,7
dont achats de carburant	5,6	0,004	0,2	0,7	4,4	0,3	0,2	12,9	7,5	0,6	0,0	0,4	19,2
Valeur ajoutée brute (VAb)	34,3	17,0	5,1	3,1	5,4	3,7	2,1	47,2	21,2	34,8	14,1	7,8	116,2
Charges de personnel	27,7	12,7	4,4	3,4	5,1	2,1	1,1	19,6	17,9	22,3	3,6	6,1	69,6
Excédent brut d'exploitation (EBE)	6,8	3,9	0,8	0,3	0,3	1,6	1,0	27,0	2,8	11,0	9,5	1,4	44,7
Bénéfice (+) ou perte (-)	2,5	2,0	- 0,1	0,1	- 0,6	1,0	0,7	26,8	2,0	9,7	5,3	2,3	39,0
Investissements corporels bruts hors apports	15,7	9,2	2,1	0,5	s	1,3	0,5	9,9	s	6,4	3,4	0,7	32,0
Nombre d'entreprises (en unités)	79 221	12	1 328	3 427	767	73 687	72 291	39 562	38 664	68 973	2 553	3 359	187 756
Taux de marge = EBE/VAb	19,7 %	22,7 %	15,7 %	8,8 %	4,8 %	42,5 %	45,8 %	57,2 %	13,2 %	31,6 %	67,2 %	18,6 %	38,5 %

2022 / 2021 (champ 2022) évolutions en %	Transport de voyageurs	Ferroviaire (voyageurs)	TCU	Routier (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	31,3	17,0	7,2	19,9	72,0	53,1	30,1	24,3	11,4	10,8	20,7	13,9	21,3
Production	28,3	12,7	6,6	19,8	78,2	62,3	30,1	24,4	11,4	9,8	19,5	12,3	20,6
Consommations intermédiaires	30,2	12,8	6,1	24,6	74,8	37,2	25,3	21,4	13,9	10,0	15,8	13,6	19,9
dont sous-traitance incorporée	62,6	4,5	7,8	167,7	69,6	98,6	111,2	21,1	21,6	14,0	36,4	11,9	20,1
dont locations, charges locatives et de copropriété	20,9	10,1	17,9	69,7	17,3	17,9	2,5	23,7	6,0	16,7	14,1	7,1	21,4
dont achats de carburant	120,7	106,1	13,4	55,1	182,7	- 9,1	6,5	36,8	17,2	20,7	25,0	12,1	53,2
Valeur ajoutée brute (VAb)	25,8	12,6	7,1	13,2	89,0	104,7	36,1	29,3	6,8	9,6	21,3	7,6	21,7
Charges de personnel	9,4	3,6	4,2	8,9	21,8	38,4	16,2	7,5	6,8	4,3	11,0	8,1	7,2
Excédent brut d'exploitation (EBE)	76,7	43,6	2,7	- 20,5	n. s.	20,6	- 4,2	53,3	12,7	21,5	25,8	6,4	46,8
Bénéfice (+) ou perte (-)	n. s.	155,1	n. s.	- 27,9	n. s.	2,8	- 12,4	103,9	48,6	22,6	56,5	26,2	85,4
Investissements corporels bruts hors apports	3,1	- 3,2	- 3,6	16,8	s	61,4	s	31,6	s	- 1,8	13,4	- 19,9	9,4
Nombre d'entreprises	5,4	- 7,7	- 1,5	0,2	3,4	5,8	5,7	4,0	4,0	- 18,6	1,6	2,9	- 5,2
Taux de marge = EBE/VAb	5,7 pts	4,9 pts	- 0,7 pt	- 3,7 pts	50,2 pts	- 29,6 pts	- 19,2 pts	9,0 pts	0,7 pt	3,1 pts	2,4 pts	- 0,2 pt	6,6 pts

Afin de faciliter les comparaisons entre 2022 et 2021, les données de 2021 ont été recalculées sur le contour et le champ d'entreprises de 2022.

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

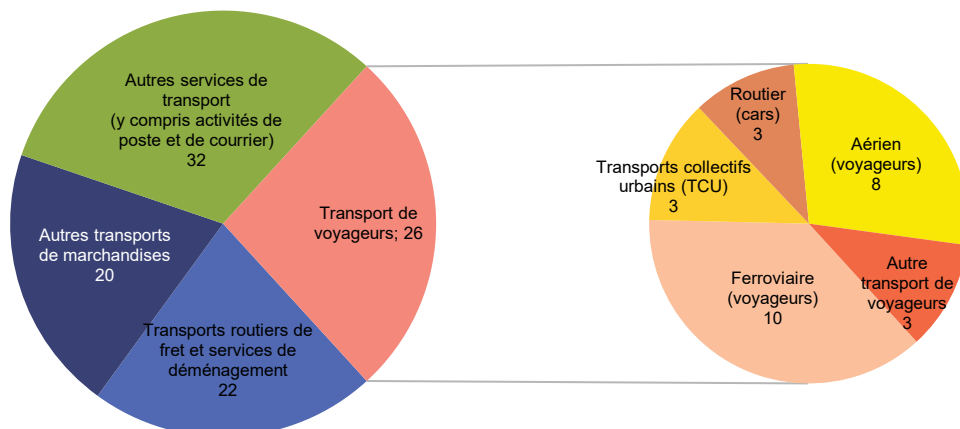
Champ : entreprises de France métropolitaine et des DROM.

(*) 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 2022
En %

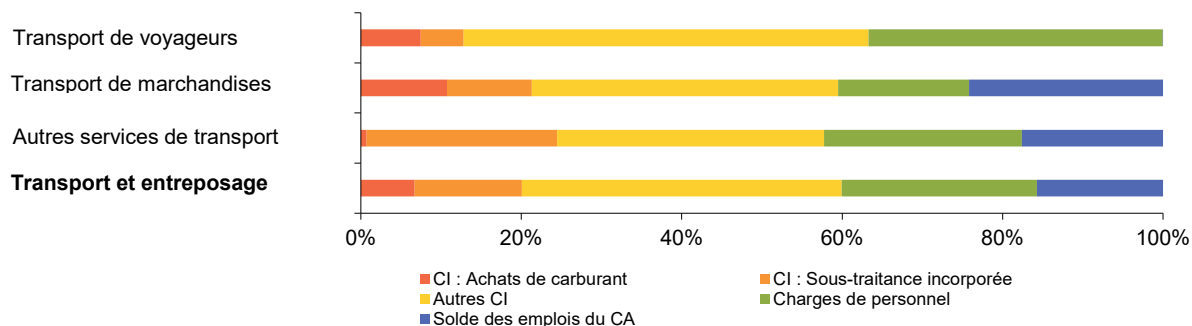


Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

LES CONSOMMATIONS INTERMÉDIAIRES ONT CONTINUÉ D'AUGMENTER EN 2022

En 2022, les consommations intermédiaires (CI) ont crû (+ 19,9 %) pour s'établir à 171,4 milliards d'euros. Elles représentent 59,9 % 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 13,4 % et 6,7 % des emplois du CA. Le poids des consommations intermédiaires rapporté au chiffre d'affaires est élevé dans le transport de voyageurs (63,3 %), notamment dans le transport aérien de voyageurs (71,7 %). Il est un peu moindre dans le transport de marchandises (59,5 %) et dans les autres services de transport (57,7 %).

Figure B3.3 Emplois du chiffre d'affaires (CA) 2022 par grands secteurs
En %



Note de lecture : en 2022, dans les transports et entreposage, 6,7 % du chiffre d'affaires a servi aux achats de carburants, 13,4 % a financé la sous-traitance incorporée, 39,9 % les autres consommations intermédiaires, 24,3 % les charges de personnel et les 15,7 % restants du CA ont été employés à d'autres charges (solde des emplois du CA).

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

Tous les grands secteurs ont enregistré en 2022 une hausse des consommations intermédiaires, de 10,0 % pour les autres services de transports à 30,2 % pour le transport de voyageurs en passant par 21,4 % pour le transport de marchandises.

LA VALEUR AJOUTÉE BRUTE S'EST ACCRUE EN 2022 COMME EN 2021

À 116,2 milliards d'euros en 2022, la valeur ajoutée brute (VAb) a augmenté (+ 21,7 %) plus fortement que pour l'ensemble des entreprises hors agriculture (+ 7,2 %). Après une année 2020 très affectée par la crise sanitaire, dans un contexte de rebond du trafic, tous les grands secteurs des transports ont enregistré des hausses de leur valeur ajoutée en 2021 puis en 2022. Le secteur le plus dynamique en 2022 a été celui du transport de marchandises (+ 29,3 %). Le transport de voyageurs a aussi nettement progressé (+ 25,8 %), en particulier dans l'aérien (+ 89,0 %). Le secteur des autres services de transport a aussi connu une croissance de la VAb (+ 9,6 %), en particulier pour les services auxiliaires de transport (+ 21,3 %).

L'EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION A POURSUIVI SON AMÉLIORATION EN 2022

Les charges de personnel (qui représentaient 60 % de la VAb en 2022) ont légèrement augmenté en 2022 (+ 7,2 %). Elles ont progressé dans tous les grands secteurs, en particulier celui du transport de voyageurs (+ 9,4 %).

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 2022 pour atteindre 44,7 milliards d'euros contre 30,5 milliards d'euros l'année précédente. Contrairement aux années précédentes, aucun secteur n'a enregistré d'EBE négatif en 2022. Il s'est amélioré dans tous les grands secteurs, en particulier dans le transport de marchandises (27,0 milliards d'euros en 2022 après 17,6 milliards d'euros en 2021). Au sein de ce dernier, l'EBE du secteur des transports routiers de fret et services de déménagement a progressé de 12,7 %. Dans le secteur des transports de voyageurs, le sous-secteur du transport aérien a enregistré un EBE positif de 256 millions d'euros après deux années fortement déficitaires (- 1,3 milliard d'euros en 2021 et - 3,2 milliards d'euros en 2020). Enfin, dans les autres services de transports, l'EBE des services auxiliaires de transport a crû de 25,8 % pour atteindre 9,5 milliards d'euros en 2022.

LE RÉSULTAT NET COMPTABLE A POURSUIVI SA REPRISE EN 2022

La hausse de l'EBE, due principalement à la progression de la production, explique en grande partie l'amélioration des comptes. Le résultat comptable des entreprises de transports et entreposage qui était négatif en 2020 (- 14,5 milliards d'euros) puis redevenu positif en 2021 (21 milliards d'euros) a augmenté de 85,4 % en 2022 pour s'établir à 39,0 milliards d'euros. Tous les grands secteurs ont enregistré un résultat comptable positif y compris le transport de voyageurs (2,5 milliards d'euros en 2022) : cependant, au sein de ce secteur, les transports collectifs urbains et le transport aérien ont enregistré une perte en 2022 (respectivement - 82 millions d'euros et - 589 millions d'euros). Le résultat du secteur du transport de marchandises a plus que doublé passant de 13,2 milliards d'euros en 2021 à 26,8 milliards d'euros en 2022. Il en est de même pour le secteur des autres services de transport qui a affiché une hausse de 22,6 % pour atteindre 9,7 milliards d'euros en 2022.

LES INVESTISSEMENTS CORPORELS ONT PROGRESSÉ EN 2022

Les investissements corporels bruts hors apports ont crû en 2022 (+ 9,4 %) pour s'établir à 32,0 milliards d'euros. Ils ont particulièrement progressé dans le transport de marchandises (+ 31,6 %) pour atteindre 9,9 milliards d'euros. Les investissements ont aussi augmenté dans les transports de voyageurs (+ 3,1 % par rapport à 2021) pour s'établir à 15,7 milliards d'euros mais ont légèrement régressé dans le secteur des autres services de transports (- 1,8 %).

LE TAUX DE MARGE BRUTE D'EXPLOITATION A AUGMENTÉ EN 2022 À LA SUITE DE LA PROGRESSION DE L'EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION

Après la forte progression de 2021 suite à la crise sanitaire, le taux de valeur ajoutée (VAb / CA) est resté quasiment stable en 2022 (+ 0,1 point). Il atteint 40,6 % (figure B3.4), soit un niveau légèrement supérieur à celui de 2019 (40,0 %). Au sein du secteur, le taux du transport de marchandises a augmenté de 1,5 point tandis que ceux du transport de voyageurs et des autres services de transport ont reculé (respectivement - 2,0 points et - 0,4 point).

Le taux de marge brute d'exploitation (EBE / VAb) de l'ensemble du secteur a progressé en 2022 (+ 6,6 points) pour s'établir à 38,5 % : du fait d'un EBE meilleur qu'en 2021, le taux de marge brute d'exploitation s'est amélioré dans tous les grands secteurs, en particulier pour le transport de marchandises (+ 9,0 points) où il a atteint 57,2 %.

Le taux de marge nette d'exploitation (résultat courant avant impôts / CA) s'est amélioré en 2022 pour l'ensemble du secteur (13,6 % après 7,9 % en 2021) ainsi que pour chacun des sous-secteurs. Le transport de voyageurs a vu son résultat courant avant impôts passer de - 2,8 milliards d'euros en 2021 à 544 millions d'euros en 2022 et donc son taux passer de - 4,9 % en 2021 à 0,7 % en 2022.

Le taux d'endettement (emprunts rapportés au total de passif) a diminué en 2022 (- 3,8 points) comme en 2021 (- 4,5 points) : les emprunts et dettes assimilées sont restés quasi stables (- 0,2 %) tandis que le total du passif de bilan a augmenté (+ 11,3 %). Le taux d'endettement a particulièrement décliné dans le transport de marchandises (- 4,7 points) avec un dénominateur (passif de bilan) en nette hausse (+ 42,2 %) bien supérieure à celle du numérateur (+ 10,9 %). Il a aussi diminué dans le transport de voyageurs (- 4,0 points) et les autres services de transport (- 0,5 points).

Figure B3.4 Principaux ratios économiques par grands secteurs en 2021 et 2022

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	
	2021 (champ 2022)	2022	2021 (champ 2022)	2022	2021 (champ 2022)	2022	2021 (champ 2022)	2022
Transport de voyageurs	47,3	45,3	14,0	19,7	-4,9	0,7	39,2	35,2
Transport de marchandises	37,8	39,3	48,2	57,2	14,3	22,6	21,3	16,6
Autres services de transport	39,0	38,6	28,5	31,6	9,4	12,2	42,4	41,9
Transports et entreposage	40,5	40,6	31,9	38,5	7,9	13,6	37,3	33,5

(*) : 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 2021, on compte 192 800 unités légales actives rattachées à des entreprises des transports et de l'entreposage au sens de la définition économique : 178 300 sont des unités légales indépendantes et 14 500 sont des filiales d'une entreprise des transports et de l'entreposage organisée en groupe. Parmi ces filiales, 8 400 (58 %) ont une activité principale relevant des transports et de l'entreposage tandis que 6 100 (42 %) 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 2 300 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 2023, 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'emploi salarié du secteur augmente de 0,8 % en 2023. Cette hausse est portée par la croissance des effectifs dans le transport de voyageurs (+ 3,5 %) tandis que le transport de marchandises perd des emplois pour la première fois depuis neuf ans (- 0,6 %). Les créations d'emploi ralentissent dans les autres services de transport (+ 1,0 %) et les effectifs des activités postales s'amenuisent (- 2,5 %). Le coût horaire du travail s'accroît de 5,2 %, au même rythme que les salaires horaires du secteur, portés par les revalorisations du Smic. Sur le marché du travail des métiers du transport et de la logistique, le nombre de demandeurs d'emploi repart à la hausse fin 2023 (+ 4,1 % après - 4,7 % fin 2022) tandis que l'augmentation des offres d'emploi collectées par France Travail au cours de l'année 2023 ralentit (+ 1,3 % après + 19,0 % en 2022). Les difficultés de recrutement de chauffeurs routiers s'atténuent en 2023.



EN 2023, LE SECTEUR CONTINUE DE CRÉER DES EMPLOIS, PORTÉ PAR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Fin 2023, l'emploi salarié du secteur des transports et de l'entreposage (hors intérim) ralentit légèrement. L'effectif du secteur augmente de 0,8 % par rapport à fin 2022 après deux années de rebond suivant la crise sanitaire (+ 1,5 % en 2021 et + 1,0 % en 2022) (figure C-1). Avec la création nette de 11 000 emplois en 2023, l'effectif du secteur s'élève à 1 450 000 salariés, soit 7,1 % du total de l'emploi salarié privé hors intérim.

Cette hausse est portée en 2023 par le dynamisme de l'emploi dans le transport de voyageurs (+ 3,5 %, soit + 14 400 emplois), qui avait été durement affecté par la crise sanitaire. À l'inverse, les effectifs salariés du transport de marchandises diminuent pour la première fois depuis dix ans (- 0,6 %, - 2 500 emplois). Les autres services de transport créent de nouveau des emplois (+ 1,0 %, + 3 700 emplois) tandis que les effectifs salariés continuent de s'amenuiser dans les activités de poste et de courrier (- 2,5 %, - 4 600 emplois).

Avec 429 000 salariés, le transport routier de marchandises (TRM) demeure le plus gros employeur du secteur mais ses effectifs reculent en 2023 (- 0,7 %, - 2 800 emplois) alors qu'ils s'accroissaient vigoureusement jusqu'en 2021 (figure C-2). Les créations nettes d'emploi ralentissent en 2023 dans l'entreposage et la manutention (+ 1,1 % après + 5,3 % en 2022). Par rapport à 2019, avant la crise sanitaire, l'entreposage et la manutention (+ 15,6 %) et le TRM (+ 7,9 %) restent toutefois les activités les plus dynamiques du secteur. Le transport aérien de voyageurs n'a pas retrouvé son niveau d'emploi d'avant-crise (- 7,9 %).

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

Niveau en milliers, évolutions en %, données CVS (au dernier trimestre de l'année), données arrêtées au 31 mars 2024

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2023	2021	2022	2023	2023 / 2019
Transport principalement de voyageurs	426,3	- 0,1	1,6	3,5	0,8
Ferroviaire (y.c. fret)	94,6	- 1,9	0,8	2,7	- 4,1
Transport collectif urbain	114,9	- 0,3	1,3	3,8	5,5
Transport routier de voyageurs	105,7	0,0	1,8	3,5	2,2
Aérien	55,3	- 4,7	1,0	3,2	- 7,8
Maritime et fluvial	10,5	2,1	9,2	4,9	3,9
Autres transports de voyageurs	45,3	10,5	2,2	4,6	8,8
dont taxis et VTC	31,8	9,9	6,0	6,8	18,6
Transport de marchandises (hors ferroviaire)	447,3	4,0	0,6	- 0,6	8,2
Routier et services de déménagement	429,4	4,0	0,3	- 0,7	7,9
Par conduites	5,0	- 0,4	- 0,9	- 0,3	0,6
Aérien	4,8	11,4	29,9	6,8	54,7
Maritime et fluvial	8,0	4,7	4,4	0,1	8,2
Autres services de transport	394,3	3,5	3,4	1,0	8,2
Entreposage et manutention	146,3	7,1	5,3	1,1	15,6
Exploitation des infrastructures	127,3	- 0,6	1,9	1,4	1,7
Organisation du transport de fret	120,6	4,0	2,8	0,3	7,1
dont messagerie et fret express	38,9	1,2	- 0,6	- 2,2	- 1,7
Activités de poste et de courrier	181,9	- 4,5	- 4,2	- 2,5	- 14,6
Transports et entreposage hors intérim	1 449,7	1,5	1,0	0,8	2,5
Intérim utilisé dans transports et entreposage	110,1	6,1	- 5,1	- 5,2	5,6
Ensemble secteur privé hors intérim ⁽¹⁾	20 354,4	3,7	2,0	0,7	6,3
Intérim utilisé dans l'ensemble du secteur privé	755,9	12,1	- 1,3	- 6,6	- 2,6

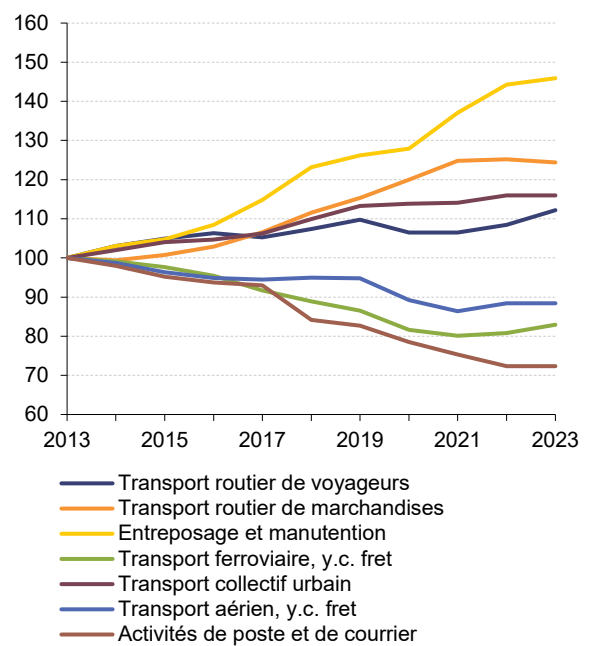
(1) Ensemble secteur privé, y compris agriculture (codes AZ à RU en Naf Rév.2).

Champ : France hors Mayotte.

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

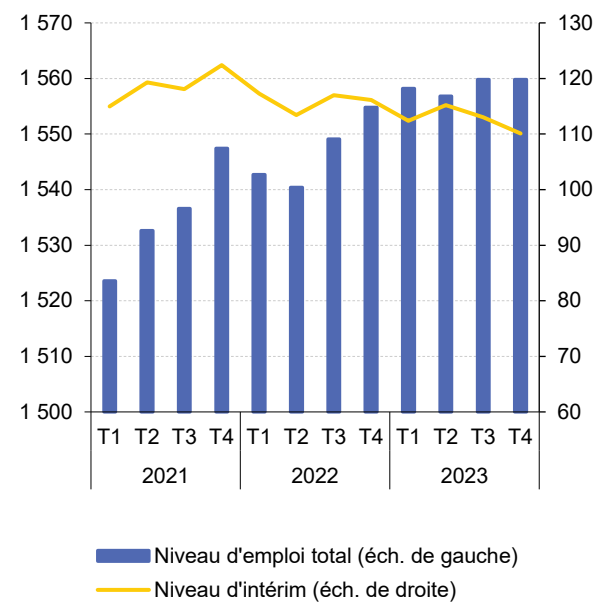
partie C : emploi et marché du travail

Figure C-2 Évolution de l'effectif salarié par activité depuis 2013
En indice base 100 en 2013



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

L'EMPLOI INTÉRIMAIRE SE REPLIE DE NOUVEAU EN 2023

Fin 2023, le secteur des transports et de l'entreposage mobilise 110 000 intérimaires, ce qui porte l'effectif total du secteur à 1 560 000 salariés (*figure C-3*).

Le secteur, en particulier les activités d'entreposage et de manutention, a fréquemment recours à l'intérim pour ajuster ses effectifs aux aléas de production. Toutefois, après avoir atteint son plus haut niveau en 2021, l'emploi intérimaire se replie de nouveau en 2023 (- 5,2 % après - 5,1 % en 2022).

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 2023 à 7,1 %, soit un niveau près de deux fois supérieur à celui observé dans l'ensemble du secteur privé (3,6 %).

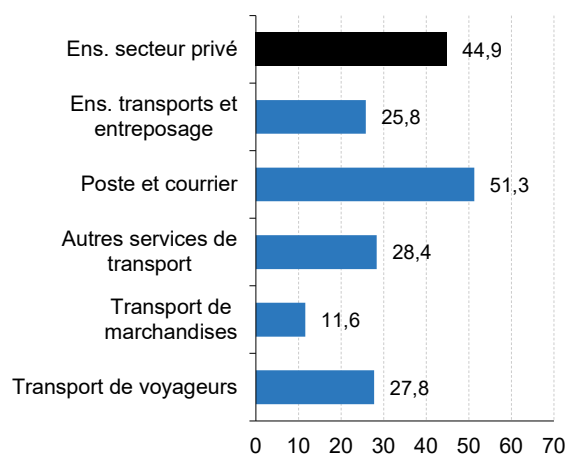
LE SECTEUR EMPLOIE 26 % DE FEMMES, LE TEMPS PARTIEL EST PEU RÉPANDU

Dans le secteur des transports et de l'entreposage, la part des femmes dans l'emploi salarié est plus faible que dans le secteur privé (25,8 %, 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 (51,3 %) mais ne sont que 11,6 % dans le transport de marchandises.

Le travail à temps partiel est moins répandu dans le secteur des transports et de l'entreposage (11,7 %) que dans l'ensemble du secteur privé (21,4 %). 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*).

Figure C-4 Part de femmes parmi les salariés

En % de l'effectif au 31 décembre 2022

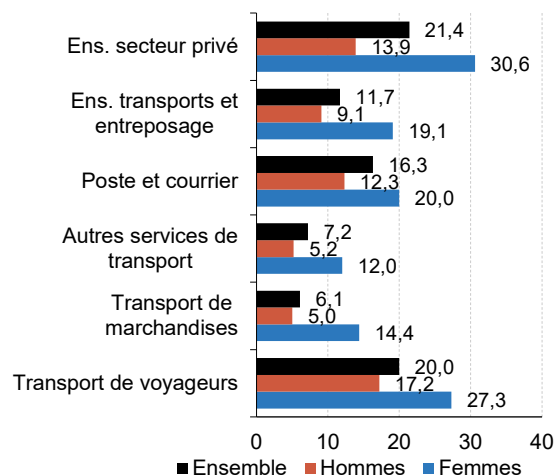


Champ : secteur privé hors agriculture et particuliers employeurs, France hors Mayotte

Source : Insee, base Tous salariés 2022

Figure C-5 Part de salariés à temps partiel

En % de l'effectif au 31 décembre 2022



Champ : secteur privé hors agriculture et particuliers employeurs, France hors Mayotte

Source : Insee, base Tous salariés 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 professions intermédiaires de La Poste (*figure C-6*). Alors que 45 % 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.

Figure C-6 **Les 10 professions les plus représentées dans le secteur des transports, selon le genre**
Professions et catégories socioprofessionnelles (PCS), en % des effectifs au 31/12/2022

Femmes		Hommes	
643A - Conducteurs livreurs, coursiers	9,3	641A - Conducteurs routiers et grands routiers	24,0
451A - Professions intermédiaires de la Poste	7,9	643A - Conducteurs livreurs, coursiers	11,3
641B - Conducteurs de véhicule routier de transport en commun	7,2	641B - Conducteurs de véhicule routier de transport en commun	10,1
333C - Cadres de la Poste	6,8	652A - Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	3,4
546C - Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises	5,7	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	4,4	676C - Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	2,5
546B - Agents des services commerciaux des transports de voyageurs et du tourisme	3,1	389A - Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports	2,4
546D - Hôtesse de l'air et stewards	2,9	653A - Magasiniers qualifiés	2,3
543G - Employés administratifs qualifiés des autres services des entreprises	2,6	333C - Cadres de la Poste	2,2
466A - Responsables commerciaux et administratifs des transports de voyageurs et du tourisme (non-cadres)	2,3	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 2022

LE SALAIRE MOYEN MENSUEL PAR TÊTE PROGRESSE DE 5,1 % EN 2023

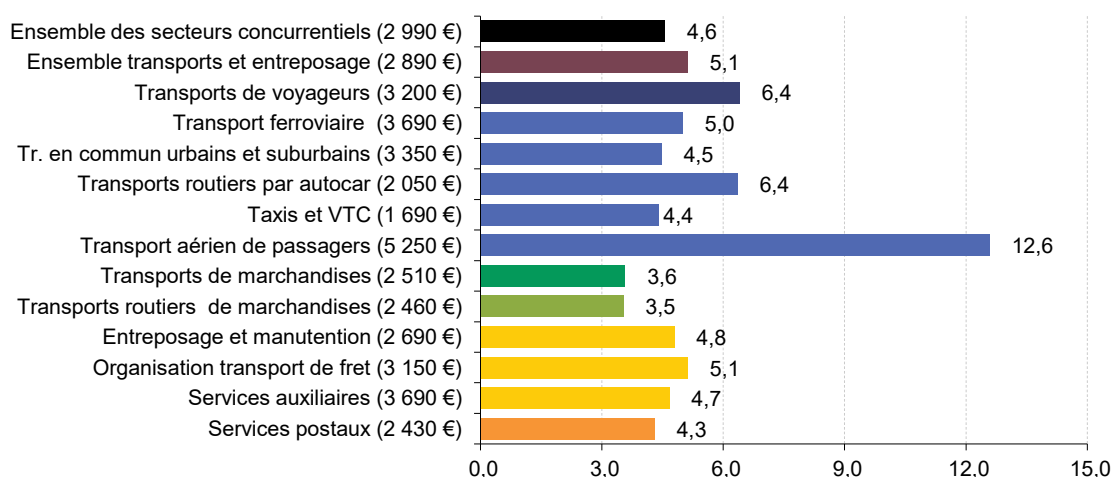
En 2023, la masse salariale du secteur des transports et de l'entreposage s'élève à 50,1 Md d'euros, en hausse de 6,0 % par rapport à 2022. Cette hausse résulte principalement du contexte inflationniste (+ 4,8 % en 2023) qui a entraîné une revalorisation automatique du Smic de 2,2 % au 1^{er} mai 2023 (après les revalorisations de 1,8 % au 1^{er} janvier 2023, de 2,6 % en mai 2022 et de 2,0 % en août 2022), favorisant ainsi les renégociations d'accords salariaux dans la branche. En revanche, les montants versés au titre de la prime de partage de la valeur (PPV) ont été légèrement moindres qu'en 2022 (- 0,2 %).

Le salaire moyen mensuel par tête (SMPT) du secteur progresse de 5,1 % en 2023 (après + 6,0 % en 2022) et s'établit à 2 890 euros par mois, y compris PPV (figure C-7). Dans le transport aérien de passagers, le dynamisme du SMPT (+ 12,6 % en 2023 après + 25,2 % en 2022) s'explique par la nette augmentation de la masse salariale (+ 15,2 % après + 23,7 %), portée par le versement de primes de pouvoir d'achat, alors que l'accroissement des effectifs est de moindre ampleur (+ 3,2 % après + 1,0 %).

Compte tenu de la hausse des prix observée en 2023 (+ 4,8 % hors tabac), le pouvoir d'achat du SMPT des salariés des transports et de l'entreposage augmente de 0,3 % en 2023 (après + 0,7 % en 2022). Pour l'ensemble des secteurs concurrentiels, le pouvoir d'achat du SMPT diminue de 0,3 % en 2023 (après + 1,4 % en 2022).

Figure C-7 Évolution du salaire moyen par tête (SMPT) en 2023*

Évolution 2023 / 2022 en euros courants, en % – salaire moyen par tête mensuel en euros, données arrêtées au 17 juin 2024



* y compris primes de partage de la valeur (PPV).

Note : le salaire moyen par tête (SMPT) rapporte la masse salariale brute versée par les employeurs au nombre de personnes physiques salariées. Le niveau et l'évolution du SMPT retracent la dynamique des salaires mais ne reflètent pas les rémunérations réellement perçues par les salariés, mesurées par le salaire net moyen qui rapporte les salaires perçus à un volume de travail (nombre d'heures pour le salaire horaire, ou équivalent temps plein pour le salaire en EQTP).

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

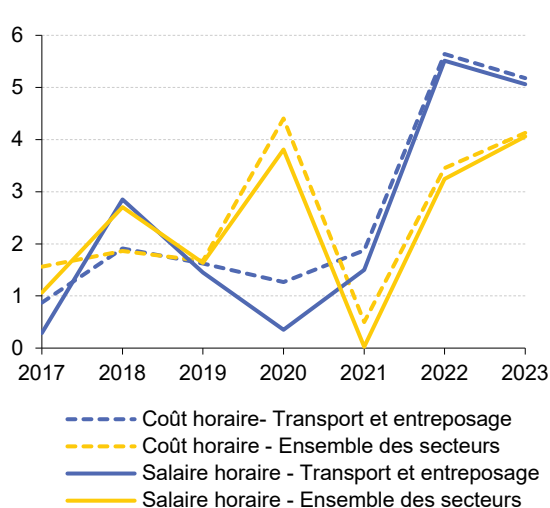
LE COÛT HORAIRE DU TRAVAIL PROGRESSE DE 5,2 %, AU MÊME RYTHME QUE LES SALAIRES HORAIRES

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.

En 2023, les salaires horaires, mesurés par l'ICT – salaire horaire, progressent de 5,1 % dans le secteur des transports et de l'entreposage (figure C-8), soit 1 point de plus que dans l'ensemble des secteurs marchands non agricoles (+ 4,1 %). En effet, les bas salaires étant surreprésentés dans le secteur des transports, ceux-ci ont davantage bénéficié des revalorisations du Smic en 2023.

Le coût horaire du travail, mesuré par l'ICT – coût horaire, incluant salaires, cotisations sociales et taxes nettes de subventions augmente dans les mêmes proportions que les salaires horaires en 2023 : + 5,2 % dans le secteur des transports et de l'entreposage et + 4,1 % dans l'ensemble des secteurs marchands non agricoles.

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



Note : En 2023, les composantes de l'Indice de coût du travail « ICT – salaires et charges » et « ICT – salaires seuls » ont été respectivement renommées « ICT – coût horaire » et « ICT – salaire horaire ».
Champ : secteurs marchands non agricoles hors services aux ménages, France hors Mayotte.
Sources : Urssaf ; Dares ; Insee

Figure C-9 Part de salariés au Smic au 1^{er} janvier
Smic en euros, parts en % de l'effectif

	1 ^{er} jan. 2020	1 ^{er} jan. 2021	1 ^{er} jan. 2022	1 ^{er} jan. 2023	1 ^{er} jan. 2024
Tous secteurs d'activité	13,0	12,0	14,5	17,3	nd
dont transports et entreposage	5,6	7,0	17,0	14,5	nd
dont transports routiers ⁽¹⁾	11,0	9,0	22,0	18,6	nd
Montant du Smic horaire brut	10,15 €	10,25 €	10,57 €	11,27 €	11,65 €

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 DIMINUE AU 1^{ER} JANVIER 2023

Au 1^{er} janvier 2023, après deux revalorisations en mai puis en août 2022 en raison du contexte inflationniste, le montant du Smic horaire brut a été porté à 11,27 euros, soit une hausse de 6,6 % par rapport à son niveau du 1^{er} janvier 2022.

En France hors Mayotte, 14,5 % des salariés du secteur des transports et de l'entreposage (hors apprentis, stagiaires et intérimaires) et 18,6 % de ceux soumis à la convention collective des transports routiers ont bénéficié de cette revalorisation au 1^{er} janvier 2023 (figure C-9). Ces proportions élevées, bien qu'en repli par rapport à l'année précédente, sont en trompe-l'œil. La plupart des branches, dont celle des transports, avaient renégocié leurs grilles avant les revalorisations du Smic de mai et août 2022 et présentaient ainsi au 1^{er} janvier 2023 un premier niveau de grille salariale inférieur au Smic en vigueur.

L'accord du 11 octobre 2023 sur la revalorisation des rémunérations des conducteurs routiers de poids lourds, porte le taux horaire conventionnel à 12,09 euros (+ 5,4 %). Cet accord a été étendu le 19 décembre 2023 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.

partie C : emploi et marché du travail

LE NOMBRE DE DEMANDEURS D'EMPLOI DANS LES MÉTIERS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE REPART A LA HAUSSE EN 2023

Fin 2023, le nombre de demandeurs d'emploi recherchant un métier dans les transports et la logistique (T&L), inscrits à France Travail et tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi (catégories A, B et C) augmente de 4,1 % après trois années de baisse (*figure C-10*). Parallèlement, le nombre d'offres collectées par France Travail en 2023 ralentit (+ 1,3 % après + 19,0 % en 2022).

Par rapport à fin 2019, avant la crise sanitaire, les offres d'emplois dans les transports et la logistique ont augmenté de 26,3 % tandis que le nombre de demandeurs d'emploi pour ces métiers a progressé de 7,2 %.

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 France Travail						Demandeurs d'emploi en fin d'année*				
Niveau 2023	Évolutions annuelles					Niveau 2023	Évolutions annuelles			
	2021	2022	2023	2023 / 2019			2021	2022	2023	2023 / 2019
377,8	52,1	19,0	1,3	26,3	Métiers du transport et de la logistique	568,1	- 2,2	- 4,7	4,1	7,2
210,7	59,5	21,9	1,6	38,3	Manutention et logistique	317,4	- 2,1	- 5,5	2,4	4,5
34,7	31,0	37,9	10,2	34,6	Transport de voyageurs sur route	45,7	- 1,8	- 3,4	9,8	11,9
102,9	46,9	8,5	- 5,7	4,8	Transport routier de marchandises ⁽¹⁾	160,8	- 2,2	- 4,3	5,6	10,4
4,5	- 17,6	98,0	19,6	- 14,0	Transports aérien, maritime et fluvial	22,9	- 7,7	- 0,4	8,2	14,3
25,0	60,3	17,7	17,7	41,5	Autres métiers du T & L	21,3	0,3	- 4,0	3,0	10,0
3 952,6	45,2	21,8	- 0,9	22,2	Ensemble des métiers	5 169,1	- 6,0	- 5,3	0,4	- 6,3

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

(¹) y compris services de déménagement.

Champ : France métropolitaine.

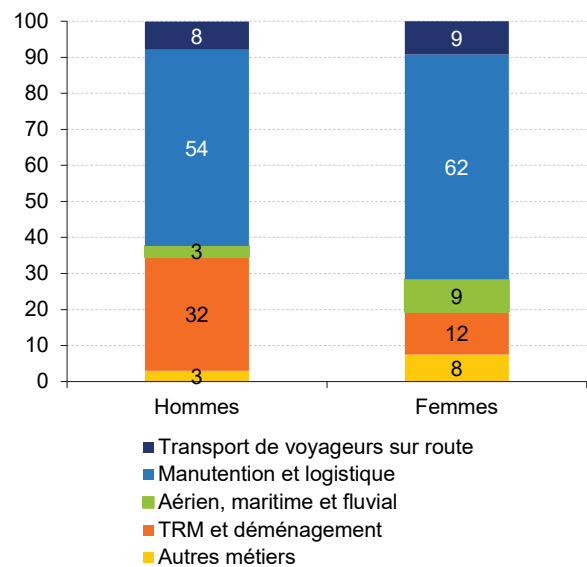
Sources : Dares, France Travail, statistiques du marché du travail. Calculs SDES

Les métiers de l'entreposage et de la manutention, peu qualifiés, rassemblent plus de la moitié (54 % des hommes et 62 % 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 roulant diminue en 2023 et rejoint le niveau observé pour l'ensemble du secteur des services (*figure C-12*). Au quatrième trimestre 2023, 46,3 % des chefs d'entreprises interrogés déclarent avoir des difficultés à recruter des chauffeurs routiers.

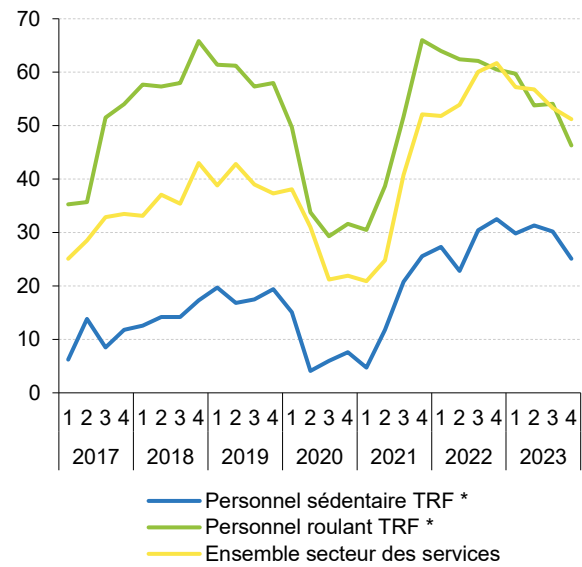
partie C : emploi et marché du travail

Figure C-11 Répartition des demandeurs d'emploi fin 2023 par métier recherché, par sexe
En %



Champ : France métropolitaine, métiers du transport et de la logistique.
Sources : Dares ; France Travail, statistiques du marché du travail. Calculs SDES

Figure C-12 Part des chefs d'entreprise déclarant rencontrer des difficultés de recrutement
En %, données CVS



*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 2023, dans le contexte d'un haut niveau de prix des carburants et d'une circulation en baisse, la consommation d'énergie de traction des transports se retourne à la baisse (- 3,1 % par rapport à 2022). Les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports diminuent en 2023 (- 3,4 %) et sont inférieures de 5,4 % à celles de 2019. Avec 126,8 millions de tonnes équivalent CO₂, le secteur des transports reste le premier contributeur aux émissions de GES de la France (34 %). La Stratégie nationale bas-carbone, feuille de route de la France pour réduire les GES, prévoit une décarbonation totale des transports d'ici 2050.

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 % aux émissions des transports, tous modes confondus, pour une majorité de polluants. Il est le premier émetteur de cuivre (Cu), de zinc (Zn), de chrome (Cr), de plomb (Pb) et d'oxydes d'azote (NOx), tous secteurs d'activités confondus.

Avec 51 641 accidents corporels en France métropolitaine en 2023 et, en particulier, un nombre de personnes blessées ou décédées en baisse, l'accidentalité routière diminue par rapport à 2022 et s'établit à un niveau inférieur à celui d'avant crise sanitaire (56 016 accidents corporels en 2019). Les accidents impliquant un poids lourd (2 424 en 2023) représentent 4,7 % des accidents mais 12,2 % des tués.



D1. Consommation d'énergie de traction dans les transports

En 2023, la consommation d'énergie de traction des transports se retourne à la baisse (- 3,1 % par rapport à 2022) et se situe 8,1 % en deçà de son niveau de 2019, avant la crise sanitaire. Le contexte d'un haut niveau de prix des carburants et d'une circulation en baisse favorise une moindre consommation d'énergie tant pour le transport de voyageurs (- 3,0 % par rapport à 2022) que pour le transport de marchandises (- 3,2 %).

LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE DE TRACTION DES TRANSPORTS SE RETOURNE À LA BAISSÉ

En 2023, la consommation d'énergie de traction des transports ralentit (- 3,1 % après + 6,1 % en 2022) - (figure D1-1) et s'établit à un niveau nettement inférieur à celui d'avant-crise (- 8,1 % par rapport à 2019). La consommation d'énergie s'établit ainsi à 489,4 TWh en 2023.

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
	2023 (p)	2023/2022	2023/2019	2023/2018
Voyageurs	298,4	-3,0	-8,2	-1,5
Transports individuels	273,3	-2,7	-8,1	-1,5
Deux roues	4,5	-5,8	-8,2	-1,7
Voitures particulières (y.c. taxis et VUL étrangers)	264,4	-2,7	-8,2	-1,5
Bateaux de plaisance	4,4	0,0	1,1	0,4
Transport collectif	25,1	-5,7	-9,6	-2,2
Transport routier de voyageurs (gazole uniquement)	4,9	-2,8	-12,6	-2,6
Transport urbain de voyageurs	5,1	-7,4	5,1	0,8
Transport ferroviaire SNCF (1)	8,0	-4,1	-6,9	-1,6
Transport aérien (2)	7,0	-11,1	-19,7	-4,1
Marchandises	190,5	-3,2	-7,9	-1,8
Transports routiers	176,7	-2,5	-4,6	-0,8
Dont VUL français	61,0	-2,2	-5,6	-0,9
Dont PL français et étrangers	113,9	-3,0	-4,8	-0,9
Navigation intérieure (fioul)	1,4	3,5	51,9	9,1
Transport maritime (3)	11,8	-13,1	-40,8	-12,2
Oléoducs (électricité)	0,6	0,0	-10,2	-3,2
Autres	0,5	0,0	-7,0	2,4
Ensemble	489,4	-3,1	-8,1	-1,6

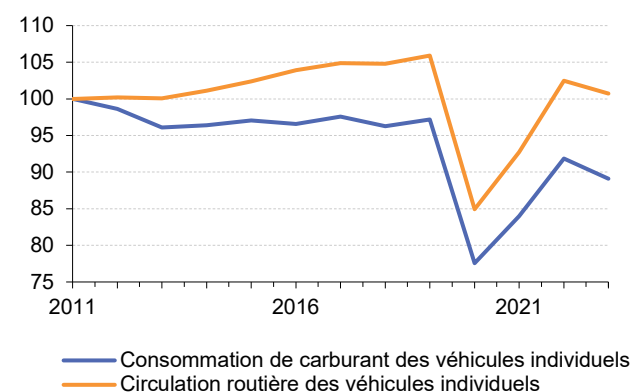
(1) Gazole et électricité uniquement de traction.
(2) Livraisons en France aux aéronefs français et étrangers (pour les vols domestiques uniquement).
(3) Livraisons en France aux soutes maritimes françaises et étrangères, hors lubrifiants (hors périmètre du bilan de l'énergie).
(p) : provisoire.
Source : 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
	2023 (p)	2023/2022	2023/2019	2023/2018
Carburants pétroliers	474,5	-3,2	-8,8	-1,8
Routiers	448,6	-2,8	-7,5	-1,4
dont essence	106,4	2,1	13,6	4,1
dont gazole	340,9	-4,3	-12,8	-2,8
Non routiers	25,9	-9,4	-26,7	-7,3
Produits non pétroliers (1)	14,9	0,4	24,3	4,3
GNV	3,7	0,0	96,2	13,3
Électricité	11,2	0,5	10,8	2,1
Ensemble	489,4	-3,1	-8,1	-1,6

(1) hors consommation d'électricité des deux-roues, des VUL et des poids lourds.
(p) : provisoire.
Source : SDES

Figure D1-3 Évolution de la circulation et de la consommation de carburant des véhicules individuels
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 % en 2023) - (*figure D1-2*). Ils sont surtout destinés au transport routier, pour lequel la consommation de pétrole diminue en 2023 (- 2,8 %) et s'éloigne du niveau d'avant-crise (- 7,5 % par rapport à 2019). L'essentiel de cette baisse provient de la diminution de la consommation de gazole (- 4,3 % par rapport à 2022) tandis que la consommation d'essence augmente (+ 2,1 %). La consommation d'électricité, qui représente 2 % des consommations d'énergie pour le transport, croît légèrement en 2023 (+ 0,5 %) et dépasse nettement son niveau d'avant-crise (+ 10,8 % par rapport à 2019). La consommation de GNV représente environ 1 % de la consommation totale d'énergie des transports.

61 % DE L'ÉNERGIE DE TRACTION EST UTILISÉE POUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

En 2023, le transport de voyageurs consomme 61 % du total de l'énergie de traction des transports, le reste étant dévolu au transport de marchandises. Sa consommation se replie en 2023 (- 3,0 % après + 9,7 % en 2022) pour se placer nettement sous son niveau de 2019 (- 8,2 %).

L'essentiel de la consommation d'énergie du transport de voyageurs est constitué par le transport individuel (92 %), dont la tendance à la baisse (- 2,7 % en 2023) est plus marquée que celle de la circulation routière des véhicules individuels (- 1,7 %) - (*figure D1-3*).

Le reste de l'énergie de traction du transport de voyageurs est consommé par les transports collectifs (8 % en 2023). Ceux-ci ont vu leur consommation d'énergie également diminuer par rapport à 2022 (- 5,7 %) après une hausse l'année précédente (+ 14,2 %) et s'éloignent de leur niveau de 2019 (- 9,6 %). La consommation baisse dans l'ensemble des modes de transports collectifs en 2023 (- 4,1 % dans les transports ferrés, - 7,4 % dans les transports urbains de voyageurs, - 2,8 % dans les transports routiers de voyageurs -11,1 % dans le transport aérien) mais seuls les transports urbains de voyageurs ont un niveau de consommation d'énergie au-dessus de celui d'avant-crise (+ 5,1 % par rapport à 2019).

Le transport de marchandises consomme 39 % de l'énergie de traction des transports, essentiellement du fait du transport routier qui représente 93 % de sa consommation (65 % pour les poids lourds et 35 % pour les véhicules utilitaires légers). La consommation d'énergie de traction du transport routier de marchandises diminue de nouveau en 2023 (- 2,5 %), plus fortement qu'en 2022 (- 0,3 %).

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 2023*) 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

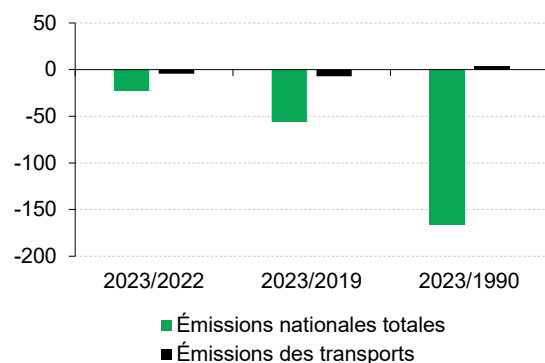
En 2023, les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports diminuent de 3,4 % par rapport à 2022. Cette baisse inverse la tendance à l'augmentation des émissions qui a succédé aux fortes restrictions de déplacements imposées en 2020 et début 2021 en raison de la pandémie de la Covid-19. En 2023, les émissions de GES des transports sont inférieures de 5,4 % à celles de l'année 2019. Avec 126,8 millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂ éq), le secteur des transports reste le premier contributeur aux émissions de GES de la France (34 %). Ses émissions proviennent essentiellement des voitures particulières (VP, 53 %), des poids lourds (PL, 22 %) 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 (+ 2,8 % 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. Les émissions proviennent des véhicules français mais également des véhicules étrangers, notamment des poids lourds réalisant du transit international.

EN 2023, LES TRANSPORTS CONTRIBUENT À LA BAISSÉ DES ÉMISSIONS DE GES DE LA FRANCE

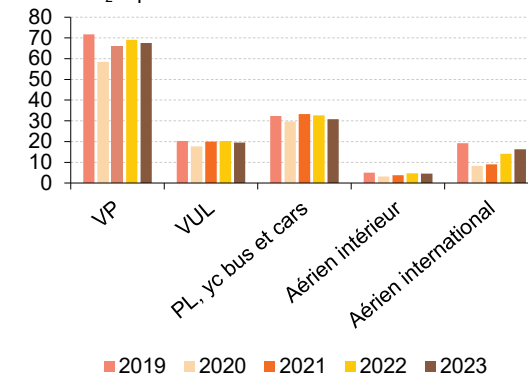
Après leurs rebonds en 2021 (+ 12,4 %) et en 2022 (+ 3,1 %), les émissions de GES des transports diminuent de 3,4 % en 2023 par rapport à 2022 (*figure D2.1-1*). Le niveau d'émissions reste en deçà de celui constaté en 2019 avant la crise sanitaire de 2020/2021 (126,8 Mt CO₂ éq. en 2023 contre 134,0 Mt CO₂ éq en 2019). L'augmentation des prix des carburants qui incite à la limitation des déplacements, l'amélioration de l'efficacité énergétique du parc de véhicules et les dynamiques de report modal sont des facteurs explicatifs de cette baisse des émissions. Les transports contribuent ainsi en 2023 pour 19 % à la réduction des émissions nationales (- 5,8 %) alors que par le passé, le secteur des transports ne suivait pas les tendances à la baisse des émissions des autres secteurs. La contraction des émissions des transports en 2023 est principalement imputable aux poids lourds (- 1,8 Mt CO₂ éq) et aux voitures particulières (- 1,5 Mt CO₂ éq) - (*figure D2.1-2*). La reprise de l'activité du transport aérien international engendre, pour sa part, une augmentation des émissions (+ 2,2 Mt CO₂ éq) qui restent cependant inférieures à leur niveau de l'année 2019 (- 15 %).

Figure D2.1-1 Évolution des émissions de GES de l'ensemble des secteurs et du secteur des transports
En Mt CO₂ éq



Champ : métropole et outre-mer appartenant à l'UE.
Source : Citepa, avril 2024, inventaire format Secten, estimations préliminaires pour 2023.

Figure D2.1-2 Émissions de GES des modes de transport de 2019 à 2023
En Mt CO₂ éq

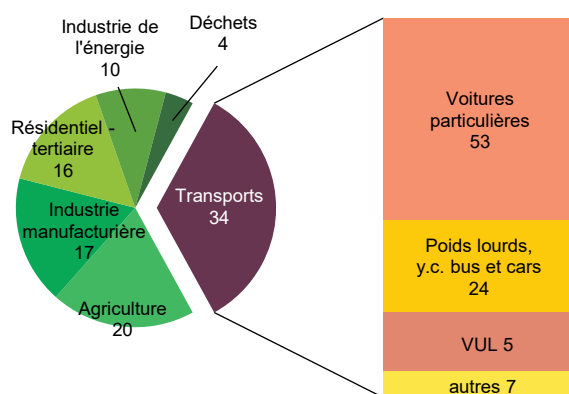


Champ : métropole et outre-mer appartenant à l'UE.
Source : Citepa, avril 2024, inventaire format Secten, estimations préliminaires pour 2023.

LES TRANSPORTS REPRÉSENTENT PLUS D'UN TIERS DES ÉMISSIONS NATIONALES DE GES

Depuis 1998, les transports constituent le premier poste contributeur aux émissions nationales de GES. En 2023, ils émettent 34 % du total des émissions de GES nationales (figure D2.1-3). Depuis 1990, les émissions de GES des transports ont augmenté de 2,8 % alors que l'ensemble des autres secteurs présente une diminution de 40,9 %. L'évolution des émissions des transports se décline en plusieurs phases : une croissance moyenne annuelle des émissions de 1,3 % entre 1990 et 2004, une réduction de 7,0 % entre 2004 et 2008 suivie d'une stabilité entre 2008 et 2017, une tendance orientée à la baisse depuis 2017 de - 1,4 % par an en moyenne.

Figure D2.1-3 Répartition des émissions de GES par secteurs et par modes pour le secteur des transports en 2023
En %

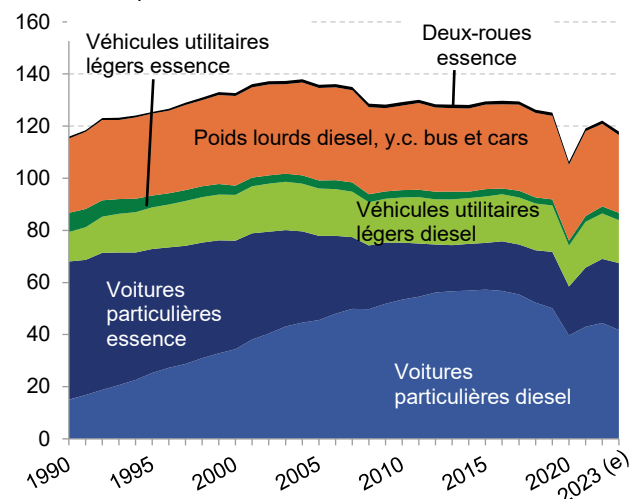


Autres = dont aérien intérieur 4 %, navigation 2 % et deux-roues 1 %

Champ : métropole et outre-mer appartenant à l'UE.

Source : Citepa, avril 2024, inventaire format Secten, estimations préliminaires pour 2023

Figure D2.1-4 Évolution des émissions de GES du transport routier
En Mt CO₂ éq



Champ : métropole et outre-mer appartenant à l'UE.

Source : Citepa, avril 2024, inventaire format Secten, estimations préliminaires pour 2023

DES GES MAJORITAIREMENT IMPUTABLES AUX VOITURES PARTICULIÈRES

Le transport routier (119,2 Mt CO₂ éq en 2023) est à l'origine de 94,0 % des émissions du secteur des transports. La majorité des GES des transports proviennent des voitures particulières (53 % en 2023 soit 67,5 Mt CO₂ éq). Entre 1990 et 2023, les émissions globales des voitures particulières sont restées stables (figure D2.1-4), l'augmentation du trafic compensant la baisse des émissions unitaires (158 gCO₂/km en 2022¹, soit 24,2 % de moins qu'en 1990). La réduction des émissions unitaires induites par le progrès technologique a, pour sa part, été freinées par le vieillissement du parc, l'augmentation du poids et de la puissance des voitures particulières et la recomposition du parc en faveur de l'essence².

Pour un même segment de véhicules particuliers, hors hybrides, les motorisations essence sont plus émissives en CO₂ que les motorisations diesel. Au niveau global, toutefois, les motorisations diesel émettent en moyenne plus que les voitures essence par km (163,9 gCO₂/km contre 152,8 gCO₂/km en 2022) car elles équipent en général des véhicules plus gros que ceux à motorisation essence. Si la circulation des voitures à motorisation diesel, motorisation hybride incluse, représente en 2022 les deux tiers de la circulation du parc roulant de voitures particulières françaises, elle diminue entre 2015 et 2022 (- 17 %) au profit de celle des motorisation essence, motorisation hybride incluse (+ 48 %).

Les émissions de GES des poids lourds représentent 27,9 Mt CO₂ éq en 2023 (22,0 % des émissions du transport). Entre 1990 et 2023, les émissions de GES des poids lourds ont crû de 4,8 % en raison de l'augmentation du transport

¹ Les émissions unitaires de CO₂ par km de 2023 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

de marchandises (en tonnes x km). Les émissions unitaires moyennes de CO₂ des poids lourds sont estimées à 1 209 gCO₂/km en 2022, soit un niveau similaire à celui de 1990. Les véhicules utilitaires légers (VUL), utilisés pour le déplacement des personnes ou de marchandises contribuent à 15,4 % des émissions des transports en 2023. Ils sont à l'origine de 19,5 Mt CO₂ éq, en augmentation de 4,0 % depuis 1990.

Figure D2.1-5 Évolution des émissions de GES par secteurs et par modes de transports

	1990	2004	2019	2022	2023(e)	1990 2023(e)	2019 2023(e)	2022 2023(e)	1990 2004	2004 2023(e)
	Émissions en Mt CO ₂ eq					Évolution en %			Taux de croissance moyen annuel en %	
Secteurs hors transports	416,2	401,0	294,9	264,5	246,1	- 40,9	- 16,6	- 7,0	- 0,3	- 2,5
Industrie de l'énergie	78,9	69,3	46,0	43,1	35,4	- 55,1	- 23,1	- 17,9	- 0,9	- 3,5
Industrie manufacturière	140,2	117,3	79,0	71,0	64,8	- 53,7	- 17,9	- 8,7	- 1,3	- 3,1
Traitement des déchets	15,5	19,6	14,9	14,4	14,4	- 7,0	- 3,0	0,0	1,7	- 1,6
Bâtiments résidentiels/tertiaires	92,9	108,8	76,5	61,7	58,4	- 37,1	- 23,7	- 5,5	1,1	- 3,2
Agriculture	88,7	86,0	78,6	74,2	73,0	- 17,7	- 7,1	- 1,6	- 0,2	- 0,9
Secteur des transports	123,3	147,2	134,1	131,2	126,8	2,8	- 5,4	- 3,4	1,3	- 0,8
Voitures particulières diesel	15,1	44,6	50,1	44,4	41,8	177,8	- 16,5	- 5,9	8,1	- 0,3
Voitures particulières essence	53,0	35,1	21,6	24,5	25,6	- 51,6	18,4	4,3	- 2,9	- 1,6
Voitures particulières autres motorisations	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	69,2	111,4	20,2	5,3	- 1,0
Véhicules utilitaires légers diesel	11,4	18,3	17,8	17,4	16,4	44,8	- 7,5	- 5,7	3,5	- 0,6
Véhicules utilitaires légers essence	7,3	3,1	2,4	2,7	2,8	- 61,2	15,7	4,7	- 5,9	- 0,5
Véhicules utilitaires légers autres motorisations	0,1	0,4	0,1	0,2	0,2	144,6	78,9	19,8	10,1	- 2,4
Poids lourds diesel	26,6	33,4	29,5	29,7	27,9	4,8	- 5,6	- 6,0	1,6	- 0,9
Poids lourds autres motorisations	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-
Bus et cars diesel	2,0	2,3	2,4	2,1	2,0	3,1	- 15,2	- 2,8	1,0	- 0,6
Bus et cars autres motorisations	0,0	0,0	0,4	0,8	0,8	14484,3	88,5	- 0,1	14,5	17,6
Deux roues essence	0,7	1,3	1,3	1,2	1,3	95,0	0,1	4,8	4,8	0,1
Deux roues autres motorisations	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	-	7,4	- 5,9	-	2,2
Sous total transport routier	116,1	138,6	125,9	123,3	119,2	2,7	- 5,3	- 3,4	1,3	- 0,8
Transport ferroviaire	1,1	0,7	0,4	0,4	0,4	- 64,6	- 6,0	- 3,5	- 2,8	- 3,3
Transport fluvial de marchandises	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	- 5,8	- 3,2	- 3,0	- 0,3	- 0,1
Transport maritime domestique	1,7	1,9	1,6	1,7	1,6	- 6,0	0,1	- 6,8	0,6	- 0,8
Transport autres navigations	0,7	1,0	1,0	1,0	1,0	54,8	2,6	3,7	2,9	0,2
Transport aérien français	3,6	4,9	5,0	4,6	4,5	22,5	- 10,9	- 3,4	2,1	- 0,4
Sous total autres transports	7,3	8,6	8,2	7,9	7,6	5,0	- 6,7	- 3,3	1,2	- 0,6
Total hors UTACTF (2)	539,5	548,2	429,0	395,7	372,9	- 30,9	- 13,1	- 5,8	0,1	- 2,0
Exclu du total national	17,5	25,8	24,8	17,9	19,7	12,5	- 20,6	10,2	2,8	- 1,4
Transport fluvial international	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	- 24,9	- 7,9	- 3,0	0,4	- 1,8
Transport maritime international	8,0	9,7	5,5	3,8	3,4	- 57,9	- 39,3	- 10,9	1,4	- 5,4
Transport aérien international	9,4	16,1	19,2	14,1	16,3	72,4	- 15,2	15,9	3,9	0,1
Autres engins hors total national	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15,4	- 31,9	0,0	- 0,3	1,0

(e) estimations préliminaires pour 2023.

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.

Champ : métropole et outre-mer appartenant à l'UE.

Source : Citepa, avril 2024 ; inventaire format Secten

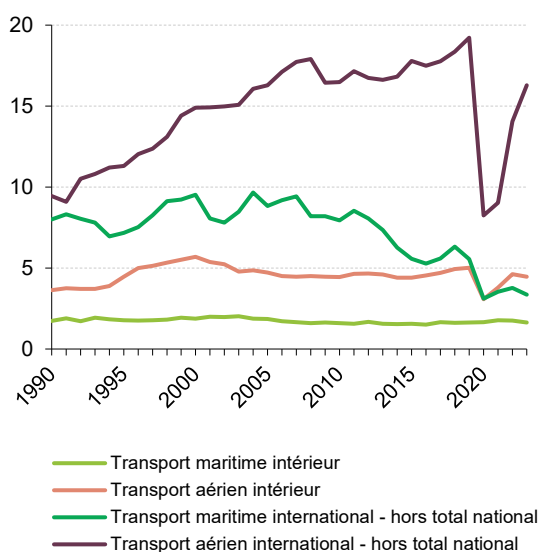
LE POIDS DU TRANSPORT AÉRIEN

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 2023, le transport aérien intérieur a émis 4,5 Mt CO₂ éq, soit 3,5 % 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 16,3 Mt CO₂ éq en 2023 (figure D2.1-6). En tenant compte des transports internationaux, les émissions du transport aérien représentent 15 % des émissions des transports et 5 % des émissions totales de la France. Cette estimation tient compte des 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 2023, les émissions du transport aérien progressent de 11,1 % par rapport à 2022. Cette nouvelle hausse après celle de 2022 (45,5 %), 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 du transport aérien. À noter cependant que les émissions des vols intérieurs diminuent entre 2022 et 2023 dans un contexte de suppression des vols intérieurs sur le territoire français disposant d'une alternative de liaison ferroviaire directe de moins de 2 h 30 (décret n°2023-385 du 22 mai 2023). Depuis 1990, les émissions du transport aérien international ont augmenté de 72,4 %.

Figure D2.1-6 Évolution des émissions du transport maritime et aérien

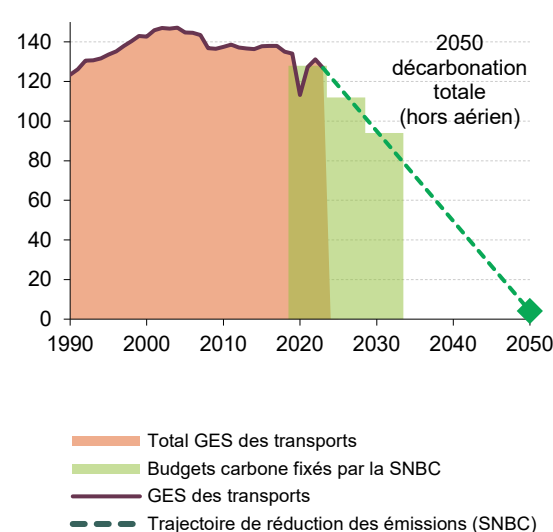
En Mt CO₂ éq



Champ : métropole et outre-mer appartenant à l'UE.
Source : Citepa, avril 2024, inventaire au format Secten, estimations préliminaires pour 2023

Figure D2.1-7 Évolution des émissions des transports et objectifs de réductions

En Mt CO₂ éq



Champ : métropole et outre-mer appartenant à l'UE.
Source : Citepa, avril 2024, inventaire au format Secten, estimations préliminaires pour 2023

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).

partie D : les externalités du transport

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 128 Mt CO₂ éq. Cet objectif a pu être respecté, la moyenne annuelle des émissions du secteur des transport sur la période 2019-2023 s'établissant à 126,5 Mt CO₂ éq.

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, en lien en particulier avec l'évolution de l'organisation de la production des secteurs utilisateurs de transport, devra accompagner les changements structuraux de la mobilité pour réussir la décarbonation du secteur des transports à l'horizon 2050.

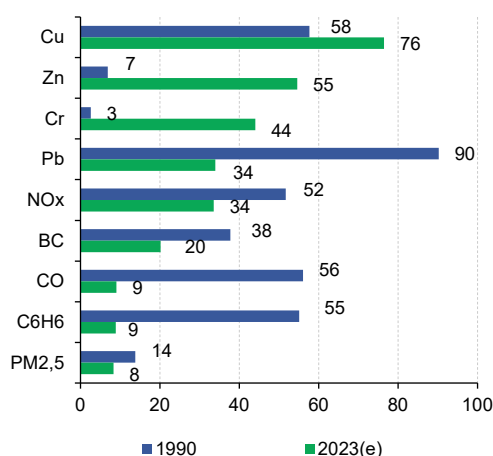
D2.2 Émissions de polluants atmosphériques des transports

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 % aux émissions des transports, tous modes confondus, pour une majorité de polluants. Il est le premier émetteur de cuivre (Cu), de zinc (Zn), de chrome (Cr), de plomb (Pb) et d'oxydes d'azote (NO_x), tous secteurs d'activités confondus. Les véhicules diesel, qui représentent 64 % de la circulation totale en 2022, sont responsables de plus de 65 % des émissions du transport routier pour de nombreux polluants en 2023. Les émissions du transport routier évoluent inégalement selon les polluants. Les progrès observés sont notamment dus au renouvellement du parc et à l'introduction de pots catalytiques dans les années 90. Pour les autres modes de transport, le ferroviaire se démarque avec une contribution de 17,9 % aux émissions totales de cuivre en 2023. Le transport maritime (domestique et international) émet de nombreux polluants. En 2023, il représente moins de 10 % des émissions totales par polluant atmosphérique, tous secteurs d'activités confondus. Sa contribution est supérieure pour les émissions de nickel et atteint 58,8 % en 2023.

TRANSPORT ROUTIER : DES TENDANCES VARIABLES SELON LES POLLUANTS ET UN FORT IMPACT DU DIESEL

En 2023, la part du transport routier dans les émissions totales, tous secteurs d'activités confondus, est la plus importante pour le cuivre (Cu) - (76 %), le zinc (Zn) - (55 %), le chrome (Cr) - (44 %), le plomb (Pb) - (34 %) et les oxydes d'azote (NO_x) - (34 %) - (figures D2.2-1 et D2.2-2). Pour les particules, la contribution du transport routier est plus élevée pour celles de petite taille : 4 % pour les particules en suspension de toutes tailles à 8 % pour les PM_{2,5}³ 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 9 % pour le benzène (C₆H₆) et entre 10 % et 28 % pour certains métaux (nickel (Ni), mercure (Hg), cadmium (Cd) et arsenic (As)).

Figure D2.2-1 Part du transport routier dans les émissions totales en 1990 et 2023(e)
En %



Notes : (e) estimation préliminaire ; les émissions du transport international sont incluses dans les émissions totales par polluant.

Champ : France métropolitaine.

Source : Citepa, avril 2024 - inventaire au format Secten

En 2023, les véhicules essence y compris les hybrides rechargeables ou non (voitures, utilitaires légers et deux-roues motorisés) contribuent pour 84 % aux émissions de monoxyde de carbone (CO) et de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) du transport routier alors qu'ils ne représentent que 34 % de la circulation en véhicules-kilomètres en 2022 (figure D2.2-3). À l'inverse, les véhicules diesel y compris les hybrides rechargeables ou non (voitures, utilitaires légers et poids lourds) sont responsables d'au moins 65 % 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 64 % de la circulation en véhicules-kilomètres en 2022 (source Citepa pour les données de circulation).

Sur la période 1990-2023, 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 78 %, celles de CO de 96 % et celles de COVNM de 97 % grâce à l'évolution des moteurs, stimulée par la réglementation européenne sur les émissions des véhicules, au renouvellement du parc et à l'équipement progressif des véhicules en pot catalytique (depuis 1993 pour les véhicules essence et depuis 1997 pour les véhicules diesel).

³ Particules de diamètre inférieur ou égal à 2,5 µm.

partie D : les externalités du transport

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.

Après une hausse entre 1990 et 2010, les émissions de PCDD-F ont diminué depuis 2010. Ces polluants proviennent majoritairement des véhicules diesel pour le transport routier. Pour plusieurs métaux (arsenic, cadmium, chrome, cuivre et zinc), les émissions du transport routier ont augmenté depuis 1990, avec une légère baisse observée depuis 2010 pour le chrome. Pour le cuivre, cette tendance s'explique par la hausse du trafic.

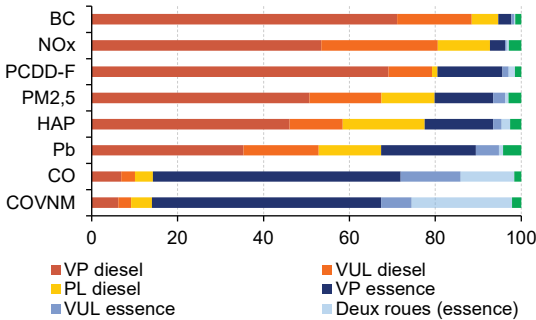
En 2020, les mesures exceptionnelles de limitation des déplacements, liées à la gestion de la pandémie de la Covid-19 et leurs effets sur l'activité économique ont amplifié les baisses déjà réalisées pour certains polluants et ont réduit ponctuellement les émissions d'autres polluants fortement émis par le transport routier, tels que le cuivre et le zinc. Pour l'arsenic, le cadmium et le zinc, dont les émissions sont en hausse, les émissions de 2023 sont supérieures à celles de 2020 et inférieures ou égales 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	1249	6020	925	73	68	31	18	166	3891	144
		2023(e)	273	218	32	21	14	5	9	227	32	203
	Évolution	2023(e)/1990	-78,1	-96,4	-96,5	-70,9	-79,0	-82,6	-47,6	36,7	-99,2	40,9
Part du transport routier dans les émissions totales		1990	52	56	32	12	14	38	1	58	90	7
		2023(e)	34	9	3	8	8	20	8	76	34	55
Part 2023(e) des émissions du transport routier par type de motorisation		VP diesel	53,4	6,9	6,2	45,7	50,7	71,1	69,1	39,3	35,4	37,5
		VP essence	3,5	57,7	53,4	16,4	13,6	3,1	15,1	23,7	22,0	23,0
		VUL diesel	27,1	3,2	2,9	16,7	16,7	17,4	10,2	15,5	17,5	15,6
		VUL essence	0,4	13,9	7,1	3,4	2,8	0,6	1,4	4,6	5,4	4,1
		PL diesel	12,2	4,1	4,9	13,7	12,4	6,1	1,2	12,4	14,6	15,2
		Deux-roues (essence)	0,5	12,5	23,4	0,8	0,8	0,3	1,5	1,2	1,0	1,1
		Autres	2,9	1,6	2,2	3,4	3,0	1,4	1,5	3,3	4,2	3,6

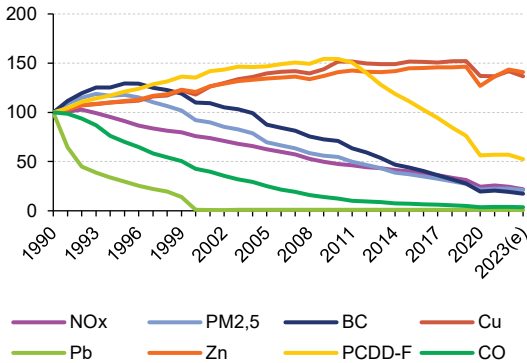
Notes : (e) : estimation préliminaire ; VP : voitures particulières y compris les hybrides rechargeables ou non. VUL : véhicules utilitaires légers y compris les hybrides rechargeables ou non. PL : poids lourds. Autres : motorisations autres qu'essence et diesel des VP et VUL ; motorisations autres que 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 53,4 % en 2023 ; les émissions du transport international sont incluses dans les émissions totales par polluant.
Champ : France métropolitaine.
Source : Citepa, avril 2024 - inventaire au format Secten

Figure D2.2-3 Émissions du transport routier par type de véhicule et motorisation pour quelques polluants en 2023 (e)
En %



(e) : estimation préliminaire
Champ : France métropolitaine.
Source : Citepa, avril 2024 - inventaire au format Secten

Figure D2.2-4 Évolution des émissions des principaux polluants du transport routier
En indice base 100 en 1990



(e) : estimation préliminaire
Champ : France métropolitaine.
Source : Citepa, avril 2024 - inventaire au format Secten

AUTRES MODES DE TRANSPORT : DES CONTRIBUTIONS LE PLUS SOUVENT FAIBLES AUX ÉMISSIONS NATIONALES

Sur la période 1990-2023, les autres modes de transport (hors routier) contribuent peu et représentent moins de 14 % des émissions totales par polluant atmosphérique, hormis pour le cuivre (Cu), le nickel (Ni), le dioxyde de soufre (SO₂) et l'arsenic. En 2023, les émissions de cuivre proviennent à 17,9 % 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).

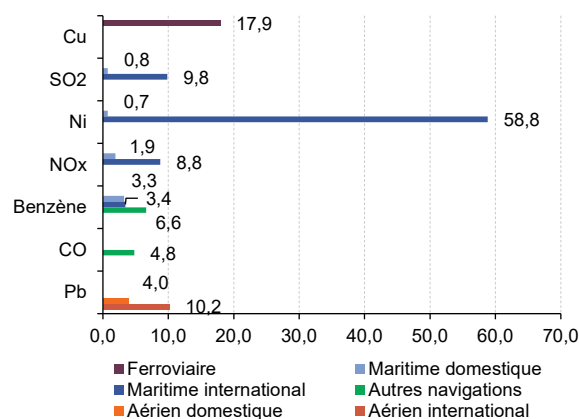
Le transport maritime domestique contribue pour 0,8 % aux émissions totales de dioxyde de soufre (SO₂) et le transport maritime international pour 9,8 %. Ces émissions ont baissé et proviennent de la combustion de fioul lourd. La teneur en soufre dans ce carburant est déjà limitée réglementairement : 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 (0,7 %), de NO_x (1,9 %) et de benzène (3,3 %). Les émissions du transport maritime international sont plus élevées et représentent respectivement 58,8 %, 8,8 % et 3,4 % des émissions totales de nickel, de NO_x et de benzène.

S'agissant des particules, le transport maritime domestique représente 0,2 % des émissions totales (tous secteurs d'activités confondus) de PM₁₀⁴ et de PM_{2,5} et le transport maritime international respectivement 1,4 % et 1,8 % des émissions de PM₁₀ et de PM_{2,5}.

Les autres activités de navigation hors transport fluvial de marchandises émettent du monoxyde de carbone (4,8 % des émissions totales, transport international compris) et du benzène (6,6 % des émissions totales, transport international compris). Enfin, le transport aérien domestique est responsable de 4 % des émissions de plomb en 2023 et le transport aérien international de 10,2 % de ces émissions. Ces dernières ont diminué de 46 % depuis 1990.

Figure D2.2-5 Part des autres modes de transports dans les émissions totales de certains polluants en 2023 (e)
En %



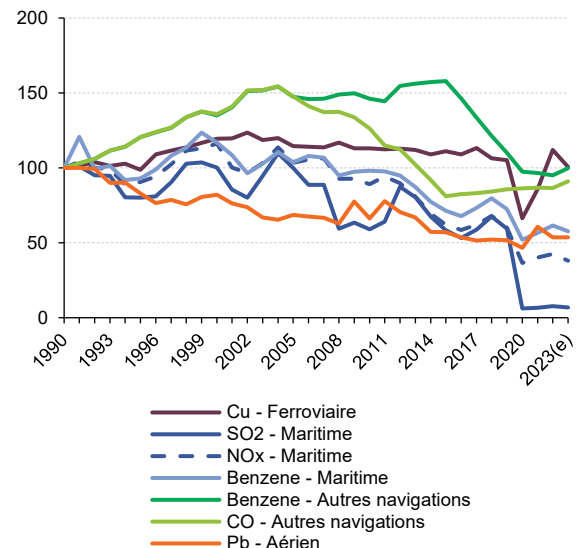
Note de lecture : en 2023, le transport maritime domestique contribue pour 0,8 % aux émissions totales de SO₂ (tous secteurs d'activités confondus y compris le transport international).

Notes : (e) : estimation préliminaire ; 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) ; les émissions du transport international sont incluses dans les émissions totales par polluant.

Champ : France métropolitaine.

Source : Citepa, avril 2024 - inventaire au format Secten

Figure D2.2-6 Évolution des émissions des principaux polluants des autres modes de transport
En indice base 100 en 1990



⁴ Particules de diamètre inférieur ou égal à 10 µm.

Comment sont calculées les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre (GES) - (pour les fiches D2.1 et D2.2) ?

Le ministère en charge de l'environnement a confié au 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.

D2.3 Qualité de l'air et transport routier

Le dioxyde d'azote (NO₂) est le polluant atmosphérique pour lequel la responsabilité du transport routier est la plus importante. En milieu urbain, les concentrations annuelles en NO₂ sont en moyenne deux fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en situation de fond, c'est-à-dire dans des zones éloignées de toute source importante de pollution. Depuis 2000, les teneurs annuelles en NO₂ ont diminué, mais en 2023 la norme réglementaire annuelle fixée pour la protection de la santé n'est pas respectée pour 5 % 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 2007, les teneurs annuelles en particules de diamètre inférieur ou égal à 10 µm (PM₁₀) ont baissé. En 2023, les normes réglementaires fixées pour la protection de la santé ne sont pas respectées à Marseille - Aix-en-Provence et à Mayotte 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 au début des années 2000. La surveillance des particules ultrafines, dont les transports constituent une source importante, se développe.

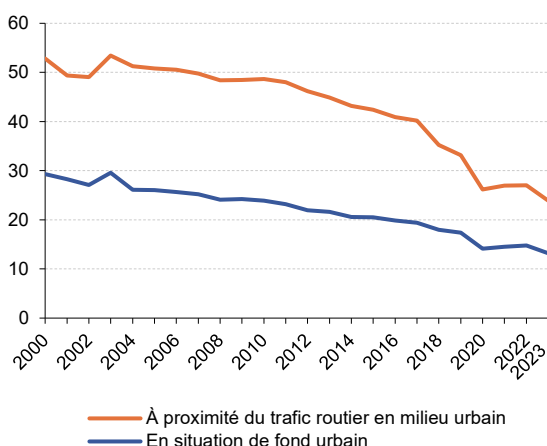
Pour de nombreux polluants atmosphériques, la réduction de leurs émissions se traduit par une baisse de leurs concentrations mais le plus souvent de manière non proportionnelle.

DES CONCENTRATIONS EN BAISSÉ POUR LE NO₂ ET LES PM₁₀

Sur la période 2000-2023, les teneurs moyennes annuelles en dioxyde d'azote (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'accroît après 2010 mais de manière bien plus prononcée à proximité du trafic routier. Les teneurs plus faibles de l'année 2020 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.

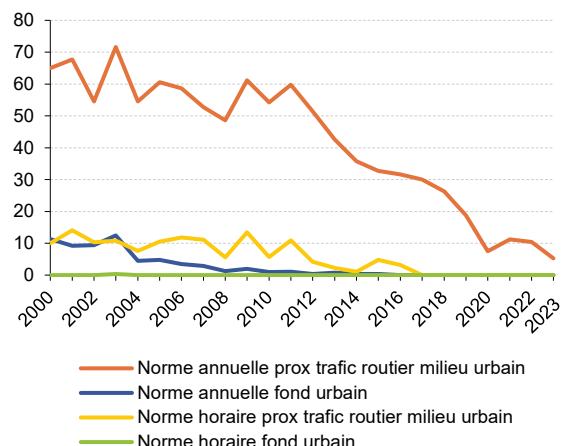
Sur la période étudiée, les concentrations en NO₂ sont en moyenne deux fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain (entre 1,7 et 2,1 fois plus élevées selon les années). Cette différence s'explique par l'origine des oxydes d'azote, rejetés majoritairement par le trafic routier.

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 2024. Traitements, Ineris/LCSQA

Figure D2.3-2 Évolution de la part des stations de mesure qui ne respectent pas les normes réglementaires en NO₂
En %



Notes : norme réglementaire annuelle : 40 µg.m⁻³ ; norme réglementaire horaire : 200 µg.m⁻³ à ne pas dépasser plus de 18 heures par année civile.

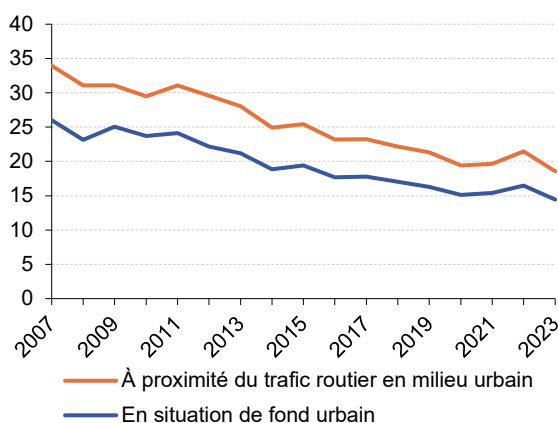
Champ : France métropolitaine et DROM.
Source : Geod'air, août 2024. Traitements, Ineris/LCSQA, SDES, octobre 2024

Les normes réglementaires de NO₂ fixées pour la protection de la santé ne sont pas respectées sur certaines parties du territoire, exclusivement à proximité du trafic routier depuis 2016 (*figure D2.3-2*). En 2023, seule la norme annuelle n'est pas respectée : 5 % des stations situées à proximité du trafic routier en milieu urbain sont concernées. Désormais, les agglomérations de Paris et de Lyon sont les seules à être touchées par des dépassements réguliers des normes réglementaires de qualité de l'air pour la protection de la santé en NO₂. Le nombre de personnes exposées à ces dépassements a drastiquement diminué depuis 2018.

Les teneurs annuelles en 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 2007-2023 (*figure D2.3-3*). En 2023, les normes réglementaires journalière et annuelle en PM₁₀ fixées pour la protection de la santé ne sont pas respectées uniquement dans les agglomérations de Marseille – Aix-en-Provence et de Mamoudzou à Mayotte (*figure D2.3-4*). La norme journalière est ainsi dépassée pour deux stations de mesure situées à proximité du trafic routier et la norme annuelle pour une station de mesure à proximité du trafic routier. La contribution naturelle liée aux poussières désertiques du Sahara est substantielle pour Marseille – Aix-en-Provence pour quelques jours. À Mamoudzou, l'étude réalisée avec l'Association agréée de surveillance de la qualité de l'air (Aasqa) a permis d'identifier la fraction grossière (particules dont le diamètre est compris entre 2,5 et 10 µm) comme contributrice majoritaire aux concentrations enregistrées de PM₁₀, dont la source la plus probable serait la remise en suspension de poussières au sol par le trafic routier. La norme réglementaire annuelle fixée pour les particules de diamètre inférieur ou égal à 2,5 µm (PM_{2,5}) pour la protection de la santé est respectée pour l'ensemble des stations de mesure en 2023.

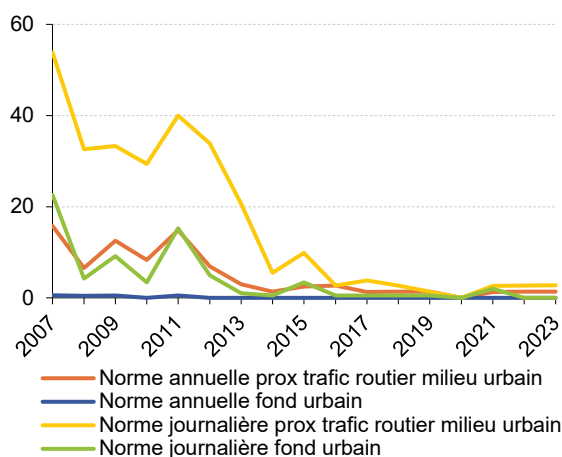
Les mesures prises en 2020 pour lutter contre la pandémie de la Covid-19 ont également eu un impact sur les concentrations en particules mais plus limité que pour le NO₂. En effet, les particules proviennent aussi en quantités importantes d'autres sources (chauffage résidentiel, agriculture, poussières 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



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 2007-2023.
Champ : France métropolitaine et DROM.
Source : Geod'air, juillet 2024

Figure D2.3-4 Évolution de la part de stations de mesure qui ne respectent pas les normes réglementaires en PM₁₀
En %



Notes : norme réglementaire annuelle : 40 µg.m⁻³ ; norme réglementaire journalière : 50 µg.m⁻³ à ne pas dépasser plus de 35 jours par année civile.
Champ : France métropolitaine et DROM.
Source : Geod'air, août 2024. Traitements, Ineris/LCSQA, SDES, octobre 2024

LA RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE EST RESPECTÉE POUR LE CO ET LE BENZÈNE EN 2023

Sur la période 2000-2023, les teneurs en monoxyde de carbone (CO) ont fortement diminué et sont faibles. De plus, la norme réglementaire fixée pour la protection de la santé est respectée 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 entre 1990 et 2014 a pu aussi jouer un rôle. En 2023, la norme réglementaire européenne fixée pour le benzène pour la protection de la santé est respectée (figure D2.3-5).

Figure D2.3-5 Normes réglementaires européennes 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	Valeur limite sur huit heures : 10 000 µg.m ⁻³ en maximum journalier de la moyenne sur huit heures	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

LA SURVEILLANCE DES PARTICULES ULTRAFINES SE DÉVELOPPE

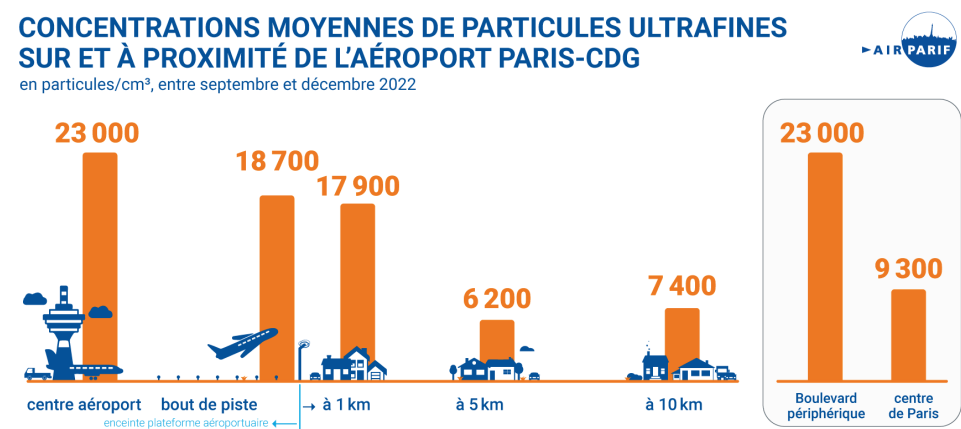
Des études toxicologiques et épidémiologiques ont permis de souligner l'existence d'effets sanitaires de différents polluants atmosphériques qualifiés d'émergents, dont les particules ultrafines dont la taille est inférieure ou égale à 0,1 µm soit la taille d'un virus ou d'une molécule d'ADN. Dès 2018 et confirmé en 2019, ces études ont conduit l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) à recommander le renforcement de leur surveillance dans l'air ambiant. De nombreux travaux scientifiques indiquent que la concentration en nombre des particules atmosphériques, majoritairement constituées de particules ultrafines, est une métrique sanitaire pertinente et complémentaire à la concentration massique pour évaluer l'exposition des populations aux particules ultrafines. Dans ce contexte, une stratégie nationale pour la surveillance de la concentration en nombre total des particules ultrafines a été élaborée. En 2022, 21 stations de mesures ont participé à ce suivi : quinze en fond urbain, quatre à proximité du trafic routier et deux à proximité d'industries. Les concentrations horaires dans l'air mesurées en 2022 pour les sites de fond urbain et ceux situés à proximité du trafic routier sont du même ordre de grandeur que celles enregistrées au niveau national sur la période 2020-2021 ainsi qu'au niveau européen. Elles sont ainsi en moyenne de 8 700 particules/cm³ en fond urbain et de 12 000 particules/cm³ à proximité du trafic routier en milieu urbain.

Différentes études ont également été menées par des Aasqa en milieu résidentiel urbain ou rural, à proximité du trafic routier ou encore à proximité d'aéroports. Durant l'été 2021, Airparif a ainsi mesuré des concentrations en particules ultrafines deux à cinq fois plus élevées à proximité de trois axes routiers importants d'Île-de-France par rapport à un site de référence éloigné des axes routiers. Airparif en partenariat avec le groupe ADP a également mené une campagne de mesure des particules ultrafines sur et autour de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle à l'automne 2022. Les résultats montrent une baisse des niveaux de concentrations de particules ultrafines à mesure que l'on s'éloigne de l'aéroport (figure D2.3-6). Cela confirme l'impact du trafic aérien sur les concentrations de particules ultrafines également démontré dans d'autres études nationales et internationales. Les concentrations moyennes de particules ultrafines relevées sur l'aéroport et à 1 km de celui-ci s'élèvent respectivement à 23 000 et 17 900 particules/cm³, soit à des niveaux proches de ceux mesurés à proximité du boulevard périphérique de Paris (23 000 particules/cm³). L'influence du trafic aérien et des activités induites par l'aéroport est encore visible à

5 km de l'aéroport et disparaît à 10 km, où d'autres sources locales d'émission sont majoritaires (trafic routier, chauffage au bois, etc.).

Plus récemment, la nouvelle directive européenne sur la qualité de l'air, adoptée définitivement le 14 octobre 2024, instaure la mise en place de « super sites » destinés à recueillir des données à long terme pour mieux comprendre les effets des polluants sur la santé et l'environnement. Les particules ultrafines y seront surveillées. En complément, ces particules ainsi que le carbone suie devront être mesurés à proximité de sources comme les zones portuaires et aéroportuaires, les axes routiers, les industries ou le chauffage résidentiel.

Figure D2.3-6 Concentrations moyennes de particules ultrafines sur et à proximité de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle entre septembre et décembre 2022



Source : Airparif

Impacts sur la santé et l'environnement

Le NO₂ irrite les voies respiratoires. Les particules de l'air ambiant sont classées cancérogènes 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 nationale des données sur la qualité de l'air, Geod'air. Seules les mesures issues des stations concernées par les rapports à la Commission européenne sont prises en compte. Le *Bilan de la qualité de l'air extérieur en France en 2023*, publié par le SDES, sert de référence.

D3.1 Accidentalité ferroviaire, aérienne et maritime

En 2023, le nombre d'accidents corporels ferroviaires augmente de 7 % par rapport à l'année précédente et s'accompagne d'une hausse encore plus marquée du nombre de personnes décédées (+ 19 %). Le nombre d'accidents corporels aériens diminue de 10 % par rapport à 2022, ce qui se traduit par une baisse du nombre de blessés et du nombre de personnes tuées. Les accidents maritimes, plus nombreux en 2023 (+ 4%), sont également affectés d'une mortalité accrue (+ 29 % de tués).

LE NOMBRE DE PERSONNES TUÉES DANS LES ACCIDENTS FERROVIAIRES AUGMENTE

Le nombre d'accidents corporels survenus sur le réseau ferré national augmente en 2023 avec 144 accidents, après 135 en 2022 et 138 en 2021 (figure D3.1-1). Le nombre de tués (74 personnes) est de nouveau en hausse, + 19 % par rapport à 2022, après + 32 % entre 2021 et 2022 ; il dépasse le niveau de 2019 (53 personnes). En 2023 on dénombre 33 blessés graves dans des accidents ferroviaires, chiffre quasi stable par rapport à 2022 (+ 4 personnes), et en léger recul par rapport à 2019 (- 6 personnes).

Figure D3.1-1 **Tués et blessés dans des accidents ferroviaires**
Nombre d'accidents, de morts et de blessés, répartition et évolutions en %

	Niveau de 2022	Niveau de 2023	Répartition 2023	Évolutions	
				2023/2019	2023/2022
Accidents graves de chemins de fer par type d'accident	135	144	100	17	7
Collision (hors passages à niveau)	18	17	12	- 15	- 6
Déraillements	9	7	5	17	- 22
Accidents aux passages à niveau	28	45	31	18	61
Accidents de personnes	66	62	43	19	- 6
Incendies	1	2	1	-	100
Autres types	13	11	8	57	- 15
Tués	62	74	100	40	19
Voyageurs	4	2	3	0	- 50
Personnel	0	3	4	-	-
Usagers de passages à niveau	13	30	41	50	131
Personnes non autorisées se trouvant sur les voies	42	32	43	10	- 24
Autres personnes	3	7	9	250	133
Blessés graves	29	33	100	- 15	14
Voyageurs	4	0	0	- 100	- 100
Personnel	0	3	9	200	-
Usagers de passages à niveau	6	13	39	- 19	117
Personnes non autorisées se trouvant sur les voies	17	15	45	25	- 12
Autres personnes	2	2	6	- 67	0

Champ : France métropolitaine.
Sources : SNCF Réseau

LE NOMBRE D'ACCIDENTS AÉRIENS AU PLUS BAS DEPUIS 2010

En 2023, alors que le nombre de passagers du transport aérien en France atteint 95 % du niveau atteint en 2019, le nombre d'accidents corporels aériens diminue (figure D3.1-2), prolongeant la baisse de 2022. En 2023, 55 accidents corporels aériens sont survenus en métropole (6 accidents de moins qu'en 2022), 29 personnes ont été grièvement blessées (- 9 % par rapport à 2022) et 51 personnes sont décédées (contre 61 en 2022). Par rapport à 2019, les nombres d'accidents et de blessés sont en baisse en 2023 (respectivement - 23 % et - 41 %), mais le nombre de tués augmente de 31 %.

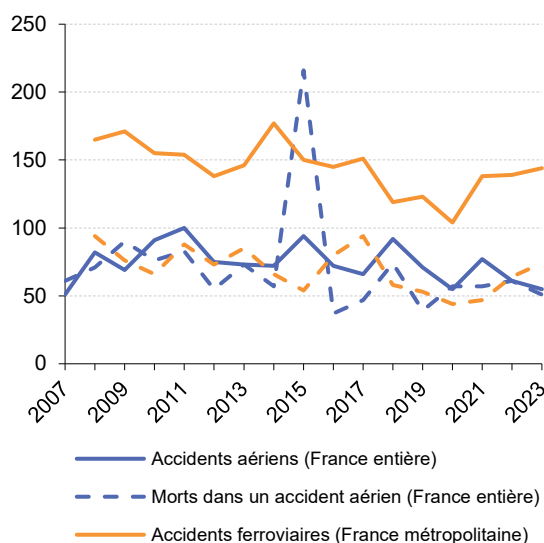
Hors accident exceptionnel dans le transport public aérien (comme celui de l'A320 de Germanwings en 2015), la quasi-totalité des accidents corporels a lieu lors de transport en aviation générale, c'est-à-dire par avions, hélicoptères et ULM d'aéroclubs, d'écoles, de sociétés et de propriétaires privés (85 % des accidents corporels en 2023).

PRÈS DE 49 000 PERSONNES SECOURUES EN MER EN 2023 MAIS DES DÉCÈS EN HAUSSE

Avec 14 987 opérations de sauvetage coordonnées par les CROSS (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) en 2023, le nombre d'accidents maritimes en zones de sécurité françaises augmente de 4 % par rapport à 2022. Le nombre d'accidents maritimes augmente en moyenne de 3 % par an depuis 2018 (*figure D3.1-3*).

Le nombre de personnes secourues ou assistées s'élève à 48 943 en 2023, après 51 758 en 2022 et 67 714 en 2021, soit une baisse de 5 % en 2023 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 7 % en 2023 (avec 1 137 blessés), il excède de peu le niveau de 2019 (1 119 blessés). Avec 313 personnes décédées ou disparues en mer en 2023, le nombre des morts ou disparus augmente de 29 % par rapport à 2022, année où ce nombre avait été historiquement bas (242 personnes).

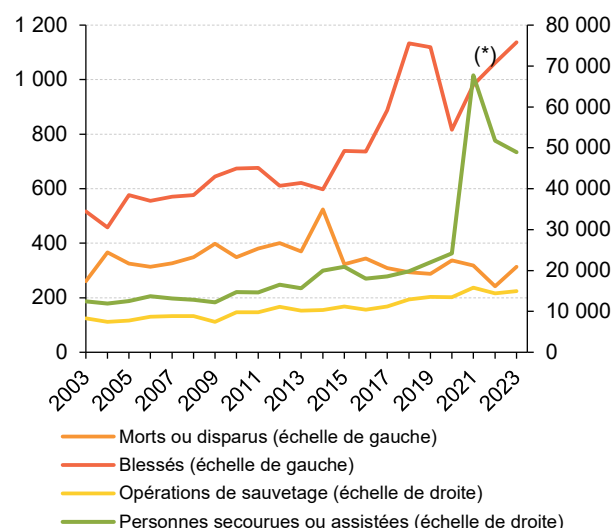
Figure D3.1-2 **Accidents aériens et ferroviaires**
Nombre d'accidents et de morts



Champ : France entière pour l'aérien ; France métropolitaine pour le ferroviaire.

Sources : BEA pour la sécurité de l'aviation civile ; SNCF Réseau

Figure D3.1-3 **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 2023, en France métropolitaine, le bilan de l'accidentalité routière s'établit à 51 641 accidents corporels impliquant 3 167 personnes décédées et 64 674 blessées. Le nombre d'accidents corporels est en baisse par rapport à 2022 et s'établit à un niveau inférieur à celui d'avant-crise sanitaire (56 016 en 2019). Reprenant une tendance à la baisse antérieure à la crise sanitaire de la Covid-19, le nombre de personnes blessées ou décédées diminue en 2023.

LA BAISSÉ DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE SE CONFIRME EN 2023

En 2023, la circulation diminue légèrement (- 1,6 % par rapport à 2022). Le nombre d'accidents en France métropolitaine recule dans les mêmes proportions avec 51 641 accidents corporels, soit une baisse de 1,4 % par rapport à 2022 et de 7,8 % par rapport à 2019 (*figure D3.2-2*). Il en va de même pour le nombre de blessés (64 674 victimes en 2023) qui baisse de 1,2 % par rapport à 2022 et de 8,3 % par rapport à 2019. La tendance à la baisse amorcée en 2018 semble se confirmer (- 1,5 % en moyenne annuelle sur 5 ans).

La mortalité diminue en 2023 avec 3 167 personnes décédées ; ce sont 100 personnes décédées en moins par rapport à 2022 (- 3,1 %) et 77 en moins par rapport à 2019 (- 2,4 %). Pour la première fois depuis 1926, le nombre de tués sur les routes est inférieur à 3 200 (*figure D3.2-1*).

HORS AGGLOMÉRATION : 37 % DES ACCIDENTS POUR 68 % DE LA MORTALITÉ

En 2023, en France métropolitaine, un peu moins de deux tiers des accidents corporels ont lieu en agglomération, 28 % hors agglomérations (hors autoroutes) et près de 10 % sur autoroutes. Les accidents hors agglomérations (hors autoroutes) 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, 22,3 % des usagers de deux-roues motorisés et 13,9 % des piétons. Avec 1 512 morts en 2023, le nombre d'usagers de véhicules de tourisme décédés recule, avec 53 décès de moins par rapport à 2022 (- 3,4 % par rapport à 2022 après + 10,7 % entre 2021 et 2022).

L'ACCIDENTALITÉ ET LE NOMBRE DE BLESSÉS À VÉLO BAISSENT EN 2023

Le nombre d'accidents impliquant un vélo en France métropolitaine diminue en 2023 mais reste élevé avec 5 430 accidents en 2023 après 5 591 en 2022. Les nombres de cyclistes tués et blessés diminuent en 2023, avec 221 personnes décédées, soit 24 de moins qu'en 2022 (- 9,8 %) et 5 025 cyclistes blessés, soit 105 de moins qu'en 2022 (- 2,0 %). Cependant, au cours des cinq dernières années, le nombre de cyclistes morts et blessés a connu une augmentation importante (respectivement + 4,8 % et + 3,0 % en moyenne annuelle entre 2018 et 2023).

LA MORTALITÉ BAISSÉ CHEZ LES PLUS DE 18 ANS

En France métropolitaine, en 2023, 77,6 % des personnes décédées à la suite d'un accident de la route sont des hommes et 94,8 % d'entre-elles ont 18 ans ou plus. Avec 108 décès de moins qu'en 2022 (- 3,5 %), la mortalité des adultes retrouve une tendance à la baisse.

La classe d'âge des 18-44 ans est celle qui connaît la baisse de décès la plus importante, 108 de moins par rapport à 2022 (- 7,5 %).

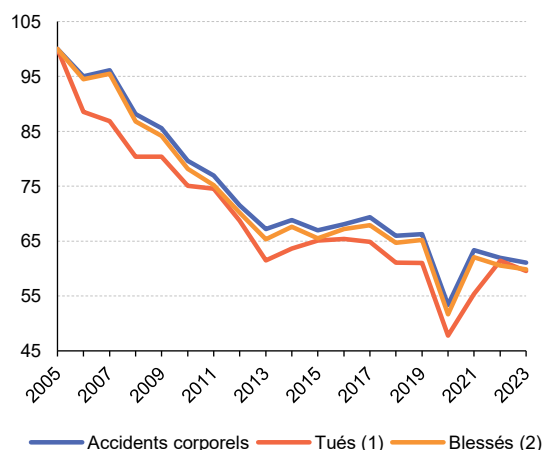
Cependant, le nombre de décès sur la route en 2023 augmente pour les 14-17ans (+ 18 morts) ainsi que pour les plus de 65 ans (+ 5 morts).

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 2023. De plus, en 2023, 17,6 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel ont un taux d'alcool supérieur au taux légal (0,5 g/l) et 10,9 % 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 et accidents selon la localisation et la catégorie d'usagers**
Nombre de tués, de blessés et d'accidents ; évolutions en %

	Tués			Blessés			Accidents		
	Niveau 2023	Évolutions annuelles		Niveau 2023	Évolutions annuelles		Niveau 2023	Évolutions annuelles	
		2023/2022	2023/2019		2023/2022	2023/2019		2023/2022	2023/2019
Par localisation									
Autoroutes	269	- 8,5	2,3	7 042	- 1,3	- 13,5	5 011	0,3	- 12,5
Agglomérations (1)	1 021	- 1,7	- 1,5	38 172	- 2,3	- 11,2	32 365	- 2,4	- 10,4
Hors agglomérations (1)	1 877	- 2,9	- 3,4	19 460	1,1	0,5	14 265	0,4	0,7
Par catégorie d'usagers (2)									
Piétons	439	- 10,0	- 9,1	8 500	0,0	- 15,0			
Cyclistes	221	- 9,8	18,2	5 025	- 2,0	11,5			
Cyclomotoristes (3)	95	- 23,4	- 29,1	4 812	- 7,7	- 18,8			
Motocyclistes (4)	611	2,9	- 0,7	11 373	0,6	- 12,2			
Véhicules de tourisme	1 512	- 3,4	- 6,8	28 920	- 1,2	- 9,8			
Camionnettes	125	20,2	27,6	2 219	2,1	- 4,8			
Poids lourds	45	- 6,3	25,0	422	- 17,1	- 22,0			
Autobus et autocars	5	400,0	25,0	474	- 4,8	- 11,9			
Autres (5)	114	16,3	75,4	2 929	3,5	81,0			
Ensemble	3 167	- 3,1	- 2,4	64 674	- 1,2	- 8,3	51 641	- 1,4	- 7,8

(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 d'engins de déplacement personnels motorisés (EDPm), 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 2023, 2 424 accidents corporels ont impliqué un poids lourd, en France métropolitaine. Ceux-ci ont entraîné le décès de 387 personnes et en ont blessé 2 911. Les nombres d'accidents, de blessés et de tués diminuent par rapport à 2022 (- 52 accidents, - 44 blessés et - 21 tués). Les accidents impliquant un poids lourd représentent 4,7 % des accidents, 4,5 % des blessés et 12,2 % des tués alors que la circulation des poids lourds représente 6,1 % de la circulation sur les routes (en véhicules-kilomètres) en 2023.

UN NOMBRE D'ACCIDENTS EN BAISSSE ET UN NOMBRE DE TUÉS INFÉRIEUR À CELUI DE 2019

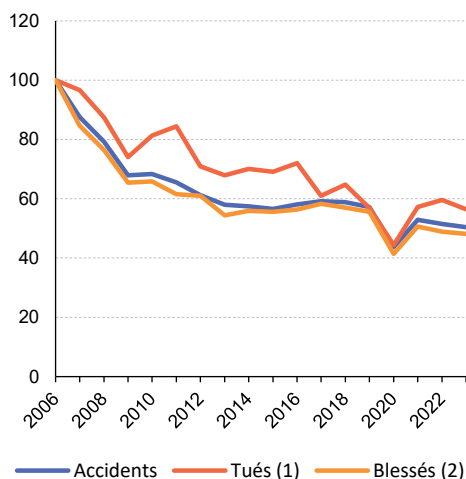
Après une baisse notable entre 2000 et 2014 suivie d'une relative stabilité entre 2015 et 2019, le nombre d'accidents a fortement fluctué avec les restrictions de circulation mises en place pendant la crise sanitaire (- 23,5 % en 2020 et + 20,9 % en 2021) - (figures D3.3-1 et D3.3-2). En 2023, le nombre d'accidents diminue de nouveau sur l'ensemble du réseau (- 2,1 % après - 2,7 % en 2022), mais il augmente sur les autoroutes (+ 4,9 %). Les accidents impliquant un poids lourd en 2023 sont 12,0 % moins nombreux qu'en 2019. Le nombre de blessés dans un accident impliquant un poids lourd diminue également ; il s'établit à 2 911 en 2023 (soit - 13,3 % par rapport à 2019) et diminue de 3,3 % en moyenne annuelle sur 5 ans. La mortalité impliquant un poids lourd recule légèrement, avec 387 tués en 2023 (- 21 décès par rapport à 2022), et passe sous 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 : en 2023, 37 % des accidents impliquant un poids lourd se déroulent hors agglomérations et hors autoroutes (contre 28 % pour l'ensemble des accidents) et 33 % sur les autoroutes (contre 10 % pour l'ensemble). Les poids lourds effectuent en effet une plus grande part de leur parcours 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 2023	Évolutions annuelles	
		2023/2022	2023/2019
Nombre d'accidents impliquant un poids lourd	2 424	- 2,1	- 12,0
Part dans l'ensemble des accidents de la route	4,7 %	-	-
Nombre de tués dans les accidents impliquant un poids lourd	387	- 5,1	- 0,8
Part dans l'ensemble des tués dans les accidents de la route	12,2 %	-	-
Nombre de blessés dans les accidents impliquant un poids lourd	2 911	- 1,5	- 13,3
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 2022, les infrastructures de transport occupent 2,6 % 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 2022, LES SOLS À USAGE DE TRANSPORT SONT CONSTITUÉS À 95 % DE SURFACES ARTIFICIALISÉES

En 2022, selon l'enquête Teruti (voir encadré), les surfaces dédiées aux transports couvrent 1 668 767 ha, soit 2,6 % 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 78 % 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 2022
Niveaux en milliers d'ha

	Surfaces totales 2022
Sols bâtis	6,2
Sols revêtus ou stabilisés (linéaires ou aréolaires)	1 297,9
Autres sols artificialisés	281,8
Autres types de sols	82,9
Total	1 668,8
Part en sols imperméables	78,1
Part en sols artificialisés	95,0

Notes : les surfaces sont estimées en moyenne triennale à partir des collectes Teruti 2021-2022-2023. Les autres sols artificialisés regroupent les sols nus ou enherbés (perméables).
Champ : France
Source : Agreste, enquêtes Teruti 2021-2022-2023

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. Depuis la rénovation de l'enquête en 2017, l'ensemble du territoire national y compris les DOM est 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. Les données 2022 ne sont pas comparables à celles publiées précédemment du fait de la révision des pondérations et de la prise en compte de modifications dans les sources géographiques. (voir <https://agreste.agriculture.gouv.fr/agreste-web/>)

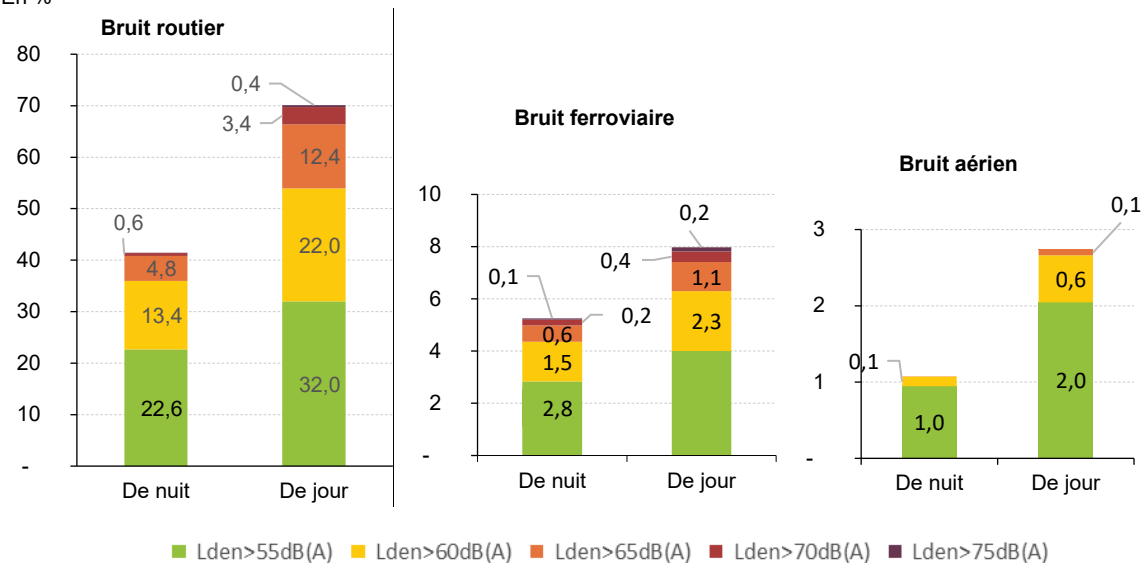
D5. Les nuisances sonores des transports

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 2022, 70 % DE LA POPULATION EXPOSÉE AU BRUIT ROUTIER DE JOUR DANS LES AGGLOMÉRATIONS DE PLUS DE 100 000 HABITANTS

En 2022, dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants dont les données relatives au bruit ont été collectées, 70,1 % des habitants sont exposés au bruit routier de jour et 41,4 % au bruit routier de nuit (*figure D5-1*) ; cela représente dans ces territoires 13,2 millions d'habitants exposés au bruit routier de jour et 7,8 millions au bruit routier de nuit. Dans ces mêmes territoires, 8,0 % des habitants sont exposés au bruit ferroviaire de jour et 5,3 % sont exposés au bruit ferroviaire de nuit, soit respectivement 1,5 million d'habitants et 1,0 million d'habitants. Enfin, 2,7 % des habitants de ces agglomérations sont confrontés au bruit aérien de jour et 1,1 % au bruit aérien de nuit.

Figure D5-1 Part de la population exposée dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants en 2022
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 : 32 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 : 30 agglomérations de plus de 100 000 habitants de France métropolitaine (sur 45) ayant élaboré des cartes de bruit dans le cadre de la 4^e échéance de la directive européenne 2002/49/CE (fixée à 2022).
Source : DGPR 2022 et 2023, 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.

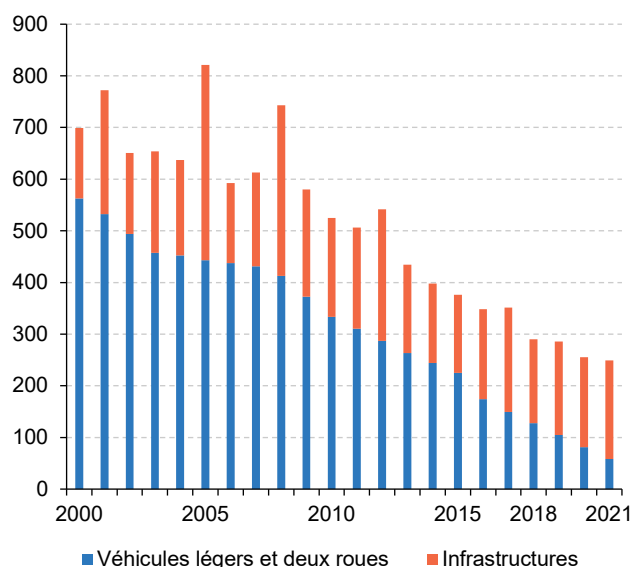
EN 2021, 249,4 MILLIONS D'EUROS DE DÉPENSE DE LUTTE CONTRE LE BRUIT DES TRANSPORTS

Les dépenses destinées à la réduction du bruit à la source dans les secteurs des transports s'élèvent à 249,4 millions d'euros en 2021, en légère diminution sur un an (- 2,3 % après - 10,7 % en 2020, *données révisées*). À titre de comparaison, les dépenses dans le domaine de l'isolation acoustique des bâtiments enregistrent une hausse de 19,6 % en 2021, reflétant la reprise des chantiers arrêtés pendant les périodes de confinement.

La baisse des dépenses de lutte contre le bruit des transports s'explique principalement par la réduction des dépenses liées aux véhicules légers et aux deux roues, notamment le remplacement de silencieux, qui accusent une chute de 28,4 % en 2021 après une baisse de 22,4 % en 2020. À l'inverse, les dépenses consacrées aux infrastructures de transport (traitement des infrastructures de transports terrestres et système d'information des infrastructures, y compris aéroports) repartent à la hausse avec une augmentation de 10,0 % (après - 4,0 % en 2020) – (figure D5-2).

En 2021, sur l'ensemble des dépenses nationales de lutte contre les nuisances sonores, 11 % sont consacrées aux transports tandis que 87 % sont dédiées à l'isolation acoustique des bâtiments. Sur les vingt dernières années, la part des dépenses allouées aux transports n'a cessé de diminuer, passant de 54 % en 2000 à 11 % en 2021, tandis que celle dédiée à l'isolation acoustique des bâtiments a plus que doublé, passant de 41 % en 2000 à 87 % en 2021.

Figure D5-2 Évolution de la dépense nationale contre les nuisances sonores dans les transports
En millions d'euros courants



Source : SDES, Compte satellite de l'environnement

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, y compris VUL et transit) est de nouveau en baisse en 2023 (- 4,0 % après - 0,9 % en 2022). Il s'élève ainsi à 331 milliards de tonnes-kilomètres en 2023. L'activité baisse de 2,4 % dans le transport routier par poids lourds, principal poste des transports terrestres et se replie fortement dans les transports ferroviaire (- 16,7 %) et fluvial (- 10,2 %).

Les parts modales du transport intérieur de fret de 2023 marquent une légère évolution par rapport à 2022 : 89 % du fret est transporté par la route (+ 1 point), 9 % par le train (- 1 point) et 2 % par voie fluviale.

Avec 326,0 millions de tonnes échangées en 2023, le transport maritime de marchandises transitant par les ports français diminue de 4,3 % en 2023 (après + 5,0 % en 2022), du fait de la baisse des trafics de vrac solides (notamment de charbon, de minerais et de céréales) et de conteneurs.

Le fret aérien demeure quant à lui très faible en tonnage. Avec 134,6 milliers de tonnes transportées en 2023, il connaît une timide reprise (+ 3,4 %) après la forte baisse de 2022 (- 16,5 %).



E1. Synthèse : le transport de marchandises

Dans un contexte de ralentissement économique en France et en zone euro, le transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, y compris VUL et transit) est de nouveau en baisse en 2023 (- 4,0 % après - 0,9 % en 2022) après la reprise de 2021 (+ 4,3 %). Il s'élève ainsi à 331 milliards de tonnes-kilomètres en 2023. L'activité diminue de nouveau dans tous les modes en 2023 : la baisse est particulièrement forte dans les transports ferroviaire et fluvial et plus modérée dans le transport routier par poids lourds et par véhicule utilitaire léger, principal poste des transports terrestres. Environ 89 % du fret est transporté par la route, 9 % par le train et 2 % par voie fluviale.

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE FRET BAISSÉ DE NOUVEAU EN 2023

Dans un contexte de ralentissement économique en France et en zone euro, avec 330,9 milliards de tonnes-kilomètres (figure E1-1), le transport intérieur terrestre de marchandises (hors oléoducs, y compris VUL et transit) diminue de nouveau de 4,0 % en 2023 après une baisse de 0,9 % en 2022 qui faisait suite à la reprise de 2021 (+ 4,3 %). Le transport intérieur routier de marchandises par poids lourds (PTAC > 3,5 t) et par véhicule utilitaire léger (VUL – PTAC ≤ 3,5 t), avec 295,5 milliards de tonnes-kilomètres, diminue de 2,3 % (après - 0,6 % en 2022 et + 3,2 % en 2021). Le transport ferroviaire de marchandises, avec 29,4 milliards de tonnes-kilomètres, chute plus fortement (- 16,7 %) après un premier repli en 2022 (- 1,4 %) et un rebond en 2021 (+ 14,3 %). Le transport fluvial de marchandises, avec 5,9 milliards de tonnes-kilomètres transportées, se contracte encore en 2023 (- 10,2 % après - 9,3 % en 2022) après une hausse en 2021 (+ 4,0 %).

Le transport par oléoducs augmente de nouveau (+ 3,0 % après + 8,6 % en 2022 et + 2,6 % en 2021).

Figure E1-1 Transports intérieurs terrestres par mode

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2023 (p)	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2023/ 2018
		2021	2022	2023 (p)	
Transport ferroviaire ⁽¹⁾	29,4	14,3	- 1,4	- 16,7	- 2,8
Transport routier *	295,5	3,2	- 0,6	- 2,3	0,0
Pavillon français ⁽²⁾	173,3	4,1	0,1	- 2,4	0,1
dont PTAC>3,5 t	164,2	3,7	0,1	- 2,5	0,0
Pavillon étranger (PTAC>3,5 t) ⁽³⁾	122,3	2,0	- 1,7	- 2,2	0,0
Transport fluvial ⁽⁴⁾	5,9	4,0	- 9,3	- 10,2	- 4,0
Oléoducs ⁽⁵⁾	10,9	2,6	8,6	3,0	- 2,6
Produits finis	8,1	5,5	8,6	- 0,2	- 0,3
Produits bruts	2,8	- 5,6	8,5	13,5	- 7,6
Ensemble des transports terrestres y compris oléoducs	341,8	4,2	- 0,6	- 3,8	- 0,4
Ensemble des transports terrestres hors oléoducs	330,9	4,3	- 0,9	- 4,0	- 0,3
National	199,1	5,4	- 1,3	- 3,8	- 0,2
International et transit	131,8	2,6	- 0,3	- 4,1	- 0,5

(p) : provisoire.

* série comprenant les poids lourds tout pavillon et les véhicules utilitaires légers (PTAC ≤ 3,5 t) du pavillon français.

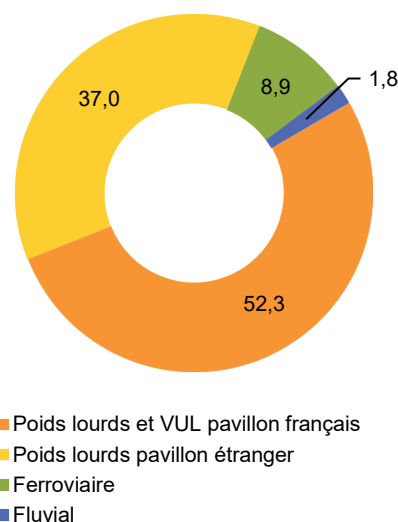
Sources : ⁽¹⁾ SDES ; ⁽²⁾ SDES, enquête TRM ; PTAC > 3,5 t et estimation pour les VUL à partir des données de circulation pour le kilométrage et d'hypothèse de chargement pour le tonnage ;

⁽³⁾ Eurostat, TRM-EU ; ⁽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 2023

En % des tonnes-kilomètres



Sources : SDES ; Eurostat ; VNF

LE TRANSPORT PAR LA ROUTE DOMINE LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE FRET

En 2023, l'activité des poids lourds sous pavillon français représente la moitié de l'ensemble du transport intérieur de fret terrestre, part relativement stable depuis 2015 tandis que la part du transport de fret pris en charge par des véhicules utilitaires légers du pavillon français est estimée à un peu moins de 3 %. Une part importante de l'activité de transport de fret sur le territoire est également générée par les poids lourds à pavillon étranger (37,0 % des tonnes-kilomètres). Ainsi, le transport par la route (par les poids lourds des pavillons français et étranger et par les VUL du pavillon français) reste largement dominant, avec une part modale de 89 % en 2023, en hausse de plus d'un point par rapport à 2022 (*figure E1-2*).

Après avoir diminué continûment depuis 2015 (12 % en 2015), la part modale du transport ferroviaire de fret avait augmenté en 2021 et s'était stabilisée à un peu plus de 10 % en 2022. En 2023, elle s'établit à environ 9 % tandis que celle du transport fluvial oscille autour de 2 %.

LE TRANSPORT NATIONAL SE CONTRACTE DE NOUVEAU EN 2023

En 2023, le transport intérieur de fret terrestre (hors oléoducs, y compris VUL) représente 330,9 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 199,1 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 131,7 milliards de tonnes-kilomètres.

Le fret national terrestre se contracte de nouveau de 3,8 % en 2023 après - 1,3 % en 2022. Cette nouvelle baisse concerne tous les modes de transport terrestre : routier par poids lourds et VUL, y compris cabotage (- 2,3 % après - 1,0 % en 2022), fluvial (- 9,5 % après - 12,4 % en 2022) et ferroviaire (- 15,8 % après - 1,6 % en 2022).

Le transport intérieur international (y compris transit) diminue (- 4,1 %) en 2023 après une quasi stabilité (- 0,3 %) en 2022. La baisse est particulièrement forte pour les modes ferroviaire (- 17,9 % après - 1,0 % en 2022) et fluvial (- 11,5 % après - 3,5 % en 2022) et plus contenue pour le routier (- 2,4 % après - 0,2 % en 2022).

LE TRANSPORT TERRESTRE DES PRODUITS MANUFACTURÉS SE REPLIE

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 de 5,1 % après - 0,4 % en 2022 - (*figure E1-3*). Le transport intérieur terrestre de marchandises se replie pour les produits manufacturés, machines et matériel de transport en 2023 (- 1,9 % après + 4,0 % en 2022). Pour les produits agricoles et alimentaires, qui sont en large majorité transportés par la route (88 %), il se contracte aussi (- 4,3 %) après une quasi-stabilité en 2022. Pour les matériaux de construction, le transport intérieur terrestre baisse de nouveau fortement (- 12,1 % après - 4,5 % en 2022).

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIES MARITIMES BAISSÉ EN 2023

Les quantités de marchandises transportées par voies maritimes, traitées dans les ports de la métropole et des DROM, représentent 326,0 millions de tonnes en 2023, en baisse de 4,3 % par rapport à 2022 (*figure E1-4*). Le fret aérien demeure quant à lui très faible en tonnage : le transport intérieur aérien de marchandises représente 134 600 tonnes en 2023, en augmentation de 3,4 % par rapport à 2022 (*voir fiche E6*).

partie E : le transport de marchandises

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE CONTENEURS SE REPLIE FORTEMENT EN 2023

En 2023, avec 15,6 milliards de tonnes-kilomètres, le transport de conteneurs se replie fortement (- 15,0 % après + 2,7 % en 2022) – (figure E1-4) ; il représente près de 8 % du transport terrestre en France métropolitaine. Près de 64 % du transport terrestre de conteneurs est ferroviaire, 33 % routier et 3 % fluvial. Le transport en conteneurs par voie ferroviaire est en forte baisse en 2023 (- 19,0 %) après le ralentissement de 2022 (+ 0,5 %) et la forte augmentation de 2021 (+ 17,6 %). Sur les cinq dernières années, c'est le mode de transport qui évolue le plus favorablement, avec une baisse contenue de 0,7 % par an en moyenne. En revanche, sur la même période, les tonnes-kilomètres transportées par la route et par voies fluviales se replient respectivement de 2,8 % et 3,4 % par an en moyenne.

En 2023, 50,9 millions de tonnes de marchandises conteneurisées ont été débarquées ou embarquées dans les ports français, soit une nouvelle baisse de 12,8 % après - 1,4 % en 2022 et la forte hausse de 2021 (+ 21,6 %).

Figure E1-3 **Transport intérieur terrestre par type de marchandises**

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions et part en %

	Niveau 2023	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2023/2018	Part du transport routier 2023
		2021	2022	2023		
Produits agricoles et alimentaires	53,4	- 4,6	0,0	- 4,3	- 1,4	88,0
Produits manufacturés, machines et matériel de transport	64,9	12,4	4,1	- 1,9	2,2	81,5
Matériaux de construction	24,4	15,1	- 4,5	- 12,1	- 3,1	75,9
Autres produits	56,8	4,3	- 3,5	- 6,3	- 1,4	80,6
Ensemble ⁽¹⁾	199,5	5,3	- 0,4	- 5,1	- 0,5	82,3

(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 2023	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2021	2022	2023	2023/ 2018
Transport terrestre (en milliards de tonnes-kilomètres)					
Routier	5,1	3,4	7,3	- 7,1	- 2,8
Ferroviaire	9,9	17,6	0,5	- 19,0	- 0,7
Fluvial	0,5	0,9	8,0	- 5,7	- 3,4
Total conteneurs	15,6	12,6	2,7	- 15,0	- 1,5
Transport total ⁽¹⁾	199,5	5,3	- 0,4	- 5,1	- 0,5
Transport maritime (en millions de tonnes)					
Conteneurs	50,9	21,6	- 1,4	- 12,8	- 1,6
Marchandises totales	326,0	4,0	5,0	- 4,3	- 2,4

(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 par poids lourds

En 2023, l'activité intérieure de transport routier de marchandises par poids lourds en France métropolitaine baisse de 2,4 % par rapport à 2022 dans un contexte de ralentissement économique au sein de l'Union européenne. Mesurée à 286,4 milliards de tonnes-kilomètres, elle revient à un niveau proche de celui de 2018. En 2022, elle situait à plus de 293 milliards de tonnes-kilomètres (données révisées).

Les camions et tracteurs routiers du pavillon français ont connu une contraction de leur activité de transport de marchandises de 2,5 % sur un an, passant de 168,4 milliards de tonnes-kilomètres en 2022 à 164,2 milliards en 2023. Cela concerne tout particulièrement le transport national pour compte propre (- 7,2 %) et la partie intérieure du transport international et transit (- 6,5 %). Le transport national pour compte d'autrui, qui représente près de 85 % de l'activité du pavillon français, affiche une baisse moins marquée : - 1,6 % entre 2022 et 2023.

Pour le pavillon étranger, le transport routier de marchandises en France métropolitaine décroît de 2,2 % en 2023. Il s'établit à 122,3 milliards de tonnes-kilomètres alors qu'il atteignait 125,0 milliards en 2022. La part de l'activité intérieure effectuée par des poids lourds étrangers est stable à près de 43 %. Selon la nature du transport, l'intensité de la diminution varie : si la partie intérieure du transit fléchit de 3,6 % et le cabotage de 3,5 %, la partie intérieure du transport international ne recule que d'environ 1 %.

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.

LE TRANSPORT NATIONAL BAISSÉ PLUS FORTEMENT POUR LES MARCHANDISES TRANSPORTÉES POUR COMPTE PROPRE QUE POUR COMPTE D'AUTRUI

Le transport national du pavillon français, c'est-à-dire le transport de marchandises entre deux villes du territoire métropolitain effectué par des poids lourds immatriculés en France, représente près de 96 % du transport intérieur du pavillon français. Il diminue de 2,3 % sur un an, passant de 161,0 milliards de tonnes-kilomètres en 2022 à 157,3 milliards en 2023. Il

La baisse est plus marquée pour le transport national opéré pour compte propre (- 7,2%) que pour le compte d'autrui (- 1,6 %).

La baisse de la part du transport national pour compte propre dans le transport intérieur du pavillon français se poursuit donc : mesurée à 13,1% en 2018, elle perd 1,6 point en cinq ans, pour s'établir à 11,5 % en 2023. En 2018, 21,5 milliards de tonnes-kilomètres avaient été effectuées lors d'un transport national pour compte propre, à comparer à moins de 19 milliards en 2023 (- 12,4 %).

En 2019, 2021 et 2022, le transport national pour compte d'autrui s'était maintenu à plus de 140 milliards de tonnes-kilomètres annuels. En 2023, avec 138,5 milliards, il se situe en-dessous sans pour autant revenir au niveau de 2018 (135,3 milliards).

partie E : le transport de marchandises

La partie intérieure du transport international du pavillon français (transit compris) représente 4,2 % du transport intérieur du pavillon français. Cette activité intérieure se replie de 6,5 % en 2023 après + 9,2 % en 2022. Elle est inférieure à 7 milliards de tonnes-kilomètres.

PAVILLON ÉTRANGER EN FRANCE : LA BAISSSE SE POURSUIT EN 2023, NOTAMMENT EN RAISON DU REPLI DU TRANSIT

En 2023, 42,7 % du transport routier intérieur de marchandises en France métropolitaine a été effectué par des poids lourds du pavillon étranger. Dans le détail, la partie intérieure du transport international représente 23,2 % de l'activité, la partie intérieure du transit 15,5 %, et le cabotage (transport national par un véhicule non immatriculé en France) 4,0 %.

Le pavillon étranger en France métropolitaine affiche un nouveau recul d'activité de 2,2 % en 2023 après - 1,7 % en 2022 (données révisées). Il a ainsi décliné de près de 5 milliards de tonnes-kilomètres entre 2021 et 2023, passant de 127,2 milliards à 122,3 milliards en deux ans. En 2021, la part du pavillon étranger se situait à 43,1 %.

La partie intérieure du transport international des poids lourds étrangers diminue de 1 % en 2023 après - 2,9 % en 2022. Après un pic à 69,2 milliards de tonnes-kilomètres en 2021, elle ne dépasse pas 66,5 milliards en 2023.

Le transit du pavillon étranger en France métropolitaine se replie de 3,6 % en 2023 après + 2,8 % en 2022. À 44,4 milliards de tonnes-kilomètres en 2023, le transit émerge à son niveau le plus faible sur 5 ans. Il s'établissait à plus 49 milliards de tonnes-kilomètres en 2019. Le transit s'installe durablement sous le seuil des 45 milliards de tonnes-kilomètres, depuis une baisse de près de 7 % en 2021.

Le cabotage se contracte de nouveau de 3,5 % en 2023 après - 10,5 % en 2022. Il s'établit à 11,4 milliards de tonnes-kilomètres à comparer à près de 13,2 milliards en 2021. Au sein du transport national par poids lourds tout pavillon, la part du cabotage s'élève à 6,7 % en 2023. Elle était supérieure à 7,5 % en 2021.

Figure E2-1 **Transport intérieur routier de marchandises par poids lourds**

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

Données provisoires	Niveau 2023	Évolutions annuelles					Évolution 2023/2018
		2019	2020	2021	2022	2023	
Pavillon français (*)	164,2	+ 2,5	- 3,4	+ 3,7	+ 0,1	- 2,5	+ 0,2
National	157,3	+ 2,9	- 3,5	+ 3,6	- 0,2	- 2,3	+ 0,3
compte propre	18,8	- 2,1	- 3,3	+ 0,7	- 1,1	- 7,2	- 12,4
compte d'autrui	138,5	+ 3,7	- 3,5	+ 4,0	- 0,1	- 1,6	+ 2,3
International et transit	6,9	- 7,3	- 2,1	+ 5,4	+ 9,2	- 6,5	- 2,3
Pavillon étranger (**)	122,3	+ 5,3	- 3,2	+ 2,0	- 1,7	- 2,2	- 0,0
International et transit (***)	110,9	+ 4,6	- 3,4	+ 1,6	- 0,7	- 2,1	- 0,2
internationale	66,5	+ 6,8	- 4,1	+ 7,9	- 2,9	- 1,0	+ 6,2
transit	44,4	+ 1,7	- 2,5	- 6,9	+ 2,8	- 3,6	- 8,5
Cabotage	11,4	+ 13,2	- 0,9	+ 5,6	- 10,5	- 3,5	+ 2,2
Transport routier intérieur	286,4	+ 3,7	- 3,3	+ 2,9	- 0,7	- 2,4	+ 0,1

(*) Véhicules de moins de 15 ans - Camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC et tracteurs routiers de 5 tonnes de PTRAC ou plus.

(**) Pour assurer la continuité des séries à la suite de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, la contribution du pavillon britannique est estimée à partir de 2021.

(***) Estimations à partir du TRM européen d'Eurostat, données 2023 provisoires, 2022 révisées.

Champ : France métropolitaine.

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

L'USAGE DE VÉHICULES LOUÉS TEMPORAIREMENT CONTINUE DE PROGRESSER AU SEIN DES ENTREPRISES DE TRANSPORT DU PAVILLON FRANÇAIS

En 2023, 126 milliards de tonnes-kilomètres ont été effectuées en France métropolitaine par des poids lourds français opérés par une entreprise du secteur du transport. Cela représente près de 77 % de l'activité intérieure du pavillon français. Cette part a progressé de 1 point par rapport à 2022 car l'activité de transport routier de marchandises des poids lourds opérés par une entreprise hors secteur transport a connu une baisse bien plus marquée : - 6,5 % en un an à comparer à - 1,2 % pour le secteur du transport (figure E2-2).

partie E : le transport de marchandises

Cet écart fait écho à la baisse plus marquée de l'activité pour compte propre : le transport pour compte propre concerne le plus souvent des entreprises hors transport, dans le secteur agricole ou celui de la construction notamment, alors que les entreprises de transport opèrent en général pour compte d'autrui.

L'activité intérieure du pavillon français opérée par des entreprises de transport se répartit en 2023 entre 110 milliards de tonnes-kilomètres effectuées par un véhicule appartenant à l'entreprise et 16 milliards par un véhicule loué temporairement. Le recours à la location participe à hauteur de 12,7 % à l'activité des entreprises de transport. Cette part augmente pour la quatrième année consécutive : + 2,2 points en 2020, + 0,8 point en 2021 et en 2022 et + 0,6 point en 2023. Elle a ainsi progressé de 4,3 points en quatre ans. En 2019, elle se situait à moins de 8,5 %. Le nombre de tonnes-kilomètres effectuées par un véhicule loué par une entreprise de transport était alors de 10,3 milliards. Il s'est accru de plus de 50 % depuis.

FORTE BAISSÉ DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION EN 2023, POURSUITE DE L'AUGMENTATION DU GROUPEGE, AU DÉTRIMENT DE L'AGRO-ALIMENTAIRE NOTAMMENT

Les marchandises transportées par les poids lourds peuvent faire l'objet de « groupage » en cas de grande diversité des biens transportés, comme par exemple la livraison de palettes de produits agroalimentaires, de produits d'entretien ou de biens d'équipement à une grande surface par un même véhicule.

Depuis plusieurs années, le transport intérieur de marchandises groupées du pavillon français est en très nette hausse : il s'accroît de 6,8 % en 2023, après + 11,3 % en 2022 et + 11,0 % en 2021. En trois ans, il est passé de 30,1 milliards à près de 39,7 milliards de tonnes-kilomètres (figure E2-3).

L'augmentation du groupage explique très vraisemblablement une partie de la baisse du transport intérieur de produits agroalimentaires qui intervient en parallèle au sein du pavillon français. En 2023, 18,7 milliards de tonnes-kilomètres ont été effectuées avec un chargement de produits agroalimentaires hors lait en vrac liquide. Ce nombre chute de 9,8 % sur un an, après - 4,1 % en 2022 et - 4,9 % en 2021. En trois ans, il a reculé de 4 milliards de tonnes-kilomètres, soit - 17,7 %.

En raison de leur nature, certaines marchandises sont peu susceptibles de faire l'objet de groupage. C'est le cas tout particulièrement des matériaux d'extraction et les produits minéraux pour la construction (pierre, sable, ciment ou déblais). Pour la deuxième année, ils affichent une diminution très marquée : - 9,5 % en 2023 après - 7,1 % en 2022, soit - 15,9 % en deux ans. Alors que le transport intérieur de matériaux pour la construction était de plus de 34 milliards de tonnes-kilomètres en 2021, il ne dépasse pas 29 milliards de tonnes en 2023.

Ces fortes variations contrastent avec la stabilité sur un an du transport intérieur des produits pétroliers raffinés (4,9 milliards de tonnes-kilomètres en 2022 et en 2023) et des machines et matériels de transports (7,8 milliards les deux années). Ces marchandises avaient chacune connu une forte baisse l'année précédente : respectivement - 7,4 % et - 10,8 % entre 2021 et 2022.

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 (*) Données provisoires	Niveau	Évolutions annuelles					Évolution
	2023	2019	2020	2021	2022	2023	2023/2018
Véhicules dont l'entreprise est propriétaire	144,8	+ 2,6	- 5,4	+ 3,0	- 0,6	- 3,0	- 3,5
Secteur du transport (**)	110,0	+ 3,7	- 6,4	+ 3,0	+ 0,1	- 1,9	- 1,8
Secteur hors transport (**)	34,8	- 0,6	- 2,2	+ 3,0	- 2,5	- 6,4	- 8,6
Véhicules dont l'entreprise est locataire	19,3	+ 0,9	+ 18,6	+ 9,7	+ 5,9	+ 1,3	+ 40,7
Secteur du transport (**)	16,0	+ 2,1	+ 20,8	+ 11,6	+ 8,3	+ 3,3	+ 54,0
Secteur hors transport (**)	3,4	- 2,8	+ 11,3	+ 2,8	- 3,1	- 7,4	- 0,2
Tous véhicules	164,2	+ 2,5	- 3,4	+ 3,7	+ 0,1	- 2,5	+ 0,2
Secteur du transport (**)	126,0	+ 3,6	- 4,2	+ 3,9	+ 1,0	- 1,2	+ 2,9
Secteur hors transport (**)	38,2	- 0,8	- 1,1	+ 3,0	- 2,6	- 6,5	- 7,9

(*) Véhicules de moins de 15 ans - Camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC et tracteurs routiers de 5 tonnes de PTRM 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.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, enquête TRM

partie E : le transport de marchandises

Figure E2-3 **Transport intérieur routier par type de marchandises**

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

Transport routier intérieur du pavillon français (*) <i>Données provisoires</i>	Niveau	Évolutions annuelles					Évolution
	2023	2019	2020	2021	2022	2023	2023/2018
Marchandises hors groupage	124,5	+ 1,2	- 2,4	+ 2,0	- 2,6	- 5,1	- 6,9
Produits de l'agriculture et de la pêche, engrais naturels, produits agroalimentaires	48,5	+ 3,8	- 2,3	- 3,8	- 1,1	- 4,8	- 8,2
<i>Dont agriculture et pêche (hors lait vrac liquide**)</i>	25,9	+ 6,6	- 5,5	- 2,6	+ 1,6	- 0,7	- 1,1
<i>Dont agroalimentaires (hors lait vrac liquide**)</i>	18,7	+ 1,9	+ 3,2	- 4,9	- 4,1	- 9,8	- 13,5
Produits d'extraction, produits du bois, produits minéraux pour la construction	28,7	+ 3,8	- 4,5	+ 9,6	- 7,1	- 9,5	- 8,7
Machines et matériel de transport	7,8	+ 5,7	- 11,5	+ 10,8	- 10,8	- 0,0	- 7,5
Produits pétroliers raffinés	4,9	- 20,1	+ 11,8	- 0,7	- 7,4	+ 0,6	- 17,3
Courrier, Messagerie, petits colis	9,2	+ 11,9	- 3,9	+ 10,1	+ 10,9	- 2,6	+ 28,0
Autres marchandises hors groupage	25,2	- 6,0	+ 1,0	+ 0,2	- 0,4	- 4,0	- 9,1
Marchandises groupées	39,7	+ 8,1	- 7,6	+ 11,0	+ 11,3	+ 6,8	+ 31,8
Transport routier intérieur du pavillon français (*)	164,2	+ 2,5	- 3,4	+ 3,7	+ 0,1	- 2,5	+ 0,2

(*) Véhicules de moins de 15 ans - Camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC et tracteurs routiers de 5 tonnes de PTRM 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 agro-alimentaire s'il est transporté après avoir subi une transformation. On ne dispose pas toujours de précision permettant d'effectuer cette distinction.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, enquête TRM

E3. Transport ferroviaire de marchandises

Le transport intérieur ferroviaire de marchandises représente 29,4 milliards de tonnes-kilomètres¹ en 2023, en forte diminution par rapport à l'année 2022 (- 16,7 %), baisse notamment imputable aux mouvements sociaux du printemps 2023 et au prix élevé de l'électricité qui a pénalisé l'activité du fret ferroviaire. Les tonnages transportés baissent également fortement (- 14,4 %). En tonnes-kilomètres, le transport international entrant et le transit sont plus en retrait (respectivement - 19,5 % et - 21,4 %) que le transport international sortant (- 14,1 %). Le transport national est également en forte baisse en 2023 (- 15,8 %) ; sa part dans le trafic intérieur augmente légèrement pour s'établir à 60,0 %.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES AU PLUS BAS EN 2023

Le transport ferroviaire de marchandises se replie très fortement en 2023 (- 16,7 % en tonnes-kilomètres) - (figure E3-1). Avec un niveau inférieur de 6,1 % à celui de 2020, année pourtant marquée par la crise sanitaire et les confinements, il atteint son plus bas niveau observé depuis 1980. L'activité a notamment été pénalisée en début d'année par la mobilisation sociale contre la réforme des retraites et tout au long de l'année par le niveau élevé des prix de l'énergie, dont les répercussions sur le fret ferroviaire, en particulier pour les produits industriels, ont été sensibles sur tout l'espace européen. En 2023, les baisses sont plus marquées pour le trafic international entrant (- 19,5 %) et le transit (- 21,4 %) que pour le trafic international sortant (- 14,1 %) et le trafic national (- 15,8 %). Entre 2018 et 2023, le transport ferroviaire de marchandises sur le territoire français baisse de 2,8 % par an en moyenne. Sur cette période, c'est le transit qui décroche le plus avec une baisse annuelle de 5,0 %. Les tonnages transportés diminuent de 2,9 % en moyenne annuelle sur cinq ans, ce qui se traduit par une distance moyenne parcourue assez stable, qui passe de 385 km en 2018 à 388 km en 2023.

Figure E3-1 **Transport intérieur ferroviaire de marchandises**
Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres ou en millions de tonnes, évolutions en %

	Niveau 2023	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2021	2022	2023	2018/2023
<i>En milliards de t-kilomètres</i>					
Ensemble	29,4	14,3	-1,4	-16,7	-2,8
National	17,6	16,8	-1,6	-15,8	-2,5
International entrant	3,7	4,3	-3,6	-19,5	-1,7
International sortant	4,8	15,5	1,8	-14,1	-2,8
Transit	3,3	12,7	-1,6	-21,4	-5,0
<i>En millions de tonnes</i>					
Ensemble	75,8	14,2	-5,6	-14,4	-2,9
National	47,8	15,1	-8,3	-9,8	-2,2
International entrant	10,2	11,1	-1,1	-24,2	-2,6
International sortant	12,6	17,4	1,1	-18,4	-4,1
Transit	5,3	6,5	-6,5	-22,4	-6,5

Note : certaines données de trafic ferroviaire ayant été marginalement révisées en 2023 sur la période 2018-2022, 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).

LE TRANSPORT DE PRODUITS AGRICOLES ET AGROALIMENTAIRES RÉSISTE ET AUGMENTE LÉGÈREMENT

En tonnes-kilomètres, le transport ferroviaire de produits agricoles et agroalimentaires résiste à la baisse du trafic et augmente en 2023 (+ 2,3 %). Sa part dans le trafic de marchandises passe ainsi de 12,7 % en 2022 à 15,5 % en 2023. Sur les cinq dernières années, le transport ferroviaire en tonnes-kilomètres de ces marchandises est en légère hausse (+ 1,3 % en moyenne par an). Le transport ferroviaire de produits manufacturés baisse très fortement de 23,9 % en 2023 (*figure E3-2*) et repasse en dessous de son niveau de 2019, avant la crise sanitaire. Sa part reste majoritaire dans le fret ferroviaire, mais perd 3,7 points à 38,7 %. Sur les cinq dernières années, il est également en repli (- 4,1 % en moyenne par an).

Le transport ferroviaire de matériaux de construction (18,4 % des marchandises en 2023), affecté par les difficultés du marché de la construction en 2023, baisse quant à lui de 21,1 % en 2023, et de 4,1 % en moyenne par an depuis 2018.

LE TRANSPORT COMBINÉ SE CONTRACTE TRÈS FORTEMENT ET RETROUVE SON NIVEAU DE 2019

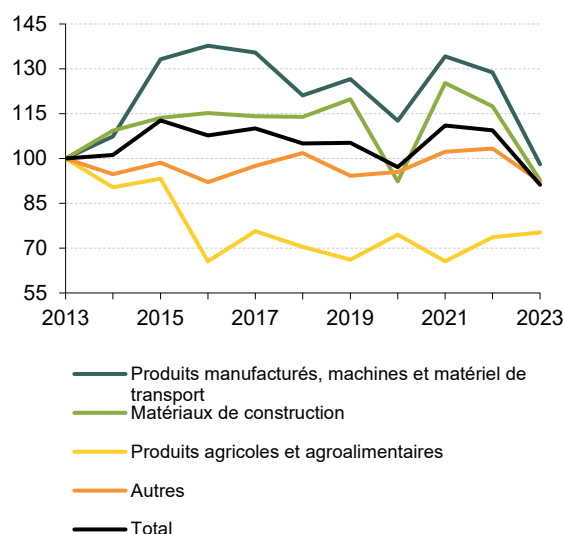
En tonnes-kilomètres, après une forte dynamique débutée en 2018 et une progression de près de 28 % entre 2019 et 2022, le transport combiné (défini comme l'utilisation du rail ou de la voie d'eau pour transporter des marchandises acheminées par camion pour les premiers et/ou les derniers kilomètres) diminue fortement en 2023 (- 19,3 %) pour retrouver un niveau comparable à 2019. Sur cinq ans, il progresse légèrement de 1,5 % en moyenne par an. La part du transport combiné dans le transport ferroviaire de marchandises ne décroche néanmoins pas complètement passant de 40,5 % en 2022 à 39,2 % en 2023 ; elle était de 33,0 % en 2019. Le transport combiné par conteneurs et caisses mobiles (- 0,7 % en moyenne annuelle sur cinq ans) représente 86,0 % du transport combiné en 2023.

LE TRAFIC MENSUEL AFFECTÉ PAR LES MOUVEMENTS SOCIAUX DU PRINTEMPS 2023

En 2021, le trafic ferroviaire de fret a été peu marqué par la poursuite de la crise sanitaire, malgré un léger impact en janvier et février (*figure E3-3*). En 2022, les mouvements sociaux de la fin de l'année ont notablement affecté le trafic. En décembre 2022, il est ainsi inférieur de 18 % à celui de décembre 2021. En 2023, les grèves contre la réforme des retraites ont à nouveau pénalisé très fortement le trafic des mois de mars et avril. De plus, en raison d'un glissement de terrain ayant touché les infrastructures du territoire français, à proximité de Saint-André à La Praz, le trafic sur la voie ferrée de Fréjus est interrompu depuis le 27 août 2023, ce qui contribue aux faibles niveaux des mois de septembre à décembre, notamment pour le trafic vers l'Italie. La ligne concernée ne devrait pas être rouverte avant l'automne 2024.

Figure E3-2 Évolution du transport intérieur ferroviaire pour les principales marchandises en tonnes-km

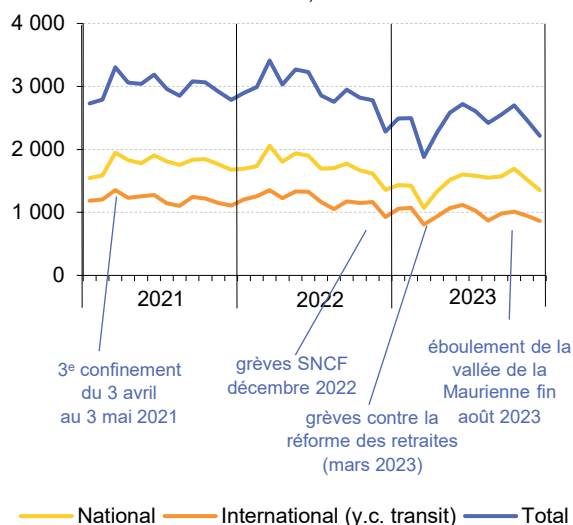
En indice base 100 en 2013



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 5,9 milliards de tonnes-kilomètres en 2023 et diminue fortement (- 10,2 % en 2023) dans la continuité de la baisse de 2022 (- 9,3%). Fortement impacté par une conjoncture économique globale défavorable, particulièrement sur les filières céréalières et certaines matières premières, il atteint ainsi son plus bas niveau depuis 1997. Le transport national (- 9,5 %) résiste mieux que le transport international qui se contracte plus fortement à - 12,2 %. Sur cinq ans, le transport national diminue de 3,2 % en moyenne par an, contre une baisse de 4,7 % en moyenne pour l'international.

LE TRAFIC BAISSÉ FORTEMENT EN ÎLE-DE-FRANCE, NORMANDIE, GRAND EST ET HAUTS-DE-FRANCE

En 2023, le transport fluvial baisse fortement dans toutes les régions. Les quatre régions concentrant à elles seules plus de 80 % du trafic fluvial de marchandises en 2023 (*figure E4-1*) ont mieux résisté que le reste du territoire : Hauts-de-France (- 7,0 %), Normandie (- 7,3 %), Île-de-France (- 8,0 %) et Grand Est (- 9,5 %). En moyenne annuelle sur cinq ans, les trafics de ces quatre régions sont également en baisse : Normandie (- 1,5 %), Hauts-de-France (- 1,6 %), Île-de-France (- 1,9 %) et Grand Est (- 3,1 %).

Figure E4-1 Transport fluvial par type de flux, et flux par région

Niveau en millions de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2023	Évolutions annuelles				Évolution annuelle moyenne 2023/2018
		2020	2021	2022	2023	
National	3 722,3	- 7,9	6,6	- 12,4	- 9,5	- 3,2
International	1 955,9	- 17,5	1,6	- 2,5	- 12,2	- 4,7
dont entrant	900,1	- 16,8	3,6	- 4,1	- 8,3	- 2,6
dont sortant	1 055,8	- 18,0	0,1	- 1,1	- 15,2	- 6,2
Transit	241,5	- 31,3	- 14,5	- 11,6	- 5,3	- 9,4
Ensemble	5 919,6	- 12,6	4,0	- 9,3	- 10,2	- 4,0

	Niveau	Part à l'international moyenne (*)	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
Flux régionaux	2023	2019- 2023	2021	2022	2023	2023/2018
Auvergne-Rhône-Alpes	551,5	1,0	11,8	- 6,0	- 18,4	- 8,6
Bourgogne-Franche-Comté	284,3	1,6	- 19,3	2,2	- 21,4	- 8,2
Bretagne	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Centre-Val de Loire	0,3	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Grand Est	1 326,1	80,2	1,2	- 9,7	- 9,5	- 3,1
Hauts-de-France	1 063,0	47,0	- 0,7	- 7,7	- 7,0	- 1,6
Île-de-France	2 602,0	14,2	13,2	- 12,4	- 8,0	- 1,9
Normandie	1 954,4	1,3	10,4	- 14,0	- 7,3	- 1,5
Nouvelle-Aquitaine	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Occitanie	35,3	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	770,3	0,2	0,9	- 3,7	- 20,2	- 7,7

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 cinq dernières années.

n.s. = non significatif.

Le transit se fait essentiellement sur le Rhin, fleuve international, l'écluse de Gambsheim servant de comptage.

Champ : y compris transit, y compris fluvio-maritime.

Source : VNF ; calculs SDES

partie E : le transport de marchandises

Trois autres régions ont un trafic fluvial de marchandises significatif, qui diminue fortement en 2023 : Auvergne-Rhône-Alpes (- 18,4 %), Provence-Alpes Côte d'Azur (- 20,2 %), et Bourgogne-Franche-Comté (- 21,4 %). Sur cinq ans, ces trois régions voient leur trafic baisser respectivement de 8,6 %, 7,7 % et 8,2 % en moyenne par an.

LES MATIÈRES PREMIÈRES PORTENT PLUS DE LA MOITIÉ DE LA BAISSÉ DU TRAFIC EN 2023

Le trafic de matières premières, qui représente plus de 40 % du trafic total en 2023, diminue de 12,7 % et explique plus de la moitié de la baisse du volume total en tonnes-kilomètres (figure E4-2). Près de la moitié du trafic de matières premières correspond aux matériaux suivants : sables naturels, pierre ponce, cailloux, graviers, silex et galets.

Le trafic de produits issus de l'agriculture, qui représente plus de 30 % du trafic total en 2023, diminue de 8,6 %. Les céréales représentent 90,0 % des produits agricoles et agroalimentaires.

Le trafic de matériaux de construction, qui représente moins de 10 % du trafic total en 2023, diminue de 3,0 %. Environ trois quarts des matériaux de construction sont des produits sidérurgiques et issus de la transformation de l'acier (hors tubes et tuyaux).

Les produits manufacturés ne représentent qu'environ 1 % du trafic total en 2023 et diminuent de 15,5 %. Il s'agit pour moitié d'équipements (conteneurs et caisses mobiles, vides) pour le transport de fret.

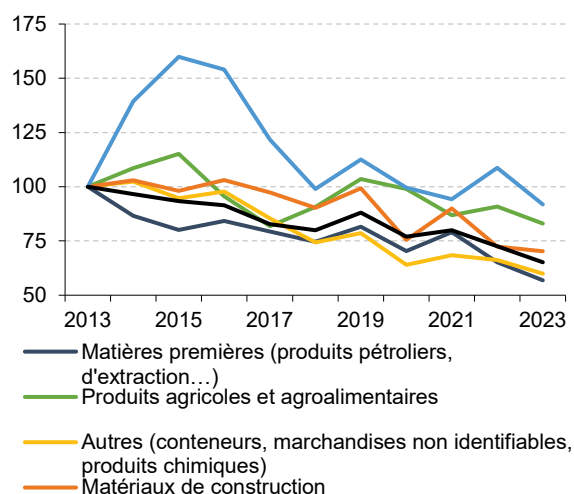
Les autres produits représentent plus de 15 % du trafic total en 2023 et diminuent de 9,4 %. Environ 40 % de ces produits sont des produits chimiques.

LE TRAFIC EST HISTORIQUEMENT BAS POUR TOUS LES MOIS EN 2023

La conjoncture générale sur les matières premières, les difficultés du secteur de la construction, les mauvaises campagnes céréalières en 2022 et 2023, ainsi que les inondations de fin d'année, notamment dans les Hauts-de-France, ont eu des conséquences négatives sur le trafic fluvial en 2023. À l'exception du mois de mai, le trafic mensuel a été inférieur à celui des mêmes mois de 2022 (figure E4-3).

Figure E4-2 Évolution du transport fluvial pour les principales marchandises en tonnes-km

En indice base 100 en 2013



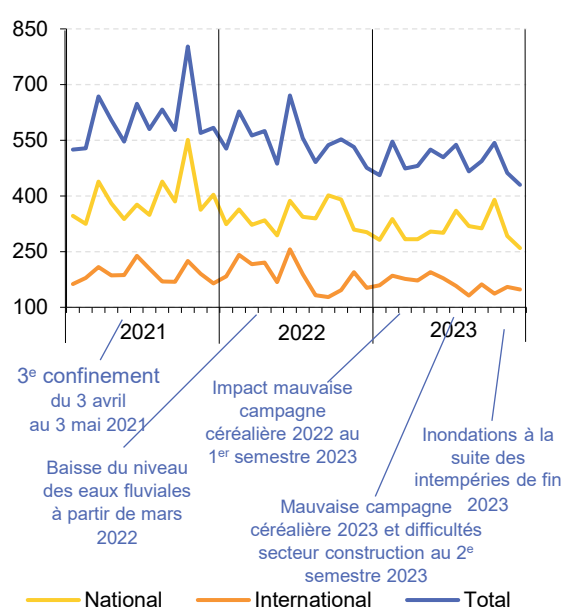
Les regroupements de catégories de marchandises transportées ont été modifiés par rapport à l'année précédente.

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 de métropole et d'outre-mer baisse de 4,3 % en 2023 pour s'établir à 326,0 millions de tonnes. Cette diminution est due à la chute des trafics de vracs solides (- 13,3 %) et de conteneurs (- 12,8 %), comptant respectivement pour 18 % et 16 % du tonnage total transitant par les ports français, alors que le trafic de vracs liquides, premier contributeur au trafic total, est stable. Seul le trafic roulier augmente (+ 4,4 %). Après une année 2022 marquée par le dynamisme du transport maritime de marchandises (+ 5,0 %), le repli de 2023 ramène le volume total de fret à un niveau proche de celui de 2021, demeurant toujours inférieur au niveau d'avant la crise sanitaire.

LA CHUTE DES TRAFICS DE VRACS SOLIDES ET DE CONTENEURS IMPACTE FORTEMENT LE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES

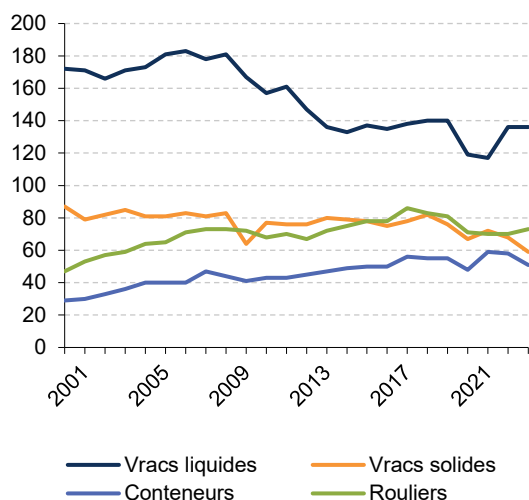
La baisse de 4,3 % du transport maritime de marchandises se situe principalement dans les grands ports maritimes (GPM) de métropole. En effet, ces grands ports de commerce sous tutelle de l'État concentrent les terminaux de conteneurs et les zones industrialo-portuaires génératrices des trafics de vracs, liquides et solides. Les autres ports de métropole accusent une baisse moins conséquente de leur trafic maritime de fret en raison de leur plus forte dépendance à la filière roulier, qui enregistre une bonne dynamique en 2023 (+ 4,4 %) - (figures E5-1 et E5-2).

Le déclin du trafic de vracs solides (- 13,3 %) s'explique par la baisse du trafic de charbon (- 35,6 %), de minerais (- 18,7 %) et de céréales (- 18,7 %). La diminution des trafics de charbon et de minerais est due à la réduction de l'activité sidérurgique, ainsi que par un taux d'utilisation plus faible des centrales à charbon dans le bouquet électrique français. Cette baisse de trafic se concentre dans les ports de Dunkerque et de Marseille, disposant de complexes sidérurgiques sur leur zone industrialo-portuaire. Le port de Nantes Saint-Nazaire est, de son côté, impacté par la réduction du trafic de charbon destiné à la centrale électrique de Cordemais (- 68,0 %). La diminution du trafic de vracs solides du port de La Réunion (- 31,3 %) est également due à un moindre recours au charbon, l'île ayant remplacé ce combustible par la biomasse dans son bouquet électrique.

La baisse du trafic céréalier (- 18,7 %) est notamment due à une plus grande disponibilité des blés ukrainiens sur les marchés mondiaux. La chute du trafic céréalier touche les ports d'Haropa (- 14,1 %), de Dunkerque (- 23,5 %), de Bordeaux (- 26,6 %) et de La Rochelle (- 25,3 %).

Figure E5-1 Évolution du trafic maritime selon le type de fret

En millions de tonnes



Champ : France hors Mayotte
Source : SDES

Figure E5-2 Trafic de marchandises selon le type de fret
Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

	Niveau 2023	Évolutions annuelles			
		2021	2022	2023	2023/2019
Vracs liquides	136 484	- 2,3	16,9	0,0	- 2,6
Vracs solides	59 292	6,5	- 4,3	- 13,3	- 22,4
Conteneurs	50 893	21,6	- 1,4	- 12,8	- 7,7
Rouliers	72 589	- 0,4	- 0,9	4,4	- 9,5
Divers autres	6 789	8,3	14,4	- 15,9	- 11,2
Total	326 047	4,0	5,0	- 4,3	- 9,3
Détail du total par ports					
Haropa	80 885	12,1	1,3	- 4,4	- 9,4
Marseille	71 887	9,0	3,6	- 7,7	- 8,9
Dunkerque	43 838	7,2	1,4	- 10,6	- 16,7
Calais	41 115	- 3,7	- 2,5	10,7	- 6,7
Nantes Saint-Nazaire	28 481	- 32,3	57,0	- 4,1	- 7,2
La Rochelle	8 570	- 1,1	8,7	- 10,7	- 12,4
Bordeaux	6 192	9,1	- 0,7	- 5,4	- 9,1
Autres ports de métropole	32 140	12,2	5,2	- 2,1	- 6,2
Outre-mer	12 939	4,3	- 3,3	- 3,7	- 1,4

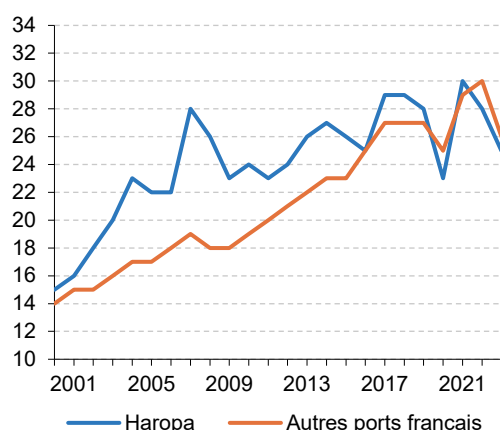
Champ : France hors Mayotte
Source : SDES

partie E : le transport de marchandises

La diminution du trafic de marchandises conteneurisées (- 12,8 %) se concentre dans les ports de Dunkerque (- 14,9 %), d'Haropa (- 13,3 %) et de Marseille (- 14,0 %) en métropole, ainsi que dans les ports de Guadeloupe (- 12,1 %) et de La Réunion (- 14,1 %) en outre-mer - (figures E5-3 et E5-4). Les causes de cette baisse sont multiples. D'une part, le ralentissement de l'activité économique, conséquence de l'inflation et des taux d'intérêt élevés, a participé à réduire la consommation des ménages en biens manufacturés. À cette baisse de la consommation s'est ajoutée une réduction des stocks de produits manufacturés, constitués par les entreprises courant 2022 face à une consommation déjà en berne. D'autre part, les grèves contre la réforme des retraites au premier semestre 2023 ont impacté les activités de transbordement des ports de métropole. Les armateurs ont alors préféré déporter une partie de leur trafic de conteneurs sur d'autres ports européens.

Figure E5-3 Évolution du trafic maritime de conteneurs

En millions de tonnes



Champ : France hors Mayotte
Source : SDES

Figure E5-4 Trafic de conteneurs des principaux ports de conteneurs de commerce

Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2023	2021	2022	2023	2023/2019
Haropa - maritime	24 647	31,3	- 4,8	- 13,3	- 11,1
Marseille	12 150	11,2	2,1	- 14,0	- 10,9
Dunkerque	4 852	33,0	8,5	- 14,9	25,0
Nantes Saint-Nazaire	1 541	- 4,3	- 1,9	- 0,5	- 14,2
Autres ports de métropole	915	1,9	10,2	- 13,0	- 0,3
Métropole	44 105	23,4	- 1,3	- 13,3	- 8,0
La Réunion	3 018	11,8	- 7,0	- 14,1	- 11,7
Guadeloupe	1 760	13,7	- 2,9	- 12,1	- 4,4
Martinique	1 475	3,2	7,9	0,1	- 3,7
Cayenne	534	9,5	5,9	- 3,9	15,3
Outre-mer	6 788	10,5	- 2,4	- 10,0	- 6,4
Ensemble France entière	50 893	21,6	- 1,4	- 12,8	- 7,8

Champ : France hors Mayotte
Source : SDES

STABILITÉ SUR LES VRACS LIQUIDES ET NOUVELLE DYNAMIQUE SUR LE ROULIER TRANSMANCHE

En 2023, le trafic de vracs liquides, qui représente 42 % du tonnage total transitant par les ports de commerce français, stagne (+ 0,0 %) par rapport à l'année précédente. Après avoir fortement augmenté en 2022 du fait de la réorganisation des chaînes d'approvisionnement consécutive à la guerre en Ukraine, le trafic de gaz naturel liquéfié (GNL) se replie en 2023 (- 13,6 %). Cette baisse du trafic de GNL s'explique par la diminution de la consommation réelle de gaz naturel en France (- 11,7 % par rapport à 2022 – *Conjoncture mensuelle de l'énergie* ; SDES). L'augmentation de la production d'électricité d'origine nucléaire et renouvelable a conduit à une moindre sollicitation du gaz dans le bouquet énergétique français. Le trafic pétrolier (brut et produits raffinés) augmente en 2023 (+ 4,6 %), année moins impactée que la précédente par des mouvements sociaux au sein des raffineries.

En 2023, le trafic maritime de rouliers, qui représente 22 % du tonnage total, augmente de 4,4 % après -0,9 % en 2022. Il est porté par la hausse du trafic des ports de Manche et mer du Nord (+ 6,3 %). Celui-ci compte pour 80 % du trafic total de rouliers transitant par les ports français. Le port de Calais, qui concentre à lui seul les deux tiers du trafic transmanche de rouliers, est le principal bénéficiaire de cette hausse (+ 11,2 %). En revanche, le trafic méditerranéen, qui représente 12 % du trafic total de rouliers, se replie de 3,8 % après deux années de forte hausse en raison d'une saison estivale en demi-teinte pour la Corse qui a enregistré une baisse du nombre de touristes en 2023.

E6. Transport aérien de marchandises

L'année 2023 marque une timide reprise du fret aérien en France : le transport intérieur aérien de marchandises, qui représente 134 600 tonnes en 2023, augmente de 3,4 % par rapport à 2022. À l'international, bien que les tonnages transportés continuent à baisser, la diminution (- 1,8 % en 2023) est plus modérée qu'en 2022. Le trafic est dominé par les échanges entre la France et l'Europe.

EN 2023, LE TRANSPORT INTÉRIEUR AÉRIEN DE MARCHANDISES SE REDRESSE

En 2023, le transport intérieur aérien de marchandises amorce un redressement (+ 3,4 % après - 16,5 % en 2022). Toutefois, le volume de fret reste inférieur à son niveau d'avant-crise (- 14,9 % par rapport à 2019). En 2023, le transport aérien de marchandise s'établit à 134 600 tonnes (figure E6-1).

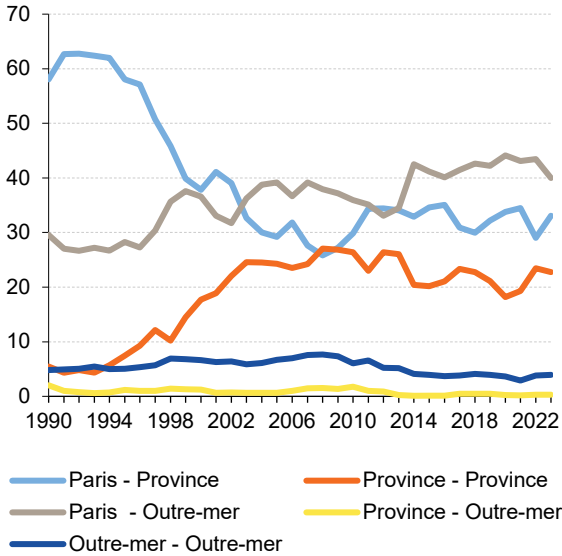
En 2023, le commerce domestique est principalement dominé par les échanges entre Paris et l'outre-mer qui représentent 40 % du trafic domestique. Les échanges entre Paris et la province constituent 33 % du trafic domestique, tandis que ceux reliant deux villes de province en représentent 23 % en 2023. L'écart entre les échanges Paris-province et province-province était plus prononcé au début des années 90 (respectivement 63 % et 4 % des échanges en 1991). Cet écart s'est progressivement réduit au fil des ans, principalement en raison du développement des aéroports régionaux et de l'augmentation de leurs capacités. La répartition des échanges s'est stabilisée depuis le milieu de la décennie 2010 (figure E6-2).

Figure E6-1 **Transport intérieur aérien de marchandises**
Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

	Niveau 2023	Évolutions annuelles			
		2021	2022	2023	2023/2019
Métropole - métropole	75,1	20,9	- 18,6	10,0	- 11,0
dont liaisons radiales ⁽¹⁾	44,5	19,3	- 29,8	17,8	- 12,7
dont liaisons transversales ⁽²⁾	30,6	24,0	1,4	0,3	- 8,4
Métropole - outre-mer	54,2	13,9	- 15,6	- 4,7	- 19,7
dont Paris - outre-mer	53,8	14,0	- 15,8	- 4,7	- 19,4
dont province - outre-mer	0,4	- 1,2	27,0	- 1,2	- 50,8
Outre-mer - outre-mer	5,3	- 7,7	9,5	6,6	- 15,6
Total relations domestiques	134,6	16,8	- 16,5	3,4	- 14,9

(1) Paris – province.
(2) Province – province.
Champ : France.
Source : DGAC

Figure E6-2 **Répartition du transport intérieur aérien de marchandises**
En %



Champ : France.
Source : DGAC

partie E : le transport de marchandises

EN 2023, LES ÉCHANGES INTERNATIONAUX CONTINUENT DE BAISSER, MAIS DE MANIERE PLUS MODÉRÉE

Après la forte baisse du transport aérien de marchandises au niveau mondial en 2022 (- 8,0% du trafic mesuré en tonnes-kilomètres), l'IATA (*Association du transport aérien international*) indique une reprise progressive de la croissance du trafic en 2023, ramenant ainsi la diminution en rythme annuel à - 2,2 % par rapport à 2022, à un niveau en retrait de - 3,8% par rapport à 2019. Pour l'IATA, cette baisse plus modérée s'explique en partie par l'expansion des capacités de fret aérien international en 2023 (+ 9,6 %), due en particulier à l'accroissement des soutes des avions de transports de passagers internationaux. D'autre part, une inflation plus contenue et les difficultés du trafic maritime résultant du conflit au Moyen-Orient ont contribué à la reprise de la demande de fret aérien.

Les échanges entre la France et le reste du monde suivent également cette tendance. Après une diminution de 3,9 % en 2022, le trafic de fret aérien mesuré en tonnes transportées entre la France et les pays étrangers diminue plus modérément en 2023 (- 1,8 %). Le trafic reste encore inférieur à son niveau de 2019 (- 4,9 % par rapport à 2019), atteignant 1,984 millions de tonnes transportées en 2023.

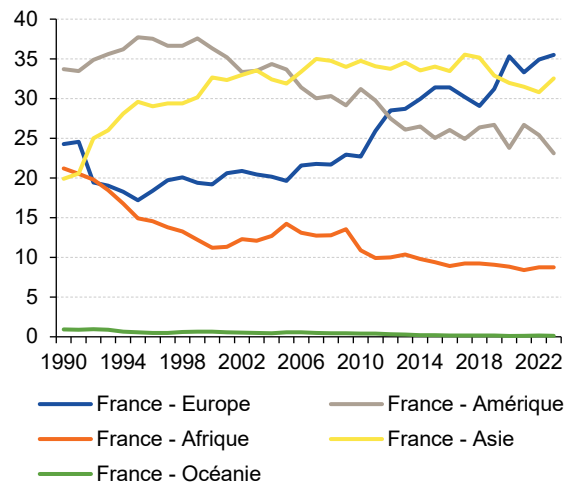
Le trafic international de fret aérien pour la France est dominé par les échanges avec l'Europe (704 000 tonnes), suivi par les échanges entre la France et l'Asie (645 000 tonnes) - (*figures E6-3 et E6-4*).

Figure E6-3 **Trafic aérien de marchandises entre la France et les pays étrangers**
Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

	Niveau 2023	Évolutions annuelles			
		2021	2022	2023	2023/2019
France - Europe	704,1	13,6	0,7	- 0,1	8,2
France - Amérique	458,3	35,2	- 8,6	- 10,6	- 17,7
France - Afrique	173,3	14,3	0,1	- 1,9	- 8,3
France - Asie	645,1	18,4	- 5,9	3,7	- 5,9
France - Océanie	2,7	53,8	15,2	- 15,2	- 24,3
Total relations France / pays étrangers	1 983,6	20,4	- 3,9	- 1,8	- 4,9

Champ : France.
Source : DGAC

Figure E6-4 **Répartition du trafic aérien de marchandises entre la France et les pays étrangers par continent**
En %



Champ : France.
Source : DGAC

L'AÉROPORT DE PARIS CHARLES-DE-GAULLE CONCENTRE 81 % DU TRAFIC DE FRET

En 2023, à Paris, l'aéroport Charles-de-Gaulle concentre 81 % du trafic total de fret aérien tandis que celui d'Orly en assure 3 %. En province, l'aéroport de Bâle-Mulhouse représente 2,7 % du trafic de fret aérien, suivi des aéroports de Marseille (2,4 %), Lyon Saint-Exupéry (2,2 %) et Toulouse Blagnac (1,6 %).

partie F

Le transport de voyageurs

— En 2023, le transport intérieur de voyageurs se stabilise : 1033 milliards de voyageurs-kilomètres ont été réalisés, en deçà de 4,3 % par rapport à 2019. Les transports par véhicules particuliers reculent légèrement (- 1,6 %) après deux années de hausse, et dominent toujours largement le transport intérieur de voyageurs (82,2 %).

Le transport collectif poursuit sa reprise en 2023 (+ 6,4 %) et se rapproche de son niveau de 2019 (- 1,5 % par rapport à 2019). La reprise du transport collectif urbain est plus forte en province (+ 8,1 %) qu'en Île-de-France (+ 0,8 %). Le transport ferroviaire atteint un niveau inégalé en 2023 (+ 8,1 % par rapport à 2019). Le transport intérieur aérien est en léger repli (- 2,0 % par rapport à 2022) et le trafic maritime, mesuré en nombre de passagers, poursuit sa hausse (+ 20,3 % par rapport à 2022).

En 2023, parmi les personnes se rendant sur leur lieu de travail, 4,0 % y vont principalement à vélo ; cette part a doublé en huit ans. La qualité de service, affectée par des mouvements sociaux et par des événements météorologiques majeurs, se détériore en 2023 pour la quasi-totalité des transports.



F1. Synthèse : le transport intérieur de voyageurs

En 2023, le transport intérieur de voyageurs diminue légèrement (- 0,3 %), et se stabilise au-dessous de son niveau d'avant-crise (- 4,3 % par rapport à 2019). La baisse est principalement due aux transports par véhicules particuliers qui, après une forte hausse entre 2020 et 2022, diminuent de 1,6 %. Le transport aérien intérieur baisse également (-2,0 %). À l'inverse, les transports collectifs routiers et les transports ferrés augmentent fortement.

L'activité totale du transport de voyageurs représente 1032,9 milliards de voyageurs-kilomètres en 2023. Le transport intérieur de voyageurs est toujours largement dominé par le transport individuel en véhicules particuliers (82,2 %) - (figure F1-1). Sa part diminue de 1,1 point en 2023 par rapport à 2022 au bénéfice des transports ferrés et transports collectifs routiers (+ 0,6 point pour chacun par rapport à 2022). Les transports ferrés représentent ainsi 11,3 % des voyageurs-kilomètres en 2023. La part des transports collectifs routiers atteint 5,2 %. 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 2023

Parts modales en % des voyageurs-kilomètres

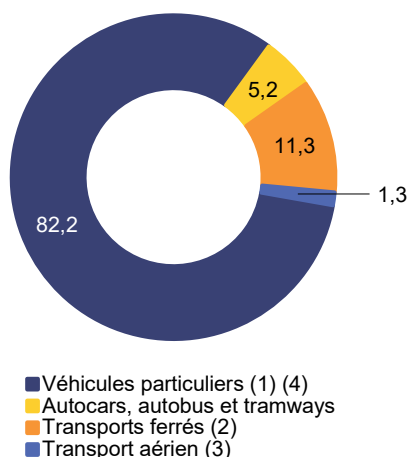
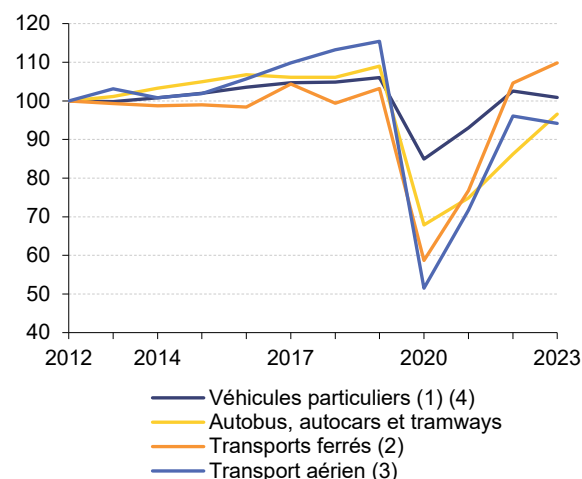


Figure F1-2 Évolution du transport intérieur de voyageurs par mode (4)

En indice base 100 en 2012 (en voyageurs-kilomètres)



(1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger, deux-roues motorisés et véhicules utilitaires légers.

(2) Trains, RER et métros.

(3) Vols intérieurs à la métropole uniquement.

(4) Les véhicules utilitaires légers (VUL) sont désormais comptabilisés dans les véhicules particuliers, série rétropolée à partir de 2012.

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 2023) ; UTP

PREMIER REcul POUR LE TRANSPORT INDIVIDUEL DEPUIS 2020

Le nombre de voyageurs-kilomètres réalisés en véhicules particuliers (y compris étrangers) s'établit à 849,5 milliards en 2023 (figure F1-3). Il est en baisse (- 1,6 %) par rapport à 2022 et rompt la tendance à la hausse observée entre 2020 et 2022, après la forte chute observée pendant la crise sanitaire (figure F1-2).

partie F : le transport de voyageurs

LE TRANSPORT COLLECTIF POURSUIT SA REPRISE

Le transport collectif augmente de 6,4 %, en nombre de voyageurs-kilomètres, par rapport à 2022 et se rapproche de son niveau de 2019 (- 1,5 % par rapport à 2019).

Les 116,4 milliards de voyageurs-kilomètres effectués en transports ferrés représentent 63,4 % du transport collectif. En 2023, le transport ferroviaire reste le premier mode de transport collectif pour les déplacements et atteint 107,0 milliards (+ 5,4 % par rapport à 2022 et + 8,1 % par rapport à 2019). Cette hausse est portée par tous les types de trains : TER (+ 9,1 % par rapport à 2022), trains à grande vitesse (+ 5,2 %), trains interurbains (+ 3,6 %) et trains et RER d'Île-de-France (+ 2,4 %).

Avec 53,8 milliards de voyageurs-kilomètres, les transports collectifs routiers (autobus, autocars et tramways) représentent 29,3 % du transport collectif intérieur en 2023, soit 1,5 point de plus qu'en 2022. En hausse de 15,1 % en 2023, le transport en autocars reste inférieur à son niveau d'avant-crise (- 13,0 % par rapport à 2019). En particulier, le transport interurbain régulier librement organisé (dits autocars « Macron ») augmente de 9,5 % par rapport à 2022 mais demeure très en deçà de son niveau de 2019 (- 15,4 % par rapport à 2019). Quant au transport occasionnel en autocars étrangers, avec 6,5 milliards de voyageurs-km en 2023, il retrouve son niveau d'avant-crise.

Figure F1-3 Transports intérieurs de voyageurs

Niveau en milliards de voyageurs-kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2023	Évolutions annuelles			
		2021	2022	2023	2023/2019
Transport individuel en véhicules particuliers	849,5	9,5	10,2	- 1,6	- 4,9
Transports collectifs	183,4	24,1	29,5	6,4	- 1,5
Transports routiers	53,8	10,2	15,2	12,0	- 11,4
Autocars ⁽¹⁾	39,6	6,5	16,1	15,1	- 13,0
dont autocars « Macron »	2,4	27,2	85,6	9,5	- 15,4
dont occasionnel en autocars étrangers	6,5	18,7	10,1	199,4	- 0,4
Autobus et tramways	14,2	20,3	13,1	4,3	- 6,7
Île-de-France	5,7	19,6	7,5	- 0,2	- 16,3
Hors Île-de-France ⁽²⁾	8,5	21,0	17,5	7,5	1,2
Transports ferrés	116,4	30,8	36,3	5,0	6,4
Transport ferroviaire	107,0	30,8	36,9	5,4	8,1
Trains à grande vitesse	64,6	31,6	41,0	5,2	9,6
Trains interurbains (dont « TET ») ⁽³⁾	3,9	42,5	19,5	3,6	- 26,7
Trains sous convention des conseils régionaux ⁽⁴⁾	20,8	33,2	32,3	9,1	36,0
Trains et RER d'Île-de-France	17,7	23,4	32,3	2,4	- 8,9
Métros	9,4	30,1	30,2	0,9	- 9,4
Île-de-France	6,9	34,8	32,7	- 2,3	- 12,1
Hors Île-de-France ⁽²⁾	2,5	18,4	23,3	10,4	- 1,5
Transports aériens ⁽⁵⁾	13,2	39,3	34,0	- 2,0	- 18,4
Ensemble	1 032,9	11,4	13,0	-0,3	-4,3

⁽¹⁾ Transport occasionnel, régulier (dont autocars SNCF), scolaire et de personnel.

⁽²⁾ Le niveau de 2023 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) - (estimations SDES pour 2023) ; UTP ; DGAC

LE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN PROGRESSE

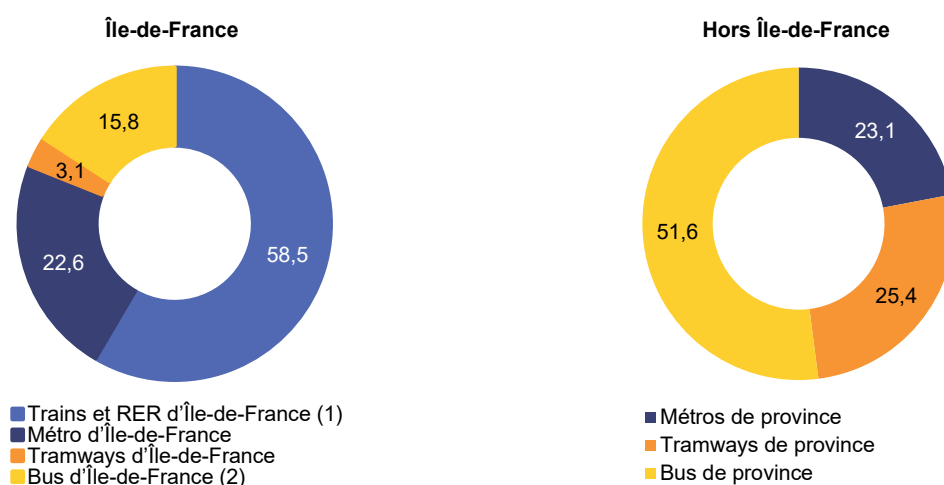
Le transport collectif urbain (TCU) regroupe les autobus, les tramways, les métros et, en Île-de-France, les trains et RER¹. En 2023, il croît de 2,7 % en voyageurs-kilomètres (figure F1-5) mais ne retrouve pas son niveau d'avant la pandémie (- 8,3 % par rapport à 2019). Cette reprise est plus forte en province (+ 8,1 %) qu'en Île-de-France (+ 0,8 %) où les réseaux avaient connu une hausse importante l'année précédente.

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

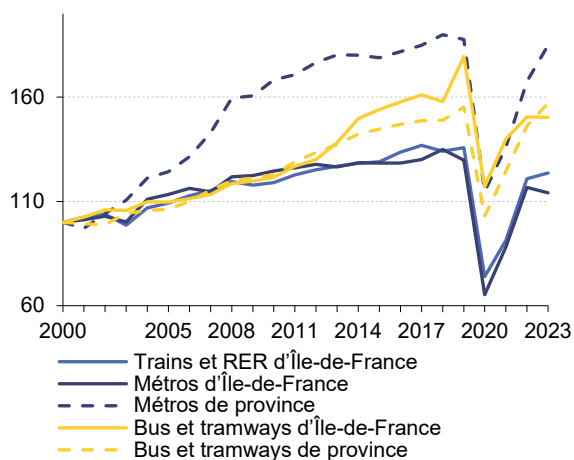
Parmi les 41,4 milliards de voyageurs-kilomètres réalisés en TCU, 73,3 % l'ont été en Île-de-France et 26,7 % en province. Sur le territoire francilien, les parts des métros et des tramways avoisinent leur niveau d'avant-crise, tandis que la part des autobus, pénalisée par une pénurie de conducteurs, baisse de 1,3 point. En Île-de-France, les trains et RER constituent le trafic de voyageurs le plus important (58,5 %) - (figure F1-4) tandis qu'en province, les modes de transport collectif urbain privilégiés sont les modes de surface (76,9 %).

Figure F1-4 Répartition des réseaux de transport collectif urbain en 2023
Parts en % des voyageurs-kilomètres



Champ : France métropolitaine.
 Source : calculs SDES, à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP et de l'enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) - (estimations SDES pour 2023)

Figure F1-5 Indices d'évolution des modes de transport collectif urbain
En indice base 100 en 2000



partie F : le transport de voyageurs

LE TRANSPORT AÉRIEN AMORCE UN LÉGER REPLI

En 2023, le transport intérieur aérien est en léger repli (- 2,0 % de voyageurs-kilomètres). En métropole, la fréquentation des liaisons transversales est quasi stable (province-province, - 0,5 % par rapport à 2022 en nombre de passagers) tandis que celle des liaisons radiales diminue (Paris-province, - 2,6 % par rapport à 2022 en nombre de passagers). À l'inverse, le nombre de passagers entre la métropole et l'international augmente de 21,1 % mais reste en deçà de son niveau d'avant-crise (- 2,9 % par rapport à 2019). Le trafic entre la métropole et les outre-mer enregistre une légère hausse (+ 1,0 %) et avoisine son niveau de 2019 (- 0,3 % par rapport à 2019).

LE TRANSPORT MARITIME CONTINUE DE PROGRESSER

Avec près de 26,5 millions de passagers en 2023 dans les principaux ports maritimes de voyageurs français, le trafic de passagers augmente de nouveau (+ 20,3 %, après + 78,4 % en 2022) et se rapproche du niveau d'avant la crise sanitaire (- 4,2 % par rapport à 2019). Il augmente dans les ports de Manche et mer du Nord (+ 28,1 %), en Méditerranée (+ 9,6 %) et très nettement dans les outre-mer (+ 66,9 %), sous l'effet du redémarrage de l'activité de croisière (figure F1-6).

Quasiment inexistant en 2020 et 2021, le trafic de croisiéristes reprend au printemps 2022 et bénéficie de la réouverture à partir d'octobre 2022 des ports d'outre-mer à la croisière. Dans ces départements d'outre-mer, le nombre de croisiéristes en 2023 (près de 726 000) est multiplié par près de cinq en un an. Avec 5,3 millions de passagers croisiéristes sur l'ensemble de l'année dans les principaux ports français, le trafic des croisières augmente de 65,7 % par rapport à 2022 et se situe 13,2 % au-dessus de son niveau de 2019.

Avec 21,2 millions de passagers en 2023, le trafic hors croisiéristes représente 80,1 % du total du trafic maritime de voyageurs. Il augmente de nouveau de 12,6 % en 2023, après + 59,9 % en 2022. Le trafic hors croisiéristes transmanche augmente également en 2023 (+ 27,5 %, après + 103,6 % en 2022). Il est essentiellement constitué des échanges avec le Royaume-Uni (92,9 % en 2023) et plus des trois quarts le sont avec le port de Douvres. En revanche, le trafic hors croisières méditerranéen diminue de 2,7 % par rapport à 2022, mais après avoir rebondi plus tôt que le trafic sur la Manche et la mer du Nord.

Figure F1-6 Transport maritime : passagers débarqués dans les principaux ports français
Niveau en milliers de passagers, évolutions en %

	Niveau 2023			Évolution annuelle 2023/2022		
	Hors croisières	Croisières	Ensemble	Hors croisières	Croisières	Ensemble
Métropole	20 164	4 529	24 693	12,6	49,9	18,0
Mer du Nord et Manche	11 568	587	12 155	27,5	43,0	28,1
Méditerranée	8 596	3 942	12 538	-2,7	51,0	9,6
Outre-mer	1 009	726	1 736	13,2	388,2	66,9
Ensemble des ports français	21 173	5 255	26 428	12,6	65,8	20,3

Source : SDES

LA QUALITÉ DE SERVICE SE DÉGRADE

En 2023, la qualité de service, affectée par des mouvements sociaux et par des événements météorologiques majeurs, se détériore pour la quasi-totalité des transports : le nombre d'annulations de train est en légère hausse, les retards des vols aériens augmentent pour la troisième année consécutive et la ponctualité se dégrade sur les réseaux de surface de l'Île-de-France (bus, tramways, RER et Transilien). En revanche, la qualité des services des autocars SLO s'améliore avec moins de retards et autant d'annulations.

F2. Transport collectif urbain

Avec 44,4 milliards de voyageurs-kilomètres en 2023, le transport collectif urbain représente 22,6% du transport collectif. Il augmente légèrement de 2,7% par rapport à 2022 mais reste en deçà de son niveau d'avant crise (- 8,3 % par rapport à 2019). La poursuite de la reprise du trafic est plus forte sur les réseaux de province (+ 8,1 % par rapport à 2022) que sur ceux d'Île-de-France (+ 0,8 %) qui avaient connu une hausse plus importante en 2022.

LE TRAFIC EN ÎLE-DE-FRANCE SE STABILISE

En 2023, 30,4 milliards de voyageurs-kilomètres ont été réalisés en Île-de-France, soit une hausse de 0,8 % par rapport à 2022 (*figure F2-1*). Les transports en commun d'Île-de-France ont été impactés par les grèves contre la réforme des retraites mais aussi par les difficultés persistantes de recrutements de conducteurs de bus. Le trafic des métros baisse de 2,3 % de voyageurs-kilomètres au profit des trains et RER qui en gagnent 2,4 %. Le trafic du tramway croît de 7,2 %. Le transport par bus baisse légèrement de 1,5 % : la situation est très contrastée selon les zones : le trafic baisse à Paris (- 3,7 %) et en grande couronne (- 2,5 %) mais progresse en petite couronne (+ 2,6 %).

En 2023, la part des voyageurs-kilomètres transportés sur les différents segments en Île-de-France est relativement stable pour les réseaux souterrains et pour les réseaux de surface : elle s'établit à 81,1 % pour les modes ferrés (58,5 % en trains et RER, 22,6 % en métros), 3,1 % pour les tramways et 15,8 % pour les bus.

Figure F2-1 **Évolution du transport collectif urbain**
Niveau en millions de voyageurs-kilomètres ; évolutions en %

	Niveau 2023	Évolutions annuelles			
		2021	2022	2023	2023/ 2019
Île-de-France	30 355	24,9	26,8	0,8	- 11,1
Modes ferrés	24 607	26,5	32,4	1,0	- 9,8
Trains et RER ⁽¹⁾	17 747	23,4	32,3	2,4	- 8,9
Métro	6 860	34,8	32,7	- 2,3	- 12,1
Tramways ⁽²⁾	951	15,6	18,8	7,2	- 6,2
Autobus	4 797	20,3	5,7	- 1,5	- 18,0
Paris	493	6,7	1,5	- 3,7	- 29,4
Petite couronne	1 566	14,4	2,4	2,6	- 19,2
Grande couronne ⁽³⁾	2 652	28,2	7,4	- 2,5	- 14,5
Noctiliens ⁽⁴⁾	86	- 0,1	41,0	- 22,1	- 23,5
Province ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	11 049	20,4	18,7	8,1	0,5
Métros	2 549	18,4	23,3	10,4	- 1,5
Tramways et autobus	8 499	21,0	17,5	7,5	1,2
Ensemble TCU	41 404	23,6	24,7	2,7	- 8,3

⁽¹⁾ Y compris RER exploités par la RATP et les lignes T4 et T11 Express du tramway.

⁽²⁾ Données comprenant depuis 2014 uniquement les tramways RATP

⁽³⁾ Données rétrospectives de 2000 à 2018, suite à un changement de méthode de calcul de l'Omnil en 2019.

⁽⁴⁾ Noctiliens RATP et SNCF.

⁽⁵⁾ Le niveau de 2023 est estimé par le SDES à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP.

⁽⁶⁾ 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

partie F : le transport de voyageurs

HAUSSE DU TRAFIC EN PROVINCE

En 2023, le transport collectif urbain de province progresse de nouveau (+ 8,1 %) et retrouve quasiment son niveau d'avant-crise (- 0,5 % par rapport à 2019). Le trafic augmente aussi bien pour le transport par métro (+ 10,4 %) que pour le transport par tramway ou bus (+ 7,5 %).

UNE OFFRE KILOMÉTRIQUE CONTRASTÉE EN PROVINCE

Parmi les 308 ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité (RTAOM) de France métropolitaine, 205 d'entre eux desservent plus de 50 000 habitants. En 2023, il existe :

- 31 RTAOM desservant plus de 250 000 habitants ;
- 69 RTAOM de 100 000 habitants à moins de 250 000 habitants ;
- 105 RTAOM de 50 000 habitants à moins de 100 000 habitants.

L'offre kilométrique est d'autant plus élevée que les ressorts territoriaux sont peuplés :

- 33 véhicules-kilomètres/habitant dans les RTAOM desservant plus de 250 000 habitants ;
- 22 véhicules-kilomètres/habitant dans les RTAOM de 100 000 habitants à moins de 250 000 habitants ;
- 11 véhicules-kilomètres/habitant dans les RTAOM de 50 000 habitants à moins de 100 000 habitants.

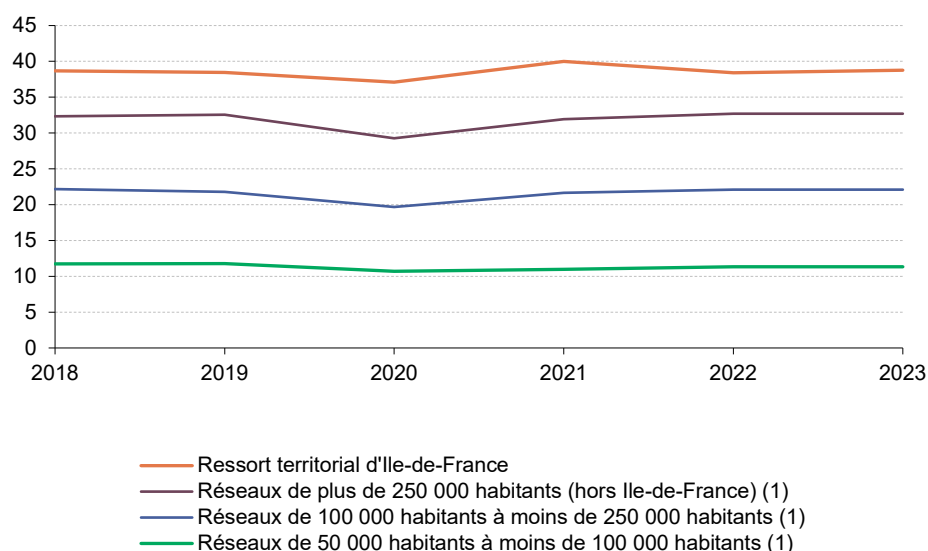
En 2023, l'offre kilométrique totale pour ces 205 RTAOM est de 24 véhicules-kilomètres/habitant.

L'OFFRE KILOMÉTRIQUE EN ÎLE-DE-FRANCE AUGMENTE LÉGÈREMENT

Aux 205 ressorts territoriaux de province, s'ajoute le ressort territorial d'Île-de-France, qui correspond à la région administrative. Compte tenu de ses spécificités, l'offre de TCU en Île-de-France est difficilement comparable à celle de province. En effet, ce ressort territorial se distingue par la diversification des modes de transport puisqu'y circulent en zone urbaine des réseaux ferrés lourds, tels que les RER et Transilien. De ce fait, l'offre kilométrique y est beaucoup plus élevée. En 2023, l'offre kilométrique en Île-de-France augmente de 1 % par rapport à l'année 2022 et atteint 39 véhicules-kilomètres/habitant.

Figure F2-2 Évolution de l'offre kilométrique de transport collectif urbain

Offre kilométrique annuelle, selon la taille des réseaux (en véhicules-kilomètres par habitant)



(1) Le niveau de 2023 est estimé par le SDES à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP.

Sources : SDES, d'après Île-de-France Mobilités (Omnil, RATP, SNCF) ; enquêtes annuelles transport collectif urbain (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD)

F3. Transport ferroviaire de voyageurs

Avec 107 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2023, le transport ferroviaire de voyageurs, hors navettes Eurotunnel, représente 58,3 % du transport collectif. Après deux années de forte hausse à la suite de la sortie de la crise de la Covid-19 et un niveau 2022 supérieur à celui de 2019, le transport ferroviaire de voyageurs augmente de nouveau de 5,4 % en 2023 pour atteindre un niveau historique.

LE TRAFIC FERROVIAIRE ATTEINT SON PLUS HAUT NIVEAU EN 2023

Après les années 2020 et 2021 marquées par la crise de la Covid-19, le trafic connaît un essor significatif à partir du deuxième trimestre 2022. En 2023, il est toutefois perturbé par les grèves contre la réforme des retraites du mois de mars, ainsi que par l'éboulement en Maurienne fin août qui a coupé la liaison ferroviaire à grande vitesse qui relie la France et l'Italie. Néanmoins, il augmente de 5,4 % par rapport à 2022 et atteint un niveau historique avec 107,0 milliards de voyageurs-kilomètres transportés. Sur longue période, le trafic ferroviaire de voyageurs a augmenté de plus de 13 % entre 2018 et 2023, au rythme moyen de 2,5 % par an, après une relative stabilité entre 2008 et 2018 autour de 95 milliards de voyageurs-kilomètres (*figures F3-1 et F3-2*).

LE TRANSPORT EN TRAIN À GRANDE VITESSE PORTE LA DYNAMIQUE DU TRAFIC

Le trafic de voyageurs sur les trains à grande vitesse (TAGV) représente 60,4 % du transport ferroviaire de voyageurs en 2023 et augmente de 5,2 % en 2023. Il atteint un niveau record pour la seconde année de suite : entre 2018 et 2023, le nombre de voyageurs-kilomètres transportés en TAGV a augmenté en moyenne de 2,9 % par an. Cette augmentation moyenne sur cinq ans est due notamment à la mise en service en juillet 2017 des lignes Bretagne-Pays de la Loire et Sud-Europe-Atlantique, ainsi qu'à la mise en place d'offres à bas coût par la SNCF.

APRÈS LES TRANSFERTS AUX RÉGIONS, LE TRAFIC DES TRAINS INTERURBAINS SE STABILISE

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. Entre 2017 et 2020, une quinzaine de lignes TET² sont passées sous l'autorité de régions, leur trafic étant alors décompté avec celui des trains express régionaux (TER) : entre 2018 et 2023, la baisse apparente du trafic de trains interurbains, de 6,7 % en moyenne par an, est principalement liée à ce transfert. En 2023, le trafic des trains interurbains hors TAGV se stabilise (+ 3,6 %) et représente 3,6 % du trafic. L'État envisage de redynamiser le développement des lignes TET, notamment avec le retour d'un réseau important de trains de nuit. Au 1^{er} janvier 2024, l'État est autorité organisatrice de 13 lignes TET.

LE TRANSPORT EN TER ATTEINT UN NOUVEAU NIVEAU RECORD EN 2023

Le transport en trains sous convention des conseils régionaux répond principalement aux usages du quotidien, comme les déplacements domicile-travail. En 2023, le trafic en TER augmente de 9,1 % et dépasse de 36 % son niveau de 2019, avant le début de la crise sanitaire. Il représente ainsi 19,4 % du trafic. Sur cinq ans, le trafic augmente de 8,5 % 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/trains-dequilibre-du-territoire-tet.

partie F : le transport de voyageurs

LE TRAFIC FRANCILIEN DES TRAINS RESTE DURABLEMENT AFFECTÉ PAR LA CRISE SANITAIRE

En 2023, le trafic des trains et RER d'Île-de-France augmente de 2,4 %, plus faiblement que celui des autres services. Les Transiliens et RER n'ont toujours pas retrouvé leur niveau d'avant la crise sanitaire (- 8,9 % par rapport à 2019), notamment du fait d'un recours accru au télétravail. Avec 17,7 milliards de voyageurs-kilomètres transportés, leur part représente 16,6 % du transport ferroviaire de voyageurs en 2023, contre environ 20 % sur la période 2014-2019. Sur cinq ans, le trafic des trains et RER d'Île-de-France accuse ainsi une baisse de 1,6 % en moyenne par an.

Figure F3-1 **Transport ferroviaire de voyageurs**
Niveau en millions de voyageurs-kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2023	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2018/2023
		2021	2022	2023	
Trains à grande vitesse ⁽¹⁾	64 571	31,6	41,0	5,2	2,9
Trains interurbains (dont « TET ») ^{(1) (2)}	3 874	42,5	19,5	3,6	- 6,7
Trains sous convention des conseils régionaux (dont « TER ») ⁽³⁾	20 760	33,2	32,3	9,1	8,5
Total hors RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités	89 205	32,5	37,9	6,0	3,4
Trains et RER d'Île-de-France ⁽⁴⁾	17 747	23,4	32,3	2,4	- 1,6
Total	106 953	30,8	36,9	5,4	2,5

⁽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 ».

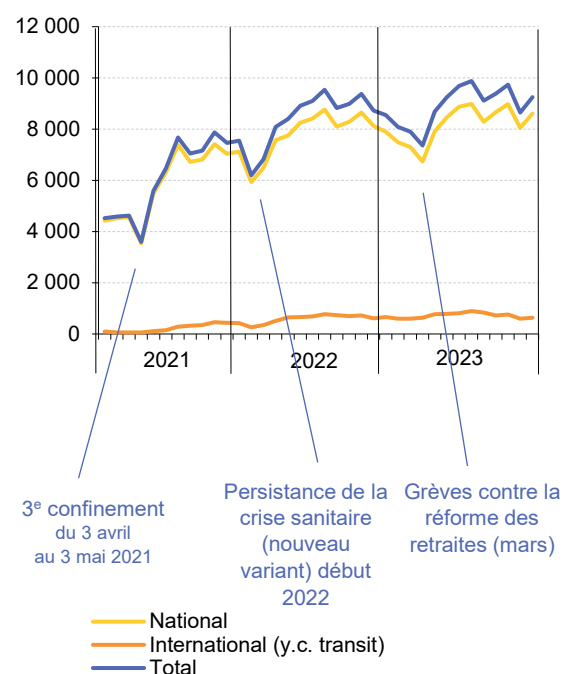
⁽⁴⁾ Dont RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités y compris les lignes T4 et T11 Express du tramway.

Note : les données TAGV 2017-2022 ont été révisées à la baisse suite à une correction des distances.

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



Source : SDES, d'après l'ensemble des opérateurs ferroviaires et Île-de-France Mobilités-Omnil

F4. Transport aérien de voyageurs

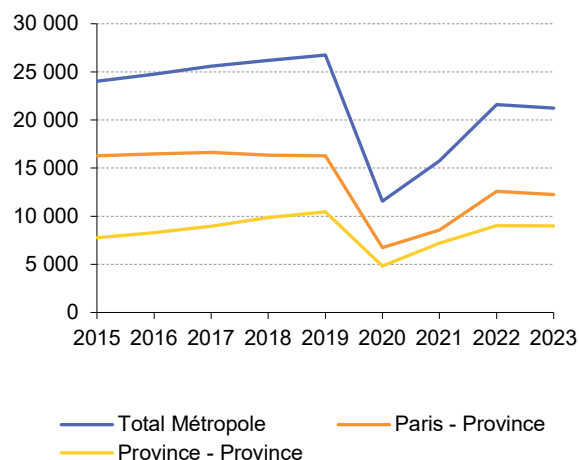
En 2023, le transport aérien métropolitain représente 7,2 % du transport collectif de voyageurs (en voyageurs-kilomètres) en France. Le transport aérien de voyageurs poursuit son redécollage, mais ne rattrape pas son niveau de 2019 (- 5,5 %). Le trafic entre la métropole et l'international, en hausse en 2023 (+ 21,1 %) avoisine son niveau d'avant crise (- 2,9 % par rapport à 2019), et est le principal contributeur à la croissance du transport aérien total (+ 17,1 %). Le nombre de passagers sur les vols intra-métropole est, à l'inverse, en léger recul par rapport à 2022 (- 1,7 %). La fréquentation des aéroports en métropole et en outre-mer augmente de 14,2 %, en lien avec la reprise du trafic aérien.

EN MÉTROPOLE, LE TRAFIC AÉRIEN EST EN LÉGER REPLI

Après une forte hausse (+ 37,1 %) en 2022, le nombre de passagers sur les vols intra-métropole en 2023 (21,2 millions) est en léger repli (- 1,7%) (figure F4-1). La fréquentation des liaisons transversales province-province est quasi stable (- 0,5 %). Celle des liaisons radiales Paris-province diminue (- 2,6 %), certaines lignes connaissant une baisse importante (- 8,1 % pour Paris-Toulouse et - 6,2 % pour Paris-Montpellier) par rapport à 2022. Les politiques de sobriété énergétique incitant à utiliser des modes de déplacement moins carbonés et le recours accru aux réunions à distance ont pu jouer sur la fréquentation des vols intra-métropole.

Figure F4-1 Évolution du nombre de passagers sur les vols intra-métropole

En milliers



Source : DGAC, 2023

LE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL APPROCHE DU NIVEAU ATTEINT AVANT LA PANDÉMIE

Avec 138,6 millions de passagers (81,7 % du trafic) en 2023, le nombre de passagers de métropole sur les vols internationaux augmente de 21,1 % par rapport à 2022 (figure F4-2), et atteint quasiment son niveau d'avant la pandémie (- 2,9 % par rapport à 2019). En 2023, près des deux tiers des passagers voyagent en Europe, l'Espagne et l'Italie étant les premières destinations. Le trafic aérien vers l'Amérique du Nord poursuit sa hausse (+ 18,9 % par rapport à 2022) et avoisine son niveau d'avant crise (- 3,0 % par rapport à 2019). Les liaisons de la métropole vers l'Afrique augmentent de nouveau (+ 27,5 % par rapport à 2022) et dépassent le niveau de 2019 (+ 13,2 % par rapport à 2019). Le nombre de passagers vers l'Asie est également en hausse (+ 45,7 %) mais demeure en deçà de son niveau d'avant crise (- 21,1 % par rapport à 2019) ; le trafic vers la Chine est multiplié par six par rapport à 2022 mais reste inférieur de 71,6 % à son niveau d'avant pandémie.

partie F : le transport de voyageurs

LA FRÉQUENTATION DES AÉROPORTS POURSUIT SA REPRISE

En lien avec la reprise du trafic aérien, le nombre de passagers embarqués ou débarqués dans les aéroports de France métropolitaine en 2023 augmente de 14,4 % par rapport à 2022 sans atteindre son niveau de 2019 (- 7,5 %) (figure F4-3). La fréquentation des aéroports de Paris est en hausse (+ 17,3 % pour Paris-Charles de Gaulle et + 10,6 % pour Paris-Orly) et s'établit à 92,3 % de son niveau d'avant la pandémie. S'agissant des aéroports de province, l'augmentation du nombre de passagers en 2023 (+ 13,7 %) est portée par les liaisons internationales (+ 23,9 %), mais ne permet toutefois pas de retrouver le niveau de 2019 (- 7,4 %). En outre-mer, la fréquentation des aéroports progresse également en 2023 (+ 11,4 %) et rattrape quasiment son niveau d'avant crise (- 2,2 % par rapport au niveau de 2019).

Figure F4-2 **Transport aérien de passagers**

Niveau en milliers de passagers ⁽¹⁾ ; évolutions en %

	Niveau 2023	Évolutions annuelles			
		2021	2022	2023	2023/2019
Total métropole	164 673	31,1	106,5	16,9	- 5,5
Métropole - métropole	21 234	36,2	37,1	- 1,7	- 20,6
dont Paris - province	12 250	27,1	46,7	- 2,6	- 24,8
dont province - province	8 984	48,9	25,7	- 0,5	- 14,1
Métropole - international	138 602	30,6	131,9	21,1	- 2,9
dont Paris - international	82 678	28,1	128,8	19,2	- 4,9
dont province - international	55 924	34,6	136,9	23,9	0,3
Métropole - outre-mer	4 837	17,0	55,3	1,0	-0,3
Total outre-mer	9 783	3,7	76,3	11,7	- 2,9
Outre-mer - métropole	4 837	17,0	55,3	1,0	- 0,3
Outre-mer - international	2 451	- 49,6	335,6	44,9	- 10,6
Outre-mer - outre-mer	2 495	8,3	52,2	9,6	0,6
Total France (2)	169 619	29,4	106,7	17,1	- 5,5

⁽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, 2023

Figure F4-3 **Fréquentation des aéroports français**

Niveau en milliers de passagers ⁽¹⁾ ; évolutions en %

	Niveau 2023	Évolutions annuelles			
		2021	2022	2023	2023/2019
Total métropole ^{(1) (2)}	185 900	32,0	93,6	14,4	- 7,5
Province ^{(1) (2)}	86 219	37,5	80,5	13,7	- 7,4
Paris	99 681	26,9	106,8	15,0	- 7,7
dont Paris-CDG	67 390	17,7	119,4	17,3	- 11,5
dont Paris-Orly	32 290	45,8	85,7	10,6	1,4
Outre-mer (2)	12 275	4,6	70,7	11,4	- 2,2
Total France ^{(1) (2)}	198 175	29,6	92,0	14,2	- 7,2

⁽¹⁾ Le trafic de l'aéroport binational de Bâle-Mulhouse est considéré comme entièrement français.

⁽²⁾ Nombre de passagers embarqués ou débarqués. Un passager ayant effectué un vol national est compté deux fois : dans l'aéroport du départ et dans l'aéroport d'arrivée.

Source : DGAC, 2023

F5. Transport maritime de voyageurs

Près de 26,5 millions de passagers ont été enregistrés en 2023 dans les principaux ports maritimes français : 12,2 millions en Manche et mer du Nord, 12,5 millions en Méditerranée et 1,7 million dans les outre-mer. Le trafic de passagers augmente de nouveau vigoureusement en 2023 (+ 20,3 %) mais n'a pas encore retrouvé son niveau d'avant la crise sanitaire (- 4,2 % par rapport à 2019). Il augmente dans les ports de Manche et mer du Nord (+ 28,1 %), en Méditerranée (+ 9,6 %) et très nettement dans les outre-mer (+ 66,9 %), sous l'effet du redémarrage de l'activité de croisière fin 2022. Dans les départements d'outre-mer, le nombre de croisiéristes a été multiplié par près de cinq en un an.

Avec près de 26,5 millions de passagers en 2023 dans les principaux ports maritimes de voyageurs français, le trafic de passagers est de nouveau dynamique (+ 20,3 %, après + 78,4 % en 2022) et se rapproche du niveau d'avant la crise sanitaire (- 4,2 % par rapport à 2019).

Figure F5-1 Nombre de passagers* dans les principaux ports français

Nombres en milliers ; évolutions en %

	Niveaux 2023 (p)			Évolutions annuelles (ensemble des passagers)		
	Passagers	Dont croisiéristes ⁽¹⁾	Dont hors croisiéristes ⁽¹⁾	2022	2023 (p)	2023/2019
Principaux ports Manche et mer du Nord	12 155	587	11 568	109,3	28,1	- 15,7
Calais	7 264	0	7 264	114,1	41,2	- 14,3
Dunkerque	1 618	2	1 616	86,5	18,3	- 30,9
Caen	745	2	743	176,0	8,1	- 17,5
Cherbourg	658	106	552	249,7	11,4	- 5,2
Saint-Malo	632	20	612	- 21,7	7,2	- 14,4
HAROPA ⁽²⁾	493	456	37	448,1	61,6	- 18,2
Dieppe	391	0	391	291,8	5,2	26,9
Roscoff	354	0	354	468,6	- 16,9	0,0
Principaux ports Méditerranée	12 538	3 942	8 596	59,4	9,6	11,6
Marseille	4 037	2 545	1 492	136,6	35,9	28,9
Toulon	2 099	208	1 891	28,0	- 9,6	10,1
Bastia	2 061	6	2 055	35,9	2,9	- 2,4
Ajaccio	1 279	426	853	58,5	- 2,7	- 3,6
Cannes	1 215	414	801	60,4	14,5	- 0,5
Nice	930	303	627	88,5	8,8	37,9
L'Île-Rousse	407	4	403	11,1	1,7	20,7
Bonifacio	257	8	248	96,1	10,9	- 13,0
Sète	253	26	226	33,9	- 10,9	10,3
Outre-mer	1 736	726	1 009	72,8	66,9	- 9,8
Ensemble des ports français	26 428	5 255	21 173	78,4	20,3	- 4,2

(*) : 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

(p) : provisoire.

Source : SDES

EN 2023, LES TRAFICS MÉDITERRANÉEN ET TRANSMANCHE AUGMENTENT DE NOUVEAU

Le trafic maritime de voyageurs est en hausse de 28,1 % sur la façade Manche - mer du Nord. À Calais, premier port français de passagers, le nombre de passagers augmente fortement en 2023 (+ 41,2 %), de même qu'à Dunkerque (+ 18,3 %). Ces deux ports concentrent 77 % du trafic sur la façade Manche - mer du Nord. En 2023, le trafic transmanche reste néanmoins nettement plus faible qu'en 2019 (- 15,7 %), le Royaume-Uni ayant quitté l'Union européenne entre-temps. Sur la façade méditerranéenne, le trafic est en hausse plus modérée (+ 9,6 %) mais dépasse nettement son niveau d'avant-crise (+ 11,6 % par rapport à 2019) - (figure F5-1). Dans les outre-mer, le nombre de passagers s'accroît de 66,9 % en 2023.

Avec 21,2 millions de passagers en 2023, le trafic hors croisiéristes représente 80,1 % du total du trafic maritime de voyageurs. Il augmente de nouveau de 12,6 % en 2023, après + 59,9 % en 2022. Dans le détail, le trafic hors croisiéristes transmanche augmente en 2023 (+ 27,5 %, après + 103,6 % en 2022). Il est essentiellement constitué des échanges avec le Royaume-Uni (92,9 % en 2023) et plus des trois quarts le sont avec le port de Douvres. (figure F5-2). En revanche, le trafic hors croisières méditerranéen diminue de 2,7 % par rapport à 2022, après avoir rebondi plus tôt que le trafic sur la Manche et la mer du Nord.

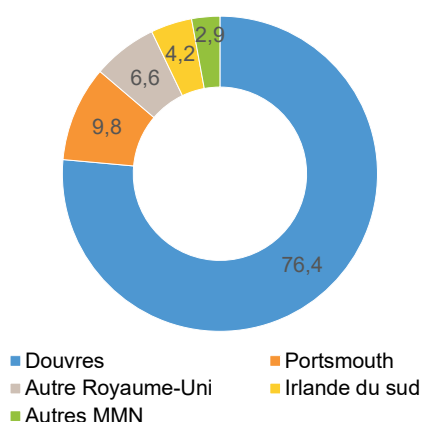
La hausse du trafic hors croisiéristes est surtout forte au premier trimestre 2023 (+ 40,3 % par rapport à la même période de 2022 encore très affectée par la crise sanitaire), et dans une moindre mesure, au deuxième trimestre 2023 (+ 24,8 % par rapport au deuxième trimestre de 2022). Aux troisième et quatrième trimestres 2023, le trafic n'augmente que légèrement (respectivement + 3,6 % et + 7,2 % par rapport aux trimestres équivalents de 2022). Quel que soit le trimestre, le trafic hors croisiéristes reste toutefois encore inférieur à celui de 2019 (figure F5-3).

L'ACTIVITÉ DE CROISIÈRES REPART VIGOREUSEMENT EN OUTRE-MER, APRÈS LA CRISE SANITAIRE

Quasiment inexistant en 2020 et 2021, le trafic de croisiéristes reprend au printemps 2022. En 2023, il est porté par la réouverture des ports d'outre-mer à la croisière : 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 y reprennent à partir d'octobre 2022 et le nombre de croisiéristes en 2023 (près de 726 000) est près de cinq fois plus élevé qu'un an auparavant. Ce nombre reste toutefois encore inférieur à celui de 2019 (792 000). Avec 5,3 millions de passagers croisiéristes sur l'ensemble de l'année dans les principaux ports français, le trafic des croisières augmente de 65,7 % par rapport à 2022 et se situe 13,2 % au-dessus de son niveau de 2019 (4,6 millions de passagers).

Figure F5-2 Origines-destinations des passagers des principaux ports de Manche-mer du Nord (hors croisiéristes) en 2023

Répartition en %

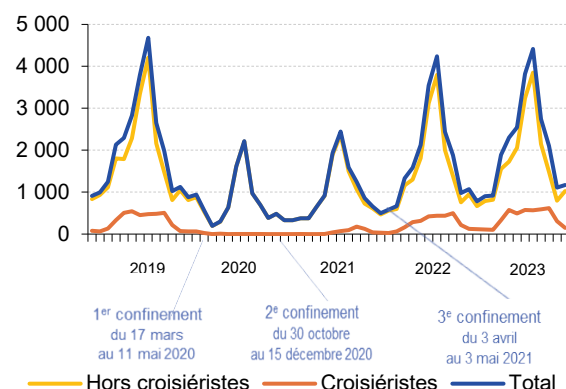


Données provisoires.

Source : SDES

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

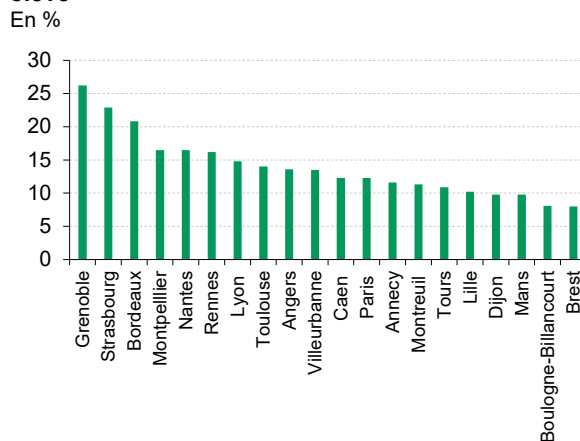
F6. La mobilité à vélo

La pratique du vélo continue de se développer. En 2023, parmi les personnes se déplaçant pour se rendre sur leur lieu de travail, 4,0 % utilisent principalement le vélo. Grenoble demeure la ville où le vélo est le plus utilisé pour aller travailler, devant 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 neufs ralentissent en 2023.

4,0 % DES PERSONNES PRENNENT LE VÉLO POUR ALLER TRAVAILLER

En 2023, 4,0 % 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 1 047 000 personnes) s'y rendaient principalement à vélo. Cette part a doublé en huit ans (elle était de 2 % en 2015). Parmi les communes de 100 000 habitants ou plus, Grenoble conserve la première place des villes où le vélo est le plus utilisé pour se rendre au travail (26,2 % des personnes en 2023), devant Strasbourg (22,9 %) - (figure F6-1). L'usage du vélo concerne davantage les hommes que les femmes (4,6 % contre 3,4 %). Cette pratique est également différenciée selon le groupe social : les cadres utilisent plus souvent le vélo pour aller travailler (7,6 %) que les ouvriers (2,6 %) ou les employés (2,8 %). Le taux de recours au vélo des actifs est plus élevé chez les classes jeunes (4,6 % chez les 15-19 ans, 4,8 % chez les 25-29 ans et chez les 30-34 ans).

Figure F6-1 Taux de recours au vélo comme mode principal de déplacement pour aller au travail, 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 et hors collectivités d'outre-mer et se déplaçant pour se rendre au travail, communes de plus de 100 000 habitants.

Source : Enquête annuelle de recensement 2023, Insee

LA PRATIQUE DU VÉLO EN HAUSSE

La pratique du vélo continue sa progression en 2023, avec une hausse de 5 % du nombre de passages enregistrés³ par rapport à 2022 (+ 37 % par rapport à 2019). Plusieurs mesures, et tout particulièrement le développement des aménagements cyclables, ont permis de développer davantage l'usage du vélo. En effet, l'État a également 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).

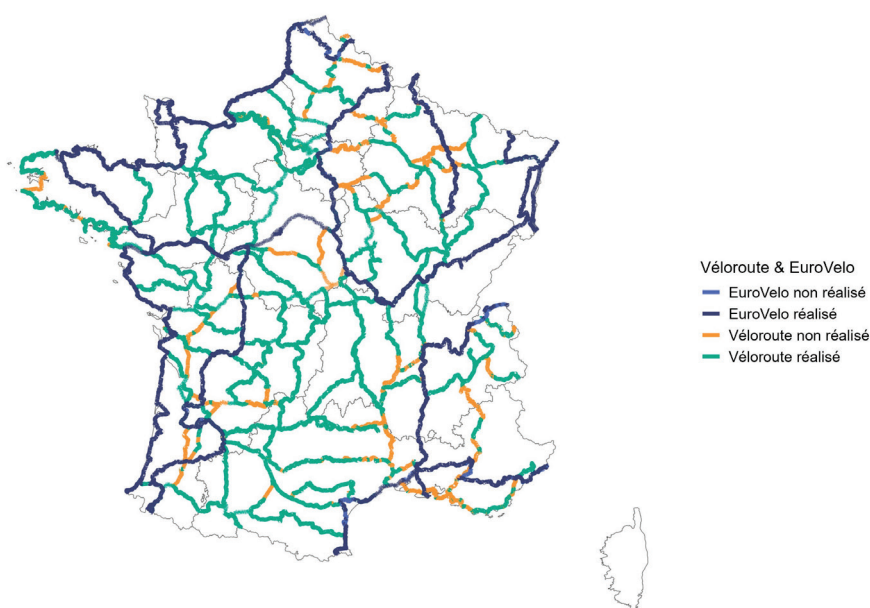
PLUS DE 21 500 KILOMÈTRES DU SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES SONT RÉALISÉS

Au 1^{er} janvier 2024, 21 530 kilomètres du schéma national vélo sont ouverts sur les 26 100 km prévus pour 2030 (figure F6-2). Le schéma national des véloroutes est ainsi réalisé à 82,5 % avec 780 nouveaux kilomètres ouverts en 2023. Au sein ce réseau, le schéma « EuroVelo » (réseau de véloroutes trans-européennes) est achevé à 96 %. Élément structurant du Plan vélo et marche, le [schéma national des véloroutes](#) vise à être intégralement réalisé

³ Cette analyse repose sur 374 compteurs déjà installés en 2019 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. Issu 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.

d'ici 2030, en mobilisant les collectivités fédérées au sein de Vélo & Territoires⁴. Il s'agit de constituer un réseau de grands itinéraires cyclables nationaux afin de développer et promouvoir la mobilité quotidienne et la 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, mai 2024

LES VENTES DE VÉLOS NEUFS RALENTISSENT

Avec une baisse de 8 % de son chiffre d'affaires total en 2023, le marché du cycle est désormais de 2,182 milliards d'euros. Les ventes en volume diminuent également (- 14 %) par rapport à 2022, la baisse concernant à la fois les vélos classiques (- 16%) et les vélos à assistance électrique (- 9 % par rapport à 2022). Parmi les 2,2 millions de vélos neufs vendus en 2023, près de 672 000 sont des vélos à assistance électrique (VAE). Avec un prix moyen stable, les VAE représentent 30 % des ventes en volume et 61 % en valeur (source : *Observatoire du cycle* 2023). L'achat de VAE est porté par la création de plusieurs aides de l'État : le bonus écologique vélo et l'élargissement de la prime à la conversion aux VAE depuis juillet 2021. Au 1^{er} janvier 2023, les seuils de revenu à ces aides ont été abaissés pour en ouvrir l'accès à la moitié la plus modeste des ménages. Ainsi, en 2023, 79 016 bonus écologique « VAE » ont été versés pour un montant de 31,4 millions d'euros et 7 407 primes à la conversion « VAE » ont été allouées. Le montant total des aides à l'achat de VAE a été multiplié par quatre en 2023, pour atteindre 39,6 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 : avec 5,2 millions fin 2023, le nombre de vélos marqués et enregistrés dans le FNUCI (fichier national unique des cycles identifiés) a plus que doublé en un an.

⁴ Le réseau de Vélo & Territoires rassemble les collectivités mobilisées pour le développement du vélo en France (régions, départements, intercommunalités, agglomérations, métropoles, EPCL, communes).

F7. 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. Les mouvements sociaux de l'année 2023, mais aussi les conditions météorologiques, ont affecté la qualité des services pour l'ensemble des transports : le nombre d'annulation de train est en légère hausse, les retards des vols aériens augmentent pour la troisième année consécutive. En revanche, la qualité des services des autocars SLO s'améliore avec moins de retards et autant d'annulations.

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 2023, DAVANTAGE D'ANNULATION DE TRAINS EN RAISON DES MOUVEMENTS SOCIAUX

Le contexte de l'année 2023 est marqué par une série de mouvements sociaux et des événements météorologiques majeurs (la tempête Nelson en mars et les tempêtes Ciaran et Domingo en novembre). Ces perturbations ont eu un impact sur la régularité des services ferroviaires en France. Ainsi, d'après les données de l'AQST (autorité de la qualité de service dans les transports), le taux d'annulation des TGV augmente, passant de 1,5 % en 2022 à 3,4 % en 2023. Les trains internationaux sont également affectés, avec un taux d'annulation qui passe de 1,8 % en 2022 à 4,4 % en 2023.

La ponctualité, mesurée par le taux de retard, se dégrade pour l'ensemble des trains, à l'exception des trains internationaux. La ponctualité des TGV se détériore légèrement (14,6 % de trains en retard en 2023 contre 14,0 % en 2022) tandis que la dégradation est plus marquée pour les Intercités (19,3 % en 2023 contre 16,7 % en 2022). À l'inverse, la ponctualité des trains internationaux s'améliore avec un taux de retard de 15,2 % en 2023 contre 16,5 % en 2022.

Figure F7-1 Transport de voyageurs : taux d'annulation et de retard par mode de transport
En %

			Taux d'annulation ⁽¹⁾			Taux de retard ⁽²⁾		
			2023	2022	2019	2023	2022	2019
Aérien		Intérieur	nd	nd	1,2	21,9	19,6	15,6
		Moyen-courrier	nd	nd	0,9	30,4	28,1	22,6
		Long-courrier	nd	nd	0,4	29,4	28,4	23,6
Ferroviaire	Longue distance	International	4,4	1,8	2,1	15,2	16,5	14,6
		TGV	3,4	1,5	2,7	14,6	14,0	13,8
		Intercités	1,5	1,2	2,0	19,3	16,7	13,2
	Régional	TER	2,6	2,6	2,3	9,3	8,0	7,8
		RER et Transilien	nd	nd	nd	0,1	0,1	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

EN 2023, UNE BAISSE DE LA PONCTUALITÉ DANS L'ENSEMBLE DES TCU D'ÎLE-DE-FRANCE

D'après les données de l'Omnil, la ponctualité sur le réseau de surface RATP (bus et tramways en petite couronne, à Paris, bus en site propre et noctilien) en Ile-de-France se détériore en 2023. En moyenne, 87,1 % des véhicules ont respecté un écart inférieur à 2 minutes entre l'intervalle théorique et l'intervalle observé entre deux passages au point d'arrêt de plus fort trafic (contre 90,8 % en 2022 et 90,9 % en 2021). Cette baisse de ponctualité s'explique en partie par la multiplication des travaux de voiries et par le manque de chauffeurs de bus.

En revanche, la ponctualité se stabilise sur le réseau de métro en 2023 : 94,2 % des voyageurs en moyenne ont attendu moins de 3 minutes en heure de pointe, 6 minutes en heure creuse et 10 minutes en soirée (contre 94,2 % en 2022 et 96,1 % en 2021).

Pour le RER et le Transilien, la ponctualité se dégrade : 89,9 % des usagers en moyenne sont arrivés à destination à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes en 2023 (contre 90,9 % en 2022 et 91,0 % en 2021). Cette baisse s'explique en partie par des événements ponctuels tels que les violences urbaines et les conditions météo difficiles au quatrième trimestre. Au total, une quarantaine d'événements impactant la ponctualité est recensée sur le réseau ferré en 2023.

EN 2023, LA PONCTUALITÉ DU TRAFIC AÉRIEN SE DÉGRADE

En 2023, le transport aérien de voyageurs continue de se redresser, bien qu'il n'ait pas encore retrouvé son niveau d'avant-crise sanitaire (- 5,5 % par rapport à 2019) - (voir fiche F4). Cette année est marquée par la grève des contrôleurs aériens qui impacte significativement la ponctualité des vols.

Selon les données de l'AQST, la ponctualité se dégrade en 2023 pour la troisième année consécutive portant les taux de retard très au-delà des niveaux d'avant la crise sanitaire. Ainsi, les vols intérieurs pâtissent d'un taux de retard accru en 2023 (21,9 % après 19,6 % en 2022 et 15,6 % en 2019). Les vols moyen-courriers perdent également en ponctualité avec un taux de retard qui atteint 30,4 % en 2023 (après 28,1 % en 2022 et 22,6 % en 2019). Pour les vols longs courriers, le taux de retard augmente plus faiblement, passant de 28,4 % en 2022 à 29,4 % en 2023 ; il reste très supérieur à celui de 2019 (23,6 %) - (voir figure F7-1).

Concernant les annulations aériennes de 2023, aucune donnée n'est disponible en raison d'incertitudes relatives à leur fiabilité.

EN 2023, LES AUTOCARS EN SERVICE LIBREMENT ORGANISÉ (SLO) AMÉLIORENT LA QUALITÉ DE LEUR SERVICE

D'après le rapport annuel sur le marché du transport par autocar de l'ART⁵, 2 196 trajets ont été annulés en 2023 contre 1 898 trajets en 2022, hors déprogrammations anticipées. Rapporté au nombre total de trajets programmés en 2023, le taux d'annulation atteint 0,8 %, un chiffre stabilisé au niveau d'avant la crise sanitaire (0,8 % en 2022 comme en 2019).

En 2023, le taux de ponctualité des autocars SLO augmente légèrement par rapport à 2022. Sur plus de 277 000 autocars ayant effectivement circulé, 21,5 % sont arrivés à leur terminus avec un retard de 15 minutes ou plus, ce qui correspond à une hausse de 1 point par rapport à 2022 et de plus de 9 points par rapport à 2019. D'après l'ART, « la dégradation de la ponctualité constatée à partir de 2021 provient en partie de l'hétérogénéité entre opérateurs des données antérieures, qui minoraient les retards ».

⁵ www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2024/06/art_rapport-du-transport-routier-de-voyageurs-et-des-gares-routieres-2023.pdf

partie G

Bilan de la circulation

— En 2023, la circulation routière est en baisse de 1,6 % alors qu'elle avait nettement augmenté entre 2020 et 2022. Elle interrompt ainsi son retour au niveau d'avant-crise sanitaire (- 4,5 % par rapport à 2019). Le parc français de voitures particulières poursuit sa mutation. La circulation des voitures diesel (y compris hybrides) diminue de 5,9 % en 2023 tandis que celle des véhicules à essence (y compris hybrides), au gaz ou électriques progresse de 5,7 %.

Conséquence de cette mutation, la consommation routière de gazole diminue de 4,4 % en 2023, alors que la consommation d'essence est en hausse de 2,1 %. Le prix moyen du gazole est en baisse sur l'année (- 3,0 %) contrairement à celui de l'essence (+ 3,8 %).

Les ventes de véhicules neufs en France métropolitaine augmentent de 12,3 % en 2023 après la baisse de 2022. Au total, 2,5 millions de véhicules neufs ont été immatriculés en 2023, 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 26,2 % du marché en 2023, après 21,7 % en 2022.



G1. Bilan de la circulation routière

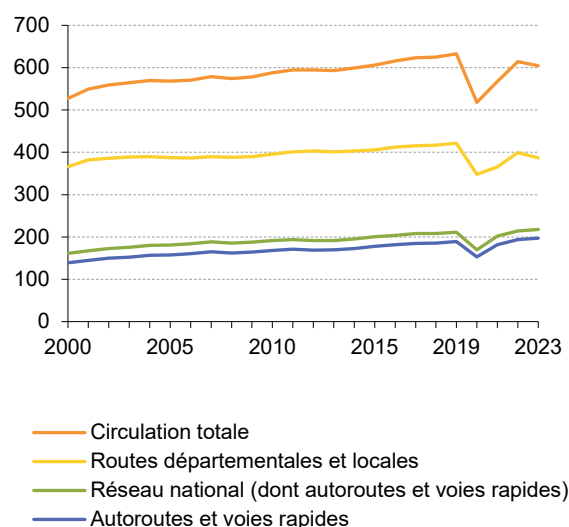
La circulation routière en France métropolitaine, évaluée à 604,4 milliards de kilomètres en 2023, diminue de 1,6 % par rapport à 2022 et s'établit en retrait de 4,5 % par rapport à 2019. Alors qu'elle avait nettement augmenté entre 2020 et 2022, elle rompt ainsi en 2023 avec la tendance au rattrapage des niveaux d'avant-crise sanitaire, dans un contexte économique marqué par des prix de l'énergie restés élevés et une inflation généralisée. Ce repli de la circulation totale s'explique par celui des voitures thermiques diesel (- 6,2 %) dont le parc continue de se réduire, mais aussi par celui des voitures thermiques à essence (- 1,4 %) dont le parcours moyen diminue. À l'opposé, la circulation des voitures hybrides rechargeables (essence ou diesel) augmente nettement (+ 39,7%) dynamisée par un parc en forte progression (+ 38,2 %) ainsi que celle des voitures hybrides non rechargeables à essence (+ 36,0%) ou diesel (+ 16,1%). Marqueur de la transition énergétique de l'automobile, la circulation des voitures électriques continue son essor (+ 47,9 % par rapport à 2022), du fait de l'augmentation de son parc (+ 45,3 %).

LA CIRCULATION CROÎT SUR LE RÉSEAU NATIONAL MAIS DIMINUE SUR LE RÉSEAU LOCAL

En 2023, la circulation routière en France métropolitaine diminue de 1,6 % par rapport à l'année précédente, totalisant 604,4 milliards de kilomètres parcourus (figure G1-1). Cette réduction se concentre sur le réseau départemental et local où la circulation baisse de 3,3 %. Elle est à mettre en relation avec le développement de politiques urbaines qui encouragent des modes de transport actifs, en aménageant des zones piétonnes et des pistes cyclables et en abaissant la vitesse de circulation dans les zones denses, ce qui tend à rendre l'usage de la voiture moins attractif. En revanche, la circulation sur les routes nationales est presque stable, enregistrant une légère baisse de 0,4 %. Sur les autoroutes, la circulation augmente quant à elle de 1,7 %, avec une progression plus marquée de 2,6 % sur les autoroutes concédées.

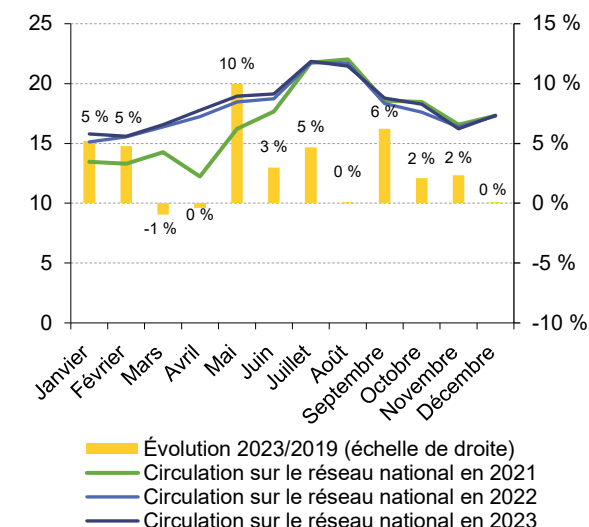
Sur le réseau national, qui inclut les autoroutes et les routes nationales, la circulation mensuelle en 2023 excède légèrement celle de 2022, sauf en août (- 1,2 % par rapport à 2022) et en novembre (- 1,0 %) - (figure G1-2). En particulier, elle progresse de 2,5 % en septembre et de 3,8 % en octobre par rapport à l'année précédente.

Figure G1-1 Circulation routière par réseau routier
En milliards de véhicules-kilomètres (données provisoires)



Champ : France métropolitaine.
Sources : SDES, RSVERO ; 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

LA HAUSSE DE LA CIRCULATION DES VOITURES HYBRIDES OU ÉLECTRIQUES NE COMPENSE PAS LA BAISSSE DE CELLE DES VOITURES DIESEL OU À ESSENCE

La circulation des voitures françaises, qui représente 72,4 % de la circulation totale en France métropolitaine en 2023 (figure G1-4), diminue de 1,6 % en 2023 par rapport à 2022 et reste de 4,8 % inférieure à son niveau d'avant-crise (figures G1-3 et G1-5). Le parc de voitures particulières immatriculées en France métropolitaine progresse de 0,5 % et poursuit sa mutation vers moins de diesel (figures G1-6 et G1-7). Les évolutions de circulation sont nettement contrastées selon le type de motorisation : la circulation totale des voitures diesel (hors hybrides) diminue de 6,2 % en 2023 par rapport à l'année précédente et celle des voitures à essence (hors hybrides), de 1,4 %. Ce recul de circulation des voitures thermiques diesel s'explique à la fois par une réduction de parc qui s'accélère (- 3,8 % en 2023) et par une diminution de parcours annuel moyen (- 2,5 %). La diminution de la circulation des voitures thermiques à essence résulte d'une baisse de parcours moyen (- 2,6 %) non compensée par un parc en légère croissance (+ 1,3 %). À l'inverse, la circulation des voitures particulières hybrides à essence progresse nettement par rapport à 2022, de 36,0 % pour les non rechargeables et de 40,0 % pour les rechargeables. Pour ces deux motorisations, le parcours annuel moyen est assez stable : l'augmentation de leur circulation est donc largement portée par un parc en forte croissance (+ 35,1 % et + 38,4 % respectivement). De manière comparable, le parc des voitures électriques (« autres énergies » comprises) progresse de 45,3 % en 2023 (figure G1-7). Leur parcours moyen en légère augmentation (+ 1,8 %), la circulation intérieure de ces voitures poursuit son essor (+ 47,9 % en 2023 après + 81,2 % en 2022).

La circulation des véhicules utilitaires légers français représente 13,9 % de la circulation totale en métropole en 2023. Elle se replie de 1,5 % par rapport à 2022 et reste de 3,4 % inférieure à son niveau d'avant-crise. Le parc de ces véhicules, majoritairement composé de véhicules diesel (93,9 %), est quasi stable par rapport à 2022 (+ 0,7 %) mais leur parcours annuel moyen recule (- 2,1 %).

LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS RECOULE, CELLE DES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN DE PERSONNES PROGRESSE

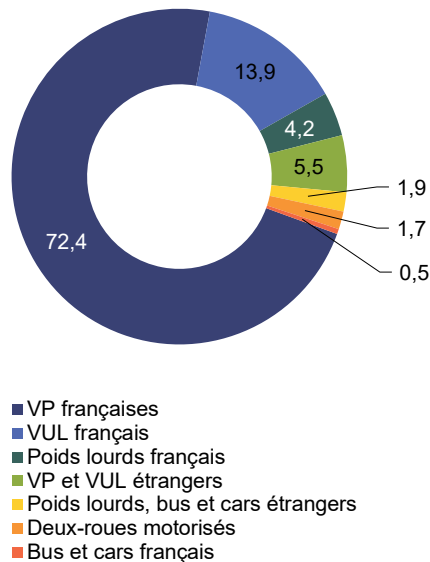
La circulation des véhicules lourds en France métropolitaine, y compris ceux en transit depuis l'étranger, diminue de 1,1 % par rapport à 2022. Celle des véhicules lourds français, qui avait en 2022 retrouvé son niveau de 2019, diminue en 2023 de 1,3 %. Ce repli s'explique par la contraction de la circulation des poids lourds français (- 1,7 %), alors que la circulation des autobus et autocars continue de progresser (+ 1,5 %) et se rapproche de son niveau de 2019 (figure G1-3).

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 2023	Évolutions annuelles				Niveau 2023	Évolutions annuelles			
		2021	2022	2023	2023/ 2019		2021	2022	2023	2023/ 2019
Données provisoires										
Véhicules légers	-					564,6	9,6	8,8	- 1,7	- 4,7
Voitures particulières (VP) françaises	11 693	8,0	8,7	- 2,0	- 6,8	437,3	9,1	9,4	- 1,6	- 4,8
Diesel (y compris hybrides)	13 425	5,9	7,8	- 2,4	- 9,0	263,5	3,7	4,8	- 5,9	- 18,9
Essence et autres énergies	9 781	15,0	12,5	0,3	6,2	173,8	21,3	18,3	5,7	29,0
Véhicules utilitaires légers (VUL) français	13 389	10,0	- 1,0	- 2,1	- 6,1	83,9	12,2	0,0	- 1,5	- 3,4
Diesel (y compris hybrides)	13 683	9,9	- 1,1	- 2,1	- 6,4	80,5	11,9	- 0,6	- 2,2	- 5,3
Essence et autres énergies	8 820	18,2	9,3	5,3	33,6	3,3	26,3	20,9	22,3	84,4
VP et VUL étrangers	-					33,0	12,2	26,6	- 1,6	- 4,8
Deux-roues motorisés	-					10,4	2,5	12,7	- 5,9	- 8,1
Véhicules lourds	-					39,8	8,5	1,0	- 1,1	- 1,5
Véhicules lourds français	41 548	7,7	0,2	- 2,1	- 3,6	28,6	8,7	1,2	- 1,3	- 1,3
Poids lourds	42 896	7,0	- 0,8	- 2,5	- 3,7	25,6	7,7	0,3	- 1,7	- 1,4
Autobus et autocars	32 435	16,3	9,4	1,6	- 3,2	2,9	18,7	10,1	1,5	- 0,4
Véhicules lourds étrangers	-					11,2	8,0	0,4	- 0,6	- 2,0
Ensemble des véhicules	-					604,4	9,6	8,3	- 1,6	- 4,5

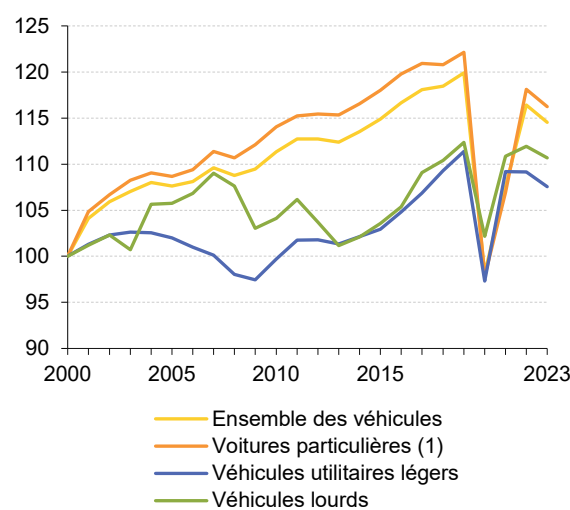
Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, RSVERO

Figure G1-4 Répartition de la circulation par type de véhicule en 2023
En % (données provisoires)



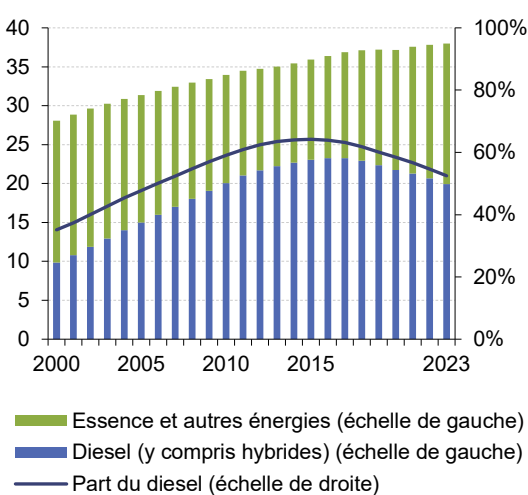
Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, RSVERO

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, RSVERO

Figure G1-6 Parc roulant de voitures particulières immatriculées en métropole selon la motorisation
Niveau en millions, moyenne annuelle en %



Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, RSVERO

Figure G1-7 Parc roulant moyen de véhicules immatriculés en métropole
Niveau en milliers, évolutions en %

	Niveau 2023	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2023/2018
		2021	2022	2023	
Voitures particulières	37 992	1,1	0,6	0,5	0,5
Diesel (y compris hybrides)	19 942	-2,0	-2,8	-3,6	-2,8
Diesel	19 774	-2,2	-3,0	-3,8	-2,9
Diesel hybrides non rechargeables	150	42,1	27,8	15,0	22,8
Diesel hybrides rechargeables	18	219,8	95,1	33,6	75,3
Essence et autres énergies	18 050	5,5	5,2	5,4	4,9
Essence	15 336	2,6	1,5	1,3	2,4
Essence hybrides non rechargeables	1 282	45,4	41,6	35,1	36,4
Essence hybrides rechargeables	469	102,8	58,3	38,4	51,6
GPL	262	18,4	23,9	22,4	11,1
Électrique et autres énergies	701	66,7	57,0	45,3	49,3
Véhicules utilitaires légers	6 264	2,0	1,0	0,7	0,5
Diesel (y compris hybrides)	5 885	1,8	0,5	-0,2	0,2
Diesel	5 879	1,8	0,5	-0,2	0,2
Diesel hybrides	6	145,8	67,3	24,3	105,9
Essence et autres énergies	379	6,9	10,6	16,2	6,7
Essence	252	2,6	6,2	10,4	2,5
Essence hybrides	20	78,6	69,2	57,3	66,9
GPL	20	8,8	6,8	4,0	3,8
Électrique et autres énergies	86	19,2	21,4	32,2	21,2
Poids lourds	612	0,9	1,1	0,6	0,7
Diesel	601	0,7	0,9	0,4	0,5
GNV	10	28,8	21,6	17,2	27,0
Électrique et autres énergies	1	-4,8	10,3	26,0	0,2
Autobus et autocars	90	2,0	0,6	-0,0	1,0
Diesel	80	-0,0	-1,8	-2,3	-0,6
GNV	8	40,3	32,4	21,0	22,7
Électrique et autres énergies	2	54,9	39,0	30,3	36,4
Ensemble des véhicules	44 958	1,2	0,7	0,5	0,5

Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, RSVERO

G2. Immatriculations de véhicules neufs

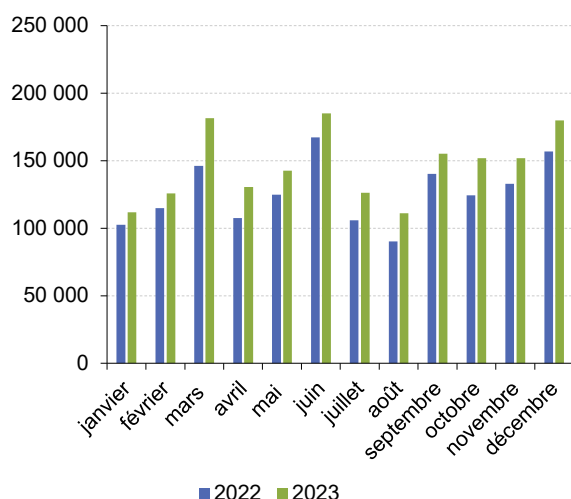
En 2023, les ventes de véhicules neufs en France métropolitaine augmentent de 12,3 %. Cette forte hausse intervient après une année 2022 en recul, marquée par une forte inflation et une pénurie de composants. Au total, 2,5 millions de véhicules neufs ont été immatriculés en 2023, dont les deux tiers sont des voitures particulières. À l'exception des ventes de cyclomoteurs qui chutent de 19,0 %, celles des autres types de véhicules sont en hausse, notamment les voitures particulières (+ 15,8 %), les VASP lourds (+ 14,9 %) et les tracteurs routiers (+ 11,8 %). Les nouvelles motorisations confirment leur dynamisme : les ventes de voitures électriques et hybrides rechargeables neuves représentent 26,2 % du marché en 2023. Le gaz, bien qu'en repli par rapport à 2022 (44,2 % de part de marché en 2023 contre 50,3 % en 2022), reste la source d'énergie dominante dans les ventes d'autobus neufs.

DYNAMISME DES VENTES DE VOITURES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES RECHARGEABLES DANS UN MARCHÉ QUI REBONDIT

En 2023, les ventes de voitures neuves ont augmenté par rapport à 2022 (+ 15,8 %), générant 1 753 200 nouvelles immatriculations en France métropolitaine contre 1 513 900 un an plus tôt. Les ventes de voitures neuves ont été chaque mois plus nombreuses qu'en 2022 (figure G2-1). Ce rebond, qui intervient après une année 2022 en recul, marquée par une forte inflation et des difficultés d'approvisionnement en composants électroniques, ne permet toutefois pas au marché de retrouver le niveau atteint avant la crise sanitaire. Depuis 2018, les ventes de voitures neuves diminuent en moyenne de 4,0 % par an.

Figure G2-1 Immatriculations de voitures neuves en 2022 et 2023

En nombre de voitures

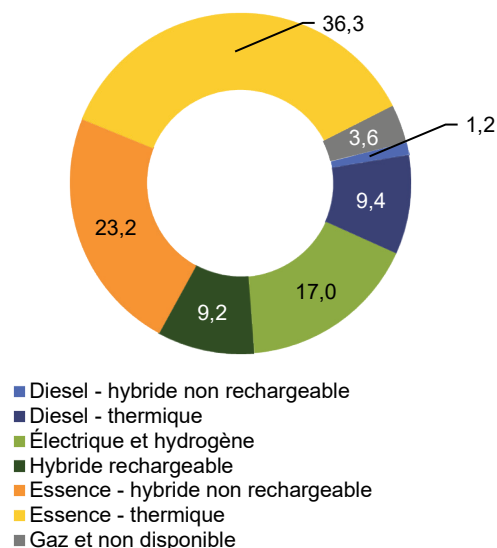


Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire.

Source : SDES, RSVERO

Figure G2-2 Motorisations des voitures neuves en 2023

En %



Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire.

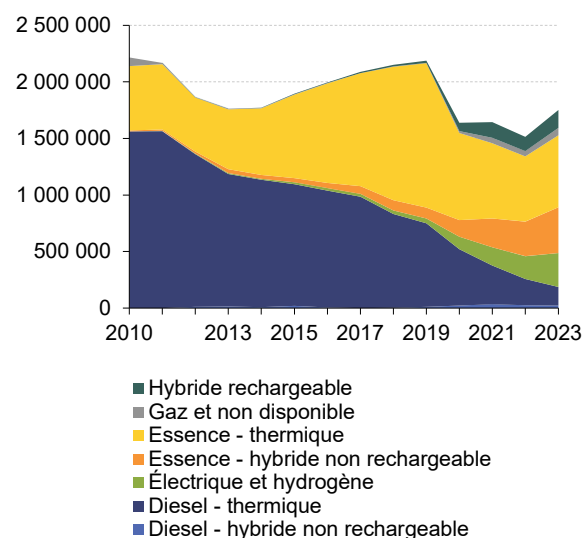
Source : SDES, RSVERO

En 2023, la part des nouvelles motorisations (électriques et hybrides rechargeables) représente 26,2 % des ventes de voitures neuves, après 21,7 % en 2022 (figure G2-2). Avec 298 500 immatriculations en 2023 contre 203 100 en 2022, la motorisation électrique confirme sa dynamique (+ 47,0 %). Sa part de marché s'établit ainsi à 17,0 %, en hausse de 3,6 points sur un an. Les ventes de voitures hybrides rechargeables sont à nouveau orientées à la hausse après la baisse de 2022 : elles s'établissent à 161 000 unités en 2023 contre 125 600 en 2022, en hausse de 28,2 %. Leur part de marché passe ainsi de 8,3 % en 2022 à 9,2 % en 2023.

La motorisation diesel, qui était la motorisation dominante des voitures neuves jusqu'en 2016, continue à perdre du terrain en 2023 (figure G2-3). Avec 165 400 immatriculations en 2023, la part de marché du diesel thermique passe à 9,4 % après 15,3 % en 2022 et 20,8 % en 2021. De même, la motorisation hybride non rechargeable diesel est en recul avec une part de marché de 1,2 % en 2023, contre 1,6 % en 2022. Cette diminution du diesel ne profite plus aux voitures à motorisation thermique essence : en 2023, celles-ci représentent 36,3 % des immatriculations neuves (637 100 voitures) après 38,1 % en 2022 et 40,5 % en 2021. La motorisation essence hybride non rechargeable est, quant à elle, de nouveau en hausse en 2023 avec une part de marché de 23,2 % contre 20,2 % en 2022. Au total, la part de marché de la motorisation essence (y compris hybride non rechargeable) progresse de 1,2 point en 2023 et s'établit à 59,5 %. Enfin, les motorisations au gaz (essentiellement des bicarburations essence + GPL) augmentent légèrement, avec une part de marché de 3,6 % en 2023 contre 3,1 % en 2022.

Figure G2-3 **Ventes de voitures neuves selon la motorisation**

En nombre de voitures

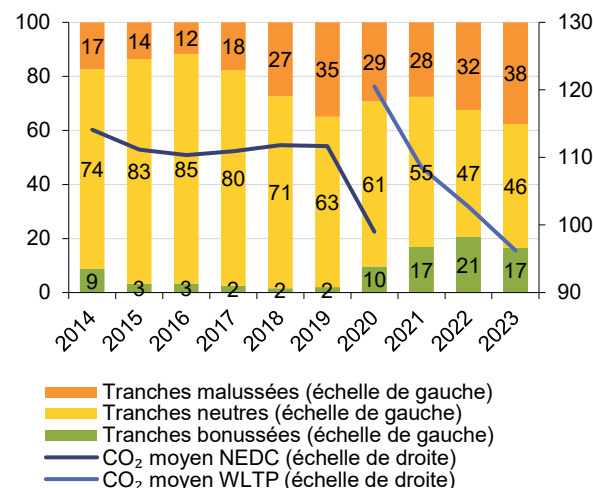


Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire.

Source : SDES, RSVERO

Figure G2-4 **Répartition des ventes de voitures neuves par tranche de bonus-malus et émissions de CO₂**

Part en %, gramme de CO₂ par kilomètre



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 série 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 2023 s'établissent à 96,2 g/km contre 102,7 g/km en 2022 (figure G2-4). Cette diminution s'explique principalement par la forte augmentation de la part des voitures électriques dans les immatriculations neuves. La part des voitures bénéficiant du bonus écologique est toutefois en baisse en raison du durcissement au 1^{er} janvier 2023 des conditions d'attribution du bonus écologique (des critères de poids et de prix se sont ajoutés au critère de motorisation). 17 % des voitures neuves sont éligibles au bonus écologique en 2023 (hors critère sur le prix) contre 21 % en 2022.

HAUSSE DES IMMATRICULATIONS DE MOTOCYCLETTES

Avec 210 800 unités, les immatriculations de motocyclettes neuves, y compris tricycles et quadricycles à moteur, augmentent en 2023 (+ 5,9 %) après la baisse de 2022 (- 5,9 %) en France métropolitaine. Depuis 2018, les ventes de motocyclettes neuves ont augmenté en moyenne de 2,7 % par an. En 2023, avec 74 500 unités, les ventes de cyclomoteurs neufs ont fortement diminué (- 19,0 %) après une année 2022 déjà en baisse (- 8,9 %) – (figure G2 5).

REBOND DES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

En 2023, les immatriculations de véhicules utilitaires légers rebondissent (+ 8,8 %) après la forte baisse de 2022 (figure G2-6). 377 900 VUL neufs ont été vendus en 2023. Depuis 2018, les ventes de VUL neufs ont décliné en moyenne de 3,8 % par an (figure G2-5). La motorisation thermique diesel reste largement prédominante (figure G2-7) même si sa part de marché recule en 2023 (77,1 % contre 85,3 % en 2022) au profit des motorisations thermique essence (11,9 % contre 7,3 % en 2022) et électrique (7,9 % contre 4,8 % en 2022).

Figure G2-5 Immatriculations annuelles de véhicules routiers à moteur neufs

Niveau en milliers (1), évolutions en %

	Niveau 2023	Évolutions (2)			
		2021	2022	2023	2018/2023
Cyclomoteurs	74,5	2,4	- 8,9	- 19,0	0,4
Motocycles	210,8	7,4	- 5,9	5,9	2,7
Voiturettes	25,4	47,0	- 2,9	20,4	14,9
Voitures particulières	1 753,2	0,4	- 8,0	15,8	- 4,0
dont électriques	298,5	46,0	25,2	47,0	57,1
dont hybrides rechargeables	161,0	87,8	- 9,9	28,2	61,7
VUL (camionnettes et VASP ≤ 3,5 t)	377,9	7,5	- 19,5	8,8	- 3,8
Véhicules lourds de transport de marchandises	44,8	5,8	0,3	11,0	- 2,3
dont camions	16,4	1,9	- 14,5	9,6	- 4,3
dont tracteurs routiers	28,4	9,0	11,6	11,8	- 1,0
VASP > 3,5 t	5,0	3,2	- 12,4	14,9	- 2,1
Autobus et autocars	6,1	13,2	- 14,4	4,1	- 0,3
Total	2 497,7	2,6	- 9,7	12,3	- 3,2

(1) En raison des arrondis, le total peut différer légèrement de la somme.

(2) Évolutions annuelles pour les années 2021, 2022, 2023 ; Évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2023/2018.

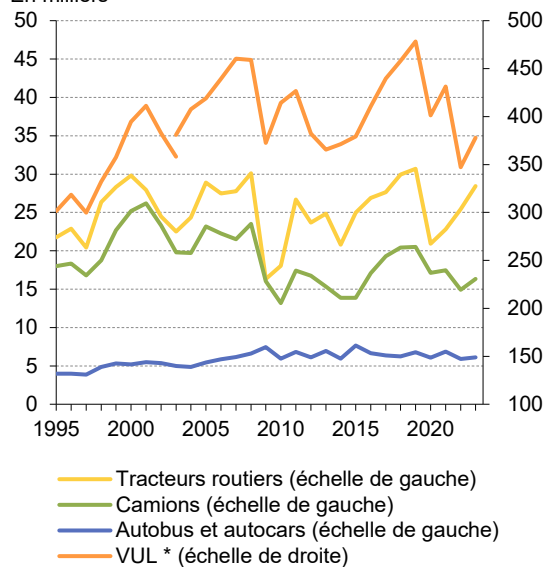
Les données d'immatriculation des véhicules utilitaires légers (VUL) et des poids lourds ont été légèrement révisées en 2023. Le champ des poids lourds était défini à partir du PTAC issu de l'homologation du véhicule à l'échelle européenne. C'est désormais le PTAC applicable sur le territoire qui est pris en compte.

Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire.

Source : SDES, RSVERO

Figure G2-6 Immatriculations annuelles des véhicules utilitaires et des véhicules lourds 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 11,0 % en 2023. Les immatriculations de tracteurs routiers restent dynamiques, avec une nouvelle augmentation de 11,8 % en 2023 après celle de 11,6 % en 2022. Les immatriculations de camions repartent à la hausse (+ 9,6 %) après la forte baisse de 2022. La motorisation au gaz, principale alternative au diesel pour ce type de véhicules, progresse pour les camions en 2023 et atteint 6,3 % de part de marché contre 5,3 % en 2022. En revanche, elle se replie de 1,4 point, passant de 2,9 % à 1,5 % de part de marché en 2023 pour les tracteurs routiers.

HAUSSE DES IMMATRICULATIONS D'AUTOBUS ET AUTOCARS

Les ventes d'autobus et d'autocars augmentent en 2023 (+ 4,1 %) après la forte baisse de 2022 (- 14,4 %). Depuis 2018, les ventes de ces véhicules baissent légèrement en moyenne (- 0,3 % par an). En 2023, les ventes d'autobus progressent de 5,6 % et celles d'autocars de 3,5 %. Les nouvelles motorisations se développent plus vite pour les autobus que pour les autocars compte tenu de leurs usages.

Pour les autobus, la conversion à la motorisation électrique est un enjeu important pour améliorer la qualité de l'air au cœur des agglomérations. Ainsi, la part de marché du diesel thermique dans les ventes d'autobus neufs s'est considérablement réduite, passant de 49,8 % en 2019 à 10,2 % en 2023. La part de marché des autobus à motorisation diesel hybride non rechargeable augmente toutefois de 3,6 points entre 2022 et 2023 (part de 8,3 %). Malgré un recul de 6,1 points à 44,2 % de part de marché en 2023, le gaz reste l'énergie dominante. L'électricité, dont la part de marché se replie d'un point à 37,3 %, reste la deuxième motorisation pour cette catégorie.

Pour les autocars, la part de marché du diesel thermique reste prédominante compte tenu des plus longues distances effectuées par ces véhicules mais continue à diminuer pour s'établir à 79,0 % en 2023. La part du diesel hybride non rechargeable, jusqu'ici insignifiante, atteint 8,4 % en 2023. La part du gaz décroît de 3,6 points à 12,0 % en 2023.

Figure G2-7 Répartition des immatriculations annuelles de véhicules lourds et VUL par motorisation
En %

Genre de véhicule et énergie	2019	2020	2021	2022	2023
Autobus	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Diesel thermique	49,8	31,4	14,8	6,7	10,2
Diesel hybride non rechargeable	10,7	21,2	7,7	4,7	8,3
Électricité	14,3	9,7	28,4	38,3	37,3
Gaz	25,1	36,8	49,1	50,3	44,2
Autre	0,1	0,9	0,0	0,0	0,0
Autocars	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Diesel thermique	96,9	91,4	85,7	82,4	79,0
Diesel hybride non rechargeable	0,1	0,1	0,0	0,4	8,4
Gaz	2,5	8,4	14,0	15,6	12,0
Électricité	0,3	0,1	0,2	1,6	0,6
Autre	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Camions y.c. VASP lourds	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Diesel thermique	96,3	96,3	95,6	93,7	90,8
Gaz	3,0	3,3	3,9	5,3	6,3
Électricité	0,1	0,1	0,3	0,9	2,8
Autre	0,6	0,3	0,2	0,1	0,1
Tracteurs routiers	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Diesel thermique	97,6	96,3	96,5	97,1	98,2
Gaz	2,4	3,6	3,4	2,9	1,5
Autre	0,1	0,1	0,1	0,0	0,2
VUL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Diesel thermique	93,0	92,7	89,7	85,3	77,1
Diesel hybride non rechargeable	0,1	0,3	0,5	0,4	0,3
Essence thermique	4,6	3,9	5,3	7,3	11,9
Essence hybride non rechargeable	0,3	0,3	1,0	1,6	2,2
Électricité	1,7	2,2	2,8	4,8	7,9
Autre	0,3	0,5	0,8	0,6	0,6

Champ : France métropolitaine, hors immatriculations provisoires et transit temporaire.

Source : SDES, RSVERO

G3. Consommation de carburants routiers

Avec la diminution progressive de la part du diesel dans le parc en circulation, la consommation routière de gazole diminue de 4,4 % en 2023 par rapport à 2022, tandis que celle d'essence augmente (+ 2,1 %). Dans le même temps, le prix moyen du gazole baisse (- 3 %) et celui de l'essence augmente (+ 3,8 %). En 2023, le différentiel de prix au litre redevient favorable au gazole, après avoir été pratiquement nul en moyenne en 2022.

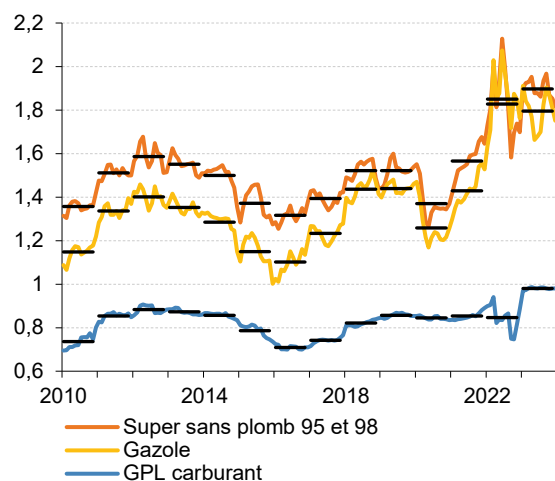
HAUSSE DU PRIX DE L'ESSENCE, BAISSSE DE CELUI DU GAZOLE

Avec la fin de la « remise carburant » en décembre 2022, le prix des carburants à la pompe a mécaniquement rebondi le mois suivant. De 1,91 euro en janvier 2023, le prix du litre de gazole a progressivement diminué au cours du premier semestre 2023 jusqu'à 1,68 euro en juin. Le prix de l'essence est d'abord resté proche de 2 euros par litre avant de descendre sous 1,90 euro entre les mois de mai et de juillet. Au milieu de l'été 2023, les prix des carburants sont ensuite repartis à la hausse, notamment sous l'impulsion de celui du pétrole après la décision de pays producteurs d'en limiter la production. Ils ont ensuite diminué sur les trois derniers mois de l'année. En moyenne, le prix de l'essence s'est établi à 1,90 euro par litre en 2023 et celui du gazole, à 1,80 (figure G3-1).

En 2023, l'efficacité énergétique des véhicules légers français se stabilise par rapport à l'année précédente : la consommation unitaire moyenne des voitures à essence ne diminue que de 0,2 %, celle des voitures et utilitaires légers (VUL) diesel, de 0,1 %. La consommation unitaire moyenne des poids lourds français diminue de 1,7 % par rapport à 2022, dans le prolongement de sa tendance décroissante de long terme (figure G3-2).

Figure G3-1 Prix des carburants à la pompe

En €/litre



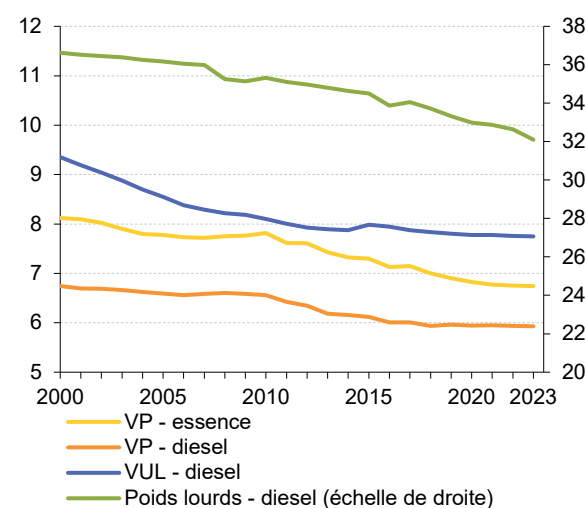
Note : en trait noir horizontal, la moyenne annuelle.

Champ : France.

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

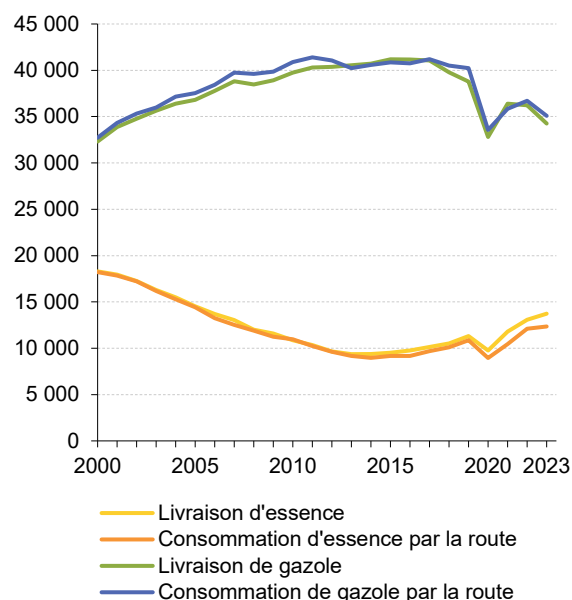
LES CONSOMMATIONS D'ESSENCE ET D'ÉLECTRICITÉ AUGMENTENT, CELLE DE GAZOLE DIMINUE

En lien avec la diminution de la circulation des voitures diesel en 2023, la consommation routière de gazole est en baisse de 4,4 % par rapport à 2022. Au contraire, la consommation routière d'essence progresse de 2,1 %, soutenue par la circulation des voitures particulières hybrides en plein essor. Dans les stations-service, les livraisons de gazole ont ainsi diminué de 5,5 % alors que celles d'essence ont augmenté de 5,3 % (figures G3-3, G3-4 et G3-5). La consommation électrique des véhicules est estimée à 2,3 TWh en 2023 et progresse de 46,6 % par rapport à 2022 (figure G3-6). Dans ce volume, la part consacrée à la circulation des voitures particulières s'élève à 89,6 % tandis que celle des véhicules lourds reste marginale (3,2 %).

partie G : bilan de la circulation

Figure G3-3 **Consommation d'essence et de gazole par la route**

En milliers de m³

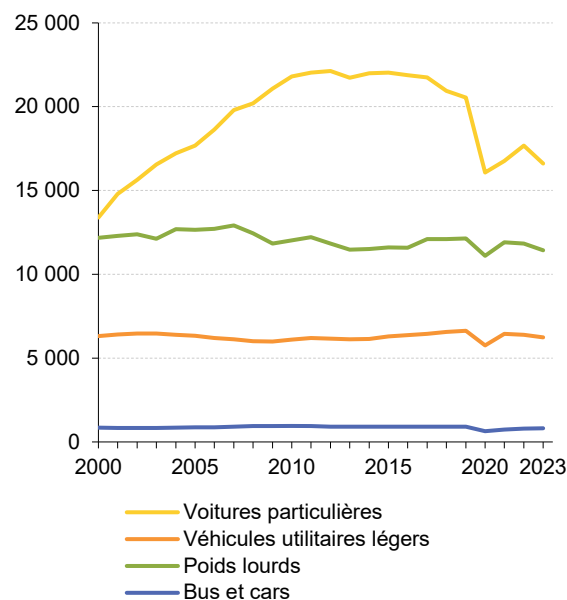


Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, Bilan de la circulation ; CPDP

Figure G3-4 **Consommation de gazole, 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

Figure G3-5 **Consommation de carburants par type de véhicules et livraison de carburant**

Niveau en milliers de m³, évolutions en %

		Consommation totale				
		Niveau 2023	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2023/2018
			2021	2022	2023	
Essence	Motocycles	521	2,5	12,7	- 5,9	- 1,7
	Voitures particulières	10 365	18,0	14,6	2,1	4,5
	Véhicules utilitaires légers	201	24,6	19,9	20,0	14,3
	Total véhicules légers français	11 087	17,2	14,6	2,0	4,3
	VP et VUL étrangers	1 279	12,2	30,2	2,7	2,7
	Total consommation routière d'essence	12 366	16,7	16,0	2,1	4,1
Gazole	Voitures particulières	15 615	3,9	4,5	- 6,0	- 4,6
	Véhicules utilitaires légers	6 240	11,9	- 0,8	- 2,4	- 1,0
	Total véhicules légers français	21 854	6,1	3,0	- 5,0	- 3,6
	VP et VUL étrangers	997	12,2	22,6	- 6,3	- 3,6
	Total véhicules légers	22 851	6,3	3,7	- 5,0	- 3,6
	Poids lourds	8 084	7,0	- 0,6	- 3,3	- 1,2
	Bus et cars	752	15,9	6,7	- 2,9	- 2,6
	Total véhicules lourds français	8 836	7,7	0,0	- 3,3	- 1,3
	Véhicules lourds étrangers	3 409	7,7	- 0,3	- 2,4	- 0,9
	Total véhicules lourds	12 245	7,7	- 0,1	- 3,0	- 1,2
Total consommation routière de gazole		35 096	6,8	2,4	- 4,4	- 2,8
Livraison de carburants						
	Essence	13 746	21,0	10,6	5,3	5,5
	Gazole	34 256	11,0	- 0,5	- 5,5	- 3,0

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, Bilan de la circulation ; CPDP

partie G : bilan de la circulation

Figure G3-6 **Consommation d’électricité par type de véhicules**
Niveau en GWh, évolutions en %

		Consommation totale				
		Niveau 2023	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2023/2018
			2021	2022	2023	
Électricité	Voitures particulières électriques	1 623,7	99,6	83,2	49,8	59,0
	Voitures particulières hybrides rechargeables	409,5	143,4	92,9	41,6	59,3
	Véhicules utilitaires légers	163,6	34,6	23,9	31,7	22,7
	Total véhicules légers	2 196,8	94,7	77,9	46,7	53,4
	Poids lourds	6,0	38,5	99,6	233,3	51,0
	Bus et cars	67,0	88,7	53,2	36,9	46,5
	Total véhicules lourds	72,9	86,8	54,5	43,8	46,9
	Total consommation routière d'électricité	2 269,7	94,4	77,0	46,6	53,2

Notes : calculs selon l'hypothèse que la part de circulation réalisée en mode électrique est de 15 % pour les voitures hybrides diesel et de 25 % pour les voitures hybrides à essence. L'hypothèse de consommation unitaire est fixée à 25 kWh pour 100 km pour les VUL et à 100 kWh pour les véhicules lourds.
Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, Bilan de la circulation

Annexes

- Annexes dématérialisées ou séries longues
- Nomenclatures utilisées dans le rapport
- Définitions
- Sigles et abréviations
- Liens utiles



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 en charge de l'environnement : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr / rubrique : transport / bilan et chiffres-clés du transport / bilan annuel des transports / données.

Le SDES met également régulièrement à disposition des séries de données via une application dédiée, Dido (Diffusion des données) : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/catalogue. Ce catalogue contient notamment des séries sur les [transports](#).

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 « 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 <i>dont taxis et VTC</i>	49.32Z, 49.39C 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 <i>dont messagerie et fret express</i>	52.29A, 52.29B 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
H53Z	53	Activités de poste et de courrier	Affrètement et organisation des transports	52.29B
			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).

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, etc.) ;
- le transport par conduites (gazoducs, oléoducs, etc.) ;
- 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.

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.

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.

Train-kilomètre (train-km)

Unité de mesure du transport ferroviaire de marchandises combinant le nombre de trains et la distance du déplacement. Par exemple, un train-km est l'équivalent d'un train de marchandises déplacé sur un kilomètre ou de deux trains déplacés sur 500 mètres.

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)**.

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 (BAI), ou en anglais *earnings before interest, taxes*, (EBIT) figure généralement dans les comptes sous le nom de *Operating Profit*. Le BAI 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 BAI_A, 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.

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 net (CA)

Le chiffre d'affaires net 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.

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.

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 - Évolution des coûts de personnel de conduite - Janvier 2024](#).

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, etc.)

- + 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, etc.)
- 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

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.

Les **demandes d'emploi enregistrées (DEE)** sont le flux des inscriptions à France Travail de demandeurs d'emploi, sur une période donnée (le mois, le trimestre).

Demandeurs d'emploi

Les **demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM)** sont les personnes inscrites à France Travail à la fin du mois ou du trimestre considéré.

Les catégories de demandeurs d'emploi

Les demandeurs d'emploi inscrits à France Travail 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 France Travail, 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 France Travail 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, etc.), 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 France Travail 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 France Travail.

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.

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.

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'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 France Travail différents.

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 **marché du travail « transport et logistique »** est défini à partir des métiers concernés par les offres et les demandes d'emploi gérées par France Travail. 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.

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.

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.

Les **offres d'emploi collectées** (OEC) sont le flux des offres collectées par France Travail sur une période donnée (le mois, le trimestre).

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 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.

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.

Trafic maritime domestique

Le trafic maritime domestique correspond aux liaisons entre deux ports en France, quelle que soit la nationalité du navire.

Trafic maritime international

Le trafic maritime international correspond aux liaisons entre un port en France et un port à l'étranger, quelle que soit la nationalité du navire.

D3 | ACCIDENTALITÉ

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).

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.

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.

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.

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.

E | TRANSPORT DE MARCHANDISES

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.

Cabotage

Transport national effectué par un véhicule non immatriculé en France.

Conteneurs : regroupe tous les produits transportés à l'intérieur des conteneurs de plus de 20 pieds. Le tonnage inclut la tare des conteneurs en plus du poids de la cargaison contenue.

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.

EVP : acronyme d'équivalent vingt pieds. Unité approximative de mesure basée sur le volume d'un conteneur de 20 pieds, qui représente la taille standard dans le transport des marchandises conteneurisées. Par exemple, un conteneur standard de 20 pieds correspond à un EVP, tandis qu'un conteneur standard de 40 pieds correspond à deux EVP.

Jauge brute

La jauge brute ou *Gross Tonnage* en anglais est une mesure logarithmique (non linéaire) servant à définir la taille d'un navire à partir de son volume intérieur total.

Roulier (Ro-Ro)

Un roulier, dénommé également Ro-Ro de l'anglais *Roll-On, Roll-Off*, est un navire utilisé pour transporter des véhicules. **Le fret transporté à bord des navires Ro-Ro** inclut le tonnage des véhicules destinés au transport de marchandises (camions, remorques et semi-remorques, etc.), le tonnage de la marchandise transportée à bord de ces véhicules, le poids des véhicules des particuliers et celui des véhicules neufs commercialisés.

Tare

Poids à vide (ou masse à vide), d'un véhicule ou d'une unité de transport intermodal.

Tonnage de port en lourd

Le tonnage de port en lourd est une mesure de la charge maximale qu'un navire est en capacité de transporter sans le mettre dans une position dangereusement basse dans l'eau. Cette charge est égale au poids total du navire moins le poids du navire à vide.

Tonnage total : tonnage des marchandises avec leurs emballages ainsi que la tare des unités de rouliers et de conteneurs servant au transport de ces marchandises.

Transport combiné

Il vise à utiliser le rail ou la voie d'eau pour transporter des marchandises en conteneur, acheminées par camions pour les premiers et/ou les derniers kilomètres.

Ce transport intermodal offre une solution logistique, sobre en énergie, de report modal. Il est pertinent sur longue distance. Il utilise une Unité de transport intermodal (UTI), qui peut être le conteneur ou la caisse mobile, la semi-remorque (non accompagnée) ou un véhicule routier (accompagné).

Transport fluvio-maritime

Transport effectué en partie par des voies navigables intérieures et en partie par mer sans transbordement. Ce transport peut être assuré par un navire de navigation intérieure ou des navires de mer.

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 international de marchandises

Transport entre un lieu de chargement et un lieu de déchargement situés dans deux pays différents.

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 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).

Vracs liquides

Regroupe tous les produits directement transportés sous forme liquide dans des navires adaptés (pétroliers, méthaniers, chimiquiers, etc.).

Vracs solides

Regroupe tous les produits à l'état solide ou de granulats qui ne sont pas emballés ou arrimés, et qui sont directement transportés en grande quantité dans les soutes de navires spécialisés (en général des vraquiers).

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 place, les vols circulaires, les vols d'entraînement ou les vols gouvernementaux en sont exclus.

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).

Passager local

Passager au départ ou à l'arrivée sur un aéroport, hors transit.

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.

F5 | LE MARITIME

Passager

Toute personne qui effectue un voyage sur un navire marchand.

Le personnel affecté au service d'un navire marchand n'est pas considéré comme faisant partie des passagers.

Ne sont pas assimilés à des passagers les membres d'équipage voyageant à bord du navire sans avoir payé leur voyage et qui ne sont pas affectés au service du navire.

Passager croisiériste

Passager débutant ou terminant un voyage en mer à bord d'un bateau de croisière.

Les passagers effectuant une excursion à la journée ne sont pas pris en compte.

Passager croisiériste en excursion (« excursionniste »)

Passager d'un navire de croisière qui, lors d'une escale en cours de croisière, effectue une brève visite à terre à des fins touristiques. Ce passager garde donc sa cabine à bord.

Passager hors croisiériste

Passager hors équipage effectuant un déplacement sur un navire hors navire de croisière

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

Camion

Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et de moins de 3,5 tonnes de PTAC.

Camionnette

Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et de moins de 3,5 tonnes de PTAC.

Circulation intérieure

Trafic réalisé sur le réseau routier métropolitain par les véhicules immatriculés en France et ceux immatriculés à l'étranger.

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.

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.

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 2023 comptera pour 10/12^e.

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.

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 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.

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.

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.

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).

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.

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).

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.

Sigles et abréviations

Acemo	enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre
Acoss	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	Association 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>
BAIDAL	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 net ;
CAHT	chiffre d'affaires hors taxes
CAF	coût, assurance, fret
CAF	capacité d'auto-financement
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

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	départements et régions d'outre-mer
DSR	Délégation à la sécurité routière
EAFO	Observatoire européen des carburants alternatifs
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
Ésane	élaboration des statistiques annuelles d'entreprise

annexes

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	hydrofluorocarbures
ÎdF	Île-de-France
IDFM	Île-de-France Mobilité
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
Lolf	loi organique relative aux lois de finances
LOM	loi d'orientation des mobilités
MEFS	ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique
MSA	Mutuelle sociale agricole
MTECP	ministère de la Transition écologique, de l'Énergie, du Climat et de la Prévention des risques
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
NST	nomenclature des statistiques de transport

annexes

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 l'</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 en charge de l'environnement)
Secten	Secteurs économiques et énergie
SGP	Société des grands projets (anciennement Société du Grand Paris)
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
SNCM	(ancienne) Société nationale Corse-Méditerranée
SNF-EI	sociétés non financières et entreprises individuelles

annexes

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 aptes à la grande vitesse
TGV	train 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
UNFCCC	<i>The United Nations Framework Convention on Climate Change</i> (CCNUCC)
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
ZFE	zone à faibles émissions
ZL	zone longue
Zn	zinc

Liens utiles

AMÉNAGEMENT - COLLECTIVITÉS

Centre national de la fonction publique territoriale : www.cnfpt.fr
Conseil national de l'information géolocalisée : www.cnig.gouv.fr
Institut Paris Région : www.institutparisregion.fr
Agence nationale de la cohésion des territoires : www.agence-cohesion-territoires.gouv.fr
France urbaine : www.franceurbaine.org/
Transdev : www.transdev.com
Keolis : www.keolis.com

AUTOMOBILE

Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA) : www.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 : www.aft-dev.com/actualites
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 et de l'Emploi) : www.dares.travail-emploi.gouv.fr/
Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (Unedic) : www.unedic.org/
France Travail : www.francetravail.org/statistiques-analyses

ÉCONOMIE DU TRANSPORT - RECHERCHE

Université Gustave Eiffel : www.univ-gustave-eiffel.fr/
Laboratoire Aménagement Économie 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
Citepa : www.citepa.org
Inspection générale de l'Environnement et du Développement durable : www.igedd.developpement-durable.gouv.fr
Ministère de la Transition écologique, de l'Énergie, du Climat et de la Prévention des risques : 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 : 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 à la sécurité routière (DSR) : 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 - www.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

Groupe des autorités responsables des transports (Gart) : www.gart.org

Régie autonome des transports parisiens : www.ratp.fr

Île-de-France mobilités (ex-Stif) : www.iledefrance-mobilites.fr

Union des transports publics et ferroviaires : www.utp.fr

Association française du rail (AFRA) : www.afra.fr

Fédération nationale des transports de voyageurs : www.fntv.fr

TRANSPORT MARITIME

Armateurs de France : www.armateursdefrance.org

Acteurs, activités et actualités portuaires : www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/acteurs-activites-actualites-portuaires

European Sea Ports Organisation : www.espo.be

Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) : www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-des-infrastructures-des-transport-et-des-mobilites-dgitm

TRANSPORT AÉRIEN

Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) : www.bea.aero

Direction générale de l'aviation civile (DGAC) : www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac

Table des matières



4 - Avant-propos

5 - Synthèse et données clés

9 - Cadrage : situation économique et infrastructures de transport

- 10 – Cadrage 1a. Les principaux événements ayant impacté les transports en 2023
- 14 – Cadrage 1b. Activité mondiale
- 17 – Cadrage 2. Activité des branches de production en France
- 19 – Cadrage 3. Infrastructures de transport
- 22 – Cadrage 4. La place de la France en Europe

29 - Transport et activité économique

- 30 – A1. Compte satellite des transports
- 35 – A2. Activité marchande de la branche des transports en France
- 38 – A3. Dépenses des ménages en transport
- 41 – A4. Dépenses des administrations publiques centrales et locales
- 44 – A5.1 Transferts publics aux opérateurs de transport collectif de voyageurs (SNCF, RATP, TCU de province)
- 46 – A5.2 Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures
- 48 – A6. Recettes publiques liées au transport
- 52 – A7.1 Investissements en infrastructures de transport
- 54 – A7.2 Financement des infrastructures (AFIT France, PPP)
- 58 – A8. Échanges extérieurs de services de transport
- 61 – A9. Investissements du secteur des transports à l'étranger et investissement étrangers dans le secteur
- 64 – A10. Prix du transport de fret, de l'entreposage et de la manutention

67 - Entreprises françaises de transport

- 68 – B1. Démographie des entreprises de transport
- 72 – B2.1 Entreprises de transport routier
- 77 – B2.2 Entreprises de la messagerie et du fret express
- 78 – B2.3 Entreprises de transport collectif urbain (TCU)
- 81 – B2.4 Entreprises de transport ferroviaire
- 85 – B2.5 Entreprises de transport par eau (maritime et fluvial)
- 89 – B2.6 Entreprises de transport aérien
- 93 – B3. Comptes de l'ensemble des entreprises de transport en 2022

99 - Emploi et marché du travail

109 - Les externalités du transport

- 110 – D1. Consommation de l'énergie de traction dans les transports
- 112 – D2.1. Émissions de gaz à effet de serre des transports
- 117 – D2.2 Émissions de polluants atmosphériques des transports
- 121 – D2.3 Qualité de l'air et transport routier
- 125 – D3.1 Accidentalité ferroviaire, aérienne et maritime
- 127 – D3.2 Accidentalité routière
- 129 – D3.3 Accidentalité routière impliquant des poids lourds
- 130 – D4. Emprise des infrastructures de transport et impacts sur les milieux naturels
- 131 – D5. Les nuisances sonores des transports

133 - Le transport de marchandises

- 134** – E1. Synthèse : le transport de marchandises
- 137** – E2. Transport routier de marchandises par poids lourds
- 141** – E3. Transport ferroviaire de marchandises
- 143** – E4. Transport fluvial de marchandises
- 145** – E5. Transport maritime de marchandises
- 147** – E6. Transport aérien de marchandises

149 - Le transport de voyageurs

- 150** – F1. Synthèse : le transport intérieur de voyageurs
- 154** – F2. Transport collectif urbain
- 156** – F3. Transport ferroviaire de voyageurs
- 158** – F4. Transport aérien de voyageurs
- 160** – F5. Transport maritime de voyageurs
- 162** – F6. La mobilité à vélo
- 164** – F7. La qualité de service dans les transports

167 - Bilan de la circulation

- 168** – G1. Bilan de la circulation routière
- 171** – G2. Immatriculations de véhicules neufs
- 175** – G3. Consommation de carburants routiers

179 – Annexes

- 180** – Annexes dématérialisées ou séries longues
- 181** – Nomenclatures utilisées dans le rapport
- 183** – Définitions
- 199** – Sigles et abréviations
- 204** – Liens utiles

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 2024
ISSN : 2557-8138 (en ligne)

Directrice de la publication : Béatrice Sédillot
Coordination éditoriale : Laurianne Courtier
Infographie : Bertrand Gaillet



Durant une année 2023 marquée par une inflation encore significative et des troubles sociaux en lien avec la réforme des retraites, l'activité économique française décélère. Avec le ralentissement de la production industrielle, la production des branches utilisatrices de transport est presque étale, tandis que les échanges extérieurs de transport, après leur redressement post-Covid-19, perdent de leur dynamisme.

Dans un contexte de baisse de l'activité, de repli quasi général des prix du transport de fret et de ralentissement de l'inflation subie par les ménages pour leurs transports, la dépense de transports augmente légèrement en 2023, plus fortement en volume qu'en valeur. L'activité des transports de voyageurs par véhicules particuliers se replie tandis que la plupart des transports collectifs poursuivent leur reprise. L'activité des transports ferroviaire et fluvial de marchandises diminue ainsi que, dans une moindre mesure, celle des transports routier et maritime de marchandises. La circulation routière des véhicules à essence, au gaz ou électriques augmente tandis que celle des voitures diesel diminue. Plus du quart des ventes de voitures neuves concernent des voitures électriques et hybrides rechargeables. Les émissions de gaz à effet de serre des transports diminuent en 2023.

Bilan annuel des transports en 2023

Service des données et études statistiques

Sous-direction des statistiques des transports

Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex

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