

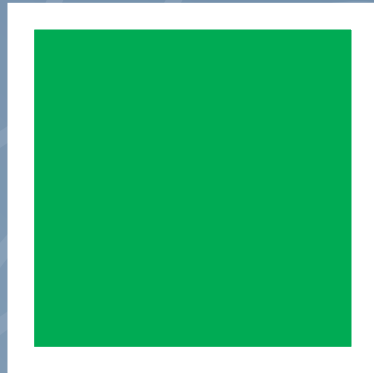
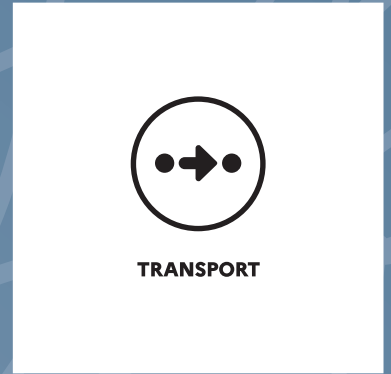


MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

*Liberté
Égalité
Fraternité*

D

A



T

A

L

A

B

Bilan annuel des transports en 2021

OCTOBRE 2022



sommaire

Bilan annuel des transports en 2021

- 4 - Avant-propos
- 5 - Données clés
- 9 - Cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport
- 23 - Transport et activité économique
- 59 - Entreprises françaises de transport
- 103 - Emplois et salaires
- 109 - Les externalités du transport
- 135 - Le transport de marchandises
- 153 - Le transport de voyageurs
- 169 - Bilan de la circulation
- 179 - Annexes
- 205 - Table des matières

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

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

contributeurs

CB

Charline **Babet**
Coordinatrice

charline.babet@developpement-durable.gouv.fr

LJ

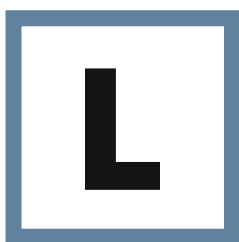
Laurence **Jaluzot**
Coordinatrice

laurence.jaluzot@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteurs

Pierre Amoros, Charline Babet,
Manuel Baude, Laurent Bouvry,
Rodolphe Charrier, Carlo Colussi,
Olivier Didou, Victoria Fumat,
Serge Lambrey, Laurence Jaluzot,
Mahmoud Jlassi, Aurélie Le Moullec,
Sokorn Marigot, François Rageau,
Cyril Rizk, Benoît Roumier (SDES).
Raphaëlle Rivalin (Insee).

avant-propos



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

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

La formation permanente des transports est présidée par le président de la section Mobilité et Transports de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), Monsieur Pierre-Alain Roche. Le bilan annuel des transports est élaboré par la sous-direction des statistiques des transports du service des données et études statistiques (SDES), en tant que service élaborant l'information statistique du ministère en charge des transports.

La présentation du bilan annuel des transports en 2021 s'est tenue le 13 octobre 2022. Le SDES remercie les participants de la formation pour leurs remarques, ainsi que les partenaires et fournisseurs de données.

Le bilan annuel, le quatre-pages de synthèse et les séries longues qui les 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)

Données clés



L'ACTIVITÉ DES TRANSPORTS REBONDIT EN 2021, MAIS RESTE IMPACTÉE PAR LA CRISE SANITAIRE

En 2021, la production de la branche transports augmente nettement en volume en 2021 (+ 12,3 %) mais reste inférieur à son niveau d'avant-crise (- 6,3 % par rapport à 2019), sauf pour le transport de marchandises (+ 4,4 % par rapport à 2019). L'année 2021 est en effet à nouveau marquée par la crise sanitaire. Durant la première partie de l'année, des restrictions sont maintenues pour lutter contre la pandémie (confinement, couvre-feu, limitations des déplacements, etc.). À partir de la fin mai, les mesures de restriction sont allégées et les frontières sont rouvertes progressivement, en lien avec les progrès de la vaccination et la mise en place de certificats sanitaires en Europe.

En 2021, comme les années précédentes, les créations d'entreprises restent très dynamiques, tirées par les immatriculations sous le régime de la micro-entreprise, notamment dans le domaine des livraisons à domicile. Les créations hors micro-entreprises (près de 17 000) progressent par rapport à 2020 mais restent en-deçà du niveau de 2019 (- 8,4 %).

L'effectif salarié du secteur des transports et de l'entreposage rebondit (+ 1,2 %). Fin 2021, le secteur emploie plus de 1,4 million de salariés, soit 7,4 % des salariés du secteur privé hors intérim.

LES DÉPENSES EN TRANSPORTS REPARTENT À LA HAUSSE

La dépense totale de transport représente 18,0 % du PIB français. Elle s'élève à 449,4 milliards d'euros en 2021, en hausse de 16,1 % en valeur par rapport à l'année précédente, et rattrape ainsi son niveau d'avant-crise sanitaire.

Les ménages sont les plus gros contributeurs à la dépense courante de transport. Ils ont dépensé 161,8 milliards d'euros en transport (hors assurance) en 2021, soit + 16,3 % en valeur par rapport à 2020, mais - 9,4 % par rapport à 2019.

Les dépenses totales consolidées des administrations publiques (APU) s'élèvent à 56,3 milliards d'euros en 2021 (+ 9,3 % par rapport à 2020) et dépassent les montants d'avant-crise (+ 9,1 % par rapport à 2019).

Les importations de services de transports s'élèvent à 45,9 milliards d'euros et les exportations à 49,5 milliards d'euros. Les échanges extérieurs de transport de voyageurs, principalement de transport aérien, sont durement impactés par les restrictions de déplacement mises en place et restent bien inférieurs aux niveaux d'avant-crise (- 69,0 % pour les importations et - 49,4 % pour les exportations par rapport à 2019).

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS REDEMARRE EN 2021 MAIS DEMEURE INFÉRIEUR À SON NIVEAU D'AVANT-CRISE

En 2021, le transport intérieur de voyageurs rebondit de 9,6 % et s'établit à 866,1 milliards de voyageurs-kilomètres. Il demeure toutefois inférieur à son niveau d'avant-crise (- 13,1 % par rapport à 2019), pour tous les modes de transport.

Le transport intérieur de voyageurs est toujours largement dominé par le transport individuel en véhicules particuliers (84,1 %, soit 3 points au-dessus de 2019). Avec 728,2 milliards de voyageurs-kilomètres, le transport individuel en véhicules particuliers croît de 7,0 % en 2021.

Au sein du transport collectif, le transport ferroviaire de voyageurs représente 79,5 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2021, soit une hausse de 34,0 % par rapport à 2020. Avec 32,7 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2021, le transport collectif urbain est en hausse de 24,4 % par rapport à 2020 mais demeure nettement en-deçà de son niveau d'avant-crise (- 27,7 % par rapport à 2019). Il en est de même du transport aérien métropolitain, mesuré en nombre de passagers (15,8 millions), qui augmente de 36,2 % en 2021 mais reste inférieur de 41,1 % à son niveau de 2019.

LE TRAFIC DE MARCHANDISES REBONDIT POUR TOUS LES MODES DE TRANSPORT

Le transport terrestre de marchandises rebondit en 2021 (+ 3,0 % après - 3,9 % en 2020) et s'élève à 334,5 milliards de tonnes-kilomètres. L'activité repart à la hausse pour tous les modes de transport : ferroviaire (+ 14,3 %), routier par poids lourds (+ 1,8 %) et fluvial (+ 4,0 %).

données clés

Pour la première année depuis 2015, la part modale du transport routier par poids lourds diminue en 2021, mais reste largement dominante (87,3 % du transport terrestre de marchandises hors oléoducs en 2021, après 88,4 % en 2020 et 85,6 % en 2015). Après avoir diminué continûment depuis 2015, la part modale du transport ferroviaire de fret augmente en 2021 (10,7 % après 9,6 % en 2020 et 12,0 % en 2015). La part modale du transport fluvial oscille autour de 2 %.

Le trafic maritime de marchandises atteint 325 millions de tonnes en 2021 pour l'ensemble des ports français, en hausse de 4,2 % par rapport à 2020. Le transport intérieur aérien de marchandises représente 155 000 tonnes en 2021, en augmentation de 16,0 % par rapport à 2020.

AVEC LA REPRISE DU TRAFIC ROUTIER, LES CONSOMMATIONS DE CARBURANTS ET LES RECETTES FISCALES QUI Y SONT LIÉES REPARTENT À LA HAUSSE...

En 2021, la circulation routière rebondit (+ 7,2 %) en France métropolitaine mais demeure inférieure à son niveau d'avant-crise (- 8,8 % par rapport à 2019) du fait des restrictions de déplacement maintenues en vigueur sur la première partie de l'année. La reprise du trafic entraîne mécaniquement une augmentation des consommations de carburants par la route, de 10,5 % pour l'essence et de 5,6 % pour le diesel.

Les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élèvent à 49,8 milliards d'euros en 2021. La taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE) représente à elle seule 60,7 % de ces recettes, soit 30,2 milliards d'euros en 2021. Cette taxe retrouve le niveau des années précédentes, après une baisse de 14,1 % en 2020 avec la baisse des consommations de carburants liée aux restrictions de déplacement.

...TOUT COMME L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE ET LES ÉMISSIONS DE GES DES TRANSPORTS

En 2021, le bilan de l'accidentalité routière s'établit à 56 043 accidents corporels (+ 18,6 % par rapport à 2020) impliquant 3 127 victimes décédées et 70 207 victimes blessées. L'accidentalité routière accompagne la reprise de la circulation en 2021, mais reste toutefois moins élevée qu'avant la crise (- 3,9 % d'accidents corporels par rapport à 2019). Les principales causes d'accidents mortels demeurent la vitesse, l'alcool et les stupéfiants.

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports augmentent de 11,5 % en 2021, après la chute historique de 16,5 % en 2020 dans le contexte de la crise sanitaire. Elles restent toutefois inférieures à celles de 2019 et proches de celles de 1990. Avec 126 millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂ éq) en 2021, le secteur des transports reste le premier contributeur aux émissions de GES de la France (30 %).

LES VENTES DE VOITURES NEUVES À MOTORISATIONS ALTERNATIVES POURSUIVENT LEUR PROGRESSION

En 2021, les ventes de véhicules neufs en France métropolitaine progressent légèrement (+ 2,2 %) après le fort recul de 2020, dans un contexte de remise en marche progressive des chaînes d'approvisionnement au niveau mondial. Au total, 2,4 millions de véhicules neufs ont été immatriculés en 2021, dont les deux tiers sont des voitures particulières. Le marché du neuf a fortement évolué dans sa composition, avec l'essor des motorisations alternatives au détriment des motorisations thermiques (diesel et essence), qui ne constituent plus que respectivement 20,9 % et 40,3 % des immatriculations neuves en 2021. La part de motorisations essence hybride non rechargeable est en hausse (15,5 % en 2021 après 9,0 % en 2020). La part des motorisations alternatives (hybrides rechargeables et électriques) représente quant à elle 18,2 % des ventes en 2021 après 11,0 % en 2020.

LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT SE DÉVELOPPENT POUR LES MÉTROS, TRAMS ET VÉLOS

Les infrastructures de transport françaises se composent de 1,1 million de kilomètres de routes, 27 000 kilomètres de lignes ferroviaires, 1 350 kilomètres de lignes de métro, RER et tramways, 5 200 kilomètres de voies navigables fréquentées, ainsi que de nombreux ports maritimes et aéroports (dont le deuxième aéroport européen). En 2021, la ligne 14 du métro parisien s'est agrandie, une nouvelle ligne de tramway T9 a été mise en circulation et 430 nouveaux kilomètres de véloroutes ont été réalisés.

données clés

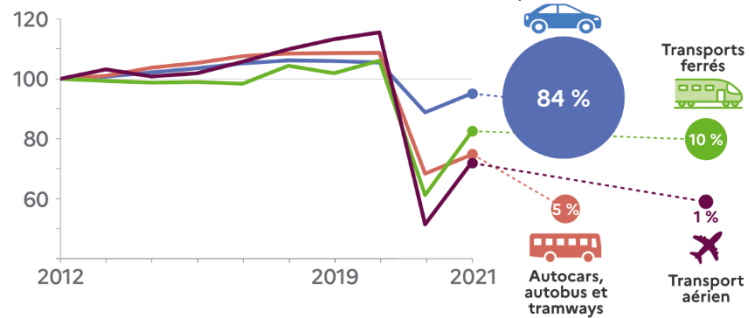


Transport intérieur de voyageurs

866,1 milliards de voyageurs-kilomètres

Correspond au transport d'un voyageur sur 1 km

Indice base 100 en 2012

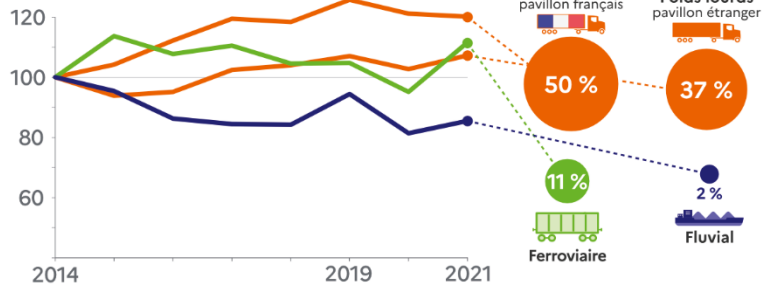


Transport intérieur de marchandises

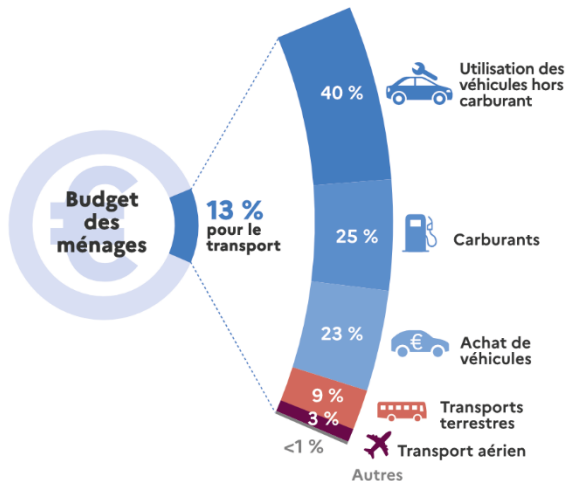
334,5 milliards de tonnes-kilomètres

Correspond au transport d'une tonne sur 1 km

Indice base 100 en 2014



Dépenses des ménages en transport | **161,8 milliards** d'euros (hors assurance)



Recettes et dépenses publiques liées au transport

49,8 milliards d'euros



61 % TICPE 39 % Autres taxes

56,3 milliards d'euros

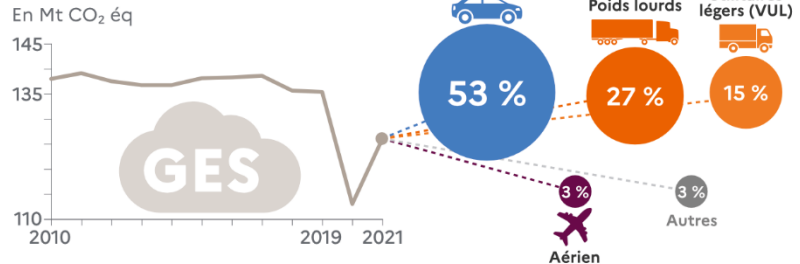


60 % Dépenses d'investissement 40 % Dépenses de fonctionnement

Émissions de gaz à effet de serre des transports intérieurs

126 millions de tonnes équivalent CO₂

En Mt CO₂ éq



cadrage

Cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

— La première partie de l'année 2021 est à nouveau marquée par la crise sanitaire liée à la Covid-19 et les mesures de restriction maintenues pour lutter contre la pandémie. À partir de la fin mai, les mesures sont allégées et les frontières sont rouvertes progressivement, en lien avec les progrès de la vaccination et la mise en place de certificats sanitaires en Europe.

En France, l'activité repart nettement à la hausse : le PIB augmente de 6,8 % en 2021, après un recul historique de 7,8 % en 2020, mais reste inférieur de 1,5 % à son niveau de 2019.

La production annuelle dans les branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce) rebondit de 7,4 % en 2021. Les échanges extérieurs, très affectés par la crise sanitaire en 2020, repartent à la hausse en 2021.

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



Cadrage 1a. Les principaux évènements ayant impacté les transports en 2021

L'année 2021 est à nouveau marquée par la crise sanitaire inédite liée à la Covid-19. Durant la première partie de l'année, les différentes restrictions mises en place depuis octobre 2020 sont maintenues pour lutter contre la pandémie (confinement, couvre-feu, limitations des déplacements, fermeture des commerces « non essentiels », etc.). À partir de la fin mai, les mesures de restriction sanitaires sont allégées et les frontières sont rouvertes progressivement, en lien avec les progrès de la vaccination et la mise en place de certificats sanitaires en Europe. L'année 2021 est également marquée par le retour de la frontière entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, ainsi que par le plan « France relance » et l'entrée en vigueur de la loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021.

PREMIER TRIMESTRE 2021

1^{er} janvier : après une période de transition qui prend fin le 31 décembre 2020, le **Brexit** prend officiellement effet au 1^{er} janvier 2021. À partir de cette date, le Royaume-Uni n'est plus tenu de respecter le droit de l'Union européenne et n'a plus accès ni au marché intérieur ni à l'Union douanière.

Pour la première fois, la **loi de finances** pour 2021 est présentée selon des critères environnementaux. Une série de mesures intéresse les mobilités :

- Véhicules

Début 2021, un nouveau crédit d'impôt pour l'installation de borne de recharge d'un véhicule électrique est créé, dans le contexte de la disparition du crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE) au 31 décembre 2020. Le malus auto sur les véhicules les plus émetteurs de CO₂ est renforcé sur trois ans. À l'initiative des députés, le plafond du forfait mobilités durables déductible de l'impôt sur le revenu (institué par la loi d'orientation des mobilités en 2020) est relevé de 400 à 500 euros. À compter de juillet 2021, les barèmes du bonus écologique pour les véhicules électriques neufs sont abaissés et la prime à la conversion évolue.

- Taxes sur les carburants

La loi de finances pour 2021 aménage, de façon très importante, la **taxe incitative à l'incorporation des biocarburants**. Les taux d'incorporation de biocarburants dans l'essence augmentent au 1^{er} janvier 2021 : ils passent d'un taux moyen de 8,2 % à 8,6 % (pas d'augmentation cette année pour le gazole). La traçabilité des biocarburants est aussi renforcée.

Certains produits énergétiques mis en vente, utilisés ou destinés à être utilisés comme carburant ou combustible sont passibles d'une **taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE)**, variable selon la nature du produit en question. En 2020, le montant de la taxe sur l'essence d'aviation était fixé à 45,49 € par hectolitre. À compter du 1^{er} janvier 2021, il est fixé à 56,39 € par hectolitre.

L'exonération de taxation qui profitait aux huiles végétales pures utilisées comme carburant, à l'exclusion de l'utilisation comme carburant pour les véhicules des flottes captives des collectivités territoriales et de leurs groupements, est supprimée.

- Qualité de l'air ambiant

Depuis le 1^{er} janvier 2021, le nouvel indice de la qualité de l'air ambiant (dit indice Atmo) est appliqué. Ce nouvel indice avait été défini par l'arrêté ministériel du 10 juillet 2020. Il prend en compte un nouveau polluant réglementé, les particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}). Il permet par ailleurs de fournir une prévision à l'échelle de chaque établissement public de coopération intercommunale (EPCI), voire de la commune, sur l'ensemble du territoire national, y compris en outre-mer. Enfin, l'échelle de qualification de l'indice évolue, s'alignant avec les seuils de l'indice de l'Agence européenne pour l'environnement.

cadrage : cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

- Vélos

Afin de lutter contre le vol et de faciliter leur restitution, les vélos vendus en magasin à partir du 1^{er} janvier doivent disposer d'un identifiant unique auquel sont associées les coordonnées du propriétaire. Après la parution du décret d'application de la loi d'orientation des mobilités, l'Association pour la promotion de l'identification du cycle (Apic) a été désignée gestionnaire de ce fichier, marquant la première étape de ce dispositif, précurseur en Europe.

2 janvier : après la mise en place d'un couvre-feu de 20 heures à 6 heures sur l'ensemble du territoire métropolitain en décembre 2020, le couvre-feu est abaissé à 18 heures dans 25 départements dès le début du mois de janvier 2021, avant d'être généralisé à l'ensemble du territoire métropolitain le 16 janvier.

28 janvier : dans le métro parisien, la station Porte de Clichy a été ouverte afin de compléter la nouvelle portion nord de la ligne 14.

31 janvier : suite à un conseil restreint de défense et de sécurité, le gouvernement annonce la **fermeture des frontières aux pays extérieurs à l'Espace européen**, la fermeture des commerces non alimentaires de plus de 20 000 mètres carrés, ainsi que le renforcement du télétravail.

18 mars : un troisième confinement est mis en place dans les 16 départements les plus touchés par la pandémie.

20 mars : le couvre-feu en France métropolitaine passe de 18 heures à 19 heures.

25 mars : trois nouveaux départements sont placés en confinement.

31 mars : le gouvernement annonce de nouvelles mesures. Le **troisième confinement** est étendu partout en France métropolitaine : interdiction de déplacement au-delà de 10 kilomètres du domicile, fin des déplacements interrégionaux, fermeture de certains commerces, couvre-feu à 19 heures, télétravail systématique, fermeture des écoles pour plusieurs semaines.

DEUXIÈME TRIMESTRE 2021

10 avril : la ligne de tramway T9 est mise en circulation de Paris (porte de Choisy) au centre-ville d'Orly avec 10 kilomètres de tracé pour 19 stations.

3 mai : **fin du troisième confinement** avec la réouverture des écoles et la fin des restrictions de déplacement, mais avec le maintien du couvre-feu à 19 heures et le renforcement des contrôles aux frontières pour les arrivants des pays les plus touchés par l'épidémie.

19 mai : les terrasses des cafés et des restaurants, les théâtres, les musées, les cinémas, les magasins rouvrent progressivement avec des jauges de fréquentation. Le couvre-feu est repoussé de 19h à 21h.

31 mai : la **loi relative à la gestion de la sortie de crise sanitaire** est adoptée par le parlement. Ce texte autorise le gouvernement à subordonner l'accès à certains lieux - précisés par décrets - à la présentation d'un certificat de vaccination ou de guérison. Dès le lendemain, le gouvernement prend un décret pour préciser les possibilités d'obtention du **pass sanitaire** : vaccination complète ou présentation d'un test (PCR ou antigénique) négatif de moins de 48 heures ou la preuve d'une contamination à la Covid-19 de moins de six mois.

9 juin : les cafés et restaurants rouvrent en intérieur. Les jauges augmentent dans les théâtres, les cinémas, et les musées. Les salles de sport rouvrent. Le couvre-feu est repoussé de 21 heures à 23 heures.

Un second décret rend obligatoire la détention d'un pass sanitaire pour les majeurs participant à des événements réunissant plus de 1 000 visiteurs ou spectateurs dans les stades, les salles de spectacles, les concerts, les festivals, les expositions ou encore les parcs d'attractions et zoologiques. Parallèlement, le pass sanitaire est rendu obligatoire pour tous les voyageurs en provenance ou à destination de la France continentale, de la Corse ou des territoires d'outre-mer.

16 juin : l'obligation du port du masque est levée en extérieur sauf exceptions (regroupements, marchés, stades...). Le port du masque dans les milieux clos reste obligatoire (entreprises, magasins, transports...).

20 juin : le couvre-feu est levé.

TROISIÈME TRIMESTRE 2021

1^{er} juillet : le **pass sanitaire européen**, adopté par tous les états de l'UE, entre en vigueur. Dès lors, il faut présenter le « certificat Covid numérique UE » pour voyager au sein des 27 pays. Ce document comprend les mêmes éléments - nom, date de naissance, statut vaccinal, date de délivrance et identifiant unique - que son équivalent tricolore.

21 juillet : le pass sanitaire pour les personnes majeures est étendu aux lieux d'activités culturelles, sportives et de loisirs rassemblant plus de 50 personnes.

Juillet : annoncé par le gouvernement en septembre 2020, le **plan « France relance »** est présenté par la France à l'Union européenne puis validé en juillet 2021. Articulé autour de trois priorités – la transition écologique, la compétitivité des entreprises et la cohésion sociale et territoriale – ce plan, comprenant 70 mesures, est doté d'un budget de 100 milliards d'euros sur deux ans, dont 40 % financés par des fonds de l'Union Européenne.

Sur 100 milliards d'euros, 30 milliards sont destinés au financement de la transition écologique. L'objectif est d'accélérer la conversion écologique de l'économie française pour qu'elle soit plus durable et plus économe des ressources naturelles et atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Cette orientation stratégique se concrétise notamment à travers l'incitation à l'achat d'un véhicule propre, le soutien au secteur ferroviaire, le développement des transports en commun et l'usage du vélo.

Sur les 11,5 milliards d'euros accordés aux transports, le soutien au secteur ferroviaire atteint 4,7 milliards d'euros, incluant notamment un volet de 120 millions d'euros dédié à l'accélération des travaux de mise en accessibilité des gares, 250 millions d'euros pour la rénovation du réseau de fret ferroviaire ainsi que 250 millions d'euros d'investissements complémentaires spécifiques au fret.

6 août : une autre **loi relative à la gestion de la crise sanitaire** paraît au Journal Officiel, pour augmenter à nouveau le champ d'application du pass sanitaire, alors étendu à plusieurs activités du quotidien : les lieux de convivialité (bars, discothèques, cafés, restaurants, y compris en terrasse) sont désormais concernés, tout comme les transports publics de longue distance. Le pass sanitaire devient également obligatoire dans les établissements de santé (hôpitaux, Ehpad, etc.) Seules les urgences médicales ne sont pas concernées par cet élargissement du pass sanitaire.

24 août : la **loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (« Climat et Résilience »)** est promulguée. Elle traduit une partie des 146 propositions de la Convention citoyenne pour le climat (CCC) retenues par le chef de l'État, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % d'ici 2030. La loi s'articule autour des cinq thématiques sur lesquelles la CCC a débattu et présenté ses propositions : consommer, produire et travailler, se déplacer, se loger et se nourrir. Elle renforce aussi les sanctions en cas d'atteintes à l'environnement. Elle compte plus de 300 articles à l'issue de son vote par le Parlement.

La loi complète le mouvement engagé par la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités par :

- la création de zones à faibles émissions (ZFE) dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici fin 2024 (soit 33 nouvelles zones). Dans ces grandes villes, les voitures les plus anciennes seront interdites. Dans les 10 métropoles qui enregistrent des dépassements réguliers des valeurs limites de qualité de l'air, des interdictions de circulation pour les véhicules de vignettes Crit'air 5 en 2023, Crit'air 4 en 2024 et Crit'Air 3 en 2025 seront automatiquement prévues ;
- l'obligation pour les régions de proposer des tarifs attractifs sur les trains régionaux ;
- l'interdiction des vols domestiques quand une alternative en train existe en moins de 2h30 et la compensation carbone obligatoire des vols intérieurs par les compagnies à partir de 2022 ;
- la création de voies réservées au covoiturage ;
- la possibilité pour les régions de créer une écotaxe routière à partir de 2024 (une ordonnance est prévue) ;
- la fin de la vente des voitures neuves les plus polluantes (émettant plus de 95 gCO₂/km) en 2030 et des poids lourds, autobus et autocars neufs les plus polluants en 2040.

En outre, la prime à la conversion est élargie aux vélos électriques. Des incitations sont prévues pour développer les pistes cyclables ou les aires de stationnement. Un amendement du Sénat permet la mise en place

expérimentale à partir de 2023 d'un prêt à taux zéro pour l'achat d'un véhicule propre dans les ZFE. Un autre amendement sénatorial prévoit un forfait mobilité durable de 600 euros par an pour les salariés en cas de cumul avec un abonnement de transport en commun. Le développement des frets ferroviaire et fluvial fait également l'objet de mesures.

30 août : le pass sanitaire devient obligatoire pour les salariés, bénévoles, prestataires, intérimaires, sous-traitants qui interviennent dans les lieux, établissements, services ou événements où il est demandé aux usagers. Cela comprend par exemple les salariés travaillant dans la restauration ou dans les lieux de culture.

30 septembre : le pass sanitaire est élargi aux jeunes de 12 à 17 ans.

QUATRIÈME TRIMESTRE 2021

Le pass sanitaire demeure en vigueur au quatrième trimestre 2021.

13 septembre : la SNCF met fin au dispositif exceptionnel qui permettait aux voyageurs de se faire rembourser ou d'échanger leur billet de train jusqu'au dernier moment, sans frais. Ce système avait été mis en place en mars 2020, au cœur de la crise liée à la pandémie de la Covid-19.

14 octobre : la dématérialisation des titres de transports parisiens commence. Les carnets de ticket t+ ne seront progressivement plus disponibles à la vente. La disparition du carnet de tickets cartonnés va se produire par étapes, jusqu'en 2022.

21 octobre : la métropole lyonnaise lance Free Vélo'v, des vélos seconde main reconditionnés et prêtés aux étudiants boursiers ou en situation d'insertion professionnelle. En 2025, 10 000 vélos de ce type seront disponibles.

Décembre : après l'inédite « saison blanche » de l'hiver 2020-2021 du fait de la fermeture des remontées mécaniques dans le contexte de la crise sanitaire, l'heure est à la reprise pour les stations de ski.

17 décembre : la région Grand Est annonce qu'elle ouvre à la concurrence de la SNCF des lignes ferroviaires vers l'Allemagne. Le conseil régional vote l'engagement de la procédure pour l'exploitation de sept liaisons représentant un total de 525 kilomètres, pour une exploitation à partir de 2024. Le Grand Est avait déjà ouvert à la concurrence des lignes internes à son territoire, mais les résultats de la procédure, toujours en cours, ne sont pas encore connus.

18 décembre : la concurrence à la SNCF se concrétise. La filiale française de la compagnie italienne Trenitalia fait rouler ses premiers trains à grande vitesse (*Frecciarossa*) entre Paris, Lyon et Milan.

Cadrage 1b. L'activité mondiale rebondit en 2021

Après une année 2020 fortement impactée par la crise sanitaire liée à la Covid-19 et les mesures visant à limiter sa propagation, l'activité mondiale rebondit en 2021. Au niveau mondial, le produit intérieur brut (PIB) augmente de 6,1 % en 2021, après une baisse de 3,1 % en 2020. En France, l'activité repart nettement à la hausse : le PIB augmente de 6,8 % en 2021, après un recul historique de 7,8 % en 2020. Dans les pays de la zone Euro, ce rebond n'est toutefois que partiel. Ainsi, en France, le PIB reste inférieur de 1,5 % à son niveau de 2019. Après avoir chuté en 2020, le cours du pétrole augmente fortement en 2021. Les prix croissent pour l'ensemble des matières premières importées en France.

L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE MONDIALE REBONDIT VIGOREUSEMENT EN 2021

Au niveau mondial, le produit intérieur brut (PIB) progresse de 6,1 % en 2021 (après - 3,1 % en 2020) et dépasse son niveau d'avant-crise (+ 2,9 % par rapport à 2019) (*figure cadrage 1-1*). Aux États-Unis, l'activité repart nettement à la hausse en 2021 (+ 5,6 % en 2021 après - 3,4 % en 2020) et dépasse ainsi de 2,0 % son niveau de 2019. En Chine, où l'activité n'avait connu qu'un ralentissement en 2020, le PIB s'établit à un niveau supérieur de 10,5 % à celui d'avant la crise. Les échanges extérieurs, très affectés par la crise sanitaire en 2020, rebondissent vigoureusement en 2021 : au niveau mondial, les importations progressent de 10,3 % (après - 8,4 % en 2020) et les exportations de 10,0 % (après - 7,5 % en 2020).

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			
	2019	2020	2021	2021/ 2019	2019	2020	2021	2021/ 2019	2019	2020	2021	2021/ 2019
France (1)	1,8	- 7,8	6,8	- 1,5	2,3	- 12,8	8,0	- 5,8	1,6	- 16,8	8,8	- 9,5
Allemagne (2)	1,1	- 4,9	2,9	- 2,2	2,9	- 9,2	7,7	- 2,2	1,1	- 10,1	7,4	- 3,5
Italie (2)	0,4	- 9,0	6,3	- 3,3	- 0,5	- 13,4	13,9	- 1,4	1,8	- 14,7	12,7	- 3,9
Espagne (2)	2,1	- 10,8	4,5	- 6,8	1,2	- 15,2	11,4	- 5,5	2,5	- 20,1	11,7	- 10,8
Zone EURO (3)	1,6	- 6,4	5,3	- 1,4	4,6	- 9,3	8,6	- 1,4	2,6	- 9,4	10,9	0,5
Royaume-Uni (2)	1,7	- 9,7	6,9	- 3,4	2,9	- 16,8	1,6	- 15,5	3,4	- 14,7	- 2,5	- 16,8
Japon (2)	0,0	- 4,6	1,8	- 2,8	1,0	- 7,3	6,0	- 1,7	- 1,5	- 11,7	11,3	- 1,7
États-Unis (2)	2,3	- 3,4	5,6	2,0	1,2	- 8,9	13,4	3,3	- 0,1	- 13,6	3,8	- 10,3
Total OCDE (2)	1,7	- 4,7	5,3	0,3	2,4	- 9,1	8,6	- 1,3	1,8	- 9,7	7,3	- 3,1
Chine (3)	6,0	2,2	8,1	10,5	- 3,7	- 1,0	10,8	9,8	0,4	2,1	18,1	20,7
Inde (3)	3,7	- 6,6	8,9	1,8	- 4,0	- 13,8	22,1	5,2	- 2,0	- 6,1	20,9	13,5
Brésil (3)	1,2	- 3,9	4,6	0,6	4,6	- 8,6	14,9	5,0	- 1,7	- 1,4	3,0	1,6
Russie (3)	2,2	- 2,7	4,7	1,9	2,8	- 11,9	14,1	0,5	- 3,4	- 4,0	1,7	- 2,4
Turquie (3)	0,9	1,8	11,0	13,0	- 4,0	6,8	4,2	11,3	7,4	- 14,7	25,4	6,9
Pays en développement (3)	3,7	- 2,0	6,8	4,6	- 1,1	- 7,9	11,8	2,9	0,4	- 4,8	12,3	7,0
MONDE (3)	2,9	- 3,1	6,1	2,9	0,9	- 8,4	10,3	1,1	1,0	- 7,5	10,0	1,7

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

L'ACTIVITÉ DE LA ZONE EURO REPART À LA HAUSSE, SANS RATTRAPER SON NIVEAU D'AVANT LA CRISE

En zone euro, le rebond de l'activité est plus mesuré : le PIB augmente de 5,3 % en 2021 (après - 6,4 % en 2020) et reste ainsi inférieur de 1,4 % à son niveau d'avant la crise sanitaire. Le PIB repart à la hausse dans tous les pays de la zone euro. Il augmente notamment de 6,3 % en Italie, de 4,5 % en Espagne et de 2,9 % en Allemagne, mais reste inférieur à son niveau d'avant crise. Dans l'ensemble de la zone euro, les exportations progressent de 10,9 % (après - 9,4 % en 2020) et les importations augmentent de 8,6 % (après - 9,3 % en 2020) (*figure cadrage 1-2*).

APRÈS UN REcul HISTORIQUE EN 2020, L'ACTIVITÉ REBONDIT EN FRANCE EN 2021

En France, l'activité rebondit nettement en 2021 : le PIB en euros constants progresse de 6,8 %, après - 7,8 % en 2020. Le PIB demeure toutefois inférieur de 1,5 % à son niveau de 2019. Le rebond est principalement tiré par la demande intérieure : la consommation et l'investissement, qui progressent fortement en 2021, contribuent pour 7,0 points à l'augmentation du PIB (*figure cadrage 1-3*). En revanche, le solde des échanges extérieurs ne contribue

cadrage : cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

qu'à hauteur de 0,1 point à la croissance du PIB et les variations de stocks y contribuent négativement, pour - 0,3 point.

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

Évolutions annuelles en % en volume (prix chaînés)

	2019	2020	2021
PIB	1,6	- 6,4	5,3
Importations	4,6	- 9,3	8,6
Demande intérieure	2,5	- 6,2	4,0
Formation brute de capital fixe (FBCF)	6,8	- 7,4	4,1
Exportations	2,6	- 9,4	10,9

Sources : OCDE ; FMI

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

Évolutions annuelles en % en volume (prix chaînés)

	2019	2020	2021
PIB	1,8	- 7,8	6,8
Importations	2,3	- 12,8	8,0
Consommation finale des ménages	1,5	- 6,5	6,0
Consommation finale des administrations publiques (APU)	1,8	- 0,8	2,8
Formation brute de capital fixe (FBCF)	4,0	- 8,2	11,5
Exportations	1,6	- 16,8	8,8

Contributions à l'évolution du produit intérieur brut

Consommation et investissement	2,1	- 6,4	7,0
Solde des échanges extérieurs de biens et services	- 0,3	- 1,2	0,1
Variation de stocks	0,0	- 0,2	- 0,3

Source : Insee, Les comptes de la Nation en 2021

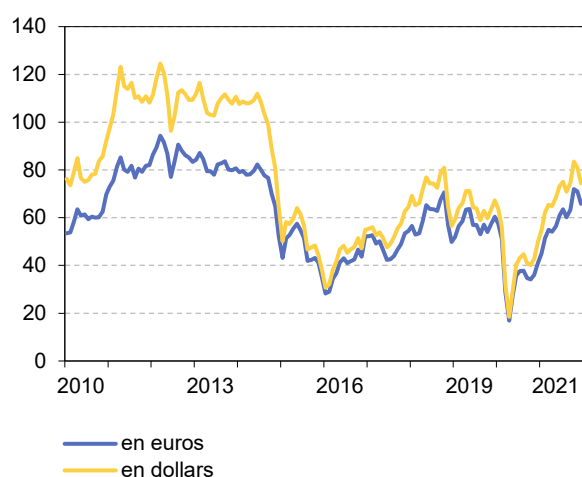
LE COURS DU PÉTROLE AUGMENTE DE 69,3 % EN 2021

Après deux années consécutives de baisse, le prix moyen sur l'année du *Brent* en dollars augmente fortement en 2021 (+ 69,3 %, après - 35,1 % en 2020 et - 9,3 % en 2019). Le baril de *Brent* est passé de 18,5 dollars en moyenne en avril 2020 à 83,5 dollars en octobre 2021 (figure cadrage 1-4). Calculé en moyenne sur l'ensemble de l'année, le cours du *Brent* s'établit à 70,7 dollars en 2021, contre 41,8 dollars en 2020.

Les prix de l'ensemble des matières premières importées en France ont également augmenté, de 29,9 % en 2021, après une baisse de 0,9 % en 2020 (figure cadrage 1-5).

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

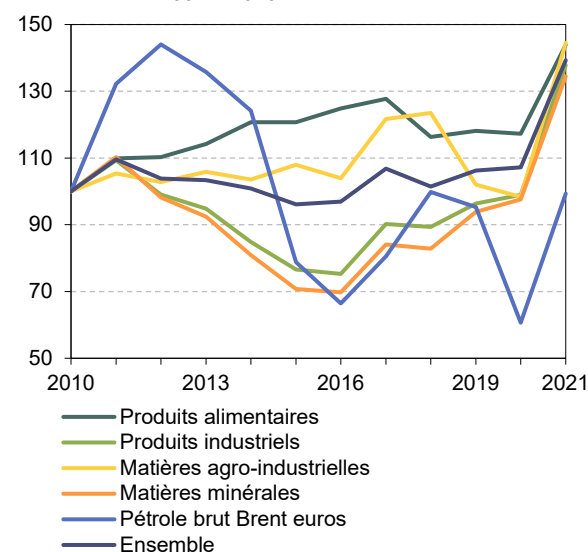
Prix par baril



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 en 2021

La production annuelle de l'ensemble des branches de l'économie française repart nettement en 2021, de + 7,3 % en volume. Dans les branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce), la production rebondit de 7,4 % en 2021. Le rebond est particulièrement marqué dans la construction et les industries extractives. Les échanges extérieurs, très affectés par la crise sanitaire en 2020, repartent à la hausse en 2021 : les importations de produits nécessitant du transport augmentent de 7,6 % et les exportations nécessitant du transport de 6,5 %.

LA PRODUCTION REBONDIT POUR TOUTES LES BRANCHES UTILISATRICES DE TRANSPORTS EN 2021

Dans les branches utilisatrices de transport, la production rebondit de 7,4 % en volume en 2021 (*figures cadrage 2-1 et 2-2*). Le rebond est particulièrement marqué dans la construction (+ 12,9 % après - 12,7 % en 2020) et dans les industries extractives (+ 11,1 % après - 11,8 % en 2020). La production de l'ensemble des branches utilisatrices de transport reste néanmoins inférieure de 3,6 % à son niveau d'avant-crise. Seule la fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac (IAA), qui représente 22,0 % de l'industrie manufacturière en volume, dépasse de 1,2 % son niveau de 2019.

Au total, dans l'ensemble des branches, la valeur ajoutée rebondit de 7,5 % en valeur en 2021 (après - 5,0 % en 2020), dont 1,2 point de pourcentage dû aux transports et entreposage, 0,9 point au commerce, 0,8 point à la construction, mais aussi aux activités scientifiques et techniques pour 0,9 point et aux activités pour la santé humaine pour 0,8 point (*figure cadrage 2-4*).

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 2021 (p)	Évolutions annuelles				Évolution annuelle moyenne 2020/2016 (p)
		2019	2020 (sd)	2021 (p)	2021/2019 (p)	
Branches utilisatrices de transport	1 572,7	1,1	- 10,3	7,4	- 3,6	0,3
Agriculture, sylviculture et pêche	83,8	- 0,3	- 2,5	0,4	- 2,1	0,4
Industries extractives	5,0	0,0	- 11,8	11,1	- 2,0	1,4
Industries manufacturières	742,8	0,6	- 12,4	6,6	- 6,7	- 0,6
<i>Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac (IAA)</i>	166,1	0,3	- 2,8	4,1	1,2	0,9
<i>Cokéfaction et raffinage</i>	32,5	- 5,2	- 27,5	2,8	- 25,5	- 7,8
<i>Fabrication d'équipements électriques, électroniques, informatiques ; fabrication de machines</i>	85,9	2,8	- 11,2	10,8	- 1,6	0,9
<i>Fabrication de matériels de transport</i>	102,9	1,7	- 28,3	3,7	- 25,7	- 3,7
<i>Fabrication d'autres produits industriels</i>	355,4	0,6	- 9,2	8,0	- 2,0	0,4
Construction	291,1	2,7	- 12,7	12,9	- 1,5	1,2
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	450,0	1,3	- 6,2	6,7	0,1	1,3
Transports et entreposage	198,8	2,6	- 16,6	12,0	- 6,6	0,3
Autres branches	2 372,9	2,7	- 5,7	6,8	0,7	1,8
Autres services principalement marchands ⁽¹⁾	1 589,6	3,6	- 6,3	7,0	0,2	2,1
Total des branches	4 144,4	2,1	- 8,0	7,3	- 1,3	1,2

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

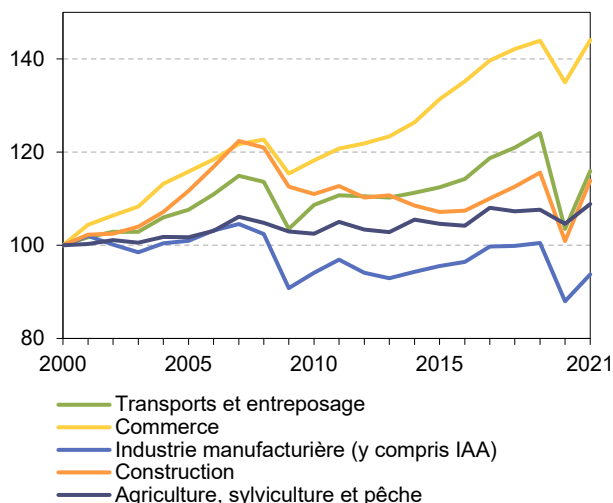
⁽¹⁾ services principalement marchands hors « réparation d'automobiles et de motocycles » et « transports et entreposage ».

Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, juin 2022

cadrage : cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

Figure cadrage 2-2 Production des branches utilisatrices de transport

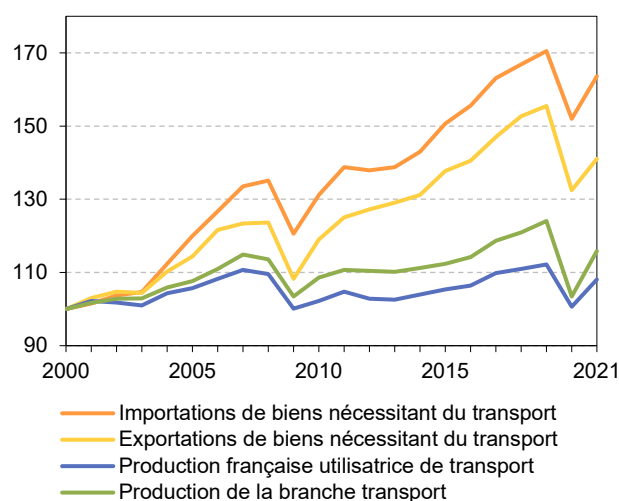
En volume en indice base 100 en 2000



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, juin 2022

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

En volume en indice base 100 en 2000



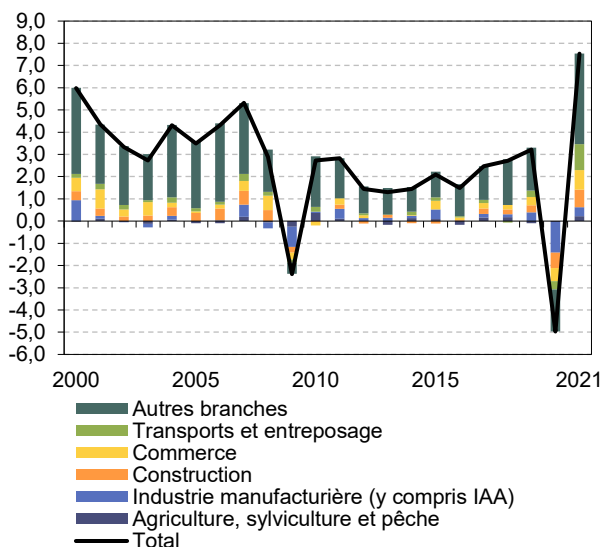
Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, juin 2022

LES IMPORTS-EXPORTS DE PRODUITS NÉCESSITANT DU TRANSPORT REPARTENT À LA HAUSSE EN 2021

Les échanges extérieurs, très affectés par la crise sanitaire en 2020, repartent à la hausse en 2021 sans retrouver leur niveau de 2019 : les importations de produits nécessitant du transport (produits industriels et produits agricoles essentiellement) augmentent de 7,6 % (- 4,0 % par rapport à 2019) et les exportations nécessitant du transport augmentent de 6,5 % (- 9,3 % par rapport à 2019) - (figures cadrage 2-3 et 2-5).

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

En points de VA en valeur



Lecture : en 2021, la VA toutes branches augmente de 7,5 %, dont 1,2 point dû aux transports et entreposage.

Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, juin 2022

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 2021 (p)	Évolutions annuelles			
		2019	2020 (sd)	2021 (p)	2021/ 2019 (p)
Importations totales	749,6	2,4	- 12,8	8,0	- 5,8
Produits nécessitant du transport	581,9	2,2	- 10,8	7,6	- 4,0
Autres biens et services (hors transport)	129,1	3,0	- 18,1	12,0	- 8,3
Exportations totales	681,3	1,6	- 16,8	8,8	- 9,5
Produits nécessitant du transport	477,8	1,8	- 14,8	6,5	- 9,3
Autres biens et services (hors transport)	167,7	0,1	- 22,9	13,7	- 12,3

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

Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2014, juin 2022

Cadrage 3. Infrastructures de transport

En 2021, les infrastructures de transport évoluent peu, hormis le métro, les tramways et les véloroutes. Elles se composent : d'1,1 million de kilomètres de routes, 27 100 kilomètres de lignes ferroviaires, 1 350 kilomètres de lignes de métro, RER et tramways, 5 200 kilomètres de voies navigables fréquentées, de nombreux ports maritimes ainsi que du deuxième aéroport européen.

ESSOR DES INFRASTRUCTURES LINÉAIRES DE TRANSPORT EN FRANCE

En 2021, les longueurs d'infrastructures linéaires évoluent peu en France. Le réseau routier principal (autoroutes et routes nationales) est en hausse de 0,05 % en moyenne annuelle entre 2016 et 2021 du fait de l'augmentation légère (+ 0,14 % par an en moyenne) pour les autoroutes concédées (*figures cadrage 3-1 et cadrage 3-2*). De même, le réseau ferroviaire évolue très peu : en 2021, il s'établit à 27 057 kilomètres, en baisse annuelle moyenne de 0,94 % entre 2016 et 2021.

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

Niveaux (longueurs) en kilomètres, évolutions en %

	Niveau	Évolution annuelle moyenne
	2021	2021/2016
Routes (France entière)	1 105 094	0,06
Réseau principal	21 246	0,05
Autoroutes concédées	9 102	0,14
Autoroutes non concédées	2 562	-0,08
Autres routes nationales	9 581	-0,01
Réseau secondaire (France entière)	1 083 849	0,06
Routes départementales	378 906	-0,13
Routes communales	704 942	0,16
Réseau ferroviaire exploité par la SNCF (kilomètres de lignes)	27 057	-0,94
Ligne LGV	2 137	-0,27
Autres lignes à 2 voies ou plus	14 504	0,02
Lignes ferroviaires à 1 voie	10 416	-2,32
Réseaux ferrés de transport urbain ⁽¹⁾	1 354	0,32
Métros et RER ⁽²⁾	473	0,27
Tramways	881	0,34
Voies navigables fréquentées	5 216	1,79
Moins de 400 t	3 050	3,31
400 à 1 500 t	437	1,33
Plus de 1 500 t	1 729	-0,49

⁽¹⁾ Données 2017 pour les TCU de province (dernières données disponibles).

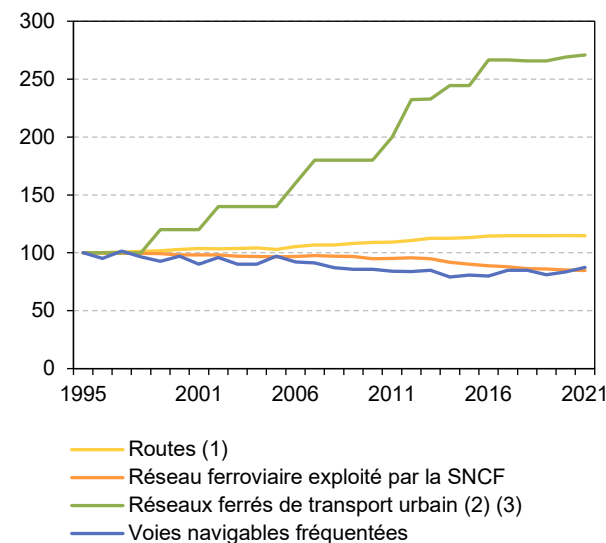
⁽²⁾ RER RATP seulement.

Champ : France entière.

Source : SDES

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

En indice base 100 en 1995



(1) Hors routes départementales et communales dans les Drom.

(2) RER RATP seulement.

(3) Données 2017 pour les TCU de province pour les années 2018 à 2021.

Source : SDES

À l'inverse, pour les trajets de courte distance, les réseaux ferrés de transport urbain (tramways et métros), avec la saturation des réseaux routiers et la prise en compte d'objectifs environnementaux, se sont développés depuis le début des années 2000. Alors que les tramways étaient rares en 1990, on dénombrait 136 km fin 2021 en Île-de-France et 745 km de lignes de tramways en service fin 2017 hors Île-de-France. La France dispose de six réseaux de métro. Le métro de Paris domine en nombre de lignes, de kilomètres de voies et de voyageurs

cadrage : cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

transportés ; il représente à lui seul 61 % de la longueur totale des lignes françaises de métro. En 2021, dans le métro parisien, la station Porte de Clichy a été ouverte afin de compléter la nouvelle portion nord de la ligne 14 ; la ligne de tramway T9 est mise en circulation de Paris (porte de Choisy) au centre-ville d'Orly avec 10 kilomètres de tracé pour 19 stations. D'ici 2022, treize projets de prolongements ou de nouvelles lignes de train, de métro et de tramway devraient voir le jour en Île-de-France.

Au 1^{er} janvier 2022, le schéma national des véloroutes est réalisé à 76 % avec 430 nouveaux kilomètres réalisés en 2021 : 19 440 kilomètres du schéma national vélo sont ouverts sur les 25 670 km inscrits pour 2030. Au sein ce réseau, le schéma « EuroVelo » (réseau de véloroutes trans-européennes) est achevé à 93 % (voir fiche F6).

GARES FERROVIAIRES

Au 31 décembre 2021, la France compte 3 819 gares ferroviaires, dont 2 250 exclusivement dédiées au transport de voyageurs, 516 exclusivement dédiées au fret, et 1 053 dédiées à la fois au transport de voyageurs et de fret. Les gares sont réparties sur tout le territoire, et surtout dans les grandes métropoles, dans les zones touristiques et dans les zones anciennement développées économiquement.

En 2021, malgré la reprise de l'activité ferroviaire, la fréquentation des gares reste impactée par la crise de la Covid-19. En 2021, 1 672 millions de voyageurs transitent dans 353 gares (où passent plus de 1 million de voyageurs dans l'année) contre 2 451 millions de voyageurs en 2019, soit une baisse de 32 % (figure cadrage 3-3). En 2021, l'Île-de-France concentre toujours l'essentiel des voyageurs (78,5 % des voyageurs en 2021 contre 81,9 % en 2019). Hors Île-de-France, les gares les plus fréquentées demeurent Lyon (1,6 % des voyageurs), Bordeaux (1,0 % des voyageurs), Strasbourg (1,0 % des voyageurs) et Lille (1,0 % des voyageurs).

Figure cadrage 3-3 Répartition des voyageurs dans les grandes gares en 2021 ⁽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 millions de voyageurs	Niveau	Évolution annuelle	
						2021/2020	2021/2019
Île-de-France	230	63	71	96	1 312,5	19,3	- 34,6
Auvergne-Rhône-Alpes	19	3	5	11	66,9	31,8	- 20,2
Hauts-de-France	21	2	7	12	60,4	20,1	- 26,6
Grand Est	19	3	4	12	55,1	23,3	- 21,5
Nouvelle-Aquitaine	11	1	3	7	33,1	41,6	- 11,1
Occitanie	12	2	1	9	31,2	36,4	- 4,7
Provence-Alpes-Côte d'Azur	6	1	4	1	26,1	42,1	- 11,4
Pays de la Loire	4	1	2	1	20,6	36,7	- 17,6
Centre-Val de Loire	10	0	4	6	19,7	30,9	- 17,7
Bretagne	7	1	0	6	17,7	32,7	- 12,5
Bourgogne-Franche-Comté	7	0	1	6	11,9	19,3	- 17,7
Normandie	6	0	2	4	11,7	21,7	- 24,9
Monaco	1	0	1	0	4,9	20,7	- 34,6
Total France	353	77	105	171	1 671,8	21,3	- 31,8

⁽¹⁾ Gares où passent plus de 1 million de voyageurs en 2021.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES d'après SNCF Voyageurs

cadrage : cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

AÉROPORTS

En 2021, la France compte 69 aéroports de plus de 1 000 voyageurs annuels. Parmi eux, les Aéroports de Paris concentrent la moitié des voyageurs tandis que les aéroports de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en concentrent 14 %. En 2021, 9 aéroports comptabilisent plus de 3 millions de passagers annuels.

Malgré la reprise de l'activité aérienne, le nombre de voyageurs reste impacté par la crise sanitaire. En 2021, 83,9 millions de passagers transitent dans l'ensemble des aéroports métropolitains (de plus de 1 000 voyageurs annuels), contre 201 millions en 2019, soit une baisse de 58,3 % (*figure cadrage 3-4*). La fréquentation des voyageurs internationaux n'a pas retrouvé son niveau d'avant-crise : ces derniers représentent 30,4 millions de passagers en 2021 contre 87,0 millions en 2019, soit une baisse de 65 %.

Figure cadrage 3-4 Répartition des passagers dans les aéroports métropolitains en 2021 ⁽¹⁾

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

	Nombre d'aéroports				Voyageurs			
	Total	de plus de 3 millions de voyageurs	de 100 000 à 3 millions de voyageurs	de moins de 100 000 voyageurs	Niveau	Evolution		Part des voyageurs internationaux
						2021/2020	2021/2019	
Île-de-France	3	2		1	42,0	27,0	- 61,1	72,3
Provence-Alpes-Côte d'Azur	6	2	1	3	11,5	41,9	- 54,1	46,6
Occitanie	8	1	3	4	5,5	26,9	- 58,0	33,7
Auvergne-Rhône-Alpes	9	1		8	4,7	16,4	- 63,3	52,9
Grand Est	7	1	1	5	4,4	34,9	- 60,2	79,0
Nouvelle-Aquitaine	8	1	2	5	4,2	37,7	- 59,9	40,7
Corse	4		4		3,7	53,2	- 11,4	6,9
Pays de la Loire	5	1		4	3,3	41,6	- 54,4	43,0
Hauts-de-France	3		2	1	3,2	61,9	- 47,7	69,0
Bretagne	7		2	5	1,1	37,7	- 54,2	7,2
Normandie	4		1	3	0,3	49,6	- 40,7	9,9
Centre-Val de Loire	2			2	0,1	31,4	- 68,0	65,2
Bourgogne-Franche-Comté	3			3	0,1	49,9	- 46,9	88,4
Total France	69	9	16	44	83,9	32,0	- 58,3	58,8

⁽¹⁾ Aéroports où passent plus de 1 000 voyageurs en 2021.

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 est créé par fusion des ports maritimes du Havre et de Rouen et du port fluvial de Ports de Paris. Haropa devient ainsi le premier port français en terme de trafic maritime de marchandises. Avec un volume de 83,6 millions de tonnes de marchandises, le trafic maritime d'Haropa Port affiche une croissance de 12,1 % par rapport à 2020 et représente 25,6 % du trafic des ports de France entière (*voir fiche E5*).

cadrage : cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

PLACE DANS L'EUROPE ET DANS LE MONDE

En 2020, la France comptait 21 358 km de routes nationales ou d'autoroutes, soit une densité de 317 km pour 1 million d'habitants pour le réseau structurant (*figure cadrage 3-5*).

Avec ses 26 838 km en 2020, le réseau ferroviaire français est le deuxième réseau d'Europe en longueur, précédé par l'Allemagne (38 394 km) et suivi par la Pologne (19 383 km). La densité du réseau ferroviaire français rapportée à la population est comparable à celles de l'Allemagne et de l'Espagne.

Directement liés à la géographie des pays, les réseaux fluviaux ne sont présents que dans quelques États de l'Union européenne où passent de grands fleuves : Rhin, Elbe, Danube, Seine, Rhône ainsi que le canal Albert en Belgique. Avec ses 4 984 km de voies navigables utilisées, le réseau français est le troisième d'Europe en longueur totale après la Finlande (8 133 km) et l'Allemagne (7 675 km).

Figure cadrage 3-5 Longueur et densité des réseaux de transports en Europe en 2020

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

	Réseau routier structurant ⁽¹⁾		Réseau ferroviaire		Réseau navigable	
	Longueur	Densité ⁽²⁾	Longueur	Densité ⁽²⁾	Longueur	Densité ⁽²⁾
Allemagne	51 018	613	38 394 ⁽³⁾	462 ⁽³⁾	7 675	92
Espagne	30 455 ⁽⁴⁾	653 ⁽⁴⁾	16 135	341	nd	nd
France	21 358	317	26 838	399	4 984	74
Italie	30 282 ⁽³⁾	506 ⁽³⁾	16 782	281	1 562	26
Hongrie	32 396	3 316	7 787	797	1 860	190
Pays-Bas	5 503	316	3 041	175	6 297 ⁽⁴⁾	367 ⁽⁴⁾
Pologne	21 189	558	19 383	511	3 768	99

⁽¹⁾ Autoroutes et routes nationales.

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

⁽³⁾ Données 2019 (dernière année disponible).

⁽⁴⁾ Données 2018 (dernière année disponible).

nd = non disponible

Source : Eurostat

Parts modales en Europe

En 2020, la route représente 88 % du transport terrestre de marchandises sur le territoire français, le transport ferroviaire 10 % et le transport fluvial 2 %. Par comparaison, dans l'ensemble de l'UE à 27 pays, le transport routier représente 77 % des transports terrestres de marchandises, le transport ferré 17 % et le fluvial 6 %.

En 2020, en France, les transports en commun, hors transport aérien et trajets en métro, représentent 13 % de l'ensemble du transport de voyageurs. La France se place ainsi au même niveau que la moyenne européenne (12,8 %), au-dessus de l'Allemagne (11,2 %) ou de l'Espagne (10 %). Hors année 2020, atypique en raison de la crise sanitaire, la part modale des transports en commun est quasi stable, autour de 17 %, dans l'UE à 27 pays comme en France. (source : Eurostat)

partie A

Transport et activité économique

— Durement touchée par la crise sanitaire en 2020, la production de la branche transports connaît une reprise de 21,8 % en valeur en 2021. Toutes les activités de transports rebondissent. Les volumes restent néanmoins encore sous leur niveau de 2019, sauf pour le transport de marchandises (+ 4,4 % par rapport à 2019).

La dépense totale de transport s'élève à 449,4 milliards d'euros en 2021, en hausse de 16,1 % en valeur par rapport à l'année précédente, et rattrape ainsi son niveau d'avant-crise sanitaire.

Les dépenses des ménages en transport individuel, qui représentent 87 % des dépenses totales en transport, augmentent de 14,8 %. Les dépenses pour les déplacements en transport collectif, qui avaient considérablement diminué en 2020 (- 49,2 %), s'accroissent de 27,3 %.

Les principales recettes liées aux transports prélevées par les administrations s'élèvent à 49,8 milliards d'euros en 2021. Les dépenses d'investissements en infrastructures de transport rebondissent de 5,7 % et atteignent 22,9 milliards d'euros. La reprise des investissements concerne tous les types de réseaux : routier, ferré, et transports collectifs urbains.

En 2021, les échanges extérieurs de transport de voyageurs, principalement aériens, sont encore impactés par les restrictions de déplacement et restent bien inférieurs aux niveaux d'avant-crise (- 69,0 % pour les importations et - 49,4 % pour les exportations par rapport à 2019). Les exportations des services de transport de marchandises demeurent quant à elles très dynamiques (+ 76,6 % par rapport à 2020), tirées par les exportations de transports maritimes.

Le stock d'investissements à l'étranger des entreprises françaises du secteur des transports est en hausse de 13,3 % en 2021. En revanche, les investissements étrangers en France dans le secteur des transports diminuent de 24,9 %.



A1. Compte satellite des transports

La dépense totale de transport s'élève à 449,4 milliards d'euros en 2021. Elle augmente de 9,3 % en volume et de 16,1 % en valeur par rapport à l'année précédente. Cette hausse permet de retrouver le niveau de dépenses d'avant-crise sanitaire (+ 0,2 % en valeur par rapport à 2019).

LES DÉPENSES EN TRANSPORT REBONDISSENT EN 2021

Selon le Compte satellite des transports, la dépense totale de transport (DTT) s'élève à 449,4 milliards d'euros en 2021 (figures A1-1 et A1-2), soit 18,0 % du PIB français. Dans le contexte de la levée progressive des restrictions liées à la crise sanitaire sur la deuxième partie de l'année, la dépense totale de transport augmente de 16,1 % en valeur et retrouve ainsi son niveau d'avant pandémie (+ 0,2 % par rapport à 2019).

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

Niveau en milliards d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2021 (p)	Évolutions annuelles			
		2019	2020 (sd)	2021 (p)	2021/2019 (p)
Dépense totale de transport (DTT)	449,4	4,7	- 13,6	16,1	0,2
Dépense courante de transport (DCT)	387,1	2,9	- 14,1	17,5	1,0
Ménages	167,7	2,1	- 20,3	14,9	- 8,4
<i>dont production de transport (compte propre)</i>	148,6	1,9	- 14,6	13,5	- 3,1
Entreprises (hors secteur des transports)	149,2	3,6	- 5,7	22,6	15,7
<i>dont production pour compte propre</i>	29,3	1,4	- 2,0	2,9	0,9
Administrations publiques (APU)	34,3	- 0,7	1,3	7,5	9,0
Reste du monde (importations)	35,9	7,2	- 24,9	19,8	- 10,0
Dépense d'investissement de transport (DIT)	62,2	16,5	- 11,1	7,9	- 4,1
Entreprises de transport	15,6	28,1	- 23,9	5,0	- 20,2
Entreprises (hors secteur des transports)	22,6	12,9	- 6,4	10,2	3,1
APU	24,0	11,3	- 4,8	7,7	2,6
Produit intérieur brut (PIB)	2 500,9	3,1	- 5,2	8,2	3,1
<i>Dépense d'investissement / DTT</i>	13,8 %	+ 1,5 point	+ 0,4 point	- 1,0 point	
<i>Dépense totale des APU / DTT</i>	13,0 %	- 0,1 point	+ 1,8 point	- 1,0 point	

(p) provisoire ; (sd) semi-définitif.

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

En valeur, la dépense courante totale de transport (DCT) représente 86,2 % de la dépense totale de transport, et la dépense d'investissement totale (DIT), 13,8 %. La dépense courante de transport progresse davantage (+ 17,5 %) que la dépense d'investissement (+ 7,9 %). Le niveau de dépense courante en 2021 dépasse ainsi le niveau d'avant-crise (+ 1,0 % par rapport à 2019) tandis que celui des dépenses d'investissement demeure inférieur (- 4,1 %).

LA DÉPENSE COURANTE DE TRANSPORT DES MÉNAGES REPART A LA HAUSSE EN 2021, SANS RETROUVER SON NIVEAU D'AVANT-CRISE

Quatre secteurs institutionnels financent la dépense nationale de transport, dans des proportions variables : les ménages contribuent pour 43,3 %, les entreprises hors secteur des transports pour 38,5 %, les importations depuis le reste du monde pour 9,3 %, et les administrations publiques (APU) pour 8,9 % (figure A1-3).

Les services de transport que les ménages produisent eux-mêmes pour leur propre usage en conduisant leurs véhicules représentent 148,6 milliards d'euros en 2021, soit 88,6 % de leurs dépenses courantes de transport. Les achats de véhicules par les ménages (37,0 milliards d'euros en 2021) ne sont en effet pas considérés dans le Compte satellite des transports comme un investissement mais comme une dépense courante, tout comme dans les Comptes nationaux, qu'il s'agisse d'ailleurs d'automobiles, d'utilitaires ou de motos. La dépense des ménages pour compte propre progresse de 13,5 % en valeur par rapport à 2020. Au total, les dépenses des ménages en transports augmentent de 14,9 % en valeur en 2021 mais ne rattrapent pas le niveau d'avant-crise (- 8,4 % par rapport à 2019).

partie A : transport et activité économique

Les entreprises hors secteur du transport ont dépensé 149,2 milliards d'euros en services de transport en 2021 (hors investissements), dont 19,6 % produits par elles-mêmes. En effet, les salariés utilisent en partie les véhicules appartenant à l'entreprise pour leurs déplacements professionnels ; les entreprises peuvent transporter leurs consommations intermédiaires ou les marchandises qu'elles produisent dans leurs propres poids lourds et véhicules utilitaires légers. Cependant, pour comparer cette proportion avec celle des ménages, il faut tenir compte du fait que les entreprises hors secteur du transport ont investi pour 22,6 milliards d'euros en automobiles, poids lourds et véhicules utilitaires légers en 2021, qui ne sont pas comptabilisés dans la dépense courante, mais dans l'investissement.

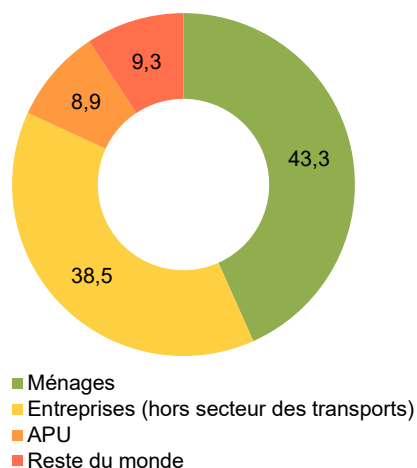
Figure A1-2 **Évolution de la dépense totale de transport (DTT) par secteur institutionnel financeur**
Niveau en milliards d'euros courants et évolutions en %

	Niveaux		Évolutions annuelles		
	2021 (p)	2020 (sd)	Volume (p)	Prix (p)	Valeur (p)
Dépense totale de transport (DTT)	449,4	387,2	9,3	6,2	16,1
Dépense courante de transport (DCT)	387,1	329,5	10,1	6,7	17,5
<i>Ménages</i>	167,7	145,9	10,1	4,3	14,9
<i>dont production de transport (compte propre)</i>	148,6	131,0	8,8	4,3	13,5
Entreprises (hors secteur des transports)	149,2	121,7	9,2	12,3	22,6
<i>dont production pour compte propre</i>	29,3	28,5	0,6	2,2	2,9
Administrations Publiques (APU)	34,3	31,9	8,0	- 0,4	7,5
Reste du monde (Importations)	35,9	30,0	15,9	3,4	19,8
Dépense d'Investissement de Transport (DIT)	62,2	57,7	4,8	2,9	7,9
Entreprises de transport	15,6	14,9	4,3	0,7	5,0
Entreprises (hors secteur des transports)	22,6	20,5	8,0	2,1	10,2
APU	24,0	22,3	2,3	5,3	7,7

(p) provisoire ; (sd) semi-définitif.

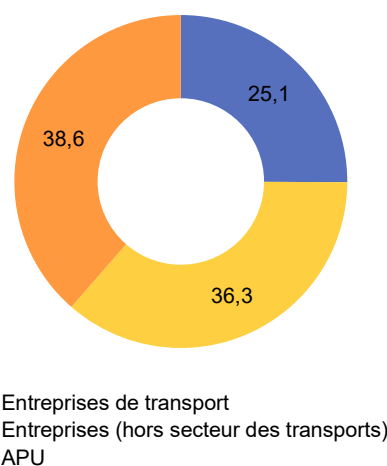
Source : SDES, Compte satellite des transports

Figure A1-3 **Dépense courante de transport (DCT) en 2020**
En %



Source : SDES, Compte satellite des transports

Figure A1-4 **Dépense d'investissement de transport (DIT) en 2020**
En %



Source : SDES, Compte satellite des transports

LA DÉPENSE D'INVESTISSEMENT DES ENTREPRISES DE TRANSPORT RESTE BIEN INFÉRIEURE À SON NIVEAU D'AVANT-CRISE

La dépense d'investissement se répartit entre les entreprises hors secteur du transport pour 36,3 %, les APU pour 38,6 % et les entreprises de transport pour 25,1 % (figure A1-4). L'achat de matériel de transport par les entreprises est comptabilisé dans la dépense d'investissement de transport. Les dépenses d'investissement des APU sont constituées uniquement par le financement des infrastructures de transport. La dépense d'investissement

partie A : transport et activité économique

augmente pour les trois secteurs institutionnels en 2021, mais davantage pour les entreprises hors secteur du transport (+ 10,2 % en valeur) et les APU (+ 7,7 % en valeur), tandis que celle des entreprises de transport reste très en-deçà de son niveau d'avant-crise (- 20,2 % en valeur par rapport à 2019).

LA ROUTE EST LE MODE DE TRANSPORT LARGEMENT DOMINANT

Occasionnant 72,1 % de la dépense de transport, soit 324,2 milliards d'euros en 2021, la route est le mode de transport largement dominant (figure A1-5). Le transport maritime représente près de 11 % de la dépense totale tandis que les transports en commun urbains, auxquels sont ajoutés les autocars réguliers (TCU-AR) et le transport ferroviaire en représentent 6,4 % chacun et le transport aérien 3,8 %. Le transport maritime est essentiellement consacré au transport de marchandises. Avec 0,3 % de la dépense totale, le transport fluvial reste marginal.

Figure A1-5 Les dépenses de transport par secteur institutionnel et par mode de transport en 2021
En milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Dépense totale de transport (DTT)	449,4	324,2	28,7	1,2	17,3	49,2	28,8
Dépense courante de transport (DCT)	387,1	285,0	21,5	0,8	14,7	45,9	19,4
<i>Ménages</i>	167,7	152,5	4,1	0,0	4,6	0,2	6,2
<i>dont production de transport (compte propre)</i>	148,6	148,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Entreprises (hors secteur des transports)	149,2	93,4	5,6	0,2	5,5	35,8	8,8
<i>dont Production pour compte propre</i>	29,3	29,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Administrations Publiques (APU)	34,3	18,9	10,2	0,2	0,2	0,3	4,5
Reste du monde (importations)	35,9	20,1	1,6	0,3	4,3	9,6	0,0
Dépense d'investissement de transport (DIT)	62,2	39,2	7,2	0,5	2,6	3,3	9,4
Entreprises de transport	15,6	7,8	0,2	0,1	2,1	2,9	2,4
Entreprises (hors secteur des transports)	22,6	22,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
APU	24,0	8,8	7,0	0,3	0,4	0,4	7,0

Source : SDES, Compte satellite des transports

LA DÉPENSE COURANTE AUGMENTE DANS TOUS LES MODES DE TRANSPORT, SAUF LE FLUVIAL

En 2021, c'est pour le transport maritime que la hausse de la dépense totale en volume est la plus marquée (+ 22,2 %) - (figure A1-6). La dépense courante en transport maritime augmente de 20,8 %, et la dépense d'investissement de 38,4 %. La dépense courante augmente aussi en volume dans tous les autres modes de transport : le transport aérien (+ 29,6 %), le transport ferroviaire (+ 16,6 %), les transports en commun urbains et autocars réguliers (+ 14,6 %) et le transport routier (+ 7,3 %), à l'exception du mode de transport fluvial (- 10,8 %). C'est également pour le transport maritime que la hausse de la dépense totale en valeur est la plus marquée (+ 62,6 %), combinant à la fois la hausse en volume et une hausse en prix (+ 33,2 %).

Figure A1-6 Évolution des dépenses de transport par type de dépense et par mode de transport en 2021
En %

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Évolutions en volume							
Dépense totale en transport (DTT)	9,3	6,8	16,1	- 0,2	18,4	22,2	11,1
Dépense courante totale (DCT)	10,1	7,3	16,6	- 10,8	29,6	20,8	14,6
Dépense d'investissement totale (DIT)	4,8	3,1	14,5	18,8	- 20,5	38,4	4,3
Évolutions en prix							
Dépense totale en transport (DTT)	6,2	4,6	- 2,0	12,6	0,2	33,0	0,1
Dépense courante totale (DCT)	6,7	4,5	- 1,6	21,7	0,2	36,2	0,1
Dépense d'investissement totale (DIT)	2,9	5,3	- 3,2	0,2	0,4	0,6	0,2
Évolutions en valeur							
Dépense totale en transport (DTT)	16,1	11,7	13,8	12,3	18,7	62,6	11,2
Dépense courante totale (DCT)	17,5	12,2	14,8	8,6	29,8	64,6	14,8
Dépense d'investissement totale (DIT)	7,9	8,5	10,8	19,0	- 20,2	39,2	4,5

Source : SDES, Compte satellite des transports

partie A : transport et activité économique

LE TRANSPORT GÉNÈRE 61,4 MILLIARDS D'EUROS DE MASSE SALARIALE

En 2021, les ménages sont bénéficiaires directs de la dépense courante de transport à hauteur de 71,4 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 61,4 milliards d'euros. Ils perçoivent par ailleurs 10,0 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 76,4 milliards d'euros : 53,8 milliards d'euros en TVA et TICPE d'une part, et 22,6 milliards d'euros en taxes diverses spécifiques au transport (versement transport, 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 22,9 milliards d'euros en 2021.

Enfin, les entreprises de transport françaises ont exporté pour 43,0 milliards de services de transport en 2021.

Figure A1-7 **Éléments des ressources générées par la dépense courante de transport (2021)**

En milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Ménages	71,4	48,9	4,6	0,3	5,8	3,1	8,7
<i>dont rémunérations brutes</i>	<i>61,4</i>	<i>38,9</i>	<i>4,6</i>	<i>0,3</i>	<i>5,8</i>	<i>3,1</i>	<i>8,7</i>
APU	76,4	61,7	3,3	0,0	0,7	0,3	10,4
<i>dont TVA et TICPE (y.c. taxe spéciale DOM)</i>	<i>53,8</i>	<i>52,1</i>	<i>0,5</i>	<i>0,0</i>	<i>0,1</i>	<i>0,0</i>	<i>1,1</i>
Sociétés financières et compagnies d'assurance	22,9	15,5	3,2	0,0	1,4	1,9	0,9
Reste du monde (exportations)	43,0	7,4	1,3	0,1	4,0	30,2	0,0

Source : SDES, *Compte satellite des transports*

Définitions

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

Le partage volume-prix

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

A2. Activité marchande de la branche des transports en France

Avec une production de 235,1 milliards d'euros en 2021, la branche transports (y compris les activités de poste et de courrier) contribue pour 9,5 % au produit intérieur brut (PIB). Durement touchée par la pandémie de la Covid-19 en 2020, la branche transports connaît une reprise de 21,8 % en valeur en 2021, dépassant le niveau de 2019 de près de 11 milliards d'euros. Les volumes, en progression de 12,3 %, restent néanmoins sous leur niveau de 2019, tandis que la hausse des prix accélère (+ 8,5 % en 2021 après + 4,4 % en 2020). Toutes les activités de transports (transport de voyageurs, de marchandises, de poste et courrier ou d'autres services annexes) connaissent un nouvel élan en 2021. La production de transport de voyageurs (19,1 % de la production de la branche en valeur) bondit de 24,4 % en volume tandis que les prix se replient de 2,7 %. La production de transport de marchandises (42,3 % de la production de la branche en valeur) progresse de 9,0 % en volume et les prix augmentent de 18,4 %. La production des autres services de transport hors activités de poste et de courrier (32,7 % de la production de la branche en valeur) augmente de 10,7 % en volume et les prix de 4,6 %. La production des activités de poste et de courrier (5,8 % de la production de la branche en valeur) repart aussi à la hausse en 2021 (+ 4,5 % en volume et + 6,1 % en prix).

Figure A2-1 **Production en valeur et partage volume prix de son évolution**
Niveau en milliards d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			
		2021/ 2020		2021/ 2019*	
		Valeur	Volume	Prix	Valeur
Transport de voyageurs	44,9	24,4	- 2,7	21,1	- 27,7
Transports ferroviaires interurbains de voyageurs	13,1	39,9	- 6,8	30,4	4,9
Transports urbains et suburbains de voyageurs	12,7	24,6	- 9,6	12,6	- 23,3
Transports routiers de voyageurs	6,0	15,7	5,4	22,0	- 22,9
Transports aériens de passagers	7,9	24,5	7,1	33,4	- 57,4
Autres transports de voyageurs	5,2	1,6	4,4	6,1	- 25,0
<i>dont transports de voyageurs par taxis</i>	4,3	14,5	3,9	18,9	- 4,7
Transport de marchandises	99,5	9,0	18,4	29,1	4,4
Transports ferroviaires de fret	1,2	6,3	2,6	9,0	0,9
Transports routiers de fret et par conduite	63,0	9,5	1,6	11,2	6,2
<i>dont transports routiers de fret</i>	57,7	9,8	1,4	11,4	7,4
<i>dont déménagement</i>	2,1	9,8	3,7	13,9	1,7
<i>dont transports par conduites</i>	3,2	4,1	3,1	7,4	- 9,4
Transports maritimes et côtiers de fret	31,3	5,0	81,8	90,9	2,2
Transports fluviaux	0,2	0,0	3,5	3,5	- 14,3
Transports aériens et transports spatiaux	3,8	22,6	11,3	36,5	- 15,6
<i>dont transports aériens de fret</i>	2,3	18,0	19,5	41,0	- 33,7
Autres services de transport	77,0	10,7	4,6	15,9	- 2,7
Entreposage et stockage, manutention	18,3	9,8	0,6	10,4	11,6
Services annexes des transports	32,9	14,4	0,6	15,1	- 12,3
Messagerie, fret express, affrètement, organisation des transports	25,8	6,6	13,7	21,2	2,6
Activités de poste et de courrier	13,7	4,5	6,1	10,8	- 0,3
Ensemble transports	235,1	12,3	8,5	21,8	- 6,3

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

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2014

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS REPART EN 2021, SANS POUR AUTANT REVENIR AUX NIVEAUX D'AVANT LA CRISE SANITAIRE

La production des transports de voyageurs, qui représente 19,1 % de la production de la branche en valeur (*figure A2-3*) repart fortement à la hausse en 2021, de + 24,4 % en volume (*figure A2-1*) alors que la crise sanitaire semble plus contenue et que la levée des restrictions de circulation s'intensifie. Mais la production de transport de voyageurs ne rattrape pas le niveau d'avant la crise sanitaire (- 27,7 % par rapport à 2019). En 2021, les prix de la production de transport de voyageurs baissent de 2,7 %.

La production de transports urbains et suburbains de passagers et celle de transports ferroviaires interurbains de voyageurs (qui représentent à elles deux plus de la moitié du transport de voyageurs) repartent fortement à la hausse en volume en 2021 (respectivement : + 24,6 % et + 39,9 %) du fait de la levée de restrictions liées à la crise sanitaire au cours de l'année 2021 (moins de confinements, limitations de déplacement assouplies). Les transports en commun restent perçus comme le premier lieu de contamination à la Covid-19, les usagers se sont reportés vers les modes actifs (marche, vélo) et les véhicules particuliers. Le télétravail s'est aussi inscrit dans les habitudes. La part des Français utilisant les transports en commun a reculé de 13 points entre 2019 et 2021¹. Afin de faire revenir les usagers, les prix ont baissé (respectivement - 9,6 % et - 6,8 %), à l'inverse de ceux des autres transports de voyageurs (routiers, aériens et autres) qui ont augmenté.

Frappée de plein fouet en 2020 par le gel du tourisme dont elle dépend fortement, la production de transports aériens de passagers est redynamisée en 2021 et augmente de 24,5 % en volume. Malgré cela, elle reste encore très en dessous de la production d'avant la crise sanitaire (- 57,4 % par rapport à 2019), des restrictions de voyages étant toujours en vigueur.

LA PRODUCTION MARCHANDE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES REPART FORTEMENT À LA HAUSSE EN 2021

En 2021, la production de transport de marchandises, qui représente 42,3 % de la production de la branche, croît de 9,0 % en volume après une baisse de 5,3 % en 2020 liée à la pandémie de la Covid-19, et dépasse de + 4,4 % le niveau en volume de 2019, avant la crise. La hausse des prix se poursuit et accélère du fait de l'envolée des prix de la production de transports maritimes et côtiers de fret (+ 81,8 %). Cette dernière résulte de la poursuite de la hausse des taux de fret (tarifs fixés par les armateurs) induite par la restriction des capacités de transport, la pénurie de main d'œuvre et la forte demande.

La production des transports routiers de fret et par conduite représente près des deux tiers de la production de transports de marchandises en valeur. En 2021, elle augmente de 9,5 % en volume, favorisée par la croissance du commerce en ligne, bénéficiant tout particulièrement au transport routier de fret en 2021. La production en volume de transport routier de fret dépasse même le niveau avant la crise (+ 7,4 % par rapport à 2019). Mais la crise sanitaire a aussi fragilisé le secteur, les transporteurs devant faire face à une pénurie de main d'œuvre, à des difficultés en matière de renouvellement ou à l'extension de leurs flottes de véhicules (la production de poids lourds étant ralentie par les pénuries de composants) et à une forte hausse du prix des carburants.

Après une chute brutale de 42,5 % en volume en 2020, la production de transports aériens et spatiaux de fret repart à la hausse (+ 22,6 % en volume) en 2021. La demande de service de transport aérien de fret (transport de matériels sanitaires, boom du commerce en ligne) reste forte et demeure bien supérieure à celle d'avant la crise. De plus, l'offre de transport maritime peinant à retrouver son rythme d'avant crise (pénurie des conteneurs et de dockers, congestion des ports...), le transport aérien tire profit de cette situation et se place comme une offre complémentaire, privilégiée par les manufacturiers car plus rapide et permettant de récupérer le temps perdu durant le processus de production (perturbations de la chaîne d'approvisionnement, retards de livraison). Mais les pressions occasionnées par la pénurie de main-d'œuvre (congestion dans certains aéroports) et les contraintes qui affectent le système logistique (déficit d'espaces de stockage) empêchent néanmoins le fret aérien de répondre pleinement à la croissance de cette demande. En 2021, la production en volume de 2019 n'est pas rattrapée (- 33,7 %). Cette importante tension entre l'offre et la demande de la production de service de transports aériens engendre une forte hausse du prix de la production de service de transport aérien de fret (+ 19,5 %) tirant à la hausse les prix de la production de service de transports aériens et spatiaux (+ 11,3 %).

¹ D'après l'Observatoire de la mobilité de l'union des transports publics et ferroviaires (UTP).

LES AUTRES SERVICES DE TRANSPORT SUIVENT LE REBOND ÉCONOMIQUE

La production des autres services de transport hors activités de poste et de courrier, qui représente 32,7 % de la production de la branche, bondit de 10,7 % en volume en 2021, entraînée à la hausse notamment par la production des services annexes des transports (+ 14,4 % en volume). Celle-ci ne retrouve toutefois pas son niveau d'avant la crise sanitaire (- 12,3 % par rapport à 2019), le transport aérien et les services annexes associés restant touchés par la pandémie persistante.

La production d'« entreposage et stockage, manutention » accélère en 2021 (+ 9,8 % en volume après + 1,6 % en 2020). Les besoins en entrepôts continuent d'augmenter, le commerce en ligne gagnant toujours du terrain (+ 15,1 % en 2021 après + 8,5 % en 2020)².

Les prix de la production de messagerie, fret express, affrètement et organisation des transports augmentent de 13,7 %, la demande restant plus forte que l'offre (plus grande activité dans le domaine de l'hôtellerie-restauration, essor du commerce en ligne, et notamment fort engouement pour la livraison express de colis alors que le secteur est confronté à une pénurie de main-d'œuvre).

La production des activités de poste et de courrier augmente de 4,5 % en volume en 2021, portée en particulier par la dynamique du commerce en ligne. Mais le secteur reste en difficulté : la production en volume baisse de 3,1 % en moyenne annuelle sur les cinq dernières années.

ÉQUILIBRE DE LA BRANCHE : CONSOMMATION FINALE, EXPORTATIONS ET SUBVENTIONS SUR PRODUITS EN HAUSSE

Après avoir été durement affectée en 2020 par la pandémie de la Covid-19 (- 16,6 %), la production de transport repart à la hausse en 2021 (+ 12,3 % en volume) mais ne retrouve pas le niveau en volume de 2019 (- 6,3 % par rapport à 2019) - (figure A2-2). La consommation finale et les exportations, particulièrement impactées en 2020 (respectivement : - 40,1 % et - 14,2 %) repartent vigoureusement à la hausse en 2021 (respectivement : + 15,8 % et + 19,1 %). Les importations rebondissent également mais plus timidement (+ 1,3 %). Cependant, malgré cette vigueur retrouvée en 2021, la consommation finale des ménages en transports et les importations sont encore loin de leur niveau en volume d'avant la crise sanitaire en 2019 (respectivement : - 30,7 % et - 20,8 % par rapport à 2019).

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

Niveau en milliards d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2021 en valeur	Évolutions annuelles (**)			
		2019	2020 (sd)	2021 (p)	2021/2019(**)
Production de la branche	235,1	2,6	- 16,6	12,3	- 6,3
<i>dont sous-traitance</i>	<i>18,1</i>	<i>3,4</i>	<i>- 8,2</i>	<i>11,6</i>	<i>2,5</i>
Importation totale	47,1	2,9	- 21,8	1,3	- 20,8
<i>dont ajustement CAF/FAB</i>	<i>- 19,2</i>	<i>3,9</i>	<i>- 18,7</i>	<i>- 15,4</i>	<i>- 31,2</i>
Impôts sur les produits	1,0	3,7	- 42,8	13,8	- 34,8
Subventions sur les produits	- 12,0	3,1	- 29,7	26,3	- 11,3
Consommation intermédiaire (hors sous-traitance et marge)	116,0	0,6	- 12,9	9,2	- 4,9
Marge de transport	- 34,6	3,9	- 9,4	7,9	- 2,3
Consommation finale	31,8	2,6	- 40,1	15,8	- 30,7
Exportation totale	52,4	7,2	- 14,2	19,1	2,1

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

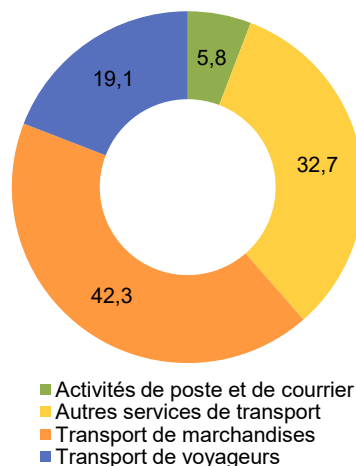
(**) En volumes au prix de l'année de base 2014 (prix chaînés).

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

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2014

Figure A2-3 Production de transports, structure en 2021 (en valeur)

En %



Source : Insee, Comptes nationaux - base 2014

² D'après la fédération de la vente en ligne/à distance (Fevad).

A3. Dépenses des ménages en transport

Suite à l'allègement des restrictions de déplacement mises en place pour faire face à la crise sanitaire, les dépenses des ménages en transport repartent à la hausse en 2021 : les ménages ont dépensé 161,8 milliards d'euros en transport (hors assurance) en 2021, après 139,2 milliards d'euros en 2020, soit une hausse de 16,3 % en valeur. Néanmoins, avec le maintien de restrictions sur la première partie de l'année, le rebond n'est pas total : le niveau de dépenses des ménages en transports (hors assurance) reste inférieur de 9,4 % à son niveau d'avant la crise.

En 2021, les dépenses en transport individuel (y compris l'achat de véhicules, hors assurance), qui représentent 87 % des dépenses totales en transport (hors assurance), augmentent de 14,8 %. Les dépenses pour les déplacements en transport collectif, qui avaient considérablement diminué en 2020 (- 49,2 %), s'accroissent de 27,3 %.

LES DÉPENSES DES MÉNAGES EN TRANSPORT REBONDISSENT EN 2021

En 2021, dans un contexte de reprise économique avec l'allègement progressif des mesures prises pour lutter contre la crise sanitaire, les dépenses de consommation des ménages repartent à la hausse : + 6,9 % en valeur (figure A3-1) et + 5,2 % en volume (figure A3-5). Les dépenses de transport (hors assurance), qui avaient été très impactées par les restrictions de déplacement en 2020, rebondissent en 2021 : + 16,3 % en valeur et + 11,3 % en volume. Les prix à la consommation augmentent de 1,6 %, ceux des transports de 4,4 %.

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

Niveaux en millions d'euros courants, évolutions en %

	Niveau 2021 (p)	Évolutions annuelles			
		2019	2020 (sd)	2021 (p)	2021/ 2019 (p)
Achat de véhicules	36 954	0,7	-17,6	1,3	1,3
Dépenses d'utilisation des véhicules	104 259	2,6	-15,6	20,5	1,7
Carburants et lubrifiants ⁽¹⁾	40 277	-0,6	-25,9	33,1	-1,3
Entretien et réparation	40 325	4,8	-6,3	13,7	6,5
Assurance automobile	9 196	1,4	5,4	4,2	3,4
Déplacements individuels hors assurance	141 213	2,0	-16,2	14,8	-3,8
Déplacements individuels y c. assurance	150 409	2,0	-15,0	14,1	-3,0
Déplacement en transport collectif	20 595	3,6	-49,2	27,3	-35,3
Ferroviaire (train, métro, tramway..)	4 149	2,3	-45,5	41,0	-23,2
Routier (cars, bus, taxis...)	7 482	3,2	-28,3	21,1	-13,2
Aérien	4 646	5,7	-71,1	31,3	-62,1
Maritime et fluvial	208	2,3	-64,9	33,3	-53,2
Combiné ⁽²⁾	3 307	0,3	-37,9	25,0	-22,4
Autres ⁽³⁾	803	3,3	-17,4	12,6	-7,0
Dépenses de transport hors assurance	161 808	2,3	-22,1	16,3	-9,4
Dépenses de transport y c. assurance	171 004	2,3	-20,9	15,6	-8,5
Consommation totale des ménages	1 264 792	2,6	-5,9	6,9	0,6

⁽¹⁾ Y compris les lubrifiants des réparations.

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

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

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

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

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

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

En % des dépenses de consommation des ménages

	1991	2001	2011	2021 (p)
Achat de véhicules	5,0	4,6	3,8	2,9
Dépenses d'utilisation des véhicules	7,6	7,9	8,0	8,2
Carburants et lubrifiants ⁽¹⁾	3,6	3,6	3,6	3,2
Entretien et réparation	2,7	2,7	2,7	3,2
Assurance automobile	0,5	0,5	0,6	0,7
Déplacements individuels hors assurance	12,7	12,5	11,8	11,2
Déplacements individuels y c. assurance	13,1	13,0	12,4	11,9
Déplacement en transport collectif	1,8	2,0	2,3	1,6
Ferroviaire (train, métro, tramway..)	0,4	0,4	0,5	0,3
Routier (cars, bus, taxis...)	0,5	0,5	0,6	0,6
Aérien	0,5	0,6	0,8	0,4
Maritime et fluvial	0,1	0,0	0,0	0,0
Combiné ⁽²⁾	0,2	0,3	0,3	0,3
Autres ⁽³⁾	0,1	0,1	0,1	0,1
Dépenses de transport hors assurance	14,4	14,5	14,1	12,8
Dépenses de transport y c. assurance	14,9	15,0	14,7	13,5
Dépenses de consommation totale des ménages	100,0	100,0	100,0	100,0

LES DÉPENSES EN TRANSPORT INDIVIDUEL REBONDISSENT, SANS RATTRAPER COMPLÈTEMENT LEUR NIVEAU D'AVANT LA CRISE

Les dépenses des ménages en transport individuel (hors assurance), qui représentent 87 % de leurs dépenses en transport en valeur (figure A3-3), augmentent de 14,8 % en 2021 mais restent inférieures de 3,8 % à leur niveau d'avant-crise.

Les dépenses d'achat de véhicules (26 % des dépenses de transport individuel en valeur) augmentent de 1,3 % en 2021, après une baisse de 17,6 % en 2020. Elles stagnent en volume, dans un contexte de stabilisation des ventes de voitures neuves (voir fiche G2) tandis que les prix augmentent de 1,0 %. Les dépenses d'achat de véhicules demeurent ainsi largement inférieures à leur niveau d'avant-crise en volume (- 17,7 % par rapport à 2019).

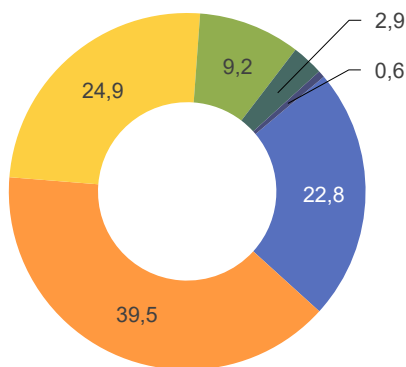
Les dépenses d'entretien et réparation (29 % des dépenses de transport individuel en valeur) rebondissent de 13,7 % en valeur et de 11,2 % en volume en 2021 et dépassent les niveaux d'avant crise (+ 2,2 % par rapport à 2019 en volume). Les prix ont continué d'augmenter, de 2,2 % en 2021 après 1,9 % en 2020.

La dépense de consommation de carburants et lubrifiants rebondit en 2021, de 33,1 % en valeur, sous l'effet conjoint d'une importante hausse des prix (+ 12,6 % en 2021 après - 10,7 % en 2020) et des volumes (+ 18,2 % en 2021). En effet, le cours du pétrole a fortement augmenté en 2021 (voir fiche cadrage 1b) et l'allègement des restrictions de déplacement a engendré une hausse des déplacements des ménages et donc de leur consommation en carburant (voir fiche G3).

En 2021, les ménages ont dépensé 9,2 milliards d'euros en assurance automobile. Les dépenses d'assurance ont ainsi augmenté de 4,2 % en valeur sur un an.

Figure A3-3 Structure des dépenses de transport des ménages (hors assurance) en 2021

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

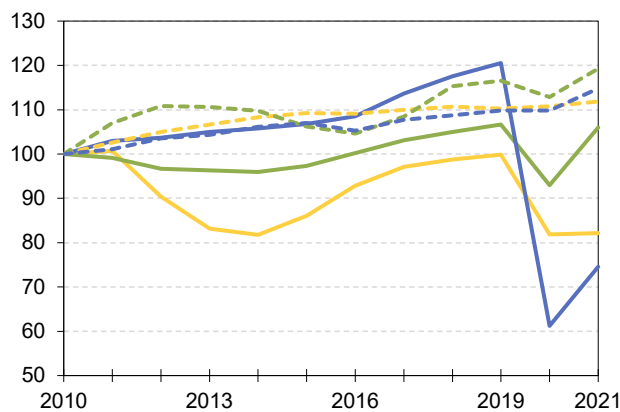


- Achat de véhicules
- Utilisation des véhicules hors carburant
- Carburants
- Transports terrestres
- Transport aérien
- Autres

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014

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

En indice base 100 en 2010



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

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014

LES DÉPENSES EN TRANSPORT COLLECTIF REPARTENT À LA HAUSSE, MAIS RESTENT NETTEMENT INFÉRIEURES À LEUR NIVEAU D'AVANT LA CRISE

Les dépenses des ménages en transport collectif augmentent de 27,3 % en valeur et de 21,8 % en volume en 2021, mais restent nettement inférieures à leur niveau d'avant-crise (- 38,1 % par rapport à 2019 en volume) (figure A3-4). Depuis 1990 et jusqu'à 2019, les dépenses en transport collectif ne cessaient de croître. Leur poids dans les dépenses de transport des ménages (hors assurance), qui était passé de 17,8 % en valeur en 2019 à 11,6 % en 2020, s'établit à 12,7 % en 2021.

Les dépenses en transport routier (car, bus, taxis) augmentent de 21,1 % en valeur et de 16,2 % en volume. Les dépenses en transport aérien, qui avaient chuté de 71,1 % en valeur en 2020, rebondissent de 31,3 % en 2021. Les dépenses en transport ferroviaire, qui avaient également connu une très forte baisse de 45,5 % en valeur en 2020, augmentent de 41,0 % en 2021.

En 2021, les prix augmentent pour tous les modes de transport collectif, notamment pour le transport aérien (+ 9,0 %), le transport routier (+ 4,2 %) et le transport ferroviaire (+ 3,8 %).

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

Niveaux en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2021	Volumes				Prix			
		Évolutions annuelles				Évolutions annuelles			
		2019	2020 (sd)	2021 (p)	2021/ 2019 (p)	2019	2020 (sd)	2021 (p)	2021/ 2019 (p)
Achat de véhicules	35 784	1,1	- 18,0	0,3	- 17,7	- 0,4	0,5	1,0	1,5
Dépenses d'utilisation des véhicules	95 955	1,6	- 12,8	14,0	- 0,6	1,0	- 3,2	5,7	2,4
dont carburants et lubrifiants ⁽¹⁾	37 548	- 0,7	- 17,0	18,2	- 1,9	0,1	- 10,7	12,6	0,6
dont entretien et réparation	36 360	2,7	- 8,1	11,2	2,2	2,1	1,9	2,2	4,2
Assurance automobile	7 927	- 1,5	2,7	2,4	5,2	3,0	2,6	1,8	4,4
Déplacement en transport collectif	19 040	2,5	- 49,2	21,8	- 38,1	1,0	0,0	4,5	4,5
Ferroviaire (train, métro, tramway...)	4 061	2,7	- 43,0	35,8	- 22,6	- 0,4	- 4,4	3,8	- 0,7
Routier (cars, bus, taxis...)	6 145	0,7	- 32,2	16,2	- 21,2	2,5	5,7	4,2	10,2
Aérien	4 598	4,7	- 69,2	20,5	- 62,8	0,9	- 6,4	9,0	2,0
Maritime et fluvial	198	- 0,2	- 66,2	24,4	- 58,0	2,5	4,0	7,2	11,5
Combiné ⁽²⁾	3 159	0,7	- 38,5	24,6	- 23,3	- 0,5	0,9	0,3	1,3
Autres ⁽³⁾	705	0,8	- 18,6	8,7	- 11,5	2,5	1,5	3,6	5,1
Dépenses de transport hors assurance	151 075	1,6	- 20,6	11,3	- 11,6	0,7	- 1,9	4,4	2,5
Consommation totale des ménages	1 187 558	1,8	- 6,7	5,2	- 1,9	0,8	0,9	1,6	2,5

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

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

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2014

Consommation des ménages

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

A4. Dépenses des administrations publiques centrales et locales

En 2021, les dépenses totales consolidées des administrations publiques s'élèvent à 56,3 milliards d'euros. Elles progressent de 9,3 % par rapport à 2020. Les dépenses d'investissement augmentent fortement (+ 23,6 % contre + 11,0 % en moyenne annuelle au cours des cinq dernières années). Les dépenses de fonctionnement augmentent plus faiblement (+ 1,4 %) qu'en moyenne annuelle depuis 2016 (+ 2,7 %).

En 2021, les dépenses totales des administrations publiques centrales (Apuc) s'accroissent de 14,5 % après une hausse de 6,8 % en 2020 et une baisse de 0,5 % en 2019. Celles des administrations publiques locales (Apul), qui représentent 75,6 % des dépenses publiques totales non consolidées³ en transport, croissent de 6,7 % en 2021, après une baisse de 3,7 % en 2020 et une hausse de 13,3 % en 2019. Les dépenses des Apuc et des Apul augmentent de 5,4 % en moyenne annuelle au cours des cinq dernières années.

LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CENTRALES (APUC) CROISSENT DE 14,5 % EN 2021

Les dépenses totales des Apuc en faveur des transports croissent de 14,5 % en 2021 (14,4 milliards d'euros en 2021) - (figure A4-1). Les dépenses d'investissement augmentent fortement (+ 67,8 %), alors que les dépenses de fonctionnement (qui représentent 61,3 % des dépenses des Apuc) diminuent (- 4,6 %).

La dépense de fonctionnement des Apuc pour le transport routier progresse en 2021 (+ 5,0 %) après avoir augmenté également en 2020 (+ 1,6 %) et diminué en 2019 (- 3,4 %). Les dépenses de fonctionnement baissent fortement dans le transport ferroviaire (- 11,1 %) et les services communs (- 23,8 %), et plus faiblement dans le transport maritime (- 1,0 %). Ces dépenses augmentent très fortement dans les transports collectifs urbains (+ 209,1 %) et s'élèvent à 151 millions d'euros. Le transport collectif urbain reste cependant essentiellement soutenu par les Apul. Les dépenses de fonctionnement des Apuc progressent également mais dans une moindre mesure dans le transport aérien (+ 4,6 %) et dans les voies navigables (+ 1,5 %).

En 2021, les dépenses d'investissement sont en forte progression dans tous les modes de transport. Le ferroviaire est, avec le transport routier, le mode de transport ayant donné lieu à l'investissement le plus élevé, avec respectivement 2,9 et 1,2 milliards d'euros chacun. L'investissement dans le ferroviaire augmente fortement (+ 134,8 %) suite au grand plan de relance du ferroviaire décidé par l'État pour l'année 2021. L'investissement dans le maritime se redresse nettement (+ 33,4 %) après s'être infléchi en 2020 (- 1,1 %) et en 2019 (- 11,2 %). L'investissement des Apuc s'élève à 0,2 milliard d'euros dans le transport maritime, 0,3 milliard dans les transports en commun urbains ainsi que dans le fluvial, et 0,5 milliard dans l'aérien en 2021.

Sur la période 2016-2021, la dépense totale des Apuc pour le transport s'accroît de 5,4 % en moyenne annuelle. Les dépenses de fonctionnement croissent de 1,2 % par an sur la même période, et les investissements de 15,5 % par an. En moyenne annuelle, entre 2016 et 2021, la dépense totale des Apuc est en hausse pour tous les modes de transport à l'exception des services communs.

LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES LOCALES (APUL) AUGMENTENT DE 6,7 % EN 2021

Les dépenses des Apul croissent de 6,7 % en 2021 (44,6 milliards d'euros en 2021) - (figure A4-2). Les dépenses de fonctionnement des Apul progressent de 3,6 %, et les aides à l'investissement augmentent de 11,8 %. En 2021, la dépense totale de transport des régions s'accroît de 5,3 %, celle des départements de 5,6 %, celle des communes et regroupements de communes de 1,6 %, et celle des organismes divers d'administration locale (Odal) de 7,5 %. Conformément aux dispositions de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), la compétence « transport » a été transférée des départements aux régions. Le transfert des transports non urbains est effectif depuis le 1^{er} janvier 2017 tandis que le transfert des transports scolaires est entré en vigueur le 1^{er} septembre 2017. Par conséquent, sur cinq ans, les dépenses de fonctionnement des Apul des régions ont augmenté de 11,5 % en moyenne annuelle, tandis que les dépenses de fonctionnement des Apul des départements ont diminué de 11,2 %.

³ Sans élimination des flux croisés entre les administrations centrales et locales.

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 (*)		
	2021 (p)	2019 (d)	2020 (sd)	2021 (p)	2021/2016	2021 (p)	2019 (d)	2020 (sd)	2021 (p)	2021/2016	2021 (p)	2019 (d)	2020 (sd)	2021 (p)	2021/2016
Administrations publiques centrales (Apuc)															
Total (hors charges de retraites)	8 850	2,5	2,4	-4,6	1,2	5 577	-9,3	21,6	67,8	15,5	14 427	-0,5	6,8	14,5	5,4
Transport routier	1 194	-3,4	1,6	5,0	2,5	1 208	-17,3	8,8	16,5	2,8	2 402	-10,3	4,9	10,5	2,6
Transport ferroviaire	4 568	6,2	6,1	-11,1	1,3	2 924	16,0	21,6	134,8	26,7	7 492	7,8	8,8	17,4	7,7
Transports collectifs urbains	151	37,3	21,6	209,1	45,3	348	-28,3	12,2	61,7	11,1	499	-21,8	13,8	89,0	16,8
Voies navigables	389	-0,4	-1,3	1,5	1,9	319	-21,1	58,8	11,5	8,9	708	-8,1	17,8	5,8	4,7
Transport maritime	364	-3,5	1,9	-1,0	1,0	183	-11,2	-1,1	33,4	12,0	547	-5,8	1,1	8,3	4,0
Transport aérien	1 858	1,2	-3,7	4,6	0,9	533	-25,6	63,0	45,9	22,9	2 391	-2,6	3,6	11,7	4,0
Services communs	326	-7,8	-8,8	-23,8	-8,8	62	-19,0	72,6	63,0	-0,1	388	-8,4	-5,1	-16,7	-7,7
Charges de retraites ⁽¹⁾	4 689	-4,6	5,2	-2,3	0,4						4 689	-4,6	5,2	-2,3	0,4

(*) Évolutions annuelles pour les années 2019, 2020, 2021 ; évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2021/2016.

⁽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 (*)		
	2021 (p)	2019 (d)	2020 (sd)	2021 (p)	2021/2016	2021 (p)	2019 (d)	2020 (sd)	2021 (p)	2021/2016	2021 (p)	2019 (d)	2020 (sd)	2021 (p)	2021/2016
Administrations publiques locales (Apul)															
Administrations locales (**)	26 704	9,2	-2,9	3,6	3,0	17 906	20,4	-4,9	11,8	9,8	44 610	13,3	-3,7	6,7	5,4
Voirie	4 771	0,9	-2,1	4,8	0,1	7 605	9,8	-10,2	5,0	3,0	12 376	6,3	-7,3	4,9	1,8
Autres infrastructures de transport	853	180,5	-65,7	9,0	10,6	3 890	56,9	-6,9	4,7	24,4	4 743	86,8	-28,2	5,4	21,1
Transports de voyageurs et marchandises	19 001	4,8	5,9	1,8	4,1	6 387	17,0	5,6	26,5	14,1	25 388	7,1	5,9	7,0	6,1
Transports scolaires	2 080	-2,9	-10,8	16,8	-1,2	23	-12,6	-17,1	38,2	-0,5	2 103	-3,0	-10,9	17,0	-1,2
Régions	7 550	1,8	-0,4	1,4	11,5	3 389	12,8	8,9	14,9	6,4	10 939	4,5	2,1	5,3	9,7
Voirie	78	-3,5	-3,6	4,3	0,6	646	-29,6	-7,5	30,3	0,1	724	-27,1	-7,0	26,9	0,1
Autres infrastructures de transport	66	-1,8	-8,2	6,7	-0,6	639	17,4	6,6	-0,8	5,0	705	15,1	5,1	-0,1	4,5
Transports de voyageurs et marchandises	5 789	2,3	0,0	-3,0	6,4	2 095	39,3	15,7	16,1	9,2	7 883	8,3	3,2	1,4	7,1
Transports scolaires	1 617	-0,1	-1,2	20,8	s.o.	9	52,3	-44,4	112,8	s.o.	1 626	0,1	-1,5	21,1	s.o.
Départements	3 202	-11,0	-4,0	5,9	-11,2	3 627	5,8	1,7	5,4	3,8	6 829	-3,0	-1,1	5,6	-5,0
Voirie	2 289	2,5	-1,7	6,3	1,3	3 266	6,7	1,9	7,2	3,8	5 555	4,9	0,4	6,8	2,7
Autres infrastructures de transport	46	-3,9	8,8	-9,4	-2,9	160	-7,5	43,4	-5,0	4,8	205	-6,5	33,6	-6,0	2,9
Transports de voyageurs et marchandises	556	-45,6	-3,5	16,5	-21,0	205	2,7	-17,8	-10,0	5,3	760	-34,5	-8,6	7,9	-17,3
Transports scolaires	312	-6,1	-17,9	-8,9	-29,6	-4	135,7	-80,3	-1446,2	-179,5	309	-6,0	-18,1	-10,0	-29,8
Communes et EPCI (1)	4 073	0,2	-2,7	3,2	3,0	4 208	18,7	-16,2	0,2	3,3	8 281	9,7	-10,2	1,6	3,2
Voirie	2 368	0,4	-2,0	3,4	-1,5	3 951	17,5	-17,5	-0,1	2,6	6 319	11,3	-12,4	1,2	0,9
Transports de voyageurs et marchandises	1 407	0,1	-0,2	1,1	16,3	253	52,4	10,7	4,8	24,4	1 660	5,0	1,3	1,6	17,3
Transports scolaires	297	-0,7	-19,0	12,1	0,6	4	-10,6	-20,9	45,2	4,8	301	-0,8	-19,0	12,4	0,7
Odal⁽²⁾, syndicats, régies	14 556	17,9	-3,2	2,1	3,8	7 704	31,9	-5,1	19,5	20,2	22 260	22,0	-3,8	7,5	8,0
Voirie	161	-11,2	-8,7	-0,3	-8,4	63	39,8	-11,6	8,9	1,3	224	-1,5	-9,5	2,1	-6,2
Autres infrastructures de transport	768	199,1	-68,2	9,6	12,4	3 247	65,9	-9,8	6,3	32,6	4 014	101,2	-32,8	6,9	26,9
Transports de voyageurs et marchandises	13 461	7,2	9,0	1,7	4,1	4 378	9,3	-0,3	31,8	14,6	17 839	7,6	7,0	7,7	6,2
Transports scolaires	166	-8,4	-20,3	5,0	-15,8	16	-41,9	51,9	19,0	3,1	182	-10,7	-17,1	6,1	-14,8

(*) Évolutions annuelles pour les années 2019, 2020, 2021 ; Évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2021/2016.

(**) Total consolidé hors transferts entre Apul.

(s.o.) = sans objet.

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

(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 repartent à la hausse (+ 19,5 %), après un coup d'arrêt en 2020 (- 5,1 %). Il s'agit principalement de subventions versées à la SNCF et à la RATP par Île-de-France-Mobilités et de la montée en charge des investissements de la Société du Grand Paris⁴ pour la réalisation de la ligne 15 Sud, du prolongement de la ligne 14 et la réalisation des lignes 16, 17 et 18 du projet « Grand Paris Express ».

Depuis 2016, la dépense des Apul en transport augmente de 5,4 % par an en moyenne. La dépense des Apul pour les transports de voyageurs et de marchandises progresse de 6,1 % par an, et celle destinée aux autres infrastructures de transport, dopée par le projet du Grand Paris, croît de 21,1 % en moyenne annuelle. Les dépenses liées à la voirie augmentent de 1,8 % tandis que celles des transports scolaires diminuent de 1,2 % en moyenne annuelle. En raison des forts investissements pour la réalisation du Grand Paris Express en fin de période, l'investissement des Apul s'accroît entre 2016 et 2021 (+ 9,8 % par an), alors que la dépense de fonctionnement progresse plus lentement (+ 3,0 % par an).

LES DÉPENSES CONSOLIDÉES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CROISSENT DE 9,3 % EN 2021

Chaque année, des transferts monétaires sont effectués entre Apuc et Apul. En 2021, les Apuc (essentiellement l'État) ont versé 2,3 milliards d'euros aux collectivités locales. Inversement, les Apul ont versé 433 millions d'euros aux Apuc. Une grande partie du transfert entre APU est constituée des 1,8 milliards d'euros que l'État verse chaque année aux régions pour financer le fonctionnement du transport express régional (TER). Ce montant est stable depuis plusieurs années. 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 56,3 milliards d'euros en 2021, en hausse de 9,3 % par rapport à 2020.

Figure A4-3 Les dépenses en transport des administrations publiques

Niveaux en millions d'euros ; évolutions annuelles en %

Total consolidé (hors transferts entre APU) Apuc et Apul hors charge de retraite	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Niveau	Évolutions (*)				Niveau	Évolutions (*)				Niveau	Évolutions (*)			
	2021 (p)	2019 (d)	2020 (sd)	2021 (p)	2021/2016	2021 (p)	2019 (d)	2020 (sd)	2021 (p)	2021/2016	2021 (p)	2019 (d)	2020 (sd)	2021 (p)	2021/2016
	33 541	8,0	- 1,6	1,4	2,7	22 786	9,0	2,5	23,6	11,0	56 327	8,3	- 0,2	9,3	5,6

(*) Évolutions annuelles pour les années 2019, 2020, 2021 ; évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2021/2016.

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

Source : DGFIP. Calculs : SDES

Champ des dépenses des administrations publiques

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

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

⁴ Les investissements provenant directement de la Société du Grand Paris sont comptabilisés dans la catégorie « Autres infrastructures de transport ». Les établissements publics territoriaux de la métropole du Grand Paris sont quant à eux classés dans le groupe des communes et EPCI comme en comptabilité nationale.

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

En 2021, 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 19,2 milliards d'euros. Les subventions d'exploitation sont de 7,1 milliards d'euros pour la SNCF et de 4,6 milliards d'euros pour la RATP.

Au total, en 2021, 43 % de l'ensemble des transferts sont consacrés au transport ferroviaire régional et aux transports collectifs urbains de province et 54 % au transport collectif urbain d'Île-de-France, le reste étant affecté aux Intercités. Tous réseaux confondus, 80 % des montants versés relèvent du fonctionnement (rémunération de la délégation de service public, compensations tarifaires et subventions d'exploitation) et 20 % sont des aides à l'investissement.

LES TRANSFERTS VERS SNCF VOYAGEURS

En 2021, les transferts totaux (hors contributions aux charges de retraites) des administrations publiques au profit de SNCF Voyageurs progressent de 6,3 % par rapport à 2020 et de 23,7 % par rapport à 2019. Toutes activités confondues (Intercités, TER, Transilien), ils sont de 9,6 milliards d'euros (*figures A5.1-1 et A5.1-2*).

Les transferts consistent essentiellement en contributions d'exploitation qui s'élèvent à 7,1 milliards d'euros en 2021 (+ 1,5 % après + 21,3 % en 2020 et + 6,0 % en 2019). Ce sont 3,2 milliards d'euros qui ont été versés pour le Transilien par Île-de-France Mobilités en 2021, montant en hausse de 3,7 % par rapport à 2020. Les régions ont versé 3,6 milliards d'euros de subventions d'exploitation destinés aux TER, soit une baisse de 1,1 % par rapport à 2020. L'État a quant à lui versé 359 millions d'euros à SNCF Voyageurs pour l'exploitation des Intercités, montant en hausse de 8,9 % par rapport à 2020.

Les subventions d'investissement s'élèvent au total à 2,5 milliards d'euros en 2021. Elles croissent beaucoup plus que les subventions d'exploitation puisqu'elles augmentent de 23,3 % en 2021 (après + 1,5 % en 2020 et + 28,7 % en 2019). La contribution de l'État, qui représente 6,6 % du financement des investissements, recule de 37,9 % par rapport à 2020 et de 74,2 % 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 (60,5 % des investissements) est en hausse de 52,4 % et celles des régions (32,9 % des investissements) de 7,0 %.

LES TRANSFERTS VERS LA RATP

En 2021, la RATP a perçu 5,7 milliards d'euros des administrations publiques (*figure A5.1-3*). Les subventions d'exploitation sont de 4,6 milliards d'euros tandis que les aides aux investissements versées à la RATP sont de 1,1 milliards d'euros en 2021.

LES TRANSFERTS AUX TCU DE PROVINCE EN 2020

Les dernières données disponibles sur les transferts aux transports collectifs urbains de province portent sur 2020.

En 2020, les transports collectifs urbains de province ont reçu 3,9 milliards d'euros de subventions, dont 3,7 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 4,7 % en 2020 par rapport à 2019. Les subventions d'investissement reçues par les autorités organisatrices (AO) diminuent de 22,1 % en 2020 par rapport à 2019. Les subventions de l'État représentent 38 % des subventions totales d'investissement, celles des collectivités territoriales 51 % et celles de l'Union européenne 11 %.

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 2021 (p)	Évolutions annuelles			
		2019	2020 (sd)	2021 (p)	2021/2019 (p)
Exploitation	15 404	nd	nd	nd	nd
Intercités	359	- 10,5	- 15,6	8,9	- 8,1
TER et TCUP (*)	7 272	7,8	6,5	- 0,5	nd
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	7 773	nd	nd	nd	nd
Investissement	3 775	24,4	3,0	23,1	nd
Intercités	162	89,9	- 58,4	- 37,9	- 74,2
TER et TCUP (*)	1 010	16,1	35,4	5,5	nd
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	2 603	13,0	12,5	40,7	58,3
Total	19 179	nd	nd	nd	nd
Intercités	521	32,6	- 41,9	- 11,7	- 48,7
TER et TCUP (*)	8 281	8,6	9,2	0,2	nd
Transports urbains IdF (RATP et SNCF)	10 376	nd	nd	nd	nd

(p) provisoire ; (sd) semi-définitif.

(nd) = non disponible.

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

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

Figure A5.1-2 **Transferts des administrations publiques (hors retraites) vers SNCF Voyageurs**
Niveau en millions d'euros hors TVA, évolution en %

	Niveau 2021 (p)	Évolutions annuelles			
		2019	2020 (sd)	2021 (p)	2021/2019 (p)
Exploitation	7 113	6,0	21,3	1,5	23,1
versés par l'État	359	- 10,5	- 15,6	8,9	- 8,1
versés par les régions	3 595	9,1	8,3	- 1,1	7,1
versés par Île de France Mobilités	3 158	5,0	50,0	3,7	55,5
Investissements	2 456	28,7	1,5	23,3	25,2
versés par l'État	162	89,9	- 58,4	- 37,9	- 74,2
versés par les régions	808	8,1	68,6	7,0	80,4
versés par Île de France Mobilités	1 486	13,8	9,9	52,4	67,5
Total hors retraites	9 607	11,0	16,4	6,3	23,7

(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 2021 (p)	Évolutions annuelles			
		2019	2020 (sd)	2021 (p)	2021/2019 (p)
Exploitation (versés par Île-de-France Mobilités)	4 615	nd	nd	nd	nd
Contribution forfaitaire d'exploitation (*)	3 519	nd	nd	nd	nd
Contribution forfaitaire d'investissement	1 081	3,1	2,0	5,8	7,9
Contribution taxe professionnelle et foncière	90	24,6	- 9,5	- 25,3	- 32,4
Autres	0	- 25,9	5,3	- 112,6	- 112,3
Investissement	1 118	12,1	15,6	27,7	47,7
État	120	- 9,0	9,9	8,0	18,6
Région et Île-de-France Mobilités	840	38,7	- 3,0	156,8	149,2
Autres collectivités territoriales	158	- 0,6	37,0	- 63,8	- 50,4
Total transferts publics	5 733	nd	nd	nd	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 2020 versées par les administrations publiques au profit du transport collectif urbain de province (TCUP)**
Niveau en millions d'euros hors TVA, évolution en %

	Niveau 2020	Évolutions annuelles	
		2019	2020
Exploitation (perçues par les entreprises de TCUP)	3 677	6,7	4,7
Compensations tarifaires versées par les AO	41	37,9	- 43,1
Subvention d'exploitation versée par les AO	3 635	6,2	5,8
Investissement (perçu par les AO)	201	33,3	- 22,1
État	76	51,8	- 17,4
Collectivités locales	102	19,1	- 31,4
Union européenne	23	117,2	34,0
Total	3 878	8,2	2,9

Données estimées à « champ constant » (réseaux ayant répondu à l'enquête annuelle en 2018, 2019 et 2020).

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

A5.2 Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures

SNCF Réseau, qui assure la gestion des réseaux ferroviaires ferrés, est né de la fusion de Réseau ferré de France (RFF) en 2015 et de SNCF Infra. Voies navigables de France (VNF) est un établissement public administratif (Épa) en charge de la gestion de la majorité des voies navigables françaises. Les subventions publiques d'investissement destinées à SNCF Réseau augmentent de 1,3 % en 2021, celles destinées à VNF progressent de 52,9 % pour atteindre 242,8 millions d'euros. La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) en charge depuis 2017 de la construction du canal qui reliera les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen, a bénéficié de 90,9 millions d'euros de subventions d'investissement.

LA RÉFORME FERROVIAIRE DE 2015 ET DE 2020

Depuis 2015, SNCF Réseau regroupait en un seul établissement public les équipes de Réseau ferré de France et de la branche Infrastructure de la SNCF. Jusqu'au 31 décembre 2019, SNCF Réseau était l'un des trois établissements publics à caractère industriel et commercial (Épic) composant le groupe SNCF, avec SNCF Mobilités et SNCF. Depuis le 1^{er} janvier 2020, les Epic ont disparu au profit de cinq sociétés. Parmi elles, SNCF Réseau est responsable de la sécurité des lignes et garantit l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients (35 entreprises ferroviaires et 13 entreprises autorisées).

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

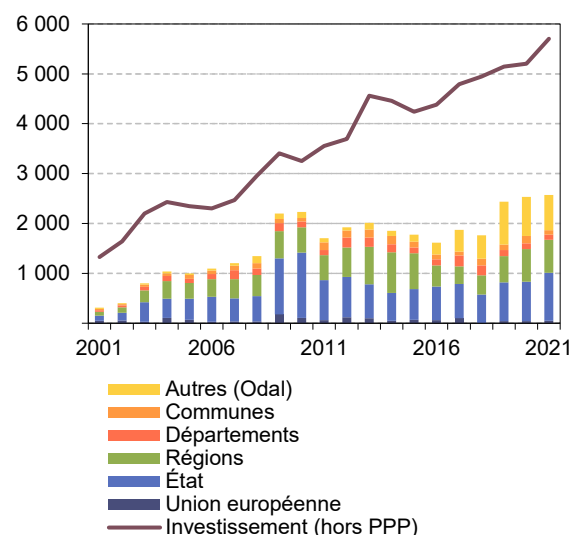
Niveaux en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2021/ 2016
		2019	2020	2021	
Subventions d'investissement	2 570	38,1	4,1	1,3	9,7
Union européenne	52	866,7	- 8,2	31,9	- 2,9
État + AFIT France	958	36,2	1,9	21,1	7,2
État (hors AFIT F.)	613	5,5	69,9	27,1	30,1
AFIT France	345	63,7	- 37,3	11,7	- 7,6
Collectivités territoriales et autres	1 560	36,0	5,6	- 8,5	12,2
Régions	665	35,3	24,9	1,5	9,4
Départements	101	- 37,0	- 3,7	- 14,4	- 3,3
Communes	87	- 20,3	36,4	- 39,7	- 1,2
Autres (Odal)	706	82,7	- 8,7	- 10,3	24,1

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 REÇUES PAR SNCF RÉSEAU AUGMENTENT DE 1,3 % EN 2021

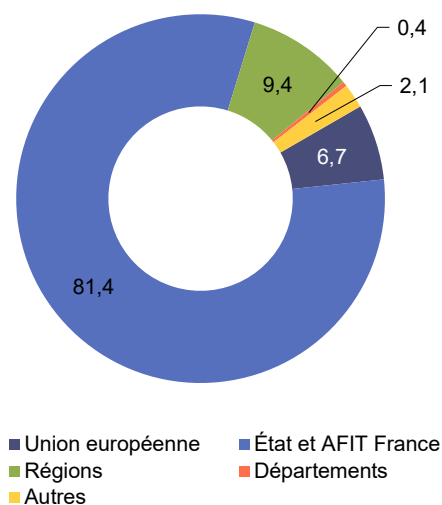
Avec 2,6 milliards d'euros en 2021, le montant des subventions d'investissement reçues par SNCF Réseau s'accroît de 1,3 % par rapport à l'année précédente (figure A5.2-1). Entre 2016 et 2021, il augmente de 9,7 % en moyenne annuelle. Les subventions d'investissement de l'État (y compris AFIT France), qui représentent 37 % des subventions totales, sont en hausse de 21,1 % en 2021. Entre 2016 et 2021, elles ont crû de 7,2 % en moyenne annuelle. En 2021, les collectivités territoriales et les autres organismes ont versé 61 % des subventions d'investissement. Elles diminuent de 8,5 % en 2021 mais augmentent de 12,2 % par an en moyenne depuis 2016. La part des organismes divers d'administration locale (Odal), tels que la Métropole du Grand Paris, qui était passée

de 3 % en 2012 à 35 % en 2019, retombe à 27 % en 2021 (figure A5.2-2). Les subventions en provenance de l'UE, qui constituaient 16 % des subventions d'investissement en 2001, n'en représentent plus que 2 % en 2021.

LES SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT DE VNF PROGRESSED DE 52,9 % EN 2021

Les subventions de fonctionnement de Voies navigables de France (VNF) (256,3 millions d'euros) augmentent de 0,1 % en 2021 (figure A5.2-4). Les subventions d'investissement reçues par VNF progressent de 52,9 % pour atteindre 242,8 millions d'euros, dont 197,7 millions provenant de l'État (y compris l'AFITF), 22,7 millions des régions et 16,2 millions de l'Union européenne. La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) était jusqu'au 31 mars 2020 un Épic, créé le 1^{er} mai 2017 par l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 et placé sous la tutelle du ministre chargé des transports. Le 1^{er} avril 2020, la SCSNE est devenue un établissement public local. Elle a pour mission principale de réaliser l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, dénommée Canal Seine-Nord Europe. Un partage de moyens en termes de comptabilité, ressources humaines, moyens logistiques est réalisé avec VNF. La SCSNE a bénéficié de 90,9 millions d'euros de subventions d'investissement en 2021 : 64,9 millions proviennent de l'État, et 26,0 millions de l'Union européenne.

Figure A5.2-3 Origine des subventions d'investissement versées à VNF en 2021
En %



Source : VNF

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

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			Évolutions annuelles moyennes
		2019	2020	2021	2021/ 2016
Subventions de fonctionnement	256,3	1,9	- 1,0	0,1	0,8
État	247,9	1,5	- 1,2	-1,5	0,3
Autres (CCI, régions, départements, communes...)	8,4	128,5	108,7	194,3	16,0
Subventions d'investissement	242,8	50,2	- 7,8	52,9	16,6
État et AFIT France	197,7	39,0	4,8	67,7	20,4
Régions	22,7	- 18,0	74,9	60,4	- 1,0
Départements	1,0	- 87,3	94,5	27,6	- 4,8
Union européenne	16,2	387,6	- 53,2	- 21,1	23,2
Autres (communes, CCI...)	5,2	- 36,1	- 27,4	- 4,5	6,3
Total	499,1	16,9	- 3,7	20,3	6,8

Source : VNF

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

Niveaux en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles		
		2019	2020	2021
Subventions d'investissement	90,9	24,0	130,2	12,4
État	64,9	- 21,0	- 24,2	1 542,5
Départements	0,0	n.s.	130,7	- 100,0
Régions	0,0	- 34,6	426,6	- 100,0
Union européenne	26,0	- 17,3	57,3	49,0

n.s. = non significatif

Source : SCSNE

A6. Recettes publiques liées au transport

En 2021, les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élèvent à 49,8 milliards d'euros. Après s'être effondrées sous l'effet de la Covid-19 en 2020, elles se stabilisent en 2021 (+ 0,1 % après - 6,4 % en 2020). La TICPE représente à elle seule 60,7 % 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, repartent à la hausse en 2021 avec la reprise de l'activité : les compagnies aériennes ont versé 0,8 milliards d'euros à l'aviation civile pour les services de navigation aérienne ou d'atterrissage en 2021, soit une hausse annuelle de 20,3 % après - 59,0 % en 2020 (figure A6-1). Par ailleurs, des taxes sont payées par les usagers ou les producteurs de transport. Elles constituent des versements sans contrepartie directe, versées au budget général des administrations ou affectées au financement d'une action particulière. Dans le cas du transport aérien, il s'agit principalement de la taxe de l'aviation civile, également affectée au BACEA, d'un montant de 190 millions d'euros en 2021 après 180 millions d'euros en 2020.

Le produit fiscal le plus élevé provient de la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE), avec 30,2 milliards d'euros en 2021, en hausse de 11,9 % par rapport à 2020. Cette taxe intérieure retrouve le niveau des années précédentes, après une baisse de 14,1 % en 2020 avec la baisse des consommations de carburants liée aux restrictions de déplacement. 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 17,8 % en 2021, elle était de 16,5 % en 2010. Le produit du total des taxes des carburants, dont la TICPE est la principale composante, représente 31,4 milliards d'euros en 2021 (y compris les Drom), en hausse de 12,8 % par rapport à 2020. Il augmente depuis 2016 au rythme annuel de 1,6 % en moyenne, 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). La taxe sur le certificat d'immatriculation représente 2,2 milliards d'euros en 2021 (+ 3,4 % par rapport à 2020). La taxe sur les contrats d'assurance automobile, versée aux administrations de la sécurité sociale et d'un montant de 1,1 milliard d'euros en 2021, est en augmentation de 16,8 % par rapport à l'année précédente.

LE FINANCEMENT PAR DES « NON-USAGERS »

À l'inverse, 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 transport (VT) qui, avec 9,7 milliards d'euros en 2021, est la principale source de financement des transports collectifs urbains. Cette cotisation des entreprises, assise sur leur masse salariale, augmente de 6,0 % en 2021 après une baisse conjoncturelle de 1,1 % en 2020 du fait de l'épidémie. Le VT est versé aux autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) par les entreprises qui emploient au moins onze salariés, travaillant à l'intérieur du périmètre des AOTU. Le produit du VT a progressé plus lentement en province (+ 3,0 % en moyenne annuelle depuis 2016) qu'en Île-de-France (+ 4,5 %).

VNF, qui a pour mission principale l'exploitation du réseau fluvial pour l'ensemble des usages, perçoit la redevance hydraulique (126 millions d'euros en 2021) qui remplace depuis le 1^{er} janvier 2020 la taxe hydraulique. Elle est acquittée par tous les gestionnaires d'un ouvrage ou d'un aménagement qui prélève ou rejette de l'eau sur le domaine public fluvial ainsi que celui qui utilise sa force motrice. Son rendement augmente de 0,1 % en 2021.

LES AUTRES RECETTES

Les recettes liées aux amendes pour infraction au code de la route s'élèvent à 1,7 milliards d'euros en 2021, soit une hausse de 25,8 %, après des baisses de 16,6 % en 2020 et de 7,5 % en 2019. De cette recette, 1,4 milliards d'euros sont affectés au budget de l'État et aux collectivités territoriales et 273 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 2021, 140 millions d'euros sont payés par la SNCF aux actionnaires du groupe. La crise de la Covid-19 ayant gravement affecté le transport aérien, Aéroports de Paris (ADP) ne verse plus de dividendes aux actionnaires de la société mère depuis 2020.

partie A : transport et activité économique

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.

Figure A6-1 Principales recettes des administrations publiques liées au transport (*)

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Affectation	Niveau 2021	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2021/ 2016
			2019 (d)	2020 (sd)	2021 (p)	
Taxe à l'essieu	État	101	2,0	2,0	- 2,9	- 9,6
Taxe annuelle sur les surfaces de stationnement	Région Île-de-France	79	1,4	8,6	3,9	3,3
Taxe sur contrats d'assurance automobile	Sécurité sociale (depuis 2005)	1 075	1,3	- 10,7	16,8	0,9
Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	Sécurité sociale (en 2017)	756	2,1	4,4	-5,6	1,8
Dividendes des sociétés d'autoroute non concédées	État	0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation		1 655	- 7,5	- 16,6	25,8	- 1,4
	dont État et collectivités locales	1 382	- 7,9	- 15,1	20,8	- 0,6
	AFIT France (à partir de 2005)	273	-4,9	-25,5	58,7	- 5,0
	FIPD, ACSé	0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Taxe sur l'aménagement du territoire	AFIT France (à partir de 2006)	561	9,6	- 12,2	22,2	1,8
Redevances domaniales	AFIT France (à partir de 2005)	362	2,2	2,8	- 0,8	1,8
Certificats d'immatriculation	Régions	2 163	-1,2	-9,0	3,4	- 0,2
Total route (hors TICPE)		6 752	- 1,0	- 8,9	10,2	0,0
Taxe sur les résultats des entreprises ferroviaires		20	- 50,0	0,0	- 91,2	n.s.
Dividendes versés par SNCF aux actionnaires du groupe		140	96,0	796,1	- 97,1	n.s.
Total fer		160	5,1	560,3	- 96,8	n.s.
Péages	VNF	10	4,6	- 46,1	27,5	- 5,3
Redevance hydraulique ⁽¹⁾	VNF	126	12,9	- 1,0	0,1	- 1,0
Redevances domaniales	VNF	36	0,3	- 8,9	26,0	5,6
Total voies navigables		172	9,7	- 6,3	5,9	- 0,2
Taxe de l'aviation civile	État	0	- 72,7	- 100,0	n.s.	n.s.
	BACEA ⁽²⁾	190	3,2	- 63,1	5,4	- 13,2
Taxe de solidarité sur les billets d'avion	FSD ⁽³⁾	157	0,0	- 32,0	10,1	- 5,6
	BACEA depuis 2017	0	82,1	- 100,0	n.s.	n.s.
Redevances de la circulation aérienne	BACEA	784	- 1,3	- 59,0	20,3	- 13,4
Taxe d'aéroport	Aéroports ⁽⁴⁾	401	- 3,3	- 62,2	5,6	- 16,4
Taxe sur les nuisances sonores aériennes ⁽⁵⁾	Aéroports (redistribuée aux ménages)	26	10,6	- 48,1	0,3	- 11,8
Dividendes d'ADP versés aux actionnaires de la société mère	État	0	7,0	- 100,0	n.s.	n.s.
Total transport aérien		1 558	0,4	- 63,3	12,9	- 14,9
Dividendes des GPM (grands ports maritimes)	État	0	53,3	- 100,0	n.s.	n.s.
Total ports		0	53,3	- 100,0	n.s.	n.s.
Total TICPE (TIPP avant 2010)		30 221	- 1,4	- 14,1	11,9	1,6
	dont État	17 729	- 2,8	- 21,5	24,6	3,3
	Odac	1 285	17,3	31,6	- 19,0	11,0
	Communes	372	229,8	- 1,1	0,0	26,7
	Régions (aides aux entreprises)	5 380	- 1,7	- 7,5	0,1	- 1,7
	Départements (RM)	5 355	- 4,7	- 8,1	0,0	- 2,7
	Odal	100	- 1,1	8,7	0,0	n.s.
TGAP	État	708	4,7	- 19,0	105,2	4,8
Taxe spéciale (Drom)	DOM (Firt) ⁽⁶⁾	501	0,4	- 10,3	1,0	- 1,2
Total taxes sur les carburants		31 430	- 1,3	- 14,1	12,8	1,6
Total (hors versement transport)		40 072	- 1,0	- 7,5	- 1,2	0,3
Versement transport en province	Autorités organisatrices	4 793	5,4	- 1,9	7,3	3,0
	dont à TCSP ⁽⁷⁾	3 123	5,4	- 1,9	7,3	3,0
	dont autres de plus de 100 000 hab.	1 286	5,4	- 1,9	7,3	3,0
	dont autres de moins de 100 000 hab.	383	5,4	- 1,9	7,3	3,0
Versement transport Île-de-France	Île-de-France Mobilités	4 939	4,4	- 0,3	4,7	4,5
Total versement transport		9 732	4,9	- 1,1	6,0	3,7
Total		49 804	0,0	- 6,4	0,1	0,9

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

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

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

n.s. = non significatif.

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

partie A : transport et activité économique

Figure A6-2 TICPE unitaire par région en 2020 et 2021

En €/hl

		Corse	Île-de-France	Auvergne-Rhône-Alpes	Autres régions ⁽¹⁾
2021	Gazole	59,4	62,64 ⁽²⁾	60,48	60,75
	SP95-E5 et SP98	67,29 ⁽³⁾	70,04 ⁽²⁾	68,87	69,02
	SP95-E10	65,29 ⁽³⁾	68,04 ⁽²⁾	66,87	67,02
2020	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

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. Suite au mouvement des « gilets jaunes », le montant de la TICPE a été gelé en 2019, 2020 et 2021 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.

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. L'alignement de la fiscalité en matière de TVA entre essence et gazole sera total à partir de 2022.

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.

A7.1 Investissements en infrastructures de transport

Les dépenses d'investissements en infrastructures de transport rebondissent en 2021 (+ 5,6 %) et atteignent 22,9 milliards d'euros, soit environ 3,8 % de la formation brute de capital fixe (FBCF) française. En moyenne entre 2016 et 2021, les dépenses d'investissement en infrastructures croissent de 3,7 % par an. La reprise des investissements en 2021 concerne tous les types de réseaux avec notamment + 5,4 % pour le réseau routier, + 10,4 % pour le réseau ferré, + 5,1 % pour les transports collectifs urbains.

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, rebondissent de 5,6 % en 2021 pour atteindre 22,9 milliards d'euros (figure A7.1-1). Parallèlement la formation brute de capital fixe (FBCF) de l'ensemble des agents économiques rebondit de 14,4 % en euros courants. Les investissements en infrastructures de transport représentent environ 3,8 % de la FBCF française en 2021. Ils ont crû de 3,7 % en moyenne annuelle depuis 2016.

Figure A7.1-1 Investissements en infrastructures de transport

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

	Niveau 2021 (p)	Évolution annuelle			Évolution moyenne annuelle 2021/2016	Structure		
		2019	2020	2021 (p)		1990	2010	2021 (p)
Réseau routier	10 153	5,4	- 7,5	5,4	2,0	71,8	59,8	44,3
Réseau non concédé	8 813	6,1	- 8,2	6,5	2,0	60,1	51,2	38,5
Réseau départemental et communal	7 605	9,8	- 10,2	5,0	3,0	43,6	42,5	33,2
Réseau national	1 208	- 17,3	8,8	16,5	2,8	16,5	6,3	5,3
Réseau concédé	1 340	0,7	- 3,0	- 0,9	1,7	11,7	8,6	5,9
Réseau ferré principal	4 568	12,4	- 5,6	10,4	2,5	15,4	19,0	19,9
Réseau grande vitesse	286	176,4	- 54,4	13,9	- 22,9	7,7	8,3	1,2
Réseau principal hors LGV	4 282	3,6	1,4	10,2	7,4	7,7	10,6	18,7
Transports collectifs urbains	6 990	11,9	- 6,9	5,1	8,9	6,4	14,5	30,5
Réseau ferré Île-de-France	1 146	11,5	- 16,1	5,8	- 0,9	1,3	2,8	5,0
RATP	1 391	9,3	- 0,9	- 3,9	1,7	2,3	3,7	6,1
Société du Grand Paris ⁽¹⁾	2 600	26,9	8,3	0,0	27,9	0,0	0,0	11,3
TCU de province ⁽²⁾	1 853	- 0,3	- 23,7	21,9	6,8	2,8	8,0	8,1
Autres infrastructures	1 209	10,4	- 12,5	- 6,5	- 1,1	6,4	6,8	5,3
Ports maritimes (et fluviaux depuis 2016)	419	62,5	3,8	41,1	6,2	2,2	1,0	1,8
Aéroports de Paris	440	9,9	- 33,0	- 36,1	- 10,7	3,4	4,5	1,9
Voies navigables	350	- 28,2	88,5	14,0	12,7	0,8	1,3	1,5
Total des investissements	22 920	8,9	- 7,3	5,6	3,7	100,0	100,0	100,0

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

⁽²⁾ Estimation SDES à partir des données des enquêtes TCU (sources : Gart ; UTP ; DGITM ; Cerema).

(p) = données provisoires.

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

partie A : transport et activité économique

La hausse des investissements en 2021 concerne tous les types de réseaux (figure A7.1-2), avec notamment 5,4 % pour le réseau routier, 10,4 % pour le réseau ferré et 5,1 % pour les transports collectifs urbains.

REBOND DES INVESTISSEMENTS ROUTIERS EN 2021

En 2021, les investissements dans le réseau routier représentent 44,3 % des investissements en infrastructures de transport. D'un montant global de 10,2 milliards d'euros, ils rebondissent de 5,4 % en 2021 (après - 7,5 % en 2020), et augmentent de 2,0 % en moyenne annuelle depuis 2016. Sur les routes départementales et les voies communales, qui représentent 98 % de la longueur du réseau routier français et où s'effectuent 64 % de la circulation, les dépenses d'investissement représentent environ trois quarts des dépenses d'investissement routier. Après le repli de 2020 (- 10,2 %), en lien avec la baisse des dépenses d'investissement des départements et des communes en voirie, elles repartent à la hausse en 2021 (+ 5,0 %). Les dépenses pour le réseau national augmentent de nouveau (+ 16,5 % en 2021). Le réseau national hors autoroutes concédées représente 1,1 % de la longueur du réseau routier et recueille 18 % de la circulation. Les investissements sur le réseau concédé, qui ne représente que 0,8 % de la longueur du réseau routier mais 16 % de la circulation routière, diminuent de nouveau (- 0,9 % en 2021).

REBOND DES INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES EN 2021

Les investissements ferroviaires sur le réseau principal, qui représentent 19,9 % des dépenses d'investissement en infrastructures en 2021, repartent à la hausse de 10,4 % après le repli de 5,6 % en 2020. 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 rebondissent de 13,9 % en 2021 après le repli de 54,4 % en 2020 tandis que les investissements sur le réseau principal hors LGV, qui constituent l'essentiel des investissements ferroviaires, accélèrent (+ 10,2 % en 2021 après + 1,4 % en 2020).

REPRISE DES INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

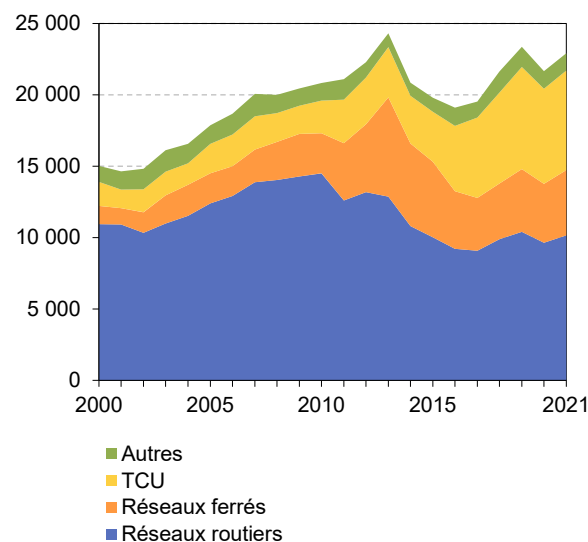
En 2021, les investissements en infrastructures de transports collectifs urbains (TCU) - (y compris du réseau ferroviaire d'Île-de-France) représentent 30,5 % des investissements en infrastructures de transport, contre 6,4 % en 1990. Ils augmentent de 5,1 % en 2021 après un repli de 6,9 % en 2020. Les investissements se stabilisent en Île-de-France du fait des travaux du Grand Paris qui se sont intensifiés malgré la crise sanitaire avec la poursuite des travaux sur les lignes 15 Sud et 16 et le début de travaux sur les autres lignes. Les investissements sur le réseau ferré francilien ont fortement pâti de la crise sanitaire, mais rebondissent en 2021 de 5,8 %, bénéficiant du plan de relance ferroviaire.

LES INVESTISSEMENTS DES AUTRES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT RALENTISSENT DE NOUVEAU

Les investissements dans les autres infrastructures de transport (ports, aéroports, voies fluviales) représentent environ 5 % des investissements d'infrastructures et ralentissent de nouveau en 2021, de 6,5 % (après - 12,5 % en 2020). Les investissements d'Aéroports de Paris sont toujours très impactés par la crise sanitaire (- 36,1 % en 2021 après - 33,0 % en 2020, voir fiche B3.2) tandis que les investissements en infrastructures de voies fluviales augmentent de nouveau (+ 14,0 % en 2021) – (figure A7.1-1).

Figure A7.1-2 Évolution des investissements en infrastructures de transport

En milliards d'euros courants



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

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

Pour la première fois, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France) a dépassé en 2021 le seuil des 3 milliards d'euros en recettes et en dépenses. Le soutien de l'AFIT France aux infrastructures ferroviaires, premier poste de dépenses d'intervention, augmente de nouveau en 2021, de 2,3 % (après + 18,0 % en 2020). Les dépenses d'intervention en faveur de la route diminuent de 8,4 % en 2021 après la forte augmentation en 2020 (+ 14,2 %). Celles en faveur des transports collectifs d'agglomération et des mobilités actives rebondissent fortement (+ 41,9 %) par rapport à 2020, année impactée par la crise de la Covid-19.

AFIT FRANCE : DES RESSOURCES EN HAUSSE DE 9,1 % PAR RAPPORT À 2020

Pour la première fois, l'AFIT France a dépassé en 2021 le seuil des 3 milliards d'euros en recettes et en dépenses : deux tiers des dépenses et trois quarts des engagements ont bénéficié aux modes alternatifs à la route alors que trois quarts des ressources proviennent de la route ([voir le rapport d'activité de l'AFIT France pour l'exercice 2021](#)). Cette année 2021 s'est inscrite dans le respect de la trajectoire de la loi d'orientation des mobilités (LOM), de la mise en œuvre du plan de relance et du financement des grands projets structurants : le canal Seine-Nord Europe et le tunnel de la ligne ferroviaire reliant Lyon à Turin.

Les ressources de l'AFIT France s'élèvent à 3,2 milliards d'euros en 2021, en hausse de 9,1 % par rapport à 2020 (*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, la seule exception notable étant la contribution exceptionnelle volontaire versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

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

Niveau en million d'euros, évolutions en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			Évolution moyenne annuelle
		2019	2020	2021	2021/2016
Ressources (hors dotation en capital)	3 152,2	10,3	17,3	9,1	9,1
Redevance domaniale	335,6	2,7	2,4	-8,1	0,3
Taxe d'aménagement du territoire	561,1	10,8	- 12,3	22,3	1,8
Produit des amendes-radar	271,3	- 8,2	- 26,7	62,5	- 4,0
Contribution exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes	0,0	- 39,8	- 4,4	n.s.	n.s.
Taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE)	1 285,0	17,3	31,6	- 19,0	11,0
Produits financiers	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Produits exceptionnels	699,2	148,5	187,9	176,0	321,5
Subvention d'investissement Etat	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Charges de fonctionnement ⁽¹⁾ et charges financières	3 051,4	- 5,6	27,9	12,2	11,3
Résultat d'exploitation	100,8	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Dépenses d'investissement	0,0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.

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

n.s. = non significatif.

Source : AFIT France

Les ressources pérennes de l'AFIT France, qui lui sont expressément affectées en totalité (taxe d'aménagement du territoire prélevée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes), ou en partie (produit des redevances domaniales de concessions autoroutières, produit des amendes des radars automatiques du réseau routier national) en application de son décret institutif modifié et codifié à l'article R. 1512-17 du Code des transports, s'élèvent à près de 1,2 milliard d'euros en 2021, en hausse de 11,4 % par rapport à 2020, après le repli de 10,2 % par rapport à 2019. Les principales composantes de ces ressources augmentent en 2021 après le repli de 2020 : les recettes attendues en termes d'amendes-radar rebondissent de 62,5 % (après - 26,7 % en 2020), la perception de la taxe d'aménagement du territoire liée à un trafic moindre sur les autoroutes payantes augmente de 22,3 %

(après - 12,3 %). 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 ont été versés à l'Agence en 2015, 2016, 2018 et 60 millions d'euros environ en 2019 et 2020. La contribution 2021 n'a pas été versée.

Ces ressources propres ont été complétées en 2021 par l'affectation d'une fraction de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) perçue par l'État pour un montant de près de 1,3 milliard d'euros, soit environ 7 % de la TICPE perçue par l'État en 2021 (*voir fiche A6*). Ce montant représente 41 % des recettes totales de l'Agence en 2021. 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, se replie en 2021 (- 19,0 %) après avoir fortement augmenté en 2020 (+ 31,6 %).

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. 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, en 2021, l'Agence a perçu 699 millions d'euros (M€) de recettes exceptionnelles (dont 599 M€ pour la mission relance) après un montant de 253 M€ en 2020. Le produit des amendes-radar s'élève à 271 M€ en 2021.

LES DÉPENSES D'INTERVENTION DÉPASSENT 3 MILLIARDS D'EUROS EN 2021

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, a indiqué la trajectoire financière de l'AFIT France pour la période 2019-2023, ainsi que de manière indicative pour la période 2023-2027. La LOM indique un niveau de dépenses de l'AFIT France de 13,7 milliards d'euros sur 2019-2023 et prévoit 14,3 milliards sur 2023-2027. Des engagements complémentaires pour le Canal Seine-Nord-Europe et pour le tunnel Lyon-Turin se sont ajoutés à la trajectoire initialement prévue dans la LOM. L'agence participe à la mise en œuvre du volet transport du plan « France Relance » du 3 septembre 2020 dans la limite de ses missions statutaires pour une enveloppe initiale de 2,6 milliards d'euros en 2021.

En 2021, les dépenses d'intervention opérationnelles de l'AFIT France s'élèvent à un peu plus de 3 milliards d'euros, en hausse de 8 % après la forte augmentation de 2020 (+ 14,6 %) - (*figure A7.2-2*).

En 2021, le premier poste de dépenses d'intervention de l'AFIT France concerne le transport ferroviaire (42,8 % des dépenses). Les dépenses s'élèvent à 1,305 milliard d'euros, en hausse de 2,3 % (après + 18,0 % en 2020). Elles s'effectuent au titre notamment des matériels roulants des trains d'équilibre du territoire (700 M€) concernant notamment les régions Normandie, 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 (269 M€), des opérations inscrites aux contrats de plan État-région (207 M€), des interventions sur le réseau existant (198 M€), des traversées alpines (99 M€) (tunnel euralpin Lyon-Turin et liaison Dijon-Modane) et des opérations orientées fret (44 M€).

Viennent ensuite les dépenses d'intervention en faveur de la route (32,5 % des dépenses) qui s'élèvent à 990 millions d'euros en 2021, en baisse de 8,4 % après la forte augmentation en 2020 (+ 14,2 %). Elles se répartissent notamment entre les dépenses d'interventions de sécurité et de régénération sur le réseau routier existant (513 M€), les opérations inscrites aux contrats de plan État-Région (319 M€) pour poursuivre en partenariat le développement des infrastructures routières nationales sur le réseau non concédé et les opérations particulières (80 M€).

En 2021, les dépenses d'intervention de l'AFIT France en faveur des transports collectifs et des mobilités actives (TCU) s'élèvent à 391 millions d'euros, en fort rebond (+ 41,9 %) par rapport à 2020, année impactée par la crise de la Covid-19. En 2021, 258 M€ ont été consacrés au volet « transports collectifs » des contrats de plan État-région, 51 M€ sont allés aux lauréats des appels à projets pour les transports collectifs en site propre et 25 M€ ont bénéficié aux lauréats des appels à projets pour les continuités cyclables.

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

Niveau en million d'euros, évolutions en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			Évolution moyenne annuelle
		2019	2020	2021	2021/2016
Opérations hors CPER ⁽¹⁾	2 175,5	18,1	9,5	12,9	10,1
Routier	670,7	0,3	5,7	- 1,1	6,4
Ferroviaire	1 098,0	36,5	13,3	4,8	9,5
Fluvial	263,7	17,8	24,2	107,9	26,0
Maritime	10,2	- 43,5	- 2,3	- 6,2	- 17,6
TCA ⁽²⁾	133,0	19,6	- 20,2	108,3	23,9
CPER ⁽¹⁾ et assimilé	838,8	- 6,3	28,0	- 4,9	6,7
Routier	319,3	0,5	32,1	- 20,7	2,1
Ferroviaire	207,2	- 30,4	46,0	- 9,0	11,0
Fluvial	0,0	ns	80,0	- 100,0	- 100,0
Maritime	54,0	- 5,1	39,6	38,1	14,0
TCA ⁽²⁾	258,3	11,8	6,0	21,9	9,1
Divers ⁽³⁾	36,5	- 99,3	- 10,9	158,6	- 11,9
Total	3 050,8	- 46,1	14,6	8,0	8,6
Total routier	990,0	0,4	14,2	- 8,4	4,9
Total ferroviaire	1 305,2	19,9	18,0	2,3	9,7
Total fluvial	263,7	18,3	24,5	106,5	25,9
Total maritime	64,2	- 20,5	27,7	28,4	3,2
Total TCA ⁽²⁾	391,3	13,9	- 1,5	41,9	12,9

⁽¹⁾ CPER = contrats de plan État-Région.

⁽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.

Source : AFIT France (décaissements)

Les dépenses pour les voies navigables s'élèvent à 264 M€ en 2021 dont 194 M€ ont été consacrés à la régénération et à la modernisation du réseau fluvial. Cette enveloppe est destinée à financer des études et des travaux permettant de mettre aux normes, moderniser et renouveler les infrastructures fluviales : digues et berges, barrages de navigation, écluses ou encore installation de fibre optique.

En 2021, les dépenses pour les ports maritimes s'élèvent à 64 M€, dont 54 M€ consacrés au volet portuaire des contrats de plan État-Région et 10 M€ aux opérations hors CPER.

Les programmes exceptionnels (le PITE Guyane, le PEI pour la Corse, lutte contre l'érosion du littoral, aires de contrôle routier des poids lourds) représentent 37 M€ en 2021.

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 2021, les services de transport participent à 22,9 % des importations (FAB, voir encadré) de services et 21,5 % des exportations (FAB) de services, avec respectivement 45,9 milliards d'euros et 49,5 milliards d'euros. Les échanges de services de transport de voyageurs, notamment pour le transport aérien, n'ont pas encore retrouvé leur niveau d'avant la crise de la Covid-19. Les exportations des services de transport de marchandises demeurent quant à elles très dynamiques en 2021, tirées par les exportations de transports maritimes. Au total, le solde des échanges de services de transport est redevenu bénéficiaire en 2021 pour s'établir à + 3,6 milliards d'euros, après - 10,3 milliards d'euros en 2020.

LE TRANSPORT DEVIENT EXCÉDENTAIRE EN 2021

En 2021, les échanges extérieurs de services de transports ont un solde positif : + 3,6 milliards d'euros, après - 10,3 milliards d'euros en 2020 et - 16,2 milliards d'euros en 2019 (figure A8-1). En 2021, les importations (45,9 milliards d'euros) augmentent (+ 16,9 % après - 20,4 % en 2020) et les exportations (49,5 milliards d'euros) progressent très fortement (+ 71,1 % après - 12,6 % en 2020).

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

En milliards d'euros, évolutions en %

par fonction	Niveau 2021 (p)	Évolutions annuelles			
		2019	2020 (sd)	2021 (p)	2021/2019 (p)
Exportations	49,5	7,2	- 12,6	71,1	49,4
Transport de voyageurs	3,4	8,0	- 56,1	15,2	- 49,4
Transport de marchandises	39,6	9,9	7,7	76,6	90,1
Logistique ⁽¹⁾ et transport par conduite	6,5	- 2,8	- 35,9	82,4	16,9
Importations	45,9	3,9	- 20,4	16,9	- 6,9
Transport de voyageurs	2,2	- 0,2	- 70,6	5,3	- 69,0
Transport de marchandises	33,7	9,0	- 14,8	20,9	3,1
Logistique ⁽¹⁾ et transport par conduite	10,0	- 7,9	- 1,4	7,4	5,9

par mode	Niveau 2021 (p)	Évolutions annuelles			
		2019	2020 (sd)	2021 (p)	2021/2019 (p)
Exportations	49,5	7,2	- 12,6	71,1	49,4
Transports ferroviaires	1,3	21,5	- 19,7	29,2	3,7
Transports routiers	7,4	13,6	- 4,0	22,9	18,0
Transports maritimes et fluviaux	30,2	9,0	14,8	101,8	131,7
Transports aériens	4,0	4,9	- 51,9	20,7	- 42,0
Logistique ⁽¹⁾ et transport par conduite	6,5	- 2,8	- 35,9	82,4	16,9
Importations	45,9	3,9	- 20,4	16,9	- 6,9
Transports ferroviaires	1,6	3,6	- 35,1	16,2	- 24,5
Transports routiers	20,1	7,4	- 19,7	22,1	- 1,9
Transports maritimes et fluviaux	9,9	13,1	- 8,6	20,0	9,7
Transports aériens	4,3	1,8	- 52,9	10,9	- 47,8
Logistique ⁽¹⁾ et transport par conduite	10,0	- 7,9	- 1,4	7,4	5,9

par fonction	Niveaux			
	2016	2019	2020 (sd)	2021 (p)
Solde des échanges	- 13,2	- 16,2	- 10,3	3,6
Transport de voyageurs	0,6	- 0,5	0,8	1,2
Transport de marchandises	- 9,5	- 11,9	- 5,4	5,9
Logistique ⁽¹⁾ et transport par conduite	- 4,3	- 3,9	- 5,7	- 3,5

par mode	Niveaux			
	2016	2019	2020 (sd)	2021 (p)
Solde des échanges	- 13,2	- 16,2	- 10,3	3,6
Transports ferroviaires	- 0,6	- 0,8	- 0,3	- 0,3
Transports routiers	- 12,1	- 14,3	- 10,5	- 12,7
Transports maritimes et fluviaux	3,9	4,0	6,7	20,3
Transports aériens	- 0,1	- 1,3	- 0,5	- 0,3
Logistique ⁽¹⁾ et transport par conduite	- 4,3	- 3,9	- 5,7	- 3,5

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

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

Source : Insee, Comptes nationaux - base 2014

LES ÉCHANGES EXTÉRIEURS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS REBONDISSENT

Les restrictions de déplacement de personnes imposées pour lutter contre la propagation de la Covid-19 ont engendré une modification de la structure par fonction des échanges extérieurs. En 2021, 73 % des importations et 80 % des exportations de transport concernent le transport de marchandises, contre respectivement 66 % et 63 % en 2019. La part du transport de marchandises avait déjà augmenté en 2020 et s'élevait à 71 % pour les importations et 77 % pour les exportations. Le transport de voyageurs représente 5 % des importations et 7 % des exportations de services de transport en 2021, contre respectivement 15 % et 20 % en 2019.

Les échanges extérieurs de transport de voyageurs sont en hausse en 2021, de 5,3 % pour les importations et de 15,2 % pour les exportations. Ils ne reviennent cependant pas au niveau d'avant la crise sanitaire (- 69,0 % pour les importations et - 49,4 % pour les exportations par rapport à 2019). Cela s'explique notamment par le fait que les échanges de services de voyageurs concernent principalement le transport aérien, qui représentait jusqu'en 2019 près de 90 % des exportations et des importations de services de transport de voyageurs. Ce dernier a été durement impacté par les restrictions de déplacement mises en place en 2020 et n'a toujours pas retrouvé en 2021 son niveau d'avant-crise.

Les importations de transport de marchandises ont augmenté de 20,9 % par rapport à 2020 et les exportations de transport de marchandises ont progressé de 76,6 % par rapport à 2020, tirées à la hausse par les transports maritimes et fluviaux (+ 101,8 %). Le solde des échanges pour le transport de marchandises est devenu positif pour la première fois depuis 2003, à + 5,9 milliards d'euros en 2021, après - 5,4 milliards d'euros en 2020.

Les importations des autres activités (logistique, entreposage, transport par conduite, etc.) repartent à la hausse de 7,4 % par rapport à 2020. Les exportations augmentent également, de 82,4 %. Au total, le solde des échanges de ces activités augmente par rapport à 2020, mais reste négatif, à - 3,5 milliards d'euros en 2021.

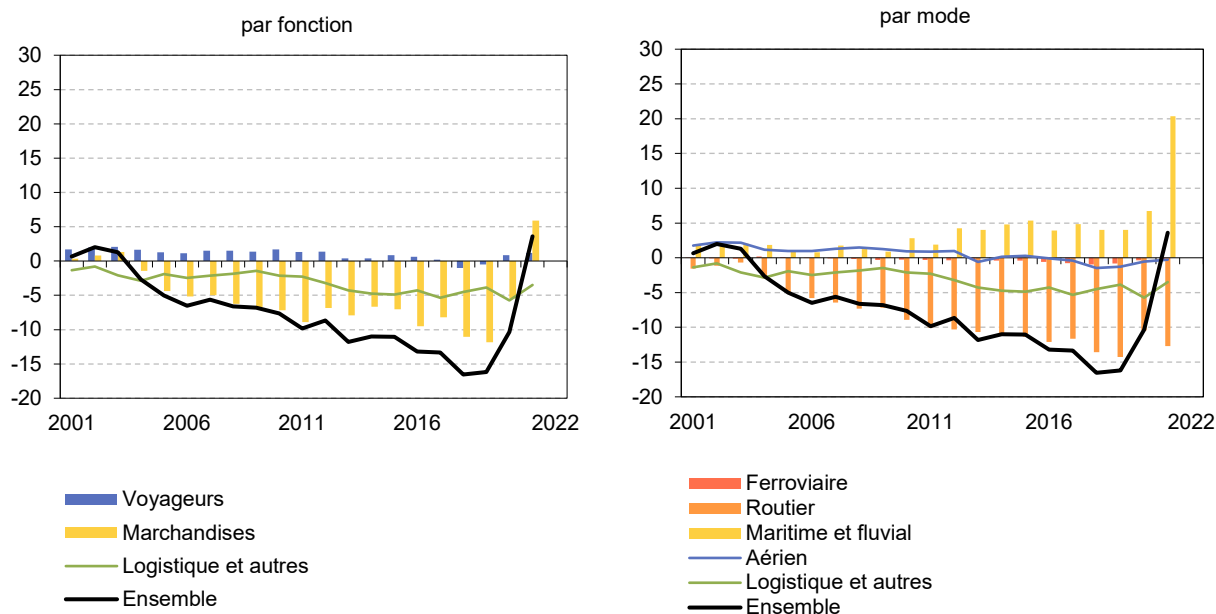
LES ÉCHANGES DE TRANSPORT AÉRIEN NE RETROUVENT PAS LEURS NIVEAUX D'AVANT-CRISE

Le transport aérien s'est effondré en 2020 sous l'effet des restrictions de déplacement mises en place en France pour lutter contre la crise sanitaire (fermeture des frontières, suppression de vols, fermeture d'aéroports, etc.). En 2021, les échanges extérieurs de transport aérien repartent à la hausse mais restent bien inférieurs aux niveaux d'avant-crise : - 47,8 % pour les importations et - 42,0 % pour les exportations par rapport à 2019.

Le déficit des échanges de transports routiers se creuse pour atteindre - 12,7 milliards d'euros en 2021, les importations de transports routiers (44 % des importations de services de transport) ayant augmenté de 22,1 % par rapport à 2020.

Le solde des échanges du transport maritime et fluvial augmente quant à lui fortement pour atteindre 20,3 milliards d'euros en 2021, soit le niveau le plus élevé depuis vingt ans, après 6,7 milliards d'euros en 2020 (*figure A8-2*). Les exportations de transport maritime et fluvial (61 % des exportations de transport) augmentent fortement par rapport à 2020, de 101,8 % après des hausses de 14,8 % en 2020 et de 9,0 % en 2019.

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



Source : Insee, Comptes nationaux - base 2014

Les échanges de services de transports

Les exportations de services de transport comprennent tous les services de transport fournis par des non-résidents à des résidents. Ces exportations correspondent par exemple à la partie internationale d'un transport effectué par une entreprise française. Les importations de services de transports correspondent aux opérations par lesquelles des non-résidents fournissent des services de transport à des résidents. Ces importations correspondent par exemple au transport réalisé en France par une entreprise non française. Leur évaluation s'intègre dans le cadre central de la comptabilité nationale et s'appuie en majeure partie sur la balance des paiements. Les importations de services de transports sont présentées en FAB (franco à bord) (hors coûts d'assurance et de fret) alors que les importations mesurées par les douanes incluent les coûts d'assurance et de fret.

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

Fin 2021, les entreprises françaises du secteur des transports et de l'entreposage détiennent des stocks d'investissements directs de 17,8 milliards d'euros à l'étranger (1,4 % des investissements totaux français à l'étranger), essentiellement dans le secteur de l'entreposage et des services auxiliaires et celui des transports par eau (respectivement 8,4 et 6,9 milliards d'euros), et principalement hors Union européenne (10,8 milliards d'euros). Le stock d'investissements à l'étranger des entreprises françaises du secteur des transports est en hausse de 13,3 % en 2021.

Le secteur des transports et de l'entreposage bénéficie de 10,7 milliards d'euros d'investissements directs étrangers en 2021, soit 1,3 % des investissements étrangers en France. Les investissements étrangers en France dans le secteur des transports ont diminué de 24,9 % en 2021. Après une forte hausse de 23,2 % en 2020, ces investissements retrouvent leur niveau de 2017, 2018 et 2019.

LES INVESTISSEMENT FRANÇAIS À L'ÉTRANGER SONT EN HAUSSE EN 2021

Fin 2021, les stocks d'investissements directs à l'étranger des entreprises françaises de transport s'élèvent à 17,8 milliards d'euros. Ils sont en hausse de 13,3 % par rapport à 2020 (*figure A9-1*). Les investissements français à l'étranger de l'ensemble des entreprises françaises sont en hausse également (+ 4,3 % en 2021). Le transport ne représente qu'une faible part (1,4 %) des investissements français à l'étranger.

Les investissements étrangers dans des entreprises de transport françaises s'élèvent à 10,7 milliards d'euros et diminuent de 24,9 % par rapport à 2020. Le secteur des transports et de l'entreposage bénéficie de 1,3 % 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 8,4 milliards d'euros en 2021 (*figure A9-3*), en progression de 6,1 % par rapport à l'année précédente. Ils représentent 47 % des investissements des entreprises françaises de transport. Les transports par eau en représentent 39 %, les transports terrestres et par conduites 13 %, et les transports aériens moins de 1 %. Les activités de poste et de courrier, prises en compte depuis 2016, représentent moins de 1 % des investissements.

L'entreposage et les services auxiliaires sont également le principal secteur des transports destinataire des investissements étrangers en France avec 7,0 milliards d'euros en 2021 (*figure A9-4*), en hausse de 14,2 % par rapport à l'année précédente. Ils représentent 65 % des investissements étrangers dans le transport en France tandis que les transports terrestres et par conduite en représentent 18 %, les transports par eau 12 % et les transports aériens moins de 2 %. Les activités de poste et de courrier, prises en compte depuis 2016, représentent 3 % des investissements.

LES ENTREPRISES FRANÇAISES INVESTISSENT MAJORITAIREMENT HORS UE EN 2021

Alors que jusqu'en 2019, les investissements des entreprises françaises à l'étranger s'orientaient d'abord vers l'Union européenne, en 2020 et 2021, ils s'orientent majoritairement vers les autres pays (61 %), notamment du fait d'une augmentation des investissements en transports par eau en Asie. Les investissements hors UE sont essentiellement localisés dans les autres pays industrialisés, en hausse de 12,4 % par rapport à 2020 (*figure A9-2*). Les investissements dans l'Union européenne, qui représentent 7,0 milliards d'euros en 2021, croissent de 34,6 % par rapport à 2020.

Les investissements étrangers en France dans le secteur des transports proviennent pour moitié des pays hors UE (51 %). Les investissements en provenance de l'UE diminuent de 39,2 % en 2021 tandis que les investissements en provenance de pays hors UE baissent de 2,5 % en 2021.

partie A : transport et activité économique

Figure A9-1 Investissements internationaux par secteur investisseur

Niveau en milliards d'euros, évolutions en %

	Niveau 2021 (p)	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2019	2020 (sd)	2021 (p)	2021/ 2016
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	17,8	12,5	25,3	13,3	16,7
dont terrestres et par conduite	2,3	19,1	- 19,2	35,8	23,8
dont transports par eau	6,9	11,1	404,3	15,7	n.s
dont transports aériens	0,1	105,0	- 100,1	n.s.	- 41,4
dont entreposage et services auxiliaires	8,4	0,4	5,6	6,1	2,9
dont activités de poste et de courrier	0,1	331,8	14,7	- 19,6	28,2
Total tous secteurs confondus	1 282,9	0,6	- 3,8	4,3	1,0
Investissements directs étrangers en France dans le transport	10,7	4,8	23,2	-24,9	2,5
dont terrestres et par conduite	1,9	- 15,5	0,5	10,9	13,3
dont transports par eau	1,3	- 7,1	108,5	- 78,5	- 8,2
dont transports aériens	0,2	302,9	- 92,1	181,4	n.s
dont entreposage et services auxiliaires	7,0	10,5	5,1	14,2	2,9
dont activités de poste et de courrier	0,4	- 12,6	-9,2	0,0	- 4,1
Total tous secteurs confondus	845,9	4,6	5,4	8,5	5,1

n.s. = non significatif.

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

Note : les investissements français à l'étranger des entreprises de transport par eau ont été fortement révisés en 2020, certaines opérations n'étant pas encore enregistrées au moment de la rédaction du rapport de l'année précédente.

Source : Banque de France

Figure A9-2 Investissements internationaux par zone géographique

Niveau en milliards d'euros, évolutions en %

	Niveau 2021 (p)	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2019	2020 (sd)	2021 (p)	2021/ 2016
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	17,8	12,5	25,3	13,3	16,7
Union européenne	7,0	17,4	- 22,1	34,6	3,3
Zone euro	5,6	20,3	34,9	11,7	10,8
Autres pays de l'UE à 27 hors PECO	1,2	- 6,5	- 31,1	217,0	21,8
PECO membres de l'UE à 27	0,3	14,3	- 6,5	35,5	11,0
Autres pays	10,8	7,4	79,7	2,7	36,9
Autres pays industrialisés (*)	5,9	8,6	26,3	12,4	26,0
Reste du monde	4,9	4,6	212,7	- 6,9	66,8
Investissements directs étrangers en France dans le transport	10,7	4,8	23,2	- 24,9	2,5
Union européenne	5,3	4,1	5,3	- 39,2	- 2,8
Zone euro	4,6	0,9	3,8	- 43,4	- 5,2
Autres pays de l'UE à 27 hors PECO	0,7	199,7	33,8	21,0	45,3
PECO membres de l'UE à 27	0,0	- 204,7	16,4	- 20,2	- 9,3
Autres pays	5,4	6,4	67,8	- 2,5	10,0
Autres pays industrialisés (*)	0,8	0,3	7,9	- 3,1	- 15,6
Reste du monde	4,6	8,4	86,2	- 2,3	25,6

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

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

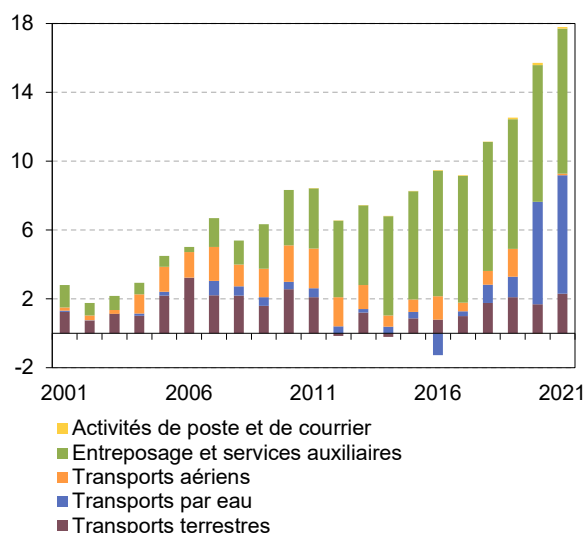
PECO : pays d'Europe centrale et orientale.

Source : Banque de France

partie A : transport et activité économique

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

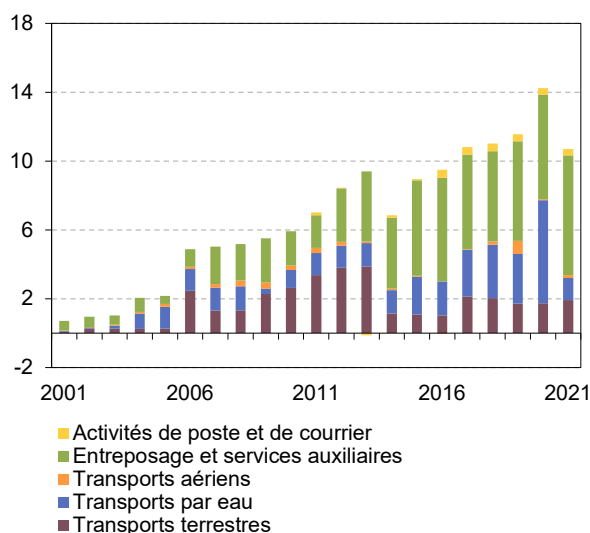
En milliards d'euros



Source : Banque de France

Figure A9-4 Investissements étrangers en France par secteur

En milliards d'euros



Source : Banque de France

Méthodologie

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

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

Aussi, 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 suite à 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 2021, l'activité économique a fortement rebondi en France, après la profonde récession causée par l'épidémie de la Covid-19. Ce rebond de l'activité, conjugué à des tensions sur les capacités de transport et à la hausse du prix de l'énergie, s'est répercuté sur les prix des transports. Ainsi, en 2021, les prix du transport de fret augmentent dans tous les secteurs. Les prix du transport maritime (+ 58,8 %) enregistrent la plus forte hausse, suivis par ceux du transport aérien (+ 8,6 %). Dans le transport ferroviaire (+ 3,5 %), fluvial (+ 2,1 %) et routier (+ 1,5 %), les prix sont aussi orientés à la hausse. Les prix augmentent également dans les autres services de transport de marchandises (+ 2,6 % pour la messagerie et le fret express, + 2,1 % pour la manutention, + 0,8 % pour les autres services de poste et de courrier). Dans l'entreposage, les prix sont quasi-stables (+ 0,1 %).

REBOND DES PRIX DU FRET ROUTIER

En 2021, les prix du transport routier de fret rebondissent (+ 1,5 % après - 0,9 % en 2020) (figures A10-1 et A10-2). La hausse est plus marquée sur les destinations internationales (+ 3,5 %). Cette augmentation est notamment une conséquence de la flambée des prix du carburant en 2021, en lien avec la reprise de la demande mondiale consécutive au desserrement des contraintes liées à la pandémie de la Covid-19. Sur les cinq dernières années, les prix n'ont diminué qu'en 2020, année marquée par la pandémie. L'évolution annuelle moyenne observée entre 2016 et 2021 s'établit à + 1,1 %.

HAUSSE DES PRIX DU FRET FERROVIAIRE

Les prix du transport ferroviaire de fret augmentent également en 2021 (+ 3,5 %, après + 2,6 % en 2020). Cette hausse est plus forte sur les trajets nationaux (+ 4,8 %) que sur les trajets internationaux (+ 2,5 %). Ces derniers avaient fortement baissé en 2020 (- 4,0 %). En moyenne annuelle, les prix du fret ferroviaire se sont accrus de 1,9 % par an au cours des cinq dernières années. Le prix du transport national s'accroît de 3,1 % en moyenne annuelle, alors que celui du fret international augmente de 0,4 %.

Figure A10-1 Évolution des prix du transport de fret
Indices en base 100 en 2015, évolutions en %

	Indice 2021	Évolutions (*)			
		2019	2020	2021	2021/2016
Transport ferroviaire (49.2)	108,9	0,0	2,6	3,5	1,9
National	114,8	- 1,4	6,8	4,8	3,1
International	102,0	1,5	- 4,0	2,5	0,4
Transport routier (49.41)	105,4	1,6	- 0,9	1,5	1,1
dont international	110,0	2,5	0,9	3,5	1,9
Transport maritime (50.2)	168,2	- 1,0	6,4	58,8	12,5
Transport fluvial (50.4)	101,9	- 0,5	- 0,9	2,1	0,9
National	107,5	1,2	1,0	3,3	2,1
International	96,6	- 3,1	- 5,0	- 0,8	- 1,5
Transport aérien (51.21)	138,4	2,6	35,4	8,6	8,0

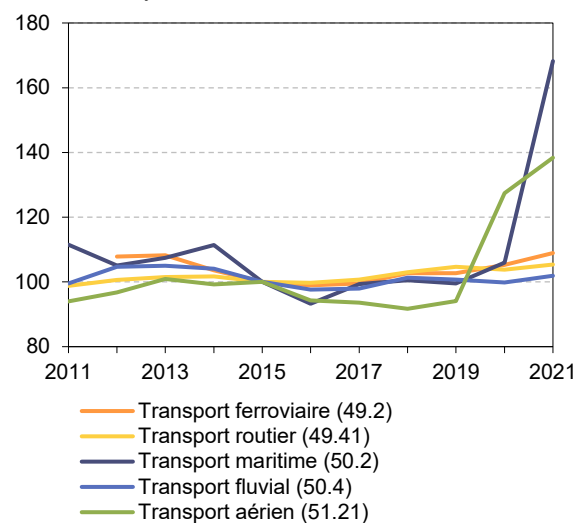
(*) Évolutions annuelles pour les années 2019, 2020, 2021 ; évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2021/2016.

Note : l'enquête sur les prix du transport de fret ferroviaire a démarré en 2012.

Champ : France entière, à l'exception des prix du fret ferroviaire qui portent sur la France métropolitaine.

Sources : Insee ; SDES, base 2015

Figure A10-2 Indices de prix du transport de fret
Indices en moyenne annuelle en base 2015



Note : l'enquête sur les prix du transport de fret ferroviaire a démarré en 2012.

Champ : France entière, à l'exception des prix du fret ferroviaire qui portent sur la France métropolitaine.

Sources : Insee ; SDES, base 2015

partie A : transport et activité économique

TRÈS FORTE HAUSSE DES PRIX DU FRET MARITIME

Les prix du transport maritime de fret augmentent fortement en 2021 (+ 58,8 % après + 6,4 % en 2020). Le dynamisme de la demande combiné à des capacités de transport limitées, notamment en raison d'un manque de conteneurs disponibles et à l'engorgement portuaire, ont contribué à cette envolée des prix du transport maritime.

REBOND DES PRIX DU FRET FLUVIAL

Les prix du transport fluvial rebondissent également en 2021 (+ 2,1 % après deux années de baisse). En moyenne annuelle, sur cinq ans, ils augmentent de 0,9 % par an, soit la hausse la plus modérée parmi les principaux modes de transport de marchandises.

NOUVELLE AUGMENTATION DES PRIX DU FRET AÉRIEN

En 2021, les prix dans le transport aérien de fret augmentent de nouveau, mais à un rythme plus faible (+ 8,6 % après + 35,4 % en 2020). Cette augmentation est toujours due aux conséquences de la pandémie de la Covid-19, qui a entraîné de fortes tensions sur les capacités de transport. L'augmentation des prix du carburant contribue également à la persistance des hausses de prix. Entre 2016 et 2021, les prix augmentent de 8,0 % par an en moyenne tandis qu'ils avaient progressé de 0,1 % par an en moyenne entre 2011 et 2016.

HAUSSE DES PRIX DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES

Les prix de l'entreposage et stockage sont quasi stables en 2021 (+ 0,1 % par rapport à 2020). Les prix de la manutention sont en hausse (+ 2,1 %) après deux ans de quasi-stabilité (+ 0,1 % en 2019 et en 2020). En 2021, les prix de la messagerie et du fret express rebondissent (+ 2,6 %) après une quasi-stabilité en 2020. Ceux des autres services de poste et de courrier augmentent (+ 0,8 %), moins vite cependant qu'en 2020 (+ 2,9 %) - (figures A10-3 et A10-4).

Figure A10-3 Évolution des prix des activités logistiques
Indice en base 100 en 2015, évolutions en %

	Indice 2021	Évolutions (*)			
		2019	2020	2021	2021/2016
Entreposage et stockage (52.10)	103,9	1,3	0,5	0,1	0,6
Manutention (52.24)	106,2	0,1	0,1	2,1	1,1
Messagerie, fret express (52.29 A)	112,7	5,3	-0,1	2,6	2,3
Autres services de poste et de courrier (53.2)	104,6	0,5	2,9	0,8	1,0

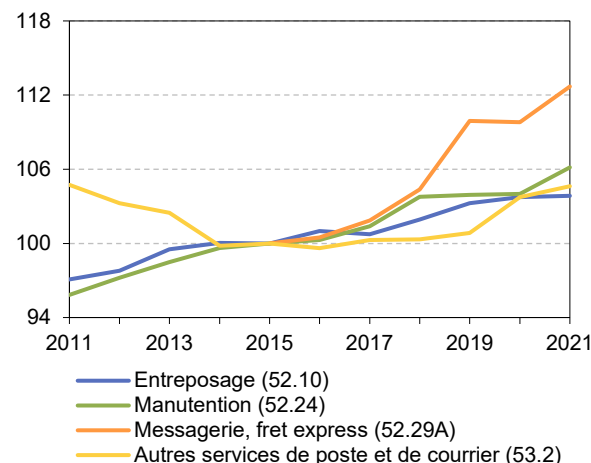
(*) Évolutions annuelles pour les années 2019, 2020, 2021 ; évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2021/2016.

Note : l'enquête Opise (Observation des prix de l'industrie et des services) de l'Insee a commencé à collecter des données sur la messagerie, fret express en 2014.

Champ : France entière.

Sources : Insee ; SDES, base 2015

Figure A10-4 Indices de prix des activités logistiques
Indices en moyenne annuelle base 2015



Note : l'enquête Opise (Observation des prix de l'industrie et des services) de l'Insee a commencé à collecter des données sur la messagerie, fret express en 2014.

Champ : France entière.

Source : Insee ; SDES, base 2015

Les indices de prix des transports de fret, de l'entreposage et des services auxiliaires de transport s'inscrivent dans le dispositif européen d'indices de prix à la production des services aux entreprises révisés par le règlement européen n°1165/98 sur les statistiques de court terme.

À ce titre, l'Insee et le SDES produisent trimestriellement ces indices de prix et les diffusent sur leur [site internet](#). Les données présentées dans cette fiche sont des données annualisées construites à partir de données trimestrielles. En 2021, la production de l'indice de prix du fret ferroviaire a été transférée du SDES à l'Insee.

partie B

Entreprises françaises de transport

— En 2020, avec 197 milliards d'euros de chiffre d'affaires, les entreprises de transport ont réalisé 5,1 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture).

Au sein des « transports et entreposage », le secteur du transport routier de marchandises (TRM) représente en 2020 21 % des entreprises, emploie 30 % des salariés et réalise 26 % du chiffre d'affaires. En 2021, une reprise de l'activité s'amorce dans ce secteur, avec un chiffre d'affaires et un taux de marge en progression. Dans le transport ferroviaire, la situation est moins défavorable en 2021 qu'en 2020 mais SNCF Voyageurs continue d'afficher un résultat comptable négatif en 2021. L'investissement de la RATP augmente encore en 2021. L'activité du transport maritime de passagers reprend après la forte baisse de 2020. Les sociétés d'autoroutes concédées affichent un chiffre d'affaires en hausse par rapport à 2020 mais en léger retrait par rapport à 2019. L'activité des compagnies aériennes s'améliore également mais reste nettement en-deçà de son niveau d'avant-crise.

En 2021, comme les années précédentes, les créations d'entreprises restent très dynamiques, tirées par les immatriculations sous le régime de la micro-entreprise, notamment dans le domaine des livraisons à domicile.



B1. Démographie des entreprises

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, avec plus de 126 000 nouvelles immatriculations, dont près de 110 000 sous le régime du micro-entrepreneur, le secteur des transports et entreposage est le plus gros contributeur de l'économie marchande à la hausse des créations d'entreprises. Les créations hors micro-entreprises (près de 17 000) progressent par rapport à 2020 mais restent en-deçà du niveau de 2019 (- 8,4 %). Les défaillances continuent de diminuer en 2021 (- 4,5 %) avec 1 174 redressements judiciaires.

EN 2020, LE NOMBRE D'ENTREPRISES CONTINUE DE S'ACCROITRE FORTEMENT SOUS L'EFFET DU DÉVELOPPEMENT DES MICRO-ENTREPRISES, NOTAMMENT DANS LA LIVRAISON A 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. On dénombre ainsi 248 952 entreprises (unités légales) de transports et entreposage au 31 décembre 2020, contre 114 810 au 31 décembre 2015.

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

EN 2021, LE SECTEUR DES TRANSPORTS ET ENTREPOSAGE EST ENCORE LE PREMIER CONTRIBUTEUR À LA HAUSSE DES CRÉATIONS D'ENTREPRISES

Dans l'ensemble des secteurs de l'économie marchande (hors agriculture, sylviculture et pêche), les créations d'entreprises de tous types (y compris immatriculations de micro-entrepreneurs) progressent de 17,4 % en 2021 (soit 147 700 créations de plus qu'en 2020) pour s'élever à 995 900 unités (*figure B1-3*). Le secteur des « transports et entreposage » est le troisième secteur qui affiche le plus de créations (126 242 dont créations de micro-entreprises) derrière les secteurs « activités spécialisées, scientifiques et techniques » (163 500 créations) et « commerce, réparation automobiles et motocycles » (138 200 créations). Avec une augmentation des créations de 25 150 unités en 2021 (soit + 24,9 % par rapport à 2020), le secteur « transports et entreposage » est le premier contributeur à la hausse globale des créations (17,0 % de la hausse).

partie B : entreprises françaises de transport

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

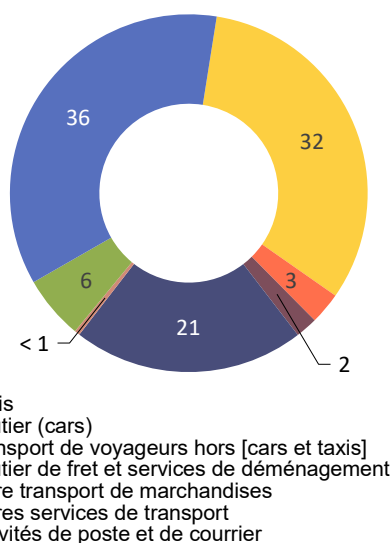
Niveau en unités, évolutions en %

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

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 au 31 décembre 2020 des entreprises de transports et entreposage (unités légales)

En % du nombre d'entreprises



Champ : voir figure B1-1.

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

Figure B1-3 Créations d'entreprises pour l'ensemble des secteurs des services marchands (hors agriculture, sylviculture et pêche)

Nombre de créations en unités, évolution et contribution en %

	Nombre de créations		Évolution annuelle	Nombre de créations supplémentaires	Contribution à l'évolution des créations
	2021	2020	2021/2020	2021 - 2020	
B Industries extractives	90	76	18,4	14	0,0
C Industrie manufacturière	42 826	36 010	18,9	6 816	4,6
D Production et distribution électricité, gaz, vapeur et air conditionné	2 721	2 222	22,5	499	0,3
E Production et distribution eau, assainissement, gestion des déchets	2 206	1 771	24,6	435	0,3
F Construction	88 750	80 468	10,3	8 282	5,6
G Commerce, réparation automobiles et motocycles	138 244	130 276	6,1	7 968	5,4
H Transports et entreposage	126 242	101 097	24,9	25 145	17,0
I Hébergement et restauration	40 164	39 083	2,8	1 081	0,7
J Information et communication	53 635	42 770	25,4	10 865	7,4
K Activités financières et d'assurances	27 937	21 387	30,6	6 550	4,4
L Activités immobilières	43 981	35 380	24,3	8 601	5,8
M Activités spécialisées, scientifiques et techniques	163 488	139 535	17,2	23 953	16,2
N Activités de services administratifs et de soutien	66 453	54 222	22,6	12 231	8,3
O Administration publique	-	-	-	-	-
P Enseignement	46 791	34 722	34,8	12 069	8,2
Q Santé humaine et action sociale	45 511	46 983	- 3,1	- 1 472	- 1,0
R Arts, spectacles et activités récréatives	30 890	28 845	7,1	2 045	1,4
S Autres activités de services	75 939	53 317	42,4	22 622	15,3
TOTAL	995 868	848 164	17,4	147 704	100,0

Note de lecture : en 2021, le secteur des transports et entreposage enregistre 126 242 créations d'unités légales (Sirens), soit 25 145 de plus qu'en 2020. Le secteur des transports et entreposage contribue pour 17 % à la hausse du nombre de créations (25 145 sur 147 704 créations supplémentaires dans l'ensemble de l'économie marchande (hors agriculture, sylviculture et pêche).

Champ : ensemble des unités légales de France métropolitaine et des Drom des services marchands, hors agriculture, sylviculture et pêche.

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

partie B : entreprises françaises de transport

MOINS DE CRÉATIONS D'ENTREPRISES CLASSIQUES EN 2021 QU'EN 2019

Hors immatriculations de micro-entrepreneurs, le nombre de créations d'entreprises « classiques » dans le secteur des transports et de l'entreposage repart à la hausse en 2021 mais reste inférieur à son niveau de 2019 avant la crise sanitaire (- 8,4 %) pour s'établir à 16 863 nouvelles entreprises (figure B1-4). Le taux de création (rapport entre le nombre de créations dans l'année et le nombre d'entreprises en fin d'année précédente) atteint 6,8 % en 2021, soit - 3,7 points par rapport à 2019.

Le plus grand pourvoyeur de créations « classiques » en 2021 est le secteur du transport de voyageurs avec 6 555 nouvelles unités sous l'impulsion quasi exclusive du secteur des « transports de voyageurs par taxis » qui comprend les voitures de transport avec chauffeur (VTC).

En 2021, tous les secteurs rebondissent par rapport à 2020 mais seuls les transports de marchandises et les autres services de transports dépassent leur niveau de 2019 avec respectivement + 31,5 % (sous l'impulsion du « transport routier de fret et services de déménagement ») et + 13,4 % par rapport à 2019. Par rapport à 2019, le transport de voyageurs reste bien en deçà (- 20,8 %) et seul le transport routier (cars) tire son épingle du jeu (+ 57,4 %). Les activités de poste et de courrier sont aussi en retrait par rapport à 2019 (- 21,9 %).

Figure B1-4 Créations d'entreprises (unités légales) hors nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs, dans le secteur transports et entreposage

Niveau en unités, évolution et taux de création en %

	Niveau		Évolution		Taux de création	
	2021	2021/2019	2019	2021	2019	2021
Transport de voyageurs	6 555	- 20,8	10,4	7,1		
Taxis (et VTC)	6 029	- 21,7	11,3	7,5		
Routier (cars)	203	57,4	1,8	2,8		
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	323	- 27,3	10,0	6,5		
Transport de marchandises	5 214	31,5	8,3	9,8		
Routier de fret et services de déménagement	5 139	31,8	8,4	9,9		
Autre transport de marchandises	75	13,6	5,5	6,2		
Autres services de transport	904	13,4	6,1	6,3		
Activités de poste et de courrier	4 190	- 21,9	15,7	4,7		
Transports et entreposage	16 863	- 8,4	10,5	6,8		

Champ : voir figure B1-1.

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

Figure B1-5 Nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs dans le secteur transports et entreposage

Niveau en unités, évolution et taux de création en %

	Niveau		Évolution		Taux de création	
	2021	2021/2019	2019	2021	2019	2021
Transport de voyageurs	5 485	- 23,4	9,0	5,9		
Taxis (et VTC)	5 069	- 24,7	9,9	6,3		
Routier (cars)	131	- 22,9	2,4	1,8		
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	285	11,3	5,8	5,8		
Transport de marchandises	2 579	42,3	3,8	4,8		
Routier de fret et services de déménagement	2 539	42,3	3,8	4,9		
Autre transport de marchandises	40	37,9	2,4	3,3		
Autres services de transport	776	- 3,7	6,2	5,4		
Activités de poste et de courrier	100 539	83,2	160,2	112,9		
Transports et entreposage	109 379	69,2	37,0	43,9		

Champ : voir figure B1-1.

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

LES NOUVELLES IMMATICULATIONS DE MICRO-ENTREPRENEURS RESTENT TRÈS DYNAMIQUES

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 les années suivantes. En 2021, les nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs s'élèvent à 109 379 unités (figure B1-5), en hausse de 23,6 % par rapport à 2020. Cette hausse est surtout imputable aux « autres activités de poste et de courrier » avec 20 300 nouvelles immatriculations supplémentaires par rapport à 2020 (sur les 20 900 supplémentaires de l'ensemble des transports et entreposage).

Depuis 2012, la part des micro-entrepreneurs dans l'ensemble des créations a progressé régulièrement. 2021 marque une légère baisse de cette part (- 0,9 point par rapport à 2020) qui s'établit à 86,6 % (figure B1-6). Ce taux est nettement supérieur à celui de l'ensemble des secteurs principalement marchands (64,4 %).

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B1-6 **Part des nouvelles immatriculations de micro-entrepreneurs dans l'ensemble des créations de transports et entreposage**

En %

	2019	2020	2021	Part annuelle moyenne 2017-2021
Transport de voyageurs	46,4	47,3	45,6	38,0
Taxis (et VTC)	46,6	46,8	45,7	37,3
Routier (cars)	56,9	50,2	39,2	54,5
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	36,6	54,7	46,9	41,1
Transport de marchandises	31,4	39,0	33,1	29,9
Routier de fret et services de déménagement	31,4	39,0	33,1	29,9
Autre transport de marchandises	30,5	43,0	34,8	29,5
Autres services de transport	50,3	51,0	46,2	42,9
Activités de poste et de courrier	91,1	97,1	96,0	89,5
Transports et entreposage	77,8	87,5	86,6	74,1
Ensemble des activités marchandes non agricoles	61,6	64,6	64,4	60,3

Champ : voir figure B1-1.

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

Figure B1-7 **Défaillances d'entreprises dans le secteur transports et entreposage**

Niveau en unités, évolution et taux de défaillance en %

	Niveau	Évolution annuelle	Taux de défaillance	
	2021	2021	2020	2021
Transport de voyageurs	352	- 19,6	0,5	0,4
Taxis (et VTC)	297	- 10,8	0,4	0,4
Routier (cars)	33	- 53,5	1,0	0,5
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	22	- 35,3	0,7	0,4
Transport de marchandises	680	1,2	1,3	1,3
Routier de fret et services de déménagement	677	2,0	1,3	1,3
Autre transport de marchandises	3	- 62,5	0,7	0,2
Autres services de transport	101	2,0	0,7	0,7
Activités de poste et de courrier	41	105,0	0,0	0,0
Transports et entreposage	1 174	- 4,5	0,6	0,5

Champ : voir figure B1-1.

Source : Bodacc, calculs Banque de France

POURSUITE DE LA BAISSÉ DES DÉFAILLANCES D'ENTREPRISES EN 2021

En 2021, 1 174 défaillances sont prononcées (- 4,5 % par rapport à 2020), soit le plus bas niveau jamais atteint depuis 2000 (2019 ayant été le plus haut). Les mesures gouvernementales comme le gel de la date des cessations de paiement dès la mi-mars 2020, la mise en place du fonds de solidarité et du prêt garanti par l'État, ou encore l'exonération ou le report de cotisations qui ont protégé les entreprises de la faillite et les ont éloignées du redressement judiciaire en 2020, continuent de faire effet en 2021. En 2021, le taux de défaillance (rapport entre le nombre de défaillances dans l'année et le nombre d'entreprises en fin d'année précédente) s'établit à 0,5 % (figure B1-7).

Défaillance d'entreprise

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

Création d'entreprise

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

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

L'Insee n'ayant toutefois pas encore appliqué la nouvelle méthodologie au calcul du nombre d'entreprises (stocks), **les résultats des créations d'entreprises présentés dans cette fiche sont issus de l'ancienne méthodologie** afin d'avoir des données de créations cohérentes avec les données de stocks, en particulier pour l'estimation des taux de créations (rapport entre le nombre de créations dans l'année et le nombre d'entreprises en fin d'année précédente). Pour le transport et l'entreposage, l'impact de la nouvelle méthodologie est toutefois très faible (125 709 créations en 2021 au lieu de 126 242 ; 101 020 en 2021 au lieu de 101 097).

Entreprise au sens juridique (pour la fiche B1)

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

B2.1 Comptes des entreprises de transport en 2020

Entreprise au sens économique (pour les fiches B2.1 à B2.9)

Les fiches B2.1 à B2.9 de la partie « B. Les entreprises françaises de transport » mobilisent des données comptables issues de la source Ésane (Élaboration des statistiques annuelles d'entreprise) de l'Insee.

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) 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 ». Ainsi une entreprise au sens de la LME peut être constituée d'une seule ou de plusieurs unités légales appartenant au même groupe. Le nombre d'entreprises présenté dans ces fiches, 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 la fiche « Définition de l'entreprise » en fin de partie B.*

Dans les fiches B2.1 à B2.9 sont présentées les données comptables des entreprises par sous-secteur d'activité. Ces résultats, principalement issus de la source Insee-Ésane, seule source d'informations complète et homogène sur l'ensemble des secteurs marchands, portent sur l'année 2020, dernier exercice disponible pour les comptes d'entreprises à cette période de l'année.

Autant que possible, des estimations complémentaires pour l'année 2021, issues d'autres sources d'informations disponibles (sectorielles ou individuelles comme les comptes sociaux des grandes entreprises), ont été mobilisées afin d'apporter un premier éclairage sur la situation économique en 2021.

Avec 197 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2020, les entreprises de transport ont réalisé 5,1 % du chiffre d'affaires des entreprises françaises (hors agriculture). Dans le contexte de la crise sanitaire, l'ensemble des soldes intermédiaires de gestion des entreprises de transport ont chuté en 2020 : - 12,9 % pour le chiffre d'affaires, - 22,4 % pour la valeur ajoutée brute et - 75,6 % pour l'excédent brut d'exploitation. Les investissements corporels bruts ont aussi fortement diminué (- 15,1 %).

Les entreprises du secteur des transports exercent l'essentiel de leurs activités dans la branche transport (88 % de leur chiffre d'affaires en 2020) : 37 % en transport de marchandises, 21 % en transport de voyageurs et 42 % en autres services de transport. Certaines entreprises exercent d'autres activités secondaires en plus de leur activité principale. Par exemple, les compagnies aériennes de passagers réalisent 63 % de leur chiffre d'affaires en transport aérien de passagers et les 37 % restant dans d'autres activités (transport de marchandises, services auxiliaires de transports et secteurs hors transports) en 2020. De même, des entreprises dont l'activité principale n'est pas le transport réalisent une partie de leur chiffre d'affaires dans la branche transport : ainsi, en 2020, 13 % du chiffre d'affaires de la branche « transport routier de marchandises » est généré par des entreprises hors secteur transport.

LE CHIFFRE D'AFFAIRES A NETTEMENT DIMINUÉ EN 2020

Le chiffre d'affaires (CA) des entreprises du secteur « transports et entreposage » a fortement baissé en 2020 (- 12,9 %) avec la crise sanitaire, pour atteindre 197 milliards d'euros (*figure B2.2-1*). En comparaison, celui de l'ensemble des entreprises (hors agriculture) a proportionnellement moins diminué (- 7,7 %). En 2020, tous les grands secteurs des transports ont vu leur chiffre d'affaires se contracter, en particulier ceux du transport de voyageurs (- 26,0 %) et des autres services de transport (- 10,5 %). Dans le transport de voyageurs, le CA de tous les secteurs a reculé, notamment celui du secteur des « transports aériens de passagers » (- 55,3 %). Le transport routier de marchandises a été moins touché par la crise (- 1,9 %). En particulier, le chiffre d'affaires du « transport routier de fret et services de déménagement » s'est peu replié (- 3,2 %), le sous-secteur ayant le plus diminué étant celui des « services de déménagement » (- 15,3 %).

partie B : entreprises françaises de transport

En 2020, les consommations intermédiaires (CI) ont diminué de manière relativement modérée (- 6,6 %) pour s'établir à 129,6 milliards d'euros. Elles représentent 65,8 % des emplois du chiffre d'affaires (*figure B2.1-2*). Parmi elles, la sous-traitance incorporée (« cœur de métier ») et les achats de carburant représentent respectivement 12,2 % et 6,6 % des emplois du CA. Le poids des consommations intermédiaires rapporté au chiffre d'affaires est élevé dans le transport de voyageurs (71,9 %), notamment dans le transport ferroviaire interurbain de voyageurs (93,2 %). Il est moindre dans le transport de marchandises (68,0 %), surtout dans les « transports par conduites » (42,7 %).

Figure B2.1-1 Les comptes des secteurs des transports et entreposage en 2020

Données provisoires

2020 niveaux en millions d'euros	Chiffre d'affaires (CA)	Consom- mations intermé- diaires (CI)	Valeur ajoutée brute (VAb)	Charges de personnel	EBE	Investis- sements corporels bruts (*)
Transport de voyageurs	56 202	40 387	21 331	25 406	- 4 003	16 880
Ferroviaire (voyageurs)	22 747	21 202	8 321	11 622	- 3 769	8 291
TCU	7 295	3 038	4 621	4 090	532	s
Routier (cars)	11 259	5 278	5 779	4 301	1 609	s
Aérien (voyageurs)	9 769	8 006	920	4 011	- 3 155	s
Autre transport de voyageurs	5 131	2 863	1 690	1 382	780	s
dont taxis (et VTC)	2 887	1 639	1 231	836	760	s
Transport de marchandises	72 371	49 181	21 060	16 921	3 352	3 992
dont routier de fret et services de déménagement	50 702	31 030	18 474	15 599	2 185	s
Autres services de transport (y compris activités de poste et de courrier)	68 542	40 056	27 501	20 056	5 347	5 218
dont services auxiliaires	15 814	5 856	9 871	3 160	5 797	2 708
dont organisation du transport de fret	30 050	22 314	6 905	5 654	917	633
Transports et entreposage	197 114	129 624	69 893	62 382	4 695	26 090

2020 / 2019 (champ 2020) évolutions en %	Chiffre d'affaires (CA)	Consom- mations intermé- diaires (CI)	Valeur ajoutée brute (VAb)	Charges de personnel	EBE	Investis- sements corporels bruts (*)
Transport de voyageurs	- 26,0	- 10,6	- 42,0	- 11,8	- 153,8	- 19,6
Ferroviaire (voyageurs)	- 12,5	23,0	- 46,8	- 5,4	- 232,3	- 30,4
TCU	- 7,2	- 8,7	- 6,7	- 1,9	- 40,0	s
Routier (cars)	- 12,1	- 13,0	- 13,6	- 10,8	- 15,6	s
Aérien (voyageurs)	- 55,3	- 45,7	- 85,8	- 29,9	- 608,6	s
Autre transport de voyageurs	- 30,7	- 24,5	- 44,2	- 23,6	- 33,7	s
dont taxis	- 29,6	- 23,6	- 36,6	- 20,0	- 11,6	s
Transport de marchandises	- 1,9	- 3,8	3,4	0,5	21,3	12,6
dont routier de fret et services de déménagement	- 3,2	- 4,8	0,0	- 0,1	0,1	s
Autres services de transport (y compris activités de poste et de courrier)	- 10,5	- 5,7	- 16,5	- 6,4	- 41,0	- 16,0
dont services auxiliaires	- 24,6	- 11,5	- 30,2	- 16,0	- 37,1	- 26,9
dont organisation du transport de fret	- 8,1	- 9,2	- 4,9	- 3,3	- 12,0	- 26,4
Transports et entreposage	- 12,9	- 6,6	- 22,4	- 7,0	- 75,6	- 15,1

Afin de faciliter les comparaisons entre 2020 et 2019, les données de 2019 ont été recalculées sur le contour et le champ d'entreprises de 2020.

Champ : entreprises de France métropolitaine et des Drom.

(*) Investissements corporels bruts hors apports.

s : secret statistique.

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

partie B : entreprises françaises de transport

LA VALEUR AJOUTÉE BRUTE A FORTEMENT REÇULÉ EN 2020

À 69,9 milliards d'euros en 2020, la valeur ajoutée brute (VAb) a décliné (- 22,4%) plus fortement que pour l'ensemble des entreprises hors agriculture (- 7,8%). Hormis le transport de marchandises qui a connu une petite embellie (+ 3,4 %), tous les grands secteurs ont enregistré des décroissances de leur valeur ajoutée. Le secteur pour lequel elle a le plus reculé est le transport de voyageurs (- 42,0 %), en particulier dans l'aérien et le ferroviaire. Le secteur des autres services de transport a aussi connu une forte baisse de la VAb (- 16,5 %), en particulier pour les services auxiliaires de transport (- 30,2 %).

L'EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION A CHUTÉ EN 2020

Les charges de personnel (qui ont pesé 89 % de la VAb en 2020) ont, compte tenu de la situation sanitaire, légèrement régressé en 2020 (- 7,0 %). Elles ont diminué dans tous les grands secteurs hormis dans celui du transport de marchandises (+ 0,5 %).

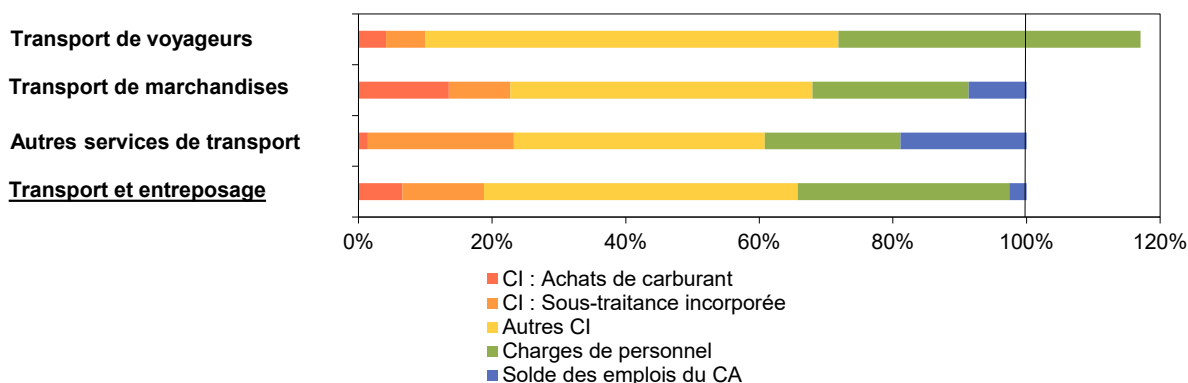
La valeur ajoutée brute ayant diminué bien plus rapidement que les charges de personnel, l'excédent brut d'exploitation s'est fortement détérioré en 2020 (- 75,6 %) pour atteindre 4,7 milliards d'euros. Le transport de voyageurs a enregistré la plus forte diminution avec un EBE qui est passé de 7,4 milliards d'euros en 2019 à - 4 milliards d'euros en 2020. Au sein des transports de voyageurs, les sous-secteurs les plus affaiblis ont été le transport ferroviaire et le transport aérien avec des EBE de - 3,8 milliards d'euros et - 3,2 milliards d'euros respectivement en 2020. Les autres services de transports ont aussi vu leur EBE reculer (- 41,0 %) mais il est resté positif (5,3 milliards d'euros). Seul l'EBE du transport de marchandises a progressé, de 600 millions d'euros pour s'élever à 3,4 milliards d'euros en 2020.

LES INVESTISSEMENTS CORPORELS ONT ÉTÉ FORTEMENT RÉDUITS EN 2020

Les investissements corporels bruts hors apports ont diminué en 2020 (- 15,1 %) pour s'établir à 26,1 milliards d'euros. Les investissements ont particulièrement baissé dans le transport de voyageurs (- 19,6 %) et dans les autres services de transport (- 16,0 %). Parmi les sous-secteurs ayant moins dégradés, comme le transport ferroviaire de voyageurs (- 30,4 %), les services auxiliaires de transport (- 26,9 %) et l'organisation du transport de fret (- 26,4 %). Le transport de marchandises qui a été moins impacté par la crise sanitaire, a vu ses investissements progresser en 2020 pour s'élever à près de 4,0 milliards d'euros.

Figure B2.1-2 Emplois du chiffre d'affaires (CA) 2020 par grands secteurs

En %



Note de lecture : en 2020, dans les transports et entreposage, 6,6 % du chiffre d'affaires a servi aux achats de carburants, 12,2 % a financé la sous-traitance incorporée, 46,9 % les autres consommations intermédiaires, 31,6 % les charges de personnel et les 2,6 % restants du CA ont été employés à d'autres charges.

Dans le cas spécifique du transport des voyageurs, le chiffre d'affaires réalisé en 2020 n'a permis de financer que les consommations intermédiaires (achats de carburants, sous-traitance incorporée, autres CI) et seulement 62,3 % des charges de personnel.

Source : estimations SDES d'après Insee-Esane

partie B : entreprises françaises de transport

LES TAUX DE VALEUR AJOUTÉE ET LES TAUX DE MARGE ONT FORTEMENT BAISSÉ EN 2020

Le taux de valeur ajoutée (VAb / CA) dans le secteur des transports et entreposage a nettement diminué entre 2019 et 2020 (- 4,3 points) du fait de la chute de la valeur ajoutée brute (*figure B2.1-3*). Au sein du secteur, seul le taux de valeur ajoutée du transport de marchandises s'est amélioré (+ 1,5 point).

Le taux de marge brute d'exploitation (EBE / VAb) de l'ensemble du secteur a également chuté en 2020 (- 14,7 points) pour s'établir à 6,7 % : ceci s'explique par l'EBE fortement négatif affiché par le transport de voyageurs ainsi que par la baisse plus prononcée de l'EBE que celle de la VAb dans les autres services de transports. Ici aussi, seul le transport de marchandises a affiché un progrès suite à la hausse de l'EBE plus importante que celle de la VAb due en particulier à une maîtrise des charges de personnel (+ 0,5 %).

Le taux de marge nette d'exploitation (résultat courant avant impôts / CA) est devenu négatif en 2020 pour l'ensemble du secteur (- 8,1 %) du fait des mauvais résultats affichés : le résultat courant avant impôts (RCAI) est négatif en 2020 pour les secteurs du transport de voyageurs, du transport de marchandises et pour les autres services de transport.

Le taux d'endettement (emprunts rapportés au total de passif) a augmenté en 2020 (+ 0,9 point), les emprunts et dettes assimilées ayant augmenté un peu plus rapidement (+ 11,5 %) que le total du passif de bilan (+ 9,1 %). Le taux d'endettement a particulièrement crû dans les autres services de transport (+ 5,2 points) avec des emprunts, dettes assimilés qui se sont accrus tandis que le passif de bilan a diminué. Dans le transport de voyageurs ainsi que dans le transport de marchandises, la hausse du passif du bilan a été supérieure à celle des emprunts, d'où la décroissance du taux.

Figure B2.1-3 Principaux ratios économiques par grands secteurs en 2019 et 2020

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	
	2019 (champ 2020)	2020	2019 (champ 2020)	2020	2019 (champ 2020)	2020	2019 (champ 2020)	2020
Transport de voyageurs	48,4	38,0	20,2	- 18,8	0,3	- 25,1	45,8	44,2
Transport de marchandises	27,6	29,1	13,6	15,9	0,8	- 2,2	33,6	31,9
Autres services de transport	43,0	40,1	27,5	19,4	8,9	- 0,4	39,5	44,7
Transports et entreposage	39,8	35,5	21,4	6,7	3,4	- 8,1	41,8	42,7

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

B2.2 Entreprises de transport routier de marchandises (TRM)

En 2020, les entreprises des transports routiers de fret et services de déménagement (TRM) représentaient 21 % des entreprises du secteur des transports et entreposage et employaient 30 % des salariés. Elles réalisaient 26 % du chiffre d'affaires et 26 % de la valeur ajoutée brute.

En 2021, selon de premières estimations, une nette reprise s'amorcerait après le recul limité de 2020. Le chiffre d'affaires des entreprises du secteur des transports routiers de fret et services de déménagement augmenterait sensiblement (+ 8,7 %) pour atteindre 55,1 milliards d'euros.

BAISSE MODÉRÉE DU CHIFFRE D'AFFAIRES EN 2020 MALGRÉ LA PANDÉMIE

En 2020, dans le contexte de la crise sanitaire, le chiffre d'affaires des entreprises des transports routiers de fret et services de déménagement a diminué (- 3,2 %) - (figure B2.2-1). Les consommations intermédiaires se sont aussi réduites (- 4,8 %) notamment du fait de la baisse des achats de carburants (- 13,0 %). La valeur ajoutée brute (VAb) des entreprises du TRM est ainsi restée stable par rapport à 2019, à hauteur de 18,5 milliards d'euros. Les charges de personnel sont aussi restées quasi stables (- 0,1 %), de même que l'excédent brut d'exploitation (+ 0,1 % en 2020, soit 2,2 milliards d'euros). Ainsi, le taux de marge s'est établi à 11,8 % en 2020, comme en 2019.

Figure B2.2-1 Comptes des entreprises de transport routier de fret et services de déménagement (49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z)

Niveau en million d'euros, évolution en %, différence de taux en points

	Niveau 2020 (p)	Niveau 2021 (e)	Évolutions annuelles		
			2019	2020 (p)	2021 (e)
Chiffre d'affaires	50 702	55 089	5,0	- 3,2	8,7
Production	49 504	53 788	2,8	- 3,1	8,7
Consommations intermédiaires	31 030	33 211	1,4	- 4,8	7,0
<i>dont sous-traitance incorporée</i>	6 271	-	10,2	10,8	-
<i>dont locations, charges locatives et de copropriété</i>	3 283	-	6,3	2,6	-
<i>dont achats de carburant</i>	7 265	9 171	- 1,3	- 13,0	26,2
Valeur ajoutée brute (VAb)	18 474	20 576	5,4	- 0,03	11,4
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	690	724	1,6	1,0	5,0
Charges de personnel	15 599	17 199	3,3	- 0,1	10,3
Excédent brut d'exploitation (EBE)	2 185	2 653	22,3	0,1	21,5
<i>Taux de marge = EBE / VAb</i>	11,8 %	12,9 %	1,8 pt	0,0 pt	1,1 pt
Nombre d'entreprises (en unités)	34 343	-	4,1	3,1	-

(p) : provisoire ; (e) : estimé.

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

NETTE REPRISSE DE L'ACTIVITÉ EN 2021

Sur l'ensemble de l'année 2021, l'activité du transport routier intérieur de marchandises, mesurée par l'indice d'activité de services de transport (IAST) pour compte d'autrui du pavillon français, augmente à nouveau (+ 3,0 %)¹ pour la cinquième fois en six ans (la seule baisse concernant 2020). Selon de premières estimations (voir encadré), le chiffre d'affaires pourrait croître sensiblement en 2021 (+ 8,7 %) et atteindre 55,1 milliards d'euros.

Les dépenses d'achats de carburants croîtraient assez fortement (+ 26,2 %), suite aux hausses du coût du gazole professionnel (+ 17,6 %) et de la consommation totale de carburants des poids lourds français (+ 7,3 %).

¹ D'après la note de conjoncture des transports publiée le 8 juillet 2022.

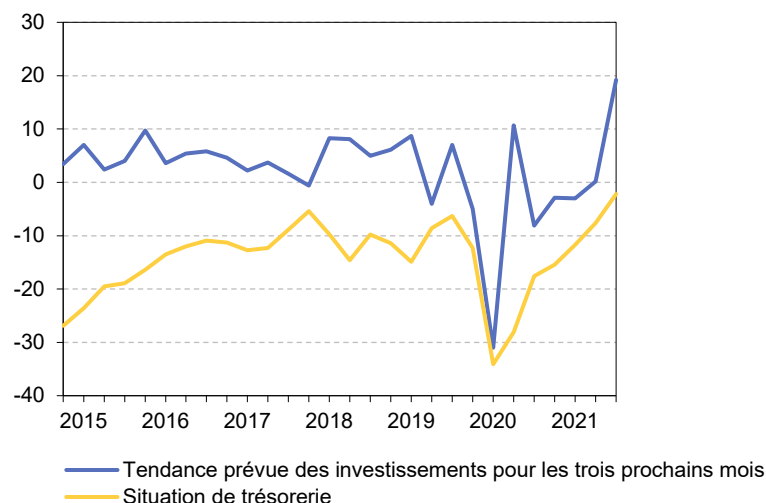
partie B : entreprises françaises de transport

Avec les autres consommations intermédiaires (CI) qui augmenteraient légèrement, l'ensemble des CI seraient en hausse de 7,0 %, tandis que la production augmenterait de 8,7 %. Il en résulterait une augmentation de la valeur ajoutée brute (VAb) de 11,4 % en 2021. Les charges de personnel hors intérim s'accroîtraient de 10,3 % et l'excédent brut d'exploitation progresserait de 21,5 %. Ainsi le taux de marge (EBE / VAb) passerait de 11,8 % en 2020 à 12,9 % en 2021.

L'enquête de conjoncture de l'Insee sur l'opinion des chefs d'entreprise indique en 2021 un optimisme pour la tendance prévue des investissements pour les trois prochains mois et un pessimisme moindre que celui de 2020 pour la situation de trésorerie (figure B2.2-2).

Figure B2.2-2 Solde d'opinion des chefs d'entreprise

En %



Note : les résultats sont présentés sous la forme de soldes d'opinion pour des questions à trois modalités : « en hausse », « stable », « en baisse » pour la tendance prévue des investissements pour les trois prochains mois, et « aisée », « normale » et « difficile » pour la situation de trésorerie. Un solde d'opinion est la différence entre le pourcentage des réponses positives (« en hausse » ou « aisée ») et le pourcentage des réponses négatives (« en baisse » ou « difficile »).

En 2021, les chefs d'entreprise sont plutôt « optimistes » (courbe en grande partie au-dessus de 0) sur la tendance prévue des investissements et plutôt « pessimistes » sur leur trésorerie du moment (courbe en dessous de 0). Dans les deux cas, leurs opinions sont meilleures en moyenne sur l'année 2021 que sur 2020.

Source : Insee, enquête mensuelle de conjoncture dans les services de juillet 2022

HAUSSES DES COÛTS SUPÉRIEURES À CELLES DES PRIX

En 2021 en moyenne annuelle, les prix des prestations augmentent sur la longue distance (i. e. les transports dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile) : + 1,5 % pour le national et + 3,6 % pour l'international (figure B2.2-3). Les coûts pour les entreprises sur la longue distance affichent une hausse (+ 4,5 %) encore plus prononcée que celle des prix principalement à cause de l'augmentation du coût du gazole professionnel (+ 17,6 %) et dans une moindre mesure de celle du coût de la maintenance (+ 2,5 %) (figure B2.2-5). Sur la courte distance (figure B2.2-4), le différentiel entre coûts et prix est du même ordre : en moyenne annuelle, les coûts augmentent plus vite (+ 4,5 % pour les ensembles articulés jusqu'à 44 tonnes et + 3,6 % pour les véhicules porteurs) tandis que les prix ne croissent que de 2,5 %.

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B2.2-3 Prix et coûts TRM longue distance
En indice base 100 en moyenne annuelle en 2015

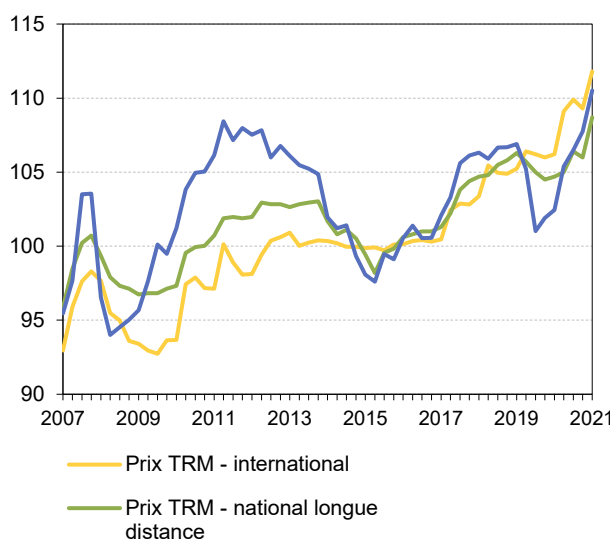
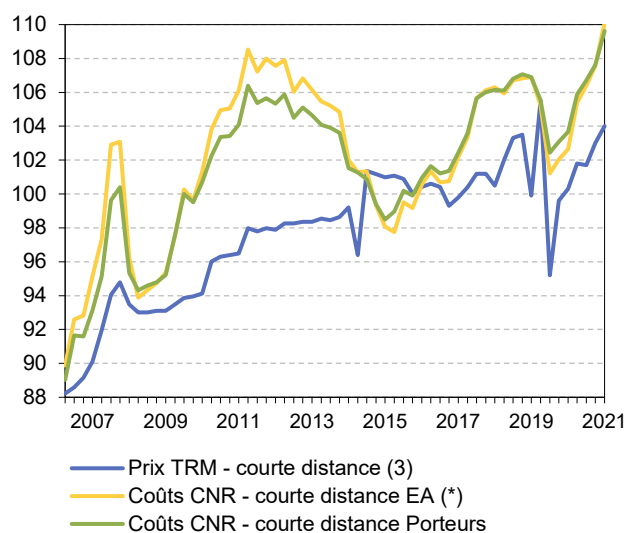


Figure B2.2-4 Prix et coûts TRM courte distance
En indice base 100 en moyenne annuelle en 2015



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

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

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

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

Sources : SDES ; Insee-Opise ; CNR

Figure B2.2-5 Indices de coûts des transports routiers de fret longue distance
Évolution annuelle en %

Évolution de l'indice	2019	2020	2021	Évolution annuelle moyenne 2021/2016
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remboursement partiel de la TIPP)	0,5	- 14,3	17,6	4,2
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	1,8	1,8	2,5	1,7
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	1,9	1,0	0,5	1,2
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	1,4	0,0	0,5	0,9
Personnel de conduite (salaires et charges)	1,4	- 0,7	0,7	0,6
Frais de déplacement (repas et nuitées)	1,2	1,0	0,8	0,9
Charges de structure (personnel administratif)	1,0	0,6	0,8	0,8
Indice synthétique hors gazole	1,4	0,3	0,9	0,9
Indice synthétique	1,2	- 3,7	4,5	1,6

Source : CNR

Estimation du chiffre d'affaires pour 2021

L'évolution du chiffre d'affaires des entreprises de fret et services de déménagement (secteur 49.4 = 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z) est estimée pour l'année 2021, 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 avec 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.

B2.3 Entreprises de TRM dans l'UE en 2019

En 2019, le secteur du transport routier de marchandises (TRM) regroupe près de 551 000 entreprises et emploie près de 3,3 millions de personnes dans l'Union européenne (UE) hors Royaume-Uni et Irlande. Par rapport à 2018, le nombre d'entreprises augmente (+ 1,1 %), de même que les effectifs totaux (+ 2,6 %, soit + 84 000 emplois), en particulier en Pologne et en France. Le chiffre d'affaires est en nette hausse (+ 4,6 %) et s'établit à 358 milliards d'euros.

EN 2019, LA POLOGNE RESTE LE PREMIER POURVOYEUR D'EMPLOIS DANS L'UE

L'effectif total des entreprises de transport routier de marchandises (TRM) dans l'Union européenne hors Royaume-Uni et Irlande augmente de 2,6 % par rapport à 2018 pour atteindre près de 3,3 millions personnes salariées ou non salariées en 2019 (*figure B2.3-1*). La Pologne reste le premier pourvoyeur d'emplois avec 481 000 personnes occupées en 2019, soit une hausse annuelle de 4,8 %. Cette hausse se confirme dans les « pays de l'Est » ainsi que dans les pays de l'Ouest. Seuls le Danemark, la Lettonie, la Finlande et la République tchèque enregistrent des baisses d'effectifs.

Le constat est à peu près identique pour le nombre d'entreprises. Il augmente dans l'ensemble de l'UE hors Royaume-Uni et Irlande (+ 1,1 %) et de façon un peu plus prononcée dans les « pays de l'Est » (+ 1,7 %). Dans l'UE-15, la progression est modérée (+ 0,7 %), notamment à cause du recul en Allemagne (- 1,5 %) et surtout en Italie (- 2,9 %). En 2019, près de 551 000 entreprises de TRM sont comptabilisées dans l'ensemble de l'UE hors Royaume-Uni et Irlande. L'Espagne, avec 103 000 entreprises, occupe toujours la première place, talonnée par la Pologne, avec 101 600 entreprises.

À 358 milliards d'euros en 2019, le chiffre d'affaires (CA) des entreprises de TRM de l'UE hors Royaume-Uni et Irlande est en nette hausse (+ 4,6 %) par rapport à 2018. Le premier contributeur à cette croissance est la France (+ 3,3 milliards d'euros d'augmentation), suivie de près par l'Allemagne (+ 3,2 milliards d'euros). Tous les autres pays voient leur chiffre d'affaires progresser, à l'exception de la Slovaquie et de la Hongrie en léger recul. La France, avec 52,7 milliards d'euros de CA en 2019, retrouve la première place, occupée précédemment par l'Italie entre 2014 et 2018.

L'Allemagne, la France, l'Italie, l'Espagne, les Pays-Bas et la Pologne occupent en 2019 les premiers rangs en termes de valeur ajoutée (VA) aux coûts des facteurs : ils concentrent 71,6 % de celle-ci. La valeur ajoutée aux coûts des facteurs augmente dans l'Union (+ 6,0 %) et est spécialement dynamique dans l'UE-15 (+ 6,3 %) à l'instar de l'Allemagne (+ 7,9 %) et de la France (+ 7,0 %). Dans les « pays de l'Est », la hausse est importante également (+ 4,6 %), notamment en Lituanie (+ 14,6 %). La Pologne continue de conforter en 2019 sa place de principal pavillon des « pays de l'Est » avec 14,7 % de l'effectif total du TRM en UE (*figure B2.3-2*), 10,7 % du chiffre d'affaires et 6,8 % de la valeur ajoutée.

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B2.3-1 **Données de cadrage des entreprises de TRM dans l'Union européenne en 2019**

Effectif et nombre d'entreprises en unité ; chiffre d'affaires, VA et charges de personnel en millions d'euros ; évolutions en %

2019	Effectif total (salarie et non salarie)	Effectif salarie	Nombre d'entreprises	Chiffre d'affaires	VA brute aux coûts des facteurs	Charges de personnel (1)
Pologne	480 596	387 726	101 614	38 251	7 960	4 078
Allemagne	455 879	416 007	37 747	47 437	20 905	12 555
France	388 465	383 131	33 377	52 739	18 120	15 695
Italie	352 608	284 488	61 353	50 282	14 866	10 835
Espagne	349 285	264 948	103 033	36 213	12 572	7 968
Roumanie	162 289	157 180	32 695	11 044	2 422	1 015
Pays-Bas	131 489	120 804	14 513	24 999	9 109	6 348
République tchèque	131 095	99 384	31 939	9 687	2 655	1 548
Autres pays hors Royaume-Uni et Irlande	813 067	718 168	134 294	87 473	28 026	18 322
Union européenne (UE) hors Royaume-Uni et Irlande	3 264 773	2 831 836	550 565	358 124	116 636	78 365
dont UE-15 hors Royaume-Uni et Irlande	2 084 030	1 820 813	318 281	269 034	95 417	67 129
dont "Pays de l'Est"	1 180 743	1 011 023	232 284	89 089	21 218	11 236

Évolutions 2019 / 2018	Effectif total (salarie et non salarie)	Effectif salarie	Nombre d'entreprises	Chiffre d'affaires	VA brute aux coûts des facteurs	Charges de personnel (1)
Pologne	4,8	5,9	0,8	5,2	0,7	8,4
Allemagne	0,7	1,0	-1,5	7,2	7,9	3,7
France	4,2	4,4	3,4	6,7	7,0	4,7
Italie	1,6	2,7	-2,9	0,4	5,4	6,5
Espagne	2,1	3,7	0,9	5,0	5,6	6,3
Roumanie	0,9	0,1	3,2	5,4	11,4	8,2
Pays-Bas	2,9	2,8	12,5	6,5	9,2	8,2
République tchèque	-0,1	-0,6	0,2	0,8	3,0	6,8
Autres pays hors Royaume-Uni et Irlande	3,3	3,0	2,4	3,7	4,9	4,7
Union européenne (UE) hors Royaume-Uni et Irlande	2,6	3,0	1,1	4,6	6,0	5,5
dont UE-15 hors Royaume-Uni et Irlande	2,0	2,6	0,7	4,6	6,3	5,1
dont "Pays de l'Est"	3,9	3,8	1,7	4,4	4,6	8,3

(1) Les cotisations sociales n'apparaissent pas toujours dans les mêmes agrégats comptables. Par exemple, les retraites représentent en France une cotisation sociale associée à la masse salariale alors qu'en Allemagne elles en sont absentes car prélevées sur l'EBE pour être provisionnées sur les fonds propres de l'entreprise.

Notes : pas de statistiques 2019 pour le Royaume-Uni (bien que toujours membre de l'Union européenne à 28 pays jusqu'au 31 janvier 2020 à 23h00 GMT) ainsi que pour l'Irlande.

« Pays de l'Est » : Bulgarie, Chypre, Croatie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie.

Source : Eurostat ; estimations SDES

partie B : entreprises françaises de transport

DES CONDITIONS D'EMPLOI ET DES PROFILS D'ENTREPRISES TRÈS HÉTÉROGÈNES ENTRE L'« OUEST » ET L'« EST » DE L'UE

Le coût annuel du travail, mesuré par le ratio « charges de personnel / effectif salarié » s'échelonne en 2019, dans les « pays de l'Est », de 5 700 € par salarié (Bulgarie) à 19 500 € par salarié (Slovénie) et dans les pays de l'ancienne UE-15, de 13 100 € (Grèce) à 60 600 € (Danemark). Il est de 41 000 € en France. Selon les réglementations des pays, les cotisations sociales apparaissent ou non dans les charges de personnel.

Les entreprises des « pays de l'Est » concentrent 36,2 % des effectifs pour 24,9 % du chiffre d'affaires et 18,2 % de la valeur ajoutée en 2019.

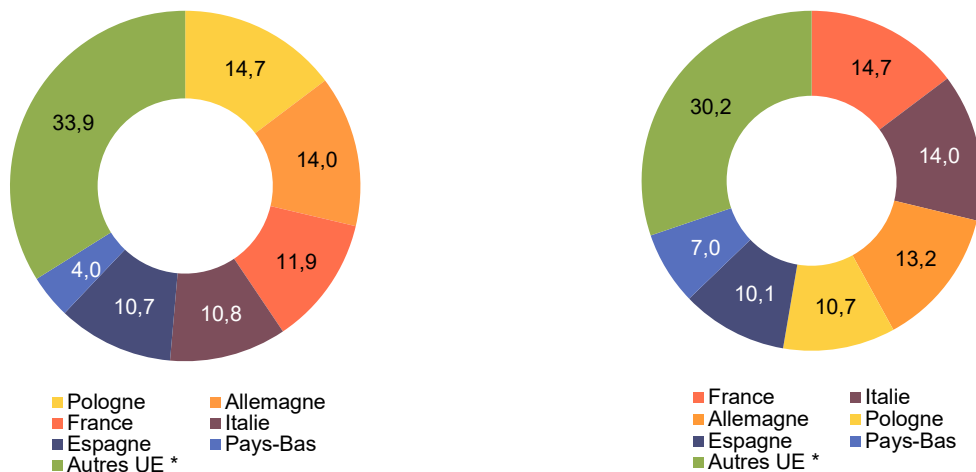
Elles sont globalement de plus petite taille (4,4 salariés par entreprise contre 5,1 pour l'ensemble de l'UE). Si en Pologne, en République Tchèque ou en Croatie, le secteur est très diffus et la taille moyenne des entreprises se rapproche de celle de l'Espagne ou de l'Italie, les pays baltes (surtout la Lituanie) disposent d'un secteur du TRM plus concentré et d'entreprises de plus grande taille, avec un nombre moyen de salariés par entreprise proche de celui de l'Allemagne, de la France ou des Pays-Bas.

Les écarts de rentabilité entre l'Ouest et l'Est restent importants. Le taux de valeur ajoutée (VA / CA) est deux fois moindre en Bulgarie ou en Roumanie (22 %) qu'en Allemagne (44 %). Cela peut refléter des différences structurelles sur les prix de certains facteurs de production (notamment le travail) mais aussi un partage de la valeur ajoutée entre chargeurs et transporteurs plus défavorable aux transporteurs dans les « pays de l'Est ».

Figure B2.3-2 Poids des pays de l'Union européenne en 2019 dans le TRM

Effectif total (salarié et non salarié) en %

Chiffre d'affaires en %



Autres UE * : autres pays de l'UE hors Royaume-Uni et Irlande.

Source : Eurostat ; estimations SDES

Champ des pays retenus en 2019 et limites des statistiques européennes

26 pays : 28 membres de l'UE en 2019, sauf le Royaume-Uni et l'Irlande dont les statistiques sont manquantes. La prise en compte de la sous-traitance ou des moyens de financement du capital serait nécessaire pour établir des statistiques véritablement comparables. Selon les pays, les cotisations sociales, notamment de retraite, sont incluses ou non dans les charges de personnel. De même, l'organisation juridique des entreprises a une influence directe sur la démographie des entreprises.

B2.4 Entreprises de la messagerie et du fret express

En 2020, le secteur de la messagerie – fret express regroupait 525 entreprises (- 4,2 % par rapport à 2019). Le chiffre d'affaires du secteur a nettement diminué en 2020 (- 16,5 %) pour s'établir à 7,1 milliards d'euros. Le bénéfice s'est accru sous l'effet conjoint de la baisse des charges de personnel et de la forte diminution des charges financières, passant ainsi de 145 millions d'euros en 2019 à 512 millions d'euros en 2020.

En 2021, l'activité de la messagerie traditionnelle nationale (32,4 % en termes de chiffre d'affaires de la branche) rebondit (+ 14,2 %, après - 3,6 % en 2020) et celle de l'express national poursuit sa croissance (+ 12,9 %), sous l'effet du développement accéléré du commerce électronique. Les envois nationaux, express et messagerie confondus, restent très majoritaires (81,3 % du chiffre d'affaires de la branche), mais leur part diminue lentement, au profit des échanges internationaux.

LE CHIFFRE D'AFFAIRES ET LES SOLDES INTERMÉDIAIRES DE GESTION ONT REÇULÉ EN 2020

En 2020, le chiffre d'affaires du secteur de la messagerie - fret express a fortement décliné (- 16,5 %) pour atteindre 7,1 milliards d'euros (figure B2.4-1). La production (chiffre d'affaires + productions stockée et immobilisée - coût d'achats des marchandises) a atteint 6,7 milliards d'euros (- 17,5 % par rapport à 2019). Les consommations intermédiaires ont aussi nettement diminué (- 19,2 %), notamment la sous-traitance incorporée (« cœur de métier ») - (- 29,8 %). La valeur ajoutée brute a ainsi atteint 1,8 milliard d'euros en 2020 (- 12,4 % par rapport à 2019). La forte compression des charges de personnel (- 17,6 %) a permis une forte hausse de l'excédent brut d'exploitation pour la troisième année consécutive (+ 67,4 % en 2018 ; + 56,7 % en 2019 et + 17,8 % en 2020). L'évolution favorable de l'EBE couplée avec une forte diminution des charges financières (- 60,9 %) a contribué à la nette hausse du bénéfice, redevenu positif depuis 2018, jusqu'à atteindre 512 millions d'euros en 2020. Les investissements corporels bruts ont continué à baisser en 2020 (- 4,3 %) pour s'élever à 130 millions d'euros.

Figure B2.4-1 Comptes des entreprises du secteur de la messagerie, fret express (52.29A)

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles	
		2019	2020 (p)
Chiffre d'affaires	7 089	1,9	- 16,5
Production	6 736	1,7	- 17,5
Consommations intermédiaires	4 903	- 1,2	- 19,2
<i>dont sous-traitance incorporée</i>	1 838	- 14,1	- 29,8
<i>dont locations, charges locatives et de copropriété</i>	305	2,5	- 17,2
<i>dont achats de carburant</i>	110	- 3,0	- 12,0
Valeur ajoutée brute (VAb)	1 834	10,6	- 12,4
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	84	9,8	- 20,6
Charges de personnel	1 381	4,6	- 17,6
Excédent brut d'exploitation (EBE)	369	56,7	17,8
<i>Taux de marge = EBE / VAb</i>	20,1 %	4,6 pts	5,2 pts
Charges financières	106	- 2,4	- 60,9
Capacité d'autofinancement	252	50,8	- 11,3
Bénéfice (+) ou perte (-)	512	30,6	254,3
Emprunts, dettes assimilés	1 405	8,4	- 5,2
Investissements corporels bruts hors apports	130	- 4,3	- 29,3
Nombre d'entreprises (en unités)	525	- 9,5	- 4,2

(p) : provisoire.

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

EN 2021, L'ACTIVITÉ DE LA MESSAGERIE REBONDIT APRÈS UNE ANNÉE 2020 MARQUÉE PAR LA PANDÉMIE

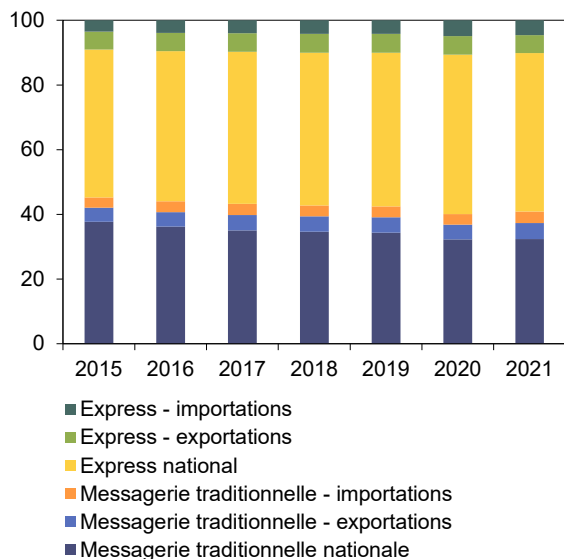
En 2021, d'après l'enquête sur la messagerie – fret express, l'indice de chiffre d'affaires de la messagerie traditionnelle nationale rebondit (+ 14,2 %) après un recul de 3,6 % en 2020 en raison de l'arrêt de l'activité lors des périodes de confinement de la population (figure B2.4.3). Dans l'express national, l'activité augmente de nouveau à un rythme soutenu (+ 12,9 %), sous l'effet du développement accéléré du commerce électronique.

LA PART DU FRET EXPRESS RECOULE EN 2021

La part du fret express dans le chiffre d'affaires de la branche recule de 0,9 point en 2021 pour s'établir à 59,1 % (figure B2.4.2). Cette première baisse depuis 2013 est notamment due au fort rebond de l'activité de la messagerie lié au desserrement des contraintes sanitaires. Le fret express national représente 48,9 % de l'ensemble du chiffre d'affaires de la branche en 2021 (- 0,4 point en un an), la messagerie nationale 32,4 % (+ 0,2 point en un an). La part de l'international continue sa lente progression : elle représente 18,7 % de l'activité de la branche en 2021, contre 16,6 % en 2015.

Figure B2.4-2 Répartition par activité pour la branche messagerie - fret express

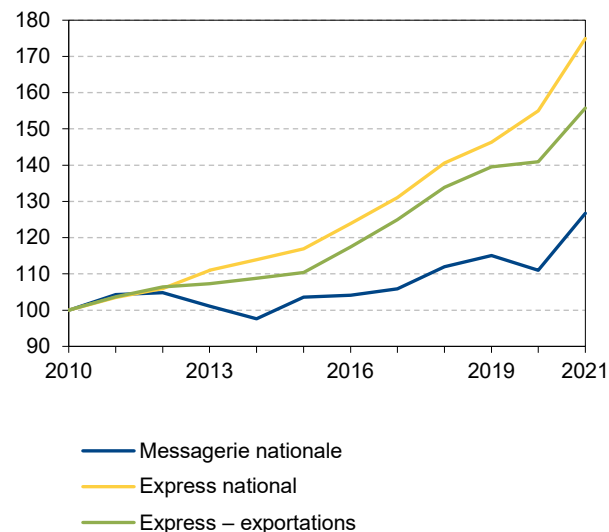
En % du chiffre d'affaires total



Source : SDES-enquête messagerie

Figure B2.4-3 Indices de chiffre d'affaires moyens annuels dans la messagerie - fret express nationale

Indices en moyenne annuelle, Base 100 en 2010



Note : activité nationale uniquement.
Source : SDES-enquête messagerie

L'activité de messagerie - fret express

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

L'enquête sur la messagerie - fret express est une enquête de branche alors que les données É sane font référence au secteur.

B2.5 Entreprises de transport collectif urbain et de cars routiers

En 2020 lors de la crise sanitaire, le chiffre d'affaires et les soldes intermédiaires de gestion des entreprises du secteur des transports urbains et suburbains de voyageurs ont affiché des reculs importants.

En 2021, en Île-de-France, la production de l'Épic RATP atteint un niveau supérieur à celui de 2019. Sa capacité d'autofinancement et son bénéfice progressent nettement. L'Épic poursuit ses investissements.

En province, les recettes du trafic, la production kilométrique et la production des transports collectifs urbains affichent en 2021 des hausses dans tous les réseaux (grandes agglomérations, agglomérations de taille moyenne, petites agglomérations) hormis la production dans les réseaux de taille moyenne.

EN 2020, REcul DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES SOLDES INTERMÉDIAIRES DE GESTION

En 2020, le chiffre d'affaires du secteur des transports urbains et suburbains de voyageurs a décliné (- 7,2 %) pour atteindre 7,3 milliards d'euros (*figure B2.5-1*). La production (chiffre d'affaires + productions stockée et immobilisée - coût d'achats des marchandises) a atteint 7,7 milliards d'euros (- 7,5 % par rapport à 2019). Les consommations intermédiaires ont aussi diminué (- 8,7 %), en particulier les achats de carburants (- 29,0 %), ce qui a freiné la baisse de la valeur ajoutée brute (- 6,7 %). La valeur ajoutée brute s'est ainsi établie à 4,6 milliards d'euros en 2020. La légère décroissance des charges de personnel (- 1,9 %) n'a pas empêché le recul important de l'excédent brut d'exploitation (- 40,0 %) pour la troisième année consécutive. L'évolution défavorable de l'EBE couplée avec une forte augmentation des charges financières (+ 29,1 %), a contribué à la baisse de la capacité d'autofinancement ainsi qu'à celle du résultat net comptable devenu négatif en 2020.

Figure B2.5-1 **Comptes des entreprises du secteur des transports urbains et suburbains de voyageurs (49.31Z)**
Niveau en millions d'euros, évolution annuelle en %, évolution du taux de marge en point

	Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles	
		2019	2020 (p)
Chiffre d'affaires	7 295	8,6	- 7,2
Production	7 660	9,3	- 7,5
Consommations intermédiaires	3 038	25,6	- 8,7
<i>dont sous-traitance incorporée</i>	751	136,4	- 4,8
<i>dont locations, charges locatives et de copropriété</i>	110	- 20,7	- 2,9
<i>dont achats de carburant</i>	156	- 10,4	- 29,0
Valeur ajoutée brute (VAb)	4 621	0,2	- 6,7
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	- 1	18,1	-
Charges de personnel	4 090	1,5	- 1,9
Excédent brut d'exploitation (EBE)	532	- 3,5	- 40,0
<i>Taux de marge = EBE / VAb</i>	11,5 %	- 0,7 pt	- 6,4 pts
Charges financières	432	- 16,2	29,1
Capacité d'autofinancement	791	- 15,4	- 17,0
Bénéfice (+) ou perte (-)	- 216	n. s.	n. s.
Emprunts, dettes assimilés	10 772	6,7	17,1
Nombre d'entreprises (en unités)	1 363	7,1	- 1,2

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

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

TCU en Île-de-France

EN 2021, LA PRODUCTION DE LA RATP AUGMENTE À NOUVEAU

L'année 2021 est marquée par la signature d'un nouveau contrat pluriannuel avec Île-de-France Mobilités (IDFM) couvrant la période 2021-2024. La production augmente de 3,5 % en 2021 pour s'établir à 5,4 milliards d'euros (*figure B2.5-2*). Les produits du contrat 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 2 361 millions de voyages en 2021 (+ 24 % par rapport à 2020). Le trafic voyageurs reste néanmoins encore inférieur à celui d'avant-crise (- 29 % entre 2019 et 2021) suite notamment aux mesures favorisant le télétravail et à la baisse du tourisme à Paris liée à celle du trafic aérien.

Figure B2.5-2 **Les comptes de l'Épic RATP**

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

	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
	2021	2019	2020	2021	2021/2016
Production	5 405	1,4	- 2,0	3,5	1,5
Consommations intermédiaires	1 756	19,1	0,0	5,0	9,8
Valeur ajoutée brute (VAb)	3 649	- 5,1	- 2,9	2,8	- 1,4
Impôts, taxes et versements assimilés	184	4,4	11,3	- 47,2	- 10,1
Charges de personnel	2 667	0,4	- 2,9	2,8	1,0
Divers	- 393	-	-	-	-
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1 191	- 6,4	- 11,6	26,2	1,9
<i>Taux de marge (EBE / VAb) en %</i>	<i>32,6</i>	<i>- 0,4 pt</i>	<i>- 2,6 pts</i>	<i>6,0 pts</i>	<i>1,0 pt</i>
Dotations aux amortissements	762	2,2	2,4	6,4	3,6
Autres charges d'exploitation	11	-	-	-	-
Résultat d'exploitation	417	-	-	-	-
Résultat financier	- 119	-	-	-	-
Résultat courant	298	-	-	-	-
Résultat exceptionnel	- 20	-	-	-	-
Intéressement des salariés	- 56	-	-	-	-
Impôts sur les bénéfices	2	-	-	-	-
Résultat comptable	224	-	-	-	-
Capacité d'autofinancement	1 000	- 6,2	- 15,9	31,8	2,7

Source : RATP

Les consommations intermédiaires augmentent (+ 5,0 %) sans toutefois impacter défavorablement la valeur ajoutée brute qui croît (+ 2,8 %) après trois années consécutives de baisse, pour atteindre 3 649 millions d'euros en 2021. Les charges de personnel progressent (+ 2,8 %) tandis que les impôts, taxes et versements assimilés diminuent sensiblement (- 47,2 %). La hausse de la valeur ajoutée brute se répercute sur l'excédent brut d'exploitation (EBE) qui s'établit à 1,2 milliard d'euros (+ 26,2 % par rapport à 2020) et sur le résultat d'exploitation qui s'élève à 417 millions d'euros.

LA CAPACITÉ D'AUTOFINANCEMENT ET LE BÉNÉFICE DE LA RATP REBONDISSENT

Le résultat financier se résorbe légèrement, passant de - 122,5 millions d'euros en 2020 à - 119 millions d'euros en 2021. De même, le compte exceptionnel variant peu, l'amélioration du compte d'exploitation se répercute directement et favorablement sur la capacité d'autofinancement (CAF) qui passe de 759 millions d'euros en 2020 à 1 milliard d'euros en 2021, un niveau supérieur à celui de 2019 (902 millions d'euros). Quant au bénéfice, il passe de 17 millions d'euros en 2020 à 224 millions d'euros en 2021.

L'INVESTISSEMENT DE LA RATP AUGMENTE ENCORE EN 2021

Les investissements réalisés par la RATP en 2021 croissent (+ 8,3 %) pour la quatrième année consécutive et s'établissent à 1,96 milliard d'euros (*figure B2.5-3*). Malgré la baisse substantielle des investissements en 2017, ils sont en progression (+ 1,8 % en moyenne annuelle) sur la période 2016-2021.

Environ 498 millions d'euros (- 18,6 % par rapport à 2020) sont investis en 2021 pour accroître la capacité de transport dont 457 millions d'euros pour les opérations d'infrastructures financées par le contrat de plan État-région et 41 millions d'euros pour les matériels roulants.

Un peu plus de 1,4 milliards d'euros (+ 22,4 %) sont consacrés aux investissements de modernisation et d'entretien des infrastructures et des matériels roulants (hors matériel roulant lié à des opérations d'augmentation de l'offre) en 2021 : 940 millions d'euros de dépenses liées à la modernisation et l'entretien (dont les investissements dédiés aux systèmes de transports et aux infrastructures) et 500 millions d'euros de dépenses liées aux matériels roulants (hausse de 253 millions d'euros par rapport à 2020).

L'endettement au 31 décembre 2021 diminue légèrement pour s'établir à 5,41 milliards d'euros, après 5,45 milliards d'euros l'année précédente.

Figure B2.5-3 Investissements de l'Épic RATP

Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2019	2020	2021	2021/ 2016
Capacité d'autofinancement	1 000	- 6,2	- 15,9	31,7	2,7
Aides à l'investissement	1 118	10,8	15,5	27,8	6,6
Investissements réalisés	1 955	9,1	4,4	8,3	1,8
Matériel roulant	542	5,5	33,5	58,8	1,3
<i>Croissance de la capacité de transport</i>	41	- 51,7	110,2	- 55,9	- 27,6
<i>Modernisation et entretien</i>	500	40,6	17,3	102,2	10,8
Infrastructures	1 397	9,3	- 1,0	- 3,9	1,7
<i>Contrat de plan État-région IdF</i>	457	6,6	- 7,6	- 11,8	- 3,1
<i>Modernisation et entretien</i>	940	11,1	3,2	0,5	4,7
Autres ⁽¹⁾	16	126,2	42,8	- 0,3	-
Besoins de financement total ⁽²⁾	- 40	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Endettement en fin d'année	5 411	1,3	6,2	- 0,7	0,1

(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

TCU hors Île-de-France

LES RECETTES DU TRAFIC REBONDISSENT EN 2021 APRÈS LA FORTE BAISSÉ EN 2020

D'après les chiffres provisoires de l'enquête conjoncture de l'UTP, les recettes de trafic des transports collectifs urbains de province (TCUP) seraient en nette hausse en 2021 (+ 30,6 %) après la forte baisse enregistrée en 2020 pendant la crise : la production kilométrique (nombre de kilomètres produits) augmenterait légèrement (+ 1,7 %) tandis que le « trafic » (nombre de voyages) croîtrait fortement (+ 39,2 %). Ces indicateurs sont bien orientés pour les réseaux des grandes et petites agglomérations ; dans les réseaux de taille moyenne en revanche, la production kilométrique est en léger repli (- 1,3 %).

En 2020, les produits d'exploitation des TCU de province avaient diminué (- 4,3 %) dans le contexte de la crise sanitaire (figure B2.5-4). Cette baisse s'explique principalement par les reculs des produits du trafic hors compensations tarifaires (- 29,7 %). L'ensemble des subventions d'exploitation représentait 71,1 % des produits en 2020 (figure B2.5-5), soit + 7,0 points par rapport à l'année précédente. Les charges de personnel, qui constituent le premier poste de charges de fonctionnement des exploitants, avaient diminué en 2020 (- 3,3 %).

Figure B2.5-4 Comptes des entreprises de transport collectif urbain de province (TCUP)

Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles	
		2019	2020 (p)
Total des produits	4 966	5,9	- 4,3
<i>dont produits du trafic hors compensations tarifaires</i>	<i>1 042</i>	<i>6,7</i>	<i>- 29,7</i>
<i>dont compensations tarifaires</i>	<i>41</i>	<i>37,9</i>	<i>- 43,1</i>
<i>dont autres subventions d'exploitation</i>	<i>3 686</i>	<i>5,5</i>	<i>6,5</i>
Total des charges	4 966	5,9	- 4,3
<i>dont achats</i>	<i>499</i>	<i>9,9</i>	<i>- 13,5</i>
<i>dont charges de personnel</i>	<i>2 502</i>	<i>3,6</i>	<i>- 3,3</i>

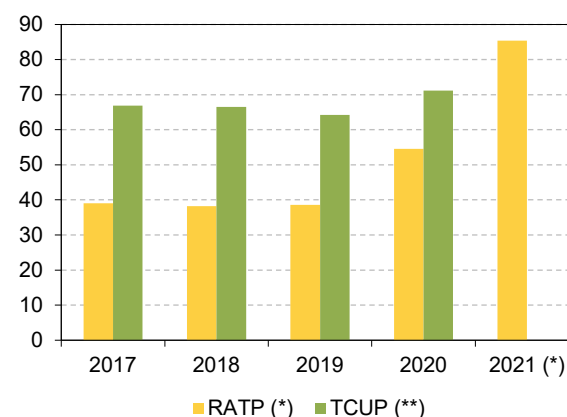
Données estimées à « champ constant » (réseaux ayant répondu à l'enquête annuelle en 2019 et 2020).

(p) : provisoire.

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

Figure B2.5- 5 Part des subventions d'exploitation dans la production

En %



(*) Suite à la signature du nouveau contrat Île-de-France Mobilités RATP 2021 – 2024, les écritures comptables du compte de production ont changé : les subventions de 2021 ne sont plus comparables avec celles des exercices précédents.

(**) Données TCU de province (TCUP) non disponibles en 2021.

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

Les contributions publiques dans les comptes des entreprises

Les contributions publiques interviennent à trois niveaux dans les comptes d'exploitation des entreprises de transports publics :

- en compensations tarifaires ; elles sont alors assimilées à des produits du trafic par les entreprises, même si elles sont isolées dans les tableaux ci-dessus ;
- en subventions d'exploitation *stricto sensu*, principalement en provenance de l'autorité organisatrice ;
- en subventions d'équilibre qui, du fait de leur régularité et de leur importance, bien qu'elles soient théoriquement classées en « produits exceptionnels », ont été ici ajoutées aux subventions d'exploitation pour mieux éclairer la réalité économique du transport urbain.

Par ailleurs, il existe des contributions publiques directement versées aux ménages (remboursement de titres de transport scolaire) qui ne sont pas retracées ici.

B2.6 Entreprises de transport ferroviaire

En 2020, les entreprises du secteur ferroviaire (voyageurs et fret) réalisaient 11,9 % de la valeur ajoutée brute des entreprises de transport. Le secteur est dominé par le groupe SNCF qui assure 68 % du transport de marchandises en tonnes-kilomètres, ainsi que la quasi-totalité du transport de voyageurs. Jusqu'au 31 décembre 2019, SNCF Mobilités était l'un des trois établissements publics à caractère industriel et commercial (Épic) composant le groupe SNCF. Depuis le 1^{er} janvier 2020, les Épic ont disparu au profit de cinq sociétés, dont SNCF Voyageurs, qui rassemble l'ensemble des entreprises ferroviaires du groupe dédiées au transport de voyageurs et SNCF Fret, opérateur national de transport ferroviaire de marchandises. En 2021, la crise sanitaire continue d'impacter la fréquentation des voyageurs, qui n'a pas retrouvé son niveau d'avant-crise. Le résultat net de SNCF Voyageurs a ainsi enregistré une perte de 371 millions d'euros en 2021.

LES COMPTES DU SECTEUR FERROVIAIRE EN 2020

En 2020, le secteur a été impacté par la crise sanitaire : le chiffre d'affaires a nettement diminué (- 12,5 % par rapport à 2019). La valeur ajoutée brute a enregistré une forte baisse (- 46,7 %), conséquence à la fois de la hausse des consommations intermédiaires (+ 22,8 %) et du repli de la production (- 10,2 %). Bien que les charges de personnel aient été réduites (- 5,4 %), elles n'ont pas suffi à compenser la perte de résultat : le secteur a enregistré un excédent brut d'exploitation négatif (- 3,77 milliards d'euros) en 2020 (*figure B2.6-1*).

Figure B2.6-1 Comptes des entreprises ferroviaires (49.10Z, 49.20Z)

Niveau en millions d'euros, taux et évolutions en %, évolution du taux de marge en points

	Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles	
		2019	2020 (p)
Chiffre d'affaires	22 829	5,8	- 12,5
Production	29 605	7,3	- 10,2
Consommations intermédiaires	21 256	11,7	22,8
<i>dont sous-traitance incorporée</i>	192	2,2	- 12,7
<i>dont locations, charges locatives et de copropriété</i>	1 034	3,0	13,1
<i>dont achats de carburant</i>	5	- 27,8	- 14,7
Valeur ajoutée brute (VAb)	8 349	2,8	- 46,7
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	470	- 31,0	- 4,1
Charges de personnel	11 650	- 0,6	- 5,4
Excédent brut d'exploitation (EBE)	- 3 771	33,9	- 232,5
<i>Taux de marge = EBE / VAb</i>	- 45,2 %	4,2 pts	- 63,3 pts
Charges financières	3 434	4,4	- 8,3
Capacité d'autofinancement	- 4 872	127,4	- 433,8
Bénéfice (+) ou perte (-)	- 7 962	49,8	723,6
Emprunts, dettes assimilés	69 360	4,9	0,8
Investissements corporels bruts hors apports	8 291	-	-
Nombre d'entreprises (en unités)	26	0,0	0,0

(p) : provisoire.

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

Pour le transport de fret, le groupe SNCF (SNCF Fret, Sibelit et les filiales) assure 68 % du transport de marchandises en tonnes-kilomètres. L'ouverture à la concurrence du fret en France est effective depuis le 31 mars 2006. Outre la présence d'entreprises de fret telles que Captrain France (filiale de la SNCF), Euro Cargo Rail (filiale de la DB Cargo Rail), Europorte (filiale du groupe Getlink), on compte une dizaine d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP).

Pour le transport de voyageurs, le secteur ferroviaire reste dominé par la SNCF qui assure la quasi-totalité du transport. En 2020, l'ouverture du marché concerne quasi exclusivement le transport international de voyageurs,

avec possibilité de cabotage (hormis Thello pour le TER depuis janvier 2018). Parmi les opérateurs internationaux, on retrouve Thi Factory (Thalys) dont le capital est détenu à 60 % par la SNCF et 40 % par la SNCB et qui opère principalement entre la France et la Belgique, ainsi que Thello, dont le capital est détenu à 100% par l'entreprise publique italienne Trenitalia et qui propose des services aux voyageurs vers l'Italie. Le quatrième paquet ferroviaire européen, adopté en décembre 2016, rend obligatoire l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs. Ainsi, depuis fin 2020, les lignes à grande vitesse peuvent être exploitées par plusieurs opérateurs différents. Fin 2023, pour les transporteurs conventionnés (TER, Intercités), les régions et l'État auront l'obligation d'organiser un appel d'offre à la fin des différents contrats d'exploitation.

LES COMPTES DE SNCF VOYAGEURS EN 2021

Depuis le 1^{er} janvier 2020, le Groupe SNCF a changé son organisation. Les trois Épic (SNCF, SNCF Réseau, et SNCF Mobilités) ont laissé place à cinq sociétés, dont SNCF Voyageurs, composée de l'ensemble des entreprises ferroviaires du groupe dédiées au transport de voyageurs en France et à l'international. Outre le transport en trains à grande vitesse en France et en Europe (InOui, TGV France-Europe, Eurostar, Thalys), on y trouve le transport régional de voyageurs (TER), le transport en Ile-de-France (Transilien), les trains grande vitesse *low cost* (Ouigo, Izy), les trains moyennes et longues distances en France (Intercités), ainsi que la commercialisation (SNCF Connect).

En 2021, la crise sanitaire liée à la pandémie continue d'impacter la fréquentation des voyageurs, qui ne retrouve son niveau d'avant-crise (- 18,5 % de voyageurs-kilomètres par rapport à 2019) - (figure B2.6-3). Les restrictions de déplacement maintenues sur la première partie de l'année affectent la fréquentation sur les grandes lignes (- 16,7 % de voyageurs-kilomètres en 2021 par rapport à 2019) et le recours accru au télétravail, dans le contexte de crise sanitaire, ralentit celle sur le Transilien (- 33,2 % par rapport à 2019). Cependant, l'année 2021 présente un fort rebond par rapport à 2020 : la levée des restrictions en mai 2021 permet une reprise de la demande, le trafic TGV étant notamment encouragé par les loisirs, tandis que la SNCF développe ses offres (nouvelle gamme tarifaire lancée en juin, lancement des trains de nuit Paris-Nice en mai). Ainsi, la fréquentation augmente de près d'un tiers par rapport à 2020 (+ 35,7 % de voyageurs-kilomètres).

En 2021, les comptes de SNCF Voyageurs subissent toujours le contre-coup de la crise sanitaire : le résultat net enregistre une perte de 371 millions d'euros en 2021 (figure B2.6-2), après une perte de 1,37 milliards d'euros en 2020. Les produits du trafic voyageurs restent inférieurs de 28,0 % à leur niveau d'avant-crise (- 31,0 % pour les grandes lignes, - 55,0 % pour les Intercités, - 4,9 % pour les TER), mais rebondissent de 36,5 % par rapport à 2020 (+ 37,9 % pour les grandes lignes, + 36,0 % pour les Intercités et + 32,2 % pour les TER).

Figure B2.6-2 Comptes de SNCF Voyageurs
Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau	Évolution annuelle
	2021	2021/ 2020
Production	15 630	14,5
<i>dont produits du trafic ⁽¹⁾</i>	6 002	37,2
<i>dont prestations de service pour les AO et le STIF et compensations tarifaires</i>	7 113	1,5
Consommations intermédiaires	9 875	10,2
<i>dont redevance infrastructure</i>	3 355	13,4
Valeur ajoutée	5 755	22,8
Rémunérations	4 473	6,4
Excédent brut d'exploitation (EBE)	658	455,7
Résultat net	- 371	-

(1) Les comptes sont exprimés en norme CRC (Comité de Réglementation Comptable), y compris recettes directes Transilien et charges équivalentes. Les produits du trafic voyageurs ne sont donc pas directement comparables à ceux présentés dans le tableau B2.6-3.

Source : SNCF Voyageurs

Figure B2.6-3 **Produits du trafic à la SNCF**

Niveaux dans les unités précisées dans le tableau, évolutions en %

	Produits du trafic ⁽¹⁾ (hors IdF) (en millions d'euros)			Transports (en milliards de voyageurs-kilomètres)			Produit moyen (hors IdF) (en c€/voy-km)		
	Niveau 2021	Évolutions annuelles		Niveau 2021	Évolutions annuelles		Niveau 2021	Évolutions annuelles	
		2021	2021/ 2019		2021	2021/ 2019		2021	2021/ 2019
Total voyageurs ⁽²⁾	5 142	36,5	- 28,0	75	35,7	- 18,5	7,9	- 1,1	- 14,5
Voyageurs grandes lignes	3 811	37,9	- 31,0	48	38,0	- 16,7	8,0	- 0,1	- 17,2
Voyageurs TER	1 144	32,2	- 4,9	15	37,2	- 3,7	7,8	- 3,6	- 1,2
Voyageurs Île-de-France	nd	nd	nd	9	21,4	- 33,2	nd	nd	nd
Voyageurs Intercités	187	36,0	- 55,0	3	42,0	- 43,0	6,5	- 4,2	- 21,1

(1) Les productions voyageurs sont exprimées ici en norme IFRS (International Financial Reporting Standard), hors recettes directes Transilien et charges équivalentes. Les produits du trafic voyageurs ne sont donc pas directement comparables à ceux présentés dans le tableau B2.6-2.

(2) hors voyageurs Île-de-France pour les produits du trafic et le produit moyen.

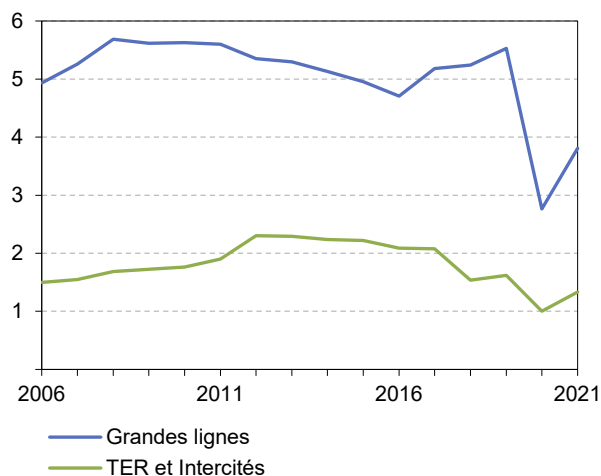
c€ : centime d'euro.

(nd) : non disponible.

Source : SNCF Voyageurs

Figure B2.6-4 **Évolution des produits du trafic de SNCF Voyageurs par produit (hors IdF)**

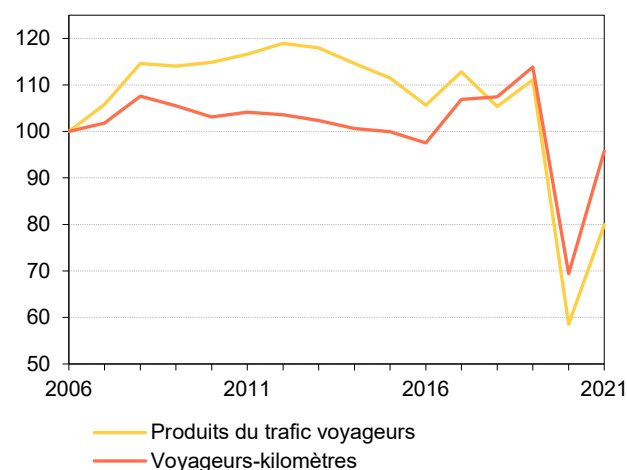
En milliards d'euros



Source : SNCF Voyageurs

Figure B2.6-5 **Évolution de la production de transport de SNCF Voyageurs (hors IdF)**

En indice base 100 en 2006



Source : SNCF Voyageurs

B2.7 Entreprises de transport fluvial

En 2020, la production des entreprises françaises de transport fluvial a nettement régressé (- 41,7 % par rapport à 2019). Avec un montant de 457 millions d'euros, elle représentait 0,2 % de celle des entreprises françaises de transport en 2020. La valeur ajoutée brute et l'excédent brut d'exploitation ont nettement reculé (respectivement - 47,5 % et - 77,0 %).

En 2021, le volume de la production des transports fluviaux, mesuré par l'indice d'activité des services de transport (IAST), repart à la hausse dans le fret fluvial (+ 3,9 %) ; de même, les prix des prestations des services augmentent (+ 2,1 %).

TRÈS NET REcul DE LA PRODUCTION EN 2020

En 2020, le secteur des transports fluviaux comptait 906 entreprises (*figure B2.7-1*), dont 256 dans les transports fluviaux de passagers. Le transport fluvial de passagers recouvre essentiellement les activités de croisière et les activités de plaisance avec équipage.

Figure B2.7-1 **Comptes des entreprises de transport fluvial (50.30Z, 50.40Z)**

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

	Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles	
		2019	2020 (p)
Chiffre d'affaires	458	3,9	- 41,5
Production	457	6,0	- 41,7
Consommations intermédiaires	291	11,3	- 37,9
<i>dont sous-traitance incorporée</i>	93	4,5	- 22,9
<i>dont locations, charges locatives et de copropriété</i>	36	9,1	- 46,7
<i>dont achats de carburant</i>	22	18,8	- 29,9
Valeur ajoutée brute (VAb)	165	- 1,1	- 47,5
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	0	- 3,8	- 97,4
Charges de personnel	145	9,1	- 32,8
Excédent brut d'exploitation (EBE)	20	- 19,2	- 77,0
<i>Taux de marge = EBE/VAb</i>	12,1 %	- 6,2 pts	- 15,6 pts
Charges financières	17	- 12,3	2,8
Capacité d'autofinancement	16	- 14,6	- 83,1
Bénéfice (+) ou perte (-)	9	- 30,2	- 89,5
Emprunts, dettes assimilés	645	7,6	13,3
Nombre d'entreprises (en unités)	906	-0,5	-1,1

(p) : provisoire ; s : secret statistique.

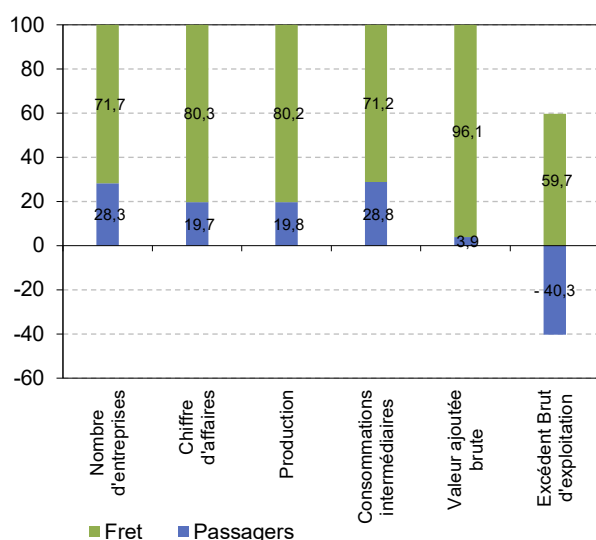
Sources : estimations SDES d'après Insee-Ésane

En 2020, la production a nettement chuté (- 41,7 %) après trois années de hausse. La diminution a surtout été effective pour le transport fluvial de passagers (- 77,1 %) et relativement minime pour le fret (- 6,0 %). Les consommations intermédiaires (CI) ont baissé (- 37,9 %), en particulier dans le transport de passagers (- 63,8 %) : tous les postes (sous-traitance incorporée, locations, achats de carburants, crédit-bail, assurances véhicules de transports, entretiens et réparations) sont concernés. La contraction des CI ayant été moindre que celle de la production, la valeur ajoutée brute (VAb) a davantage diminué (- 47,5 %) que la production, et a atteint 165 millions d'euros en 2020, répartis en 6 millions d'euros pour le transport de passagers et 159 millions d'euros pour le fret (*figure B2.7-2*). Les charges de personnel sont passées de 216 millions d'euros en 2019 à 145 millions d'euros en 2020, cette décroissance provenant du secteur « passagers », le secteur du fret ayant enregistré une très légère augmentation.

Dans ce contexte, l'excédent brut d'exploitation (EBE) s'est nettement dégradé (- 77,0 %). Le taux de marge (EBE / VAb) a fortement diminué (- 15,6 points) pour s'établir à 12,1 %. La baisse de l'EBE s'est répercutée sur la capacité d'autofinancement (CAF) et le bénéfice (respectivement - 83,1 % et - 89,5 %).

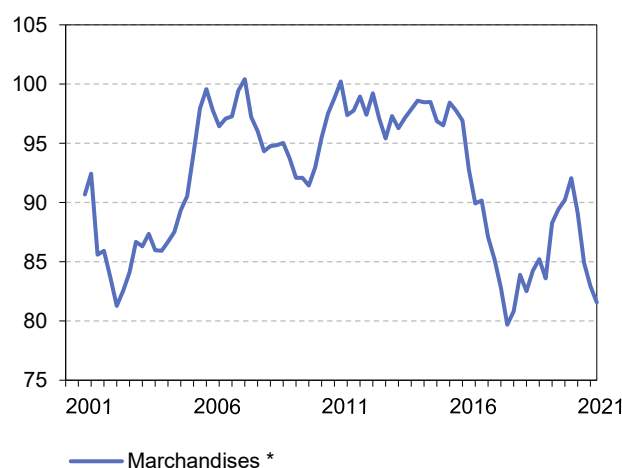
partie B : entreprises françaises de transport

Figure B2.7-2 Indicateurs économiques du transport fluvial selon le type d'activité en 2020
En %



Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

Figure B2.7-3 Indice d'activité des services de transport de (IAST) fluvial de marchandises
En indice base 100 au 1^{er} trimestre 2010



(*) série lissée (moyenne mobile géométrique sur quatre trimestres)
Source : SDES

EN 2021, LE VOLUME D'ACTIVITÉ DANS LE FRET POUR LE PAVILLON FRANÇAIS REPART À LA HAUSSE

À l'image du transport fluvial de marchandises en tonnes-kilomètres qui progresse en 2021 (+ 4,0 %, voir fiche E4), l'activité évaluée par l'indice d'activité des services de transports (IAST) fluviaux intérieurs (hors transit) augmente de 3,9 % en moyenne annuelle en 2021 (figure B2.7-3) après la forte diminution en 2019 (- 11,4 %).

LÉGÈRE HAUSSE DES PRIX DES PRESTATIONS EN 2021

L'indice général (national et international) des prix du transport fluvial de fret augmente en 2021 (+ 2,1 %, avec + 3,3 % pour le transport national et - 0,8 % pour l'international). Sur la période 2016-2021, l'indice global est en légère hausse en moyenne annuelle (+ 0,9 %).

AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ DE LA FLOTTE FLUVIALE FRANÇAISE

En 2021, la flotte fluviale française est composée de 1 040 bateaux porteurs français (automoteurs et barges), en hausse par rapport à 2020 (+ 19 unités soit + 1,9 %). Sa capacité, qui s'élève à 1 179 millions de tonnes de port en lourd (tpl), progresse de 6,4 % (figure B2.7-4). Cette hausse est portée par le transport de marchandises générales ainsi que par celui des marchandises liquides. La capacité moyenne par bateau progresse ainsi en 2021 (+ 4,4 %) pour atteindre 1 134 tonnes.

Figure B2.7-4 Flotte fluviale française au 31 décembre
Niveau en unité et en milliers de tonnes de port en lourd (tpl), évolutions en %

Flotte (en unités)	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
	2021	2019	2020	2021	2021/2016
Marchandises générales	993	0,3	- 1,9	1,6	- 0,9
automoteurs	666	- 0,3	- 2,5	0,6	- 1,6
barges et chalands	327	1,6	- 0,6	3,8	0,8
Marchandises liquides	47	- 4,2	- 4,3	6,8	- 1,6
automoteurs citernes	22	- 8,7	- 9,5	15,8	0,0
barges citernes	25	0,0	0,0	0,0	- 2,9
Total	1 040	0,1	- 2,0	1,9	- 0,9

Source : VNF

Capacité (en milliers de tpl)	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
	2021	2019	2020	2021	2021/2016
Marchandises générales	1 089	1,2	2,4	6,1	1,8
automoteurs	639	1,6	0,9	6,7	1,7
barges et chalands	451	0,5	4,6	5,2	1,8
Marchandises liquides	90	- 1,9	- 8,1	10,3	- 1,7
automoteurs citernes	47	- 5,3	- 18,9	25,7	0,4
barges citernes	43	2,1	3,3	- 2,6	- 3,7
Total	1 179	0,9	1,5	6,4	1,5

B2.8 Entreprises de transport maritime

Le transport maritime est une activité dont le cadre est largement international. Les entreprises de transport maritime françaises peuvent en effet exercer une partie seulement de leur activité en France et, inversement, de nombreuses compagnies étrangères interviennent en France. En 2020, la production des 789 entreprises françaises de transport maritime de passagers a nettement décliné pendant la crise sanitaire (- 38,7 %). En 2021, selon les indices d'activité des services de transport (IAST) maritime, le transport de passagers rebondit (+ 7,8 %) après la forte baisse de 2020. Le chiffre d'affaires consolidé du groupe CMA CGM progresse de 78,0 % en 2021.

EN 2020, FORTE DÉGRADATION DES COMPTES DU SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS

Pour l'exercice 2020, une grande partie des données du secteur des transports maritimes et côtiers de fret (50.20Z), issues de la source Insee-Ésane, est soumise au secret statistique. Concernant cette source, seules les données du secteur des transports maritimes et côtiers de passagers (50.10Z) sont publiées.

Avec 792 millions d'euros en 2020, la production du secteur des entreprises de transports maritimes et côtiers de passagers a fortement baissé (- 38,7 % par rapport à 2019) - (figure B2.8-1). Les consommations intermédiaires (CI) ont aussi diminué en 2020 (- 24,8 %), en particulier les achats de carburants (- 30,1 %). La baisse des CI ayant été moins prononcée que celle de la production, la valeur ajoutée brute (VAb) du secteur s'est effondrée, passant de 256 millions d'euros en 2019 à 13 millions d'euros en 2020. Les charges de personnel ont aussi été réduites (- 22,0 %) mais cette diminution n'a pas suffi à maintenir l'excédent brut d'exploitation positif (- 141 millions d'euros en 2020). La capacité d'autofinancement et le résultat comptable, eux aussi positifs les années précédentes, sont devenus négatifs en 2020 (respectivement - 120 millions d'euros et - 85 millions d'euros).

Figure B2.8-1 Comptes des entreprises de transports maritimes et côtiers de passagers (50.10Z)

Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Niveau 2020 (p)	Évolutions annuelles	
		2019	2020 (p)
Chiffre d'affaires	1 342	3,3	- 27,3
Production	792	- 1,2	- 38,7
Consommations intermédiaires	779	3,3	- 24,8
<i>dont sous-traitance incorporée</i>	157	- 46,5	17,1
<i>dont locations, charges locatives et de copropriété</i>	81	11,9	- 17,3
<i>dont achats de carburant</i>	127	2,8	- 30,1
Valeur ajoutée brute (VAb)	13	- 15,9	- 94,8
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	- 69	37,9	67,5
Charges de personnel	222	2,8	- 22,0
Excédent brut d'exploitation (EBE)	- 141	- 71,5	n. s.
Charges financières	22	- 32,4	1,4
Capacité d'autofinancement	- 120	- 58,9	- 536,3
Bénéfice (+) ou perte (-)	- 85	72,6	- 269,7
Emprunts, dettes assimilés	834	- 6,6	53,2
Investissements corporels bruts hors apports	186	- 41,2	38,7
Nombre d'entreprises (en unités)	789	11,2	4,0

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

Champ : entreprises de France métropolitaine et des Drom.

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

EN 2021, ACTIVITÉ EN TRÈS FORTE HAUSSE POUR CMA CGM

En 2021, l'indice d'activité des services de transport (IAST) maritime pour les passagers repart à la hausse (+ 7,8 %) après la chute de 2020 (- 65,5 %) dans le contexte de la crise sanitaire (figure B2.8-2). En revanche, l'activité internationale du groupe CMA CGM, quatrième opérateur mondial (en nombre de conteneurs transportés) de ligne régulière conteneurisée continue sa progression en 2021 : + 78,0 % pour le chiffre d'affaires consolidé qui

partie B : entreprises françaises de transport

atteint 56,0 milliards de dollars². Le groupe se diversifie en lançant CMA CGM AIR CARGO en février 2021, une compagnie aérienne de fret française. Le volume de conteneurs transportés augmente de 5,0 % pour s'établir à 22,0 millions équivalent vingt pieds. Ce contexte favorable se répercute sur le bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (BAIIDA) qui passe de 6,1 milliards de dollars en 2020 à 23,1 milliards de dollars en 2021. Le résultat net consolidé, positif pour la deux année consécutive, augmente ainsi très nettement et atteint 17,9 milliards de dollars en 2021 (1,8 milliard de dollars en 2020). En 2021, le groupe CMA CGM emploie 150 000 salariés dont 4 500 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. Sur la Manche, DFDS Seaways France, 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. En 2021, la compagnie signe un accord de partenariat avec CMA CGM dans lequel le groupe apporte 10 millions d'euros sous forme d'obligations convertibles en actions et un prêt de 15 millions d'euros remboursable sur huit ans. Du côté de la Méditerranée, les liaisons maritimes entre le continent et la Corse sont assurées par Corsica Linea et Corsica Ferries (premier opérateur de ferries vers la Corse).

En 2021, l'indice d'activité des services auxiliaires de transport maritime augmente de 3,0 % après la forte baisse de 2020 (- 13,2 %).

LA FLOTTE MARITIME FRANÇAISE

La flotte de commerce sous pavillon français compte 192 navires dédiés au transport maritime au 31 décembre 2021 (figure B2.8-3). Son volume commercial atteint 7,45 millions d'unités de jauge brute, en hausse de 11,7 % sur un an. Sa capacité d'emport, de 7,9 millions de tonnes de port en lourd (tpl), augmente de 5,7 % sur la même période. L'âge moyen de la flotte française baisse (- 0,9 an) pour atteindre 8,6 ans au 31 décembre 2021.

La flotte de commerce sous pavillon français compte 233 navires dédiés aux services maritimes au 31 décembre 2021, comme fin 2020 (figure B2.8-4). Le volume commercial progresse (+ 3,2 %) et totalise 379 milliers d'UMS (*Universal Measurement System*). Cette flotte opère notamment assez largement dans les services off-shore aux secteurs pétrolier et gazier.

Figure B2.8-3 Flotte de commerce dédiée au transport maritime (au 31 décembre)

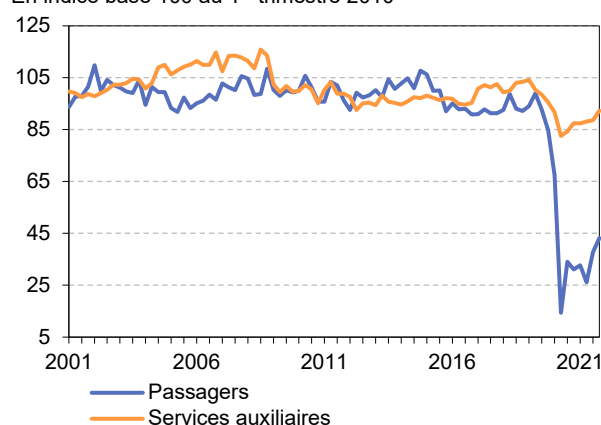
Niveaux précisés dans le tableau, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
	2021	2019	2020	2021	2021/2016
Nombre de navires dédiés au transport	192	9,4	2,2	1,1	2,7
Volume commercial (jauge brute en milliers d'UMS)	7 445	4,1	11,0	11,7	5,6
Maximum transportable (milliers de tonnes de port en lourd)	7 885	2,8	6,1	5,7	2,7
Âge moyen (années)	8,6 ans	- 0,4 an	- 0,6 an	- 0,9 an	- 0,03 an

Source : DGITM

Figure B2.8-2 Indices d'activité des services de transport (IAST) maritime

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



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

Source : SDES

Figure B2.8-4 Flotte de commerce dédiée aux services maritimes (au 31 décembre)

Niveaux précisés dans le tableau, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
	2021	2019	2020	2021	2021/2016
Nombre de navires dédiés aux services	233	2,1	- 3,7	0,0	- 0,6
Volume commercial (jauge brute en milliers d'UMS)	379	- 5,6	- 5,0	3,2	- 3,5
Âge moyen (années)	17,5 ans	+ 0,3 an	- 0,3 an	+ 1,5 an	+ 0,03 an

Source : DGITM

² D'après les résultats financiers de CMA CGM : www.cmacgm-group.com/fr/actualites-media/resultats-financiers-annuels-2021

B2.9 Compagnies aériennes françaises

En 2020, le secteur des transports aériens a souffert de la crise sanitaire. Avec 8,9 milliards d'euros, la production des compagnies aériennes françaises a chuté en 2020 (- 57,9 % par rapport à 2019) et représente 4,7 % de la production des entreprises françaises de transport, contre 9,3 % en 2019.

En 2021, l'activité des compagnies aériennes reprend mais reste bien en-deçà du niveau d'avant la pandémie. Le trafic aérien de l'ensemble des compagnies aériennes (étrangères et françaises) opérant en France s'améliore un peu (+ 29,3 % de passagers transportés par rapport à 2020) mais demeure loin du niveau de 2019 (- 61,0 %). Pour les compagnies françaises, qui ont transporté 32,4 millions de passagers, la baisse est un peu moins prononcée (- 54,9 % par rapport à 2019).

L'ACTIVITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DE PASSAGERS A CHUTÉ EN 2020

En 2020, le secteur des transports aériens de passagers comptait 635 entreprises (+ 2,6 % par rapport à 2019). La production du secteur a nettement baissé (- 57,9 %) pour s'établir à 8,9 milliards d'euros en 2020 (figure B2.9-1). Les consommations intermédiaires (CI) ont reculé aussi (- 45,7 %) en particulier la sous-traitance incorporée (« cœur de métier », confiée à une autre entreprise) (- 36,7 %) et les achats de carburants (- 58,1 %). Les CI ayant moins diminué que la production, la valeur ajoutée brute a chuté (- 85,8 %) et s'établit à 920 millions d'euros en 2020, après 6,5 milliards d'euros en 2019.

Figure B2.9-1 Comptes des entreprises de transports aériens de passagers (51.10Z)

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

	Niveau		Évolutions annuelles	
	2020 (p)	2019	2020 (p)	
Chiffre d'affaires	9 769	4,7	-55,3	
Production	8 926	6,0	-57,9	
Consommations intermédiaires	8 006	5,4	-45,7	
<i>dont Sous-traitance incorporée</i>	1 092	10,3	-36,7	
<i>dont Locations, charges locatives et de copropriété</i>	1 670	-1,7	-17,7	
<i>dont Achats de carburant</i>	1 339	13,8	-58,1	
Valeur ajoutée brute (VAb)	920	7,3	-85,8	
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	64	-21,2	-47,6	
Charges de personnel	4 011	5,1	-29,9	
Excédent brut d'exploitation (EBE)	-3 155	41,9	-608,6	
<i>Taux de marge = EBE / VAb</i>	-	-	-	
Charges financières	1 164	13,0	183,0	
Capacité d'autofinancement	-4 206	-	-	
Bénéfice (+) ou perte (-)	-5 791	-	-	
Emprunts, dettes assimilés	12 192	-	-	
Nombre d'entreprises (en unités)	635	14,8	2,6	

(p) = provisoire ; s = secret statistique.

Source : estimations SDES d'après Insee-Ésane

En 2020, malgré une baisse des charges de personnel (- 29,9 %), l'excédent brut d'exploitation (EBE) a chuté drastiquement du fait de la très forte régression de la valeur ajoutée. L'EBE est passé de 620 millions d'euros en 2019 à - 3,2 milliards d'euros en 2020. Le résultat financier s'est également dégradé du fait de la forte augmentation des charges financières (+ 183,0 %). Cette détérioration, couplée à celle de l'EBE, a grevé la capacité d'autofinancement qui a atteint - 4,2 milliards d'euros. Le résultat net comptable s'est établi à - 5,8 milliards d'euros en 2020.

partie B : entreprises françaises de transport

L'ACTIVITÉ REPREND EN 2021 MAIS RESTE TRÈS ÉLOIGNÉE 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 2021, sur l'ensemble des compagnies (étrangères et françaises) opérant en France, les compagnies françaises transportent 47 % des passagers et 29 % du fret. Le trafic aérien de l'ensemble des compagnies aériennes (étrangères et françaises) opérant en France s'améliore un peu (+ 29,3 % par rapport à 2020) pour atteindre 70,1 millions de passagers mais est loin du niveau d'avant-crise (- 61,0 % par rapport à 2019).

Pour les compagnies françaises, l'activité progresse en 2021 (+ 23,6 % pour les passagers-kilomètres et + 28,2 % pour les passagers par rapport à 2020) mais reste loin du niveau d'avant crise sanitaire : - 59,1 % pour les passagers-kilomètres et - 54,9 % pour les passagers par rapport à 2019 (figure B2.9-2).

Le secteur aérien français est concentré sur quelques très grandes entreprises dont le Groupe Air France qui suit la tendance de l'ensemble des compagnies (- 59,3 % pour les passagers-kilomètres et - 54,8 % pour les passagers par rapport à 2019). La société mère Air France, qui représente 90 % des passagers-kilomètres et 82 % des passagers du groupe, enregistre des baisses similaires tandis que la filiale Transavia France connaît un repli un peu moins marqué.

Air Caraïbes, la plus grande compagnie hors groupe Air France, affiche 5,2 milliards de passagers-kilomètres en 2021 (- 43,2 % par rapport à 2019) et 929 milliers de passagers (- 44,3 %).

Parmi les neuf compagnies (hors groupe Air France) qui dépassent les 100 millions de passagers-kilomètres, Air Corsica est la moins affectée par la crise sanitaire (- 20,9 % pour les passagers-kilomètres et - 18,7 % pour les passagers par rapport à 2019), tandis que ASL Airlines France enregistre les plus fortes baisses (- 86,0 % pour les passagers-kilomètres et - 80,3 % pour les passagers).

Figure B2.9-2 Activités des principales compagnies aériennes françaises

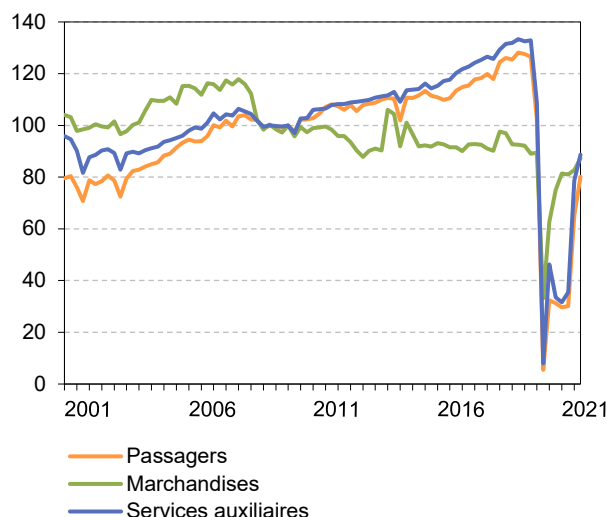
Passagers-kilomètres en millions, passagers en milliers, évolutions en %

Compagnies françaises	Passagers-km		Passagers	
	2021	2021/2019	2021	2021/2019
Groupe Air France :	68 083	- 59,3	26 918	- 54,8
Air France	61 088	- 59,3	22 177	- 53,4
Transavia France	6 995	- 41,4	4 742	- 33,9
Air Caraïbes	5 244	- 43,2	929	- 44,3
Corsair	4 271	- 50,3	608	- 50,3
Air Austral	2 913	- 49,4	442	- 64,0
French Bee	2 645	- 38,2	281	- 34,2
Air Tahiti Nui	1 563	- 53,5	143	- 64,2
Air Corsica	954	- 20,9	1 599	- 18,7
Aircalin	359	- 79,6	65	- 85,3
Air Tahiti	240	- 25,4	631	- 32,5
ASL Airlines France	147	- 86,0	104	- 80,3
Autres Compagnies	255	- 97,2	663	- 80,7
Total	86 674	- 59,1	32 385	- 54,9

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

Figure B2.9-3 Indices d'activité des services de transports aériens

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



Données corrigées des variations saisonnières.

Source : SDES

L'activité du transport aérien de passagers, mesurée par l'indice d'activité des services de transport (IAST) aérien de passagers, augmente en 2021 (+ 69,2 % par rapport à 2020) mais n'est pas au niveau d'avant-crise (- 63,4 % par rapport à 2019) - (figure B2.9-3). Dans les services auxiliaires de transports aériens, la tendance est quasi identique (+ 55,3 % par rapport à 2020 et - 60,1 % par rapport à 2019).

partie B : entreprises françaises de transport

LE COMPTE CONSOLIDÉ DU GROUPE AIR FRANCE-KLM S'EST FORTEMENT DÉGRADÉ ENTRE 2019 ET 2021, MÊME SI LA SITUATION EST MOINS CRITIQUE QU'EN 2020

Le chiffre d'affaires de l'ensemble du groupe Air France-KLM sur l'exercice 2021 est de 14,3 milliards d'euros (*figure B2.9-4*), en progrès par rapport à 2020 (+ 29,1 %) mais en net recul par rapport à 2019, avant la pandémie (- 47,3 %). Ainsi le résultat d'exploitation courant consolidé est passé de 1,1 milliard d'euros en 2019 à - 4,5 milliards d'euros en 2020 pour remonter à - 1,6 milliard d'euros en 2021. Le résultat des activités opérationnelles s'élevait à 1,0 milliard d'euros en 2019 mais est devenu fortement négatif depuis : - 6,0 milliards d'euros en 2020 puis - 2,5 milliards d'euros en 2021 suite à l'amélioration du chiffre d'affaires et la diminution des charges lors de cet exercice. Ces évolutions se répercutent sur le résultat net du groupe Air France-KLM qui est passé de 293 millions d'euros en 2019 à - 7,1 milliards d'euros en 2020, et qui reste encore très négatif en 2021, à - 3,3 milliards d'euros.

LA PART DES COMPAGNIES FRANÇAISES SUR LES FAISCEAUX ÉTRANGERS AUGMENTE EN 2021

En 2021, la part des compagnies françaises sur l'ensemble des faisceaux internationaux (à partir de la métropole) augmente (+ 1,4 point) pour la deuxième année consécutive après des baisses continues de 2013 à 2019. Cette part atteint 35,9 % soit son plus haut niveau depuis 2013 inclus. Ce regain est effectif sur tous les grands faisceaux : la plus grande progression concerne l'Afrique avec 5,5 points en plus (*figure B2.9-5*) et la plus mesurée, l'Asie / Océanie (0,7 point en plus).

Figure B2.9-4 **Compte de résultat consolidé du groupe Air France-KLM**

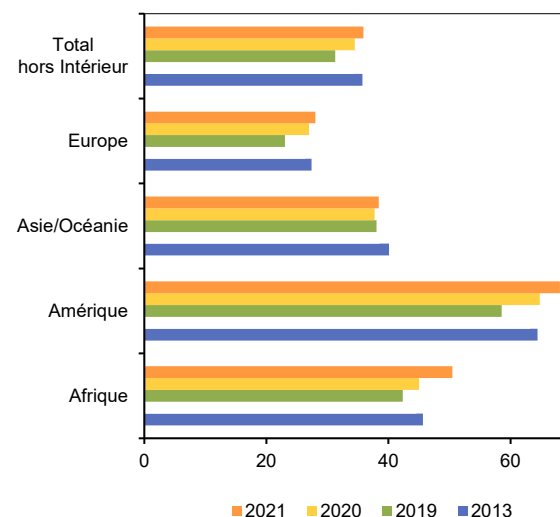
Niveau en millions d'euros, évolution en %

	Évolution annuelle	
	Niveau 2021	2021/2019
Chiffre d'affaires	14 315	- 47,3
Produits des activités ordinaires	14 315	- 47,4
BAIIDA (*)	745	- 82,0
Résultat d'exploitation courant	- 1 626	- 242,5
Résultat des activités opérationnelles	- 2 532	- 350,7
Résultat avant impôts des entreprises intégrées	- 3 549	- 1 125,7
Résultat net des entreprises intégrées	- 3 267	- 1 310,0
Résultat net des activités poursuivies	-	-
Résultat net	- 3 294	- 1 224,2

(*) 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

Figure B2.9-5 **Parts de marché des compagnies françaises (sur l'ensemble des compagnies) pour les grands faisceaux depuis la métropole**
En % des passagers transportés



Source : DGAC

B3.1 Sociétés d'autoroutes concédées

Après la forte baisse de l'activité en 2020 due à la crise sanitaire, les sociétés d'autoroutes concédées affichent à nouveau un chiffre d'affaires en hausse en 2021 : il atteint 10,6 milliards d'euros, un niveau cependant inférieur à celui de 2019 (10,8 milliards d'euros). Le chiffre d'affaires est constitué à 96,5 % des recettes des péages. Les investissements décroissent un peu en 2021 (- 0,9 %), comme l'année précédente (- 3,0 %). Les emprunts et dettes financières diminuent (- 1,0 %) pour la cinquième année consécutive.

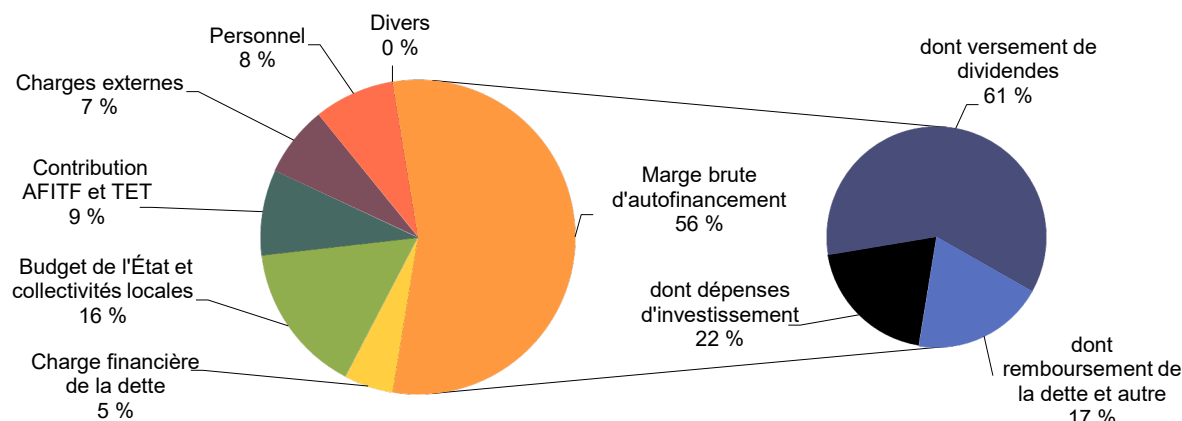
Un contrat de concession autoroutière est un contrat par le biais duquel l'État confie à une société concessionnaire d'autoroute les missions de financer, de concevoir, de construire et d'exploiter un réseau d'autoroutes. Ses ressources sont constituées des recettes des péages et, lorsque c'est nécessaire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

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

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

En 2021, pour les sociétés « récentes » (de quinze ans ou moins), la charge financière de la dette s'élève à 154 millions d'euros, soit 31 % de leurs ressources (figure B3.1-2), tandis que ce ratio tombe à seulement 5 % pour les sociétés « historiques » (figure B3.1-1), qui s'approchent de leur terme. Pour ces dernières, le versement de dividendes représente 35 % de leurs ressources (chiffres d'affaires, autres produits d'exploitations, dividendes perçus, résultat financier et résultat exceptionnel) soit 61 % de la marge brute d'autofinancement. Leurs dépenses pour le budget de l'État et des collectivités locales (impôts directs et indirects, hors TVA) compte pour 16 % de leurs ressources et la contribution AFIT France et TET pour 9 %.

Figure B3.1-1 Utilisation des ressources des sociétés concessionnaires historiques



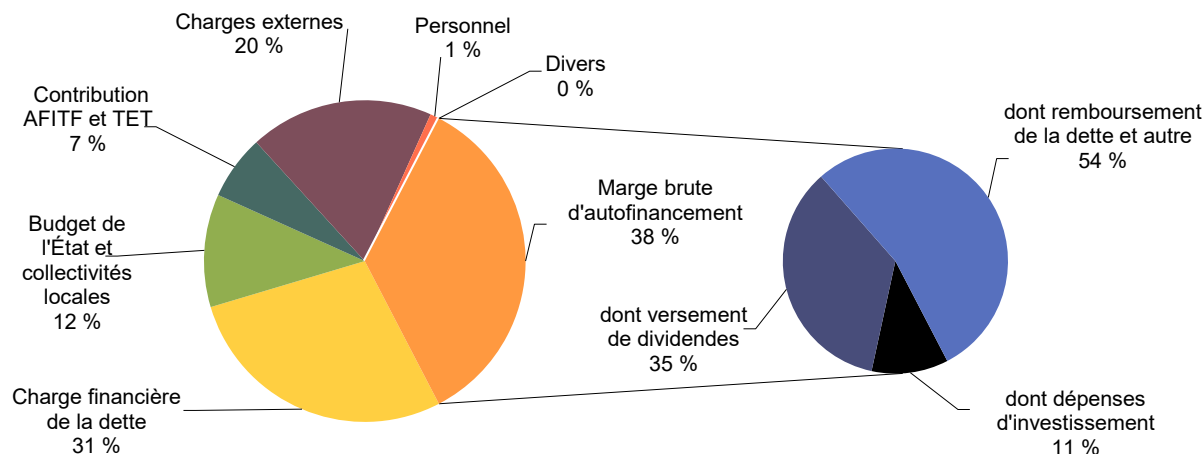
Sociétés historiques : ASF, Escota, Cofiroute, APRR, Area, Sanef, SAPN, ATMB, SFTRF.

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 : la marge brute d'autofinancement (qui représente 56 % des ressources) se répartit pour 61 % en versement de dividendes, 22 % en dépenses d'investissement et 17 % en remboursement de la dette et autre (aux arrondis près).

Source : DIGITM

Figure B3.1-2 Utilisation des ressources des sociétés concessionnaires récentes



Sociétés récentes : Alis, Alicorne, Adelaç, CEVM, Aliénor, Arcour, Atlantes et Albea.

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 : la marge brute d'autofinancement (qui représente 38 % des ressources) se répartit pour 35 % en versement de dividendes, 11 % en dépenses d'investissement et 54 % en remboursement de la dette et autre (aux arrondis près).

Source : DGITM

LE CHIFFRE D'AFFAIRES PROGRESSE EN 2021 MAIS RESTE LÉGÈREMENT INFÉRIEUR À CELUI DE 2019

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées s'élève à 10,6 milliards d'euros en 2021 (donnée provisoire), en hausse de 20,0 % après la crise sanitaire, mais reste un peu en-deçà de son niveau de 2019 (10,8 milliards d'euros). Il est constitué à 96,5 % des recettes des péages (figure B3.1-3).

Les consommations intermédiaires repartent à la hausse en 2021 (+ 7,1 %) et dépassent celles de 2019 (+ 5,2 %). Cette augmentation n'empêche pas la forte croissance de la valeur ajoutée (+ 21,9 %) qui atteint 9,4 milliards d'euros en 2021, soit un peu moins qu'en 2019 (- 2,2 %). Les charges de personnel croissent modérément en 2021 (+ 1,8 %) tandis que les effectifs salariés reculent (- 2,3 %) pour la quinzième année consécutive. Comme la valeur ajoutée, l'excédent brut d'exploitation croît nettement en 2021 (+ 24,9 %) et s'élève à 7,6 milliards d'euros, mais ne retrouve pas non plus son niveau de 2019 (- 3,7 %). Les investissements baissent légèrement en 2021 (- 0,9 %) poursuivant la tendance de 2020. Les emprunts et dettes financières au 31 décembre diminuent (- 1,0 %) pour la cinquième année consécutive et s'établissent à 31,8 milliards d'euros soit l'équivalent de 3,0 années de chiffre d'affaires.

2016-2021 : HAUSSE DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET BAISSÉ DES EFFECTIFS SALARIÉS

Entre 2016 et 2021, le chiffre d'affaires a cru en moyenne annuelle de 1,8 %, hausse qui aurait été nettement supérieure sans la crise sanitaire de 2020.

Les effectifs salariés ont régulièrement diminué sur la période 2016 à 2021 (- 1,9 %) plus fortement que les charges de personnel (- 0,7 %).

Figure B3.1-3 Comptes des sociétés d'autoroutes concédées

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

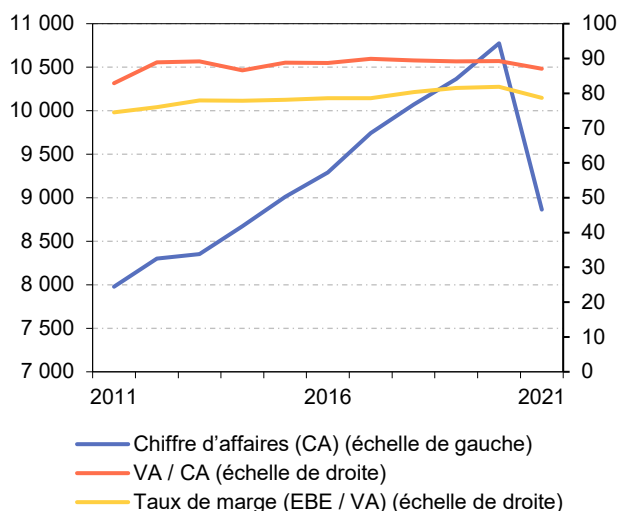
	Niveau	Évolutions annuelles				Évolution annuelle moyenne	
		2021 (p)	2019	2020	2021	2021/2019	2021/2016
Effectif salarié	11 562	- 1,7	- 2,2	- 2,3	- 4,5	- 1,9	
Chiffres d'affaires (CA)	10 637	4,0	- 17,7	20,0	- 1,3	1,8	
dont péages	10 261	3,8	- 17,6	18,6	- 2,3	1,6	
Consommations intermédiaires (CI)	1 231	2,8	- 1,8	7,1	5,2	4,6	
Valeur ajoutée (= CA - CI)	9 405	4,1	- 19,8	21,9	- 2,2	1,4	
Charges de personnel	808	- 2,2	- 4,0	1,8	- 2,3	- 0,7	
Impôts, taxes et versements assimilés	704	1,0	- 22,0	- 17,5	- 35,7	- 7,4	
EBE	7 582	4,5	- 22,9	24,9	- 3,7	2,0	
Dotations	2 180	0,5	0,7	8,2	9,0	4,3	
Produits financiers	651	- 15,0	- 5,0	- 8,4	- 13,0	- 6,0	
Charges financières	851	- 15,6	9,1	- 11,0	- 2,8	- 10,1	
Capacité d'autofinancement	6 164	8,7	- 17,9	22,6	0,7	4,1	
Investissements	1 340	0,7	- 3,0	- 0,9	- 3,9	1,7	
Emprunts et dettes financières au 31/12	31 822	- 1,2	- 4,5	- 1,0	- 5,4	- 3,1	

(p) = provisoire.

Source : DGITM

Figure B3.1-4 Évolution du chiffre d'affaires et des ratios comptables

Niveau du CA en millions d'euros, taux en %

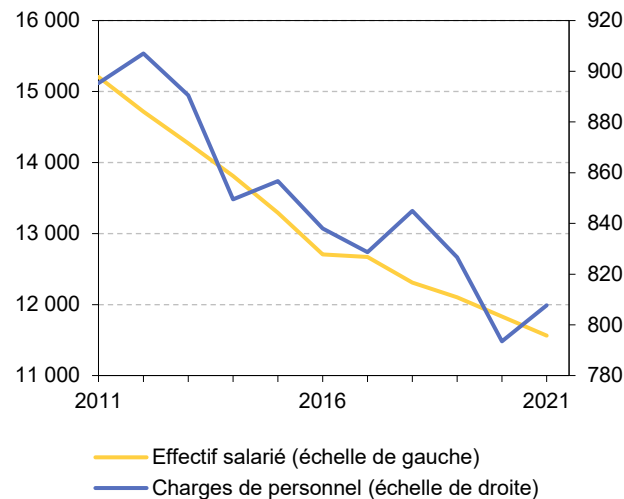


Note : données 2021 provisoires.

Source : DGITM

Figure B3.1-5 Évolution des effectifs salariés et des charges de personnel

Charges de personnel en millions d'euros, effectif en personnes



Note : données 2021 provisoires.

Source : DGITM

B3.2 Aéroports de Paris

Aéroports de Paris (ADP) est la principale entreprise de services auxiliaires aériens. En 2021, son chiffre d'affaires augmente de 15,5 % par rapport à 2020, pour s'établir à plus de 1,7 milliard d'euros, loin cependant du niveau de 2019 (3,1 milliards d'euros) d'avant crise. La hausse des soldes intermédiaires de gestion en 2021 ne compense pas la forte baisse de l'année précédente. Avec 440 millions d'euros, les investissements continuent de diminuer pour atteindre leur plus bas niveau depuis 2013. La dette financière à moyen et long termes baisse légèrement (- 4,4 %) mais est nettement supérieure à celle de 2019 (+ 65,2 %).

Aéroports de Paris gère trois plates-formes franciliennes (Paris-Charles de Gaulle à Roissy, Paris-Orly et Paris-Le Bourget) et détient et gère dix aérodromes civils. En termes de fréquentation, Paris-Charles de Gaulle est le 28^e aéroport mondial en 2021 (2^e européen derrière Istanbul Havalimani) avec 26,2 millions de passagers (76,2 millions en 2019) en légère hausse par rapport à 2020. Paris-Orly enregistre 15,7 millions de passagers en 2021 (31,9 millions en 2019).

LE CHIFFRE D'AFFAIRES D'ADP AUGMENTE EN 2021 MAIS RESTE BIEN EN DEÇÀ DU NIVEAU DE 2019

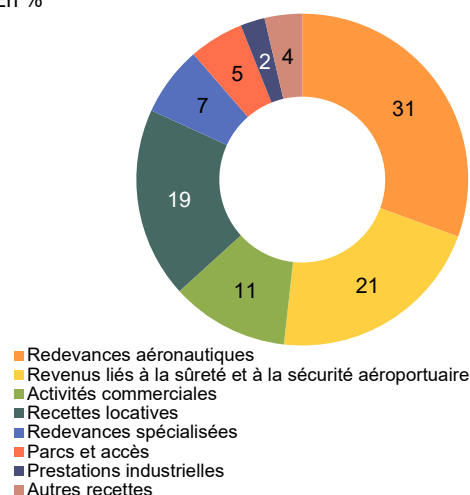
Le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris progresse en 2021 (+ 15,5 % par rapport à 2020) et s'établit à 1,7 milliards d'euros (*figure B3.2-1*). Il reste loin cependant du niveau d'avant crise en 2019 (3,1 milliards d'euros). Les redevances aéronautiques (redevances par passager, d'atterrissage et de stationnement), qui représentent 31 % du chiffre d'affaires d'ADP (*figure B3.2-2*) augmentent en 2021 de 106 millions d'euros (après - 739 millions d'euros en 2020), sous l'effet de la hausse du trafic « passager départ » de 27,1 % par rapport à 2020 et de la hausse tarifaire du 1^{er} avril 2021 de 2,2 %. Les revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire (versés par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et financés par l'intermédiaire de la taxe d'aéroport prélevée auprès des compagnies aériennes) croissent aussi (+ 39 millions d'euros en 2021 après - 156 millions d'euros en 2020) (*figure B3.2-3*). L'augmentation des redevances spécialisées des activités aéronautiques (+ 25 millions d'euros après - 274 millions d'euros l'année précédente) concerne notamment les redevances aux personnes handicapées et à mobilité réduite (PHMR), les banques d'enregistrement et les tri-bagages. Malgré les mesures sanitaires toujours en vigueur en 2021, les activités commerciales progressent à nouveau (+ 40 millions d'euros après - 338 millions d'euros en 2020), portées par les boutiques en zone côté piste. Ainsi les hausses en 2021 sont loin de compenser les fortes chutes de 2020.

Figure B3.2-1 Comptes d'Aéroports de Paris
Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			
		2019	2020	2021	2021/ 2019
Chiffre d'affaires	1 722	3,6	- 51,3	15,5	- 43,8
Consommations intermédiaires	675	5,7	- 30,5	7,5	- 25,2
Valeur ajoutée brute	1 091	2,4	- 59,3	20,7	- 50,9
Charges de personnel	469	1,7	- 19,0	- 2,9	- 21,3
Impôts, taxes	169	9,4	- 23,1	- 24,2	- 41,7
Excédent brut d'exploitation	457	1,3	- 85,1	129,6	- 65,8
Charges financières	423	6,5	315,8	- 38,3	156,4
Capacité d'autofinancement (CAF)	- 134	2,7	- 170,9	- 81,6	- 113,1
Investissements	440	9,9	- 33,0	- 36,1	- 57,2
Dette financière moyen et long termes	8 160	2,4	72,8	- 4,4	65,2

Source : ADP

Figure B3.2-2 Répartition du chiffre d'affaires d'ADP 2021
En %



Source : ADP

LA LÉGÈRE EMBELLIE DES COMPTES EN 2021 NE COMPENSE PAS LA NETTE DÉGRADATION DE 2020

En 2021, les consommations intermédiaires (CI) sont en léger rebond (+ 7,5 %) après la nette diminution de 2020 : elles s'élèvent à 675 millions d'euros en 2021 après 903 millions d'euros en 2019 et 628 millions d'euros en 2020. La sous-traitance est le poste des consommations intermédiaires qui progresse le plus (+ 38 millions d'euros, dont

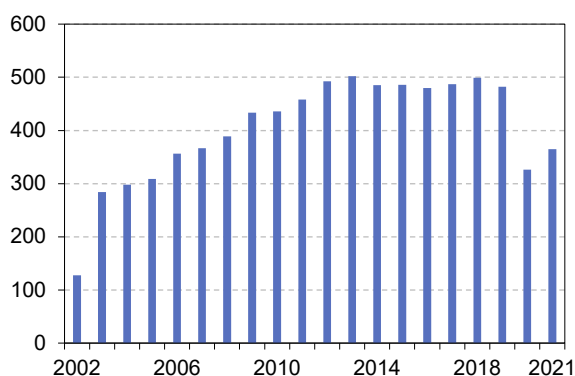
partie B : entreprises françaises de transport

29 millions d'euros sur les postes de sous-traitance sûreté et PHMR). Les achats consommés sont en hausse (+ 14 millions d'euros) sous l'effet principalement d'une hausse des charges relatives aux prestations réalisées pour le compte de la Société du Grand Paris. Le poste d'entretien et réparation croît aussi (+ 12 millions d'euros). Les consommations intermédiaires progressant nettement moins rapidement que le chiffre d'affaires, la valeur ajoutée brute (VAb) augmente (+ 20,7 %) pour atteindre 1,1 milliard d'euros. Cette embellie ne comble pas la dégradation de 2020 (- 59,3 %). Ainsi le taux de valeur ajoutée (VAb / CA) repart légèrement à la hausse (+ 2,7 points) - (figure B3.2-4). Les charges de personnel se contractent encore en 2021 (- 2,9 %) mais de façon plus modérée qu'en 2020 (- 19,0 %). Ce moindre repli s'explique par la baisse des indemnités perçues au titre de l'activité partielle dans un contexte de reprise de l'activité, indemnité en partie prise en charge par l'État. Les impôts et taxes (taxes foncières, contribution économique territoriale - CET) diminuent sensiblement (- 24,2 %) poursuivant la tendance de l'année précédente et s'établissent à 169 millions d'euros.

La diminution de la taxe foncière (- 49 millions d'euros) fait suite à l'entrée en vigueur en 2021 de la réforme des impôts de production qui instaure une réduction de 50 % de la base imposable pour les locaux industriels (pour la société ADP, les immeubles dont elle est propriétaire et qu'elle exploite directement). Ainsi l'excédent brut d'exploitation (EBE) repart à la hausse, de 199 millions d'euros en 2020 à 457 millions d'euros en 2021 même s'il ne représente que le tiers du niveau de 2019 (1,3 milliard d'euros). Le taux de marge s'améliore (+ 19,9 points) pour atteindre 42 % (60 % en 2019). La capacité d'autofinancement (CAF) reste négative (- 134 millions d'euros), comme l'année précédente et pour la deuxième fois du millénaire. Les charges financières diminuent (- 38,3 % en 2021) pour atteindre 423 millions d'euros, mais restent deux à trois fois plus élevées que lors des années d'avant crise.

Figure B3.2-3 Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire

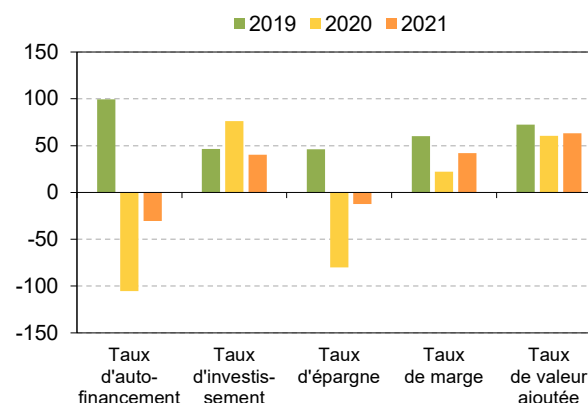
En millions d'euros



Source : ADP

Figure B3.2-4 Ratios financiers d'ADP

En %



Source : ADP

POURSUITE DE LA FORTE BAISSÉ DES INVESTISSEMENTS ENTAMÉE DEPUIS LA PANDÉMIE

Les investissements chutent en 2021 (- 36,1 %) encore plus fortement qu'en 2020 (- 33,0 %) et s'élèvent désormais à 440 millions d'euros. Concernant l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, les investissements portent principalement sur la construction de la jonction de satellites internationaux du terminal 1, l'achat d'équipements d'inspection des bagages de soute au standard 3 lié à la réglementation européenne, la construction d'un trieur bagages en correspondance sous le hall M de CDG 2 (TBS4), la rénovation de la piste 3, l'extension des aires « India » pour le stationnement des avions, les travaux préparatoires à la construction du CDG Express, la réfection de la couverture du corps central du terminal 2E, la mise en cohérence du terminal 2D avec la liaison BD (entre les terminaux 2B et 2D), le *staging* de la salle d'embarquement du bâtiment de jonction du terminal 1. Sur l'aéroport de Paris-Orly, les investissements se concentrent sur les travaux en prévision de la construction de la future gare du Grand Paris, la mise en conformité réglementaire du tri-bagages Est d'Orly 4, la restructuration du hall B et de la prépasserelle D08, la rénovation des infrastructures aéronautiques de la voie W42/L42, le réaménagement des voies de circulation aéronautiques au sud d'Orly 4.

Avec la diminution des échéances à long terme (plus de cinq ans) due au remboursement d'un emprunt souscrit en 2011 pour 400 millions d'euros, la dette financière à moyen et long termes d'ADP recule légèrement (- 4,4 %) et atteint 8,2 milliards d'euros en 2021 (4,9 milliards d'euros en 2019).

B3.3 Grands ports sous tutelle de l'État

La situation économique des grands ports sous tutelle de l'État français est contrastée en 2021. Ainsi la production augmente légèrement tandis que la valeur ajoutée brute et l'excédent brut d'exploitation baissent. Les investissements, en progression pour la troisième année consécutive, augmentent fortement en 2021 (+ 41,1 %). La dette financière poursuit sa diminution commencée en 2017.

LA PRODUCTION NE RETROUVE PAS SON NIVEAU D'AVANT-CRISE

En 2021, la production des comptes des grands ports sous tutelle de l'État de métropole et d'outre-mer atteint 974 millions d'euros, en progression de 1,9 % par rapport à l'année précédente. Elle demeure cependant inférieure au niveau de 2019 (- 6,3 %) - (figure B3.3-1). Les quatre ports d'outre-mer contribuent pour plus d'un septième à cette production. La hausse des consommations intermédiaires (+ 9,6 %) entraîne une légère baisse de la valeur ajoutée brute (- 0,9 %) qui se répercute sur l'excédent brut d'exploitation (EBE) (- 6,0 %). La capacité d'autofinancement (CAF) augmente mais ne retrouve pas son niveau d'avant la crise : 259 millions d'euros en 2021 après 326 millions d'euros en 2019. Les investissements avaient progressé en 2019 puis en 2020 malgré la crise (+ 3,8 %). Suite au plan de relance du gouvernement, ils croissent fortement en 2021 (+ 41,1 %) pour atteindre 419 millions d'euros, soit le plus haut niveau depuis 2016 inclus. La dette financière poursuit sa diminution entamée depuis 2017 (- 2,7 % en 2021).

Figure B3.3-1 Comptes des grands ports sous tutelle de l'État
Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2021	2019	2020	2021	2021/ 2019
Production	974	4,3	- 8,1	1,9	- 6,3
Consommations intermédiaires	282	3,7	- 7,6	9,6	1,2
Valeur ajoutée brute	692	4,5	- 8,2	- 0,9	- 9,1
Subventions d'exploitation	95	15,4	-11,5	2,5	-9,3
Charges de personnel	432	2,2	-0,4	3,8	3,4
Excédent brut d'exploitation	333	9,5	- 17,1	- 6,0	- 22,1
Charges financières	25	- 4,0	- 35,3	59,7	3,3
Capacité d'autofinancement	259	14,4	- 26,4	8,0	- 20,6
Investissements	419	62,5	3,8	41,1	46,5
Dette financière	625	- 10,0	- 4,6	- 2,7	- 7,1

Champ : voir encadré ci-dessous.
Source : DGITM

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

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

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

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

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

Grand port maritime (GPM) de l'État

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

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

B3.4 Gestionnaires d'infrastructures ferrées

SNCF Réseau, société qui dépend du groupe SNCF, assure l'ingénierie, l'exploitation y compris commerciale et l'entretien du réseau ferré français. En 2021, les redevances d'infrastructures perçues par SNCF Réseau s'élèvent à 5,5 milliards d'euros. La Société du Grand Paris (SGP) a quant à elle la charge de la mise en place du Grand Paris Express. Ses produits de fonctionnement ont augmenté en 2021 de 9,1 %.

L'ACTIVITÉ DE SNCF RÉSEAU REVIENT QUASIMENT À DES NIVEAUX D'AVANT-CRISE

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 : 35 entreprises ferroviaires titulaires d'une licence et d'un certificat de sécurité unique qui peuvent circuler sur le réseau et 13 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.

En 2021, la crise de la Covid-19 continue de pénaliser les comptes de SNCF Réseau, mais dans une moindre mesure par rapport à 2020. Les redevances d'infrastructures de SNCF Réseau progressent de 12,7 % par rapport à 2020, sans toutefois rattraper le niveau d'avant la crise (- 5,4 % en 2021 par rapport à 2019), en raison de la baisse des trafics. SNCF Réseau évalue son manque à gagner en chiffre d'affaires à - 695 millions d'euros sur l'année 2021.

Les mesures gouvernementales pour lutter contre la crise sanitaire ont toutefois été moins restrictives qu'en 2020 et le trafic a été plus soutenu en 2021 (+ 60 millions de trains-kilomètres par rapport à 2020). L'impact de la crise sur les recettes est ainsi moins fort : le chiffre d'affaires progresse de 13 % et les produits d'exploitations augmentent de 10,4 % par rapport à 2020. SNCF Réseau voit ainsi son résultat d'exploitation revenir à un niveau un peu inférieur à celui d'avant-crise (454 millions d'euros en 2021 contre - 287 millions d'euros en 2020 et 676 millions d'euros en 2019) - (figure B3.4-1).

Fin 2021, la dette à long terme de SNCF Réseau s'élève à 28,6 milliards d'euros, en hausse de 12,9 % par rapport à fin 2020. Dans le cadre de la réforme du système ferroviaire actée en 2018, une partie de la dette a été reprise par l'État début 2020 pour un montant de 25 milliards d'euros et début 2022 à hauteur de 10 milliards d'euros.

Dans le cadre du plan de relance ferroviaire de 4,05 milliards d'euros, l'État a versé le 23 février 2021 une première tranche de 1,65 milliard d'euros à SNCF Réseau. La subvention a été affectée pour 1,62 milliard d'euros sur les dépenses de régénération et pour près de 300 millions d'euros sur les projets régionaux de développement, au titre de l'entretien des lignes de dessertes fines du territoire. (Extrait du Rapport annuel 2021 du groupe SNCF Réseau).

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

La Société du Grand Paris est un établissement public industriel et commercial (Épic) détenu par l'État. Sa mission est de concevoir, développer et financer le Grand Paris Express et de contribuer à la modernisation du réseau francilien existant.

Malgré la crise sanitaire, les activités de la SGP se sont maintenues à un rythme soutenu. Ainsi, au 31 décembre 2021, les investissements cumulés depuis le début du projet du Grand Paris Express ont atteint 11,4 milliards d'euros. En parallèle, la SGP a réalisé six opérations de financement de long terme en 2021 pour un total de 8 milliards d'euros. Au total, la dette émise par la SGP s'élève à 25 milliards d'euros depuis 2017.

L'exercice 2021 est déficitaire avec une perte de 36,6 millions d'euros (après un déficit de 144,8 millions d'euros en 2020). Les dépenses de fonctionnement augmentent de 16,5 % en 2021, dues, entre autres, à une forte augmentation des effectifs afin de faire face à la montée en puissance du projet du Grand Paris (883 agents en 2021 contre 714 en 2020). En parallèle, les produits de fonctionnement continuent de croître en 2021 (+ 9,1 % en 2021 après + 15,3 % en 2020) - (figure B3.4-2).

partie B : entreprises françaises de transport

Figure B3.4-1 **Comptes de SNCF Réseau**

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2021	2019	2020	2021	2021/ 2019
Produits d'exploitation	13 666	7,5	- 7,8	10,4	1,8
dont redevances d'infrastructure	5 458	2,9	- 16,1	12,7	- 5,4
dont contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures	535	200,6	9,9	- 1,3	8,5
Charges d'exploitation	13 203	6,5	- 0,6	4,2	3,6
dont production immobilisée	5 356	12,6	- 7,6	10,6	2,1
dont dotation aux amortissements	2 066	1,1	- 5,7	199,2	204,9
dont charges de personnel	3 541	- 1,2	- 1,8	3,3	1,4
Résultat d'exploitation	454	30,8	- 142,5	258,2	- 32,8
Résultat financier	- 629	- 11,5	56,6	12,4	62,0
Résultat net de l'exercice	- 132	78,5	0,0	85,4	85,4
Capacité d'autofinancement	1 690	14,2	- 51,1	94,0	- 5,1
Investissements réseau	5 703	4,0	1,2	9,6	10,9
Dette à long terme au 31/12	28 649	8,4	- 51,5	12,9	- 45,2

Note de lecture : les produits d'exploitation ont augmenté de 1,8 % entre 2021 et 2019.

n.s. = non significatif.

Source : SNCF Réseau

Figure B3.4-2 **Comptes de la Société du Grand Paris**

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles		
		2019	2020	2021
Produits de fonctionnement	958,2	22,4	15,3	9,1
Produits financiers	9,9	- 23,3	907,2	- 20,2
Charges de fonctionnement	456,0	- 17,8	22,6	16,5
dont charges de personnel	88,5	41,6	73,3	36,0
dont consommation de marchandises et d'approvisionnement	201,1	65,7	79,9	- 4,2
dont dotation aux amortissements	7,8	- 79,1	650,1	- 19,7
dont autres charges	158,6	- 42,6	- 34,8	48,5
Charges d'intervention	364,6	- 12,4	23,9	- 28,3
Charges financières	184,1	180,9	86,3	35,8
Résultats d'activité	- 36,6	84,8	- 268,7	74,7
Dettes	25 393,8	88,7	179,0	46,0

n.s. : non significatif.

Source : rapport financier de la SGP

B3.5 Gestionnaires d'infrastructures fluviales

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 2021, les ressources propres de VNF repartent à la hausse après deux années consécutives de baisse et atteignent 178,4 millions d'euros. La société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE) est un établissement public local mis en place en 2017, en charge de la réalisation de l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen. Le Canal Seine-Nord Europe, actuellement en phase de construction, génère principalement des dépenses d'investissements et de charges de personnel.

LES RESSOURCES PROPRES DE VNF REPARTENT À LA HAUSSE APRÈS DEUX ANNÉES CONSÉCUTIVES DE BAISSÉ

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.

En 2021, les ressources propres de VNF (178,4 millions d'euros) repartent fortement à la hausse après deux années consécutives de baisse (+ 4,3 % en 2021 après - 5,2 % en 2020 et - 0,6 % en 2019). Elles reviennent ainsi quasiment à leur niveau d'avant-crise (- 1,1 % par rapport à 2019). Les consommations intermédiaires augmentent (+ 4,4 % en 2021 après - 2,4 % en 2020), sans toutefois dégrader la valeur ajoutée qui rebondit (+ 4,2 % en 2021 après - 6,5 % en 2020). Les charges de personnel diminuent pour la quatrième année consécutive (- 0,7 % en 2021 après - 0,6 % en 2020). Ce faisant, elles contribuent à la hausse de l'excédent brut d'exploitation (+ 5,8 % en 2021 après - 7,2 % en 2020) (*figure B3.5-1*).

Figure B3.5-1 Comptes de VNF

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau		Évolutions annuelles		
	2021	2019	2020	2021	2021/ 2019
Chiffre d'affaires	178,4	- 0,6	- 5,2	4,3	- 1,1
Consommations intermédiaires	103,1	- 1,7	- 2,4	4,4	1,9
Valeur ajoutée	84,3	2,1	- 6,5	4,2	- 2,5
Charges de personnel	230,8	- 1,1	- 0,6	- 0,7	- 1,3
Impôts et taxes	18,8	- 2,9	- 0,8	2,9	2,1
Excédent brut d'exploitation	91,0	11,8	- 7,2	5,8	- 1,9
Charges financières	17,1	31,0	35,3	0,4	- 0,9
Capacité d'autofinancement	71,0	11,0	- 18,6	7,8	- 12,2
Investissements	255,1	- 31,5	90,9	- 5,4	80,7
Dette MLT au 31/12	0,4	- 40,0	- 1,0	- 0,8	- 1,8

Note de lecture : le chiffre d'affaires a baissé de 1,1 % en 2021 par rapport à 2019.

Source : VNF

Figure B3.5-2 Comptes de la SCSNE

Niveau en millions d'euros, évolutions en %

	Niveau		Évolutions annuelles	
	2021	2019	2020	2021
Chiffre d'affaires	0,02	4,0	- 6,1	- 33,3
Consommations intermédiaires	1,75	- 35,5	11,5	- 25,5
Valeur ajoutée	5,85	43,5	47,1	29,1
Charges de personnel	5,4	44,7	53,6	35,3
Impôts et taxes	0,47	66,5	33,6	51,6
Excédent brut d'exploitation	- 0,02	17,9	- 27,7	- 111,1
Charges financières	0,00	- 100,0	n. s.	n. s.
Capacité d'autofinancement	0,00	- 10,4	- 1,8	- 100,0
Investissements	94,41	5,6	72,8	154,7
Dette MLT au 31/12	0,00	n. s.	n. s.	n. s.

n. s. = non significatif.

Source : SCSNE

Après avoir investi près de 220 millions d'euros en 2020 pour entretenir et moderniser ses infrastructures, VNF consacre, en 2021, une enveloppe de 255 millions d'euros à la poursuite des chantiers engagés en 2020 et à de nouveaux projets destinés à soutenir le développement et la régénération du réseau fluvial. Le financement est rendu possible grâce à l'augmentation de la dotation consacrée au fluvial dans le budget de l'État, aux cofinancements des projets fluviaux par les collectivités et par l'Union européenne et à un plan de financement de 175 millions d'euros attribué par France Relance pour 2021 et 2022.

LES INVESTISSEMENTS DE LA SCSNE CONTINUENT LEUR FORTE PROGRESSION

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 jusque 185 mètres et jusque 11,40 mètres de large, pouvant contenir 4 400 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 220 camions). Débuté en 2017, le canal entrera en service dès décembre 2028. Il comptabilisera 60 ponts et 6 grandes écluses, le tout réparti sur 107 km de voie fluviale.

En 2021, les ressources propres de la SCSNE s'élèvent à 0,02 million d'euros et baissent par rapport à 2020. Les investissements, à hauteur de 94,4 millions d'euros en 2021, continuent de progresser fortement (+ 154,7 % en 2021 après + 72,8 % en 2020). Ils sont orientés vers les premiers travaux préparatoires débutés en juin 2021 et vers la poursuite des études de projets. Enfin, les charges de personnel, de 5,4 millions d'euros en 2021, croissent fortement en raison de la montée en charge du projet canal Seine-Nord Europe. Ce faisant, elles contribuent à un excédent brut d'exploitation négatif, de 0,02 million d'euros (*figure B3.5-2*).

Définition de l'entreprise

La statistique publique utilise la définition économique des entreprises

<https://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 l'Insee Références « [Les entreprises en France](#) », en 2019, on compte 145 700 entreprises des transports et de l'entreposage au sens de la définition économique constituées de 156 300 unités légales : 142 600 sont des unités légales indépendantes et 13 700 sont des filiales appartenant à 3 100 entreprises au sens économique. Parmi ces filiales, 7 800 ont une activité principale relevant des transports et de l'entreposage tandis que 5 900 (43 %) exercent une activité ne relevant pas des transports et de l'entreposage : 2 500 sont spécialisées dans les activités financières, sièges sociaux, holdings ou auxiliaires de services financiers et d'assurance, et 2 200 dans les services marchands, location et location bail, services administratifs et informatique. Les autres activités sont plus rares : la construction (290 filiales), l'industrie (260), le commerce (520), dont le commerce automobile (230). C'est sur ce champ que sont produits les résultats économiques et financiers des parties B2.1 à B2.9.

À noter, par ailleurs, que 1 800 unités légales dont l'activité principale relève des transports et de l'entreposage sont filiales d'entreprises organisées en groupes d'autres secteurs : 550 sont des filiales d'entreprises commerciales, 490 d'entreprises des services marchands, 430 d'entreprises industrielles et 210 d'entreprises de la construction.

partie C

Emplois et salaires

— Au 31 décembre 2021, le secteur des transports et de l'entreposage emploie plus de 1,4 million de salariés, soit 7,4 % des salariés du secteur privé hors intérim. Dans un contexte de rebond économique, amorcé à la fin du printemps avec la levée progressive des restrictions liées à la crise sanitaire, l'effectif salarié du secteur augmente de 1,2 %. Cette hausse est portée par le dynamisme de l'emploi dans le transport routier de marchandises (+ 3,7 %) et les autres services de transport (+4,1 %) alors que l'emploi recule dans le transport de voyageurs (- 0,5 %). Le salaire moyen par tête (SMPT) du secteur rebondit de 5,0 % après avoir baissé mécaniquement de 6,3 % en 2020 du fait du recours massif à l'activité partielle (dont les indemnités n'entrent pas en compte dans le calcul du SMPT). Le SMPT ne retrouve cependant pas son niveau 2019 d'avant-crise. Sur le marché du travail des métiers du transport et de la logistique, le nombre de demandeurs d'emploi diminue fin 2021 de 2,2 % (après + 10,6 % fin 2020) tandis que les offres d'emploi collectées par Pôle emploi au cours de l'année 2021 rebondissent de 52,1 % (après - 31,1 % en 2020). Les difficultés de recrutement de chauffeurs routiers s'intensifient fin 2021.



partie C : emplois et salaires

EN 2021, L'EMPLOI SALARIÉ DU SECTEUR AUGMENTE DE 1,2 % ET DÉPASSE SON NIVEAU D'AVANT-CRISE

Fin 2021, l'emploi salarié du secteur des transports et de l'entreposage (hors intérimaires) augmente de 1,2 % par rapport à fin 2020, après avoir reculé de 1,0 % en 2020 durant la crise sanitaire (*figure C-1*). Avec la création nette de 17 500 emplois en 2021, l'effectif du secteur s'élève à 1 428 000 salariés et dépasse ainsi son plus haut niveau d'avant-crise fin 2019 (1 425 000 salariés). Par comparaison, entre fin 2014 et fin 2019, 12 400 emplois avaient été créés en moyenne chaque année.

Le transport routier de marchandises (TRM), plus gros employeur du secteur avec 430 000 salariés continue de créer des emplois à un rythme soutenu en 2021 (+ 3,7 %, soit + 15 400 emplois). De même, l'effectif salarié dans l'entreposage et la manutention augmente fortement (+ 7,2 %, soit + 9 000 emplois). Cette dernière activité demeure la plus dynamique du secteur des transports en termes de créations d'emplois depuis plusieurs années (*figure C-2*).

Malgré une forte reprise de l'emploi dans l'activité de taxis et VTC (+ 10,7 % après - 7,0 % en 2020), l'emploi fléchit de nouveau en 2021 dans le transport de voyageurs (- 0,5 %). En effet, si les effectifs sont quasi stables dans le transport routier de voyageurs et le transport collectif urbain, le transport aérien de passagers perd 3 600 emplois (- 6,4 % après - 6,5 % en 2020) et le transport ferroviaire en perd 2 400 (- 1,6 % après - 1,4 % en 2020).

Dans les activités de poste et de courrier, les effectifs salariés continuent de s'amenuiser (- 4,5 %, soit - 9 900 emplois).

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 2022

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			
		2019	2020	2021	2021/2016 (*)
Transport principalement de voyageurs	458,9	0,9	- 2,8	- 0,5	- 0,7
Ferroviaire (y.c. fret, y.c. infrastructures SNCF)	150,2	- 1,7	- 1,4	- 1,6	- 1,9
Transport collectif urbain	108,1	2,9	0,2	0,0	1,2
Transport routier de voyageurs	97,6	1,6	- 3,0	- 0,3	- 0,8
Aérien	52,9	- 0,2	- 6,5	- 6,4	- 2,4
Maritime et fluvial	9,0	8,6	- 12,3	0,0	- 0,1
Autres transport de voyageurs	41,1	3,5	- 8,1	10,9	2,4
<i>dont taxis et VTC</i>	26,2	3,1	- 7,0	10,7	0,1
Transport de marchandises (hors ferroviaire)	447,0	3,1	3,2	4,0	3,5
Routier et services de déménagement	429,5	3,1	3,3	3,7	3,6
Par conduites	4,9	1,2	0,0	- 0,3	1,1
Aérien	4,8	6,9	- 0,1	48,7	3,3
Maritime et fluvial	7,7	2,1	1,9	4,2	0,8
Autres services de transport	311,6	2,4	- 0,7	4,1	2,2
Entreposage et manutention	135,5	2,5	1,1	7,2	4,2
Exploitation des infrastructures (hors infrastructures SNCF)	64,7	0,3	- 3,9	- 0,8	- 0,2
Organisation du transport de fret	111,4	3,7	- 0,8	3,6	1,5
<i>dont messagerie et fret express</i>	35,8	1,9	- 0,7	1,3	- 1,0
Activités de poste et de courrier	210,0	- 3,3	- 5,4	- 4,5	- 3,0
Transports et entreposage (hors intérim)	1 427,6	1,1	- 1,0	1,2	0,8
<i>Intérim utilisé dans transports et entreposage</i>	123,0	8,5	10,4	7,9	6,9
Ensemble secteur privé hors intérim ⁽¹⁾	19 230,9	1,4	- 1,6	3,1	1,0
<i>Intérim utilisé dans l'ensemble du secteur privé</i>	829,4	- 0,7	- 5,6	12,5	3,7

(*) Taux d'évolution annuel moyen sur cinq ans.

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

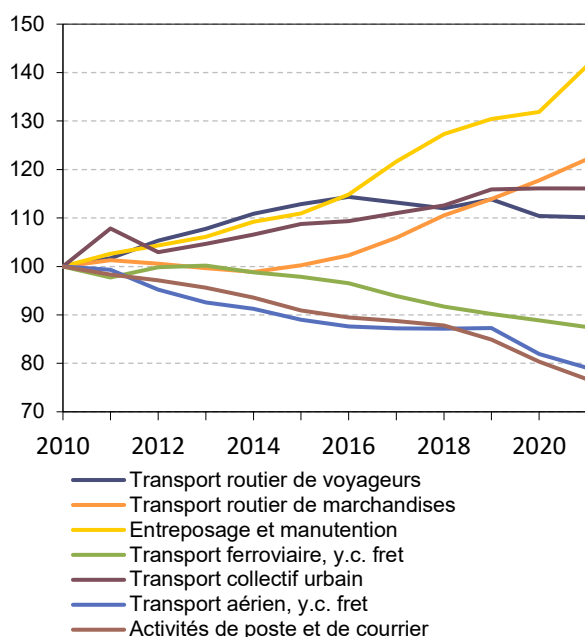
Champ : France hors Mayotte.

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

partie C : emplois et salaires

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

En indice base 100 en 2010

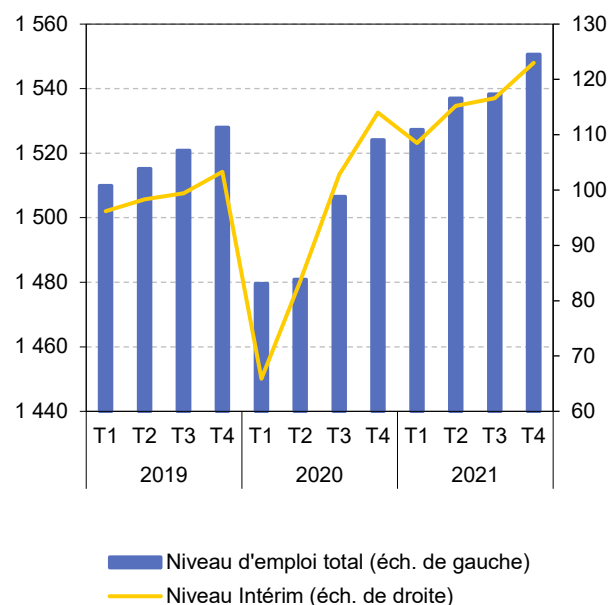


Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

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

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 ; SNCF

EN 2021, L'EMPLOI INTÉRIMAIRE ATTEINT SON PLUS HAUT NIVEAU

Le secteur des transports et de l'entrepôt a fréquemment recours à l'intérim pour ajuster ses effectifs aux aléas de production. Après une chute historique lors du premier trimestre 2020, un rebond marqué au cours du reste de l'année 2020 et un ralentissement début 2021 (figure C-3), l'emploi intérimaire repart à la hausse depuis le deuxième trimestre 2021. Fin 2021, le secteur mobilise 123 000 intérimaires, soit une augmentation de 7,9 % (+ 9 000 intérimaires) par rapport à fin 2020, inférieure à la hausse record de 2020 (+ 10,4 %).

Sur un an, le taux de recours à l'intérim – rapport des intérimaires à l'emploi salarié total – augmente de 0,3 point et s'établit à 7,9 %, son plus haut niveau depuis 21 ans.

L'INDICE DU COÛT DU TRAVAIL AUGMENTE NETTEMENT EN 2021

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) votée fin 2018 par le Parlement est prise en compte dans l'indice du coût du travail. Ce dispositif a été reconduit entre le 1^{er} juin 2021 et le 31 mars 2022, avec un seuil d'exonération d'impôts et de cotisations sociales porté à 2 000 euros pour les entreprises ayant conclu un accord d'intéressement.

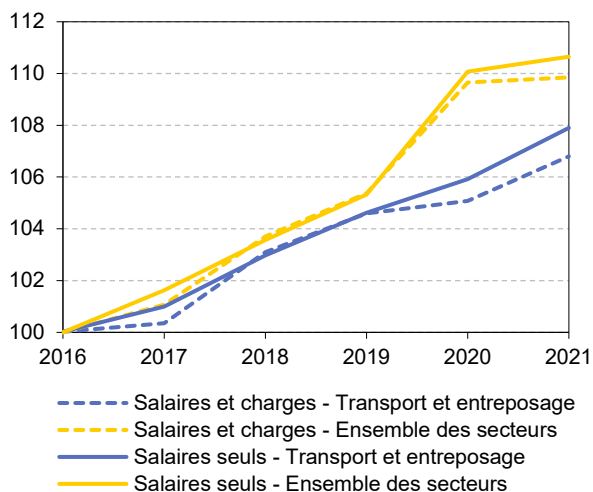
L'indice du coût du travail, incluant salaires, cotisations sociales et taxes nettes de subventions, augmente de 1,6 % en 2021 dans les transports et l'entrepôt, après une hausse de 0,5 % en 2020 (figure C-4). Sur deux ans, la hausse de l'indice est inférieure à celle observée dans l'ensemble des secteurs marchands non agricoles (+ 4,1 % en 2020 puis + 0,2 % en 2021).

LA PART DES SALARIÉS DU SECTEUR AU SMIC CONTINUE DE DIMINUER EN 2021

Au 1^{er} janvier 2021, l'application des règles annuelles de revalorisation du Smic a porté son montant horaire brut à 10,25 euros, soit une hausse de 1,0 % par rapport à son niveau du 1^{er} janvier 2020. En France hors Mayotte, 7,0 % des salariés du secteur des transports et de l'entreposage et 9,0 % de ceux soumis à la convention collective des transports routiers ont bénéficié de cette revalorisation au 1^{er} janvier 2021 (figure C-5). Au 1^{er} octobre 2021, en raison de l'évolution de l'indice des prix à la consommation, le Smic a été revalorisé de 2,2 %, soit un montant horaire brut de 10,48 euros.

L'accord sur la revalorisation des salaires conventionnels des conducteurs routiers de poids lourds du 23 octobre 2020 a été étendu le 20 mars 2021 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).

Figure C-4 Évolution de l'indice du coût du travail
En indice base 100 en 2016



Champ: secteurs marchands non agricoles hors services aux ménages, France hors Mayotte.
Sources : Urssaf ; Dares ; Insee

Figure C-5 Part de salariés au Smic et montant du Smic horaire brut

Smic en euros, parts en % de l'effectif

	1 ^{er} jan. 2018	1 ^{er} jan. 2019	1 ^{er} jan. 2020	1 ^{er} jan. 2021	1 ^{er} oct. 2021
Tous secteurs d'activité	11,5	13,4	13,0	12,0	nd
dont transports et entreposage	6,7	6,5	5,6	7,0	nd
dont transports routiers ⁽¹⁾	12,0	13,0	11,0	9,0	nd
Montant du Smic horaire brut	9,88 €	10,03 €	10,15 €	10,25 €	10,48 €

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

LE SALAIRE MOYEN MENSUEL PAR TÊTE REBONDIT EN 2021 MAIS N'EFFACE PAS LE REcul DE 2020

En 2021, la masse salariale soumise à cotisations sociales dans les transports et l'entreposage augmente de 6,0 % après avoir reculé de 7,2 % en 2020. Cette forte hausse doit cependant être nuancée car la baisse de 2020 s'expliquait essentiellement par le recours massif à l'activité partielle (20 % des salariés du secteur en 2020), dont les indemnités ne sont pas comptées dans le calcul de la masse salariale. Le chômage partiel ayant reculé au cours de l'année 2021 (8 % des salariés du secteur), la masse salariale a mécaniquement augmenté. La masse salariale annuelle du secteur en 2021 (44 milliards d'euros) reste toutefois inférieure de 1,6 % à celle de 2019, année d'avant-crise.

Par conséquent, le salaire moyen mensuel par tête (SMPT) du secteur rebondit en 2021 de 5,0 % (après - 6,3 % en 2020) et s'établit à 2 600 euros par mois (figure C-6), montant légèrement inférieur au SMPT de l'année 2019 (2 640 euros).

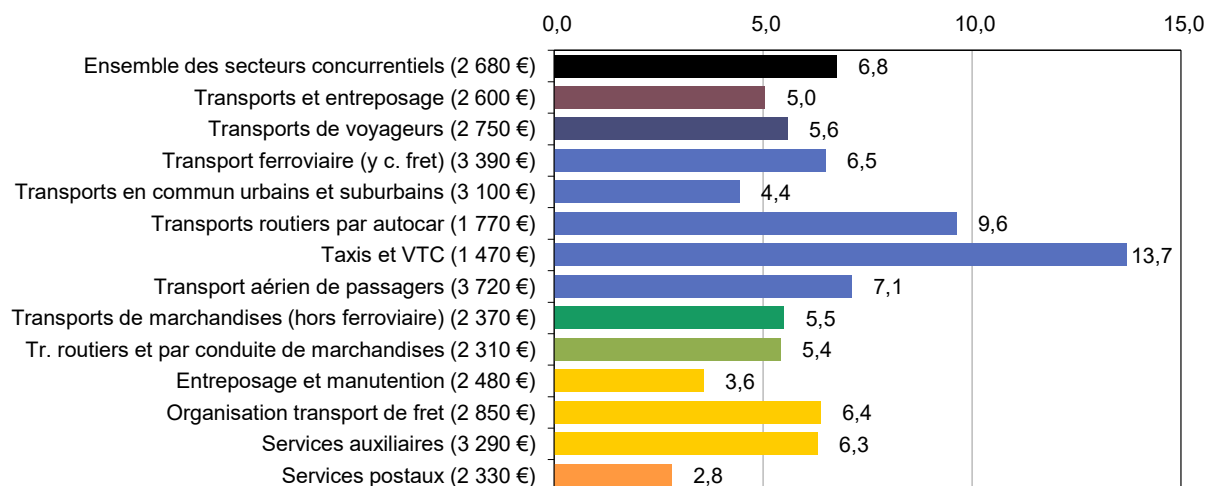
Pour la plupart des activités du secteur, les hausses du SMPT en 2021 ne compensent pas les fortes baisses observées en 2020 et les valeurs du SMPT en 2021 restent en deçà de leurs niveaux de 2019.

Compte tenu de la hausse des prix observée en 2021 (+ 1,6 % y. c. tabac), le pouvoir d'achat du SMPT des salariés des transports et de l'entreposage augmente de 3,4 % en 2021 (après - 6,8 % en 2020). Pour l'ensemble des secteurs concurrentiels, la hausse du pouvoir d'achat du SMPT est de 5,2 % (après - 5,5 %).

partie C : emplois et salaires

Figure C-6 **Évolution du salaire moyen par tête (SMPT) en 2021**

Évolution 2021 / 2020 en euros courants, en % – salaire moyen par tête en euros



Note : le niveau et l'évolution du SMPT retracent la dynamique des salaires soumis à cotisations, mais ne reflètent pas l'évolution des rémunérations tirées de leur activité professionnelle par les salariés. Ne sont notamment pas prises en compte les indemnités de chômage partiel et la prime exceptionnelle de pouvoir d'achat versée aux salariés par certaines entreprises depuis 2019.

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 NOMBRE DE DEMANDEURS D'EMPLOI DANS LES MÉTIERS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE DIMINUE DE 2,2 % EN 2021

Fin 2021, le nombre de demandeurs d'emploi recherchant un métier des transports et de la logistique (T&L), inscrits à Pôle emploi et tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi (catégories A, B et C) diminua de 2,2 % (après + 10,6 % en 2020) - (figure C-7). Parallèlement, le nombre d'offres collectées par Pôle Emploi rebondit de 52,1 % (après - 31,1 %).

Les métiers de l'entrepôt et de la manutention, peu qualifiés, rassemblent plus de la moitié (57 % des hommes et 64 % des femmes) des demandeurs d'emploi du secteur (figure C-8).

La part des entreprises de transport routier de fret rencontrant des difficultés de recrutement de personnel s'intensifie au cours de l'année 2021 et dépasse le niveau atteint en 2018 et 2019, déjà très élevé (figure C-9). En particulier, au quatrième trimestre 2021, près des deux-tiers des chefs d'entreprises interrogés déclarent avoir des difficultés à recruter des chauffeurs routiers.

partie C : emplois et salaires

Figure C-7 Offres et demandes d'emploi dans les métiers du transport et de la logistique
Niveaux en milliers, évolutions en %, données brutes

Offres d'emploi collectées par Pôle emploi					Demandeurs d'emploi en fin d'année *				
Niveau	Évolutions annuelles				Niveau	Évolutions annuelles			
	2019	2020	2021	2021/ 2016 (**)		2019	2020	2021	2021/ 2016 (**)
313,4	- 8,1	- 31,1	52,1	3,9	572,8	- 3,0	10,6	- 2,2	1,1
170,1	- 9,1	- 30,0	59,5	6,3	327,8	- 3,1	10,2	- 2,1	1,3
22,8	14,8	- 32,4	31,0	- 2,7	43,1	- 4,1	7,6	- 1,8	2,6
100,6	- 10,5	- 30,3	46,9	3,1	159,1	- 2,4	11,7	- 2,2	0,2
1,9	29,9	- 56,0	- 17,6	- 12,4	21,2	1,7	14,8	- 7,7	3,9
18,0	- 18,8	- 36,3	60,3	0,5	21,6	- 7,8	10,9	0,3	0,9
3 336,8	- 2,5	- 30,1	45,2	2,8	5 432,7	- 3,1	5,3	- 6,0	- 0,4

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

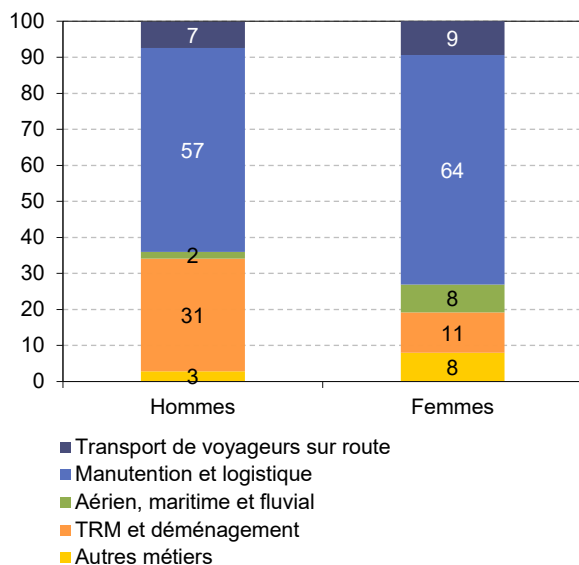
(**) Taux d'évolution annuel moyen sur 5 ans.

(¹) y compris services de déménagement.

Champ : France métropolitaine.

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

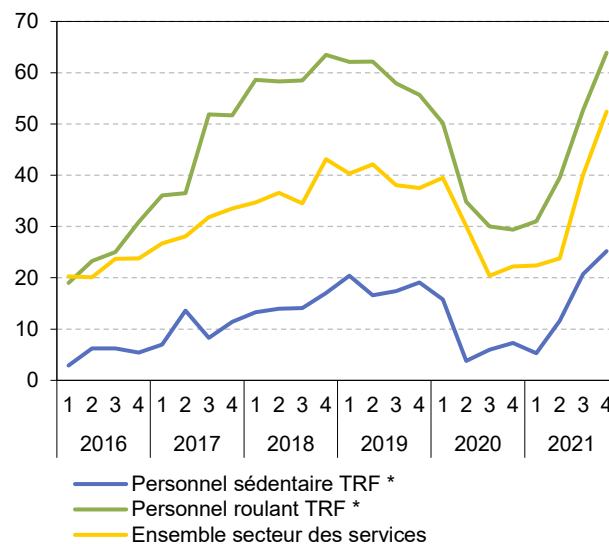
Figure C-8 Répartition des demandeurs d'emploi fin 2021 par métier recherché, par sexe
En %



Champ : France métropolitaine, métiers du transport et de la logistique.

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

Figure C-9 Part des chefs d'entreprise déclarant rencontrer des difficultés de recrutement
En %



*TRF : Transport routier de fret, y. c. courrier, hors Poste
Champ : France métropolitaine, ensemble du secteur des services.

Source : Insee, enquête de conjoncture dans les services

partie D

Les externalités du transport

— Après une baisse historique en 2020 dans le contexte de la crise sanitaire, les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports repartent à la hausse en 2021 (+ 11,5 %), sans retrouver toutefois le niveau de l'année 2019. Avec 126 millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂ éq), le secteur des transports reste toutefois le premier contributeur aux émissions de GES de la France (30 %). La Stratégie nationale bas-carbone, feuille de route de la France pour réduire les GES, prévoit une décarbonation totale des transports d'ici 2050.

Le transport routier est le mode de transport le plus émetteur de polluants dans l'air. Il contribue pour plus de 70 % aux émissions des transports pour une majorité de polluants et est le premier émetteur d'oxydes d'azote (NOx), de cuivre (Cu) et de zinc (Zn), tous secteurs d'activités confondus.

En 2021, l'accidentalité routière repart à la hausse avec la reprise de la circulation (+ 18,6 % d'accidents corporels par rapport à 2020), mais reste moins élevée qu'en 2019 (- 3,9 %).

Les mesures de lutte contre la pandémie, maintenues sur la première partie de l'année 2021, engendrent des déprogrammations et des annulations des trains et des vols, en particulier au mois de mars avec la mise en place du troisième confinement, ainsi que certains retards, principalement liés aux contraintes de nettoyage renforcé et de contrôles. Néanmoins, la ponctualité s'améliore grâce à un trafic moins soutenu.

Les transports figurent parmi les principales sources de bruit. En 2021, dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants dont les données relatives au bruit ont été collectées, 70,5 % des habitants sont exposés au bruit routier de jour et 44,2 % au bruit routier de nuit.



D1. Consommation d'énergie de traction dans les transports

En 2021, la consommation d'énergie de traction des transports rebondit par rapport à 2020 (+ 7,1 %) sans pour autant retrouver son niveau d'avant-crise (- 9,8 % par rapport à 2019). Les restrictions de circulation ont pour effet de réduire la consommation d'énergie pour le transport de voyageurs (- 12,0 % par rapport à 2019), et dans une moindre mesure celle du transport de marchandises (- 6,3 % par rapport à 2019).

LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE DE TRACTION DES TRANSPORTS REPART À LA HAUSSE MAIS NE RETROUVE PAS SON NIVEAU D'AVANT-CRISE

En 2021, la consommation d'énergie de traction des transports rebondit de 7,1 % par rapport à 2020 (figure D1-1) mais ne retrouve pas son niveau d'avant-crise en raison des restrictions de circulation maintenues sur la première partie de l'année. La consommation d'énergie s'établit ainsi à 470,1 TWh en 2021, soit 9,8 % en dessous du niveau de 2019.

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
	2021 (p)	2021/2020	2021/2019	2021/2016	
Voyageurs	280,7	6,6	- 12,0	- 2,8	
Transports individuels	257,9	6,2	- 11,3	- 2,6	
Deux-roues	4,2	2,3	- 13,5	- 2,6	
Voitures particulières (y.c. taxis et VUL étrangers)	249,5	6,2	- 11,3	- 2,6	
Plaisance (essence)	4,2	13,0	- 3,6	- 0,1	
Transport collectif	22,8	10,4	- 19,2	- 4,4	
Transport routier de voyageurs (gazole uniquement)	4,6	4,6	- 20,6	- 5,1	
Transport urbain de voyageurs	4,0	-12,3	- 22,1	- 4,4	
Transport ferroviaire SNCF ⁽¹⁾	9,2	33,4	6,8	- 0,1	
Transport aérien ⁽²⁾	5,0	3,9	- 42,3	- 9,8	
Marchandises	189,5	7,9	- 6,3	- 0,9	
Transports routiers	175,6	7,5	- 2,9	- 0,3	
dont VUL français	58,3	8,6	- 5,4	- 1,2	
dont PL français et étrangers	114,2	6,4	- 2,4	0,0	
Navigation intérieure (fioul)	1,0	17,9	1,4	0,0	
Transport maritime ⁽³⁾	12,3	12,2	- 37,4	- 8,2	
Oléoducs (électricité)	0,6	12,9	- 12,4	- 2,3	
Ensemble	470,1	7,1	- 9,8	- 2,0	

⁽¹⁾ Gazole et électricité uniquement de traction.

⁽²⁾ Livraisons en France aux avions 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 %

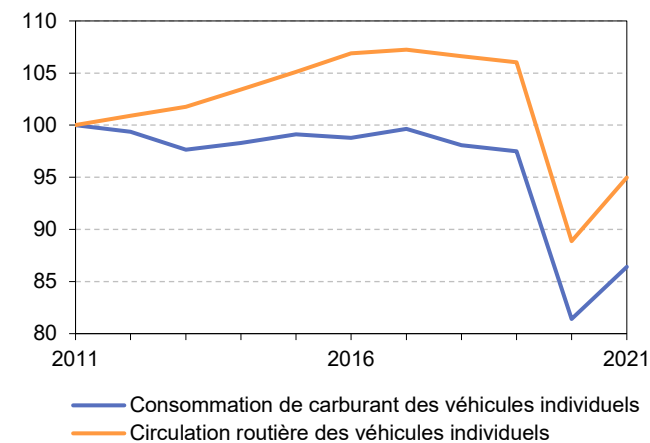
	Niveau		Évolutions annuelles		Évolution annuelle moyenne
	2021 (p)	2021/2020	2021/2019	2021/2016	
Carburants pétroliers	457,9	6,8	-10,1	-2,1	
Routiers	434,1	6,6	-8,5	-1,8	
dont essence	89,7	10,3	-1,7	2,3	
dont gazole	343,8	5,6	-10,2	-2,7	
Non routiers	23,8	10,8	-32,1	-6,8	
Produits non pétroliers ⁽¹⁾	12,2	20,2	7,1	1,5	
GNV	3,2	40,8	67,1	17,4	
Électricité	9,1	14,4	-4,8	-1,8	
Ensemble	470,1	7,1	-9,8	-2,0	

⁽¹⁾ hors consommation d'électricité par les voitures particulières, deux-roues et VUL.

(p) = provisoire

Source : SDES

Figure D1-3 Évolution de la circulation et de la consommation de carburant des voitures particulières
En indice base 100 en 2011



Source : SDES, Bilan de la circulation ; CPDP

partie D : les externalités du transport

Les carburants pétroliers (y compris agrocarburants incorporés) constituent toujours l'essentiel de l'énergie consommée dans les transports (97,4 % en 2021) - (*figure D1-2*). Ils sont surtout destinés au transport routier, pour lequel la consommation de pétrole repart à la hausse (+ 6,6 % par rapport à 2020), sans toutefois atteindre son niveau d'avant-crise (- 8,5 % par rapport à 2019). La consommation d'électricité, qui représente 1,9 % des consommations d'énergie, rebondit fortement (+ 14,4 % par rapport à 2020), mais reste toujours en-deçà de son niveau d'avant-crise (- 4,8 % par rapport à 2019). Le GNV représente quant à lui 0,7 % de la consommation totale d'énergie des transports.

59,7 % DE L'ÉNERGIE DE TRACTION EST UTILISÉE POUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

En 2021, le transport de voyageurs consomme 59,7 % du total de l'énergie de traction des transports, le reste étant dévolu au transport de marchandises. Sa consommation augmente par rapport à 2020 (+ 6,6 %), mais reste inférieure à 2019 (- 12,0 %).

L'essentiel de la consommation d'énergie du transport de voyageurs est constitué par le transport individuel (91,9 %), dont la tendance suit celle de la circulation routière (*figure D1-3*) : sa consommation d'énergie croît par rapport à 2020 (+ 6,2 %), sans toutefois retrouver son niveau d'avant-crise (- 11,3 % par rapport à 2019).

Le reste de l'énergie de traction du transport de voyageurs est consommé par les transports collectifs (8,1 %). Ceux-ci ont vu leur consommation d'énergie augmenter fortement par rapport à 2020 (+ 10,4 %), mais sans revenir à leur niveau de 2019 (- 19,2 %). Les transports ferrés représentent 40 % de la consommation d'énergie des transports collectifs, une part presque équivalente à celle des transports urbains et routiers de voyageurs (38 %) mais supérieure à celle des transports aériens (22 %). Dans les transports collectifs urbains, le gazole est le carburant majoritaire, même si son poids recule (57,4 % en 2021 après 59,4 % en 2016) au profit du gaz naturel (39,8 % en 2021 après 14,2 % en 2016).

Le transport de marchandises consomme 40,3 % de l'énergie de traction des transports, essentiellement du fait du transport routier, dont la consommation se répartit entre les poids lourds (65,0 %) et les véhicules utilitaires légers (33,2 %).

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 2021*) 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. Les principales modifications apportées cette année portent sur l'unité de mesure des consommations d'énergie, désormais mesurés en **térawatt-heure (TWh)** et non plus en tonnes équivalent pétrole (tep).

D2.1 Émissions de gaz à effet de serre des transports

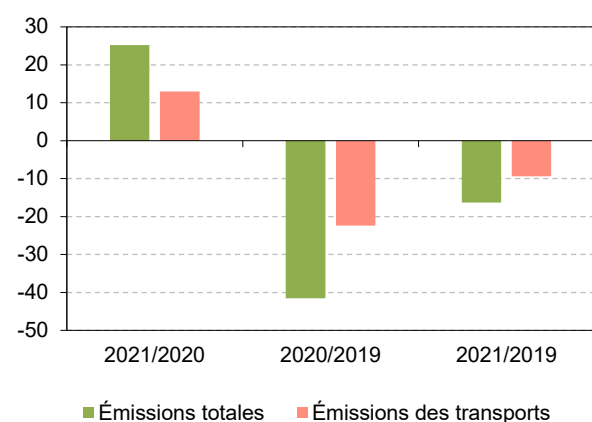
En 2021, les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports augmentent de 11,5 % par rapport à 2020, après une baisse de 16,5 % entre 2019 et 2020 dans un contexte de crise sanitaire. Les émissions de GES restent ainsi inférieures à celles de l'année 2019 et proches de celles constatées en 1990 (+ 1,9 % en 2021 par rapport à 1990). Cependant, avec 126 millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂ éq), le secteur des transports reste le premier contributeur aux émissions de GES de la France (30 %). Les émissions de GES des transports proviennent essentiellement des voitures particulières (VP 53 %), des poids lourds (PL 27 %) 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.

Outre la part marginale des gaz fluorés (HFC) provenant de la climatisation des véhicules, les émissions de GES des transports se produisent lors de la combustion de carburants d'origine fossile par les moteurs des véhicules. Ne sont pas comptabilisées dans le secteur des transports : les émissions issues de la production d'électricité consommée par les transports ferrés ou les véhicules électriques, les émissions associées à la production des carburants et celles engendrées par la fabrication des véhicules et des infrastructures. Le secteur des transports regroupe les transports de marchandises et de personnes. Les émissions proviennent des véhicules français mais également des véhicules étrangers, notamment des poids lourds réalisant du transit international.

EN 2021, LES ÉMISSIONS DES TRANSPORTS AUGMENTENT MAIS RESTENT INFÉRIEURES À CELLES OBSERVÉES AVANT LA CRISE SANITAIRE

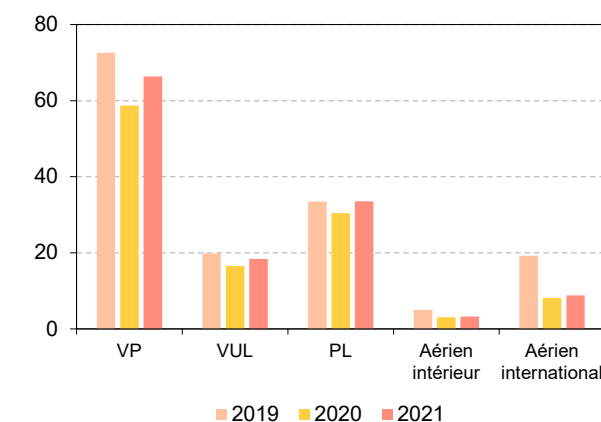
En 2021, les émissions de GES totales de la France augmentent (+ 6,4 %) par rapport à 2020, année caractérisée par une crise sanitaire à l'origine d'une baisse historique des émissions nationales (- 9,6 %). Le rebond des émissions attendu pour 2021 reste en deçà du niveau des émissions enregistrées en 2019 (figure D2.1-1). Ces dynamiques sont identiques pour le secteur des transports, avec cependant des variations relatives plus importantes. Les transports contribuent en effet pour plus de la moitié à l'évolution des émissions nationales totales de ces trois dernières années. En 2021, les émissions des transports rebondissent par rapport à 2020 (+ 11,5 %) mais restent inférieures de 6,9 % à leur niveau de 2019. Les restrictions imposées aux déplacements individuels en 2021 (confinement au printemps, période de couvre-feu, fermeture de lieux publics, limitation des transports internationaux) ont participé à la contraction des émissions depuis 2019.

Figure D2.1-1 Évolution des émissions de GES en 2021 et 2020
En Mt CO₂ éq



Source : Citepa, avril 2021, inventaire format Secten ; estimations préliminaires pour 2021

Figure D2.1-2 Émissions de GES des modes de transports en 2019, 2020 et 2021
En Mt CO₂ éq

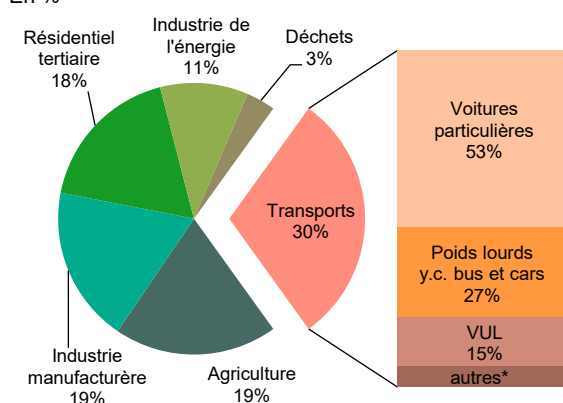


Source : Citepa, avril 2022, inventaire format Secten ; estimations préliminaires pour 2021

LES TRANSPORTS, PREMIER CONTRIBUTEUR AUX ÉMISSIONS NATIONALES DE GES

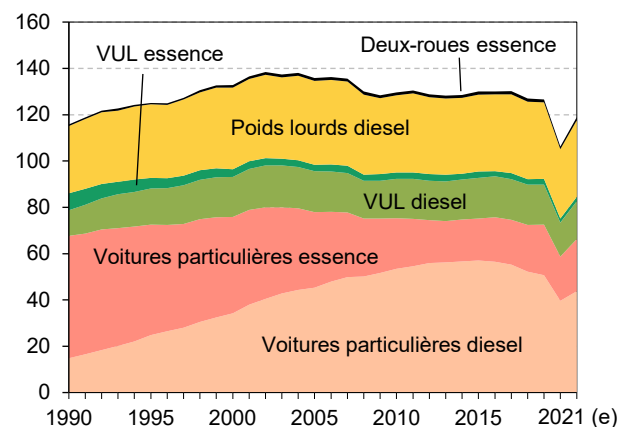
Depuis 1998, les transports constituent le premier poste contributeur aux émissions nationales de GES. En 2021, les émissions des transports s'élèvent à 126,0 Mt CO₂ éq, soit 30 % du total national (figure D2.1-3). Depuis 1990, les émissions de GES des transports ont augmenté de 1,9 % alors que l'ensemble des autres secteurs présentent une diminution de 30,5 %. L'évolution des émissions des transports se caractérise par deux grandes phases : une croissance moyenne annuelle des émissions de 1,1 % entre 1990 et 2005, puis une décroissance moyenne annuelle de 0,9 % entre 2005 et 2021.

Figure D2.1-3 Répartition des émissions de GES par secteurs et par modes pour le secteur des transports en 2021
En %



(*) autres = 6 %, dont aérien 3 % et deux-roues 1 %
Source : Citepa, avril 2022, inventaire format Secten ; estimations préliminaires pour 2021

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



(e) : estimation.
Source : Citepa, avril 2022, inventaire format Secten ; estimations préliminaires pour 2021

DES GES MAJORITAIREMENT IMPUTABLES AUX VOITURES PARTICULIÈRES

Le transport routier (119,6 Mt CO₂ éq en 2021) est à l'origine de 94,9 % des émissions du secteur des transports. La majorité des GES des transports proviennent des voitures particulières des ménages (53 % en 2021 soit 66,4 Mt CO₂ éq). Entre 1990 et 2021, les émissions des voitures particulières sont restées stables (figure D2.1-4). Les émissions unitaires des véhicules particuliers se sont pourtant réduites (162 gCO₂/km en 2020¹, soit 22,7 % de moins qu'en 1990) mais le trafic a augmenté. Les motorisations diesel sont plus émissives en CO₂ que les motorisations essence (166 contre 157 gCO₂/km en 2020). Depuis 1990, le parc roulant (en véhicules x km) de véhicules diesel a été multiplié par trois alors que celui des véhicules essence a été divisé par deux (source Citepa). Si les véhicules diesel représentent les deux tiers du parc roulant, depuis 2015 la circulation de ces motorisations diesel diminue (- 27 %) au profit des motorisations essence (+ 20 %). L'introduction d'agro-carburant contribue également à diminuer l'intensité en CO₂ des carburants et participe ainsi à la diminution des émissions.

Les émissions de GES des poids lourds, y compris bus et cars, retrouvent leur niveau de 2019, avec 33,5 Mt CO₂ éq en 2021 (27 % des émissions du transport). Entre 1990 et 2021, les émissions de GES des poids lourds ont crû de 15,1 % en raison de l'augmentation du transport de marchandises (en tonnes x km). Les émissions unitaires moyennes de CO₂ des poids lourds sont estimées à 1 118 gCO₂/km en 2020, soit un niveau similaire à celui de 1990.

Les émissions des véhicules utilitaires légers (VUL) représentent 15 % des émissions des transports en 2021. Ils sont à l'origine de 18,4 Mt CO₂ éq., un niveau équivalent à celui comptabilisé en 1990. Le parc roulant des VUL a augmenté de 8 % entre 1990 et 2020 (source Citepa) mais les émissions unitaires de CO₂ par km ont diminué de 11 % sur cette même période et s'élèvent à 206 gCO₂/km en 2020.

En 2021, 74 % des émissions de GES des transports proviennent de véhicules à motorisation diesel.

¹ Les émissions unitaires de CO₂ par km de 2021 ne sont pas connues à la date de rédaction du rapport.

partie D : les externalités du transport

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

	1990	2005	2019	2020	2021(e)	2021(e) /1990	2021(e) /2020	2021(e) /1990	2005 /1990	2021(e) /2005
	Émissions en Mt CO ₂ éq					Évolutions en %		Évolutions annuelles en %		
Secteurs hors transports	420,4	406,3	299,1	279,9	292,2	-30,5	4,4	-1,2	-0,2	-1,9
Industrie de l'énergie	78,1	74,2	46,0	40,8	43,8	-43,9	7,4	-1,8	-0,3	-3,2
Industrie manufacturière	142,8	119,2	80,1	72,5	77,8	-45,6	7,2	-1,9	-1,2	-2,6
Traitement des déchets	15,2	18,7	15,2	14,7	14,5	-4,7	-1,3	-0,2	1,4	-1,6
Bâtiments résidentiels/tertiaires	92,8	106,5	75,4	71,0	74,9	-19,3	5,5	-0,7	0,9	-2,2
Agriculture	91,5	87,7	82,5	80,9	81,2	-11,2	0,4	-0,4	-0,3	-0,5
Secteur des transports	123,7	145,1	135,4	113,1	126,0	1,9	11,5	0,1	1,1	-0,9
Voitures particulières	67,7	78,1	72,6	58,7	66,4	-2,0	13,0	-0,1	1,0	-1,0
<i>dont VP diesel</i>	14,8	45,2	50,7	39,7	43,7	194,8	10,2	3,5	7,7	-0,2
<i>dont VP essence</i>	52,8	32,7	21,8	19,0	22,6	-57,2	18,8	-2,7	-3,1	-2,3
<i>dont VP GPL et GNV</i>	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0	-46,2	11,5	-2,0	7,9	-10,4
Véhicules utilitaires légers	18,5	20,7	19,8	16,6	18,4	-0,5	10,9	0,0	0,8	-0,7
<i>dont VUL diesel</i>	11,1	17,7	17,3	14,7	16,2	45,8	10,4	1,2	3,1	-0,5
<i>dont VUL essence</i>	7,2	2,8	2,4	1,8	2,0	-72,2	13,7	-4,0	-6,2	-1,9
<i>dont VUL GPL et GNV</i>	0,1	0,3	0,1	0,1	0,1	47,1	38,8	1,3	7,4	-4,2
Poids lourds, y.c. bus et cars	29,1	36,3	33,5	30,4	33,5	15,1	10,3	0,5	1,5	-0,5
<i>dont PL diesel</i>	29,1	36,2	33,0	29,9	33,0	13,6	10,4	0,4	1,5	-0,6
<i>dont PL essence et GNV</i>	0,0	0,1	0,4	0,5	0,5	1403,8	-0,4	9,1	4,3	13,8
Deux roues	0,7	1,3	1,4	1,2	1,4	111,7	18,4	2,4	4,9	0,2
<i>dont deux-roues essence</i>	0,7	1,3	1,3	1,1	1,3	99,2	20,2	2,2	4,6	0,1
<i>dont deux-roues diesel</i>	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	301,1	5,2	-	-	2,1
Sous total transport routier	115,9	136,4	127,2	106,9	119,6	3,2	11,9	0,1	1,1	-0,8
Transport ferroviaire	1,1	0,7	0,4	0,4	0,4	-67,2	0,6	-3,5	-3,2	-3,8
Transport fluvial de marchandises	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-1,1	3,2	0,0	0,4	-0,4
Transport maritime domestique	1,7	1,8	1,6	1,6	1,6	-7,5	-0,6	-0,3	0,5	-0,9
Transport autres navigations	0,7	1,0	1,0	1,0	1,0	55,3	-0,1	1,4	2,5	0,5
Transport aérien français	4,2	5,0	5,0	3,1	3,3	-21,6	6,2	-0,8	1,2	-2,6
Sous total autres transports	7,8	8,6	8,2	6,2	6,4	-18,0	3,0	-0,6	0,7	-1,9
Total hors UTACTF ⁽¹⁾	544,1	551,4	434,5	393,0	418,2	-23,1	6,4	-0,8	0,1	-1,7
Exclu du total national	16,9	24,9	24,8	11,3	11,9	-29,4	5,9	-1,1	2,6	-4,5
Transport fluvial international	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-23,4	3,0	-0,9	0,5	-2,1
Transport maritime international	8,0	8,8	5,5	3,1	3,1	-61,2	-0,2	-3,0	0,7	-6,3
Transport aérien international	8,9	16,0	19,2	8,1	8,8	-1,0	8,3	0,0	4,0	-3,7
Autres engins hors total national	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	112,3	0,0	2,5	3,2	1,8

(e) : estimations préliminaires pour 2021.

(1) UTACTF : utilisation des terres, le changement d'affectation des terres, forêt.

Source : Citepa, avril 2022 ; inventaire format Secten

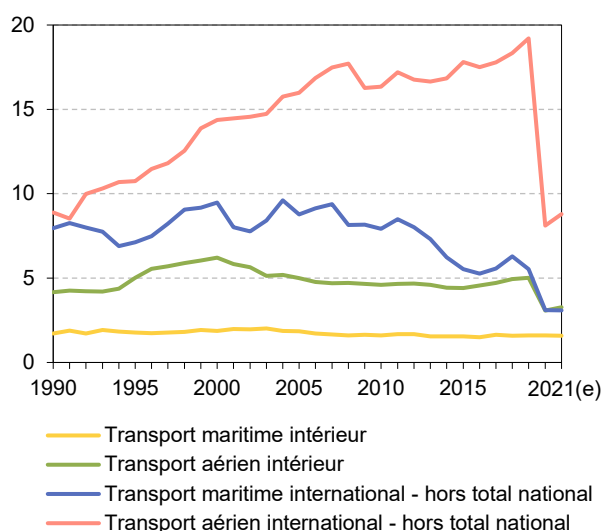
LE POIDS DU TRANSPORT AÉRIEN

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 2021, le transport aérien intérieur a émis 3,3 Mt CO₂ éq, soit 2,6 % des émissions de GES du transport. Bien qu'exclues du total national officiel, les émissions du transport international sont néanmoins calculées. Les émissions du transport international aérien

partie D : les externalités du transport

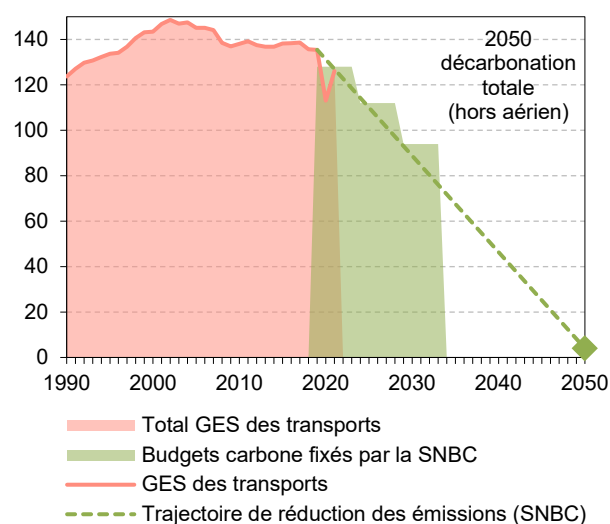
représentent 8,8 Mt t CO₂ éq en 2021. En tenant compte des transports internationaux, les émissions du transport aérien représentent moins de 3 % des émissions de la France. Cette estimation tient compte des émissions issues de la combustion de carburant mais pas de celles associées aux traînées de condensation des avions. En 2021, les émissions des transports aériens progressent de 7,7 % par rapport à 2020. Toutefois, compte tenu des restrictions internationales aux franchissements de frontières, en lien avec la crise sanitaire, le trafic aérien, qui s'était effondré en 2020, reste affecté en 2021. Les émissions des transports aériens sont deux fois moins élevées qu'en 2019 et se situent à un niveau comparable à celles de l'année 1990 (figure D2.1-6).

Figure D2.1-6 **Évolution des émissions du transport maritime et aérien**
En Mt CO₂ éq



Source : Citepa, avril 2022, inventaire au format Secten ; estimations préliminaires pour 2021

Figure D2.1-7 **Évolution des émissions des transports et objectifs de réductions**
En Mt CO₂ éq



Source : Citepa, avril 2022, inventaire au format Secten ; estimations préliminaires pour 2021

UNE DÉCARBONATION DES TRANSPORTS À L'HORIZON 2050

Instaurée par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour conduire la politique d'atténuation du changement climatique. En application de la loi du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat, l'objectif de la SNBC est l'atteinte de la neutralité carbone en 2050 : équilibre entre les émissions anthropiques et les absorptions anthropiques (puits naturels gérés par l'homme, en particulier les forêts, et les procédés industriels de capture et stockage de carbone). La SNBC vise la décarbonation totale des émissions du secteur des transports à l'horizon 2050, hors émissions résiduelles, notamment de l'aviation, soit environ 4 Mt CO₂ éq (figure D2.1-7).

Le décret n°2020-457 du 21 avril 2020 définit des plafonds d'émissions des transports (budgets carbone) par période quinquennale. Pour la période 2019-2023 les émissions annuelles du secteur des transports sont plafonnées à 128 Mt CO₂ éq. Les émissions estimées pour 2021, tout comme la moyenne des émissions 2019-2021 restent inférieures à ce plafond.

La stratégie nationale repose sur une amélioration de la performance énergétique des véhicules, la mobilisation de biocarburants, la suppression de la vente de voitures thermiques à l'horizon 2035, le déploiement d'infrastructures adaptées, la promotion des transports en commun, du covoiturage, du vélo et de la marche. Une décroissance de la demande en transport devra accompagner les changements structurels de la mobilité pour réussir la décarbonation du secteur des transports à l'horizon 2050.

D2.2 Émissions de polluants atmosphériques des transports

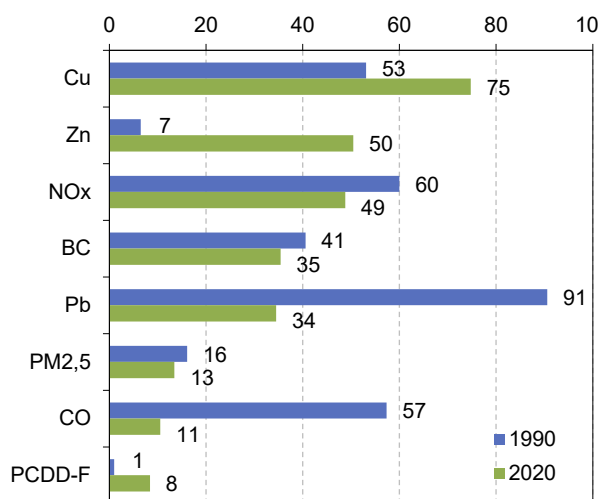
En France métropolitaine, le transport routier est le mode de transport le plus émetteur de polluants dans l'air et contribue pour plus de 70 % aux émissions des transports pour une majorité de polluants. Il est le premier émetteur d'oxydes d'azote (NO_x), de cuivre (Cu) et de zinc (Zn), tous secteurs d'activités confondus. Pour de nombreux polluants, les véhicules diesel, qui représentent 70 % de la circulation totale en 2020 (source Citepa), sont responsables de plus de 70 % des émissions du transport routier. L'évolution des émissions du transport routier est variable selon les polluants. Les progrès observés sont notamment dus au renouvellement du parc et à l'introduction progressive de pots catalytiques. En 2020, les mesures prises dans le cadre de la crise sanitaire ont amplifié les baisses d'émissions déjà réalisées pour certains polluants et ont réduit ponctuellement les émissions d'autres polluants fortement émis par le transport routier.

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

En 2020, la part du transport routier dans les émissions totales, tous secteurs d'activités confondus, est la plus importante pour le cuivre (Cu) (75 %), le zinc (Zn) (50 %) et les oxydes d'azote (NO_x) (49 %) - (figures D2.2-1 et D2.2-2). Pour les particules, la part du transport routier est plus grande pour celles de petite taille : 4,0 % pour les particules en suspension de toutes tailles contre 13 % pour les particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}) et 35 % pour le carbone suie (BC). Les particules proviennent à la fois de l'échappement, de l'usure des routes et de certaines pièces des véhicules. Le transport routier contribue également aux émissions d'autres polluants mais dans des proportions plus faibles : entre 10 % et 40 % pour le monoxyde de carbone (CO), le benzène et certains métaux (cadmium (Cd), nickel (Ni), arsenic (As), plomb (Pb) et chrome (Cr)).

Figure D2.2-1 Part du transport routier dans les émissions totales en 1990 et 2020

En %



Champ : France métropolitaine.

Source : Citepa, avril 2022 - inventaire au format Secten

En 2020, les véhicules essence contribuent pour plus de 75 % aux émissions de monoxyde de carbone (CO) et de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) du transport routier alors qu'ils ne représentent que 29 % de la circulation en véhicules-kilomètres (figure D2.2-3). À l'inverse, les véhicules diesel sont responsables d'au moins 70 % des émissions du transport routier pour de nombreux polluants tels les oxydes d'azote (NO_x), les dioxines et furanes (PCDD-F), les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), le carbone suie (BC) et les particules fines, et représentent 70 % de la circulation en véhicules-kilomètres en 2020.

Sur la période 1990-2020, les émissions du transport routier ont suivi des tendances contrastées selon les polluants (figure D2.2-4). Les émissions d'oxyde d'azote (NO_x) ont diminué de 74 %, celles de monoxyde de carbone (CO) et COVNM de plus de 95 % grâce à l'évolution des moteurs stimulée par la réglementation européenne sur les émissions des véhicules, le renouvellement du parc et l'équipement progressif des véhicules en pot catalytique depuis 1993. Néanmoins, ces progrès ont été limités par l'intensification du trafic et l'augmentation du parc. Les émissions de particules ont également baissé depuis 1990.

partie D : les externalités du transport

Pour les PCDD-F, la baisse des émissions est très marquée depuis 2010 après une hausse continue entre 1990 et 2010. Pour plusieurs métaux (arsenic, cadmium, chrome, cuivre et zinc), les émissions du transport routier ont augmenté depuis 1990. Pour le cuivre (Cu), 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 (Cu) et le zinc (Zn).

Figure D2.2-2 Émissions du transport routier et part dans les émissions totales

Unité variable selon les polluants, évolutions annuelles en %

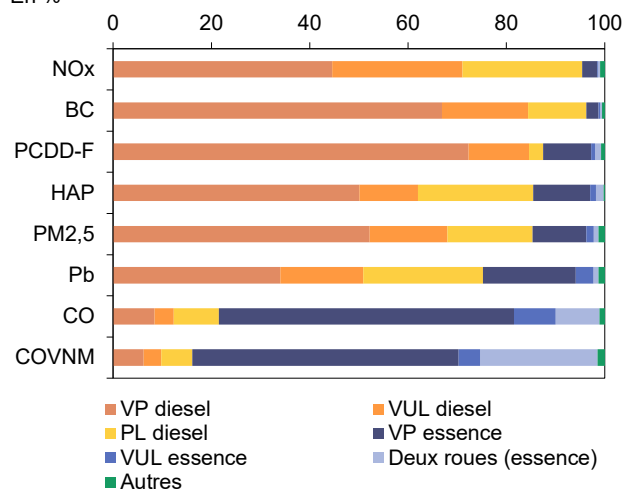
			NO _x (kt)	CO (kt)	COVNM (kt)	PM ₁₀ (kt)	PM _{2,5} (kt)	BC (kt)	PCDD-F (g ITEQ)	Cu (t)	Pb (t)	Zn (t)
Émissions du transport routier	Niveau	1990	1 252	6 278	926	72	68	31	18	135	3 871	136
		2020	322	227	38	21	15	6,7	10	179	25	171
	Évolution	2020/1990	- 74	- 96	- 96	- 71	- 78	- 79	- 42	33	- 99	26
Part du transport routier dans les émissions totales	1990	60	57	32	13	16	41	1	53	91	7	
	2020	49	11	4	11	13	35	8	75	34	50	
Part 2020 des émissions du transport routier par type de motorisation	VP diesel	45	9	6	48	52	67	72	39	34	40	
	VP essence	3	60	54	13	11	3	10	20	19	20	
	VUL diesel	26	4	4	16	16	17	12	15	17	15	
	VUL essence	0,2	8,5	4,3	1,9	1,5	0,4	0,8	3,0	3,6	2,7	
	PL diesel	24	9	6	19	17	12	3	20	24	21	
	Deux-roues (essence)	0,4	8,9	23,9	0,9	0,9	0,4	1,2	1,5	1,1	1,1	
	Autres	0,9	1,1	1,5	1,2	1,3	0,6	0,7	1,0	1,3	0,8	

Champ : France métropolitaine.

Source : Citepa, avril 2022 - inventaire au format Secten

Figure D2.2-3 Émissions du transport routier par type de véhicule et motorisation pour quelques polluants en 2020

En %

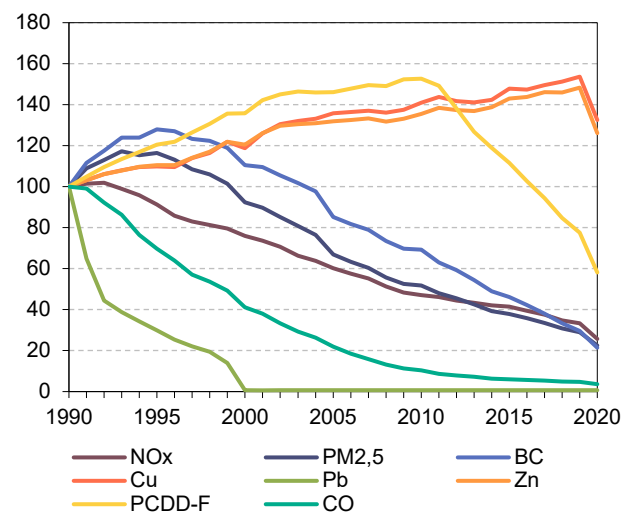


Champ : France métropolitaine.

Source : Citepa, avril 2022 - inventaire au format Secten

Figure D2.2-4 Évolution des émissions des principaux polluants du transport routier

En indice base 100 en 1990



Champ : France métropolitaine.

Source : Citepa, avril 2022 - inventaire au format Secten

partie D : les externalités du transport

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

La part des autres modes de transport dans les émissions totales de polluants atmosphériques est le plus souvent faible par rapport aux autres secteurs d'activité, hormis pour le cuivre (Cu) où le transport ferroviaire (usure des caténaires) contribue pour 18,7 % en 2020 (figure D2.2-5). Ces émissions ont augmenté jusqu'au début des années 2000 et diminuent depuis (figure D2.2-6).

Le transport maritime domestique est le mode de transport le plus émetteur de dioxyde de soufre (SO₂) - (39 % des émissions du transport en 2020) mais ne représente que 0,8 % des émissions totales. Ces émissions sont en baisse et proviennent de la combustion de fioul lourd dont la teneur en soufre 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 (Ni) (1,1 %), d'oxyde d'azote (NO_x) (2,8 %) et de benzène (4,3 %). S'agissant des particules, le transport maritime domestique émet 0,3 % des PM₁₀ et 0,4 % des PM_{2,5} au niveau français.

Les autres activités de navigations hors fluvial de marchandises émettent du monoxyde de carbone (CO) (5,3 %) et du benzène (8,5 %). Enfin, le transport aérien est responsable de 2,9 % des émissions de plomb (Pb) en 2020. Ces dernières ont diminué de 61 % depuis 1990.

Figure D2.2-5 Part des autres modes de transports dans les émissions totales de certains polluants en 2020

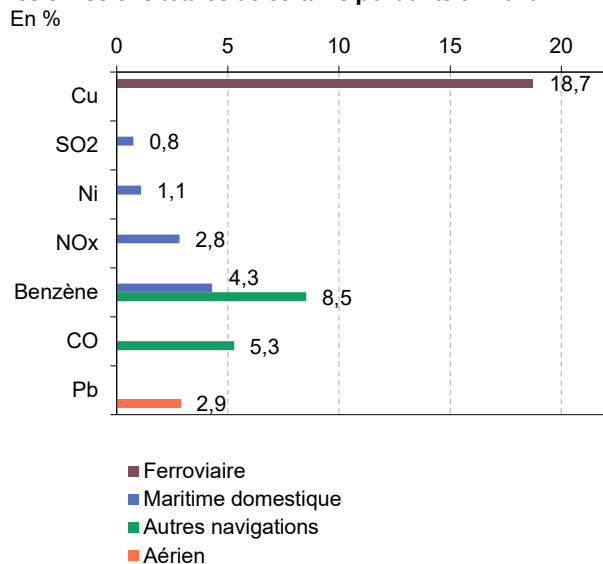
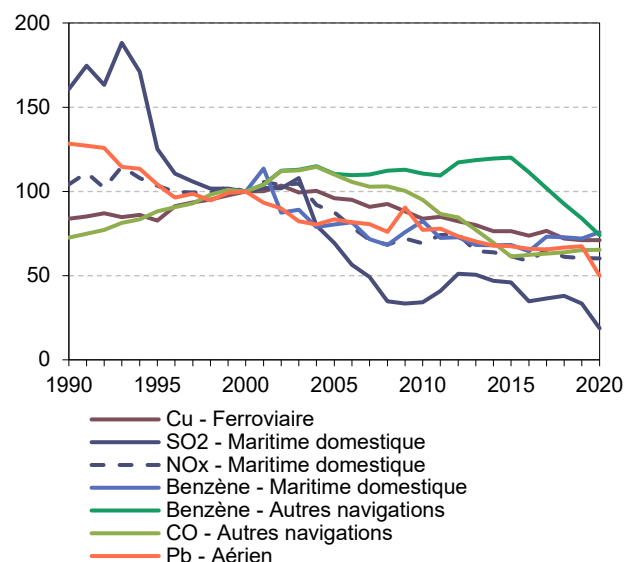


Figure D2.2-6 Évolution des émissions des principaux polluants des autres modes de transport

En indice base 100 en 2000



Note : la catégorie « Autres navigations » regroupe les émissions des bateaux fluviaux à passagers, des bateaux fluviaux et maritimes à usage professionnel (hors transport et pêche) et des bateaux fluviaux et maritimes de plaisance (activités de loisirs).

Champ : France métropolitaine.

Source : Citepa, avril 2022 - inventaire au format Secten

Comment sont calculées les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre (GES) ?

Le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires a confié au centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa) l'élaboration des inventaires nationaux d'émissions de polluants atmosphériques et de GES dans le cadre de l'arrêté du 24 août 2011 relatif au système national d'inventaires d'émissions et de bilans dans l'atmosphère.

Pour les émissions de polluants, conformément aux périmètres de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies et de la directive européenne relative aux plafonds d'émission nationaux, ne sont pas incluses les émissions maritimes et fluviales internationales et les émissions de la phase croisière (≥ 1000 m) des trafics aériens domestique et international.

Pour les GES, conformément aux périmètres définis par la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), ne sont pas incluses les émissions des trafics aériens internationaux. Seuls les vols entre deux aéroports français (y compris Drom) sont pris en compte, pour la phase LTO (*Landing and Take-Off*) et la phase croisière. Les émissions de GES du transport maritime international sont également exclues du total national rapporté à la CCNUCC.

Pour estimer les émissions du secteur routier, le Citepa ne s'appuie ni sur les données communiquées par les constructeurs, ni sur les valeurs limites d'émission (VLE) utilisées dans les normes EURO. L'estimation des émissions résulte d'études scientifiques indépendantes qui sont compilées dans une base de données européenne qui alimente le modèle Copert (basé sur la méthodologie EMEP/EEA).

Les émissions sont dues à la combustion, l'évaporation et les abrasions du revêtement routier, des freins et des pneus. Elles sont calculées en tenant compte :

- de paramètres liés aux véhicules et leurs déplacements (type de véhicules, motorisation, masse/cylindrée et norme du véhicule, vitesse moyenne et trafic sur les différents réseaux, taux de chargement de poids lourds, pente du réseau, température, etc.) ;
- de facteurs d'émissions qui permettent de convertir des unités physiques en émissions. En général, les facteurs d'émissions utilisés par le Citepa sont nettement plus élevés que les VLE fixées par les différentes directives européennes et plus conformes à la réalité.

D2.3 Qualité de l'air et transport routier

Le dioxyde d'azote (NO₂) est le polluant pour lequel la responsabilité du transport routier est la plus importante. Ainsi, les concentrations annuelles en NO₂ sont en moyenne deux fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain, c'est-à-dire dans des zones éloignées de toute source directe de pollution. Ces teneurs ont diminué depuis 2000, mais en 2020, 8 % des stations situées à proximité du trafic routier dépassent encore les seuils réglementaires pour la protection de la santé. Le transport routier a également un impact sur les concentrations en particules, mais moins marqué que pour le NO₂, puisque d'autres sources importantes contribuent aux concentrations de particules dans l'air. Les teneurs annuelles en particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀) ont baissé depuis 2000, et en 2020 les seuils réglementaires pour la protection de la santé sont respectés par toutes les stations de mesure. Des concentrations historiquement basses sont mesurées en 2020 pour le NO₂ et les PM₁₀ et s'expliquent en partie par les mesures prises pour lutter contre la pandémie de Covid-19. La situation s'est améliorée pour le monoxyde de carbone (CO) et le benzène, dont le transport routier était l'une des principales sources.

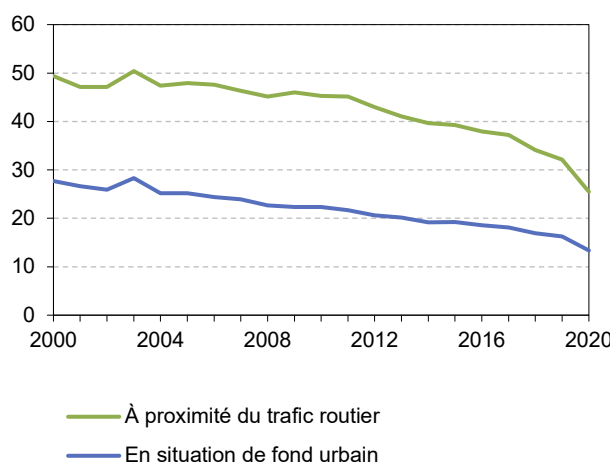
La baisse des émissions pour de nombreux polluants atmosphériques se traduit par une amélioration de la qualité de l'air.

DES CONCENTRATIONS EN BAISSÉ POUR LE NO₂ ET LES PM₁₀, ET HISTORIQUEMENT BASSES EN 2020

Sur la période 2000-2020, les teneurs en NO₂ ont baissé à proximité du trafic routier et en situation de fond urbain (*figure D2.3-1*). Les concentrations en NO₂ sont en moyenne deux fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain, le trafic routier étant l'une des sources majoritaires de rejet d'oxydes d'azote (NO_x).

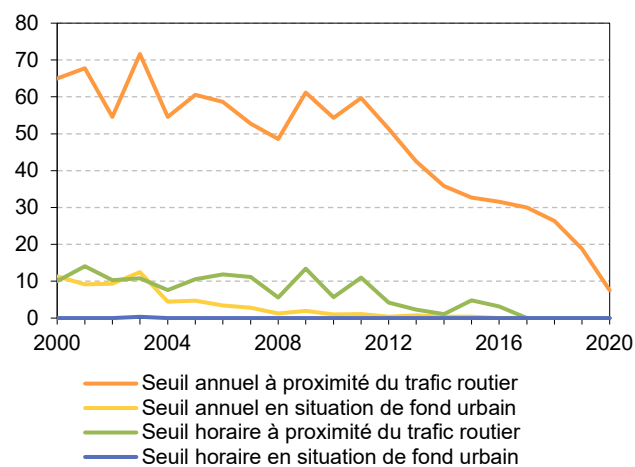
Les seuils réglementaires de NO₂ pour la protection de la santé ne sont pas respectés sur tout le territoire et en majorité à proximité du trafic routier (*figure D2.3-2*). En 2020, les dépassements du seuil réglementaire annuel pour la protection de la santé à long terme concernent 8 % des stations situées à proximité du trafic routier, contre 0 % en fond urbain.

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 2021

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



Notes : seuil réglementaire annuel : 40 µg.m⁻³ en moyenne annuelle ; seuil réglementaire horaire : 200 µg.m⁻³ en moyenne horaire à ne pas dépasser plus de 18 heures par année civile.
Champ : France métropolitaine et Drom.
Source : Geod'air, juillet 2021. Traitements : SDES, mai 2022

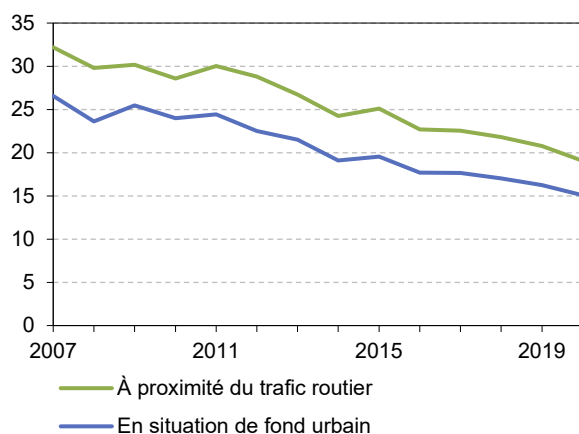
partie D : les externalités du transport

Les teneurs de l'année 2020 sont historiquement basses et s'expliquent en partie par les mesures prises au printemps et à l'automne 2020 pour faire face à la pandémie de la Covid-19. Selon une étude de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (Ineris)², les concentrations de NO₂ ont diminué en moyenne de 49 % durant le confinement du printemps 2020 par rapport à une situation sans confinement.

Les teneurs en particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀) sont 1,3 fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain et ont diminué sur la période 2007-2020 (figure D2.3-3). En 2020, toutes les stations situées à proximité du trafic routier et en fond urbain respectent le seuil journalier en PM₁₀ pour la protection de la santé (figure D2.3-4). Cette même année, le seuil réglementaire annuel fixé pour les particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}) pour la protection de la santé à long terme est respecté pour l'ensemble des stations de mesure.

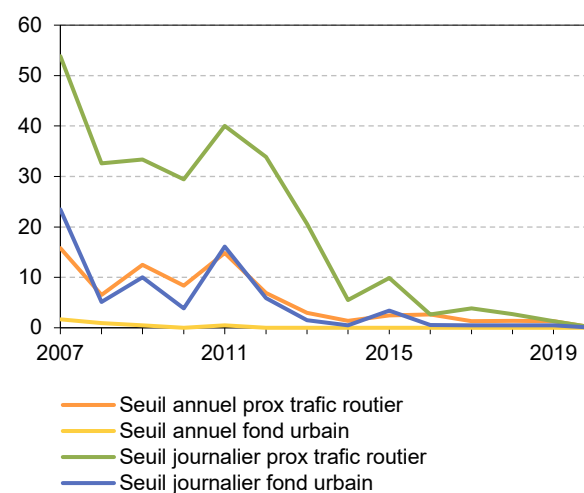
Les mesures prises en 2020 pour lutter contre la pandémie de la Covid-19 ont également eu un impact sur les concentrations en particules mais plus limité que pour le NO₂. Selon l'Ineris, les concentrations moyennes de PM₁₀ et de PM_{2,5} ont respectivement diminué de 10 et 12 % par rapport à une situation sans confinement au printemps 2020. Cette baisse limitée s'explique par le fait que les particules proviennent d'autres sources (chauffage résidentiel, agriculture, poussières naturelles) qui n'étaient pas 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 2007-2020.
Champ : France métropolitaine et Drom.
Source : Geod'air, juillet 2021

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



Notes : seuil réglementaire annuel : 40 µg.m⁻³ en moyenne annuelle ; seuil réglementaire horaire : 50 µg.m⁻³ en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 jours par année civile.
Champ : France métropolitaine et Drom.
Source : Geod'air, juillet 2021. Traitements : SDES, mai 2022

LA RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE EST RESPECTÉE POUR LE CO ET LE BENZÈNE EN 2020

Sur la période 2000-2020, les teneurs en monoxyde de carbone (CO) ont fortement diminué et sont faibles. De plus, le seuil réglementaire pour la protection de la santé est respecté sur cette période. Ces progrès s'expliquent par l'introduction de normes environnementales pour les véhicules routiers et la mise en place de pots catalytiques.

Les concentrations annuelles en benzène mesurées à proximité du trafic routier ont diminué, 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

² www.ineris.fr/fr/ineris/actualites/impact-confinement-amelioration-qualite-air-bilan

partie D : les externalités du transport

véhicules essence dans le parc roulant français a pu aussi jouer un rôle. En 2020, la réglementation européenne fixée pour le benzène pour la protection de la santé à long terme est respectée à proximité du trafic routier et en fond urbain (figure D2.3-5).

Figure D2.3-5 **Seuils réglementaires européens pour la protection de la santé humaine**

Polluant	Valeur limite pour la protection de la santé humaine	Année d'entrée en vigueur
NO ₂	Valeur limite annuelle : 40 µg.m ⁻³ en moyenne sur l'année civile	2010
	Valeur limite horaire : 200 µg.m ⁻³ en moyenne sur une heure à ne pas dépasser plus de 18 fois par année civile	2010
PM ₁₀	Valeur limite annuelle : 40 µg.m ⁻³ en moyenne sur l'année civile	2005
	Valeur limite journalière : 50 µg.m ⁻³ à ne pas dépasser plus de 35 jours par année civile	2005
PM _{2,5}	Valeur limite annuelle : 25 µg.m ⁻³ en moyenne sur l'année civile	2015
CO	10 000 µg.m ⁻³ en maximum journalier de la moyenne sur 8 h	2005
Benzène	Valeur limite annuelle : 5 µg.m ⁻³ en moyenne sur l'année civile	2010

Source : directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe

Impacts sur la santé et l'environnement

Le NO₂ irrite les voies respiratoires. Les particules de l'air ambiant sont classées cancérigènes pour l'homme. Leur impact dépend de leur taille et de leur composition physico-chimique. Elles peuvent notamment causer des maladies respiratoires et cardiovasculaires. Le NO₂ contribue à l'acidification et à l'eutrophisation des milieux. C'est également un gaz qui intervient dans les processus de formation de l'ozone, tout comme le CO.

Sources

Les statistiques présentées sont calculées à partir des mesures de la base de données nationale de la qualité de l'air, Geod'air. Seules les stations de mesure concernées par les rapportages à la Commission européenne sont prises en compte. Le *Bilan de la qualité de l'air en France en 2020*, publié par le CGDD, sert de référence.

Contentieux européen

La France est actuellement visée par une procédure contentieuse relative au NO₂ pour non-respect de certains seuils réglementaires de concentration inscrits dans la directive 2008/50/CE pour la protection de la santé. La Commission a également saisi la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) compte tenu de dépassements persistants de certains seuils PM₁₀ en Île-de-France et en Martinique.

Les seuils réglementaires européens de qualité de l'air pour la protection de la santé humaine concernant le NO₂, entrés en vigueur en 2010, sont en effet dépassés chaque année dans plusieurs agglomérations. Après un avis motivé adressé à la France en février 2017, la Commission européenne a saisi la CJUE en octobre 2018 au sujet du non-respect des seuils réglementaires pour la protection de la santé et de l'insuffisance des actions mises en œuvre pour 12 zones : Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Reims, Strasbourg, Toulon, Toulouse et la Vallée de l'Arve. En octobre 2019, la CJUE condamne finalement la France pour manquement aux obligations de la directive 2008/50/CE.

S'agissant des PM₁₀, il est reproché à la France de ne pas se conformer aux seuils réglementaires de concentration pour la protection de la santé et de ne pas mettre en place des plans d'action répondant aux ambitions de la directive. Après une mise en demeure en février 2013, elle a reçu un avis motivé de la Commission européenne en avril 2015 pour 10 zones : Douai-Béthune-Valenciennes, Grenoble, Lyon, Marseille, Nice, Paris, Toulon, la Martinique, la zone urbaine régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur et la zone urbaine régionale de Rhône-Alpes. En 2021, la Commission a saisi la CJUE.

Contentieux national

Au niveau français, le 10 juillet 2020, le Conseil d'État a publié une décision infligeant une astreinte de 10 millions d'euros par semestre à l'État français car ce dernier n'a pas, selon la plus haute juridiction administrative, pris les mesures demandées pour réduire la pollution de l'air dans huit zones en France, à savoir : Grenoble, Lyon, Marseille – Aix-en-Provence, Paris, Reims, Strasbourg, Toulouse et la Martinique. Cette décision fait suite à une première en date du 12 juillet 2017. Des « feuilles de route » pour parvenir à une amélioration rapide et notable de la qualité de l'air ont été élaborées dans l'ensemble des territoires français présentant des dépassements des seuils réglementaires de qualité de l'air et publiées en 2018. Par décision du 4 août 2021, le Conseil d'État a constaté que les seuils réglementaires étaient toujours dépassés dans plusieurs zones et que des actions supplémentaires restaient nécessaires. Il a ainsi condamné l'État au paiement d'une astreinte pour le 1^{er} semestre 2021.

D3.1 Accidentalité aérienne, ferroviaire et maritime

Après une année 2020 historiquement basse en raison de la limitation des déplacements, l'accidentalité repart à la hausse en 2021. Dans le transport aérien, le nombre d'accidents corporels augmente de 40 %, avec une hausse des personnes blessées mais un nombre de tués sur l'année qui reste stable. Le nombre d'accidents corporels ferroviaires est en hausse de 31,4 % par rapport à l'année précédente, le nombre de victimes augmentant toutefois plus modérément (+ 6,8 %). Le nombre d'accidents maritimes augmente également (+ 17,1 %), ainsi que le nombre de blessés, mais on dénombre moins de personnes décédées ou disparues (- 5,6 %).

HAUSSE DES ACCIDENTS AÉRIENS MAIS LE NOMBRE DE DÉCÈS RESTE STABLE

En 2021, le nombre d'accidents corporels aériens repart à la hausse après une année 2020 historiquement basse, marquée par une chute du trafic aérien en raison de la pandémie de la Covid-19. On dénombre 77 accidents corporels aériens survenus en métropole (+ 22 accidents, soit + 40,0 % par rapport à 2020), qui ont blessé grièvement 50 personnes (+ 42,9 %) - (*figure D3.1-1*), alors que le nombre de morts reste stable (57 personnes, comme en 2020). Par rapport à 2019, les nombres d'accidents et de blessés sont en augmentation en 2021 (respectivement + 8,5 % et + 2,0 %), et le nombre de tués augmente de 46,2 %.

Hors accident exceptionnel dans le transport public aérien (comme celui de l'A320 de Germanwings en 2015), la quasi-totalité des accidents corporels a lieu lors de transport en aviation générale, c'est-à-dire par avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés et privés (95 % des accidents corporels en 2021).

LE NOMBRE DE TUÉS ET DE BLESSÉS AUGMENTE DANS LES ACCIDENTS FERROVIAIRES

Le nombre d'accidents corporels survenus sur le réseau ferré national est en hausse de 31,4 % sur un an avec 138 accidents en 2021, après 105 en 2020 et 123 en 2019. L'essentiel de cette hausse est dû au nombre de collisions graves aux passages à niveau qui a presque doublé en un an, passant de 22 à 42 collisions. Les autres types d'incidents ont également augmenté (déraillements + 75 %, collisions hors passages à niveau + 9,1 %, accidents de personnes + 4,3 %).

Le nombre de décès dans des accidents ferroviaires augmente de 6,8 % par rapport à 2020 mais reste inférieur à ce qui a été observé en 2019 : 47 personnes sont décédées en 2021, 44 en 2020 et 53 en 2019. La baisse tendancielle du nombre de tués depuis 2018 semble se confirmer (- 6,3 % par an en moyenne). La hausse des décès entre 2020 et 2021 s'explique intégralement par l'augmentation du nombre de collisions graves aux passages à niveau : on dénombre 21 victimes usagers de passage à niveau en 2021 contre 15 en 2020. En revanche le nombre de blessés graves dans les accidents ferroviaires augmente de 60,7 % par rapport à 2020 et de 15,4 % par rapport à 2019. Parmi ces blessés, 33,3 % sont des usagers de passage à niveau et 40 % sont des personnes non autorisées se trouvant sur les voies.

LE NOMBRE D'ACCIDENTS MARITIMES EN HAUSSE EN 2021

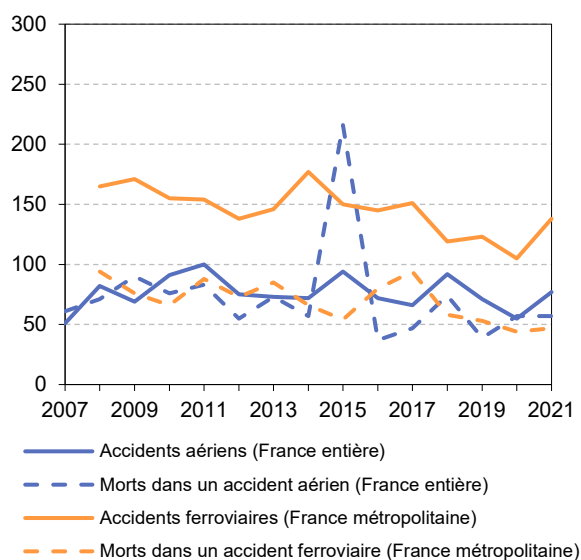
Avec 15 798 opérations de sauvetage coordonnées par les Cross (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) en 2021, le nombre d'accidents maritimes en zones de sécurité françaises augmente de 17,1 % par rapport à 2020, alors que la situation était stable entre 2019 et 2020 (- 0,1 %) - (*figure D3.1-2*). Depuis 2016, le nombre d'accidents maritimes augmente en moyenne de 8,7 % par an.

Quant au nombre de personnes secourues ou assistées, il s'élève à 67 714 en 2021, après 24 206 en 2020. Cette très forte progression est essentiellement portée par l'intensification des tentatives de traversées migratoires dans la Manche et la mer du Nord et par la systématisation des interventions coordonnées par les Cross donnant lieu à des comptages (évaluées à près de 36 000 personnes secourues ou assistées en 2021).

Le nombre de blessés augmente de 20,1 % en 2021 (avec 980 blessés), mais reste inférieur au niveau de 2019 (1 119 blessés). Sur les cinq dernières années, il s'accroît cependant de 5,9 % en moyenne par an. En parallèle, le nombre de personnes décédées ou disparues en mer (318 personnes en 2021) baisse de 5,6 % par rapport à 2020.

partie D : les externalités du transport

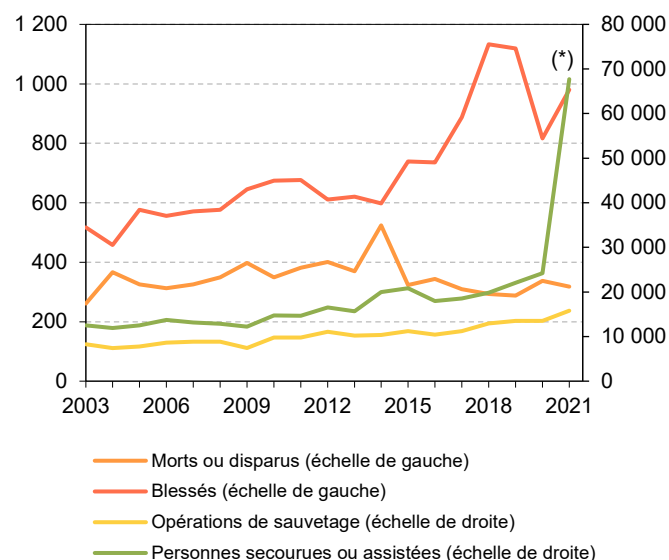
Figure D3.1-1 **Accidents aériens et ferroviaires**
Nombre d'accidents et de morts



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

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

Figure D3.1-2 **Accidents maritimes (y compris plaisance)**
Nombres d'opérations et de personnes (double échelle)



(*) La forte hausse du nombre de personnes assistées ou secourues entre l'année 2020 et l'année 2021 fait essentiellement suite d'une part à l'intensification des tentatives de traversées migratoires dans les eaux sous responsabilité française dans le détroit du pas de Calais et d'autre part à la systématisation des interventions coordonnées par les Cross donnant désormais lieu à un décompte spécifique.

Champ : zones de responsabilité française (Manche - mer du Nord, Atlantique, Méditerranée, Antilles, Guyane, Sud océan Indien, Nouvelle-Calédonie, Polynésie française).

Source : SDES, d'après DGAMPA/SEML

D3.2 Accidentalité routière

Avec la reprise de la circulation après une année 2020 marquée par la très forte limitation des déplacements, l'accidentalité routière repart à la hausse en 2021 (+ 18,6 % pour les accidents corporels) mais reste toutefois moins élevée qu'avant la crise (- 3,9 % accidents corporels par rapport à 2019). En 2021, en France (y compris Drom), le bilan de l'accidentalité routière s'établit à 56 043 accidents corporels impliquant 3 127 victimes décédées et 70 207 victimes blessées.

RETOUR DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE, MAIS À UN NIVEAU INFÉRIEUR À CELUI DE 2019

Dans un contexte de reprise de la circulation au sortir de la crise sanitaire, les chiffres de l'accidentalité routière augmentent fortement par rapport à l'année 2020 (*figure D3.2-1*). En France (y compris Drom), le nombre d'accidents corporels augmente de 18,6 % par rapport à 2020 (+ 8 802), mais diminue de 3,9 % par rapport à 2019. La mortalité augmente également pour atteindre 3 127 tués en 2021 (+ 15,6 % par rapport à 2020). Cependant le nombre de décès recule de 3,1 % par an en moyenne depuis 2016. Il en est de même pour les blessés : leur nombre (70 207) croît de 19,9 % en 2021 mais diminue de 1,3 % par an en moyenne depuis cinq ans (*figure D3.2-2*).

HORS AGGLOMÉRATION : 26 % DES ACCIDENTS POUR 59 % DE LA MORTALITÉ

En 2021, en France (y compris Drom), les deux tiers environ (64,0 %) des accidents corporels ont lieu en agglomération, 26,3 % hors agglomérations (hors autoroutes) et 9,6 % sur autoroutes. Les accidents hors agglomérations sont toutefois majoritaires pour ce qui est de la mortalité (59,1 %). Près de la moitié (46,9 %) des personnes tuées sur la route sont des usagers (conducteurs ou passagers) de véhicules particuliers, 23,7 % des usagers de deux-roues motorisés et 15,2 % des piétons. Avec 1 468 morts, le nombre d'usagers de véhicules de tourisme décédés repart à la hausse (+ 13,5 %) après le point bas de l'année 2020 mais diminue cependant par rapport à 2019 (- 12,3 %) et prolonge la tendance à la baisse observée depuis 2016 (- 4,1 % en moyenne annuelle).

ACCIDENTALITÉ DES VÉLOS EN FORTE HAUSSE EN 2021

En 2021, en France (y compris Drom), le nombre d'accidents impliquant un vélo croît de manière importante, passant de 5 088 accidents en 2020 à 5 876 en 2021 (+ 15,3 %), alors qu'il progressait modérément depuis 2015 (+ 2,1 % en moyenne annuelle entre 2015 et 2020). Cette hausse impacte le nombre de cyclistes blessés et tués : en 2021, on compte 5 416 blessés (+ 14 % par rapport à 2020) et 237 tués (+ 29,5 % par rapport à 2020). Les cyclistes représentent la seule catégorie d'usagers dont l'accidentalité (en nombre de blessés et de tués) augmente depuis 2016 (respectivement + 5,5 % et + 6,4 % en moyenne annuelle entre 2016 et 2021).

TENDANCE À LA BAISSÉ DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE PLUS MARQUÉE CHEZ LES MOINS DE 45 ANS

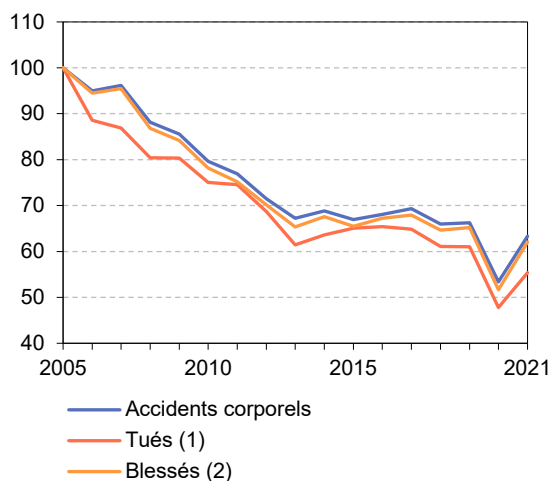
En France métropolitaine, pour toutes les catégories d'âge au-delà de 18 ans la mortalité augmente en 2021 de 18,9 %, tout en restant à un niveau inférieur à celui de 2019. Ainsi, par rapport à 2019, le nombre de personnes majeures tuées diminue de 10,8 %, et notablement de 15,0 % pour les 25 - 44 ans.

La tendance baissière de la mortalité routière observée en France métropolitaine depuis 2016 se prolonge et reste plus marquée chez les moins de 45 ans (le nombre de tués diminue de 4,1 % en moyenne annuelle depuis cette date) que chez les plus de 45 ans (- 2,4 % en moyenne annuelle).

LES CAUSES PRINCIPALES D'ACCIDENTS MORTELS : VITESSE, ALCOOL ET STUPÉFIANTS

En France métropolitaine, la première cause d'accident mortel est la vitesse : 30,0 % des accidents mortels en 2021. De plus, en 2021, 16,6 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel ont un taux d'alcool supérieur au taux légal (0,5 g/l) et 12,1 % sont dépistés positifs à un test de stupéfiants.

Figure D3.2-1 **Évolution des accidents corporels, du nombre de tués et de blessés**
En indice base 100 en 2005



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

(2) Victimes non décédées dont l'état nécessite des soins médicaux.

Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR - fichier national des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre

Figure D3.2-2 **Victimes selon la localisation et la catégorie d'usagers**

Nombre de tués et de blessés ; évolutions en %

	Tués			Blessés		
	Niveau 2021	Évolutions annuelles		Niveau 2021	Évolutions annuelles	
		2021	2021/2016		2021	2021/2016

Par localisation

Autoroutes	250	23,2	- 1,6	7 578	24,6	- 1,3
Agglomérations (1)	1 029	13,3	- 0,7	42 610	19,0	- 1,3
Hors agglomérations (1)	1 848	15,9	- 4,4	20 019	20,3	- 1,3

Par catégorie d'usagers (2)

Piétons	476	11,2	- 4,6	10 342	22,7	- 1,2
Cyclistes	237	29,5	6,4	5 416	14,0	5,5
Cyclomotoristes (3)	121	- 3,2	- 4,5	6 946	22,4	- 0,7
Motocyclistes (4)	619	18,6	- 0,9	12 198	17,2	- 2,1
Véhicules de tourisme	1 468	13,5	- 4,1	31 390	22,3	- 2,3
Camionnettes	109	70,3	- 3,9	2 069	8,8	- 0,1
Poids lourds	44	22,2	- 4,7	483	9,5	- 5,2
Autobus et autocars	4	33,3	- 21,0	434	22,3	- 4,9
Autres (5)	49	- 5,8	- 5,5	929	3,1	6,2

Ensemble	3 127	15,6	- 3,1	70 207	19,9	- 1,3
-----------------	--------------	-------------	--------------	---------------	-------------	--------------

(1) Hors autoroutes.

(2) Conducteurs et passagers compris.

(3) Y compris scooters <50 cm³.

(4) Y compris scooters >50 cm³.

(5) Cette catégorie regroupe les usagers de tracteurs agricoles, de voitures et des autres véhicules.

Champ : France entière (métropolitaine + Drom).

Source : ONISR - fichier national des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre

D3.3 Accidentalité routière impliquant des poids lourds

En 2021, 2 545 accidents corporels ont impliqué un poids lourd, en France métropolitaine. Ceux-ci ont entraîné le décès de 392 personnes et blessé 3 059 personnes. Ces nombres de morts et de blessés ont augmenté en 2021 par rapport à 2020 (+ 88 tués et + 556 blessés). La crise sanitaire de la Covid-19 avait en effet fortement impacté à la baisse le nombre de déplacements sur les réseaux routiers français au cours de l'année 2020. Les accidents impliquant un poids lourd représentent 4,8 % des accidents, 4,6 % des blessés et 13,3 % des tués alors qu'ils représentent 6,5 % de la circulation sur les routes (en véhicules-kilomètres) en 2021.

UN NOMBRE D'ACCIDENTS EN BAISSÉ MAIS UN NOMBRE DE TUÉS ÉGAL À CELUI DE 2019

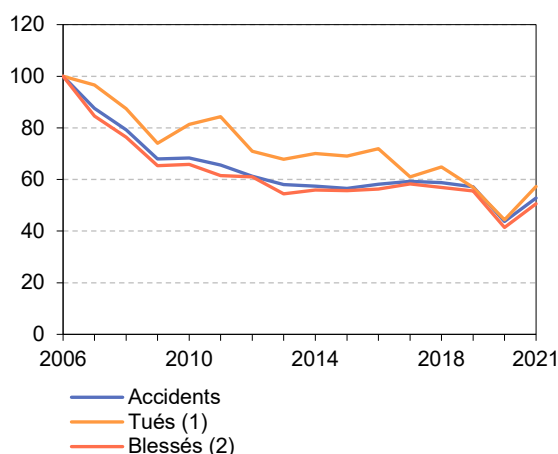
Après une baisse notable entre 2000 et 2014 suivie d'une relative stabilité entre 2015 et 2019, le nombre d'accidents décroît fortement en 2020 avec la crise sanitaire (- 23,5 %) avant de repartir à la hausse en 2021 (+ 20,9 %) (figures D3.3-1 et D3.3-2). La mortalité impliquant un poids lourd augmente également avec 392 tués en 2021 (+ 28,9 % par rapport à 2020) et retrouve son niveau de 2019 (390 tués). Au cours des cinq dernières années, le nombre de morts décroît de 4,5 % en moyenne annuelle. Quant au nombre de blessés dans un accident impliquant un poids lourd, il s'établit à 3 059 (soit - 8,9 % par rapport à 2019) et diminue de 2,1 % en moyenne annuelle sur 5 ans.

LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD MOINS FRÉQUENTS EN AGGLOMÉRATION

Les accidents corporels impliquant un poids lourd ont plus souvent lieu sur les autoroutes et hors agglomérations : 32,5 % des accidents impliquant un poids lourd se déroulent sur les autoroutes (et 36,9 % hors agglomérations) ; alors qu'en ce qui concerne l'ensemble des accidents, seulement 9,9 % ont lieu sur autoroutes (et 25,8 % hors agglomérations). Les poids lourds effectuent en effet une plus grande part de leur parcours sur autoroutes et hors agglomérations en comparaison des autres véhicules. Comme pour l'ensemble des accidents, ceux impliquant un poids lourd sont plus graves hors agglomération 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

Nombre d'accidents et de morts



(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 2021	Évolutions annuelles	
		2021	2021/2016
Nombre d'accidents impliquant un poids lourd	2 545	20,9	- 1,9
Part dans l'ensemble des accidents de la route	4,8 %	-	-
Nombre de tués dans les accidents impliquant un poids lourd	392	28,9	- 4,5
Part dans l'ensemble des tués dans les accidents de la route	13,3 %	-	-
Nombre de blessés dans les accidents impliquant un poids lourd	3 059	22,2	- 2,1
Part dans l'ensemble des blessés dans les accidents de la route	4,6 %	-	-

Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR - fichier national des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre

D4. Emprise des infrastructures de transport et impacts sur les milieux naturels

Selon les dernières données disponibles, en 2020, les infrastructures de transport occupent 2,7 % de la surface du territoire national (métropole et DOM). Elles sont constituées à 95 % de surfaces artificialisées et ont de multiples impacts sur les milieux naturels terrestres et aquatiques.

LES IMPACTS DES SURFACES DEDIEES AU TRANSPORT SUR LES MILIEUX NATURELS

Les surfaces artificialisées (sols bâtis, revêtus ou stabilisés) sont souvent imperméables, ce qui entraîne de nombreux impacts sur l'état de l'environnement. En particulier, le cycle de l'eau est perturbé, en quantité et qualité. En effet, les surfaces imperméabilisées accentuent et accélèrent les phénomènes de ruissellement, amplifiant l'effet des épisodes de sécheresse et d'inondations, 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 les milieux naturels terrestres, et ont des impacts défavorables sur les milieux aquatiques, du fait d'une hydromorphologie artificielle ou fortement modifiée (état des berges, effets des vagues produites par le sillage des bateaux - le batillage...).

EN 2020, LES SOLS À USAGE DE TRANSPORT SONT CONSTITUÉS À 95 % DE SURFACES ARTIFICIALISÉES

En 2020, selon l'enquête Teruti (voir encadré), les surfaces dédiées aux transports couvrent 1 729 719 ha, soit 2,7 % de la surface de la France (figure D4-1). Elles sont constituées à 95 % de surfaces artificialisées. Les surfaces imperméabilisées (sols bâtis, revêtus ou stabilisés) représentent 81 % des sols à usage de transport. Au sein des sols revêtus ou stabilisés, les sols de forme linéaire (routes, voies ferrées...) et ceux de forme aréolaire (parkings, ronds-points...) sont distingués. Ils ne sont pas tous à usage de transport, certains étant dédiés aux commerces, à des activités agricoles, à l'habitat. Les autres surfaces, ni revêtues ni stabilisées, correspondent, par exemple, à des zones bâties, enherbées (aéroports...) ou en eaux (canaux aménagés pour la navigation).

Figure D4-1 Occupation physique des sols à usage de transport en 2020

Niveaux en milliers d'ha

	Surfaces totales 2020
Sols bâtis	6,4
Sols revêtus ou stabilisés (linéaires ou aréolaires)	1 394,8
Autres sols artificialisés	246,9
Autres types de sols	81,6
Total	1 729,7
Part en sols imperméables	81,0
Part en sols artificialisés	95,3

Notes : les surfaces sont estimées en moyenne triennale à partir des collectes Teruti 2019-2020-2021. Les autres sols artificialisés regroupent les sols nus ou enherbés (perméables).

Champ : France

Source : Agreste, enquêtes Teruti 2019-2020 - 2021

Enquête Teruti

L'enquête Teruti, réalisée chaque année depuis 1981 par le service de la statistique et de la prospective (SSP) du ministère chargé de l'agriculture, permet de suivre l'évolution des différentes catégories d'occupation et d'usage du sol à partir d'un ensemble de points constituant un échantillon représentatif du territoire national. Cette enquête a été renouvelée en 2017 pour améliorer, à moindre coût, la précision des estimations de surfaces au niveau départemental. L'ensemble du territoire national y compris les DOM est désormais couvert. Un nouvel échantillon de points est suivi, soit à partir de bases de données géographiques existantes, soit à partir de relevés de terrain effectués par un enquêteur. Les résultats de l'enquête sont mesurés sur la base d'un cycle d'observation de trois années glissantes (voir <https://agreste.agriculture.gouv.fr/agreste-web/disaron/Chd2206/detail/>).

D5. La qualité de service dans les transports

La qualité de service du transport de voyageurs est actuellement principalement mesurée à travers la ponctualité des modes de transport. L'année 2021 est encore marquée par la crise sanitaire mondiale de la Covid-19. La mise en place d'un troisième confinement, les restrictions de déplacement, l'instauration d'un pass sanitaire européen, les contrôles aux frontières, etc., contraignent les entreprises de transport de voyageurs à adapter leurs plans de transports, notamment en déprogrammant des trains et des vols. Ces mesures entraînent également une hausse des annulations (donc en dessous du délai de prévenance qui les distingue des déprogrammations) en particulier au mois de mars 2021 avec la mise en place du troisième confinement, et d'une période de transition avant l'adoption des plans de transport adaptés. La crise sanitaire engendre également certains retards, principalement liés aux contraintes de nettoyage renforcé et de contrôles (motifs de déplacements, pass sanitaires, etc.). Néanmoins, la ponctualité s'améliore grâce à un trafic moins soutenu.

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 2021, DES ANNULATIONS DE TRAINS TOUJOURS ÉLEVÉES, MAIS UNE PLUS GRANDE RÉGULARITÉ

En 2021, le trafic ferroviaire est encore fortement impacté par les mesures sanitaires adoptées pour lutter contre la propagation du virus en France (période de confinement partiel puis national entre le 18 mars et le 3 mai 2021) qui engendrent de très nombreuses déprogrammations de trains.

Figure D5-1 Transport de voyageurs : taux d'annulation et de retard par mode de transport

En %

		Taux d'annulation ⁽¹⁾			Taux de retard ⁽²⁾			
		2021	2020	2019	2021	2020	2019	
Aérien	Intérieur	nd	1,0	1,2	10,9	9,9	15,6	
	Moyen-courrier	nd	1,2	0,9	15,4	12,5	22,6	
	Long-courrier	nd	0,5	0,4	24,2	17,4	23,6	
Ferroviaire	Longue distance	International	2,6	5,0	2,1	10,3	12,8	14,6
		TGV	4,4	5,2	2,7	11,3	12,4	13,8
		Intercités	1,8	2,6	2,0	14,1	18,1	13,2
	Régional	TER	2,4	2,1	2,3	7,1	7,4	7,8
		RER et Transilien	nd	nd	nd	8,0	9,0	9,7

⁽¹⁾ Seuils d'annulation : aérien et TGV < 3 jours, intercités et TER < la veille à 16 h 00 ; spécificité des indicateurs AQST : les trains annulés = n'ayant pas atteint leur terminus. Dans le cas d'un « plan de transport adapté », les trains déprogrammés ne sont pas considérés comme annulés si l'annonce a respecté la limite de préavis.

⁽²⁾ Seuils de retard : vols > 15 minutes (au départ ou à l'arrivée), trains internationaux > 15 minutes, TER > 5 minutes, TGV et Intercités > 5 minutes (pour une durée ≤ 1 h 30) ou > 10 minutes (pour 1 h 30 < durée ≤ 3 heures) ou > 15 minutes (pour une durée > 3 h).

(nd) = non disponible.

Champ : France métropolitaine.

Source : AQST, Bilan 2021 de la qualité de service des transports de voyageurs en France

Selon le bilan 2021 de l'AQST³, le taux d'annulation des services ferroviaires longue distance demeure très élevé par rapport aux niveaux pré-crise sanitaire, sauf pour les services Intercités qui connaissent surtout des déprogrammations de trains. Ainsi, le taux d'annulation des TGV (J-3) s'établit à 4,4 % en 2021 (contre 5,2 % en

³ Extraits du Bilan 2021 de l'AQST concernant la qualité de service des transports de voyageurs en France

partie D : les externalités du transport

2020), celui des liaisons Intercités à 1,8 % en 2021 (contre 2,6 % en 2020). Celui des TER s'établit à 2,4 % en 2021 (contre 2,1 % en 2020).

En 2021, dans un contexte de baisse de la fréquentation des trains par rapport à la période pré-crise sanitaire, la ponctualité s'améliore de nouveau pour les liaisons TGV et internationales : le taux de retard des TGV s'établit à 11,3 % en 2021 (contre 12,4 % en 2020 et 13,8 % en 2019). Pour les trains Intercités, le taux de retard s'améliore nettement par rapport à l'année 2020, mais reste moins bon qu'en 2019 : il s'établit à 14,1 % en 2021 (contre 18,1 % en 2020 et 13,2 % en 2019). Les taux de retard les plus élevés interviennent aux mois de janvier, d'octobre et de novembre 2021, qui correspondent à des mois au cours desquels la ponctualité a été impactée par divers événements météorologiques (pluies intenses avec inondations locales, pics de froid, etc.).

EN 2021, LA PONCTUALITÉ SE DÉGRADE LÉGÈREMENT POUR LES TCU D'ÎLE-DE-FRANCE

En 2021, selon l'Omnivoyageur, la ponctualité des transports collectifs urbains franciliens baisse légèrement en raison d'une circulation en hausse par rapport à 2020. La ponctualité diminue légèrement sur le réseau de surface RATP (bus et tramways) : en effet, pour 90,9 % des véhicules, l'écart entre l'intervalle théorique et l'intervalle observé entre deux passages aux points d'arrêt et ce, au plus fort du trafic, est inférieur à 2 minutes. Ce taux est de 91,4 % en 2020 et de 90,5 % en 2019. La ponctualité diminue également légèrement sur le réseau de métro : 96,1 % des voyageurs empruntant le métro parisien ont attendu moins de 3 minutes en heure de pointe, 6 minutes en heure creuse et 10 minutes en soirée (contre 96,9 % en 2020). En revanche, la ponctualité s'améliore pour les RER et Transiliens : 91,0 % des usagers sont arrivés à destination à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes pendant la journée en 2021 (contre 90,6 % en 2020).

EN 2021, LA PONCTUALITÉ DU TRAFIC AÉRIEN S'AMÉLIORE GRÂCE À UN TRAFIC TOUJOURS RALENTI

Comme l'année précédente, la crise sanitaire perturbe fortement le trafic aérien en 2021. Les déprogrammations se poursuivent au premier semestre, en raison des mesures adoptées pour lutter contre la propagation du virus en France (période de confinement partiel puis national entre le 18 mars et le 3 mai 2021 - ainsi qu'à l'étranger). Les vols moyen-courriers sont les plus affectés par les déprogrammations et annulations. Toutefois, l'offre de vols repart à la hausse au second semestre, grâce à l'amélioration de la situation sanitaire et la levée des restrictions d'entrées/sorties du territoire.

Selon le bilan 2021 de l'AQST, la ponctualité se maintient à des niveaux nettement meilleurs que ceux de la période pré-Covid-19 pour les vols intérieurs et moyen-courriers. Pour les vols intérieurs, le taux de retard est de 10,9 % en 2021 (contre 15,6 % en 2019), celui des vols moyen-courriers est de 15,4 % en 2021 (contre 22,6 % en 2019). En effet, les retards liés à l'enchaînement des vols, la gestion de la navigation aérienne, la gestion de l'organisation des vols par les compagnies, la sécurité et le transit des voyageurs dans les aéroports, sont globalement moins fréquents avec un trafic fortement réduit comme celui constaté en 2021.

À l'inverse, la ponctualité des vols longs courriers se dégrade, revenant à son niveau d'avant-crise. Le taux de retard est de 24,2 % en 2021 contre 23,6 % en 2019. Les retards liés aux contrôles des autorisations d'entrées/sorties sur le territoire et du pass sanitaire expliquent en partie cette dégradation. Dans le contexte spécifique de la crise sanitaire en 2021, le retard moyen des vols domestiques est en baisse à 41 minutes, à 40 minutes pour les vols moyen-courriers, et à 47 minutes pour les vols long-courriers.

Concernant les annulations aériennes de 2021, aucune donnée n'est disponible en raison d'incertitudes relatives à leur fiabilité.

EN 2021, LA PONCTUALITÉ DES TRAJETS EN AUTOCAR SE DÉGRADE FORTEMENT

À partir des dernières données disponibles de qualité de service transmises par les opérateurs, l'ART a établi une estimation de la ponctualité des services librement organisés (SLO). D'après le rapport sur le marché du transport par autocar, en 2021, la pandémie est responsable de la déprogrammation de 165 000 trajets autocars, pour une activité SLO identique à 2019 (contre 190 000 en 2020). Hormis ces déprogrammations théoriques, le taux d'annulation augmente : sur les 134 000 trajets programmés, il est de 0,7 % en 2021, proche de celui de 2019 mais 0,2 point de plus que celui de 2020 (0,5 %).

partie D : les externalités du transport

La ponctualité des autocars SLO se dégrade fortement en 2021 : 20,4 % rallie leur terminus avec un retard de 15 minutes ou plus, soit le double du niveau de l'année 2020 (10,2 %). Cette dégradation résulte principalement de la mise en place du pass sanitaire et du temps supplémentaire nécessaire pour leur vérification avant les trajets.

EN 2021, LE SERVICE SE DÉGRADE POUR LE TRANSPORT DE FRET

Selon les premiers chiffres du bilan ferroviaire de 2021 de l'ART⁴, l'année 2020 avait été l'occasion d'une amélioration de la ponctualité pour le transport de fret. En 2021, quel que soit le seuil retenu, les taux de retard du fret augmentent pour atteindre des niveaux proches de ceux constatés en 2019. Ainsi, le taux de retard est de 34 % en 2021 au seuil de 5 minutes (contre 32 % en 2020), il est de 23 % au seuil de 15 minutes, de 16 % au seuil de 30 minutes et de 8 % au seuil de 60 minutes.

⁴ [Extrait du Bilan ferroviaire de 2021 de l'ART – premiers chiffres](#)

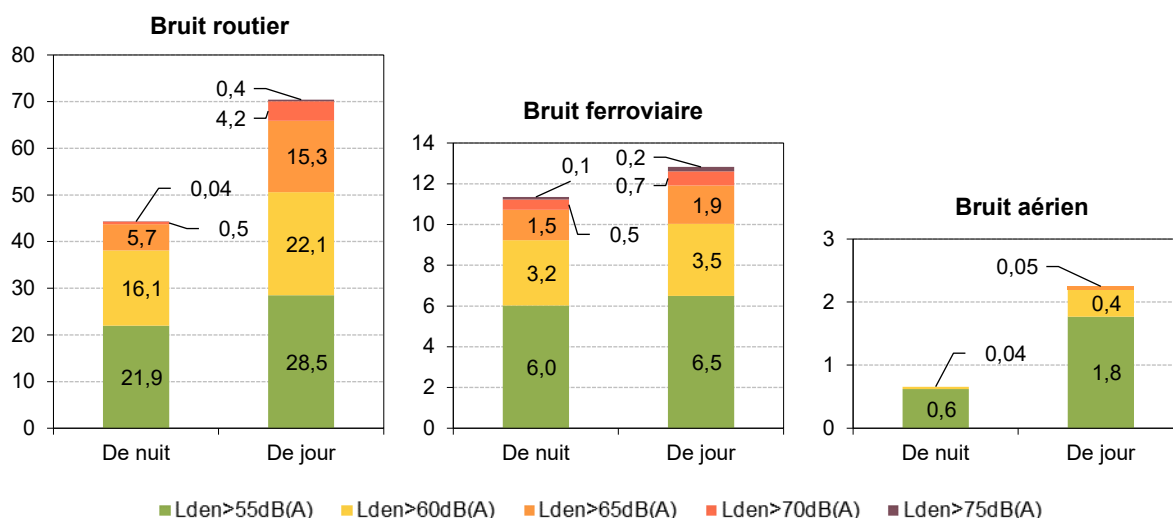
D6. Les nuisances sonores des transports

Au-delà des effets auditifs, les nuisances sonores peuvent également entraîner des effets extra-auditifs, notamment troubles du sommeil ou perturbation 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.

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

En 2021, dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants dont les données relatives au bruit ont été collectées, 70,5 % des habitants sont exposés au bruit routier de jour et 44,2 % au bruit routier de nuit (figure D6-1) ; cela représente dans ces territoires 12,6 millions d'habitants exposés au bruit routier de jour et 7,9 millions au bruit routier de nuit. Dans ces mêmes territoires, 12,8 % des habitants sont exposés au bruit ferroviaire de jour et 11,3 % sont exposés au bruit ferroviaire de nuit, soit respectivement 2,3 millions d'habitants et 2,0 millions d'habitants. Enfin, 2,3 % des habitants de ces agglomérations sont confrontés au bruit aérien de jour et 0,6 % au bruit aérien de nuit.

Figure D6-1 Part de la population exposée dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants en 2021
En %



Note : le Lden est un indicateur européen estimant le niveau de bruit global pendant une journée complète, en prenant en compte un critère de sensibilité selon la période considérée (jour, soirée, nuit).

Note de lecture : 28,5 habitants sur 100 résidant dans une agglomération supérieure à 100 000 habitants sont exposés à un bruit routier de jour compris entre 56 et 60 dB(A).

Champ : 28 des 45 agglomérations de plus de 100 000 habitants, France métropolitaine.

Source : DGPR 2021, traitement SDES.

La directive n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose aux gestionnaires d'infrastructures de transport (aérien, routier, ferroviaire) et à certaines agglomérations de plus de 100 000 habitants, dont la liste est fixée par le décret n°2006-361 du 24 mars 2006, l'élaboration de cartes de bruit ainsi que la mise en place de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) tous les cinq ans.

Les résultats des 28 agglomérations de plus de 100 000 habitants ayant élaboré des cartes de bruit en 2021 permettent de dresser un bilan de l'exposition des populations urbaines.

380 MILLIONS D'EUROS DE DÉPENSE DE LUTTE CONTRE LE BRUIT DES TRANSPORTS EN 2019

En 2019, la dépense de lutte contre le bruit des transports s'élève à 380 millions d'euros et repart à la hausse (+ 3,0 % par rapport à 2018). Cette hausse s'explique par l'augmentation des dépenses d'infrastructures (184 millions en 2019, soit + 4,3 %). En particulier, les sociétés concessionnaires d'autoroutes accroissent leurs dépenses (+ 19 %) notamment dans la mise en place de structure anti-bruit. Les dépenses augmentent également légèrement dans le remplacement des silencieux des systèmes d'échappement et la mise en conformité des véhicules légers et deux-roues (196 millions d'euros, soit + 1,9 % par rapport à 2018). Au total, en 2019, les dépenses liées aux transports représentent 18 % de l'ensemble des dépenses de lutte contre les nuisances sonores ; 79 % des dépenses totales étant allouées à l'isolation acoustique des bâtiments.

DES TRANSPORTS MOINS BRUYANTS ET MOINS DE DÉPLACEMENTS, MOYENS CITÉS POUR RÉDUIRE LES BRUITS DE CIRCULATION

Afin de mieux comprendre la relation que les Français entretiennent avec leur environnement sonore, d'identifier leurs attentes ainsi que les actions qui pourraient être mises en œuvre pour améliorer la qualité des ambiances sonores de demain, le centre d'information sur le bruit (CidB) a lancé durant tout le mois de juin 2020 une vaste enquête en ligne (2 000 répondants volontaires) accessible sur son site bruit.fr. Les premiers résultats publiés mi-juillet 2020 montrent que si la période de quasi-silence due au confinement de notre société imposée par l'épidémie de la Covid-19 a eu un effet bénéfique sur la santé d'une majorité de Français, elle les a néanmoins rendus plus sensibles au bruit qu'auparavant. Les répondants à l'enquête ont eu la possibilité de s'exprimer librement sur les moyens d'action les plus efficaces pour limiter cette pollution sonore.

Mettre en place des mobilités « douces » moins bruyantes pour les déplacements quotidiens (38 % des répondants) et limiter les déplacements (13 % des répondants) sont cités comme des moyens efficaces de réduire l'impact des bruits de circulation sur l'environnement sonore. Certains répondants citent l'utilisation de véhicules silencieux et l'accélération de la transition vers des voitures électriques ou hybrides et des deux-roues électriques comme des actions importantes pour réduire le bruit urbain. Les changements d'habitudes de déplacements et notamment le développement des modes de transports actifs comme la marche et le vélo sont également considérés comme susceptibles de favoriser la réduction du bruit à la source, de même que le covoiturage ou l'utilisation des transports en commun. D'autres suggèrent de limiter les déplacements à certaines catégories professionnelles (services publics, livreurs, etc.), ou de favoriser le télétravail et les livraisons à domicile. Pour certains, ces évolutions nécessiteraient un aménagement de l'espace public permettant de rendre la ville aux piétons et aux cyclistes en limitant le trafic, en réduisant la vitesse (zones 30), en créant des parkings relais, en réalisant des contournements et en végétalisant les centres urbains. Les actions en faveur d'un urbanisme favorable à la qualité de l'environnement sonore demanderaient selon certains des répondants de repenser les zones d'habitats en fonction des sources de bruit, de « dédensifier » la ville ou d'éviter des densités de populations importantes. Enfin, pour protéger les riverains des zones fortement exposées au bruit, les répondants insistent sur la nécessité de mettre en place des moyens tels que des revêtements routiers acoustiques ou des écrans antibruit (extrait de *Synthèse de l'enquête sur l'évolution de la perception du bruit liée à la crise sanitaire*, CidB, juillet 2020).

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

— L'année 2021 est marquée par la reprise du trafic de marchandises : le transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, hors VUL, y compris transit) rebondit de 3,0 % en 2021 après une baisse de 3,9 % en 2020 liée à la crise sanitaire. Il s'élève ainsi à 334,5 milliards de tonnes-kilomètres en 2021. L'activité repart à la hausse pour tous les modes, en particulier celle du transport ferroviaire, qui rebondit de 14,3 %. Celle du transport routier par poids lourds, principal poste des transports terrestres, augmente de 1,8 % en 2021. L'activité du transport fluvial repart également à la hausse, de 4,0 % en 2021.

Les quantités traitées dans les ports de la métropole et des Drom représentent 326,1 millions de tonnes en 2021, en hausse de 4,7 % par rapport à 2020. Le fret aérien demeure quant à lui très faible en tonnage avec 155 000 tonnes transportées en 2021, en augmentation de 16,0 % par rapport à 2020.

La France métropolitaine dispose de 83 millions de m² d'entrepôts et de plateformes logistiques (EPL) de 5 000 m² ou plus en 2021. Ils sont concentrés dans la moitié nord de la France et en Auvergne-Rhône-Alpes.



E1. Synthèse du transport de marchandises

L'année 2021 est marquée par la reprise du trafic de marchandises : le transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, hors VUL, y compris transit) rebondit de 3,0 % en 2021 après une baisse de 3,9 % en 2020 liée à la crise sanitaire. Il s'élève ainsi à 334,5 milliards de tonnes-kilomètres en 2021. L'activité repart à la hausse pour tous les modes, en particulier celle du transport ferroviaire, qui rebondit de 14,3 %. Celle du transport routier par poids lourds, principal poste des transports terrestres, augmente de 1,8 % en 2021. L'activité du transport fluvial repart également à la hausse, de 4,0 % en 2021.

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE FRET REBONDIT EN 2021

Avec 343,8 milliards de tonnes-kilomètres (figure E1-1), le transport intérieur terrestre de marchandises (y compris oléoducs) rebondit en 2021 (+ 2,8 % après - 4,5 % en 2020). Le transport intérieur routier de marchandises par poids lourds (PTAC > 3,5 T), avec 292,0 milliards de tonnes-kilomètres, repart à la hausse (+ 1,8 % après - 3,3 % en 2020), tiré par le transport sous pavillon français (+ 3,7 % après - 3,4 % en 2020) tandis que celui sous pavillon étranger continue de décroître (- 0,7 % après - 3,2 % en 2020). Le transport ferroviaire de marchandises, avec 35,8 milliards de tonnes-kilomètres, rebondit fortement en 2021 (+ 14,3 %). Le transport fluvial de marchandises, avec 6,8 milliards de tonnes-kilomètres transportées, repart également à la hausse (+ 4,0 % après - 11,4 % en 2020). Seul le transport par oléoducs continue de baisser, mais dans une moindre mesure (- 3,0 % après - 21,8 % en 2020).

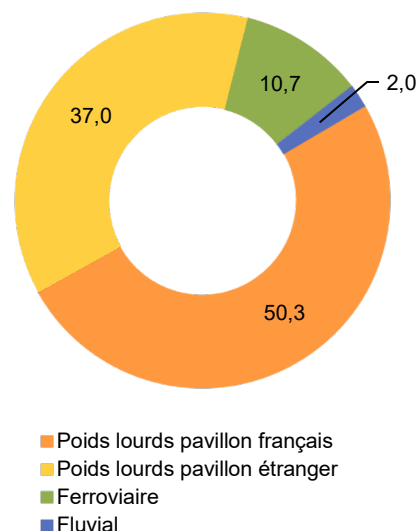
Une nouvelle méthodologie a été mise en place pour l'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (TRM) depuis le 1^{er} trimestre 2020. Les données ont été recalculées à partir du 1^{er} trimestre 2014 avec cette nouvelle méthodologie (voir fiche E2).

Figure E1-1 Transports intérieurs terrestres par mode
Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2021/2016
		2019	2020	2021	
Transport ferroviaire ⁽¹⁾	35,8	0,2	- 7,7	14,3	0,6
Transport routier (PTAC>3,5T)	292,0	3,7	- 3,3	1,8	1,7
Pavillon français ⁽²⁾	168,1	2,5	- 3,4	3,7	2,0
Pavillon étranger ⁽³⁾	123,9	5,3	- 3,2	- 0,7	1,2
Transport fluvial ⁽⁴⁾	6,8	9,8	- 11,4	4,0	- 0,1
Oléoducs ⁽⁵⁾	9,2	- 2,3	- 21,8	- 3,0	- 4,1
Produits finis	6,9	8,9	- 21,1	- 2,1	- 1,0
Produits bruts	2,3	- 24,0	- 23,7	- 5,6	- 10,8
Ensemble des transports terrestres y compris oléoducs	343,8	3,3	- 4,5	2,8	1,3
Ensemble des transports terrestres hors oléoducs	334,5	3,5	- 3,9	3,0	1,5
National	200,8	3,3	- 3,9	4,9	2,3
International et transit	133,8	3,7	- 4,0	0,2	0,4

Sources : ⁽¹⁾ SDES ; ⁽²⁾ SDES, enquête TRM ; ⁽³⁾ Eurostat, TRM-EU ; ⁽⁴⁾ VNF ; SDES ; ⁽⁵⁾ DGEC (estimation SDES pour 2021)

Figure E1-2 Répartition du transport terrestre (hors oléoducs) par mode en 2021
En % des tonnes-kilomètres



Sources : SDES ; Eurostat ; VNF

partie E : le transport de marchandises

LE TRANSPORT ROUTIER PAR POIDS LOURDS DOMINE LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE FRET

Pour la première année depuis 2015, la part modale du transport routier par poids lourds diminue en 2021, mais reste largement dominante : elle représente 87,3 % du transport terrestre de marchandises hors oléoducs (après 88,4 % en 2020 et 85,6 % en 2015). En 2021, l'activité des poids lourds sous pavillon français représente un peu plus de la moitié du transport intérieur de fret (*figure E1-2*), part relativement stable depuis 2015. Néanmoins, une part importante de l'activité de transport de fret sur le territoire est générée par les poids lourds à pavillon étranger (37,0 %, après 38,4 % en 2020).

Après avoir diminué continûment depuis 2015, la part modale du transport ferroviaire de fret augmente en 2021 (10,7 % après 9,6 % en 2020 et 12,0 % en 2015). La part modale du transport fluvial oscille autour de 2 %.

LE TRANSPORT NATIONAL REPART À LA HAUSSE EN 2021

En 2021, le transport intérieur de fret terrestre (hors oléoducs) rebondit, de 3,0 % après - 3,9 % en 2020. Les 334,5 milliards de tonnes-kilomètres 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 200,8 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 133,8 milliards de tonnes-kilomètres.

Le fret national terrestre rebondit de 4,9 % en 2021 après une baisse de 3,9 % en 2020. Le rebond de 2021 concerne tous les modes de transport national de fret : routier par poids lourds (+ 3,6 % après - 3,5 % en 2020), fluvial (+ 6,5 % après - 7,8 % en 2020) et ferroviaire (+ 15,9 % après - 8,0 % en 2020).

Le transport intérieur international (y compris transit) stagne en 2021 (+ 0,2 %), après avoir baissé de 4,0 % en 2020. Le transport intérieur international (y compris transit) rebondit pour le ferroviaire (+ 11,8 % après - 7,2 % en 2020) mais continue de diminuer pour le routier (- 1,0 % après - 3,3 % en 2020) et le fluvial (- 0,8 % après - 17,5 % en 2020).

LE TRANSPORT NATIONAL REBONDIT POUR LA MAJORITÉ DES PRODUITS TRANSPORTÉS, SAUF LES PRODUITS AGRICOLES ET ALIMENTAIRES

L'observation des produits transportés porte sur le transport ferroviaire, le transport fluvial et le transport routier par poids lourds (sous pavillon français). Sur ce segment, le transport rebondit de 5,3 % en 2021, après une baisse de 4,4 % en 2020 (*figure E1-3*). Le transport intérieur terrestre de marchandises repart à la hausse pour la majorité des produits hormis les produits agricoles et alimentaires. Pour ces derniers produits, qui sont en large majorité transportés par la route (89,5 %), la baisse est encore plus forte en 2021 qu'en 2020 (- 4,8 % en 2021 après - 1,0 % en 2020). Ce recul doit être nuancé par la forte hausse du transport de marchandises groupées. Dans le contexte de la crise sanitaire, des transports exclusivement composés de produits agroalimentaires avaient pu voir leur fréquence s'accroître en 2020 en raison de la fermeture des points de vente des produits non alimentaires. Le retour à une activité normale rétablit les flux habituellement observés, avec un fort rebond du transport de marchandises groupées (*voir fiche E2*).

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIES MARITIMES OU AÉRIENNES AUGMENTE EN 2021

Outre les transports intérieurs par voie terrestre, les marchandises peuvent également être transportées par voies maritimes ou aériennes. Les quantités traitées dans les ports de la métropole et des Drom représentent 326,1 millions de tonnes en 2021, en hausse de 4,7 % par rapport à 2020 (*figure E1-4*). Le fret aérien demeure quant à lui très faible en tonnage : le transport intérieur aérien de marchandises représente 155 000 tonnes en 2021, en nette augmentation par rapport à 2020 (+ 16,0 %)-(*voir fiche E6*).

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE CONTENEURS AUGMENTE FORTEMENT

En 2021, avec 17,9 milliards de tonnes-kilomètres, le transport de conteneurs représente 8,5 % du transport terrestre en France métropolitaine et augmente de 14,5 % par rapport à 2020. En 2021, environ 68 % du transport terrestre de conteneurs est ferroviaire, 29 % routier et 3 % fluvial. Sur les cinq dernières années, le transport en conteneurs par voie ferroviaire croît en moyenne de 9,5 % par an (soit 4,4 milliards de tonnes-kilomètres de plus transportées en cinq ans). En revanche, sur la même période, les tonnes-kilomètres transportées par la route et par voies fluviales se replient respectivement de 3,4 % et 7,1 %.

En 2021, 60 millions de tonnes de marchandises conteneurisées ont été débarquées ou embarquées dans les ports français, soit une hausse de 4,7 % par rapport à 2020.

Figure E1-3 **Transport national intérieur terrestre par type de marchandises**

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions et part en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne	Part du transport routier
		2019	2020	2021	2021/2016	2021
Produits agricoles et alimentaires	55,7	3,8	- 1,0	- 4,8	1,0	89,5
Produits manufacturés, machines et matériel de transport	63,4	2,9	- 8,0	12,4	2,5	74,7
Matériaux de construction	29,0	-0,4	- 11,2	15,2	0,5	72,9
Autres produits	62,6	1,7	- 0,9	4,5	2,1	79,6
Ensemble ⁽¹⁾	210,7	2,3	- 4,4	5,3	1,7	79,8

⁽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 2021	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
	2019	2020	2021	2021/2016

Transport terrestre (en milliards de tonnes-kilomètres)

Routier	5,2	2,1	- 17,7	3,4	- 3,4
Ferroviaire	12,2	3,2	- 4,5	20,6	9,5
Fluvial	0,5	3,7	- 21,1	0,5	- 7,1
Total conteneurs	17,9	2,8	- 9,7	14,5	4,1
Transport total ⁽¹⁾	210,7	2,3	- 4,4	5,3	1,7

Transport maritime (en millions de tonnes)

Conteneurs	60	- 0,3	- 13,3	25,1	3,7
Marchandises totales	326,1	- 2,2	- 13,4	4,7	- 1,1

⁽¹⁾ Transport routier de plus de 3,5 tonnes sous pavillon français, transport ferroviaire et transport fluvial totaux.

Sources : SDES ; VNF

E2. Transport routier de marchandises

Le transport routier de marchandises par poids lourds sur le territoire de la France métropolitaine augmente de 1,8 % en 2021, à 292 milliards de tonnes-kilomètres. Il avait baissé de 3,3 % en 2020 en raison de la chute de l'activité observée au printemps lors des semaines de confinement dues à l'épidémie de la Covid-19. Le transport national du pavillon français retrouve son niveau d'avant crise sanitaire à 161,4 milliards de tonnes-kilomètres. Il est en hausse de 3,6 % après une baisse de 3,5 % en 2020. Ce rebond est principalement porté par les opérations de transport pour compte d'autrui (+ 4,0 %). Le cabotage du pavillon étranger rebondit lui aussi en 2021 (+ 4,7 % après - 0,9 % en 2020). En revanche, le transport international et transit du pavillon étranger baisse à nouveau (- 1,3 % en 2021 après - 3,4 % en 2020).

Enquête permanente sur l'utilisation des véhicules routiers de marchandises (TRM)

Une nouvelle méthodologie a été mise en place sur l'enquête TRM depuis le premier trimestre 2020. Elle tient notamment compte d'une meilleure connaissance des parcs de poids lourds en circulation. Une nouvelle série de données annuelles a été produite sur la période 2014-2020 pour les véhicules du pavillon français de 15 ans au plus. La publication des données 2021 s'accompagne d'une révision de cette série, en raison de la poursuite des améliorations apportées à l'enquête.

Le champ de l'enquête comprend les camions de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) et les tracteurs routiers de 5 tonnes de poids total roulant autorisé (PTRA) ou plus.

EN 2021, LE TRANSPORT NATIONAL DU PAVILLON FRANÇAIS REVIENT À SON NIVEAU DE 2019

L'activité de transport national de marchandises des poids lourds du pavillon français augmente de 3,6 % en 2021 (figure E2-1). En 2020, année fortement impactée par l'épidémie de la Covid-19, elle avait décliné de 3,5 %. Le niveau de 161,4 milliards de tonnes-kilomètres atteint en 2021 correspond à celui qui avait été mesuré en 2019. 87 % du transport national, soit 140,9 milliards de tonnes-kilomètres, a été réalisé lors d'opérations pour compte d'autrui. Ces trajets sont en hausse de 4,0 % en 2021 après une baisse de 3,5 % en 2020. Le rebond est plus modéré pour le compte propre (+ 0,7 % en 2021 après - 3,3 % en 2020). L'activité du transport national pour compte propre demeure en deçà de son niveau d'avant crise : 20,5 milliards de tonnes-kilomètres en 2021 contre 21,0 milliards en 2019.

Figure E2-1 **Transport intérieur routier de marchandises par poids lourds**

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2019	2020	2021	
<i>Données provisoires</i>					
Pavillon français (*)	168,1	2,5	- 3,4	3,7	2,0
National	161,4	2,9	- 3,5	3,6	2,2
<i>compte propre</i>	20,5	- 2,1	- 3,3	0,7	- 1,2
<i>compte d'autrui</i>	140,9	3,7	- 3,5	4,0	2,7
International et transit	6,7	- 7,3	- 2,1	5,4	- 1,6
Pavillon étranger (**)	123,9	5,3	- 3,2	- 0,7	1,2
International et transit (***)	110,8	4,6	- 3,4	- 1,3	0,7
<i>international</i>	67,8	6,8	- 4,1	5,6	2,9
<i>transit</i>	43,0	1,7	- 2,5	- 10,6	- 2,2
Cabotage	13,1	13,2	- 0,9	4,7	5,7
Transport routier intérieur	292,0	3,7	- 3,3	1,8	1,7

(*) Camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC et tracteurs routiers de 5 tonnes de PTRA ou plus.

(**) Hors Royaume-Uni en 2021.

(***) Estimations à partir du TRM européen d'Eurostat, provisoires pour 2021.

Sources : SDES, enquête TRM ; Eurostat, TRM-EU

partie E : le transport de marchandises

Estimée à 6,7 milliards de tonnes-kilomètres, la partie intérieure du transport international et du transit du pavillon français s'accroît de 5,4 % en 2021 après des baisses de 2,1 % en 2020 et 7,3 % en 2019. Cette progression interrompt le recul régulier qui avait été observé avant la crise sanitaire : la part du transport international dans l'activité intérieure du pavillon français était passée de 5,6 % en 2014 à 3,9 % en 2019. En 2021, le transport international représente 4,0 % de l'activité intérieure du pavillon français.

PAVILLON ÉTRANGER EN FRANCE : REBOND DU TRANSPORT INTERNATIONAL ET DU CABOTAGE, FORTE BAISSÉ DU TRANSIT

En 2021, 42,4 % de l'activité de transport routier intérieur de marchandises, soit 123,9 milliards de tonnes-kilomètres, a été effectué par le pavillon étranger. Cette part est en baisse d'environ 1 point par rapport à celles qui avaient été mesurées en 2019 (43,4 %) ou en 2020 (43,5 %). Cela résulte d'une contraction de l'activité du pavillon étranger (- 0,7 %) conjuguée à une hausse de celle du pavillon français (+ 3,7 %) en 2021.

Les trajets internationaux ayant la France pour origine ou destination ainsi que le cabotage, c'est-à-dire le transport intérieur sur le territoire métropolitain par un véhicule non immatriculé en France, rebondissent en 2021 (+ 5,6 % pour le transport international après - 4,1 % en 2020 et + 4,7 % pour le cabotage après - 0,9 %). Les entrées et sorties de France du pavillon étranger représentent 67,8 milliards de tonnes-kilomètres en 2021, le cabotage, 13,1 milliards.

En revanche, le transit, qui correspond au passage par la France lors de trajets entre deux pays tiers, baisse plus fortement qu'en 2020 (- 10,6 % après - 2,5 % en 2020), passant de 49,3 milliards de tonnes-kilomètres en 2019 à 43,0 milliards en 2021. Cette évolution pourrait notamment être liée à de moindres transits du pavillon polonais lors des trajets entre l'Allemagne et l'Italie, avec un report vers la Suisse et/ou l'Autriche, selon les données provisoires d'Eurostat.

POUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT DU PAVILLON FRANÇAIS, LA REPRISE DE 2021 S'ACCOMPAGNE D'UNE NOUVELLE AUGMENTATION DE L'USAGE DE VÉHICULES LOUÉS

Avec 150,1 milliards de tonnes-kilomètres en 2021, près de 90 % du transport intérieur routier de marchandises du pavillon français est effectué par des véhicules possédés par l'entreprise opératrice (*figure E2-2*). Cette activité est en hausse de 3,0 % en 2021 après une baisse de 5,4 % en 2020 mais demeure en retrait par rapport à 2019 (154,1 milliards de tonnes-kilomètres). En particulier, l'activité des véhicules possédés par une entreprise du secteur du transport rebondit de 3,0 % en 2021 pour atteindre 112,0 milliards de tonnes-kilomètres, après avoir reculé de 6,4 % en 2020 mais reste inférieure à son niveau de 2019 plus de 116 milliards de tonnes-kilomètres.

L'activité des véhicules loués par les entreprises du secteur du transport est en revanche en forte hausse pour la seconde année consécutive (+ 11,6 % en 2021 après + 20,8 % en 2020). Elle atteint 14,3 milliards de tonnes-kilomètres après 10,6 milliards en 2019.

Au total, les entreprises du transport ont presque retrouvé leur niveau d'activité d'avant crise, avec 126,3 milliards de tonnes-kilomètres en 2021 contre 126,8 milliards en 2019, avec un recours à la location plus fréquent. La part du transport effectué par les entreprises du transport avec des véhicules loués s'est ainsi accrue de 3 points en deux ans, pour s'établir à 11,3 % en 2021.

REBOND POST COVID-19 POUR LE TRANSPORT DE LA PLUPART DES MARCHANDISES EN 2021

Le transport routier intérieur du pavillon français s'accroît nettement pour les « produits manufacturés, produits du bois (hors construction), machines et matériel de transport, marchandises groupées » (+ 8,6 % en 2021 après - 7,8 % en 2020) - (*figure E2-3*) ; et pour les produits utilisés pour la construction (+ 9,6 % après - 4,5 % l'année précédente). Avec respectivement 50,5 milliards et 34,2 milliards de tonnes-kilomètres, l'activité observée rattrape, voire dépasse son niveau de 2019 : 50,4 milliards pour les « Produits manufacturés, bois, machines et matériel de transport » et 32,7 milliards pour les produits pour la construction ».

A contrario, la baisse se poursuit pour les transports exclusivement composés de produits de la pêche, de l'agriculture (y compris engrais naturels) ou de produits agroalimentaires (- 3,8 % en 2021 après - 2,3 % en 2020). La baisse observée pour le transport exclusif de produits agroalimentaires (hors lait en vrac liquide) en 2021 (-4,9 %) doit toutefois être nuancée. En effet, dans le contexte de la crise sanitaire, les transports exclusivement

partie E : le transport de marchandises

composés de produits agroalimentaires s'étaient accrus en 2020 (+3,2 %) en raison de la fermeture des points de vente des produits non alimentaires. Le retour à une activité normale s'accompagne d'une reprise du transport de marchandises groupées : +11,0 % en 2021, après -7,6 % en 2020.

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 (*)	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2021	2019	2020	
<i>Données provisoires</i>					
Véhicules dont l'entreprise est propriétaire	150,1	2,6	- 5,4	3,0	1,8
Secteur du transport (**)	112,0	3,7	- 6,4	3,0	2,0
Secteur hors transport (**)	38,1	- 0,6	- 2,2	3,0	1,5
Véhicules dont l'entreprise est locataire	18,0	0,9	18,6	9,7	3,6
Secteur du transport (**)	14,3	2,1	20,8	11,6	3,6
Secteur hors transport (**)	3,7	- 2,8	11,3	2,8	3,3
Tous véhicules	168,1	2,5	- 3,4	3,7	2,0
Secteur du transport (**)	126,3	3,6	- 4,2	3,9	2,1
Secteur hors transport (**)	41,9	- 0,8	- 1,1	3,0	1,7

(*) Camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC et tracteurs routiers de 5 tonnes de PTRAC ou plus.

(**) D'après les déclarations de vente ou de location avec imputation de la non réponse sur le secteur d'activité de l'entreprise.

Source : SDES, enquête TRM

Figure E2-3 Transport intérieur routier par type de marchandises

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

Données provisoires	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2021	2019	2020	
Produits de la pêche, de l'agriculture (y compris engrais naturels) et produits agroalimentaires	51,6	3,8	- 2,3	- 3,8	1,1
<i>dont produits agroalimentaires (hors lait en vrac liquide)</i>	21,6	1,9	3,2	- 4,9	1,0
Produits manufacturés, produits du bois (hors construction), machines et matériel de transport, marchandises groupées	50,5	5,3	- 7,8	8,6	3,1
<i>dont marchandises groupées</i>	33,4	8,1	- 7,6	11,0	5,1
Produits d'extraction, produits du bois et produits minéraux pour la construction	34,2	3,8	- 4,5	9,6	2,1
Autres produits	31,9	- 5,2	3,1	3,1	1,9
Transport routier intérieur du pavillon français (*)	168,1	2,5	- 3,4	3,7	2,0

(*) Camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC et tracteurs routiers de 5 tonnes de PTRAC ou plus.

Source : SDES, enquête TRM

E3. Transport ferroviaire de marchandises

Le transport intérieur ferroviaire de marchandises représente 35,8 milliards de tonnes-kilomètres¹ en 2021, en nette hausse par rapport à l'année 2020 (+ 14,3 %). Les tonnages transportés augmentent fortement (+ 14,7 %), le trafic connaissant un rebond après la crise sanitaire. En tonnes-kilomètres, le transport international sortant et le transit, qui avaient été très affectés par la crise sanitaire, progressent fortement (respectivement + 13,8 % et + 17,6 %), tandis que le transport international entrant connaît une hausse plus modérée (+ 6,1 %). Le transport national rebondit fortement (+ 15,9 %), et sa part dans le trafic intérieur augmente légèrement à 60,9 % en 2021.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES REPART À LA HAUSSE EN 2021

Les tonnages transportés augmentent fortement (+ 14,7 %) en 2021, après une année 2020 marquée par la crise sanitaire et les confinements. Les hausses sont comparables pour tous les types de trafic, mais légèrement plus marquées pour les trafics national, international sortant et le transit, qui avaient été beaucoup plus impactés par la crise sanitaire en 2020 (*figure E3-1*). Sur cinq ans, les volumes transportés sur le territoire français baissent en moyenne annuelle de 0,2 %, malgré un trafic national en légère hausse (+ 0,8 % par an en moyenne), les transports internationaux entrant et sortant connaissant une faible baisse (respectivement - 0,5 % et - 1,2 % par an en moyenne), et le transit, une diminution plus sensible (- 5,1 % en moyenne par an).

Figure E3-1 **Transport intérieur ferroviaire de marchandises**

Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres ou en millions de tonnes, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2021	2019	2020	2021
<i>En milliards de tonnes-kilomètres</i>					
Ensemble	35,8	0,2	- 7,7	14,3	0,6
National	21,8	- 0,3	- 8,0	15,9	1,2
International entrant	4,9	6,2	3,2	6,1	2,9
International sortant	5,6	- 4,2	- 10,1	13,8	2,2
Transit	3,5	3,0	- 16,0	17,6	- 6,7
<i>En millions de tonnes</i>					
Ensemble	94,9	4,0	- 10,5	14,7	- 0,2
National	58,8	6,3	- 11,7	15,4	0,8
International entrant	13,8	2,0	1,8	11,8	- 0,5
International sortant	16,0	- 1,8	- 14,8	14,9	- 1,2
Transit	6,4	3,8	- 12,3	13,4	- 5,1

Note : certaines données de trafic ferroviaire ayant été révisées en 2021 sur la période 2016-2020, les niveaux et évolutions annuelles peuvent différer de ceux précédemment publiés.

Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

LE TRANSPORT DE PRODUITS MANUFACTURÉS REBONDIT FORTEMENT

En tonnes-kilomètres, le transport ferroviaire de produits manufacturés augmente fortement en 2021 (+ 19,0 %) (*figure E3-2*), ce qui compense les baisses marquées des 2 années précédentes. Sa part dans le trafic de marchandises passe de 41,7 % en 2020 à 43,5 % en 2021. Sur les cinq dernières années, le taux de croissance annuel moyen global en tonnes-kilomètres de ces marchandises reste néanmoins légèrement négatif (- 0,5 %).

¹ Dans le transport ferroviaire, les tonnes sont « brut-brut » : elles comprennent le poids des emballages et le poids du conditionnement. Pour rappel, le poids brut des marchandises est celui correspondant au poids des marchandises incluant l'emballage mais excluant la tare des conteneurs ou des unités Ro-Ro. Le poids brut-brut des marchandises inclut en plus cette tare.

partie E : le transport de marchandises

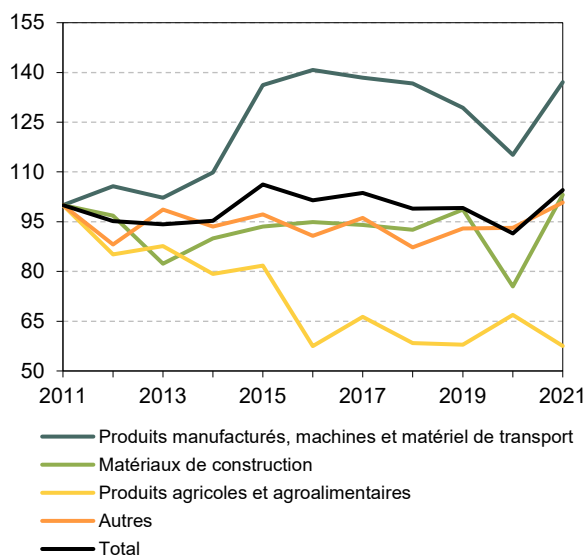
Sur les cinq dernières années, le transport ferroviaire de produits agricoles et alimentaires (11,1 % des marchandises en 2021) est stable tandis que celui de matériaux de construction et d'autres marchandises est en hausse (respectivement + 1,7 % et + 2,1 % en moyenne par an, avec des parts de 20,5 % et 24,9 % en 2021).

En tonnes-kilomètres, le transport combiné amplifie fortement sa dynamique commencée en 2018 (+ 18,5 % en 2021) : sur cinq ans, avec une hausse annuelle moyenne de 7,5 %, la part du transport combiné passe de 27,8 % en 2016 à 38,8 % en 2021. Avec une croissance de 9,5 % en moyenne annuelle sur cinq ans, ce sont les conteneurs et caisses mobiles (88,1 % du transport combiné en 2021) qui expliquent cette dynamique.

LE TRAFIC MENSUEL N'EST PAS AFFECTÉ NOTABLEMENT PAR LA CRISE SANITAIRE EN 2021

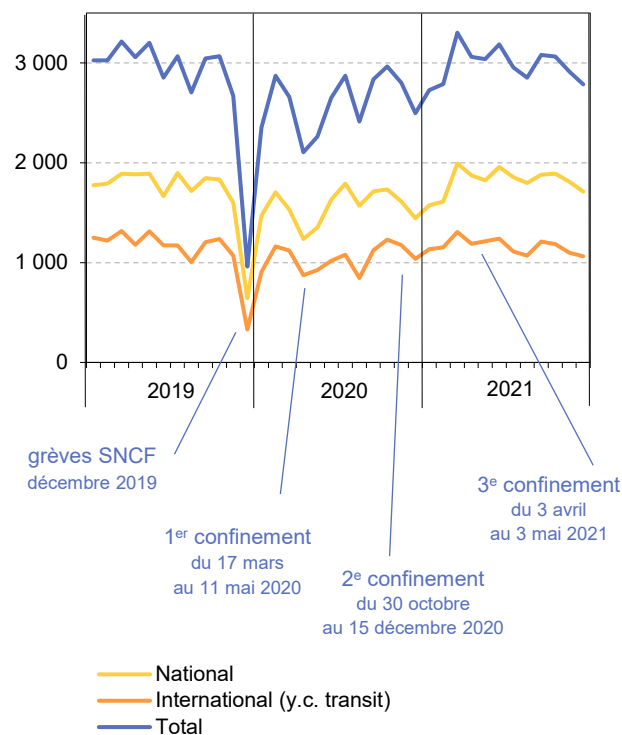
En 2020, la crise sanitaire a surtout affecté le trafic ferroviaire de marchandises sur la période de mars à mai. La baisse du trafic cumulée sur ces trois mois est légèrement supérieure à celle des mouvements sociaux du printemps 2018 ou encore des grèves SNCF de décembre 2019 (figure E3-3). Le faible niveau observé au mois de janvier 2020 résulte du prolongement de l'impact des grèves de décembre 2019, qui avaient très fortement réduit le trafic ferroviaire de marchandises. Le trafic mensuel 2021 apparaît peu marqué par le prolongement de la crise sanitaire, malgré un léger impact en janvier et février.

Figure E3-2 Évolution du transport intérieur ferroviaire pour les principales marchandises en tonnes-km
En indice base 100 en 2011



Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

Figure E3-3 Transport intérieur ferroviaire de marchandises
En million de tonnes-kilomètres



Source : SDES, collecte réglementaire auprès des opérateurs ferroviaires

E4. Transport fluvial de marchandises

Le transport fluvial de marchandises s'élève à 6,8 milliards de tonnes-kilomètres. Il augmente de 4,0 % en 2021 après la baisse de 11,4 % en 2020 liée à la crise sanitaire, sous l'effet de la reprise du transport national (+ 6,5 %). Sur cinq ans, le transport national augmente de 1,8 % en moyenne par an, tandis que le transport international baisse de 3,5 %. Les volumes transportés sont également en hausse en 2021 (+ 2,8 %), portés par le transport national (+ 4,6 %), les volumes du transport international restant stables (+ 0,5 %).

LE TRAFIC REBONDIT EN ÎLE-DE-FRANCE, NORMANDIE ET AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Quatre régions cumulent plus de 80 % (figure E4-1) du trafic fluvial de marchandises : en 2021, l'Île-de-France (+ 13,3 %) et la Normandie (+ 10,6 %) connaissent une forte hausse après la baisse de 2020 liée à la crise de la Covid-19, tandis que les trafics de la région Grand Est (- 2,3 %) et des Hauts-de-France (- 0,7 %), fortement dépendants de l'international, sont en diminution. On retrouve la même tendance sur cinq ans, avec l'Île-de-France (+ 3,7 % en moyenne par an sur cinq ans) et la Normandie (+ 3,9 %) qui connaissent une hausse significative du trafic fluvial de marchandises, tandis que les trafics de la région Grand Est (- 3,0 %) et des Hauts-de-France (- 1,1 %) diminuent.

Figure E4-1 Transport fluvial par type de flux, et flux par région

Niveau en millions de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles				Évolution annuelle moyenne
	2021	2018	2019	2020	2021	2021/2016
National	4 555	6,4	9,9	- 7,8	6,5	1,8
International	2 228	- 9,8	9,7	- 17,5	- 0,8	- 3,5
dont entrant	1 006	- 14,7	15,7	- 16,8	1,8	- 3,0
dont sortant	1 221	- 6,0	5,4	- 18,0	- 2,9	- 4,0
Ensemble	6 782	- 0,2	9,8	- 11,4	4,0	- 0,1

Flux régionaux	Niveau	Part à l'international moyenne (*)	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
	2021	2017- 2021	2019	2020	2021	2021/2016
Auvergne-Rhône-Alpes	645	1,5	2,1	- 25,7	10,2	- 3,1
Bourgogne-Franche-Comté	309	1,9	15,2	- 15,6	- 20,8	- 4,7
Bretagne	0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Centre-Val de Loire	3	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Grand Est	1 565	82,0	21,6	- 15,3	- 2,3	- 3,0
Hauts-de-France	1 238	49,9	5,2	3,0	- 0,7	- 1,1
Île-de-France	3 216	15,1	9,4	- 8,9	13,3	3,7
Normandie	2 439	1,2	8,5	- 2,5	10,6	3,9
Nouvelle-Aquitaine	0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Occitanie	44	8,8	- 30,9	- 41,5	9,3	- 16,8
Pays de la Loire	0	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Provence-Alpes-Côte d'Azur	878	0,3	11,7	- 21,9	- 0,4	- 2,1

Note : les flux sont comptabilisés si la région est origine ou destination. Les flux intra-régionaux ne sont comptabilisés qu'une seule fois.

(*) La part à l'international présentée est une moyenne sur les 5 dernières années.

n.s. = non significatif.

Champ : hors transit, hors fluvio-maritime.

Source : VNF ; calculs SDES

partie E : le transport de marchandises

Trois autres régions ont un trafic fluvial de marchandises significatif. Celui la région Auvergne-Rhône-Alpes augmente de 10,2 % en 2021, tandis que ceux de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et Bourgogne-Franche-Comté diminuent respectivement de 0,4 % et de 20,8 %. Sur cinq ans, ces trois régions voient leur trafic baisser respectivement de 3,1 %, 2,1 % et 4,7 % par an en moyenne.

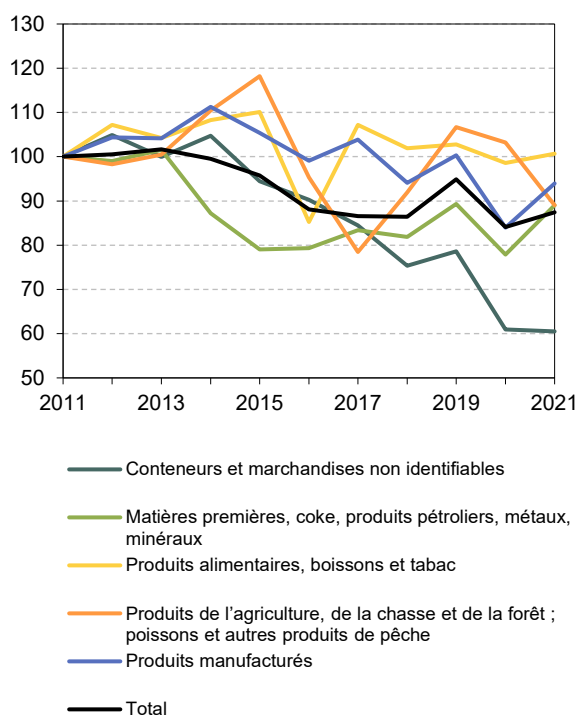
LE TRAFIC FLUVIAL DE PRODUITS AGRICOLES EST AU PLUS BAS DEPUIS 2017

Le transport fluvial de matières premières (45,9 % du total des marchandises) augmente de 14,3 % en 2021 (figure E4-2) et retrouve son niveau de 2019. Le transport fluvial de produits agricoles (25,1 % du total) ne bénéficie pas de la reprise post-Covid et baisse de 13,7 % en 2021 pour atteindre son plus bas niveau depuis 2017, tandis que les produits manufacturés (19,8 % du total) augmentent de 11,9 %.

HORS PÉRIODE DE CONFINEMENT EN 2020, LE TRAFIC FLUVIAL NATIONAL EST EN LEGÈRE HAUSSE

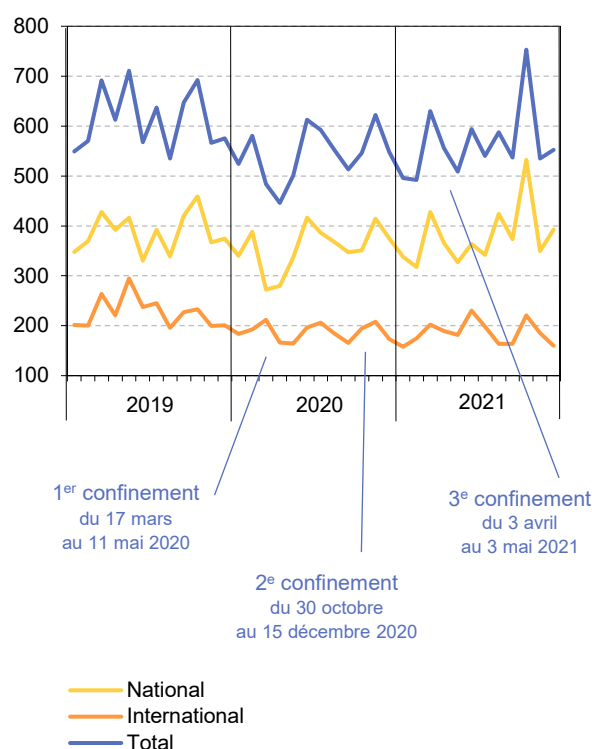
En faisant abstraction des mois impactés par le premier confinement en 2020 (mars, avril et mai), le trafic fluvial de marchandises serait stable (- 0,0 %) - (figure E4-3) : le trafic national augmenterait de 1,4 % tandis que le trafic international reculerait de 2,9 %.

Figure E4-2 Évolution du transport fluvial pour les principales marchandises en tonnes-km
En indice base 100 en 2011



Champ : hors transit, hors fluvio-maritime.
Source : VNF ; calculs SDES

Figure E4-3 Trafic mensuel du transport fluvial par type de flux
En millions de tonnes-kilomètres



Champ : hors transit, hors fluvio-maritime.
Source : VNF ; calculs SDES

E5. Transport maritime de marchandises

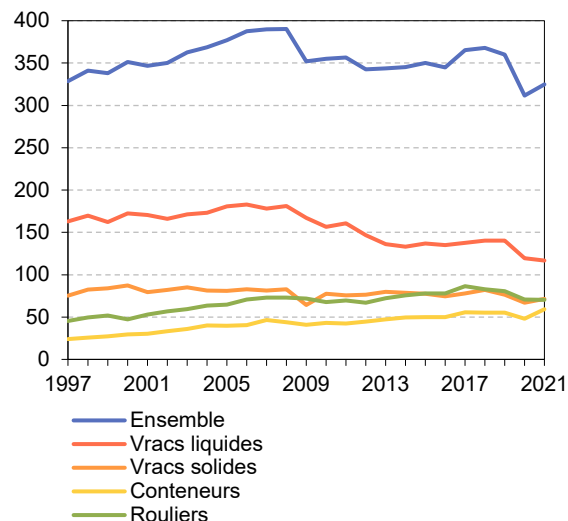
L'année 2021 est marquée par une reprise des trafics de marchandises par voie maritime qui s'était déjà amorcée fin 2020. Le trafic atteint 325 millions de tonnes pour l'ensemble des ports français. Après la crise sanitaire de 2020, la croissance du trafic maritime de marchandises de 4,2 % a été portée par la forte reprise de la demande. Cette reprise est néanmoins limitée par les tensions sur les prix des matières premières, notamment des produits énergétiques. Le volume reste bien en dessous des niveaux des cinq dernières années. Le gaz naturel liquéfié (GNL) représente 14,7 % des produits pétroliers transitant dans les ports de métropole.

UNE REPRISE DU TRAFIC LIMITÉE PAR LES TENSIONS INTERNATIONALES SUR LES PRODUITS ÉNERGÉTIQUES

L'année 2021 est marquée par une reprise des trafics de marchandises par voie maritime qui s'était déjà amorcée fin 2020 (figure E5-1). Le trafic atteint 325 millions de tonnes, tous types de conditionnement confondus, pour l'ensemble des ports français (figure E5-2). Après la crise sanitaire de 2020, la croissance du trafic maritime de marchandises de 4,2 % a été portée par la forte reprise de la demande. La hausse des prix des matières premières, notamment des produits énergétiques, et le manque de moyens (navires, conteneurs, chauffeurs routiers) limitent cependant la reprise. Le trafic maritime de marchandises reste bien en dessous des niveaux d'avant-crise. Depuis 2016, l'évolution annuelle moyenne est de -1,2 %.

Figure E5-1 Évolution du trafic maritime selon le type de fret

En millions de tonnes



Champ : France entière.
Source : SDES

Figure E5-2 Trafic de marchandises des principaux ports de commerce

Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
	2021	2019	2020	2021	2021/2016
Haropa - maritime	83 572	- 5,3	- 26,1	12,1	- 0,7
Marseille	75 122	- 1,9	- 12,6	9,0	- 1,4
Dunkerque	48 356	2,1	- 14,3	7,2	0,7
Calais	38 095	- 4,6	- 10,2	- 3,7	- 2,4
Nantes Saint-Nazaire	18 912	- 5,4	- 9,0	- 32,3	- 5,8
La Rochelle	8 828	1,5	- 8,8	- 1,1	- 0,9
Bordeaux	6 595	- 3,6	- 11,2	9,1	- 3,4
Ensemble GPM+Calais	279 479	- 2,8	- 13,2	3,1	- 1,4
Autres ports de métropole	31 589	1,8	- 18,8	12,3	- 0,9
Outre-mer	13 889	3,2	- 5,7	11,9	2,0
Ensemble France entière	324 957	- 2,2	- 13,4	4,2	- 1,2

Champ : France entière.
Source : SDES

Le trafic de fret augmente de 11,9 % dans les ports d'outre-mer en 2021. Le port de La Réunion achève l'année 2021 avec un trafic dépassant les 6 millions de tonnes.

Le port de Nantes Saint-Nazaire est particulièrement touché par la baisse du trafic des hydrocarbures (- 32,3 % par rapport à 2020) : les importations de pétrole brut se sont interrompues fin 2020 et durant toute l'année 2021 avec l'arrêt de la raffinerie de Donges ce qui a entraîné de fait également un arrêt des exportations de produits pétroliers raffinés. De surcroît, le terminal méthanier de Montoir-de-Bretagne du port de Nantes Saint-Nazaire est impacté par les fortes tensions sur le marché international du gaz.

partie E : le transport de marchandises

En 2021, le Brexit devient effectif. Il affecte particulièrement le port de Calais dont le trafic de marchandises accuse une baisse de 3,7 % par rapport à 2020.

Haropa Port est créé en 2021 par fusion des ports maritimes du Havre et de Rouen et du port fluvial de Ports de Paris. Haropa devient ainsi le premier port français en terme de trafic maritime de marchandises. Avec un volume de 83,6 millions de tonnes de marchandises, le trafic maritime d'Haropa Port affiche une croissance de 12,1 % par rapport à 2020 et représente 25,6 % du trafic des ports de France entière.

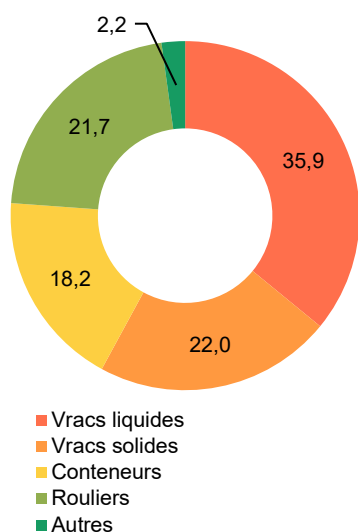
LE GNL REPRÉSENTE 14,7 % DES PRODUITS PÉTROLIERS TRANSITANT DANS LES PORTS EN MÉTROPOLE

En 2021, avec 117,0 millions de tonnes, les vrac liquides représentent 35,9 % du volume de marchandises transitant dans les ports français (figure E5-3). Cette part est supérieure (38,7 %) pour les principaux ports (grands ports maritimes et port de Calais) en métropole. En 2021, les produits pétroliers représentent la totalité du trafic de vrac liquides pour les quatre grands ports maritimes en outre-mer, alors qu'en métropole, ils en constituent 89,8 %. Le gaz naturel liquéfié (GNL) représente 14,7 % des produits pétroliers transitant dans les ports de métropole. En 2021, trois ports disposent des infrastructures pour la regazéification du GNL : Marseille (2 terminaux), Nantes Saint-Nazaire (1 terminal) et Dunkerque (1 terminal). Un terminal flottant d'importation de GNL sera amarré dans le port du Havre d'ici un an et demi. La part du GNL dans les produits pétroliers transitant dans les trois ports équipés représente 57,0 % pour le port de Nantes, 50,1 % pour le port de Dunkerque et 15,3 % pour le port de Marseille (figure E5-4).

Le trafic des vrac solides, avec un volume de 71,5 millions de tonnes en 2021, progresse de 6,6 % par rapport à 2020. Ce trafic représente 22 % du volume de marchandises transitant dans les ports français. C'est un peu moins du quart (24,1 %) dans les six grands ports maritimes en métropole.

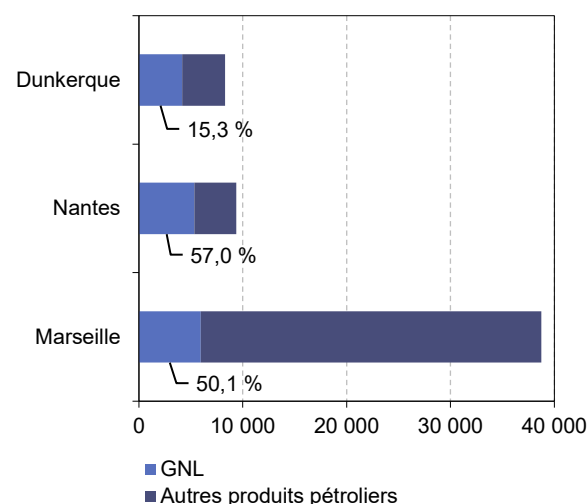
En 2021, le trafic des marchandises conteneurisées progresse de 23,7 % par rapport à l'année 2020 marquée par un confinement généralisé. Le trafic des rouliers stagne en 2021, freiné notamment par le manque de chauffeurs routiers.

Figure E5-3 Répartition du trafic selon le type de fret
En %



Champ : France entière.
Source : SDES

Figure E5-4 Part du GNL dans les produits pétroliers transitant dans les ports équipés en France
En milliers de tonnes



Source : SDES

E6. Transport aérien de marchandises

L'année 2021 est marquée par la reprise du fret aérien : le transport intérieur aérien de marchandises, qui représente 155 000 tonnes en 2021, est en nette augmentation par rapport à 2020 (+ 16,0 %). Les tonnages transportés à l'international progressent également (+ 19,8 %) et retrouvent leur niveau d'avant-crise (+ 0,1 % par rapport à 2019). Depuis 2020, l'Europe est devenue le premier partenaire de la France, détrônant l'Asie qui était à la première place depuis 2006.

LE TRANSPORT INTÉRIEUR AÉRIEN DE MARCHANDISES REPART À LA HAUSSE EN 2021

Après une forte baisse en 2020 liée à la crise sanitaire, le transport intérieur aérien de marchandises repart à la hausse en 2021 (+ 16,0 % par rapport à 2020), mais reste légèrement inférieur à son niveau d'avant-crise (- 4,4 % par rapport à 2019). Il s'établit ainsi à 155 000 tonnes en 2021 (figure E6-1). Le commerce est dominé par les échanges entre Paris et l'outre-mer qui constituent 43,3 % du trafic domestique, suivi par les échanges entre Paris et la province qui représentent 34,7 % du trafic (figure E6-2).

Figure E6-1 Transport intérieur aérien de marchandises

Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			
		2019	2020	2021	2021/2019
Métropole - métropole	83	7,7	- 21,2	19,3	- 5,9
<i>dont liaisons radiales ⁽¹⁾</i>	54	15,8	- 17,4	18,8	- 1,9
<i>dont liaisons transversales ⁽²⁾</i>	29	- 3,3	- 27,3	20,3	- 12,5
Métropole - outre-mer	67	3,1	- 12,4	13,9	- 0,2
<i>dont outre-mer - Paris</i>	67	3,1	- 11,8	14,0	0,5
<i>dont outre-mer - Province</i>	0,3	2,7	- 60,3	- 1,6	- 61,0
Outre-mer - outre-mer	5	- 0,5	- 21,7	- 7,7	- 27,7
Total relations domestiques	155	5,4	- 17,5	16,0	- 4,4

⁽¹⁾ Paris – Province.

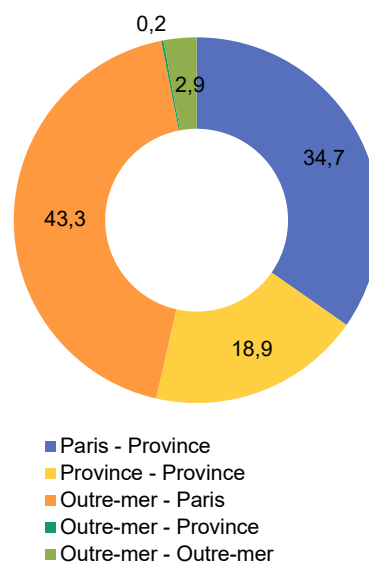
⁽²⁾ Province – Province.

Champ : France entière.

Source : DGAC

Figure E6-2 Répartition du transport intérieur aérien de marchandises en 2021

En %



Champ : France entière.

Source : DGAC

DEPUIS 2020, L'EUROPE EST LE PREMIER PARTENAIRE DE LA FRANCE

Après la baisse du trafic liée à la crise sanitaire (- 16,5 % en 2020), le trafic de fret aérien entre la France et les pays étrangers rebondit (+ 19,8 % par rapport à 2021) et retrouve son niveau d'avant-crise (+ 0,1 % par rapport à 2019). En 2021, il atteint ainsi 2,1 millions de tonnes transportées. Le trafic est dominé par les échanges entre la France et l'Europe (692 500 tonnes), suivi par ceux entre la France et l'Asie (663 600 tonnes) - (figure E6-3). Depuis 2020, l'Europe est devenue le premier partenaire pour la France, détrônant l'Asie qui était à la première place depuis 2006. Alors que les échanges entre la France et l'Europe représentaient 31 % des échanges aériens de fret entre la France et les pays étrangers en 2019, ils en représentent 35 % en 2020 et 33 % en 2021, tandis que les échanges entre la France et l'Asie représentent 32 % du total en 2021 (figure E6-4).

partie E : le transport de marchandises

Figure E6-3 Trafic aérien de marchandises entre la France et les pays étrangers

Niveau en milliers de tonnes, évolutions en %

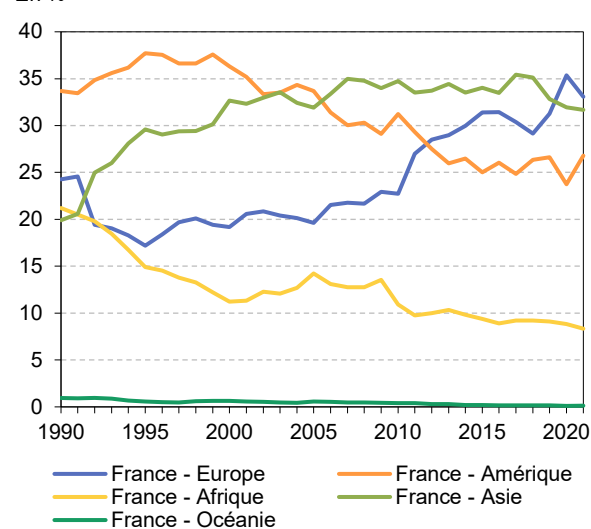
	Niveau 2021	Évolutions annuelles			
		2019	2020	2021	2021/2019
France - Europe	693	3,0	- 5,5	12,1	5,9
France - Amérique	561	- 2,9	- 25,5	35,2	0,7
France - Afrique	175	- 5,3	- 18,8	13,0	- 8,2
France - Asie	664	- 10,2	- 18,7	18,8	- 3,4
France - Océanie	3	- 0,7	- 49,6	53,8	- 22,5
Total relations France / pays étrangers	2 094	- 4,0	- 16,5	19,8	0,1

Champ : France entière.

Source : DGAC

Figure E6-4 Répartition du trafic aérien de marchandises entre la France et les pays étrangers par continent

En %



Champ : France entière.

Source : DGAC

L'AÉROPORT DE PARIS CHARLES-DE-GAULLE CONCENTRE 81 % DU TRAFIC DE FRET

En 2021, l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle concentre 81,1 % du trafic total de fret aérien. En province, l'aéroport de Bâle-Mulhouse rassemble 3,0 % du trafic de fret aérien, suivi des aéroports de Lyon-Saint-Exupéry (1,9 %), de Toulouse-Blagnac (1,9 %) et de Marseille Provence (1,9 %).

E7. Entrepôts et plateformes logistiques

Avertissement : la description du parc d'entrepôts et de plateformes logistiques est produite à partir de l'exploitation des données collectées dans le répertoire des entrepôts et des plateformes logistiques. Les récentes améliorations introduites dans le processus d'alimentation de ce répertoire (notamment le questionnaire par internet et l'enrichissement de l'aide au remplissage) ont probablement influencé les comportements de réponse. De ce fait, il est recommandé de ne pas établir de comparaison avec les résultats des années antérieures.

L'entreposage représente 46 % des emplois (hors intérim) du transport de marchandises et de la logistique fin 2019. La France métropolitaine dispose de 83 millions de m² d'entrepôts et de plateformes logistiques (EPL) de 5 000 m² ou plus fin 2021. Seulement 30 % de ces EPL sont exploités par des entreprises du secteur des transports ou de la logistique. Liés à l'activité économique des régions, ils sont concentrés dans la moitié nord de la France et en Auvergne-Rhône-Alpes. Environ 60 % de ces EPL se situent dans des « aires logistiques denses ». Les mises en chantiers d'entrepôts de 5 000 m² ou plus augmentent tendanciellement depuis 2014 (+ 11 % en moyenne par an entre 2014 et 2021).

Au 31 décembre 2019, 587 000 personnes étaient salariées dans des professions de l'entreposage et de la manutention (hors intérim) et 692 000 dans le transport de marchandises (figure E7-1). Une très grande majorité des salariés de l'entreposage et de la manutention travaillent pour le compte propre d'une entreprise (78 %) et seulement 22 % travaillent pour des entreprises de la logistique (compte d'autrui). En 2019, la progression des emplois salariés de la logistique (hors intérim) se poursuit de manière plus marquée qu'en 2018 (+ 3,1 % après + 2,5 %), tirée davantage par celle du compte d'autrui.

Au 31 décembre 2021, la France métropolitaine compte 4 419 établissements exploitant un entrepôt ou une plateforme logistique (EPL) de 5 000 m² ou plus, totalisant une superficie de 83 millions de m². Leur surface moyenne est de 18 800 m². Parmi les EPL, en 2021, 44 % ont une surface comprise entre 5 000 et 10 000 m², 29 % entre 10 000 et 20 000 m², 12 % entre 20 000 et 30 000 m² et 16 % de 30 000 m² ou plus. Ces derniers représentent 48 % de la surface totale des EPL de 5 000 m² ou plus.

Figure E7-1 Effectifs salariés au 31 décembre (hors intérim) liés au transport de marchandises et à la logistique

Niveau en milliers, évolutions en %

	Niveau 2019	Évolutions annuelles		
		2017	2018	2019
Professions du transport de marchandises	692	0,6	0,6	2,4
Compte d'autrui	445	0,8	2,1	3,5
Compte propre	247	0,1	- 1,8	0,4
Professions de l'entreposage et de la manutention	587	0,4	2,5	3,1
Compte d'autrui	130	4,4	7,5	6,2
Compte propre	457	- 0,6	1,2	2,3
Emplois supports ⁽¹⁾	184	- 0,4	- 3,0	1,5
Ensemble transport de marchandises et logistique	1 463	0,6	0,8	2,6

⁽¹⁾ Les emplois supports pour la logistique pour le compte propre sont une estimation à partir du taux d'emplois administratifs et de maintenance par professions logistiques observé pour le compte d'autrui.

Source : estimations SDES d'après Insee-DADS

Figure E7-2 Les entrepôts et plateformes logistiques de 5 000 m² ou plus en 2021 par secteur d'activité de l'entreprise exploitant

Surface en m²

	Nombre d'EPL de 5 000 m ² ou plus	Surface moyenne
Entreposage	449	21 700
Transport et autres activités logistiques	898	22 400
Ensemble entreposage et transport	1 347	22 200
Industrie	1 236	16 700
Commerce de gros	972	14 900
Commerce de détail	433	25 800
Commerce automobile	79	15 200
Autres	352	15 700
Total	4 419	18 800

Source : SDES, Répertoire des entrepôts

LES EPL DE 5 000 M² OU PLUS SONT EXPLOITÉS MAJORITAIREMENT POUR COMPTE PROPRE

Au 31 décembre 2021, 30 % des EPL de 5 000 m² ou plus sont exploités par des établissements appartenant à des entreprises ou des groupes du secteur des transports et de la logistique. Ces EPL peuvent être considérés

partie E : le transport de marchandises

comme exploités pour compte d'autrui. Les autres EPL sont exploités pour compte propre : notamment, 34 % par des entreprises ou groupes du secteur du commerce et 28 % par des entreprises ou groupes industriels.

La taille moyenne d'un EPL varie avec le type d'activité de l'entreprise ou du groupe qui exploite ce dernier. Ainsi, les EPL du commerce de détail sont en moyenne les plus grands (25 800 m²), suivis des entrepôts exploités pour compte d'autrui (22 200 m²). En revanche, les entrepôts exploités par des entreprises industrielles (16 700 m²) et du commerce de gros (14 900 m²) sont en moyenne plus petits.

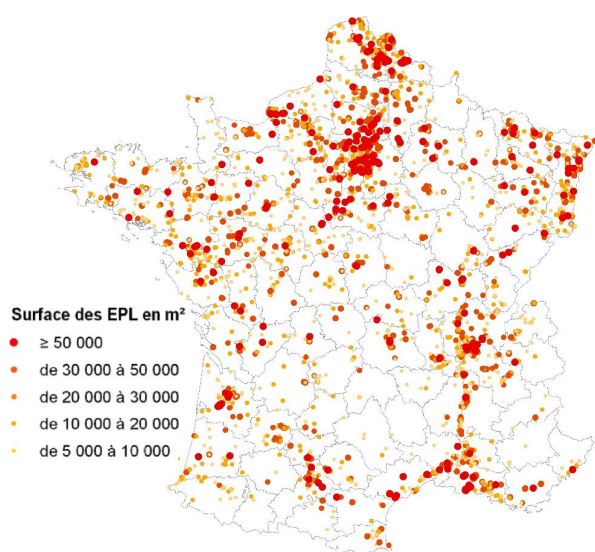
60 % DES EPL SE SITUENT DANS DES AIRES LOGISTIQUES DENSES

En 2021, la région des Hauts-de-France est celle qui regroupe la plus grande surface d'entrepôts (16 % de la surface logistique métropolitaine), suivie de l'Île-de-France (15 %), de l'Auvergne-Rhône-Alpes (12 %) et de la région Grand Est (12 %). Ces quatre régions regroupent ainsi plus de la moitié des surfaces d'EPL de 5 000 m² ou plus. Elles constituent en outre les quatre régions qui comptent le plus d'EPL de 30 000 m² ou plus en captant plus de la moitié d'entre eux. Avec 4 % des surfaces d'EPL, la Bretagne est la région ayant l'offre d'entrepôts la moins importante. De nombreux entrepôts se concentrent sur des territoires restreints, qui peuvent être qualifiés d'aires logistiques. Une aire logistique est composée d'au moins trois EPL de 5 000 m² ou plus. Cette aire est dite « dense » lorsque chaque EPL de 5 000 m² ou plus qui la compose est distant de moins de deux kilomètres d'un autre EPL. Ainsi, en 2021, 60 % des EPL se situent dans 410 aires logistiques denses. Environ 140 de ces aires sont constituées de trois EPL, 210 aires de quatre à neuf EPL et 60 aires d'au moins dix EPL. Les aires logistiques denses les plus importantes se localisent autour de Paris, Lyon et Lille.

HAUSSE TENDANCIELLE DES MISES EN CHANTIERS D'ENTREPÔTS DE 5 000 M² OU PLUS

Les mises en chantier d'entrepôts de 5 000 m² ou plus augmentent tendanciellement depuis 2014 (+ 11 % en moyenne par an entre 2014 et 2021), après un léger repli entre 2011 et 2014. Près de la moitié de la surface logistique mise en chantier entre 2014 et 2021 est consacrée à des entrepôts de 50 000 m² ou plus. Sur cette période, 30 % de ces mises en chantiers sont localisées dans les communes accueillant des aires logistiques denses (32 % sur la période 2017-2021). Les régions Île-de-France (20 % des mises en chantier), Hauts-de-France (16 %) et Auvergne-Rhône-Alpes (15 %) sont celles qui concentrent le plus de mises en chantier en 2021.

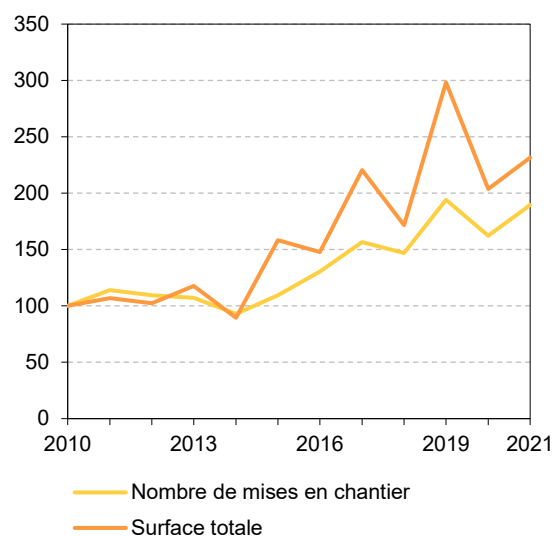
Figure E7-3 Localisation des entrepôts et plateformes logistiques de 5 000 m² ou plus en 2021



Source : SDES, Répertoire des entrepôts

Figure E7-4 Mises en chantier d'entrepôts de 5 000 m² ou plus

En indice base 100 en 2010



Source : SDES, Sit@del

partie F

Le transport de voyageurs

— En 2021, le transport intérieur de voyageurs rebondit de 9,6 % (en voyageurs-kilomètres), mais demeure inférieur à son niveau d'avant-crise (- 13,1 % par rapport à 2019). Cette reprise est constatée pour tous les modes de transport.

Le transport intérieur de voyageurs est toujours largement dominé par le transport individuel réalisé en véhicules particuliers (84,1 %), qui repart à la hausse en 2021 (+ 7,0 %) mais ne rattrape pas son niveau d'avant pandémie (- 9,9 % par rapport à 2019).

Le transport collectif redémarre en 2021 (+ 25,7 %) mais reste en-deçà de son niveau de 2019 (- 26,8 % par rapport à 2019). Le transport ferroviaire rebondit de 34,0 % et le transport aérien de 39,3 %. La reprise du transport collectif urbain est légèrement plus forte en Île-de-France (+ 24,9 %) qu'en province (+ 23,3 %).

En 2021, la pratique du vélo est stable après une année de forte hausse. Les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) continuent de progresser.



F1. Synthèse : le transport intérieur de voyageurs

En 2021, le transport intérieur de voyageurs croît de 9,6 % (en voyageurs-kilomètres), mais demeure inférieur à son niveau d'avant-crise (- 13,1 % par rapport à 2019). Cette reprise partielle est constatée pour tous les modes de transport : les transports collectifs, très touchés par la pandémie en 2020, augmentent de 25,7 % ; les transports individuels en véhicules particuliers sont en hausse de 7,0 %.

L'activité totale du transport de voyageurs représente 866,1 milliards de voyageurs-kilomètres en 2021. Les parts des différents modes de transport, mesurées en voyageurs-kilomètres, varient légèrement par rapport à 2020 mais restent éloignées de leur niveau d'avant la pandémie. Le transport intérieur de voyageurs est toujours largement dominé par le transport individuel en véhicules particuliers (84,1 %) - (figure F1-1). Mais, si sa part diminue de 2 points en 2021 par rapport à 2020, elle est bien supérieure à son niveau d'avant-crise (3,0 points au-dessus de 2019). La part des transports ferrés perd 1,3 point par rapport à 2019 : elle s'établit à 10,0 % des voyageurs-kilomètres en 2021. La part des transports collectifs routiers est stable mais peine également à retrouver son niveau de 2019 (- 1,3 point par rapport à 2019). La part du transport aérien dans le transport intérieur de voyageurs reste marginale (1,2 %). Ces parts modales ne prennent pas en compte le transport maritime, le transport à vélo et la marche.

Figure F1-1 Transport intérieur de voyageurs par mode en 2021

Parts modales en % des voyageurs-kilomètres

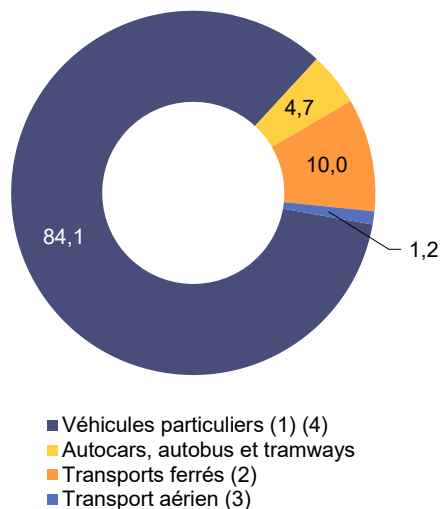
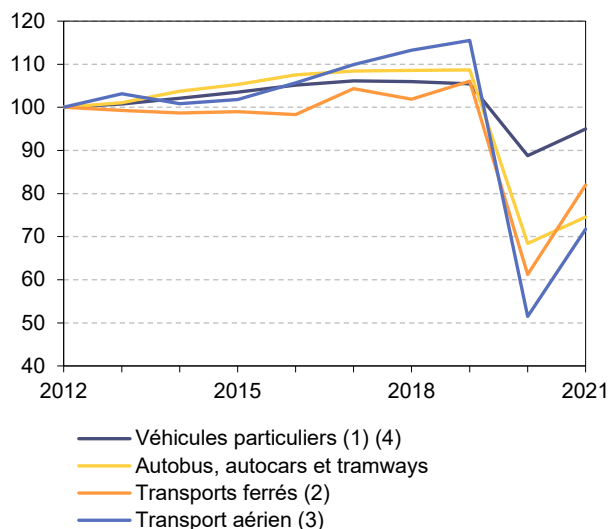


Figure F1-2 Évolution du transport intérieur de voyageurs par mode (4)

En indice base 100 en 2012 (en voyageurs-kilomètres)



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

(2) Trains, RER et métros.

(3) Vols intérieurs à la métropole uniquement.

(4) Révision du taux d'occupation (voir encadré sur les taux d'occupation).

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, d'après le bilan de la circulation ; ART ; ensemble des opérateurs ferroviaires ; Île-de-France Mobilités-Omnibus ; enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2021) ; UTP

LE TRANSPORT INDIVIDUEL AUGMENTE

Le nombre de voyageurs-kilomètres réalisés en véhicules particuliers (y compris étrangers) s'établit à 728,2 milliards en 2021 (figure F1-3). Le transport individuel est en hausse (+ 7,0 %) en 2021 par rapport à 2020 mais n'atteint pas son niveau d'avant la pandémie (- 9,9 % par rapport à 2019).

partie F : le transport de voyageurs

LE TRANSPORT COLLECTIF REBONDIT MAIS RESTE EN DEÇÀ DE SON NIVEAU D'AVANT-CRISE

Le transport collectif augmente de 25,7 %, en nombre de voyageurs-kilomètres par rapport à 2020 mais reste en deçà de son niveau de 2019 (- 26,8 % par rapport à 2019).

Les 79,5 milliards de voyageurs-kilomètres effectués en transport ferroviaire représentent 57,7 % du transport collectif. Le transport ferroviaire reste le premier mode de transport collectif privilégié pour les déplacements et repart à la hausse en 2021 (+ 34,0 %). Cette reprise est portée par tous les types de trains : à grande vitesse (+ 36,3 %), trains interurbains (+ 38,7 %), trains et RER d'Île-de-France (+ 23,4 %) et les TER (+ 35,8 %).

Avec 41,0 milliards de voyageurs-kilomètres, les transports collectifs routiers (autobus, autocars et tramways) représentent 29,7 % du transport collectif intérieur en 2021, soit 4,6 points de moins qu'en 2020. Le transport en autocars peine à retrouver son niveau d'avant crise (- 35,3 % par rapport à 2019). Le transport interurbain régulier librement organisé (dits autocars « Macron ») reste, quant à lui, inférieur de 58,9 % au niveau de 2019.

Figure F1-3 **Transports intérieurs de voyageurs**
Niveau en milliards de voyageurs-kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			
		2019	2020	2021	2021/2019
Transport individuel en véhicules particuliers	728,2	- 0,5	- 15,8	7,0	- 9,9
Transports collectifs	137,9	2,6	- 41,8	25,7	- 26,8
Transports routiers	41,0	0,1	- 37,1	9,0	- 31,4
Autocars ⁽¹⁾	28,7	- 2,5	- 38,2	4,7	- 35,3
dont autocars « Macron »	1,2	8,1	- 67,7	27,4	- 58,9
dont occasionnel en autocars étrangers	2,1	2,0	- 74,0	17,5	- 69,4
Autobus et tramways	12,2	8,3	- 33,8	20,7	- 20,0
Île-de-France	5,4	13,7	- 34,8	19,6	- 22,0
Hors Île-de-France	6,9	4,3	- 32,9	21,6	- 18,4
Transports ferrés	86,9	4,1	- 42,3	33,9	- 22,7
Transport ferroviaire	79,5	4,9	- 41,8	34,0	- 22,0
Trains à grande vitesse	48,6	5,6	- 42,3	36,3	- 21,4
Trains interurbains (dont « TET ») ⁽²⁾	3,1	- 3,7	- 58,2	38,7	- 42,1
Trains sous convention des conseils régionaux ⁽³⁾	14,7	10,5	- 29,3	35,8	- 4,0
Trains et RER d'Île-de-France	13,1	1,2	- 45,5	23,4	- 32,8
Métros	7,3	- 3,2	- 47,0	33,2	- 29,4
Île-de-France	5,3	- 3,8	- 49,7	34,8	- 32,2
Hors Île-de-France	2,0	- 1,2	- 38,8	29,3	- 21,0
Transports aériens ⁽⁴⁾	10,1	2,0	- 55,4	39,3	- 37,9
Ensemble	866,1	0,1	- 20,7	9,6	- 13,1

⁽¹⁾ Transport occasionnel, régulier (dont autocars SNCF), scolaire et de personnel.

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

⁽³⁾ Trains sous convention des conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse). Y compris les « express d'intérêt régional ».

⁽⁴⁾ 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 2021) ; UTP ; DGAC

LE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN AMORCE UN REDÉMARRAGE

Le transport collectif urbain (TCU) regroupe les autobus, les tramways, les métros et, en Île-de-France, les trains et RER¹. En 2021, il croît de 24,4 % en voyageurs-kilomètres (figure F1-5) mais ne retrouve pas son niveau d'avant la pandémie (- 27,7 % par rapport à 2019). Cette reprise est légèrement plus forte en Île-de-France (+ 24,9 %) qu'en province (+ 23,3 %).

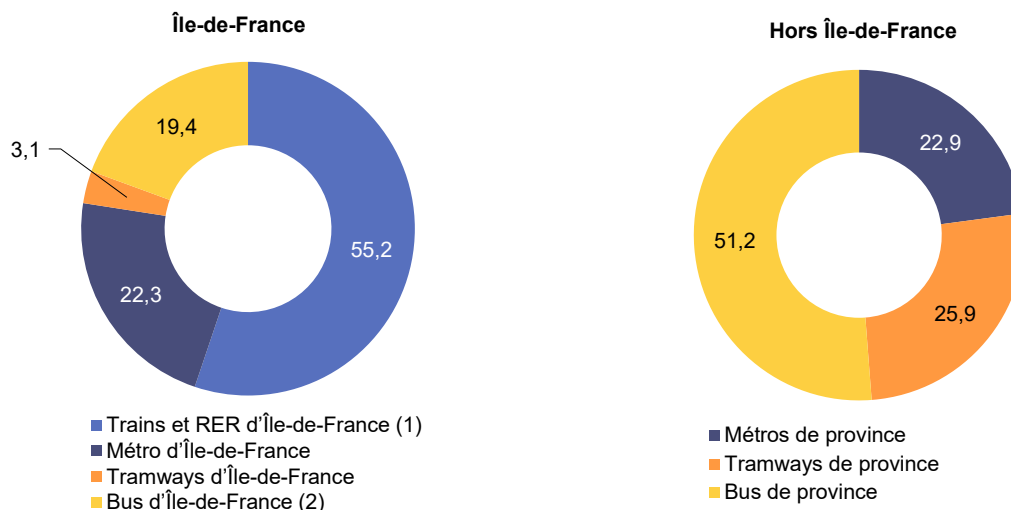
Parmi les 32,7 milliards de voyageurs-kilomètres réalisés en TCU, 72,7 % ont été réalisés en Île-de-France et 27,3 % en province. Sur l'ensemble du territoire, les parts des modes de transport en surface (tramways et bus)

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

restent quasi stables entre 2020 et 2021 tandis que les parts des métros augmentent. En Île-de-France, les trains et RER constituent le trafic de voyageurs le plus important (55,2 %) - (figure F1-4) tandis qu'en province, les modes de transport collectif urbain privilégiés sont les modes de surface (77,1 %).

Figure F1-4 Répartition des réseaux de transport collectif urbain en 2021
Parts en % des voyageurs-kilomètres



(1) Y compris RER exploités par la RATP et lignes T4 et T11 Express du tramway.

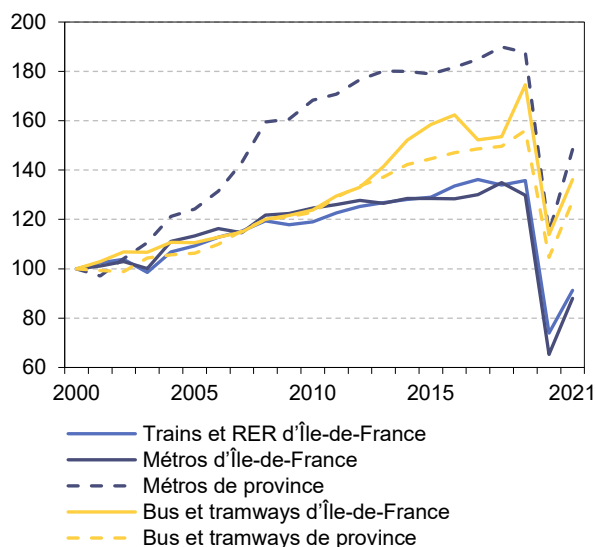
(2) Paris, petite et grande couronnes (y compris noctiliens).

Source : Île-de-France Mobilités, calculs SDES

Source : calculs SDES, à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP et de l'enquête annuelle sur les transports collectifs urbains 2020 (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD)

Figure F1-5 Indices d'évolution des modes de transport collectif urbain

En indice base 100 en 2000



Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, d'après Île-de-France Mobilités-Omnibus, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) (estimations SDES pour 2021) ; UTP ; DGAC

partie F : le transport de voyageurs

LE TRANSPORT AÉRIEN REDÉMARRE MAIS DEMEURE AFFECTÉ PAR LA CRISE SANITAIRE

Le transport intérieur aérien s'accroît en 2021 (+ 39,3 % de voyageurs-kilomètres) mais reste très inférieur à son niveau de 2019 (- 37,9 %). La reprise est portée par le trafic sur les liaisons transversales (+ 49,0 % par rapport à 2020 en nombre de passagers) et par le trafic sur les liaisons radiales (+ 27,1 % par rapport à 2020). Le trafic entre la métropole et l'international redémarre à un rythme moins soutenu que le transport intérieur (- 65,4 % pour les liaisons métropole-international et - 41,1 % pour les liaisons métropole-métropole par rapport à 2019). Le trafic entre la métropole et les outre-mer reste fortement impacté par la crise de la Covid-19 (- 36,5 % par rapport à 2019).

LÉGÈRE REPRISE DU TRANSPORT MARITIME

Avec 11,1 millions de passagers enregistrés en 2021 dans les principaux ports maritimes français, le trafic de passagers demeure très affecté par la crise sanitaire (*figure F1-6*). La reprise du trafic (+ 2,3 % par rapport à 2020) est concentrée sur la façade méditerranéenne (+ 39,8 %), tandis que le nombre de passagers débarqués recule dans les ports transmanche (- 23,9 %) et dans les ports d'outre-mer (- 44,2 %). Les outre-mer n'enregistrent en effet aucun croisiériste sur l'année 2021 suite au décret du 1^{er} juin 2021 interdisant la croisière dans les territoires ultra-marins. En métropole, l'activité de croisière reprend fortement mais ne retrouve pas son niveau d'avant la pandémie (576 milliers de croisiéristes en 2021 contre 3,7 millions en 2019). Le trafic transmanche reste très largement dominé par les échanges avec la Grande-Bretagne (99,5 % en 2021) tandis que sur la façade méditerranéenne, le trafic de passagers hors croisières résulte principalement des échanges avec la Corse (58,7 % en 2021).

Figure F1-6 **Transport maritime : passagers débarqués dans les principaux ports français**

Niveau en milliers de passagers, évolutions en %

	Niveau 2021			Évolution annuelle 2021/2020		
	hors croisières	croisières	Ensemble	hors croisières	croisières	Ensemble
Métropole	9 947	576	10 523	3,2	236,8	7,3
Mer du Nord et Manche	3 705	95	3 801	-25,8	1800,0	-23,9
Méditerranée	6 242	480	6 722	34,5	187,4	39,8
Outre-mer	596	0	596	- 3,2	- 100,0	- 44,2
Ensemble des ports français	10 543	576	11 119	2,9	-7,7	2,3

Sources : SDES ; Observatoire régional des transports de la Corse (ORTC)

Estimation du taux d'occupation des voitures particulières

Le taux d'occupation mesure le nombre moyen d'occupants en voiture en rapportant le nombre annuel de voyageurs-kilomètres sur celui des véhicules-kilomètres. Il a été calculé en 1994, 2008 et 2019, à partir des enquêtes nationales sur la mobilité des personnes (par la moyenne des taux d'occupation de mobilité locale et de longue distance, pondérée par les véhicules-kilomètres entre les deux types de mobilité²). Ce taux est essentiel aux estimations annuelles des parts modales en voyageurs-kilomètres des différents modes de transports (*Fiche F1*), publiées en série longue dans le Bilan annuel des transports (*Annexe F1*).

Méthode d'estimation : le partage des poids

Depuis 1994, le taux d'occupation est estimé à partir des enquêtes nationales mobilité avec la méthode de partage des poids. Ces enquêtes décrivent les déplacements des individus et leurs caractéristiques (modes de transport, motifs, distance parcourue, nombre d'occupants, etc.). Pour calculer le taux d'occupation, il est nécessaire de caractériser l'ensemble des véhicules roulants et le nombre de personnes à leur bord. Dans ces enquêtes, l'individu interrogé peut répondre qu'il s'est déplacé en voiture en tant que « conducteur », « passager » ou « tantôt conducteur, tantôt passager ». Mais pour un déplacement donné, deux individus distincts ont pu répondre avoir effectué ce déplacement, l'un dans le rôle du conducteur et l'autre dans le rôle du passager. Ce déplacement pourrait donc conceptuellement être comptabilisé deux fois.

Afin de corriger l'estimation de ces éventuels double-comptes, la méthode de partage de poids est utilisée : la distance du déplacement est répartie entre les occupants. Le taux d'occupation est calculé via le rapport des voyageurs-kilomètres (\hat{t}_y) sur les véhicules kilomètres (\hat{t}_z) selon les formules suivantes :

$$\hat{t}_y = \sum_{j \in w} d_j \frac{z_j L_j}{L_j} = \sum_{j \in w} d_j z_j$$

$$\hat{t}_z = \sum_{j \in w} d_j \frac{z_j}{L_j}$$

Avec d_j le poids du déplacement j

z_j le nombre de kilomètres parcouru par l'individu lors du déplacement j

L_j le nombre d'occupants du véhicule dans lequel s'est effectué le déplacement j

w l'échantillon des déplacements en voiture des individus

Avec cette méthode de partage de poids, les taux d'occupation sont ainsi estimés à 1,76 en 1994, 1,60 en 2008 et 1,60 en 2019.³

Modélisation annuelle du taux d'occupation

Ancienne méthodologie pour l'estimation du taux d'occupation : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2018-11/ed148-transport-interieur-voyageurs-mai-2016.pdf

Face à la baisse constatée du taux d'occupation entre 1994 et 2008 (-9,0 %), et en amont des résultats de la nouvelle enquête sur la mobilité des personnes (EMP 2019), une modélisation s'appuyant sur des caractéristiques démographiques des ménages a été mise en place pour estimer annuellement cet indicateur.

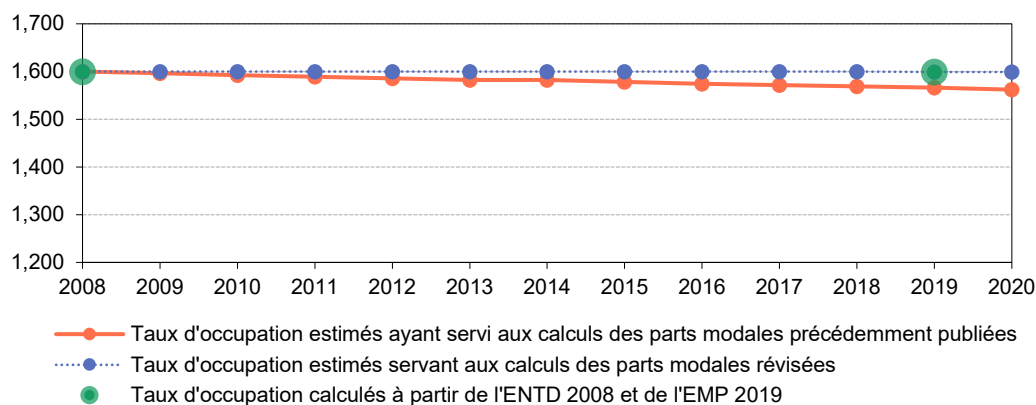
Ce modèle était basé sur des estimateurs du recensement de la population (disponibles annuellement) et sur l'hypothèse d'une baisse continue et régulière du taux d'occupation à compter de 1994. Toutefois, les résultats issus de l'EMP 2019 montrent la rupture de cette tendance, et la stabilité du taux d'occupation entre 2008 et 2019. Afin de prendre en compte cette mise à jour de tendance, les taux d'occupation servant aux calculs des parts modales ont été révisés pour être maintenus constants entre 2008 et 2019 (*figure F0-1, courbe bleue*).

² Ces enquêtes nationales comportent un volet mobilité locale (déplacements amenant à moins de 80 km à vol d'oiseau du domicile) et un volet longue distance.

³ 1,600 en 2008 et 1,599 en 2019.

partie F : le transport de voyageurs

Figure F0-1 : Évolution du taux d'occupation depuis 2008



Source : SDES-Insee, enquête mobilité des personnes 2018-2019, enquête nationale transports et déplacements 2007-2008

Cette mise à jour engendre une révision de la série du transport intérieur de voyageurs depuis 2008 publiée dans le Bilan annuel des transports (*Fiche F1 et Annexe F1 - Transport intérieur de voyageurs selon le mode de transports*), dont le seul impact sur les parts modales du transport intérieur de voyageurs reste très faible (au maximum 0,3 point d'écart entre les séries publiées précédemment et la série révisée sur la période).

Évolution du taux d'occupation entre 2008 et 2019 par type de mobilité

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/resultats-detaillées-de-lenquete-mobilite-des-personnes-de-2019

Le taux d'occupation global est donc stable entre 2008 et 2019 (- 0,1 %) après une baisse de 9,0 % entre 1994 et 2008. Il est également quasi stable pour les déplacements locaux (- 0,5 %), alors que le taux d'occupation sur longue distance, structurellement plus élevé, augmente modérément (+ 1,2 %) sur la même période.

En onze ans, la diminution de la part modale de la voiture en mobilité locale (- 1,6 point) est contrebalancée par l'allongement des déplacements, empêchant le recul de l'usage individuel de la voiture. Les déplacements automobiles de l'ensemble des Français progressent (+ 7,0 %), mais surtout du fait de l'augmentation de la population. La quasi-stabilité du taux d'occupation sur la période entraîne une hausse de la circulation automobile locale (+ 7,5%).

En longue distance, malgré la stabilité de la part modale de la voiture (+ 0,6 point) et, plus généralement, des distances moyennes parcourues en voiture par chaque individu, les déplacements totaux en voiture continuent également de croître (+ 7,0 %), tirés par la croissance démographique. La légère augmentation du taux d'occupation permet de freiner l'augmentation de la circulation automobile (+ 5,7 %) - (figure F0-2).

Figure F0-2 : Le taux d'occupation par type de mobilité et ses composantes

	Kilomètres annuels parcourus par personne*	Kilomètres annuels parcourus par personne en voiture*	Part modale de la voiture* (en %)	Démographie (en millions)	Déplacements annuels en voiture (en milliards de voyageurs - km)	Taux d'occupation des voitures	Circulation automobile (en milliards de véhicules-km)
Mobilité locale							
2019	8 929,1	7 441,3	83,3	64,0	476,1	1,43	334,1
Variation 2019/2008	+ 2,7 %	+ 0,8 %	- 1,6 point	+ 6,2 %	+ 7,0 %	- 0,5 %	+ 7,5 %
Longue distance (hors avion)							
2019	4 197,9	3 143,3	74,9	64,0	201,1	2,25	89,5
Variation 2019/2008	- 0,0 %	+ 0,8 %	+ 0,6 point	+ 6,2 %	+ 7,0 %	+ 1,2 %	+ 5,7 %

* Ces indicateurs s'appliquent à l'ensemble de la population française, y compris les 0-5 ans qui ont été extrapolés du champ usuel de l'enquête (6 ans ou plus), à partir du comportement des 6-10 ans.

Champ : France métropolitaine, mode de transport principal, ensemble des déplacements hors avion.

Source : SDES-Insee, enquête mobilité des personnes 2018-2019, enquête nationale transports et déplacements 2007-2008

F2. Transport collectif urbain

Avec 32,7 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2021, le transport collectif urbain représente 23,7 % du transport collectif. Il augmente de 24,4 % par rapport à 2020 mais reste nettement en deçà de son niveau d'avant crise (- 27,7 % par rapport à 2019). Le trafic du transport collectif urbain reprend aussi bien sur les réseaux de province (+ 23,3 %) que sur ceux d'Île-de-France (+ 24,9 %).

LE TRAFIC EN ÎLE-DE-FRANCE REDEMARRE SUR TOUS LES TYPES DE RÉSEAUX

En 2021, 23,7 milliards de voyageurs-kilomètres ont été réalisés en Île-de-France, soit une hausse de 24,9 % par rapport à 2020 (figure F2-1). Les transports en commun d'Île-de-France demeurent affectés par les conséquences de la crise sanitaire et les restrictions de déplacements (- 30,5 % par rapport à 2019). La reprise est plus forte pour le métro en Île-de-France : le nombre de voyageurs-kilomètres augmente de 34,8 % sur un an. Les transports de surface connaissent un redémarrage plus modéré : le transport par le bus augmente de 20,3 % et celui des tramways de 15,6 %. En 2021, la part des voyageurs-kilomètres transportés sur les différents segments en Île-de-France est quasi stable pour les réseaux souterrains et pour les réseaux de surfaces : elle s'établit à 77,5 % pour les modes ferrés (55,2 % en trains et RER, 22,3 % en métros), 3,1 % pour les tramways et 19,4 % pour les bus.

Figure F2-1 Évolution du transport collectif urbain
Niveau en millions de voyageurs-kilomètres ; évolutions en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			
		2019	2020	2021	2021/2019
Île-de-France	23 743	2,3	- 44,3	24,9	- 30,5
Modes ferrés	18 389	- 0,2	- 46,7	26,5	- 32,6
Trains et RER ⁽¹⁾	13 099	1,3	- 45,5	23,4	- 32,8
Métro	5 290	- 3,8	- 49,7	34,8	- 32,2
Tramways	747	8,7	- 36,3	15,6	- 26,3
Bus	4 607	14,6	- 34,5	20,3	- 21,3
Paris	505	- 7,3	- 32,2	6,7	- 27,7
Petite couronne	1 490	- 1,5	- 32,8	14,4	- 23,1
Grande couronne ⁽²⁾	2 534	36,2	- 36,3	28,3	- 18,3
Noctiliens ⁽³⁾	78	6,0	- 30,4	- 0,0	- 30,4
Province ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	8 934	3,0	- 34,3	23,3	- 19,0
Métros	2 045	- 1,2	- 38,8	29,3	- 21,0
Tramways et bus	6 889	4,3	- 32,9	21,6	- 18,4
Ensemble TCU	32 677	2,5	- 41,9	24,4	- 27,7

⁽¹⁾ Y compris RER exploités par la RATP et les lignes T4 et T11 Express du tramway.

⁽²⁾ Données rétropolées de 2000 à 2018, suite à un changement de méthode de calcul de l'Omnibus en 2019.

⁽³⁾ Noctiliens RATP et SNCF.

⁽⁴⁾ Le niveau de 2021 est estimé par le SDES à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTP.

⁽⁵⁾ Les données ont été révisées à partir de 2017 suite à un changement de méthode de calcul du SDES.

Sources : SDES, d'après Île-de-France Mobilités (Omnibus, RATP, SNCF) ; enquêtes annuelles transport collectif urbain (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) ; UTP

LE TRAFIC EN PROVINCE SE REDRESSE

En 2021, le transport collectif urbain de province reprend progressivement (+ 23,3 %) mais ne retrouve pas son niveau d'avant crise (- 19,0 % par rapport à 2019). L'augmentation de la fréquentation est plus forte pour le métro (+ 29,3 %) que pour le tramway et le bus (+ 21,6 %).

F3. Transport ferroviaire de voyageurs

Avec 79,5 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2021, le transport ferroviaire de voyageurs, hors navettes Eurotunnel, représente 57,7 % du transport collectif. Après une baisse de 41,8 % en 2020 suite aux restrictions de déplacement ayant accompagné la crise de la Covid-19, le transport ferroviaire de voyageurs augmente fortement, de 34,0 % en 2021.

LE TRAFIC FERROVIAIRE A ÉTÉ TRÈS IMPACTÉ PAR LES CONFINEMENTS

En 2020, la crise de la Covid-19 a eu un impact très marqué sur le trafic ferroviaire mensuel de voyageurs lors des confinements du printemps et de l'automne. Le trafic a encore été affecté par la crise sanitaire au 1^{er} semestre 2021, avant de retrouver des niveaux plus proches des années antérieures.

LE TRANSPORT EN TRAIN À GRANDE VITESSE EST EN FORTE HAUSSE

Le trafic de voyageurs sur les trains à grande vitesse (TAGV) représente 61,2 % du transport ferroviaire de voyageurs en 2021 (60,1 % en 2020 ; 60,7 % en 2019). Après la baisse de 42,3 % en 2020, le transport de voyageurs par TAGV augmente de 36,3 % en 2021 (*figure F3-1*). Entre 2016 et 2021, le nombre de voyageurs-kilomètres transportés en TAGV diminue en moyenne de 2,3 % par an. Cette évolution moyenne sur cinq ans reste impactée par la crise sanitaire, elle était de + 2,4 % sur la période 2014-2019, avec notamment le développement important des lignes à grande vitesse depuis 20 ans (+ 167 % de kilomètres de LGV entre 2000 et 2018), et plus récemment la mise en place d'offres *low cost* par la SNCF.

LE TRAFIC DES TRAINS INTERURBAINS REBONDIT

Le transport sur les lignes de trains interurbains hors trains à grande vitesse comprend principalement les trains d'équilibre du territoire (TET), sous convention avec l'État. En 2021, le trafic des trains interurbains hors TAGV augmente de 38,7 %, après une chute de 58,2 % en 2020. Entre 2017 et 2020, 15 lignes TET⁴ sont passées sous l'autorité de régions, leur trafic étant alors décompté avec celui des TER : entre 2016 et 2021, la baisse apparente du trafic de trains interurbains, de 15,3 % en moyenne par an, est en partie liée à ce transfert. L'État envisage de redynamiser le développement des lignes TET⁵, notamment avec le retour d'un réseau important de trains de nuit.

LE TRANSPORT EN TER RATTRAPE SON NIVEAU DE 2019

En 2021, le transport en trains sous convention des conseils régionaux augmente de 35,8 %, après une baisse moindre que les autres trafics en 2020 (- 29,3 %), cette catégorie de trains répondant aux usages du quotidien, comme les déplacements domicile-travail. Sur cinq ans, le trafic augmente de 2,5 % par an en moyenne, notamment sous l'effet du transfert de lignes TET⁴ 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.

LE TRAFIC FRANCILIEN DES TRAINS REBONDIT PLUS FAIBLEMENT

Avec 13,1 milliards de voyageurs-kilomètres transportés en 2021, le trafic des trains et RER d'Île-de-France représente 16,5 % du transport ferroviaire, sa part étant en baisse constante depuis 2019 (19,1 % en 2019 et 17,9 % en 2020), notamment suite au recours accru au télétravail, facilité par la nouvelle législation en vigueur en lien avec la crise sanitaire. Il connaît un rebond post-crise moins important que les autres catégories de trafic (+23,4 % en 2021), et accuse une baisse de 7,3 % en moyenne par an sur les cinq dernières années.

⁴ www.ecologie.gouv.fr/trains-dequilibre-du-territoire-tet

⁵ www.ecologie.gouv.fr/remise-letude-portant-sur-developpement-nouvelles-lignes-trains-dequilibre-du-territoire

partie F : le transport de voyageurs

Figure F3-1 **Transport ferroviaire de voyageurs**
Niveau en millions de voyageurs-kilomètres, évolutions en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne 2021/ 2016
		2019	2020	2021	
Trains à grande vitesse (1)	48 631	5,6	-42,3	36,3	-2,3
Trains interurbains (dont « TET ») (1)(2)	3 058	-3,7	-58,2	38,7	-15,3
Trains sous convention des conseils régionaux (dont « TER ») (3)	14 729	10,5	-29,3	35,8	2,5
Total hors RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités	66 418	5,8	-40,9	36,3	-2,4
Trains et RER d'Île-de-France (4)	13 099	1,2	-45,5	23,4	-7,3
Ensemble y compris RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités (4)	79 517	4,9	-41,8	34,0	-3,3

(1) Y compris trains internationaux, hors navettes Eurotunnel.

(2) Sous convention avec l'État et non conventionnés, hors trains à grande vitesse.

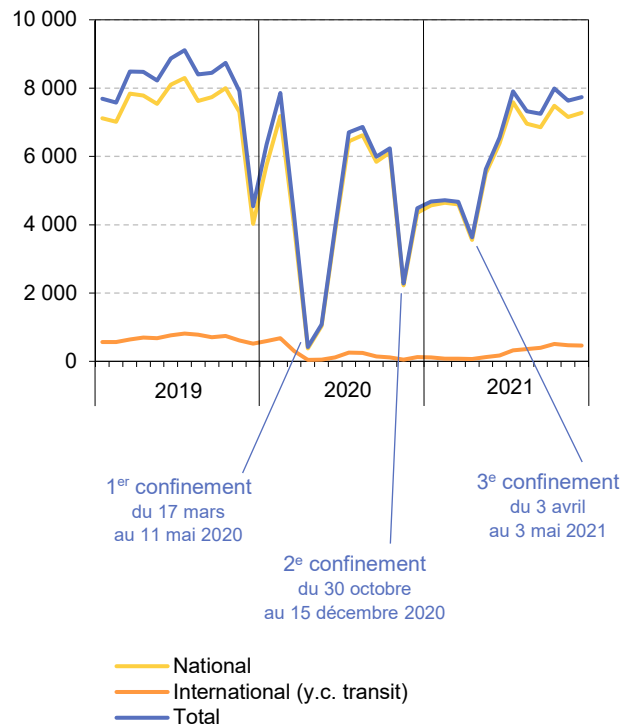
(3) Sous convention des conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse), y compris les « Express d'intérêt régional ».

(4) Dont RER et trains sous convention Île-de-France Mobilités y compris les lignes T4 et T11 Express du tramway.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, d'après l'ensemble des opérateurs ferroviaires et Île-de-France Mobilités-Omnil

Figure F3-2 **Trafic ferroviaire mensuel**
En millions de voyageurs-kilomètres



Note : Les faibles niveaux de décembre 2019 s'expliquent par les grèves et mouvements sociaux survenus à cette période.

Source : SDES, d'après l'ensemble des opérateurs ferroviaires et Île-de-France Mobilités-Omnil, hors RER RATP

F4. Transport aérien de voyageurs

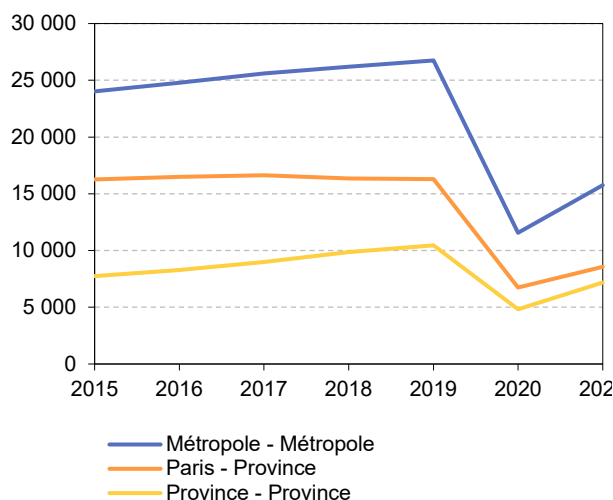
En 2021, le transport aérien métropolitain représente 7,3 % du transport collectif de voyageurs (en voyageurs-kilomètres) en France. En nombre de passagers (15,8 millions), il augmente de 36,2 % mais demeure inférieur à son niveau d'avant-crise (- 41,1 % par rapport à 2019). Le trafic entre la métropole et l'international, en hausse de 30,5 %, est le principal contributeur à la croissance du transport aérien total (+ 29,4 %). La fréquentation des aéroports en métropole et outre-mer augmente de 29,5 %.

UNE HAUSSE CONTRASTÉE EN MÉTROPOLE

En 2021, le nombre de passagers sur les vols intra-métropole repart à la hausse (+ 36,2 %) mais demeure inférieur à son niveau d'avant-crise (- 41,1 % par rapport à 2019) (figure F4-1). La reprise est plus forte sur les liaisons transversales (province-province) (+ 49,0 %) que sur les liaisons radiales (Paris-province) (+ 27,1 %). Certaines lignes connaissent une hausse importante (+ 85,5 % pour Lille-Nice et + 77,1 % pour Bordeaux-Marseille) à l'inverse de Lyon-Nice (+ 13,4 %) qui peine à retrouver son niveau de 2019 (- 55,4 %).

Figure F4-1 Évolution du nombre de passagers utilisant les liaisons radiales et transversales

En milliers



Source : DGAC, mai 2022

UNE REPRISE INÉGALE POUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL

Avec 49,3 millions de passagers (70,4 % du trafic), le nombre de passagers de métropole sur les vols internationaux est en hausse de 30,5 % par rapport à 2020 (figure F4-2) mais n'atteint pas son niveau d'avant pandémie (- 65,4 % par rapport à 2019). Plus des deux tiers des passagers voyagent en Europe en 2021 : l'Espagne et l'Italie sont les premières destinations. Les liaisons de la métropole vers l'Amérique du Nord et l'Afrique enregistrent une hausse (respectivement + 27,5 % et + 29,5 %). À l'inverse, les liaisons vers l'Asie restent toujours fortement impactées par la crise de la Covid-19 (- 16,9 % par rapport à 2020) ; le trafic vers la Chine chute de 62,2 % par rapport à 2020.

LA FRÉQUENTATION DES AÉROPORTS REDÉMARRE

En lien avec la reprise du trafic aérien, le nombre de passagers embarqués ou débarqués dans les aéroports de France métropolitaine augmente de 31,9 % par rapport à 2020 mais reste largement inférieur au niveau de 2019 (- 58,3 %) (figure F4-3). La fréquentation des aéroports de Paris est en hausse de 26,9 % (+ 17,7 % pour Paris-Charles de Gaulle et + 45,8 % pour Paris-Orly) mais s'établit à seulement 38,8 % de son niveau d'avant la pandémie. La fréquentation des aéroports de province connaît une tendance identique, avec une hausse de 37,4 % en 2021, en lien avec les liaisons

partie F : le transport de voyageurs

transversales (+ 49,0 %) et internationales (+ 34,4 %). En outre-mer, la fréquentation des aéroports repart légèrement à la hausse en 2021 (+ 4,6 %) mais demeure inférieure au niveau d'avant crise (- 48,6 % par rapport au niveau de 2019).

Figure F4-2 **Évolution du transport aérien en 2021**

Niveau en milliers de passagers ⁽¹⁾ ; évolutions en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			
		2019	2020	2021	2021/ 2019
Total métropole	68 172	4,2	- 70,2	31,1	- 60,9
Métropole - métropole	15 751	2,1	- 56,8	36,2	- 41,1
dont Paris - province	8 568	- 0,3	- 58,6	27,1	- 47,4
dont province - province	7 182	6,0	- 53,9	49,0	- 31,3
Métropole - international	49 339	4,6	- 73,5	30,5	- 65,4
dont Paris - international	30 321	3,0	- 72,8	28,2	- 65,1
dont province - international	19 018	7,2	- 74,6	34,4	- 65,9
Métropole - outre-mer	3 083	4,0	- 45,7	16,9	- 36,5
Total outre-mer	4 966	3,9	- 52,5	3,8	- 50,7
Outre-mer - métropole	3 083	4,0	- 45,7	16,9	- 36,5
Outre-mer - international	388	4,1	- 71,9	- 49,4	- 85,8
Outre-mer - outre-mer	1 495	3,5	- 44,3	8,1	- 39,8
Total France ⁽²⁾	70 056	4,2	- 69,8	29,4	- 61,0

⁽¹⁾ Les flux sont évalués sans double compte : un passager Bordeaux-Lyon est compté une seule fois dans le trafic province-province.

⁽²⁾ Le total France ne correspond pas à la somme des totaux « Métropole » et « outre-mer » ; le trafic « Métropole-outre-mer » est compté une seule fois dans le total.

Source : DGAC, mai 2022

Figure F4-3 **Fréquentation des aéroports français en 2021**

Niveau en milliers de passagers ⁽¹⁾ ; évolutions en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			
		2019	2020	2021	2021/ 2019
Total métropole ^{(1) (2)}	83 888	3,9	- 68,4	31,9	- 58,3
Province ^{(1) (2)}	41 980	5,4	- 67,1	37,4	- 54,8
Paris	41 908	2,5	- 69,4	26,9	- 61,2
dont Paris-CDG	26 189	5,5	- 70,8	17,7	- 65,6
dont Paris-Orly	15 719	- 3,8	- 66,1	45,8	- 50,7
Outre-mer ⁽²⁾	6 455	3,9	- 50,8	4,6	- 48,6
Total France ^{(1) (2)}	90 343	3,9	- 67,3	29,5	- 57,7

⁽¹⁾ Le trafic de l'aéroport binational de Bâle-Mulhouse est considéré comme entièrement français.

⁽²⁾ Nombre de passagers embarqués ou débarqués. Tous les passagers ayant effectué un vol national à l'intérieur du périmètre défini sont comptés deux fois.

Source : DGAC, mai 2022

F5. Le transport maritime de voyageurs

11,1 millions de passagers ont été enregistrés en 2021 dans les principaux ports maritimes français : 3,8 millions en Manche et mer du Nord, 6,7 millions en Méditerranée et 0,6 million dans les outre-mer. Le trafic de passagers reprend (+ 2,3 %) mais demeure fortement impacté par la crise sanitaire (- 59,4 % par rapport à 2019). Il repart dans les ports de Méditerranée (+ 39,8 %) mais recule en Manche et mer du Nord (- 23,9 %) et dans les outre-mer (- 44,2 %). L'activité de croisière est toujours affectée par la crise : le trafic reprend progressivement en Manche et mer du Nord et en Méditerranée. La part du pavillon français dans les principaux ports de transport de passagers en métropole s'établit aux alentours de 40 % en 2021.

Figure F5-1 Nombre de passagers dans les principaux ports français

Nombre de passagers en milliers ; parts de croisiéristes et évolutions en %

	Niveau 2021 (p)	Part des croisiéristes ⁽¹⁾ 2021 (p)	Évolution annuelle	
			2021 (p)	2021/2019
Manche et mer du Nord (8 ports)	3 801	2,5	- 23,9	- 73,5
Calais	2 360	1,1	- 27,8	- 72,2
Dunkerque	733	0,0	- 31,9	- 68,7
Caen	250	0,0	- 16,5	- 72,4
Saint-Malo	94	7,1	- 0,3	- 87,3
Cherbourg	169	14,0	67,9	- 75,7
Le Havre	49	80,7	101,3	- 90,2
Roscoff	51	0,2	-	- 85,7
Dieppe	95	0,0	- 28,4	- 69,2
Méditerranée (9 ports)	6 722	7,1	39,8	- 39,6
Bastia	1 427	0,3	25,4	- 32,4
Toulon	1 537	0,6	35,2	- 19,4
Marseille	1 256	28,0	68,7	- 59,8
Ajaccio	824	3,0	25,8	- 37,9
Cannes	662	4,2	25,3	- 42,8
Nice	352	13,6	55,2	- 45,9
L'Île-Rousse	344	0,1	61,2	2,1
Bonifacio	118	3,2	40,2	- 60,0
Sète	202	5,2	151,4	- 11,7
Outre-mer	596	0,0	- 44,2	- 69,0
Ensemble des ports français (y.c. outre-mer)	11 119	5,2	2,3	- 59,4

⁽¹⁾ Les croisiéristes en excursion ne sont comptés qu'en entrée au moment du débarquement.

Source : SDES

Figure F5-2 Origines-destinations des passagers des principaux ports (hors croisiéristes et sans doubles comptes)

Nombre de passagers en milliers ; évolution en %

	Niveau		Évolution annuelle
	2020	2021 (p)	
Manche et mer du Nord (8 ports)	4 930	3 395	- 31,1
dont Grande-Bretagne	4 893	3 377	- 31,0
dont Douvres	4 347	2 907	- 33,1
dont Portsmouth	393	339	- 13,7
Méditerranée (9 ports)	2 501	3 389	35,5
dont métropole-Corse (*)	1 519	1 988	30,9
dont Italie	709	832	17,4
dont Maghreb (Maroc, Algérie, Tunisie)	237	467	97,0

(p) : provisoire

Lecture : en 2021, 2 907 milliers de passagers viennent ou se rendent à Douvres via un port français de la Manche-mer du Nord.

(*) Échanges entre la métropole et la Corse. Prise en compte des quatre plus grands ports de Corse en nombre de passagers : Ajaccio, Bonifacio, l'Île-Rousse, Bastia.

Source : SDES

EN 2021, LE TRAFIC MÉDITERRANÉEN REPART A LA HAUSSE TANDIS QUE LE TRAFIC TRANSMANCHE CONTINUE DE BAISSER

Avec 11,1 millions de passagers en 2021 dans les principaux ports maritimes français, le trafic de passagers reprend (+ 2,3 %) mais demeure fortement impacté par la crise sanitaire (- 59,4 % par rapport à 2019). À Calais, premier port français de passagers, le nombre de passagers atteint un niveau historiquement bas en passant sous

partie F : le transport de voyageurs

la barre des 3 millions en 2021 (- 27,8 % par rapport à 2020). Avec Dunkerque (dont le nombre de passagers chute également de 31,9 % en 2021), ces deux ports concentrent 81 % du trafic sur la façade Manche - mer du Nord. Sur la façade méditerranéenne, le trafic augmente (+ 39,8 %) mais demeure inférieur à son niveau d'avant crise (- 39,6 % par rapport à 2019) - (figure F5-1).

Avec 10,5 millions de passagers en 2021, le trafic hors croisière représente 94,8 % du total du trafic maritime de voyageurs. Le trafic transmanche reste très largement dominé par les échanges avec la Grande-Bretagne (99,5 % en 2021) tandis que sur la façade méditerranéenne, le trafic de passagers hors croisières résulte principalement des échanges avec la Corse (58,7 % en 2021) - (figure F5-2). Le trafic hors croisières transmanche reste très impacté par la crise sanitaire et le Brexit avec une baisse de 31,1 % par rapport à 2020 tandis que le trafic en méditerranée repart à la hausse (+ 35,5 % par rapport à 2020).

Au mois le mois, le trafic hors croisiéristes apparaît très ralenti en début d'année 2021, marquée par des couvre-feux et un troisième confinement. Il connaît un rebond pendant l'été mais reste à un niveau bien inférieur à celui de 2019 (figure F5-3).

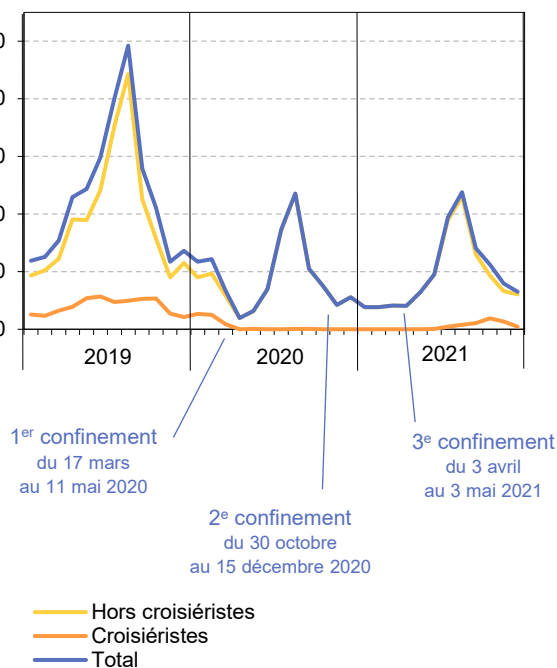
La baisse des échanges transmanche et la reprise du trafic en Méditerranée entraînent une hausse de la part du pavillon français qui atteint 40 % au quatrième trimestre 2021 (figure F5-4).

L'ACTIVITÉ DE CROISIÈRES EST ENCORE TRÈS IMPACTÉE PAR LA CRISE SANITAIRE

Marqué par la troisième vague de la Covid-19, le trafic de croisiéristes est quasi inexistant au début de l'année 2021. Il reprend légèrement en été avec la levée des mesures sanitaires mais avec 0,6 million de passagers sur l'ensemble de l'année, l'activité de croisières en métropole reste très faible en 2021. Les parts des croisiéristes en Méditerranée et en Manche - mer du Nord augmentent (+ 3,6 points et + 2,4 points respectivement par rapport à 2020) mais restent inférieures à l'avant pandémie (- 21,7 points et - 0,8 point respectivement par rapport à 2019). Les outre-mer n'enregistrent aucun croisiériste sur l'année 2021 suite au décret du 1^{er} juin 2021 interdisant la croisière dans les territoires ultra-marins.

Figure F5-3 **Trafic mensuel de passagers enregistré par les principaux ports français**

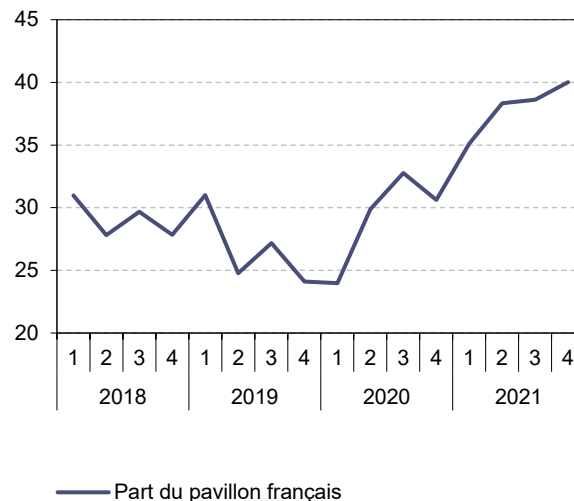
Nombre de passagers en milliers



Source : SDES

Figure F5-4 **Part du pavillon français dans les principaux ports du trafic de passagers**

En %



Périmètre : ports dont le trafic de passagers en 2019 était supérieur à 200 000 hors ports d'outre-mer, Sète, Bonifacio, Porto-Vecchio, Toulon, Nice.

Source : SDES

F6. La mobilité à vélo

Avertissement : en l'absence exceptionnelle d'enquête de recensement de la population en 2021 en raison de la pandémie de la Covid-19, et afin de donner des éléments de cadrage sur l'évolution de la mobilité à vélo pendant la crise sanitaire, cette fiche s'appuie uniquement sur des données de boucles de comptage, qui ne présentent pas les mêmes garanties de représentativité des comportements individuels de mobilité.

En 2021, la pratique du vélo est stable après une année de forte hausse. Les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) continuent nettement de progresser.

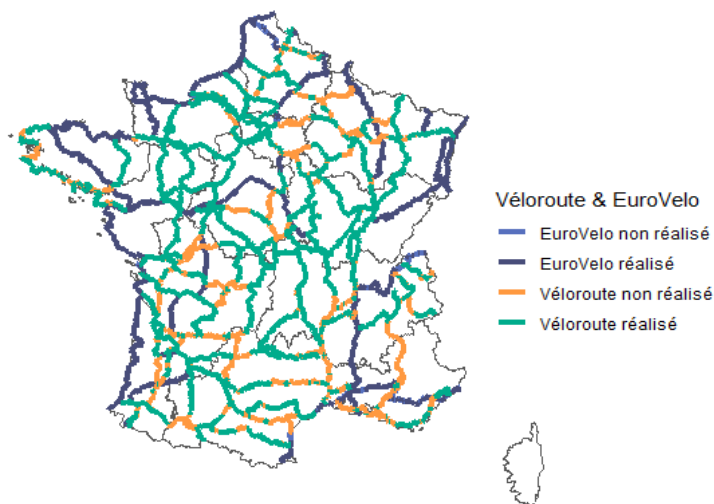
UNE PRATIQUE DU VELO DIFFÉRENCIÉE SELON LES TERRITOIRES

Après le boom de 2020, l'usage du vélo reste stable en 2021 par rapport aux périodes hors confinement de l'année 2020. Depuis 2019, la pratique du vélo a progressé, avec une hausse de 28 % du nombre de passages enregistrés⁶ (chiffres provisoires). Cette augmentation est différenciée selon les territoires : + 31 % en zone urbaine, + 20 % en zone périurbaine et + 14 % en rural (par rapport à 2019). Une des premières explications de cet essor est la volonté des personnes de réduire leur usage des transports en commun suite à la période de pandémie. De plus, plusieurs mesures ont permis de développer davantage l'usage du vélo. En effet, l'Etat a mis en place conjointement des aides à l'achat (bonus vélo, prime à la conversion) et plusieurs mesures incitatives fiscales (forfait mobilités durables, réduction d'impôt pour les entreprises mettant à disposition de leurs salariés une flotte de vélos pour leurs déplacements domicile-travail).

PLUS DE 19 000 KILOMÈTRES DU SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES EST RÉALISÉ

Au 1^{er} janvier 2021, le schéma national des véloroutes est réalisé à 76 % avec 430 nouveaux kilomètres réalisés en 2021 : 19 440 kilomètres du schéma national vélo sont ouverts sur les 25 670 km inscrits pour 2030 (figure F6-1). Au sein de ce réseau, le schéma « EuroVelo » (réseau de véloroutes trans-européennes) est achevé à 93 %. Élément incontournable du Plan vélo, le schéma national des véloroutes permet, en mobilisant les collectivités fédérées au sein de Vélo & Territoires⁷, de soutenir l'ambition d'atteindre 12 % de part modale du vélo d'ici 2030. 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. Ainsi, les collectivités locales développent le réseau des itinéraires qui empruntent des voies vertes ou des routes à faible trafic.

Figure F6-1 Schéma national des véloroutes en France



Source : Vélo & Territoires, mai 2021

⁶ Cette analyse repose sur un échantillon national de 205 compteurs représentatifs des compteurs partagés avec la plateforme nationale des fréquentations (PNF). La plateforme nationale des fréquentations est un dispositif technique animé par Vélo & Territoires qui permet de mutualiser, d'agréger et de communiquer sur des données de comptages vélo au niveau national sur la base de données collectées au niveau local. Les compteurs, dispersés sur le territoire français, comptabilisent automatiquement le nombre de passages à vélo. 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.

⁷ Le réseau de Vélo & Territoires rassemble les collectivités mobilisées pour le développement du vélo en France (régions, départements, intercommunalités, agglomérations, métropoles, EPCI, communes).

LES VENTES DE VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE SONT EN HAUSSE

Le chiffre d'affaires du marché du vélo progresse tout au long de l'année 2021, les ventes en volume étant en augmentation de 4 % par rapport à 2020. Parmi les 2,8 millions de vélos vendus en 2021, près de 660 000 sont des VAE (soit + 28 % par rapport à 2020). Avec un prix moyen en baisse de 4 %, ils représentent 24 % des ventes en volume et 59 % en valeur (*source : Observatoire du cycle 2021*). 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. En 2021, 8 759 bonus écologique « VAE » ont été versés pour un montant de 1,570 million d'euros et 366 primes à la conversion « VAE » ont été allouées. Le montant total des aides à l'achat de VAE a été multiplié par dix en 2021, pour atteindre 1,951 million d'euros. Par ailleurs, l'entrée en vigueur du marquage obligatoire des vélos neufs prévu par la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 26 décembre 2019 offre aux usagers un nouveau moyen de lutter contre le vol : le nombre de vélos marqués et enregistrés dans le FNUCI (Fichier national unique des cycles identifiés) s'élève à 1,5 million fin 2021.

partie G

Bilan de la circulation

— En 2021, la circulation routière rebondit de 7,2 % mais demeure inférieure à son niveau d'avant la crise sanitaire (- 8,8 % par rapport à 2019) du fait des restrictions de déplacement maintenues sur la première partie de l'année. Néanmoins, pour les voitures particulières françaises à essence, plus jeunes en moyenne que les motorisations diesel, ainsi que pour les poids lourds français, la circulation dépasse celle de 2019.

Avec la reprise de la circulation routière, les consommations et les livraisons de carburants repartent à la hausse en 2021. La hausse de la demande en carburants entraîne une augmentation du prix du baril de pétrole, ainsi que des prix à la pompe.

Les ventes de véhicules neufs en France métropolitaine progressent légèrement (+ 2,2 %) après le fort recul de 2020, dans un contexte de remise en marche des chaînes d'approvisionnement au niveau mondial. Au total, 2,4 millions de véhicules neufs ont été immatriculés en 2021, 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 18,2 % du marché en 2021.



G1. Bilan de la circulation routière

En 2021, en France métropolitaine, la circulation routière rebondit de 7,2 % mais demeure inférieure à son niveau d'avant-crise (- 8,8 % par rapport à 2019) du fait des restrictions de déplacement maintenues durant la première partie de l'année. Néanmoins, pour les voitures particulières françaises à essence, plus jeunes que les diesels, ainsi que pour les poids lourds français, la circulation dépasse celle observée avant la crise, en 2019.

LA CIRCULATION REBONDIT EN 2021

En 2021, en France métropolitaine, la circulation routière rebondit de 7,2 % mais demeure inférieure de 8,8 % à son niveau d'avant la crise sanitaire du fait des restrictions de déplacement maintenues en vigueur pour lutter contre la pandémie sur la première partie de l'année (figure G1-1). Le trafic sur le réseau routier national (autoroutes et routes nationales) augmente de 18,8 % par rapport à 2020 mais reste inférieur de 4,5 % à son niveau de 2019. La circulation s'accroît de 19,3 % en 2021 sur les autoroutes (conçédées et non conçédées) et voies rapides et de 14,1 % sur les routes nationales.

AU FIL DES MOIS, LA CIRCULATION S'ADAPTE AUX RESTRICTIONS DE DÉPLACEMENTS

Selon le Cerema, sur le réseau routier national (y compris autoroutier), sur les trois premiers mois de l'année, lorsque le couvre-feu était en place sur l'ensemble du territoire métropolitain, la circulation était inférieure aux niveaux d'avant-crise : - 10 % en janvier 2021 par rapport à janvier 2019, - 11 % en février 2021 par rapport à février 2019 et - 15 % en mars 2021 par rapport à mars 2019 (figure G1-2). Puis le confinement d'avril 2021 a eu un effet encore plus marqué sur la circulation, qui s'est contractée de 31 % par rapport au mois d'avril 2019. En mai et juin 2021, la circulation est repartie à la hausse, tout en restant encore inférieure aux niveaux des mêmes mois de 2019, du fait du maintien du couvre-feu. À partir du mois de juillet, l'ensemble des mesures ayant été levées, la circulation a rebondi pour s'établir à des niveaux supérieurs à ceux de 2019.

Figure G1-1 Circulation routière par réseau routier

En milliards de véhicules-kilomètres (données provisoires)

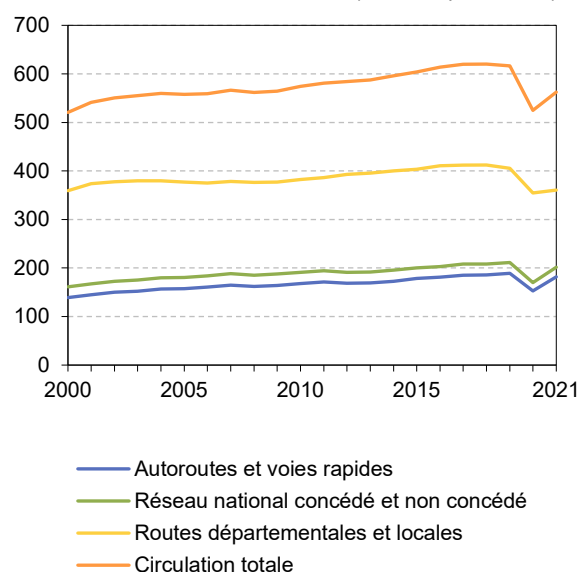
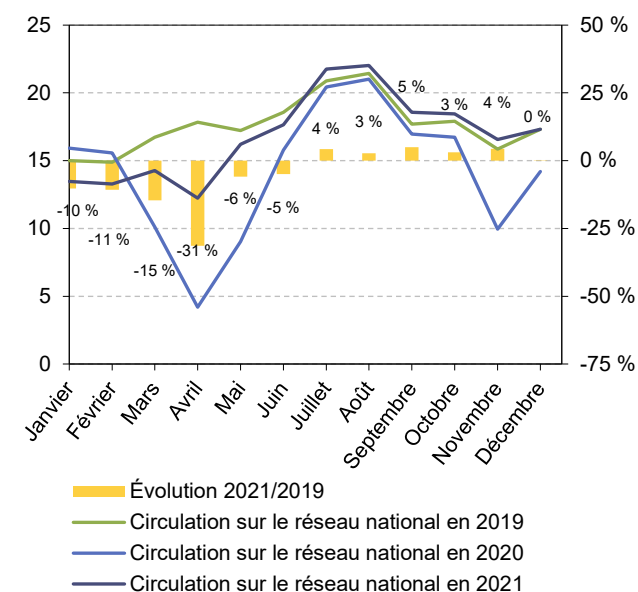


Figure G1-2 Évolution mensuelle de la circulation sur le réseau routier national

Circulation en milliards de véhicules-km, évolutions en %



Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, Bilan de la circulation ; Cerema ; ASFA

Champ : France métropolitaine.

Sources : Cerema ; ASFA

partie G : bilan de la circulation

LA CIRCULATION REBONDIT POUR LES VÉHICULES PARTICULIERS ET UTILITAIRES LÉGERS ET DÉPASSE CELLE D'AVANT-CRISE POUR LES VÉHICULES FRANÇAIS À ESSENCE

En 2021, la circulation des voitures particulières françaises en France métropolitaine (71,6 % de la circulation en 2021) rebondit de 6,9 % mais reste inférieure de 10,4 % à son niveau d'avant-crise (*figures G1-3, G1-4 et G1-5*). La circulation des voitures françaises diesel, y compris hybrides (+ 3,6 %), augmente moins fortement que celle des voitures essence et autres motorisations (+ 14,1 %) pour lesquelles le niveau de la circulation dépasse celui d'avant la crise (+ 3,4 % par rapport à 2019). En effet, d'une part, le parc de voitures diesel y compris hybrides continue de diminuer en 2021 (- 2,1 % par rapport à 2020), alors que le parc essence et autres énergies augmente de nouveau (+ 5,4 %) (*figures G1-6 et G1-7*). D'autre part, en dehors des effets des mesures prises pendant la crise pour limiter les déplacements, le kilométrage annuel moyen des voitures diesel était déjà tendanciellement en baisse (- 0,8 % par an entre 2014 et 2019), sous l'effet du vieillissement du parc (10,5 ans en moyenne au 1^{er} janvier 2021 contre 10,1 ans au 1^{er} janvier 2020 et 8,6 ans au 1^{er} janvier 2015). Or plus un véhicule vieillit, moins celui-ci circule. *A contrario*, le kilométrage annuel des voitures essence était en hausse entre 2014 et 2019 (+ 1,5 % par an), sous l'effet du rajeunissement du parc (10,1 ans en moyenne au 1^{er} janvier 2021, contre 11,8 ans au 1^{er} janvier 2015).

La circulation des véhicules utilitaires légers (VUL) français (14,1 % de la circulation en 2021) rebondit de 8,9 % en 2021 mais reste inférieure de 4,7 % à son niveau d'avant-crise.

Encore anecdotique il y a quelques années, le parc de voitures à motorisation alternative (électriques et hybrides rechargeables) continue de progresser fortement (+ 82,0 % en 2021 après + 49,1 % en 2020). Il représente 1,4 % du parc de voitures particulières en circulation et 1,6 % de la circulation des voitures en 2021.

Figure G1-3 Circulation routière en métropole

Parcours moyen en kilomètres par véhicule, circulation en milliards de véhicules-kilomètres, évolutions en %

Données provisoires	Parcours moyen					Circulation totale				
	Niveau 2021	Évolutions annuelles				Niveau 2021	Évolutions annuelles			
		2019	2020	2021	2021/2019		2019	2020	2021	2021/2019
Véhicules légers						523,1	- 0,5	- 15,4	7,2	- 9,3
Voitures particulières (VP) françaises	10 621	- 1,2	- 16,0	5,8	- 11,2	402,3	- 0,6	- 16,2	6,9	- 10,4
Diesel (y compris hybrides)	12 447	- 1,3	- 16,7	5,8	- 11,9	267,3	- 3,4	- 19,0	3,6	- 16,1
Essence et autres énergies	8 231	2,0	- 12,6	8,2	- 5,5	135,0	7,1	- 9,3	14,1	3,4
Véhicules utilitaires légers (VUL) français	13 260	0,5	- 11,3	6,7	- 5,4	79,2	- 0,9	- 12,5	8,9	- 4,7
Diesel (y compris hybrides)	13 553	0,3	- 11,5	6,6	- 5,7	77,2	- 1,1	- 12,6	8,6	- 5,1
Essence et autres énergies	7 285	9,9	- 5,4	14,5	8,3	2,0	7,6	- 7,5	21,7	12,5
VP et VUL étrangers						31,7	0,8	- 12,5	8,9	- 4,7
Deux-roues motorisés						9,8	0,0	- 15,5	2,5	- 13,4
Véhicules lourds						39,4	- 0,8	- 8,5	7,7	- 1,4
Véhicules lourds français	41 402	- 1,9	- 8,5	7,0	- 2,1	28,4	- 1,1	- 8,6	8,0	- 1,3
Poids lourds	43 416	- 2,0	- 7,0	7,0	- 0,5	25,9	- 1,1	- 7,1	8,1	0,4
Autobus et autocars	28 128	- 1,7	- 21,4	6,7	- 16,1	2,5	- 1,2	- 21,8	7,0	- 16,4
Véhicules lourds étrangers						10,8	- 0,2	- 7,4	4,6	- 3,1
Ensemble des véhicules						562,3	- 0,6	- 14,9	7,2	- 8,8

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation

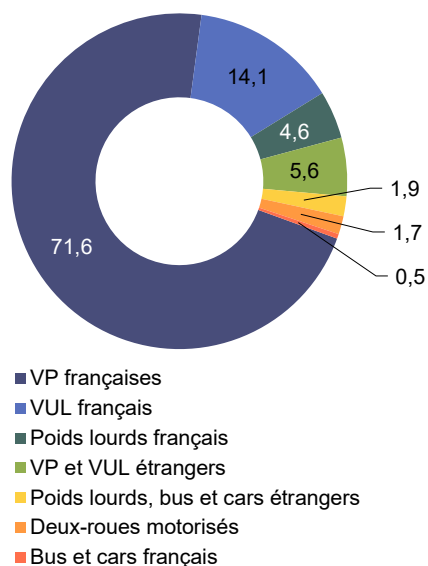
LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS FRANÇAIS DÉPASSE SON NIVEAU D'AVANT-CRISE

La circulation des véhicules lourds, tous pavillons confondus, rebondit de 7,7 % en 2021 (- 1,4 % par rapport à 2019). Celle des véhicules lourds immatriculés en France augmente de 8,0 % tandis que la circulation intérieure des véhicules lourds étrangers en France, y compris transit, augmente de 4,6 %. En lien avec la reprise du transport routier de marchandises (*voir fiche E2*), la circulation des poids lourds français rebondit de 8,1 % en 2021 et dépasse son niveau d'avant-crise (+ 0,4 % par rapport à 2019). La circulation des autobus et autocars français augmente de 7,0 % mais reste inférieure de 16,4 % à son niveau d'avant-crise.

Le parc de véhicules lourds roule très largement au diesel : 99 % du parc de poids lourds et 93 % du parc d'autobus et autocars. Néanmoins, les véhicules lourds roulant au GNV progressent de nouveau fortement (+ 35,2 % en 2021 pour les poids lourds, + 35,7 % pour les autobus et autocars).

Figure G1-4 Répartition de la circulation par type de véhicule en 2021

En % (données provisoires)

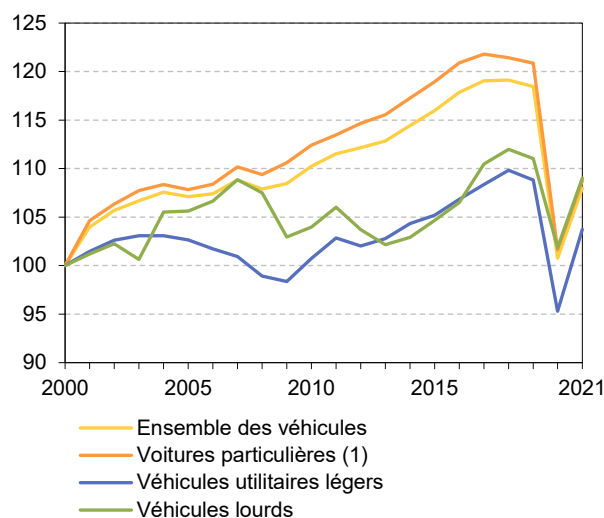


Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation

Figure G1-5 Circulation routière par type de véhicule

Véhicules-kilomètres, en base 100 en 2000 (données provisoires)



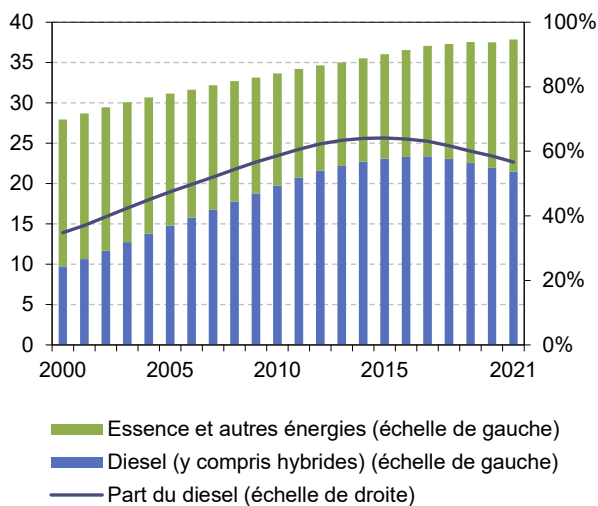
(1) Les VUL étrangers sont classés avec les voitures particulières.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation

Figure G1-6 Parc roulant de voitures particulières immatriculées en France selon la motorisation

Niveau en millions, moyenne annuelle en %



Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation

Figure G1-7 Parc roulant moyen de véhicules immatriculés en France

Niveau en milliers, évolutions en %

	Niveau 2021	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2019	2020	2021	2021/2016
Voitures particulières	37 880	0,6	-0,2	1,0	0,7
Diesel (y compris hybrides)	21 477	-2,1	-2,8	-2,1	-1,6
Diesel	21 366	-2,2	-2,8	-2,3	-1,7
Diesel hybrides non rechargeables	104	6,0	25,2	44,3	14,2
Diesel hybrides rechargeables	7	27,4	46,7	222,2	59,0
Essence et autres énergies	16 402	5,0	3,8	5,4	4,4
Essence	15 037	4,4	2,6	2,6	3,2
Essence hybrides non rechargeables	666	32,2	28,6	45,5	36,6
Essence hybrides rechargeables	215	23,4	45,7	102,9	41,0
GPL	172	-4,1	-1,6	18,4	0,6
Électrique et autres énergies	311	30,9	51,1	68,2	42,5
Véhicules utilitaires légers	5 977	-1,4	-1,2	2,0	0,7
Diesel (y compris hybrides)	5 697	-1,4	-1,2	1,8	0,7
Diesel	5 695	-1,4	-1,2	1,8	0,7
Diesel hybrides	3	42,1	303,6	141,8	65,3
Essence et autres énergies	279	-2,0	-2,2	6,3	0,6
Essence	203	-5,5	-6,1	1,9	-2,6
Essence hybrides	8	72,1	54,1	78,1	70,3
GPL	17	-6,1	12,6	5,3	0,8
Électrique et autres énergies	52	20,1	9,2	19,9	18,2
Poids lourds	596	0,9	-0,1	1,0	0,8
Diesel	589	0,7	-0,4	0,7	0,6
GNV	8	45,8	32,1	35,2	39,5
Électrique et autres énergies	0	0,7	-2,2	4,5	-5,6
Autobus et autocars	90	0,6	-0,5	0,2	0,4
Diesel	84	0,2	-1,3	-1,7	-0,3
GNV	5	6,9	17,3	35,7	13,1
Électrique et autres énergies	1	34,2	19,3	44,7	24,3
Ensemble des véhicules	44 543	0,3	-0,3	1,2	0,7

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation

G2. Immatriculations de véhicules neufs

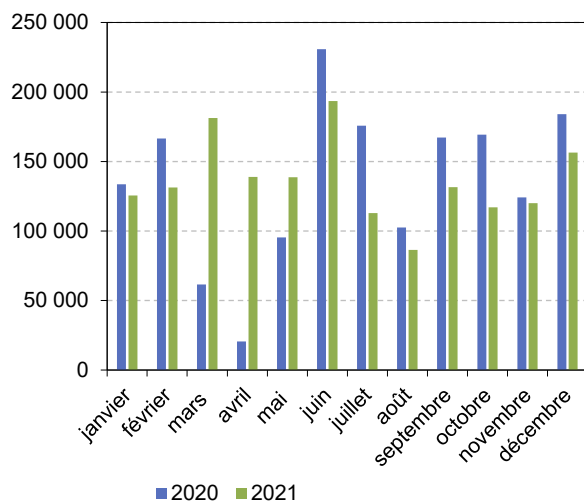
En 2021, les ventes de véhicules neufs en France métropolitaine progressent légèrement (+ 2,2 %) après le fort recul de 2020, dans un contexte de remise en marche des chaînes d’approvisionnement au niveau mondial. Au total, 2,4 millions de véhicules neufs ont été immatriculés en 2021, dont les deux tiers sont des voitures particulières. À l’exception des ventes de voitures qui sont quasi stables, celles des autres types de véhicules sont en hausse (+ 7,5 % pour les VUL, + 1,8 % pour les camions, + 9,0 % pour les tracteurs routiers et + 13,0 % pour les autobus et autocars). Les motorisations alternatives confirment leur dynamisme : les ventes de voitures électriques et hybrides rechargeables représentent 18,2 % du marché en 2021. Le gaz, avec une part de marché proche de 50 %, s’affirme comme la motorisation dominante dans les ventes d’autobus neufs.

LES VENTES DE VOITURES NEUVES À MOTORISATIONS ALTERNATIVES POURSUIVENT LEUR PROGRESSION DANS UN MARCHÉ QUASI STABLE

En 2021, dans un contexte de pénurie de composants électroniques affectant les délais de livraison, les ventes de voitures neuves évoluent peu par rapport à 2020, avec 1 633 200 immatriculations contre 1 631 200 un an plus tôt. Depuis 2016, elles diminuent en moyenne de 3,8 % par an. À l’exception des mois de mars, avril et mai, qui correspondent au premier confinement en 2020, les ventes de voitures neuves ont été chaque mois moins nombreuses qu’en 2020, y compris à l’automne au cours duquel les ventes de voitures avaient été moins affectées par le second confinement de 2020 (figure G2-1).

Figure G2-1 Immatriculations de voitures neuves en 2020 et 2021

En unité

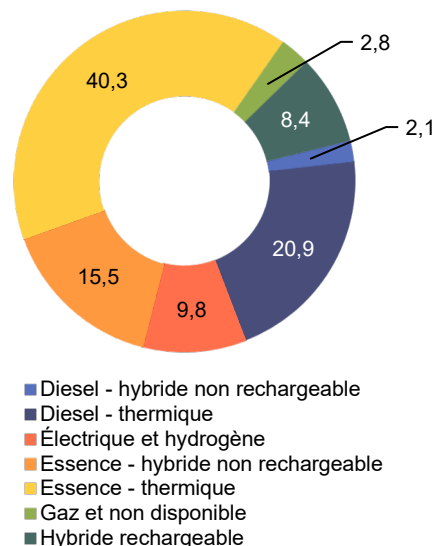


Champ : France métropolitaine, hors véhicules des domaines, véhicules militaires et transit temporaire.

Source : SDES, Rsvero

Figure G2-2 Motorisations des voitures neuves en 2021

En %



Champ : France métropolitaine, hors véhicules des domaines, véhicules militaires et transit temporaire.

Source : SDES, Rsvero

L’année 2021 confirme l’essor des motorisations alternatives (hybrides rechargeables et électriques) au détriment des motorisations thermiques diesel et essence (figure G2-2). La part des motorisations alternatives représente 18,2 % des ventes en 2021 après 11,0 % en 2020. En 2021, 160 800 voitures électriques ont été immatriculées contre 109 800 en 2020, soit une hausse de 46,4 %. Leur part de marché s’établit à 9,8 %, en hausse de 3,1 points sur un an. Les ventes de voitures hybrides rechargeables s’élèvent à 137 800 unités en 2021 contre 74 200 en 2020. Leur part de marché passe ainsi de 4,6 % en 2020 à 8,4 % en 2021.

partie G : bilan de la circulation

La motorisation diesel, qui était la motorisation dominante des voitures neuves jusqu'en 2016, continue à perdre du terrain en 2021 (figure G2-3). Avec 341 000 immatriculations en 2021, la part de marché du diesel passe à 20,9 % après 30,4 % en 2020 et 33,9 % en 2019. Cette diminution de part de marché ne profite plus aux voitures à motorisation essence. En 2021, elles représentent 40,3 % des immatriculations neuves (658 400 voitures) après 46,9 % en 2020 et 58,3 % en 2019. La motorisation essence hybride non rechargeable est en hausse en 2021 avec une part de marché de 15,5 % contre 9,0 % en 2020. Enfin, les motorisations diesel hybride non rechargeable et au gaz naturel (essentiellement des bicarburations essence + GPL) représentent respectivement 2,1 % et 2,8 % de part de marché en 2021.

Figure G2-3 **Ventes de voitures neuves selon la motorisation**

En unité

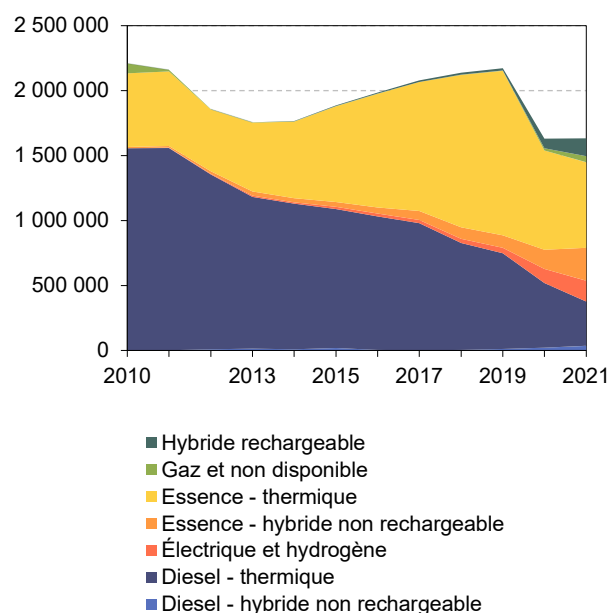
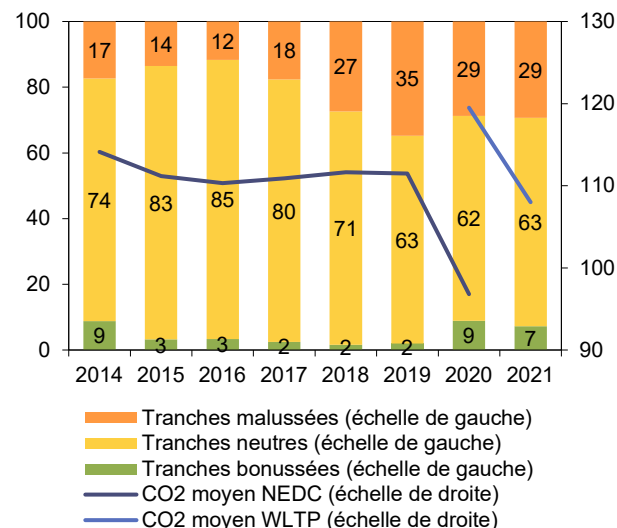


Figure G2-4 **Répartition des ventes de voitures neuves par tranches de bonus-malus et émissions de CO₂**

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 séries dans les statistiques d'émissions : avec la nouvelle norme, les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves sur les mois de janvier et février 2020 sont estimées supérieures de 24 % environ à celles observées avec l'ancienne norme NEDC.

Champ : France métropolitaine, hors véhicules des domaines, véhicules militaires et transit temporaire
Source : SDES, Rsvero

Champ : France métropolitaine, hors véhicules des domaines, véhicules militaires et transit temporaire

Source : SDES, Rsvero

BAISSE DES ÉMISSIONS MOYENNES DE CO₂

Les émissions moyennes de CO₂ (exprimées en norme WLTP) des voitures immatriculées en 2021 s'établissent à 108,0 g/km contre 119,5 g/km en 2020 (figure G2-4). Cette baisse marquée s'explique principalement par l'augmentation de la part des voitures électriques et hybrides rechargeables dans les immatriculations neuves.

HAUSSE DES IMMATICULATIONS DE MOTOCYCLETTES

Les immatriculations de motocyclettes neuves, y compris tricyles et quadricycles, rebondissent en 2021 (+ 7,5 %) après la baisse de 2020 (- 3,1 %) qui faisait suite à deux années consécutives de hausse. Depuis 2016, les ventes de motocyclettes neuves ont augmenté en moyenne de 2,9 % par an. En 2021, les ventes de cyclomoteurs neufs ont continué de croître (+ 2,4 %) mais à un rythme moins soutenu qu'en 2020 et surtout qu'en 2019, année de très forte croissance. En 2021, 101 000 cyclomoteurs neufs ont été immatriculés.

REBOND DES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

En 2021, les immatriculations de véhicules utilitaires légers rebondissent (+ 7,5 %) après la forte baisse de 2020 (figure G2-6). Depuis 2016, les ventes de VUL neufs ont progressé en moyenne de 1,0 % par an (figure G2-5). Un peu moins de 430 000 VUL neufs ont été vendus en 2021. La motorisation thermique diesel reste largement prédominante (figure G2-7). La motorisation thermique essence concerne un peu plus de 5 % des immatriculations neuves et l'électrique un peu moins de 3 %.

Figure G2-5 Immatriculations annuelles de véhicules routiers à moteur neufs

Niveau en milliers ⁽¹⁾, évolutions en %

	Niveau 2021	Évolutions ⁽²⁾			
		2019	2020	2021	2016/2021
Cyclomoteurs	101,0	24,1	8,9	2,4	1,6
Motocycles	210,5	10,1	- 3,1	7,5	2,9
Voitures particulières	1 633,2	1,6	- 25,0	0,1	- 3,8
dont électriques	160,8	36,6	159,4	46,4	49,2
dont hybrides rechargeables	137,8	28,3	298,9	85,7	79,0
VUL (camionnettes et VASP ≤ 3,5 t)	429,7	4,3	- 15,9	7,5	1,0
Véhicules lourds de transport de marchandises	40,2	1,6	- 25,7	5,7	- 1,8
dont camions	17,4	0,3	- 16,4	1,8	0,4
dont tracteurs routiers	22,8	2,5	- 31,9	9,0	- 3,3
VASP > 3,5 t	4,9	- 6,9	- 12,7	2,4	2,0
Autobus et autocars	6,8	8,3	- 10,6	13,0	0,6
TOTAL	2 426,3	3,2	- 21,0	2,2	- 2,3

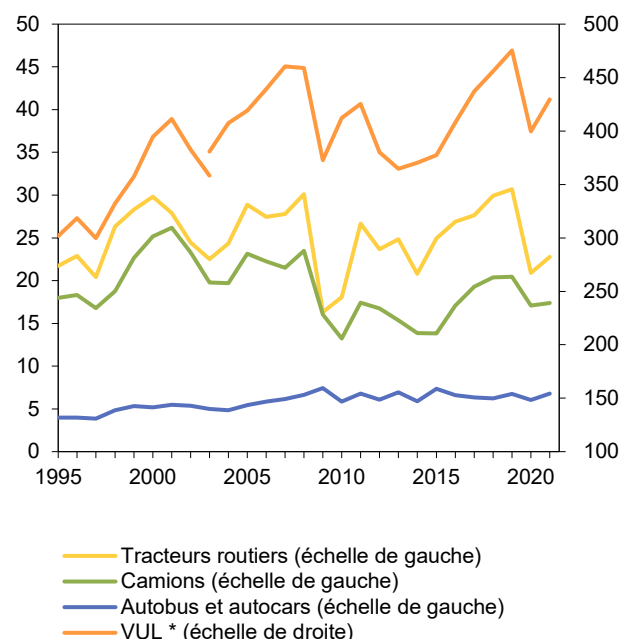
⁽¹⁾ En raison des arrondis, le total peut différer légèrement de la somme.

⁽²⁾ Évolutions annuelles pour les années 2019, 2020, 2021 ; Évolution annuelle moyenne sur cinq ans pour 2021/2016.

Source : SDES, Rsvero

Figure G2-6 Immatriculations annuelles de véhicules utilitaires neufs

En milliers



(*) VUL : à partir de 2003, camionnettes + VASP ≤ 3,5 t, auparavant, camionnettes seulement

Champ : France métropolitaine, hors véhicules des domaines, véhicules militaires et transit temporaire.

Source : SDES, Rsvero

HAUSSE DES VENTES DE VÉHICULES LOURDS NEUFS DESTINÉS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Les ventes de véhicules lourds neufs destinés au transport de marchandises progressent de 5,7 % en 2021. Les immatriculations de tracteurs routiers, en hausse de 9,0 % après leur très forte baisse de 2020, sont plus dynamiques que celles des camions qui augmentent de 1,8 %. La motorisation au gaz, principale alternative au diesel pour ce type de véhicules, progresse de 0,6 point à 4,0 % de part de marché en 2021 pour les camions. En revanche, elle fléchit de 0,2 point à 3,4 % de part de marché en 2021 pour les tracteurs routiers.

REBOND DES IMMATRICULATIONS D'AUTOBUS ET AUTOCARS

Après la forte baisse de 2020, les ventes d'autobus et autocars se redressent nettement en 2021 (+ 13,0 %). Depuis 2016, les ventes de ces véhicules ont en moyenne augmenté de 0,6 % par an. Les ventes d'autobus ont été plus dynamiques que celle des autocars (respectivement + 19,7 % et + 10,5 %). Les motorisations alternatives se développent plus vite pour les autobus. Ainsi, la part de marché du gazole (thermique) dans les ventes d'autobus neufs s'est considérablement réduite, passant de 64,6 % en 2017 à 14,5 % en 2021. Le gaz, avec 49,3 % de part de marché en 2021, s'affirme désormais comme l'énergie dominante. L'électricité, dont la part de marché bondit à 28,5 %, devance dorénavant le diesel. À l'inverse, la part de marché des autobus à motorisation diesel hybride non

partie G : bilan de la circulation

rechargeable se contracte fortement, à 7,7 %, après avoir fortement augmenté en 2020. Pour les autocars, la part de marché du gazole (thermique) reste prédominante mais diminue depuis deux ans pour s'établir à 85,6 % en 2021. La part du gaz connaît une hausse sensible et s'établit à 14,2 % en 2021.

Figure G2-7 Répartition des immatriculations annuelles de véhicules lourds et VUL par motorisation

En %

Genre de véhicule et énergie	2017	2018	2019	2020	2021
Autobus	100,0	100,0	100,0	100,0	100,00
Gazole thermique	64,6	64,0	49,8	31,2	14,5
Gazole hybride non rechargeable	13,3	16,3	10,8	21,2	7,7
Électricité	4,9	4,1	13,5	9,4	28,5
Gaz	17,3	15,6	24,6	35,2	49,3
Autre	0,0	0,0	1,4	2,9	0,0
Autocars	100,0	100,0	100,0	100,0	100,00
Gazole thermique	98,8	98,5	96,8	91,3	85,6
Gaz	0,7	1,0	2,5	8,4	14,2
Autre	0,5	0,5	0,7	0,3	0,2
Camions y.c. VASP lourds	100,0	100,0	100,0	100,0	100,00
Gazole thermique	97,6	96,9	96,2	96,2	95,6
Gaz	1,9	2,3	3,0	3,4	4,0
Autre	0,5	0,8	0,8	0,5	0,4
Tracteurs routiers	100,0	100,0	100,0	100,0	100,00
Gazole thermique	98,4	98,2	97,5	96,1	96,5
Gaz	1,6	1,8	2,4	3,6	3,4
Autre	0,0	0,0	0,2	0,3	0,1
VUL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,00
Gazole thermique	95,9	94,1	93,1	92,7	89,8
Essence thermique	2,4	3,8	4,6	3,9	5,2
Électricité	1,4	1,8	1,6	2,2	2,8
Autre	0,4	0,4	0,7	1,2	2,2

Champ : France métropolitaine, hors véhicules des domaines, véhicules militaires et transit temporaire.

Source : SDES, Rsvero

G3. Consommation de carburants routiers

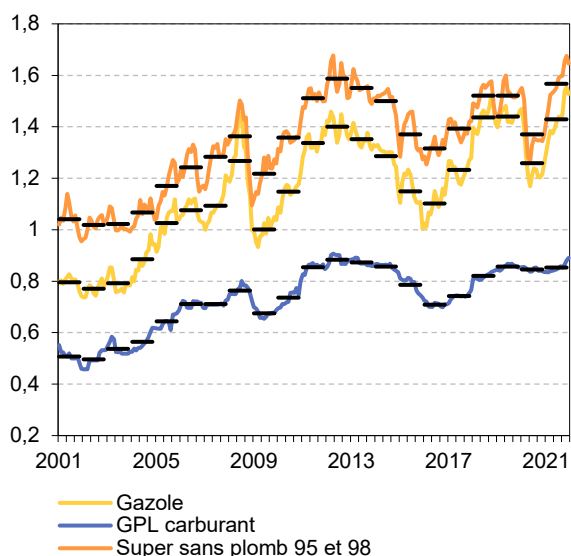
Avec la reprise de la circulation routière, les consommations et les livraisons de carburants repartent à la hausse en 2021. La hausse de la demande en carburants entraîne une augmentation du prix du baril de pétrole, ainsi que des prix à la pompe.

HAUSSE DU PRIX DES CARBURANTS

La demande de pétrole augmente fortement en 2021, en raison de la levée progressive des restrictions de déplacement et de la forte reprise économique mondiale. Ce net regain de demande tire les prix du pétrole à la hausse. Le cours du baril de Brent s'établit à 71 \$ en moyenne en 2021, contre 42 \$ en 2020. Le prix du pétrole brut importé par la France augmente de 57 % en 2021. En conséquence, les prix à la pompe subissent eux aussi de fortes hausses en 2021 : les prix TTC pour le gazole et les supercarburants augmentent de 14 %. Celui du gaz de pétrole liquéfié (GPL) utilisé comme carburant, dont la consommation est marginale en France, évolue peu (+ 1 %) - (figure G3-1).

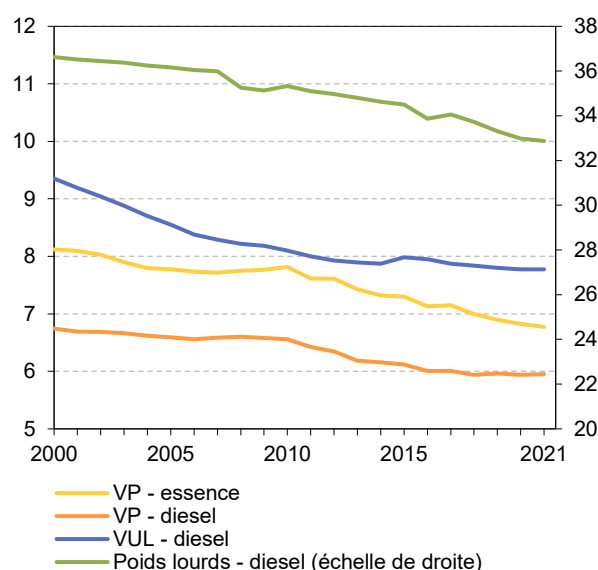
En 2021, les consommations unitaires des véhicules continuent de diminuer pour les véhicules particuliers roulant à l'essence et pour les poids lourds roulant au diesel (figure G3-2).

Figure G3-1 Prix des carburants à la pompe (France)
En €/litre



Note : en trait noir horizontal, la moyenne annuelle.
Sources : calculs SDES, d'après DGEC et CPDP

Figure G3-2 Consommation unitaire des véhicules
En l/100 km



Champ : France métropolitaine.
Source : SDES, Bilan de la circulation

REPRISE DU TRAFIC ROUTIER ET DES CONSOMMATIONS DE CARBURANTS

Avec la reprise de la circulation routière en 2021, les consommations de carburants et les livraisons repartent à la hausse. La consommation totale de diesel par la route augmente de 5,6 % et celle d'essence de 10,5 % en 2021, tandis que les livraisons de carburants rebondissent, de 11,0 % pour le gazole et de 21,0 % pour l'essence. La consommation de gazole des poids lourds, moins affectée en 2020 que celle des véhicules particuliers, retrouve son niveau de 2019, alors que celle des voitures particulières est un peu en dessous (- 0,2 % par rapport à 2019) (figures G3-3, G3-4 et G3-5).

partie G : bilan de la circulation

Figure G3-3 Consommation d'essence et de diesel par la route

En milliers de m³

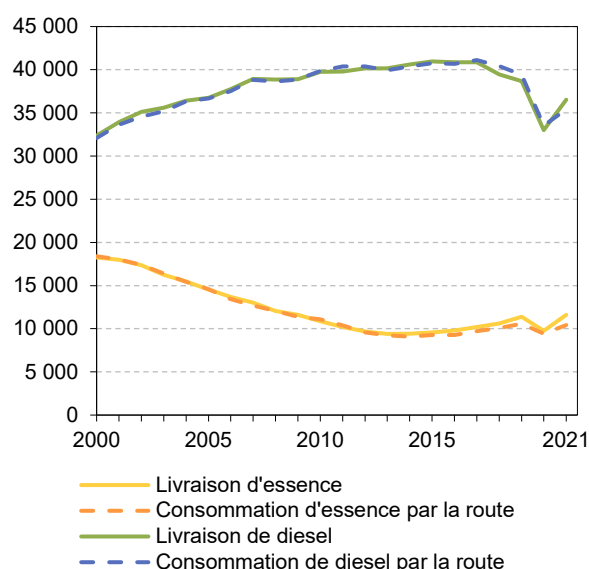
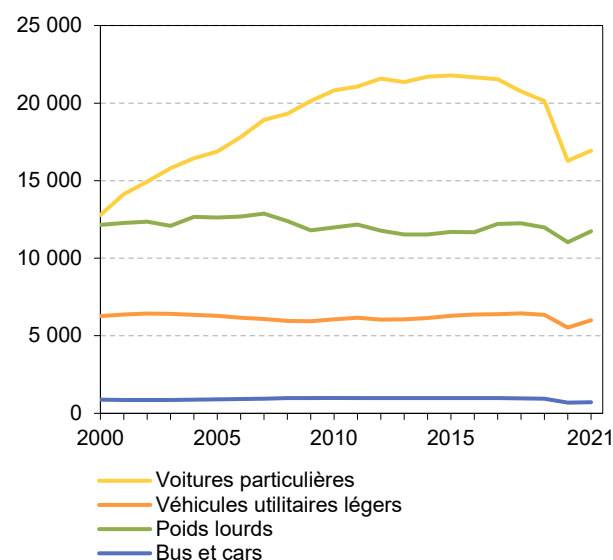


Figure G3-4 Consommation de diesel, selon le type de véhicules

En milliers de m³



Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, Bilan de la circulation ; CPDP

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 2021	Évolutions annuelles			Évolution moyenne annuelle
			2019	2020	2021	
Essence	Motocycles	491	0,0	- 15,5	2,5	- 2,6
	Voitures particulières	8 636	5,4	- 10,8	11,0	2,5
	Véhicules utilitaires légers	153	7,0	- 8,5	21,7	4,8
	Total véhicules légers français	9 280	5,1	- 11,1	10,7	2,2
	VP et VUL étrangers	1 143	4,7	- 9,2	8,9	3,3
	Total consommation routière d'essence	10 423	5,1	- 10,9	10,5	2,3
Gazole	Voitures particulières	15 898	- 3,1	- 19,2	3,7	- 5,0
	Véhicules utilitaires légers	6 003	- 1,5	- 12,9	8,6	- 1,2
	Total véhicules légers français	21 901	- 2,7	- 17,6	5,0	- 4,0
	VP et VUL étrangers	1 036	- 2,8	- 17,0	8,9	- 1,2
	Total véhicules légers	22 937	- 2,7	- 17,6	5,1	- 3,9
	Poids lourds	8 393	- 2,5	- 8,3	7,3	- 0,2
	Bus et cars	705	- 2,8	- 24,0	4,6	- 5,1
	Total véhicules lourds français	9 098	- 2,5	- 9,8	7,1	- 0,6
	Véhicules lourds étrangers	3 364	- 1,4	- 8,1	4,2	0,6
	Total véhicules lourds	12 462	- 2,2	- 9,3	6,3	- 0,3
	Total consommation routière de gazole	35 399	- 2,5	- 14,9	5,6	- 2,7
Livraison de carburants						
	Essence	11 805	7,3	- 13,6	21,0	3,9
	Gazole	36 409	- 2,5	- 15,4	11,0	- 2,4

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, Bilan de la circulation ; CPDP

Annexes

- Annexes dématérialisées ou séries longues
- Nomenclatures utilisées dans le rapport
- Liens utiles
- Sigles et abréviations
- Définitions



Annexes dématérialisées ou séries longues

Les annexes (tableaux de données sous forme de séries longues) du rapport sont disponibles au format électronique sur le site internet du service des données et études statistiques (SDES), service statistique du ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires (MTECT) : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr rubrique : transport / données d'ensemble / bilan annuel des 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
Autres services de transport	
Entreposage et manutention	52.10A, 52.10B, 52.24A, 52.24B
Services auxiliaires	52.21Z, 52.22Z, 52.23Z
Organisation du transport de fret	52.29A, 52.29B
Activités de poste et de courrier	
53.10Z, 53.20Z	
Autres services de transport (y compris activités de poste et de courrier)	
Entreposage et manutention	52.10A, 52.10B, 52.24A, 52.24B
Services auxiliaires	52.21Z, 52.22Z, 52.23Z
Organisation du transport de fret	52.29A, 52.29B
Activités de poste et de courrier	53.10Z, 53.20Z

NOMENCLATURES DES TABLEAUX DE LA PARTIE C « TRANSPORTS, EMPLOI ET SALAIRES »

Transport principalement de voyageurs	
Ferroviaire (y.c. fret, y.c. infrastructures SNCF)	49.10Z, 49.20Z, 52.21Z
Transport collectif urbain	49.31Z
Transport routier de voyageurs (cars)	49.39A, 49.39B
Aérien	51.10Z
Maritime et fluvial	50.10Z, 50.30Z
Autre transport de voyageurs	49.32Z, 49.39C
<i>dont taxis et VTC</i>	49.32Z
Transport de marchandises (hors ferroviaire)	
Routier de fret et services de déménagement	49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z
Par conduites	49.50Z
Aérien	51.21Z, 52.22Z
Maritime et fluvial	50.20Z, 50.40Z
Autres services de transport	
Entreposage et manutention	52.10A, 52.10B, 52.24A, 52.24B
Exploitation des infrastructures (hors infrastructures SNCF)	52.22Z, 52.23Z
Organisation du transport de fret	52.29A, 52.29B
<i>dont messagerie et fret express</i>	52.29A
Activités de poste et de courrier	
53.10Z, 53.20Z	

NOMENCLATURE DES ACTIVITÉS FRANÇAISES (NAF RÉV.2)
TRANSPORTS ET ENTREPOSAGE : DIVISIONS 49 À 53

Code A 129	Divisions. Groupes NAF rév.2	Intitulés NAF rév.2	Intitulés détaillés	Codes NAF rév.2
H49A	49.1, 49.2	Transports ferroviaires	Transports ferroviaires interurbains de voyageurs	49.10Z
			Transports ferroviaires de fret	49.20Z
H49B	49.3	Autres transports terrestres de voyageurs	Transports urbains et suburbains de voyageurs	49.31Z
			Transports de voyageurs par taxis	49.32Z
			Transports routiers réguliers de voyageurs	49.39A
			Autres transports routiers de voyageurs	49.39B
			Téléphériques et remontées mécaniques	49.39C
H49C	49.4, 49.5	Transports routiers de fret et par conduites	Transports routiers de fret interurbains	49.41A
			Transports routiers de fret de proximité	49.41B
			Location de camions avec chauffeur	49.41C
			Services de déménagement	49.42Z
			Transports par conduites	49.50Z
H50Z	50	Transports par eau	Transports maritimes et côtiers de passagers	50.10Z
			Transports maritimes et côtiers de fret	50.20Z
			Transports fluviaux de passagers	50.30Z
			Transports fluviaux de fret	50.40Z
H51Z	51	Transports aériens	Transports aériens de passagers	51.10Z
			Transports aériens de fret	51.21Z
			Transports spatiaux	51.22Z
H52Z	52	Entreposage et services auxiliaires des transports	Entreposage et stockage frigorifique	52.10A
			Entreposage et stockage non frigorifique	52.10B
			Services auxiliaires des transports terrestres	52.21Z
			Services auxiliaires des transports par eau	52.22Z
			Services auxiliaires des transports aériens	52.23Z
			Manutention portuaire	52.24A
			Manutention non portuaire	52.24B
			Messagerie, fret express	52.29A
Affrètement et organisation des transports	52.29B			
H53Z	53	Activités de poste et de courrier	Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel	53.10Z
			Autres activités de poste et de courrier	53.20Z

Le secteur des transports intègre les entreprises de remorquage automobile dans les services auxiliaires de transport terrestre (52.21Z) (anciennement dans l'entretien et la réparation automobile (50.2Z en NAF rév.1.2)) ainsi que les activités postales (antérieurement classées avec les télécommunications dans les services aux entreprises).

Liens utiles

AMÉNAGEMENT - COLLECTIVITÉS

Centre national de la fonction publique territoriale : www.cnfpt.fr
Conseil national de l'information géographique : www.cnig.gouv.fr
Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France : www.iau-idf.fr
Agence nationale de la cohésion des territoires : www.agence-cohesion-territoires.gouv.fr

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-IFTIM : www.aftral.com
Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Cereq) : www.cereq.fr
Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) : www.securite-sociale.fr/www.risquesprofessionnels.ameli.fr
Dares (ministère du Travail, du plein Emploi et de l'Insertion) : www.dares.travail-emploi.gouv.fr/
Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (Unedic) : www.unedic.org/

ÉCONOMIE DU TRANSPORT - RECHERCHE

Université Gustave Eiffel : www.univ-gustave-eiffel.fr/
Laboratoire Aménagement Economie Transports (LAET) : www.laet.science

ENVIRONNEMENT

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) : www.ademe.fr
Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa) : www.citepa.org
Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires : www.ecologie.gouv.fr

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Association des sociétés françaises d'autoroutes (Asfa) : www.autoroutes.fr
SNCF Réseau : www.sncf-reseau.fr/fr
Union internationale des chemins de fer (UIC) : www.uic.org
Voies navigables de France (VNF) : www.vnf.fr

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) : www.securite-routiere.gouv.fr
Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) : www.onisr.securite-routiere.gouv.fr

STATISTIQUES

Autorité de régulation des transports : www.autorite-transport.fr
Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) : www.insee.fr
Service des données et études statistiques (SDES) : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr
Société nationale des chemins de fer français (SNCF) : www.sncf.fr - fret.sncf.com
Île-de-France mobilités (Stif-omnil) : www.omnil.fr

annexes

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

Groupement 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

TRANSPORT MARITIME

Armateurs de France : www.armateursdefrance.org

Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) : www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-des-infrastructures-des-transports-et-des-mobilites-dgitm

European Sea Ports Organisation : www.espo.be

TRANSPORT AÉRIEN

Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) : www.bea.aero

Direction générale de l'aviation civile (DGAC) : www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac

Sigles et abréviations

Acemo : enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre
Across : Agence centrale des organismes de Sécurité sociale
Ademe : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
Acsé : Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances
ADP : Aéroports de Paris
ADS : autorisation de stationnement, communément appelée « licence »
AEA : *Association of European airlines* (association des compagnies aériennes européennes)
AFIT France : Agence de financement des infrastructures de transport de France
AFT : 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 : *American President Lines*
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, cf. EBIT et définition plus bas
BAIIDA : bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement, cf. EBITDA et définition *supra*
BAIIDAL : bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation, amortissement et loyers, cf. EBITDAR et définition *supra*
BC : carbone suie
BEA : bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile
BHNS : bus à haut niveau de service
BIT : Bureau international du travail
Bodacc : bulletin officiel des annonces civiles et commerciales
CA : chiffre d'affaires
CAF : coût, assurance, fret
CAF : capacité d'auto-financement
CAHT : chiffre d'affaires hors taxes
Carcept : Caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport routier de voyageurs et marchandises
CCEE : Commission des comptes et de l'économie de l'environnement
CCFA : Comité des constructeurs français d'automobiles
CCI : chambre de commerce et d'industrie
CCNUCC : convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques
Cd : cadmium
CEMT : conférence européenne des Ministres des transports
Cerema : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
Cereq : Centre d'études et de recherche sur les qualifications
Certu : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
Cete : Centres d'études techniques de l'équipement
CFC : chlorofluocarbures
CGDD : Commissariat général au développement durable
CGEDD : Conseil général de l'environnement et du 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
Citepa : Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique
CLD : chômage de longue durée
CMA-CGM : Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime
CNAMTS : Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés
CNBA : Chambre nationale de la batellerie artisanale
Cnis : Conseil national de l'information statistique
CNPE : Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport
CNR : Comité national routier
CNT : Conseil national des transports
CO : monoxyde de carbone
CO₂ eq : équivalent CO₂
COVNM : composés organiques volatils non méthaniques
CPDP : Comité professionnel du pétrole
CPER : contrat de plan État-région
Cr : chrome
Cross : Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
CSAC : Conseil supérieur de l'aviation civile
CSAM : Conseil supérieur de l'aviation marchande
Cu : cuivre
CVS : corrigé des variations saisonnières
DADS : déclarations annuelles de données sociales
DAEI : Direction des affaires européennes et internationales
Dares : Direction de l'animation, de la recherche, des études et des statistiques
DCF : Direction de la circulation ferroviaire
DEE : demandes d'emploi enregistrées
DEFM : demandeurs d'emploi en fin de mois
DGAC : Direction générale de l'aviation civile
DGAMPA : direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture
DGD : dotation globale de décentralisation
DGDDI : Direction générale des douanes et des droits indirects
DGE : dotation globale d'équipement
DGEC : Direction générale de l'énergie et du climat
DGF : dotation globale de fonctionnement
DGFIP : Direction générale des finances publiques
DGITM : Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités
DGPR : direction générale de la prévention des risques
DIF : droit individuel à la formation
DMMO : déclarations de mouvements de main-d'œuvre
Dom : département d'outre-mer
Drom : département et région d'outre-mer
DSCR : Délégation à la sécurité et à la circulation routières
EBE : excédent brut d'exploitation
EBIT : *Earnings Before Interests, Taxes* (≈ résultat d'exploitation, voir définition infra)
EBITDA : *Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization* (≈ trésorerie générée par les opérations courantes, voir définition infra)
EBITDAR : *Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation, Amortization and Rents* (= 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

annexes

ESA : enquête sectorielle annuelle
Ésane : élaboration des statistiques annuelles d'entreprise
ETA : enquêtes techniques et administratives
ETP : équivalent temps plein
EVP : équivalent vingt pieds
FAB : franco à bord
FBCF : formation brute de capital fixe
FCA : fichier central des automobiles
FCOS : formation continue obligatoire de sécurité des conducteurs du transport routier de marchandises
Fimo : formation initiale minimale obligatoire des conducteurs du transport routier de marchandises
Firt : fonds d'investissement routier et des transports
FNE : France nature environnement
FNTR : Fédération nationale des transports routiers
Fongecfa : fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité
FPC : formation professionnelle continue
FS : France Stratégie
FSD : fonds de solidarité pour le développement
FTZ : forfaits toutes zones
Gart : groupement des autorités responsables de transport
GES : gaz à effet de serre
Giec : groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GMR : garantie mensuelle de rémunération
GNL : gaz naturel liquéfié
GNV : gaz naturel pour véhicules
GPL : gaz de pétrole liquéfié
GPM : grand port maritime
HAP : hydrocarbures aromatiques polycycliques
HFC : hydrofluocarbures
ÎdF : Île-de-France
IAST : indice d'activité de services de transport
IATA : *International Air Transport Association*
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
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 : *Institute of shipping economics and logistics*
KLM : *KLM Royal Dutch Airlines*, *KLM : Koninklijke Luchtvaart Maatschappij* (« Compagnie royale d'aviation »)
LAT : ligne aérienne transversale
LAET : Laboratoire aménagement économie transports (ex-LET Laboratoire d'économie des transports)
LGV : ligne à grande vitesse
Loi NOTRe : loi de nouvelle organisation territoriale de la République
Lof : loi organique relative aux lois de finances
LOM : loi d'orientation des mobilités
MSA : Mutuelle sociale agricole
MTECT : ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires
MEFR : ministère de l'Économie, des Finances et de la Relance
NAF : nomenclature d'activités française
Ni : nickel
NOL : *Neptune Orient Lines* (marque commerciale de *American President Lines* (APL))
NO₂ : dioxyde d'azote
NOx : oxydes d'azote

annexes

NST : nomenclature des statistiques de transport
Oaci : Organisation de l'aviation civile internationale
Odac : organisme divers d'administration centrale
Odal : organisme divers d'administration locale
OEC : offres d'emploi collectées
OEE : offres d'emploi enregistrées
OFP : opérateurs ferroviaires de proximité
OMI : Organisation maritime internationale
ONISR : Observatoire national interministériel de la sécurité routière
Opise : Observation des prix de l'industrie et des services (*enquête de l'*)
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 : *Roll-On, Roll-Off* (= navire roulier)
RRD : réseau routier départemental
RRN : réseau routier national
RSA : revenu de solidarité active
RSvero : répertoire statistique des véhicules routiers
RT : ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité
SCN : système de comptabilité nationale
SDES : Service des données et études statistiques (service statistique du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires)
Secten : Secteurs économiques et énergie
SHBO : salaire horaire de base des ouvriers
SHCG : salaire horaire conventionnel garanti
Sirene : système informatisé du répertoire national des entreprises et des établissements
Sitram : système d'information sur les transports de marchandises
SLO : services librement organisés
Smic : salaire minimum interprofessionnel de croissance
SMPT : salaire moyen par tête
SNCF : Société nationale des chemins de fer français

annexes

SNCM : (ancienne) Société nationale Corse-Méditerranée
SNF-EI : sociétés non financières et entreprises individuelles
SNSM : Société nationale de sauvetage en mer
SO₂ : dioxyde de soufre
Stif : Île-de-France Mobilités, appelé Stif jusqu'en juin 2017, est le nom public du « Syndicat des transports d'Île-de-France »
STMT : statistiques du marché du travail
t-km : tonnes-kilomètres
T3P : transport public particulier de personnes
TAGV : trains à grande vitesse
TCSP : transports collectifs en site propre
TCU : transports collectifs urbains
TCUP : transports collectifs urbains de province
TER : transport express régional (transport sous convention de conseil régional, hors Île-de-France et Corse)
TET : train d'équilibre du territoire
TICPE : taxe intérieure de consommation des produits énergétiques
TKT : tonnes-kilomètres transportées
tpl : tonnes de port en lourd
TRF : transport routier de fret
TRM : transport routier de marchandises
TRV : transport routier de voyageurs
TSP : 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 : *Universal measurement system* – unité de tonnage pour les navires de longueur supérieure à 24 mètres
UNCCCF : *The United Nations Framework Convention on Climate Change* (CCNUCC : Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques)
Unedic : Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce
Urssaf : Unions de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales
UTCATF : utilisation des terres, aux changements d'affectation des terres et foresterie
UTCF : utilisation des terres, leurs changements et la forêt
UTP : Union des transports publics et ferroviaires
veh-km : véhicules-kilomètres
voy-km : voyageurs-kilomètres
VA : valeur ajoutée
VAb : valeur ajoutée brute
VAE : vélo à assistance électrique
VASP : véhicule automoteur spécialement aménagé pour le transport de personnes
VFLI : voies ferrées locales industrielles
VI : véhicules industriels
VL : véhicules légers
VLE : valeurs limites d'émission
VLS : vélo en libre-service
VNF : Voies navigables de France
VP : véhicules particuliers
VT : versement transport
VTC : voiture de transport avec chauffeur
VU : véhicules utilitaires
VUL : véhicules utilitaires légers
ZC : zone courte
ZL : zone longue
Zn : zinc

Définitions

Circulation routière

Nombre de kilomètres total parcourus par l'ensemble des véhicules.

Mode de transport

Un mode de transport désigne une forme particulière de transport qui se distingue principalement par le véhicule mis en œuvre, et par conséquent par l'infrastructure utilisée.

Sont distingués :

- le transport routier ;
- le transport ferroviaire ;
- les autres transports guidés (tramways, téléphériques, funiculaires...) ;
- le transport par conduites (gazoducs, oléoducs...) ;
- le transport fluvial (ou par voies navigables) ;
- le transport maritime ;
- le transport aérien ;
- le transport spatial.

Le transport multimodal correspond à l'association de plusieurs modes de transport.

En plus de ces modes, un regroupement des transports en ville est désigné sous le terme de transport collectif urbain. Cette catégorie comprend des transports déployant des technologies et des infrastructures diverses : route pour le bus, rail pour le métro, RER et Transilien, etc.

Pavillon

Pays d'immatriculation d'un véhicule.

Transport pour compte d'autrui

Transport rémunéré de voyageurs ou de marchandises pour le compte de tiers. On parle aussi de transport public. Dans le transport de marchandises, le transporteur n'est pas propriétaire de la marchandise.

Transport pour compte propre

Le transport pour « compte propre » des ménages et des entreprises correspond à la production faite par et pour eux-mêmes. Ce transport n'est pas réalisé par un prestataire de service (public ou privé) en échange d'un paiement, il ne donne pas lieu à livraison de service à autrui et sa valeur n'est pas observable sur un marché.

Le compte satellite s'écarte du cadre central de la Comptabilité nationale sur la notion de production. En effet, il intègre, en sus de la définition standard de la production de service vue comme livraison de ce service à autrui, le transport pour compte propre, dont il estime la valeur, en le considérant comme un transport autoproduit dit en « compte propre ». La voiture particulière est le moyen de transport majoritairement employé dans le cadre de la production des ménages pour compte propre.

Véhicule-kilomètre (veh-km)

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

Voyageur-kilomètre (voy-km)

Produit du nombre de voyages par la distance moyenne parcourue. C'est aussi égal au produit du nombre de voyageurs par la distance moyenne parcourue par voyageur. Cette unité commune permet de comparer les différents modes de transport de voyageurs (à l'exception du transport maritime) et notamment de calculer les différentes parts modales. Dans l'aérien, le terme équivalent plus fréquemment usité est **le passager kilomètre transporté (PKT)**.

Tonne-kilomètre (t-km)

La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre. Cette unité commune permet de comparer les différents modes de transport de marchandises (à l'exception du transport maritime) et notamment de calculer les différentes parts modales.

A | TRANSPORT ET ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

Branche et secteur

Une branche (branche d'activité) regroupe des unités de production homogènes, c'est-à-dire qui fabriquent des produits (ou rendent des services) qui appartiennent au même item de la nomenclature d'activité économique considérée.

Un secteur regroupe des entreprises qui ont la même activité principale (selon la nomenclature d'activité économique considérée). L'activité d'un secteur n'est donc pas tout à fait homogène et comprend des productions ou services secondaires qui relèveraient d'autres items de la nomenclature que celui du secteur considéré.

En 2018, 89 % du chiffre d'affaires des entreprises des secteurs des transports et entreposage (divisions 49 à 52 de la NAF rév. 2) relève de la branche transports et entreposage *stricto sensu* et les 11 % restants relèvent d'autres branches.

Mais à un niveau plus fin de la nomenclature, il existe des différences importantes entre le CA des branches et celui des secteurs. C'est par exemple le cas pour le transport ferroviaire.

Branches utilisatrices de transport

Sous cette appellation sont regroupées les branches qui produisent des biens ou réalisent des services nécessitant du transport. Il s'agit de l'agriculture, sylviculture et pêche, des branches manufacturières (industries, cokéfaction et raffinage), de la construction et du commerce, réparation d'automobiles et de motocycles.

Brent

Le Brent est un pétrole assez léger, issu d'un mélange de la production de 19 champs de pétrole situés en mer du Nord. Il est coté à Londres. Malgré une production limitée, la cotation du Brent (avec le *West Texas Intermediate - WTI*) sert de prix de référence au niveau mondial.

Produit intérieur brut (PIB)

Valeur de tous les biens et services produits diminuée de la valeur des biens et services utilisés pour leur production. C'est un agrégat représentant le résultat final de l'activité de production des unités productrices résidentes, dont l'objet est de mesurer l'activité économique.

Il peut se définir de trois manières :

- la somme des valeurs ajoutées brutes des différents secteurs institutionnels ou des différentes branches d'activité, augmentée des impôts et diminuée des subventions sur les produits (lesquels ne sont pas affectés aux secteurs et aux branches d'activité) ;
- la somme des emplois finals intérieurs de biens et de services (consommation finale effective, formation brute de capital fixe, variations de stocks), augmentée des exportations, diminuée des importations ;
- la somme des emplois des comptes d'exploitation des secteurs institutionnels (rémunération des salariés, impôts sur la production) augmentée des importations et diminuée des subventions, excédent brut d'exploitation et revenu mixte.

B | DÉMOGRAPHIE DES ENTREPRISES

Auto-entrepreneur (auto-entreprise) devenu(e) micro-entrepreneur (microentreprise)

Le régime de l'« auto-entrepreneur » s'applique depuis le 1^{er} janvier 2009 aux personnes physiques qui créent ou possèdent déjà une entreprise individuelle pour exercer une activité commerciale, artisanale ou libérale (hormis certaines activités exclues), à titre principal ou complémentaire, et dont l'entreprise individuelle remplit les conditions du régime fiscal de la microentreprise et qui opte pour exercer en franchise de TVA.

Depuis le 19 décembre 2014, (loi Pinel du 18 juin 2014) le terme de « micro-entrepreneur » se substitue à celui d'« auto-entrepreneur ».

Ce régime doit être distingué à la fois du régime micro-fiscal (dit parfois régime fiscal de la microentreprise) ainsi que de la catégorie des microentreprises (*article 51 et décret n°2008-1354 de la loi de modernisation de l'économie (LME)*).

www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/auto-entrepreneur.htm

www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/regime-fiscal-micro-entrep.htm

www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1079

Création d'entreprise

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

Défaillance d'entreprise

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

Immatriculation (création) de microentreprise

Le nombre de créations de microentreprises intègre toutes les entreprises créées sous ce régime, qu'elles aient ou non effectivement démarré leur activité, y compris celles à qui ce régime a été refusé après la déclaration de création : le terme *immatriculation* est donc préférable à création pour ce régime particulier.

Taux de créations d'entreprises

Rapport entre les créations d'entreprises pour une année n et le nombre (stock) d'entreprises au 31/12/année n-1.

Taux de défaillances d'entreprises

Rapport entre les défaillances d'entreprises pour une année n et le nombre (stock) d'entreprises au 31/12/année n-1.

B | COMPTES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT

Bénéfice Avant Intérêts, Impôts, Dépréciation et Amortissement (BAIIDA)

Le bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (BAIIDA) ou, en anglais, *earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization* (EBITDA) désigne le bénéfice d'une société avant que n'en soient soustraits les intérêts, les impôts et taxes, les dotations aux amortissements et les provisions sur immobilisations. Ce n'est pas un indicateur normalisé car le contenu peut différer d'une entreprise à une autre. On le trouve parfois sous un autre terme, OIBDA, *operating income before depreciation and amortization*, profit d'activité avant dotations aux amortissements et provisions. Il met en évidence le profit généré par l'activité indépendamment des conditions de son financement (les charges financières), des contraintes fiscales (impôts et taxes), et du renouvellement de l'outil d'exploitation (amortissements). Il est proche de l'excédent brut d'exploitation (EBE), à la différence que ce dernier est avant écritures relatives aux provisions d'exploitation (dotations et reprises de provisions sur stocks et créances clients).

Le bénéfice avant intérêts et impôts (BAII), ou en anglais *earnings before interest, taxes*, (EBIT) figure généralement dans les comptes sous le nom de *Operating Profit*. Le BAII est donc très proche du résultat d'exploitation.

Le bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation, amortissement et loyers (BAIIDAL) ou *Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation, Amortization and Rents* (EBITDAR) en anglais. Cet agrégat est le même que le BAIIA, à l'exception des loyers et des coûts de restructuration qui sont exclus des charges. Il est adapté aux secteurs finançant une part significative de leurs actifs au moyen de contrats de location opérationnelle, tels que ceux de l'aérien.

Comptes de l'ensemble du secteur

Les comptes des entreprises sont donnés par le dispositif Ésane de l'Insee, qui succède au système unifié de statistiques d'entreprises (Suse) et aux enquêtes annuelles sur les entreprises (EAE). Le dispositif Ésane combine des données administratives (fiscales et sociales) et des données obtenues à partir d'un échantillon d'entreprises (enquête sectorielle annuelle/ESA).

L'enquête sectorielle annuelle (ESA) aborde les thèmes de l'activité principale exercée, l'emploi, la répartition du chiffre d'affaires par produit ainsi que les modifications des conditions d'exercice de l'activité (restructurations). Cette enquête est adressée à environ 120 000 entreprises en France métropolitaine.

Capacité d'autofinancement (CAF)

La capacité d'autofinancement représente les ressources brutes restant à l'entreprise à l'issue de l'exercice. L'entreprise peut choisir soit de les distribuer, soit de les réserver au financement de ses investissements. Au contraire du résultat net comptable, elle ne prend pas en compte les flux se rapportant aux opérations d'appréciation ou de dépréciation du capital. La capacité d'autofinancement est le montant dégagé par l'activité de l'entreprise disponible pour financer des investissements.

Chiffre d'affaires (CA)

Le chiffre d'affaires représente le montant des affaires (hors taxes) réalisées par l'entreprise avec les tiers dans l'exercice de son activité professionnelle normale et courante. Il correspond à la somme des ventes de marchandises, de produits fabriqués, des prestations de services et des produits des activités annexes.

Consommation de capital fixe

C'est la dépréciation subie par le capital fixe au cours de la période considérée par suite d'usure normale et d'obsolescence prévisible.

Le terme « brut » dans les expressions comme « produit intérieur brut » ou « formation brute de capital fixe » signifie que la consommation de capital fixe n'a pas été soustraite. Quand on la soustrait de ces grandeurs, leur valeur est dite « nette ».

Consommations intermédiaires (CI)

Ce sont les valeurs des biens et services transformés ou entièrement consommés au cours du processus de production. L'usure des actifs fixes mis en œuvre n'est pas prise en compte ; elle est enregistrée dans la consommation de capital fixe.

Coût du personnel de conduite (dans le transport routier de fret)

Le coût du personnel de conduite intègre les salaires (et charges sociales) ainsi que les frais de déplacement. Pour plus d'information voir [CNR - Evolution des coûts de personnel de conduite - Janvier 2020.pdf](#).

Excédent brut d'exploitation (EBE)

Il est égal à la valeur ajoutée, diminué de la rémunération des salariés, des autres impôts sur la production (voir « [Impôts sur la production et les importations](#) ») et augmenté des subventions d'exploitation. Pour les entreprises individuelles, le solde du compte d'exploitation est le revenu mixte. L'excédent d'exploitation peut être calculé net, si l'on retranche la consommation de capital fixe.

Formation brute de capital fixe (FBCF)

La formation brute de capital fixe (FBCF) est constituée par les acquisitions moins les cessions d'actifs fixes réalisées par les producteurs résidents. Les actifs fixes sont les actifs corporels ou incorporels issus de processus de production et utilisés de façon répétée ou continue dans d'autres processus de production pendant au moins un an.

Impôts sur la production et les importations

Les impôts sur la production et les importations sont des versements obligatoires sans contrepartie, en espèces ou en nature, prélevés par les administrations publiques ou par les institutions de l'Union européenne (UE). Ces impôts sont dus quel que soit le montant des bénéfices obtenus. Ils comprennent les impôts sur les produits et les autres impôts sur la production.

Production

La production comprend le chiffre d'affaires (CA) et les productions stockées et immobilisées dont il faut retrancher les coûts d'achats des marchandises (= *achats de marchandises + variation de stock marchandises*). Dans les transports, production et CA sont comparables (en 2014 la production varie entre 73 % et 125 % du CA selon les sous-secteurs), ce qui n'est pas le cas par exemple dans le commerce où le coût d'achats des marchandises vendues est très important.

Résultat courant avant impôts (RCAI)

Le résultat courant avant impôts est égal aux produits d'exploitation (notamment les sommes reçues qui relèvent de l'activité de l'entreprise, soit les ventes de biens, prestations de services...)

+ quotes-parts de résultats sur opérations faites en commun : produits, au sens comptable du terme (par exemple, résultat des opérations faites par l'intermédiaire d'une société en participation)
+ produits financiers (intérêts courus, gains de change, revenus tirés des comptes en banque)
- charges d'exploitation (sommes versées en contrepartie de marchandises, approvisionnements, travaux et services consommés...)
- quotes-parts de résultats sur opérations en commun : charges au sens comptable du terme
- charges financières (par exemple : intérêts des emprunts, escomptes accordés à des clients, pertes de change supportées).

Taux d'autofinancement [CAF / FBCF]

Rapporte la capacité d'autofinancement à la formation brute de capital fixe.

Taux d'épargne [CAF / VAb]

Rapporte la capacité d'autofinancement à la valeur ajoutée brute.

Taux d'investissement [FBCF / VAb]

Rapporte la formation brute de capital fixe à la valeur ajoutée brute.

Taux de marge brute [EBE / VAb]

Rapporte l'excédent brut d'exploitation à la valeur ajoutée brute.

Taux de valeur ajoutée brute [VAb / CA]

Rapporte la valeur ajoutée brute au chiffre d'affaires.

Valeur ajoutée brute (VAb)

Elle est égale à la valeur de la production diminuée de la consommation intermédiaire.

C | TRANSPORTS, EMPLOI ET SALAIRES

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 **salaire moyen par tête (SMPT)** rapporte cette masse salariale à l'effectif moyen annuel.

L'**indice du coût du travail** décrit le coût horaire du travail (salaires et charges). Il est calculé en rapportant au volume horaire de travail, la somme de la masse salariale, des charges sociales et des autres coûts après prise en compte des exonérations de charges.

Le **nombre moyen d'heures supplémentaires par tête** est calculé comme le rapport entre le nombre total d'heures supplémentaires trimestrielles déclarées à l'enquête Acemo par chaque entreprise et ses effectifs salariés à temps complet à la fin du trimestre.

L'**emploi salarié au 31 décembre** est une estimation du SDES qui repose sur les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee ; les estimations trimestrielles d'emploi Acooss-Urssaf, Dares, Insee ; les statistiques transmises par la SNCF.

Le **marché du travail « transport et logistique »** est défini à partir des métiers concernés par les offres et les demandes d'emploi gérées par Pôle emploi. Ces métiers sont transversaux aux secteurs d'activité. Par exemple, le métier de conducteur de poids lourds sur longue distance peut être exercé dans une entreprise du commerce ou de l'industrie.

Le transport ferroviaire fait l'objet d'un traitement particulier : les trois Epics (SNCF mobilités, SNCF réseau et SNCF Epic de tête) constituant le groupe public ferroviaire (GPF) sont inclus ici dans le secteur du transport ferroviaire (49.10Z).

Convention collective

Le Code du travail fixe les règles générales applicables aux relations de travail entre employeurs et salariés de droit privé. Dans ce cadre, les partenaires sociaux négocient des conventions qui viennent compléter le droit du travail. La convention collective couvre l'ensemble des conditions d'emploi, de formation professionnelle et de travail ainsi que les garanties sociales. Le champ d'application des conventions peut être interprofessionnel ou professionnel. Il s'agit dans ce dernier cas d'une convention ou d'un accord dit de branche.

Demandeurs d'emploi

Les **demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM)** sont les personnes inscrites à Pôle emploi à la fin du mois ou du trimestre considéré.

Les catégories de demandeurs d'emploi

Les demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi sont regroupés en différentes catégories, conformément aux recommandations du rapport du Conseil national de l'information statistique (Cnis) sur la définition d'indicateurs en matière d'emploi, de chômage, de sous-emploi et de précarité de l'emploi (rapport n° 108 - septembre 2008).

Il existe cinq catégories statistiques qui regroupent les demandeurs d'emploi en fonction de leur position actuelle face à l'emploi (catégories A à E). Dans les fichiers administratifs de Pôle emploi, huit catégories de demandeurs d'emploi sont utilisées (catégories 1 à 8). Ces dernières catégories ont été définies par arrêté (arrêté du 5 février 1992 complété par l'arrêté du 5 mai 1995). Depuis le mois de mars 2009, les publications sont fondées sur les catégories statistiques et non plus sur les catégories administratives.

Le tableau suivant présente les catégories utilisées à des fins de publication statistique à partir de mars 2009 et la correspondance avec les catégories administratives auxquelles Pôle emploi a recours dans sa gestion des demandeurs d'emploi.

Catégories statistiques		Catégories administratives
Catégorie A	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, sans emploi	Catégories 1, 2 et 3 hors activité réduite
Catégorie B	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite courte (<i>i.e.</i> de 78 heures ou moins au cours du mois).	Catégories 1, 2 et 3 en activité réduite
Catégorie C	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite longue (<i>i.e.</i> de plus de 78 heures au cours du mois).	Catégories 6, 7 et 8
Catégorie D	Demandeurs d'emploi non tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi (en raison d'un stage, d'une formation, d'une maladie...), sans emploi	Catégorie 4
Catégorie E	Demandeurs d'emploi non tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, en emploi (par exemple : bénéficiaires de contrats aidés).	Catégorie 5
Catégories A, B et C	Demandeurs d'emploi immédiatement disponibles pour occuper un emploi, tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi.	Catégories 1, 2, 3, 6, 7 et 8

La notion de demandeur d'emploi inscrit à Pôle emploi est différente de celle de chômeur au sens du Bureau international du travail (BIT) : certains demandeurs ne sont pas considérés comme chômeurs au sens du BIT et inversement certains chômeurs au sens du BIT ne sont pas inscrits à Pôle emploi.

Les **demandes d'emploi enregistrées (DEE)** sont le flux des inscriptions à Pôle emploi de demandeurs d'emploi, sur une période donnée (le mois, le trimestre).

Les **offres d'emploi collectées (OEC)** sont le flux des offres collectées par Pôle emploi sur une période donnée (le mois, le trimestre).

L'**indicateur de tension** est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées au nombre de demandes d'emploi enregistrées en catégorie A sur une même période (OEC/DEE). Il s'analyse en évolution car son niveau diffère

sensiblement selon les métiers qui ont des modes de recrutement et un degré de recours aux offres d'emploi collectées par Pôle emploi différents.

L'emploi salarié en moyenne annuelle est la moyenne des quatre niveaux d'emploi salarié de fin de trimestre, eux-mêmes estimés selon la méthode décrite sur la fiche C1.

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

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

Pouvoir d'achat

Le pouvoir d'achat désigne ce que l'on peut consommer ou épargner avec son revenu. Pour connaître l'évolution du pouvoir d'achat, il faut connaître l'évolution des prix, mais aussi l'évolution des revenus : si les revenus augmentent plus vite que les prix, le pouvoir d'achat augmente.

Salaire moyen par tête (SMPT)

Le salaire moyen par tête (SMPT) est calculé en rapportant la masse salariale à l'effectif salarié en moyenne annuelle. Il est issu des données de l'Acoss disponibles pour l'année 2017.

D2 | ÉMISSIONS

Gaz à effet de serre (GES)

Les six GES du panier de Kyoto sont les suivants : dioxyde de carbone (CO₂), méthane (CH₄), protoxyde d'azote (N₂O), hexafluorure de soufre (SF₆), hydrocarbures (HFC) et perfluorocarbures (PFC).

CO₂e = Équivalent CO₂ = unité permettant d'exprimer l'impact de tous les gaz à effet de serre dans une unité de mesure commune. Cette unité s'appuie sur le potentiel de réchauffement global d'une masse d'un gaz à effet de serre (CH₄, N₂O ou gaz fluorés) calculé relativement à une même masse de CO₂.

Polluants atmosphériques

Les polluants émis majoritairement par les transports sont les oxydes d'azote (NO_x), le cuivre (Cu), le zinc (Zn) et le plomb (Pb). Les transports émettent également d'autres polluants mais dans des proportions plus faibles : par exemple des particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀), inférieur à 2,5 µm (PM_{2,5}) et inférieur à 1 µm (PM₁).

Soute maritime

Une soute est la partie d'un bateau aménagée dans l'entrepont ou la cale où l'on entrepose le matériel ou les provisions et les vivres.

Soute aérienne

On appelle soute la partie d'un avion située dans le fuselage où l'on entrepose des bagages ou du matériel et tout réduit aménagé au-dessous ou au-dessus du sol pour entreposer du combustible.

D3 | ACCIDENTALITÉ

Agglomérations

On entend par « Agglomérations », l'ensemble des réseaux (sauf les autoroutes) situés à l'intérieur d'une agglomération au sens du Code de la route (parties de routes, c'est-à-dire l'ensemble des sections situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau (sauf les autoroutes),

annexes

situé hors agglomération, constitue la catégorie « hors agglomérations ». Les « autoroutes » constituent un milieu à part entière.

Accident corporel

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
 - survient sur une voie (publique ou privée) ouverte à la circulation publique ;
 - implique au moins un véhicule.

Pour chaque accident corporel, deux types d'usagers sont distingués : les **indemnes** et les **victimes**.

Usagers d'un accident corporel			
Indemnes	Victimes		
	Blessés		Tués
	Blessés légers	Blessés hospitalisés	

Indemnes

Les usagers indemnes sont les usagers impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical.

Victimes

Ce sont les usagers impliqués non indemnes. Parmi les victimes, sont distingués :

- les personnes **tuées** : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;
- les blessés : victimes non décédées, dont l'état nécessite des soins médicaux (c'est-à-dire prodigués par un professionnel de la santé, quel que soit le cadre de ces soins : hôpital, cabinet médical, voire sur place).

Blessés

Ce sont parmi les victimes, des victimes non **tuées** parmi lesquelles sont distingués :

- les blessés **légers**, dont l'état nécessite un soin médical mais qui, en cas d'hospitalisation, ne sont pas hospitalisés plus de 24 heures.
- les blessés **hospitalisés**, dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation.

Tués (personnes tuées)

Les personnes tuées sont les victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident. Cette définition européenne est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005 permettant à la France de se comparer avec ses voisins européens. Avant le 1^{er} janvier 2005, le nombre de décès consécutifs à des accidents de la route, collecté en France, était le nombre de morts constatés dans les six jours qui suivent l'accident.

Le taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée est le pourcentage de véhicules ayant dépassé la vitesse maximale autorisée qui diffère selon la catégorie de la route et le type de véhicule.

Zones de sécurité

Les zones de sécurité (*Search and Rescue*, SAR en anglais) sont des zones de responsabilité de sauvetage que les États ont déclarées auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI). En France, cette mission est dévolue aux Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), responsables du sauvetage de la vie humaine de la plage jusqu'à la limite de la zone de responsabilité française.

Accidents aériens

Champ : accidents corporels sur le territoire français métropolitain, quelle que soit la nationalité de l'avion, couvrant :

- le transport public ou l'aviation commerciale (avions et hélicoptères des compagnies aériennes) ;
- l'aviation générale (avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés, privés) ;
- le travail aérien (avions, hélicoptères et ULM des sociétés et des privés pour épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, hélitreuilage, etc.)

Dans le cas de collisions entre deux aéronefs ou plus, il y a autant d'occurrences que d'aéronefs impliqués. Les accidents corporels regroupent les blessures mortelles ou graves. Sont exclues les blessures légères, non prises en compte par l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale).

Accidents ferroviaires

Champ : accidents se produisant sur le réseau ferré national (RFN) pouvant se décomposer en collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies ou autres.

La définition retenue correspond aux indicateurs de sécurité communs (ISC) qui comptabilisent, pour chaque catégorie d'accidents, les accidents dits significatifs, c'est-à-dire : « tout accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages significatifs au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation. Les accidents survenus dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts sont exclus. »

À partir du 1^{er} janvier 2009, la définition des accidents est modifiée en excluant désormais les suicides et tentatives de suicides.

Morts (ou « tués ») : voyageurs, agents en service et autres ouvriers travaillant sur le réseau ferré national et victimes routières des accidents aux passages à niveau, décédés dans les 30 jours suivant l'accident.

Blessés graves : personnes hospitalisées plus de 24 heures (mais non décédées dans les 30 jours suivants).

Accident de personne : tout accident d'une ou plusieurs personne(s) subissant une collision avec un véhicule ferroviaire, une partie du véhicule ou un objet détaché du véhicule. Sont prises en compte les personnes qui tombent de véhicules ferroviaires ainsi que les personnes qui tombent ou qui sont heurtées par des objets non fixés pendant leur voyage à bord.

Accidents maritimes

Le bilan humain est fixé dès la clôture de l'opération de sauvetage. Tout nouvel élément comme la découverte de corps vient modifier le statut de la victime de « disparu » en « mort » si le lien est avéré avec une opération du CROSS.

E | TRANSPORT DE MARCHANDISES

Transport intérieur de marchandises

Les transports intérieurs sont les transports ou la portion des transports réalisés sur le territoire d'un État donné (indépendamment du pavillon du véhicule et de l'origine ou de la destination de la marchandise et du véhicule). Ainsi, en France, outre les transports nationaux, les transports intérieurs comptabilisent la seule partie des transports internationaux réalisée sur le territoire français.

Transport national de marchandises

Transport entre un lieu de chargement et un lieu de déchargement situés dans le même pays, quel que soit le pavillon du véhicule (routier, ferroviaire ou fluvial).

Transport international de marchandises

Transport entre un lieu de chargement et un lieu de déchargement situés dans deux pays différents.

Cabotage

Transport national effectué par un véhicule immatriculé dans un autre pays.

Transport routier de marchandises

Activité consistant à transporter des biens en faisant rouler des véhicules routiers.

Deux modalités sont considérées pour le transport routier de marchandises (TRM) :

- le TRM restreint comprend : le TRM de proximité (NAF rév.2 : 49.41B) et le TRM interurbain (49.41A) ;
- le TRM élargi comprend aussi la location avec conducteur (49.41C), la « messagerie, fret express » (52.29A).

Jauge brute

Dimensions hors tout d'un navire, déterminées conformément à la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires. Cette mesure s'exprime en tonneaux de jauge brute ou tonneaux ou en mètres cubes. Un tonneau de jauge brute vaut 100 pieds cubes, soit environ 2 832 m³.

Roulier (navire) dénommé Ro-Ro

Un roulier est un navire utilisé pour transporter entre autres des véhicules, chargés grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. On les dénomme aussi Ro-Ro, (de l'anglais *Roll-On, Roll-Off*, littéralement « roule dedans, roule dehors ») pour faire la distinction avec les navires de charge habituels où les produits sont chargés à la verticale par des grues. L'appellation Ro-Ro fait référence avant tout à la technique de manutention : on charge et décharge les colis en les faisant rouler depuis la rampe Ro-Ro portuaire (quand elle existe) vers la rampe mobile du navire, ce qui permet ainsi de conduire tout ce qui est roulant dans le garage du navire ou de l'en évacuer dans l'autre sens. Le Ro-Ro est particulièrement adapté au transport de camions, de semi-remorques, de tracteurs, de pelleteuses, etc... Il est également adapté au transport de conteneurs ou de caisses mobiles acheminés dans le garage du navire au moyen de chariots à fourche ou de remorques esclaves (plus familièrement appelés *mafis* du nom de la société allemande qui les a conçues).

Tonnage de port en lourd

Le port en lourd d'un navire représente le chargement maximal qu'il peut emporter sans le mettre dans une position dangereusement basse dans l'eau. Il est égal à la différence, exprimée en tonnes, entre, d'une part, le déplacement d'un navire en calaison franc-bord d'été dans une eau d'un poids spécifique de 1,025 et, d'autre part, le poids du navire à vide, c'est-à-dire le déplacement, exprimé en tonnes, du navire sans cargaison, sans combustible ni huile de graissage, sans eau de ballastage, sans eau fraîche ni eau potable dans les réservoirs, sans provisions consommables, sans passagers ni équipage ni leurs effets.

Entrepôt ou plateforme logistique (EPL)

Par entrepôt ou plateforme logistique, on entend tout espace dédié à l'entreposage, ainsi qu'aux opérations logistiques telles que la préparation de commandes, le conditionnement, la réception ou l'expédition de marchandises, etc. Si la grande majorité des EPL sont des bâtiments fermés, certains peuvent être à l'air libre. C'est le cas, par exemple, des entrepôts de véhicules ou de matériaux de construction. Enfin, un EPL peut aussi être situé dans un établissement dont l'activité principale n'est pas la logistique : par exemple, un entrepôt qui alimente une usine située sur le même site.

Aire logistique dense

Pour illustrer la concentration géographique des opérations logistiques, le Cerema, en collaboration avec le SDES, a défini statistiquement des « aires logistiques », à partir des coordonnées géographiques des EPL de plus de 5 000 m². Une aire logistique dense correspond à un regroupement d'au moins trois EPL distants de moins de deux kilomètres.

Aire logistique élargie

La définition précédente de l'aire logistique permet de repérer au niveau régional ou d'une agglomération les fortes concentrations d'EPL. Pour une analyse au niveau national, cette définition peut être trop restrictive. Sous le même modèle que l'aire logistique, on définit alors « une aire logistique élargie » comme étant un regroupement d'au moins trois entrepôts distants de moins de six kilomètres.

F | TRANSPORT DE VOYAGEURS

Autorité organisatrice de transport (AOT)

Une autorité organisatrice de transports (AOT) est une des collectivités auxquelles la loi d'orientation pour les transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (Loti) a confié la mission d'organiser les transports. Les communes, ou plus souvent leurs regroupements, sont autorités organisatrices des transports urbains. Elles en assurent l'exploitation directe en régie ou bien la délèguent à des sociétés privées. Elles participent à l'équilibre financier des services grâce notamment au **versement transport** prélevé sur la masse salariale des entreprises situées dans leur **périmètre des transports urbains (PTU)**. Les départements sont autorités organisatrices des

transports non urbains sur leur territoire. Les régions sont autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux.

La mise en cohérence de l'action des AOT (région pour les TER, conseil départemental pour les autocars, et une ou plusieurs intercommunalités) à l'intérieur des aires urbaines, peut passer par la création d'un syndicat mixte des transports, auquel les différentes AOT délèguent leur compétence sur le territoire concerné.

Depuis la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, l'**Autorité organisatrice de la mobilité (AOM)** remplace l'Autorité organisatrice de transport (AOT).

Transport intérieur de voyageurs

Les transports intérieurs sont les transports ou la portion des transports réalisés sur le territoire d'un État donné (indépendamment de la nationalité des personnes et du véhicule, et de l'origine ou de la destination des personnes et du véhicule). Ainsi, en France, les transports intérieurs de voyageurs comptabilisent la seule partie des transports internationaux réalisée sur le territoire français : par exemple, seuls les kilomètres parcourus sur le territoire français par les lignes ferroviaires internationales (comme Eurostar ou Thalys) sont prises en compte.

Versement mobilité transport

Le versement mobilité transport est une contribution locale des entreprises qui permet de financer les transports en commun. Il est perçu par l'Urssaf qui le reverse ensuite aux collectivités territoriales en charge des transports (commune, département, région).

F2 | TRANSPORT COLLECTIF URBAIN

Île-de-France Mobilités (ex-Stif)

L'organisation des transports en Île-de-France constitue une exception puisqu'elle est fixée par le décret du 14 novembre 1949 et non par la loi d'orientation pour les transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (Loti) qui ne s'y applique pas. Île-de-France Mobilités est l'actuelle autorité organisatrice de l'ensemble des transports de voyageurs en Île-de-France.

Kilomètres produits

Nombre de kilomètres effectués, y compris « haut-le-pied », par l'ensemble des véhicules pour tous les services du réseau urbain (services réguliers ordinaires, services spéciaux ou occasionnels), y compris la sous-traitance. Pour les métros et les tramways, les kilomètres sont comptabilisés par rame et non par voiture.

Les kilomètres « **haut-le-pied** » sont ceux effectués à vide par les véhicules de transport collectif en dehors des services, entre les dépôts et les terminus par exemple.

- **Densité de la production kilométrique**
Rapport entre la totalité des kilomètres produits (mesurée en véhicules-kilomètres) d'un PTU et la superficie de ce PTU (en km²).
- **Offre kilométrique**
Rapport entre la totalité des kilomètres produits à l'intérieur d'un PTU et la population de ce PTU.
- **Places-kilomètres offertes (PKO)**
Produit des kilomètres parcourus (par l'ensemble des véhicules) par la capacité de ces véhicules. Comme l'offre kilométrique, il s'agit d'un indicateur permettant de mesurer l'offre de transport faite aux usagers.

Périmètre de transport urbain (PTU)

Une ou plusieurs communes réunies au sein d'une structure intercommunale pour l'organisation d'un service de transport public urbain. La collectivité locale compétente est désignée comme autorité organisatrice de transports urbains (AOTU). Depuis la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, le périmètre de transports urbains (PTU) devient le **ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité**.

Classes des réseaux de transports collectifs urbains, définies par l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) :

- Grands réseaux ou réseaux de classe 1 : réseaux des agglomérations de plus de 250 000 habitants ;
- Réseaux intermédiaires ou réseaux de classe 2 : réseaux des agglomérations de 100 000 à 250 000 habitants ;
- Petits réseaux ou réseaux de classe 3 : réseaux des agglomérations de moins de 100 000 habitants.

annexes

Dans ce rapport, la classification retenue est différente de celle définie par l'UTP, du fait du nombre trop important de réseaux des agglomérations de moins de 100 000 habitants :

- Grands réseaux ou réseaux de classe 1 : réseaux des agglomérations de plus de 100 000 habitants (avec ou sans TCSP « lourd ») ;
- Réseaux intermédiaires ou réseaux de classe 2 : réseaux des agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants ;
- Petits réseaux ou réseaux de classe 3 : réseaux des agglomérations de moins de 50 000 habitants.

Transports collectifs en site propre (TCSP)

Il s'agit d'un système de transport public de voyageurs, utilisant une voie ou un espace affectés à sa seule exploitation, bénéficiant généralement de priorités aux feux et fonctionnant avec des matériels allant des autobus aux métros, en passant par les tramways.

- **Bus à haut niveau de service (BHNS)**

Le BHNS est un transport collectif en site propre (TCSP) caractérisé par un véhicule routier répondant au Code de la route (limité à 24,5 mètres en longueur). Par une approche globale (matériel roulant, infrastructure, exploitation), le BHNS assure un niveau de service continu supérieur aux lignes de bus conventionnelles (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité) et s'approche des performances des tramways. Le bus est ici considéré dans sa conception la plus large. Il peut être guidé (guidage matériel ou immatériel) ou non guidé, à motorisation thermique, électrique ou hybride.

Transports collectifs en site propre « lourd » (TCSP lourd)

On parle de TCSP « lourd » pour désigner les métros et les tramways afin de les distinguer des autobus notamment.

F4 | TRANSPORT AÉRIEN

Liaisons radiales (Île-de-France - province)

Liaisons aériennes entre Paris-CDG ou Paris-Orly et les autres aéroports métropolitains.

Liaisons transversales (province - province)

Liaisons entre aéroports métropolitains hors Paris-CDG et Paris-Orly.

Mouvement commercial

Vol de transport public. Les mises en places, les vols circulaires, les vols d'entraînement ou les vols gouvernementaux en sont exclus.

Passager local

Passager au départ ou à l'arrivée sur un aéroport, hors transit.

Passager kilomètre transporté (PKT)

Produit du nombre de passagers transportés par la distance moyenne parcourue par passager. Cette unité est équivalente au **voyageur-kilomètre** (voy-km) utilisé plus généralement pour les autres modes de transport (routier et ferroviaire).

Transit

Au regard d'un aéroport et sur un même numéro de vol, passager originaire d'une escale antérieure et à destination d'une escale ultérieure.

Vol

Parcours d'une ou plusieurs étapes consécutives repérées par un même numéro de vol et une même date.

F6 | LE VÉLO

Aménagement cyclable

Tout aménagement (de voirie ou non, ponctuel ou linéaire) spécifiquement destiné aux cyclistes et n'étant pas destiné, par conception, à être utilisé par d'autres usagers, sauf si un partage est explicitement prévu. Les aménagements cyclables comprennent les voies cyclables, mais également la signalisation ou le stationnement. Ils visent à sécuriser les déplacements des cyclistes en milieu urbain comme en milieu rural.

- **Bande cyclable**¹ : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.
- **Piste cyclable**¹ : 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 rencontre**¹ : 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 30**¹ : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

(1) Code de la route, article R110-2, modifié par décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010 - art. 2.

Double sens cyclable

Sens unique classique pour les véhicules motorisés, mais ouvert à la circulation des cyclistes dans les deux sens.

Sas pour cyclistes aux carrefours à feu

Espace de sécurité délimité entre le feu tricolore et la ligne d'arrêt des véhicules réservé aux cyclistes. Il permet de se placer devant les véhicules à l'arrêt pour tourner en sécurité à gauche au carrefour et pour être visible des automobilistes qui tournent à droite.

Vélo à assistance électrique (VAE)

Le VAE est un vélo équipé d'un moteur électrique, alimenté par une batterie rechargeable sur une simple prise de courant. Il impose cependant de pédaler. Le moteur accompagne le mouvement et facilite le franchissement des difficultés : côte, vent de face ou distance.

Vélo en libre-service (VLS)

Les services de vélos en libre-service (VLS) correspondent à une location de vélos de courte durée où le vélo peut être emprunté à une station sur l'espace public de manière automatisée 24 h/24, 7 j/7 pour la durée de son déplacement. Le cycliste peut prendre et déposer son vélo à des endroits distincts : c'est le principe du *one-way*.

Véloroute

Itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, continu (sans interruption, y compris dans les villes), adapté à la circulation à vélo (sécurité, balisage).

G | BILAN DE LA CIRCULATION

Immatriculation

Mouvement de mutation d'un véhicule avec émission d'un certificat d'immatriculation. Ces mouvements incluent les immatriculations de véhicules neufs (première mise en circulation du véhicule), ainsi que les immatriculations de véhicules d'occasion (changement de propriétaire depuis la première mise en circulation).

À compter d'avril 2009, les véhicules bénéficient d'une immatriculation à vie. Cela n'affecte pas la définition statistique des immatriculations, qui concernent les véhicules neufs ou les ventes de véhicules d'occasion bien que ces derniers ne changent pas de numéro. Ces mouvements sont relatifs à la série dite normale, c'est-à-dire hors véhicules en transit temporaire, en immatriculation temporaire, militaires ou de l'administration civile de l'État.

Circulation intérieure

Trafic réalisé sur le réseau routier métropolitain par les véhicules immatriculés en France et ceux immatriculés à l'étranger.

Parc roulant

Un véhicule est réputé en circulation s'il est en règle vis-à-vis du contrôle technique et si aucune opération n'a été enregistrée sur le certificat d'immatriculation indiquant une sortie de parc : destruction, vente ou déménagement à l'étranger, déclaration de véhicule endommagé à la suite d'un accident, déclaration de vol ou vente à un professionnel du commerce automobile. Une sortie du parc en circulation n'est pas forcément définitive, à l'exception de la destruction d'un véhicule.

Parc moyen

Les véhicules entrés ou sortis du parc au cours de l'année sont comptabilisés au prorata du temps auquel ils ont appartenu au parc roulant. Par exemple, un véhicule immatriculé le 1^{er} mars 2020 comptera pour 10/12^e.

Parcours moyens

Moyenne des kilométrages effectués sur l'année par les véhicules appartenant au parc roulant moyen. Les kilométrages sont estimés à partir de l'information relevée au compteur des véhicules lors des contrôles techniques.

Véhicule

Un véhicule est un engin mobile, qui permet de déplacer des personnes ou des marchandises d'un point à un autre. On distingue :

- les véhicules à moteur (voitures, camions, avions, etc.) ;
- les véhicules destinés à être tractés par des véhicules à moteur (remorques, barges, wagons, etc.) ;
- les autres véhicules incluant ceux à motorisation humaine (vélo, diable, etc.), animale (charrette) ou à propulsion naturelle (éolienne, gravitationnelle - voiliers, planeurs).

Dans le cas des véhicules destinés au transport de voyageurs, on distingue les véhicules à usage principalement individuel (voiture, cyclomoteur, vélo, trottinette, skateboard, skis, etc.) des véhicules à usage collectif (autocar, péniche, train, etc.).

Véhicule utilitaire

Dans la présente publication, les véhicules utilitaires regroupent les autobus et les autocars, les camions et les camionnettes, les tracteurs routiers, les véhicules automoteurs spécialisés.

On distingue les véhicules utilitaires légers (moins de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) et utilisables avec un permis de conduire B) des autres véhicules utilitaires.

Véhicule automoteur spécialisé (Vasp)

Cette dénomination désigne un véhicule à moteur destiné à des usages complémentaires au transport. Exemple : ambulances, bennes à ordures ménagères, camping-cars, grues routières, véhicules d'incendie, etc.

Camion

Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et de moins de 3,5 tonnes de PTAC.

Tracteur routier

Véhicule à moteur dépourvu de caisse (par conséquent, non susceptible de contenir des marchandises) dont la vocation est de tirer des semi-remorques ou tout autre véhicule routier non automobile.

Les tracteurs agricoles ne sont pas inclus dans cette catégorie.

Remorque

Véhicule non automoteur sur roues, destiné à être tracté par un autre véhicule.

Semi-remorque

Véhicule routier non automoteur destiné au transport de marchandises sans essieu avant, conçu de manière à ce qu'une partie du véhicule et une partie importante de son chargement reposent sur le tracteur routier.

Camionnette

Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et de moins de 3,5 tonnes de PTAC.

VUL (définition retenue dans ce rapport)

Véhicule de moins de 3,5 tonnes de PTAC, n'ayant ni siège arrière ni point d'ancrage de sièges arrière. Il peut s'agir d'une camionnette, d'un fourgon, d'un dérivé de voiture particulière. Les carrosseries peuvent être aménagées pour des utilisations particulières (par exemple : bennes).

Motocycle

Les motocycles comprennent : les tricycles à moteur, les quadricycles à moteur, les motocyclettes légères dont la puissance maximale nette n'excède pas 11 kW et dont la cylindrée n'excède pas 125 cm³, les motocyclettes autres que légères de puissance maximale comprise entre 11 kW et 25 kW, et de puissance maximale nette/poids en ordre de marche inférieure ou égale à 0,16 kW/kg, les motocyclettes de puissance maximale supérieure à 25 kW.

Voiturette

Véhicule (cyclomoteurs carrossés à plus de deux roues) dont la cylindrée est inférieure à 50 cm³ pour les véhicules à essence, ou dont la puissance n'excède pas 4 kW pour les véhicules fonctionnant à un autre carburant que l'essence.

Réseau routier

Le réseau routier comprend le réseau national (autoroutes concédées, autoroutes interurbaines, autoroutes et voies rapides urbaines, routes nationales), les autres routes (départementales, communales).

Table des matières



4 - Avant-propos

5 - Données clés

9 - Cadrage sur la situation économique et sur les infrastructures de transport

- 10 – Cadrage 1a. Les principaux événements ayant impacté les transports en 2021
- 14 – Cadrage 1b. L'activité mondiale rebondit en 2021
- 16 – Cadrage 2. Activité des différentes branches de production en France en 2021
- 18 – Cadrage 3. Infrastructures de transport

23 - Transport et activité économique

- 24 – A1. Compte satellite des transports
- 28 – A2. Activité marchande de la branche des transports en France
- 31 – A3. Dépenses des ménages en transport
- 34 – A4. Dépenses des administrations publiques centrales et locales
- 37 – A5.1 Transferts publics aux opérateurs de transport collectif de voyageurs (SNCF, RATP, TCU de province)
- 39 – A5.2 Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures
- 41 – A6. Recettes publiques liées au transport
- 44 – A7.1 Investissements en infrastructures de transport
- 46 – A7.2 Financement des infrastructures (AFIT France, PPP)
- 50 – A8. Échanges extérieurs de services de transport
- 53 – A9. Investissements du secteur des transports à l'étranger et investissement étrangers dans le secteur
- 56 – A10. Prix du transport de fret, de l'entreposage et de la manutention

59 - Entreprises françaises de transport

- 60 – B1. Démographie des entreprises
- 65 – B2.1 Comptes des entreprises de transport en 2020
- 69 – B2.2 Entreprises de transport routier de marchandises (TRM)
- 72 – B2.3 Entreprises de TRM dans l'UE en 2019
- 75 – B2.4 Entreprises de la messagerie et du fret express
- 77 – B2.5 Entreprises de transport collectif urbain et de cars routiers
- 81 – B2.6 Entreprises de transport ferroviaire
- 84 – B2.7 Entreprises de transport fluvial
- 86 – B2.8 Entreprises de transport maritime
- 88 – B2.9 Compagnies aériennes françaises
- 91 – B3.1 Sociétés d'autoroutes concédées
- 94 – B3.2 Aéroports de Paris
- 96 – B3.3 Grands ports sous tutelle de l'État
- 97 – B3.4 Gestionnaires d'infrastructures ferrées
- 99 – B3.5 Gestionnaires d'infrastructures fluviales

103 - Emploi et salaires

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
- 116 – D2.2 Émissions de polluants atmosphériques par le transport
- 120 – D2.3 Qualité de l'air et transport routier
- 123 – D3.1 Accidentalité ferroviaire, aérienne et maritime
- 125 – D3.2 Accidentalité routière
- 127 – D3.3 Accidentalité routière impliquant des poids lourds
- 128 – D4. Emprise des infrastructures de transport et impacts sur les milieux naturels
- 129 – D5. La qualité de service dans les transports
- 132 – D6. Les nuisances sonores des transports

135 - Le transport de marchandises

- 136 – E1. Synthèse du transport de marchandises
- 139 – E2. Transport routier de marchandises
- 142 – E3. Transport ferroviaire de marchandises
- 144 – E4. Transport fluvial de marchandises
- 146 – E5. Transport maritime de marchandises
- 148 – E6. Transport aérien de marchandises
- 150 – E7. Entrepôts et plateformes logistiques

153 - Le transports de voyageurs

- 154 – F1. Synthèse : le transport intérieur de voyageurs
- 160 – F2. Le transport collectif urbain
- 161 – F3. Le transport ferroviaire de voyageurs
- 163 – F4. Transport aérien de voyageurs
- 165 – F5. Le transport maritime de voyageurs
- 167 – F6. La mobilité à vélo

169 - Bilan de la circulation

- 170 – G1. Bilan de la circulation routière
- 173 – G2. Immatriculations de véhicules neufs
- 177 – G3. Consommation de carburants routiers

179 – Annexes

- 180 – Annexes dématérialisées ou séries longues
- 181 – Nomenclatures utilisées dans le rapport
- 183 – Liens utiles
- 185 – Sigles et abréviations
- 190 – Définitions

Conditions générales d'utilisation

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

Dépôt légal : octobre 2022

ISSN : 2557-8138 (en ligne)
2824-7280 (imprimé)

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

Directrice de la publication : Béatrice Sédillot
Coordinatrice éditoriale : Laurianne Courtier



Dans un contexte de rebond économique amorcé à la fin du printemps avec la levée progressive des restrictions liées à la crise sanitaire, l'activité des transports redémarre en 2021. Les dépenses totales en transports retrouvent leur niveau d'avant-crise. Le transport intérieur de voyageurs repart à la hausse pour tous les modes de transport mais ne rattrape pas le niveau de 2019. Les échanges extérieurs de transport de voyageurs, principalement de transport aérien, demeurent bien inférieurs aux niveaux d'avant la pandémie. Le transport de marchandises rebondit, en particulier pour le mode ferroviaire dont la part augmente pour la première fois depuis 2015. Avec la reprise de la circulation routière, les consommations de carburant repartent à la hausse, tout comme les recettes des administrations publiques qui y sont liées, ainsi que l'accidentalité routière et les émissions de gaz à effet de serre des transports. Les ventes de voitures neuves à motorisations alternatives poursuivent leur progression. Les infrastructures de transport se développent pour les métros, tramways et vélos.

Bilan annuel des transports en 2021

Service des données et études statistiques

Sous-direction des statistiques des transports

Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex

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